

EL ATLANTE.

*Aquel pueblo es verdaderamente libre
donde las leyes mandan y los hombres obedecen*

S. Zenon, Obispo.

NAUFRAGIOS EN INGLATERRA.

Informe de la comision nombrada por la Camara de Comunes sobre este asunto.

A la sugestion de algunos miembros del parlamento, nombró la Cámara una comision selecta para investigar las causas del crecido número de naufragios que han ocurrido en estos últimos años, y ver si por medio de algunas providencias sobre la construccion, tripulacion y navegacion de barcos mercantes puede remediarse en parte este mal y evitar tanta pérdida de vida y propiedad en la mar. Los Sres. comisionados, despues de haber examinado los testigos mas bien informados sobre la materia, convinieron en las resoluciones siguientes.—

1. Que el número de barcos de todas clases, pertenecientes al Reino Unido, que han naufragado, ó perdido en la mar, segun consta por los libros del Lloyd (edificio donde se hacen los seguros) es como sigue:—

Número de barcos naufragados.

1817	343
1817	362
1818	409
Total.	1114

1833	575
1834	454
1835	524
Total.	1573

Barcos de que no hay noticia, perdidos.

1817	17
1817	40
1818	30
Total.	89

1833	56
1833	43
1825	30
Total.	129

2. Que tomando el número de barcos naufragados y perdidos en cada uno de los dos periodos mencionados, al valor de 5,000 libras esterlinas, en promedio, por cada barco y cargamento, la pérdida de propiedad en los tres primeros años montó á 6,015,000 libras esterlinas (30,075,000 pesos duros!) siendo una pérdida anual de mas de diez millones de pesos; y la pérdida en los últimos tres años montó á 8,510,000 libras esterlinas (42,55,000 pesos duros!!) haciendo una pérdida anual de mas de catorce millones de pesos.

3. Que el número de tripulaciones que se han ahogado en los barcos de los dos periodos mencionados, aunque no se sabe el número de cada tripulacion, por las entradas que se hallan en los libros de Lloyd, es como sigue:—

Número de tripulaciones enteras ahogadas en cada año.

1816	15
1817	19
1818	15
Total.	49

1833	38
1834	24
1835	19
Total.	81

4. Que el número de personas ahogadas en cada uno de los años especificados, ademas de las tripulaciones enteras, segun consta por los registros entrados en los libros de Lloyd es como sigue:—

Número de personas ahogadas en cada año, de los barcos mencionados.

1816	945
1817	499
1818	256
Total.	1700

1833	572
1834	578
1835	564
Total.	1714

5. Que asumiendo cada tripulacion entera de las perdidas compuesta, en número promedio, de 10 personas, incluyendo capitán, piloto y algun otro pasajero, resulta que el número de personas ahogadas por los tres primeros años, en 49 barcos perdidos enteramente, fueron 588, y siendo 1,700 en los barcos cuyo número exacto se sabe, hacen un total de 2,128 personas, ó 763 vidas perdidas cada año; y que en los tres últimos años, el número de personas ahogadas en los 81 barcos cuyas tripulaciones enteras fueron perdidas fueron 972, y 1,710 en aquellos barcos cuyo número exacto era conocido, hace el total de 2,682 vidas, ú 874 personas ahogadas en cada uno de aquellos tres años.

6. Que en un periodo de 16 meses desde 1º de Enero 1833 hasta 1º de Mayo 1834, el número de barcos perdidos sin haber noticias de ellos, hasta el presente, llegó á 95; y siendo estos barcos del comercio de ultramar, se debe hacer otra estimacion de su valor y tripulaciones. Asumiendo que cada barco, uno con otro, con su cargamento, valia 8,000 libras esterlinas, y dando á cada uno 15 personas á bordo, con capitán, piloto y algun otro pasajero, resulta que la pérdida de los barcos perdidos en altamar, en solo diez y seis meses, montó á

740,000 libras esterlinas (3,700,000 pesos!) y 1,425 vidas.

7. Que estos resultados no comprenden sino los barcos asegurados, y como tales entrados en los libros de Lloyd; mientras que perecen en la mar otros muchos barcos, que no estando asegurados, no hay como averiguar su número ni valor.

8. Que toda la pérdida en barcos Ingleses, idos á pique ó de cualquiera modo naufragados, puede estimarse en 3,000,000 de libras esterlinas cada año; un valor de propiedad que, aunque recobrada por los dueños en virtud de sus seguros, siempre es una pérdida para la nación, y que últimamente la sufre el público. Y que la pérdida de vidas ocasionada por los naufragios no se puede estimar en menos de 1,000 personas cada año.

9. Que entre las varias causas de naufragio, que parecen susceptibles de remedio, las mas frecuentes son las que siguen:

1. Mala construcción de barcos.
2. El corto número de la tripulación.
3. El cargo excesivo, ó impropio.
4. El mal modo de reparar los barcos.
5. La mala forma de algunos buques para el tráfico en que se emplean.
6. Ignorancia de los capitanes y pilotos.
7. Borrachera de los marineros.
8. Falta de puertos de refugio.
9. Imperfección de las cartas marítimas.
10. Operación de los seguros de marina.

La comisión continúa despues proponiendo la formación de una Junta Mercantil, compuesta de oficiales experimentados de la marina Real, buenos pilotos, navieros de mucho conocimiento, constructores de barcos, hidrógrafos, astrónomos &c. con el método con que se deberán gobernar, y otras sugerencias que estando lejos todavía de ponerse en práctica omitiremos, para decir algo sobre la última causa indicada de los naufragios.

TEOREMAS DE PLATON.
Sobre la piedad.

Esta innato é ingénito en el corazón de todos los hombres el sentimiento de la religion, esto es, que hay un Dios, y que debe adorarse.

Reina entre los hombres una suma ignorancia y un sumo abuso de la religion, como aparece en las invenciones groseras respecto á sus

dioses.

Sucede que ignoran brutísimamente la religion aquellos que ostentan tener mucho conocimiento de ella.

Los discursos de los hombres sobre la religion son inciertos y vagos, semejantes á Dédalo.

Los hombres conocen y confiesan los principios generales del bien y del mal, esto es, aprueban el bien y condenan el mal; pero en la aplicación á las cosas particulares confunden los dos principios, condenando lo que deben aprobar y aprobando lo que deben condenar.

Son inciertos y vagos los discursos de los hombres cuando disputan sobre la religion; así sucede, que no solo oscurecen la verdad con sus argumentos, mas la pierden enteramente.

La religion es verdaderamente aquello que agrada á Dios, esto es, lo que se obra segun su voluntad, pero se debe entender con ciencia y rectitud cual es la voluntad de Dios.

La religion no es una sombra vana, ó larva de santidad, sino una parte de la justicia, esto es, el fin principal de la religion es vivir justa y devotamente.

El conocimiento racional de Dios es el firmamento estable del culto divino, y este conocimiento no es una imaginación artificiosa, sino sólida, porque debemos conocer á Dios para hacernos capaces de adorarle.

El caracter de la falsa religion es, el ser de mercado y tráfico; nosotros no podemos dar nada á Dios sino alabanzas; todos debemos depender de su providencia y de su bondad.

Sacados del EUTIPHRON.

SOBRE LA VIRTUD.

La virtud no esta ingénita en la naturaleza humana, y sin embargo puede el hombre adquirirla propia y absolutamente con la doctrina; pero cuando se obtiene, se obtiene por favor divino, sin socorro alguno humano, esto es, que no debemos establecer los socorros humanos como causa eficiente de la virtud.

Toda virtud es en sí misma útil, pero la prudencia es la guía para hacer mas provechos cada especie de virtud.

Todas las cosas de esta vida, como la salud, la hermosura, las riquezas, y otras semejantes; tienen una naturaleza media, esto es, pue-

den ser buenas y malas; son buenas cuando estan acompañadas de la virtud; malas é inútiles cuando estan privadas de ellas.

No hay uno que pueda enseñar ni aprender idóneamente la virtud, si no interviene la fuerza de la divinidad.

Dios es la causa verdadera y eficiente de la virtud en los hombres, no la mente humana por mas esfuerzo que haga.

Sacados del MENON.

LABRADORES DE EUROPA.

Península de España.

Si es difícil hacer una justa descripción de los labradores de un país grande, donde hay variación de terrenos y climas; cuanto mas difícil será describir los labradores de la Península, donde á la mayor variedad de terreno se agrega la mayor diferencia en costumbres, lenguas y leyes? El pobre labrador de Andalucía bajo un clima ardiente es un hombre perfectamente libre é independiente; pero todavía es mas libre y feliz el labrador Vizcaino y Navarro en un país muy frío, aunque el labrador Andalúz trabaje poco para producir mucho y el Vizcaino trabaje mucho para producir poco. Esta similitud, no dependiendo del clima ni del terreno, se debe atribuir solo al caracter alegre jocoso y contento del Andalúz, y al libre sociable del Vizcaino. El labrador Valenciano, en el país mas fértil de la península es mas infeliz que el Castellano, por que la extensión de los señoríos en Valencia, oprimiendo á los arrendatarios, hace mas infelices á los trabajadores; sin embargo, el genio taciturno del campesino de Valladolid ó Palencia, provincias tan abundantes en granos, muestra bien su abatimiento. La inmensa división de heredades en Cataluña, hace al paisanage fiero é independiente, mientras que la esterilidad de la Galicia y penuria consiguiente del paisanage, les engendra aquel caracter abatido que muestran en los pueblos grandes de otras provincias con las cargas al hombro. Estas diferencias hacen pues difícil dar una idea del verdadero estado del labrador español; sin embargo, procuraremos describir a-

quellas calidades que son generales.

España es un país esencialmente agricultor. Su población rural forma la clase mas numerosa de la nación. El número de labradores propietarios y arrendatarios en la península llega á cerca de un millón el de los trabajadores por consiguiente debe ser mucho mayor. Estos con sus familias constituyen la parte mas preponderante del cuerpo social, mientras que los fabricantes y artesanos esparcidos por las demas provincias no excede medio millón. Esto es en cuanto al número veamos ahora sus calidades personales.

Es la opinion unanime de muchos viajeros Franceses é Ingleses así como de los militares de estas dos naciones, que en larga y general guerra de la península, tuvieron oportunidad de observar y comparar, que el paisanage español, considerado en un cuerpo, es el mas bien formado en sus personas, mas robusto, mas frugal, mas sufrido, y lo que es mas singular, el mas orgulloso de toda la Europa. El amor esclusivo á su país no tiene límites; España en su opinion es el mejor país del mundo; y si este entusiasmo es una falta la naturaleza que tan prodigamente ha favorecido aquella region es la sola que puede haberles inducido á un tal error. Contentos con poco viven felices; ignorantes de otras religiones la intolerancia religiosa y casi proverbial de España, lejos de ser una opresion es al contrario una bendicion para ellos; y agenos á todos aquellos principios del pacto social y sistemas de gobierno, la voz del rey y de la ley, la fidelidad al soberano y la obediencia á los magistrados, son deberes que cumplen con tanta voluntad quanto que no les cuesta trabajo, porque no siente repugnancia en hacerlos. Su poco trato con estrangeros antes de la invasion francesa, les hacia mirar con indiferencia á todo el que no era español ni católico, y despues de aquella época no tienen ciertamente razon para amar á los estrangeros, ni estimar á los protestantes ni infieles. Sin embargo, todo estranero que individualmente se ha declarado por ellos ó que en cuerpo armado han ido en su defensa, han tenido el mas sincero a-

cogimiento. Es verdad, que su caracter está á veces viciado con la preocupacion nacional, con un grande amor propio, que su resentimiento con el enemigo de su patria ó con el que injuria su honor degenera en barbaridad, y que su sentimiento religioso esta envuelto en supersticion. Pero estos vicios no se ven sino en tiempos de revoluciones y guerras civiles, cuando la razon en todos los hombres, y de todas las naciones, cede á las pasiones. Todos los hombres son los mismos en las conmociones populares, en tiempos pacíficos es donde se muestra la diferencia nacional, y los rasgos de esta diferencia se han de examinar en sus principios y no en sus efectos. ¿Quién podrá con justicia acusar de orgullo ridiculo al pobre que sufre privaciones antes que mendigar? Si este es un vicio, ciertamente es hijo de un sentimiento noble, como es la independencia; un vicio que inclina á la virtud, por que quien no quiere recibir por favor, procurará trabajar por necesidad. En prueba de esto citaremos el siguiente pasaje de M. Martignac, que acompañó el ejército francés en 1823, en un empleo muy distinguido.

(Se continuará.)

COSTO DE LAS GUERRAS DE NAPOLEON.

!Que felicidad seria para el género humano si conocieran las naciones su gloria real, y los hombres su verdadero interés! Mas desgraciadamente suele encenderse una llama, que con el falso brillo de gloria deslumbra la razon de los consejeros de los estados, los que deliberadamente sacrifican al pueblo para ensalzar el nombre de un príncipe, y á veces de un aventurero atrevido. La Francia moderna ha dado los mas insignes ejemplos de esta calidad en el reinado de Luis XIV á principios del siglo pasado, y en el imperio de Napoleon á principios del presente. La vanagloria de aquel padre de los Borbones, en estender su dinastia al otro lado de los Pirineos y de los Apeninos, le hizo solicitar la mano de la hermana mayor de Carlos II de España, y

por mas de medio siglo estuvo inundando la Europa con sangre humana; y la ambicion de un obscuro Corso, cuya audacia infelizmente acertada le puso en el trono de los Borbones, cubrió la Europa con los huesos de casi la mitad de una generacion, habiendo sido la Francia en ambos casos la causa esterminadora. Acabamos de ver una publicacion en la que se menciona el sacrificio que hizo la Francia en las guerras de Napoleon fundado en los documentos oficiales siguientes:—

El reinado de Napoleon, como Emperador de los Franceses, duró cerca de diez años, desde el 18 de Mayo 1804, hasta el 31 de Abril 1814.

La lista siguiente muestra los decretos del Senado consulto para la conscripcion de hombres durante la guerra en aquel periodo:—

	Hombres
En 1 y 24 de Setiembre, 1805.....	80,000
2 y 7 de Abril, 1807.	80,000
3, 5 y 21 de Enero, y 10 de Set. 1808	240,000
6, 5 y 18 de Abril, y 5 de Oct. 1809.	76,000
9, 10 y 13 de Dic. 1810	160,000
11 y 20 de Dic. 1811.	120,000
12 13 y 18 de Marzo, y 1 de Set. 1812...	237,000
14 y 19 de Enero. 3 y 16 de Abril, 24 de Agosto, 9 de Oct. y 11 de Noviembre, 1813	1,040,000
Total.....	2,033,000

sin incluir los presentados voluntariamente, las guardias departamentales, los 17,000 de caballeria ofrecidos en Enero, 1813, ni la leva en masa organizada en 1814 que montó á 145,000 hombres. El número de soldados registrados entre el 24 de Setiembre 1805, á cuyo tiempo el ejército Frances era ya formidable, y 1814, puede estimarse en 3,000,000 hombres. En 1814, la fuerza efectiva de Francia, empleada en servicio activo, y prisioneros de guerra era 802,600 individuos. Si deducimos este número de los 3,000,000, resultará que perecieron en la guerra de nueve años 2,197,400 hambres, que hace á ra-

zon de 200,155 víctimas por año. Aquino se incluyen los Polacos, Alemanes é Italianos agregados al ejército Frances.

Mas. Por un documento publicado en 12 de Junio 1844, la pérdida del material de guerra sostenida en 1812 y 1813, se componía de 240 piezas de artillería, con un vasto número de municiones: 600,000 fusiles, 42,000 carros de artillería, y 70,000 caballos, valuado todo en 50,000,000, ps. fts. Mas. El aumento de la deuda nacional, según las relaciones oficiales, llegó durante aquel periodo, á 329,093,800 ps. fts.

Terribles consecuencias para la Francia de una guerra de diez años cuyo fin fue quedar postrada á sus enemigos en Waterloo! Tres millones de hombres, y cuatrocientos millones de pesos á lo menos y la agricultura paralizada, las fábricas abandonadas y el comercio sacrificado. ¿Y cual fue el objeto de tanto sacrificio? Una falsa gloria militar; sostener en el trono de Francia á un extraño, con absoluto poder, y á una caterva de hermanos suyos en otros tronos conquistados con dinero y sangre Francesa, ¿y cual ha sido el fin? que los huesos de aquel mismo emperador yacen olvidados en una roca en medio del mar, y todos los miembros de su familia declarados indignos de ser ciudadanos de Francia. Tal fue el sacrificio de la Francia en solo diez años; pero el causado á otras naciones es incalculable.

VIAJES DE UNA LIBRA DE ALGODON.

La historia siguiente de una libra de algodón fabricado, hará ver la importancia de este ramo de comercio para cualquiera nacion. El algodón viene primeramente de las Indias á Londres: de donde vá á Lancashire, para ser hilado: de aqui vá á Lancheater, de donde sale para Paisley donde se texe: de Paisley vá á Ayrshire, para pasar por el tambor: de aqui vá á Dumbar-ton, donde se cose, y vuelve á Paisley, para ser enviado á la extremidad del condado de Renfrew, donde se blanquea, vuelve otre vez á Paisley, y desde alli, vá á Glasgow,

donde recibe la última mano, y de donde vuelve por un coche á Londres. El tiempo necesario para la fabricacion de este artículo es difícil de asegurar: pero se puede calcular que se pasan tres años, desde que se embarca en India hasta que vuelve fabricado á los almacenes de Londres, para lo que debe haber hecho 5000 millas por mar, y 920 por tierra, ademas de haber mantenido 450 personas, que han sido necesarias para fabricar esta pequeña cantidad de algodón, y que han aumentado su valor de mas de dos mil por ciento.

UTILIDAD DE LAS MAQUINAS.

Mr. Owen ha calculado que cien hombres, con la aynda de las máquinas, fabrican en el dia, mas algodón que el que hubieran fabricado diez millones de ellos sin ellas. Hace cuarenta años que para fabricar sin ellas, el algodón que se fabrica ahora en un año, en Inglaterra, se hubieran necesitado diez y seis millones de obreros. Ha calculado tambien, que el trabajo que se hace en el dia anualmente en Inglaterra es tal, que sin el socorro de la maquinaria, se necesitarian cuatrocientos millones de hombres para hacerle.

En algunas de las fabricas de algodón de Manchester, se le ha llegado á hilar tan fino, que se han necesitado 350 madejas para completar una libra. El perimetro de una devanadera ordinaria es de una yarda y media. Ochenta hilos ó revoluciones harian 120 yardas. Una madeja tiene siete veces esta cantidad, luego si multiplicamos las 840 que componen, por las 350 madejas necesarias para pesar una libra, harán 294,840 yardas, que componen 167 millas y una fraccion

Un aguador de París, gran frecuentador del rio Sena, y que no había salido jamas de la capital, tuvo necesidad de ir á Orleans, y al ver el rio Loisa mucho mayor que el Sena quedó sumamente admirado, y luego exclamó: "Par diez! que este es un rio muy grande para ser rio de provincia."

Un montañes casó con una anda-

luz y la amaba sobremanera. Sucedió pues, que la muger estuvo de parto, y el marido no se apartaba de la cama. Cuando mas crecian los dolores tanto mas se afligia el pobre montañes, hasta llorar como un niño. "No te aflijas, Lucas," le dijo la muger, "con estos dolores que sufro; yo sé bien que tu no eres la causa de ellos." "Ni permita Dios que jaras yo lo sea," respondió el buen marido.

Encontrando unos estudiantes en su camino á una paisana: que conducía algunos borriquillos, la saludaron diciendo: "Buenos dias, madre de pollinos." "Vayan vms. con Dios, hijos míos," respondió sencillamente la paisana.

Es menester respetar los hábitos de una nacion, porque son mas fuertes que sus leyes; si son buenos la vigorizan; si malos, es preciso atacarlos con gran cautela, tiempo, y consideracion; es necesario ir á ellos, no con el fuego que quema, si no con la suave luz que ilumina. =Segur.

EMBARCACIONES.

Dia 11 Barca inglesa, Bengal Merchan; de Londres, en 11 dias, conduce 270 presos; 40 individuos de tropa, y 40 tripularios, con destino á Sydney tomó alguna aguada y 5 bueyes. Llegó al puerto el bergantin ingles, Alfred, de Plymouth en 14 dias; preguntó por la goleta Napoleon, que entró el 31 de Marzo, y siguió á su destino de la costa de Africa.

ERRATA.

En la suscripcion de donativos para la bomba de incendio que insertamos ayer, se cometió el yerro de estampar 60 rs. en la cuota de D. Matias de Castillo, debiendo ser 80.

Editor responsable P. M. RAMIREZ.

Imprenta de EL ATLANTE.