

# EL CENTRO PARLAMENTARIO.

## Periódico político, literario é industrial.

Sale todos los días por la mañana. Por la tarde se reparte lo mas interesante del correo nacional y extranjero, con los telegramas particulares de este periódico.

**Precio de la suscripcion.**  
En Barcelona, al mes. . . . . 10 rs.  
En provincias, 3 meses, franco de porte. . . . . 42 rs.  
Un número suelto. . . . . 21 mrs.

**Punto de suscripcion.**  
En la administracion del periódico, calle del duque de la Victoria, entrando por la Rambla, á mano derecha, n.º 6, piso 1.º  
No se admite correspondencia que no venga franqueada.

**Avisos y comunicados.**  
Los suscritores, linea. . . . . 1/4 de real.  
Los no suscritos. . . . . 1/2  
Los comunicados á precios convencionales.

### ADVERTENCIA.

Parte de los cajistas de la imprenta están sobre las armas, y no hemos recibido el correo de Madrid; por lo cual no damos mas que una hoja suelta.

### BARCELONA 18 de JULIO.

No es posible el hacerse ilusiones por mas tiempo. Ha corrido ya la sangre en Barcelona. Es inútil digamos que sentimos amargamente se haya llegado á esta situación. Todos nuestros lectores conocen lo que pensamos relativamente á la situación actual. Nosotros deseábamos que Cataluña permaneciese en expectativa hasta que fueran bien conocidas las causas que han ocasionado el reciente cambio de gobierno en Madrid.

Pero sobre las seis de la tarde se ha roto el fuego entre la milicia y el ejército, y otra vez estamos condenados á presenciar una lucha fratricida. Varias boca-calles de las que dan á la Rambla son ocupadas por la tropa. Escribimos estas líneas á las once de la noche, y si bien ha cesado el fuego en todas partes, hace ya mucho rato que se están construyendo barricadas en diferentes puntos. Todo indica que mañana la lucha será sangrienta. Las reflexiones y los consejos son ya inútiles, pues la cuestion se ha colocado en el terreno de la fuerza.

Sálvenos el genio que vela por la suerte de Cataluña!  
En la calle de San Pablo han habido dos muertos, un soldado y un paisano. En la calle Nueva dos ó tres muertos y además una jóven del pueblo de unos 16 años. Se han visto algunos muertos mas, entre otros uno en frente del teatro del Liceo.

### PARTE OFICIAL.

Doña Isabel II, por la gracia de Dios y la Constitucion Reina de las Españas: á todos los que las presentes vieren y entendieren sabed, que las Cortes constituyentes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Art. 1.º Se autoriza al Gobierno para otorgar á don Luis Simon y Peray la concesion de un ferro-carril que, partiendo de Barcelona y pasando por Gracia y San Gervasio, termine en Sarriá, con sujecion al pliego de condiciones particulares y tarifas adjuntas.

Art. 2.º La concesion será por noventa y nueve años.

Art. 3.º El material que podrá introducir la empresa del extranjero con opcion al abono del equivalente de los derechos de aduanas, faros, portajes y barcajes con arreglo al art. 20 de la ley general de ferro-carriles, será solo el que consta en la relacion adjunta.

Y las Cortes constituyentes lo presentan á la sancion de V. M.

Palacio de las Cortes 1.º de julio de 1856.  
SEÑORA.—Facundo infanté, Presidente.—  
Pedro Calvo Asencio, diputado secretario.—  
El Marques de la Vega de Armijo, diputado secretario.—José Gonzales de la Vega, diputado secretario.—Pedro Bayarri, diputado secretario.

Madrid 9 de julio de 1856.—Publíquese como ley.—ISABEL.—El ministro de Gracia y Justicia, José Arias Uria.

Por tanto mandamos á todos los tribunales, Justicias, jefes, gobernadores y demas autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquiera clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Palacio á 11 de julio de 1856.—YO LA REINA.—El ministro de Fomento, Francisco de Lujan.

### Pliego de condiciones particulares para la concesion de ferro-carril de Barcelona á Sarriá.

Art. 1.º La empresa se obliga á ejecutar en el término de treinta meses contados desde la fecha en que sea publicada la ley de concesion, de su cuenta y riesgo, todos los trabajos necesarios para el establecimiento de un ferro-carril de Barcelona á Sarriá, de modo que pueda hacerse la explotacion en todas sus partes al espirar el término fijado.

Art. 2.º El camino partirá de Barcelona; pasará por Gracia y San Gervasio, y terminará en Sarriá, ejecutándose todas las obras con arreglo al proyecto aprobado con las prevenciones marcadas en la real orden de 22 de junio de 1855.

Art. 3.º La estacion de Barcelona se situará, en interin no se realiza el ensanche de esta ciudad ó vuelve á constituirse en plaza de guerra, con el carácter de provisional, entre la estacion del ferro-carril de Martorell y las últimas manzanas de casas, quedando obligada la empresa á variarla, lo mismo que la parte que sea necesario de la via, cuando ocurra cualquiera de los dos casos expresados situándola en el punto que se le marque en el nuevo caserío dentro ó fuera de la plaza, sin que pueda por esto reclamar indemnizacion alguna.

Art. 4.º Ademas se establecerán estaciones en frente de los Campos Eliseus, en Gracia, San Gervasio y Sarriá.

Art. 5.º El camino podrá explotarse al principio con una sola via; pero las explanaciones y obras de fábrica se construirán desde luego para dos, quedando la empresa obligada á establecer la segunda cuando el Gobierno lo determine en vista del tráfico de la linea.

Art. 6.º Los perfiles de la explanacion y obras de fábrica tendrán las dimensiones siguientes:

	Metros.
Terraplenes.—Distancia entre las aristas superiores. . . . .	9,00
Id.—Distancia entre las aristas de la parte inferior del balasto. . . . .	8,00
Desmontes.—Distancia entre las aristas de las cunetas. . . . .	8,50
Obras de fábrica.—Distancia entre pretilos. . . . .	7,80

Art. 7.º La via será del sistema americano propuesto por la empresa. Esta no podrá variarlo, como tampoco las demás partes del proyecto sin autorizacion del Gobierno.

Art. 8.º Se fija en 45 por 100 el límite de los productos que debe tomarse como base para la indemnizacion á la empresa en el caso de que creyese el Gobierno conveniente la expropiacion del camino, con arreglo al artículo 31 del pliego de condiciones generales de 15 de febrero de 1856.

Art. 9.º Las máquinas locomotoras estarán construidas con arreglo á los mejores modelos. Las diligencias de viajeros serán de tres clases, y todas estarán suspendidas sobre muelles y tendrán asientos. Las de primera clase estarán guarnecidas, y las de segunda tendrán los asientos rellenos. Unas y otras estarán cerradas con cristales. Las de tercera clase llevarán cortinas.

Art. 10. La empresa podrá emplear diligencias que lleven en departamentos separados mas de una clase de viajeros. Podrá tambien emplear carruajes especiales, cuya tarifa determinará el Gobierno á propuesta suya; pero en ningun caso excederá el número de asientos de estos carruajes de la quinta parte del número total de asientos del convoy.

Art. 11. El material de explotacion será como mínimo:

- Cinco locomotoras.
- Tres coches de primera clase.
- Tres mistos de primera y segunda clase.
- Diez y seis de segunda clase.
- Seis mistos de segunda y tercera clase.
- Veintiseis coches de tercera clase.
- Ocho wagones para mercancías y equipajes.

Art. 12. No podrá la empresa emplear en la explotacion ninguna locomotora ó carruaje, ya sea recién construido, ya después de reparaciones importantes, sin que haya sido reconocido y aprobado por los inspectores del Gobierno.

Art. 13. La velocidad efectiva de los convoyes de viajeros y de mercancías se fijará por el Gobierno á propuesta de la empresa, así como la duracion de los viajes.

Art. 14. Todo convoy de viajeros tendrá el número suficiente de asientos de las tres clases mencionadas para las personas que se presenten en las oficinas de las estaciones.

Art. 15. En los cinco años que precedan al término de la concesion, el Gobierno tendrá el derecho de retener los productos líquidos del camino y emplearlos en conservarlo en buen estado con sus dependencias, si la empresa no llenase cumplidamente esta obligacion.

Art. 16. Para cubrir los gastos del servicio ordinario y extraordinario que corresponden hacer al Gobierno con motivo de la inspeccion del camino, reconocimientos y cualquier otro servicio que tenga relacion con la construccion y explotacion del ferro-carril, la empresa depositará en Barcelona, á disposicion del Gobierno, una cantidad que no podrá exceder de 20,000 rs. vn. cada año.

Art. 18. En los quince días después de sancionada la ley de concesion deberá la empresa completar, sobre el depósito de 150,000 rs. que tiene consignado en garantía, la suma de 450,000 rs. vn. en metálico ó papel del Estado á precio de Bolsa, expidiéndosele, después de cumplida esta clausula, el título de concesion.

Art. 19. Las obras deberán empezarse en los seis meses siguientes á la publicacion de la ley.

Art. 20. La empresa se someterá á las condiciones generales para la concesion de ferro-carriles de 15 de febrero de 1856, y á las disposiciones especiales que el Gobierno oyendo al ayuntamiento de Barcelona, crea necesario dictar respecto de la explotacion para la seguridad del tránsito por el sucesivo ensanche de la ciudad de Barcelona.

Palacio de las Cortes 1.º de julio de 1856.  
—Vega de Armijo, Diputado secretario.—  
Gonzalez de la Vega, Diputado secretario.—  
Es copia.—El ministro de Fomento, Francisco de Lujan.

### Tarifa para el ferro-carril de Barcelona á Sarriá por Gracia y San Gervasio.

	PRECIOS.			
	De peaje. Rs. Cént.	De transporte Rs. Cént.	Total Rs. Cént.	
Viajeros. . . . .	Carruajes de primera clase. . . . .	0,16	0,08	0,24
	Idem de segunda. . . . .	0,12	0,06	0,18
	Idem de tercera. . . . .	0,08	0,04	0,12
Ganados. . . . .	Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas y animales de tiro. . . . .	0,16	0,08	0,24
	Terneros y cerdos. . . . .	0,07	0,03	0,10
	Corderos, ovejas y cabras. . . . .	0,04	0,02	0,06

### Por tonelada y medio kilómetro.

Perceados. . . . .	Ostras y pescado fresco, con la velocidad de los viajeros. . . . .	0,60	0,40	1,00
	Primera clase: fundicion amolada, hierro y plomo labrado, cobre y otros metales labrados ó en bruto, vinagres, vinos, bebidas espirituosas, aceite, algodones, lanas, madera de ebanisteria, azúcares, café, especias, drogas, géneros coloniales y efectos manufacturados. . . . .	0,23	0,13	0,40
	Segunda clase: granos, semillas, harinas, sal, cal, yesos, minerales, cok, carbon de piedra leña, tablas, maderas de carpintería, mármol en bruto, sillaría, betunes, fundicion, en bruto, hierro en barra ó palastra, plomo en galápagos. . . . .	0,20	0,15	0,35
Mercaderías. . . . .	Tercera clase: piedras de cal y yeso, sillarajos, piedra moñin, grava, gijarros, a enas, tejas, ladrillos, pizarras, estiércol, y otros abonos, piedra de empedrar, y materiales de toda especie para la construccion y conservacion de los caminos. . . . .	0,15	0,15	0,30
	Wagon, diligencia ú otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro que pasa vacío, y máquinas locomotoras que no arrastren convoy. . . . .	0,20	0,15	0,35
	Todo wagon ó carruaje cuyo cargamento en viajeros ó mercancías no dé un peaje al menos igual al que producirían estos mismos carruajes vacíos, se considerará para el cobro de este peaje como si estuviera vacío.			

Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy, cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros, ó ya de mercancías, no produzca un peaje igual al que produciría la máquina con su tender.

Por pieza y kilómetro.  
Carruajes de dos ó cuatro ruedas con una tetera y una sola banqueta. . . . . 0,30 0,25 0,55  
Carruaje de cuatro ruedas con dos teteras y dos banquetas en el interior. . . . . 0,40 0,30 0,70  
Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa será doble.  
En este caso, dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta, y tres en los de dos: los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase.

### Disposiciones que se han de observar en la percepcion de los derechos de esta tarifa.

Primera. La percepcion será por medios kilómetros, sin tener en consideracion las fracciones de distancia, de manera que un medio kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.  
Segunda. La tonelada será de 1,000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.  
Tercera. Las mercancías que á peticion de los que las remesen sean trasportadas con la velocidad de los viajeros, pagarán el doble de los precios señalados en la tarifa. Lo mismo se entenderá respecto de los caballos y ganados.  
Cuarta. La cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor. En el caso de que la empresa conceda rebaja en estos precios á uno ó muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reduccion hecha para todos en general, quedando sujeta á las reglas establecidas para las demas rebajas.  
Quinta. Las reducciones hechas en favor de los indigentes no estarán sujetas á la disposicion anterior. La rebaja de tarifa se hará proporcionalmente sobre el peaje y el transporte.  
Sexta. Todo viajero cuyo equipaje no pese mas de 30 kilogramos, solo pagará el precio de su asiento.

Sexta. Las mercancías, animales y otros objetos no señalados en las tarifas se considerarán para el cobro de derechos como de la clase con que tengan mas analogia.

Séptima. Los derechos de peaje y de transporte que se espresan en la tarifa no son aplicables:

Primero. A todo carruaje que con su cargamento pese mas de 4,500 kilogramos.  
Segundo. A toda masa indivisible que pese mas de 3,000 kilogramos. Sin embargo, la empresa no podrá rehusar la circulacion ni el transporte de estos objetos, pero cobrará un tercio mas de la tarifa por peaje y transporte.

La empresa no tendrá obligacion de trasportar masas indivisibles que pesen mas de 5,000 kilogramos; ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen mas de 8,000. No se comprenden en esta disposicion las locomotoras. Si la empresa consiente el paso de estas masas indivisibles ó carruajes, tendrá obligacion de consentirlo tambien durante dos meses á todos los que lo pidan.

Octava. Los precios de tarifa no se aplicarán tampoco:

Primero. A todos los objetos que no están espresados en ella, no pesen bajo el volumen de un metro cúbico 125 kilogramos.  
Segundo. Al oro y plata, sea en barras, monedas ó labrados, ni plaqúe de oro ó plata.

Tercero. En general á todo paquete, bala ó excedente de equipaje que pese aisladamente menos de 50 kilogramos cuando no formen parte de remesas que pesen juntas mas de 50 kilogramos en objetos de una misma naturaleza remesados á la vez y por una misma persona, aunque estén embalados separadamente.

Los precios de los objetos mencionados en los tres párrafos que anteceden, se fijarán anualmente por el gobierno á propuesta de la empresa. Pasando de 50 kilogramos el precio de transporte de una bala, será 0,30 reales por kilómetro, sin que pueda bajar de 2 rs., cualquier que sea la distancia corrida.

Novena. En virtud de la percepcion de derechos y precios de esta tarifa, y salvadas las excepciones anotadas mas adelante, la empresa se obliga á ejecutar con cuidado y exactitud, y con la velocidad estipulada, el transporte de viajeros. Los animales, géneros y mercaderías de cualquiera especie serán trasportados en el orden de su número de registro.

(Se continuará.)  
Copiamos de la «Gaceta de los caminos de hierro» el siguiente artículo:

### SITUACION INDUSTRIAL Y FINANCIERA DE ESPAÑA

Colocado nuestro periódico por su índole especial en una posicion completamente independiente de todos los partidos políticos que se disputan el poder, podemos mejor que nadie apreciar en su justo valor los sucesos que han tenido lugar en Castilla la Vieja: por otra parte, no debemos dejar pasar la semana sin decir nuestra opinion sobre ellos, atendida la poderosa influencia que han ejercido en la marcha general de los negocios.

Desde luego puede asegurarse que si los partidos políticos no se hubiesen propuesto exagerar los hechos para deducir de ellos consecuencias á su propósito, los sucesos de Valladolid no hubieran sido considerados sino como un desorden puramente local, hijo de los celos engendrados en cierta clase de gentes, por la rapidez con que algunos tratantes en granos han aumentado su fortuna. Asi pues, bien caracterizados los sucesos de Valladolid, no revelan á nuestro juicio otra tendencia; y el empeño que algunos han mostrado en presentar al pais en profunda agitacion, ha puesto en claro su impotencia haciendo resaltar mas y mas la profunda calma y el ardiente deseo de paz y de tranquilidad que reina en todas partes.

Las provincias unánimes han protestado contra las tendencias de rebelion que les atribuye la prensa de Madrid, rechazando la injuria que se les ha querido inferir suponiéndolas capaces de desobedecer las leyes.

Todas ellas aspiran á sostener el orden y la tranquilidad confiadas en la proximidad de un régimen legal, á cuya sombra puedan desplegar sus elementos de prosperidad y de riqueza.

Si los que tienen el empeño de presentarnos en perpetua agitacion, considerasen la fatal idea que de nosotros hacen concebir á los extranjeros; si tuviesen presente lo que á sí mismos se perjudican y los males sin cuento que causan al pais impidiendo el desarrollo de su crédito, que toma cada dia mas incremento, seguramente que se abstendrian de pisar con tan negros colores esta situacion, y llegarían á comprender que su verdadera mision es rebajar los desórdenes en vez de alentarlos indiscriminadamente. ¿Es compasion lo que pretenden de los extranjeros para España? ¿No deberían preferir que se les dispensara la consideracion á que su verdadera importancia la hace acreedora?

Jamás ha vislumbrado el pais un horizonte tan risueño como el que hoy se le presenta.

A pesar de la sobrada ligereza con que fueron suprimidos ciertos impuestos indirectos, el estado del Tesoro es cada dia mas próspero y se halla en posicion de atender á todas sus obligaciones.

Numerosos capitales extranjeros han venido á favorecer con su indispensable concurso el desarrollo de la industria y la realizacion de grandes obras de utilidad pública, sin las cuales no pudiera figurar la nuestra en el rango de las demas naciones.

Nuestro pabellon nacional es respetado á larga distancia por un gobierno torpe que pretenda humillarlo.

Los numerosos acreedores que recelosos y desconfiados por ciertas operaciones financieras de anteriores ministerios, menoscaban injustamente nuestro crédito, cerrándole así las puertas de las grandes bolsas de Europa, se muestran hoy mejor dispuestos; y si alcanzan las legítimas concesiones que reclaman, pondrán muy pronto á disposicion de España los capitales europeos.

La próxima cosecha se presenta bajo favorables auspicios, y promete suficientes subsistencias: los obreros pueden contar en todas partes con el trabajo necesario para atender á sus necesidades.

El gobierno se ha tambien de contratar un

# EL CENTRO PARLAMENTARIO

## Periodico politico, literario e industrial

Se publica los dias martes y viernes en el numero 10 de la calle de San Francisco de Asis, en Lima, a las 10 de la noche.

Se publica los dias martes y viernes en el numero 10 de la calle de San Francisco de Asis, en Lima, a las 10 de la noche.

El presente es el primer numero de este interesante y necesario organo de la opinion publica. El Centro Parlamentario, como su nombre indica, tiene por objeto el estudio y la discusion de los asuntos de interes nacional, y especialmente de los que afectan a la organizacion y funcionamiento del Poder Legislativo. En este sentido, el presente organo se propone ser un foro de libre expresion de ideas y de intercambio de opiniones entre los ciudadanos que se interesan por el destino de su patria.

El presente es el primer numero de este interesante y necesario organo de la opinion publica. El Centro Parlamentario, como su nombre indica, tiene por objeto el estudio y la discusion de los asuntos de interes nacional, y especialmente de los que afectan a la organizacion y funcionamiento del Poder Legislativo. En este sentido, el presente organo se propone ser un foro de libre expresion de ideas y de intercambio de opiniones entre los ciudadanos que se interesan por el destino de su patria.

El presente es el primer numero de este interesante y necesario organo de la opinion publica. El Centro Parlamentario, como su nombre indica, tiene por objeto el estudio y la discusion de los asuntos de interes nacional, y especialmente de los que afectan a la organizacion y funcionamiento del Poder Legislativo. En este sentido, el presente organo se propone ser un foro de libre expresion de ideas y de intercambio de opiniones entre los ciudadanos que se interesan por el destino de su patria.

El presente es el primer numero de este interesante y necesario organo de la opinion publica. El Centro Parlamentario, como su nombre indica, tiene por objeto el estudio y la discusion de los asuntos de interes nacional, y especialmente de los que afectan a la organizacion y funcionamiento del Poder Legislativo. En este sentido, el presente organo se propone ser un foro de libre expresion de ideas y de intercambio de opiniones entre los ciudadanos que se interesan por el destino de su patria.

El presente es el primer numero de este interesante y necesario organo de la opinion publica. El Centro Parlamentario, como su nombre indica, tiene por objeto el estudio y la discusion de los asuntos de interes nacional, y especialmente de los que afectan a la organizacion y funcionamiento del Poder Legislativo. En este sentido, el presente organo se propone ser un foro de libre expresion de ideas y de intercambio de opiniones entre los ciudadanos que se interesan por el destino de su patria.

El presente es el primer numero de este interesante y necesario organo de la opinion publica. El Centro Parlamentario, como su nombre indica, tiene por objeto el estudio y la discusion de los asuntos de interes nacional, y especialmente de los que afectan a la organizacion y funcionamiento del Poder Legislativo. En este sentido, el presente organo se propone ser un foro de libre expresion de ideas y de intercambio de opiniones entre los ciudadanos que se interesan por el destino de su patria.

El presente es el primer numero de este interesante y necesario organo de la opinion publica. El Centro Parlamentario, como su nombre indica, tiene por objeto el estudio y la discusion de los asuntos de interes nacional, y especialmente de los que afectan a la organizacion y funcionamiento del Poder Legislativo. En este sentido, el presente organo se propone ser un foro de libre expresion de ideas y de intercambio de opiniones entre los ciudadanos que se interesan por el destino de su patria.

El presente es el primer numero de este interesante y necesario organo de la opinion publica. El Centro Parlamentario, como su nombre indica, tiene por objeto el estudio y la discusion de los asuntos de interes nacional, y especialmente de los que afectan a la organizacion y funcionamiento del Poder Legislativo. En este sentido, el presente organo se propone ser un foro de libre expresion de ideas y de intercambio de opiniones entre los ciudadanos que se interesan por el destino de su patria.

El presente es el primer numero de este interesante y necesario organo de la opinion publica. El Centro Parlamentario, como su nombre indica, tiene por objeto el estudio y la discusion de los asuntos de interes nacional, y especialmente de los que afectan a la organizacion y funcionamiento del Poder Legislativo. En este sentido, el presente organo se propone ser un foro de libre expresion de ideas y de intercambio de opiniones entre los ciudadanos que se interesan por el destino de su patria.

El presente es el primer numero de este interesante y necesario organo de la opinion publica. El Centro Parlamentario, como su nombre indica, tiene por objeto el estudio y la discusion de los asuntos de interes nacional, y especialmente de los que afectan a la organizacion y funcionamiento del Poder Legislativo. En este sentido, el presente organo se propone ser un foro de libre expresion de ideas y de intercambio de opiniones entre los ciudadanos que se interesan por el destino de su patria.