



REVISTA DE LA SOCIEDAD ECONOMICA SEGOVIANA DE AMIGOS DEL PAIS.

AÑO IV.

SEGOVIA 22 DE DICIEMBRE DE 1879.

NUM. 28.

SUMARIO

Ferro-carril del Noroeste.—El Enano de la Venta.
—Suelos.—Índice del Tomo II de la «Revista de la Sociedad económica segoviana de Amigos del País,» correspondiente al año de 1879, 4.^o de su publicación.

FERRO-CARRIL DEL NOROESTE.

La comision mixta de señores senadores y diputados ha emitido dictámen sobre el proyecto de concurso para la concesion de los ferro-carri-les del Noroeste, y es de presumir que aquel sea ley ántes de terminar la primera quincena de Diciembre, toda vez que no parece haya sufrido ninguna alteracion.

No es, pues, ya tiempo de volver sobre los términos en que el dictámen está concebido, y, por consiguiente, sobre los inconvenientes que presenta. Si esa discusion fuera pertinente, habríamos de analizar el sentido de los tres primeros artículos; base sobre la que necesariamente tendrá que sustentarse el edificio levantado por la Comision.

Por esa misma razon habremos de dejar sin exámen las causas probables de esas absurdas

limitaciones al derecho de construir la línea directa, que, como dice un ilustrado periódico, pueden dar tiempo suficiente á que la empresa del Norte arruine á la que se encargue de los ferro-carriles del Noroeste.

Por hoy, dejando aparte todas estas cuestiones, debemos lamentarnos de que circunstancias especiales hayan hecho necesaria la introduccion de la enmienda relativa al ferro-carril directo, ferro-carril que, como dice oportuna-mente el colega antes aludido, necesariamente habia de construirse, si otra Compañía que la del Norte hubiera obtenido la concesion de Noroeste.

La necesidad de sustraerse á la tutela de la Compañía del Norte hubiera sido, en efecto, estímulo más poderoso para el trazado directo, que el obligado del proyecto; máxime cuando los obstáculos amontonados por la Comision para dificultarlo, son otras tantas desventajas con que habrá de luchar la empresa á que se adjudique.

Pero el mal está hecho, y su remedio no estriba, seguramente, en lamentaciones. Sean cuales fueren los inconvenientes de la ley, lo que conviene es respetarla, vigilar por su exacto cumplimiento, y, sobre todo, prevenirse contra ciertas interpretaciones del texto legal, que pudieran hacer imposible la igualdad en el concurso.

El primitivo proyecto tenía un artículo 6.º, como espada de Damócles suspendida sobre la cabeza de los aspirantes à la concesion, que en vano se preguntaban cómo podrían, sin poseer la red del Norte, arrastrar à los puertos del litoral del Noroeste mercancías en idénticas condiciones de aplicacion de tarifas, que el Norte tiene para los del Cantábrico. El proyecto reformado no presenta esta dificultad; pero, en cambio, ofrece ancha interpretacion al artículo 3.º, y, por consiguiente, peripecias desconocidas, aunque esperadas, que, ò mucho nos engañamos, ó darían por resultado la concesion al Norte de la red del Noroeste, *sin ferro-carril directo*, que es el *desideratum* de las aspiraciones de esa empresa.

A evitar esto deben contribuir cuantos amen la justicia y se interesen por el porvenir de muchas provincias abandonadas à pesar de su valor. A evitar esto, si es posible contribuiremos con todas nuestras fuerzas, porque el empeño de la Compañía del Norte, de utilizar toda nuestra aspiracion que no sea suya, indica cual debe ser la conducta de los que à su vez tengan interés en que este empeño no prevalezca. No necesitamos decir en que interés estriba; pero, por si alguno lo ignora, la Compañía del Norte, se ha encargado recientemente de decirlo.

La Compañía del Norte persiguiendo un fin, del cual habremos de ocuparnos àmpliamente, ha establecido una tarifa, la especial núm. 7, que pasará seguramente à la historia. Por esa tarifa à las mercancías procedentes de Castejon, y con destino à San Sebastian, Pasajes y Hendaye, se les aplicará una tasa de 100 reales por tonelada, 120 à Santander y 100 tambien à Bilbao.

Para comprender el enlace de esta tarifa, es necesario tener en cuenta que Bilbao dista de Castejon 249 kilómetros, mientras San Sebastian dista 258.252 Pasajes y 278 Hendaye. En cuanto à Santander, la distancia es de 650 kilómetros, y, sin embargo el exceso es solo de 20 rs. De este modo, Bilbao se ve privado del importantísimo tráfico de vinos con que siempre ha contado, tráfico que habrá de dirigirse à Hendaye, à pesar de la diferencia de recorrido de 28 kilómetros es decir à Francia, à fin de alimentar el tráfico de las Compañías del Mediodía de Francia, y de París à Orleans, que tan íntimas relaciones sostienen con la Compañía *soi dissant*, española del Norte; aunque esto redunde en perjuicio de los buques españoles que cargaban vinos en Bilbao, para trasportarlos à los puertos franceses. En cuanto à Santander, dicho se está que existe por parte de la Compañía un interés especial

de favorecerla, por razones de otra índole que mas adelante exponremos.

Pues bien: en este espejo han de mirarse las provincias del Noroeste. Lo que hoy acontece à Bilbao, habrá de acontecerles à ellos mañana si su ferro-carril fuese explotado por el Norte. Siempre que à ella le venga bien, dirigirá los arrastres hácia Santander, ò hácia Hendaye, ò hácia Pasajes, ó hácia cualquier parte donde haya intereses franceses que beneficiar, ó empresas de vapores à las que proteger; ó comercio é industrias francesas à quien beneficiar, porque entienden mal los que entiendan que la Compañía del Norte, con Administradores franceses, que allá desde París, imponen su voluntad y su criterio; con directores y jefes franceses y hasta con su personal francés, es otra cosa que una empresa francesa, que solo tiene en cuenta su cualidad de española, impuesta por la ley, cuando trata de recabar para sí alguno de esos infinitos beneficios que tanto prodigan nuestros gobiernos à las empresas de ferro-carriles, ò cuando quiere eludir la accion de los tribunales franceses que la declaran en quiebra.

Ahora bien, y concretándonos al asunto del concurso, no falta quien tema que, ateniéndose al texto del proyecto, no habrán de presentarse dos proposiciones iguales, ó en *igualdad de circunstancias*; y en este caso, cae por su base el edificio, à tanta costa levantado, de la línea directa. Los términos del concurso variarán pues esencialmente, y volverán à reproducirse, en peores condiciones aún, las circunstancias del primitivo proyecto.

No abrigamos este temor, por razones que no creamos prudente revelar. Creemos que en efecto, no habrán de faltar esas mil sutilezas à que tanta aficion ha demostrado siempre la Compañía del Norte; pero, en cambio, opinamos que no han de dar resultado si, como esperamos, las empresas interesadas en el asunto se ponen en guardia contra todo lo que no sea la recta interpretacion legal, y procuran llevar al ánimo de los ilustrados miembros de la comision que ha de examinar las proposiciones, el conocimiento de esas sutilezas.

Independientemente del concurso existe un gran peligro para la compañía que obtenga la concesion. La influencia de la Compañía del Norte sobre las Compañías cuyas redes son afluentes à la suya, ha sido siempre fatal. Las de Alar y Santander, y Tudela à Bilbao fueron la presa sacrificada à la ambicion de la omnipotente empresa, despues de haberles hecho pagar muy cara la falta de ser menos poderosas que ella. Los contratos en participacion, que la dura ley ed la necesidad les obligó à establecer, fué para

dichas Compañías la sentencia de muerte. A merced de los caprichos y combinaciones de la Compañía del Norte, bastó una palabra para que la fusión se verificara.

Los ferro-carriles del Noroeste tendrán que afrontar ese peligro, durante los siete años que deberá durar la terminación de la red desde Madrid. Aunque con mayores elementos de vida, que las Compañías antes citadas, pueden contar con la enemiga del Norte en todas las formas imaginables.

Tal vez fuese posible, sino evitar, atenuar, al menos, las consecuencias de la guerra que necesariamente habrá de existir; pero de esto hablaremos en nuestro próximo artículo.

(De El Problema.)

EL ENANO DE LA VENTA.

Estamos seguros de que tanto como á nosotros ha sorprendido á nuestros lectores la noticia de que solo el sindicato formado por las cinco sociedades francesas que representa Mr. Donon tomará parte en el concurso para la construcción de las líneas férreas del Noroeste.

No llama la atención que desistiese de sus gestiones el Banco de París ó reunion de sociedades de crédito, cuyos poderes trajo de la capital de la nación vecina el marqués de Salamanca. De sentir es que esta agrupación financiera no se decida á presentar proposiciones, pues todas las noticias están conformes en conceder la mayor seriedad é importancia á esa asociación bancaria. Mas sin embargo, como su presentación se efectuó á última hora, casi no había excitado la atención pública ni eran conocidos sus propósitos y recursos; por cuyo motivo no se sabe á punto fijo á que causa atribuir esa retirada casi simultánea con su presentación.

Fácil es, empero, que un nuevo acuerdo haga acudir al concurso á esas mismas sociedades que se retraen, y de ello tal vez resulte alguna ventaja por las mejoras que hagan en sus proposiciones respectivas.

Si, á nuestro juicio, ha debido sorprender la noticia de que oportunamente dimos cuenta y que en las primeras líneas de este artículo recordamos, es porque se creía, en vista de lo sucedido que la empresa del Norte lucharía hasta el último momento y así como empleó ciertos medios para crear atmósfera y adquirir el arraigo de que carece en la opinión, usaría ahora de las armas legales, presentando en el concurso sus proposiciones para ser derrotada con honor y en franca batalla.

No es, sin embargo así; y esa empresa que

tantos recursos puso en juego para convencer á todos de que ella y solo ella, era quien podía construir estas líneas con ventaja para la comarca interesada y la que, por razones de justicia ideológica y aun de moral, debía ser favorecida en el concurso, esa empresa dice ahora, por boca de sus patrocinadores, que no tomará parte en esta licitación legal.

No se acierta, en verdad, con las razones que tenga tal compañía para adoptar esa extrema determinación, y no consideramos importuno ni fuera de lugar dedicar algunos renglones á este asunto que excita el interés de los que dedican alguna atención á esta delicada cuestión cuyos episodios son tan numerosos como curiosos y variados.

Periódicos respetables como *El Imparcial* amparaban y protegían á la empresa mencionada; publicaciones de influencia en las actuales corrientes de la política—*La Epoca*—dedicaron gran parte de sus columnas á convencer á Europa de que esa empresa es la mas sólida y honrada del mundo, la que de más cuantiosos recursos dispone, la que mejores garantías ofrece la que disfruta de mas profundas simpatías, y la única, en fin, que tiene derecho á construir ferro-carriles en el Norte de España y á ejercer el mas absurdo y perjudicial monopolio. Y debemos confesar que si á ambos periódicos ha faltado rectitud en su tarea y buena fé en las discusiones que sostuvieron, no les faltó esfuerzo ni energía, ni tampoco valor moral, que mucho se necesita para defender en nombre de la conveniencia de unas provincias la solución mas funesta para los intereses de ellas, solución que ellas mismas rechazan, aunque sus oficiosos y hábiles defensores les atribuyan sentimientos contrarios.

A más de eso; la comisión del Congreso que sostenía el proyecto de ley tenía en su seno influyentes y decididos patrocinadores de la empresa del Norte, y hasta el señor ministro de Fomento, haciendo el sacrificio de consideraciones que le impone el alto puesto que ocupa, manifestó desde la tribuna sus simpatías por la citada compañía.

Contando con tantos y tan importantes elementos, es de extrañar que aquella se retraiga de probar fortuna.

La Epoca, con la habilidad que le distingue procuró sembrar eizaña respecto de otras empresas que pensaban tomar parte en el concurso; los agentes de esa á que aludimos no perdonaron medio de conquistar simpatías é influencias para ella en la primera parte de esta legislatura como en la presente, los *hombres de negocios* circulaban por los pasillos del congreso; el salón

de conferencias parecía mas bien la sala de contratación de la Bolsa; pronunciábase en todos los círculos la palabra *negocio*; circulaban rumores, dábase pábulo á hablillas, y, finalmente el honrado general Martínez Campos pronunció aquella célebre frase, copia de otra memorable; *más quiero honor sin caminos que caminos sin honor*: expresando despues á la comision gestora segoviana su antipatia hácia la empresa del Norte, y diciéndole que las gestiones de ésta fueron la causa de la suspension de las sesiones.

En vista de estos hechos y antecedentes cualquiera creeria con sobra de fundamento que era incontrastable el poder de esa empresa y que podia de antemano concedérsele la victoria.

No es así, y ella misma se confiesa vencida sin luchar.

¿A qué obedeció tan rápido cambio? ¿No confia la empresa del Norte en la bondad de sus proposiciones ó confiaba ántes en otras bondades? ¿No es el mismo el proyecto con una adición—la línea por Segovia—que si es la favorecida asegura aún mas sus intereses?

Quizá los cálculos de la empresa referida han sido derrotados por la previsión de los autores del nuevo artículo 4.º del proyecto: quizá ese sea el único obstáculo á los planes hábilmente dispuestos por la poderosa compañía.

Eso juzgan importantes diarios de la Côte; eso dice la voz publica; eso creemos nosotros.

Y alguna vez hemos dicho que la empresa del Norte usaba el conocido sistema de hacer ruido, para asustar á todos, aislar lo competidores: alguna vez hemos dicho que si una compañía sería hacia competencia á la del Norte, se conoceria entonces el verdadero valor, la realidad de la situación y propósitos de ésta.

Los hechos van confirmando, por ahora, nuestras predicciones. Esa empresa inutilizada en ciertos particulares por el nuevo artículo 4.º del proyecto con que no contaba, y viendo que otra empresa seguia firme en sus propósitos ha cedido en los suyos, revelando con esto, ó que no confiaba en la justicia é imparcialidad para salir triunfante, ó que—y esto es lo que nos parece mas exacto—no está en condiciones de hacer proposición alguna que pueda cumplir.

A si es qué despues de tanto ruido, de tanto movimiento, la empresa del Norte ha venido á desempeñar el papel del *Enano de la venta*.

(El Diario de Lugo.)

SUETOS.

La Sociedad económica de Amigos del país de las Palmas de Gran Canaria ha remitido al Sr. Presidente de esta Sociedad una exposicion que eleva aquella á las Córtes pidiendo la abolición del impuesto de los Portazgos, que al momento se ha remitido á Madrid para su presentación. Muchas son las Sociedades económicas, Ligas de contribuyentes y otras Sociedades analogas, publicaciones periódicas del todas clases, Diputados y Senadores etc., que han secundado nuestros propósitos y han empleado distintos medios para conseguir el mismo fin y si á esto añadimos el que en este punto la opinion del país es unanime que los escasos recursos que proporciona este oneroso impuesto al Tesoro no están en relacion de los trastornos, vejámenes y disminucion en el tráfico que ocasiona, creemos fundadamente que nuestras gestiones han de obtener un resultado favorablemente en beneficio de la Industria y Comercio.

Dos dias llegó con puntualidad el correo de Castilla, y anoche ya faltó.

Esto merece consiguarse para honra y gloria de la compañía del Norte, que segun las cosas están preparadas, es la llamada quieras que no a labrar la dicha de estas provincias quedando dueña de sus ferro-carriles.

Como losa de plomo ha de pesar sobre Asturias y Galicia, sin que entonces haya poder humano que la levante.

(El Eco de Asturias.)

Copiamos de «El Independiente»:

«La cuestion de los ferro-carriles del Noroeste continúa llamando la atención pública; y á juzgar por la reserva con que la prensa suspende sus juicios, está indicada para ser objeto de grandes debates periódicos.

La enmienda del Sr. Vallarino, por una parte, y la defensa anticipada que algun periódico hace de las proposiciones que puedan llegar á presentar algunas casas extranjeras, producen gran dualismo de miras en esta cuestion, la cual, encalmada por el momento ha de dar origen y motivo para que pocas obras públicas en España dem—como suele decirse—el juego que está llamada á dar la cuestion de los ferro-carriles del Noroeste.

Por nuestra parte, hacemos lo que hacen los más; esperar á que llegue el momento crítico, «supremo» de la cuestion, el momento, del concurso, en el cual es indudable que se han de descubrir incidentes de interés, de los que nos ocuparemos con la extension que lo merezcan.»

Daremos cuenta de eso; «incidentes» de interés.

Imprenta de la V. de Alba á cargo de Santiuste.

INDICE

del TOMO II de la Revista de la Sociedad económica segoviana de Amigos del Pais, correspondiente al año de 1879, 4.º de su publicacion.

NÚMERO.	FECHA DE SU PUBLICACION.	SUMARIOS.
1.º	18 de Enero	Propósitos, por la Redaccion.—La vid y el vino en la provincia de Segovia, VI, por D. Marcelo Lainez.—Suelos.
2.º	14 de Febrero	Informe sobre la conveniencia de la discusion del tema, relativo á «las pasiones humanas» aprobado por la Seccion de Ciencias y Bellas Artes, y presentado á la misma por el Vocal ponente D. Lopez de la Calle.—Ferro-carril.—Comunicacion á la Diputacion permanente en Madrid.—Comunicacion á la misma Diputacion sobre otros asuntos.—Suelos.
3.º	22 de Marzo	Continuacion del informe relativo á las «pasiones humanas.»—Cuatro palabras sobre la Fuchsina, (de la Gaceta vinicola).—Suelos.
4.º	12 de Abril	Conclusion del informe sobre las «pasiones humanas.»—Acuerdos é informe de la Diputacion permanente de Madrid sobre la cuestion del ferro-carril.—Aviso.
5.º	5 de Junio	Programa de premios á diversas clases de ganado en la feria de San Juan —Poda de los árboles frutales, espaldera y contra-espaldera IX, X, XI y XII, por don Marcelo Lainez.—Los vinos fuchsinados (de la Gaceta vinicola.)—Suelos.
6.º	13 de Julio	Adjudicacion de los premios ofrecidos á diferentes clases de ganados en la feria de San Juan.—Programa de los premios que la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de Valladolid anuncia para diversas clases de ganados.—Suelos.—Aviso
7.º	6 de Agosto	Ferro-carril, I Consideraciones generales.—II Informe de la Diputacion permanente de esta Sociedad en Madrid, sobre el trazado del ferro-carril mas conveniente á esta provincia.—III Deducciones de lo expuesto anteriormente, por D. Marcelo Lainez.—El Norte ante el Noroeste, por D. Ricardo Villanueva.—Varios sueltos sobre el ferro-carril del Noroeste.—Suelos.—Aviso.
8.º	14 de Agosto	Segovia y las provincias de Salamanca, Leon, Asturias y Galicia, por D. Ezequiel Gonzalez.—Acuerdos de la Comision gestora del ferro-carril, por D. Marcelo Lainez.—La verdad sobre el Noroeste por D. Meliton Martin.—Suelto de la «Crónica de Leon.»—Aviso.
9.º	21 de Agosto	A la Sociedad económica segoviana de Amigos del Pais, por D. Ricardo Villanueva.—La verdad sobre el Noroeste, conclusion, por D. Meliton Martin.—¡Santiago y

- cierra España! por D. Ricardo Villanueva.—Discurso de D. Manuel Batanero, en el Congreso, (un pequeño trozo.)—Suelto de la «Crónica de Leon» sobre el ferrocarril directo.
- 10 23 de Agosto Extincion de la mendicidad, por D. Antonio de Ochoa.—Suelos.
- 11 27 de Agosto Ferrocarril, suelto.—Los ferrocarriles del Noroeste, por «un gallego.»—Breve réplica al «Gallego» por D. Meliton Martin. —Suelos.
- 12 5 de Setiembre Ferrocarril del Noroeste. Lo que conviene á Segovia y á las provincias de Salamanca, Zamora, Leon, Asturias y Galicia, por D. Ezequiel Gonzalez.—Ecos de la prensa, sobre el ferrocarril del Noroeste, de la «Crónica mercantil» de Valladolid, Discusion, Porvenir de Santiago, Crónica de Leon, Correspondencia de España y Eco de Asturias.—Suelos.
- 13 10 de Setiembre Ferrocarril.—Crónica de la sesion del dia 8, celebrada por la Comision del ferrocarril, por D. Antonio de Ochoa.—Circular dirigida por la Comision del ferrocarril á las provincias interesadas en la línea del Noroeste.—Ecos de la prensa sobre el ferrocarril del Noroeste de la «Eco de Asturias» y «Crónica de Leon.»—Suelos.—Aviso.
- 14 15 de Setiembre El ferrocarril segoviano.—Ecos de la prensa sobre el ferrocarril del Noroeste, «del Boletin de la Liga de Oviedo» y «Eco de Asturias.»—Suelos.—Comunicado.
- 15 25 de Setiembre Ferrocarril.—Discurso pronunciado en el Congreso de los Diputados el dia 24 de Julio de 1879 en contra del proyecto de ley de los ferrocarriles del Noroeste, por D. Manuel Batanero.—Ecos de la prensa sobre el ferrocarril del Noroeste, del Porvenir de Leon, Gaceta de Galicia y Correspondencia de España.
- 16 30 de Setiembre Exposicion entregada á S. M. el Rey por la Comision gestora del ferrocarril directo del Noroeste para que se interese por la favorable resolucion para Segovia de esta línea.—Mas sobre el Noroeste.—Comunicacion dirigida por la referida Comision á las Diputaciones y Ayuntamientos directamente interesados en la resolucion de este asunto.—Exposicion elevada á las Cortes por la Sociedad económica representando en contra del restablecimiento de los Portazgos.—Resumen de la sesion que celebró la Comision gestora del ferrocarril el dia 25 de Setiembre.—Ecos de la opinion sobre el ferrocarril directo del Noroeste.
- 17 4 de Octubre Las líneas paralelas por D. Antonio de Ochoa.—Lista de los Sres. Sócios de la Sociedad económica Segoviana.—Espíritu de la opinion pública sobre el ferrocarril directo del Noroeste.—Ecos de la prensa.
- 18 8 de Octubre La cuestion palpitante, por D. Mariano Ruiz.—Ecos de la prensa y Espíritu de la opinion pública sobre el ferrocarril directo del Noroeste.—Suelos.—Telégrama.—Estado de las adhesiones al proyecto del ferrocarril directo del Noroeste.
- 19 13 de Octubre Lo que debe ser el ferrocarril del Noroeste por V. S. de T.—Ecos de la prensa y Espíritu de la opinion pública sobre el ferrocarril directo del Noroeste.—Comunicaciones agricolas.—Aviso.—Variedades, el ferrocarril (poesia) por D. Vicente Rubio.—Estado de las adhesiones al proyecto del ferrocarril directo del Noroeste.

- 20 18 de Octubre A la Epoca, por la Comision gestora.—Ecos de la Prensa y Espiritu de la opinion pública sobre el ferro-carril directo del Noroeste.—Suelos.—Variedades, una pregunta á la «Epoca» romance por Nieto Alpera.—Estado de las adhesiones al ferro-carril directo del Noroeste.
- 21 28 de Octubre Cuatro palabras al «Comercio gallego» por D. Marcelo Lainez y Ecos de la Prensa.—Espiritu de la opinion pública sobre el ferro carril directo del Noroeste.—Suelos.—Variedades.—Suscripcion para los pueblos inundados.—Ingreso de Socios.—Telégrama de la Coruña.
- 22 5 de Noviembre La union constituye la fuerza, por D. Marcelo Lainez.—Ecos de la Prensa y Espiritu de la opinion pública sobre el ferro-carril directo del Noroeste.—Documentos remitidos por el Ayuntamiento de Gijon.—Suelos.—Suscripcion para lo pueblos inundados.
- 23 11 de Noviembre Segovia y el ferro-carril directo del Noroeste por Don Antonio de Ochoa y Alvarez.—Ecos de la prensa y Espiritu de la opinion pública, sobre el ferro-carril directo del Noroeste.—Exposicion al Congreso del Ayuntamiento de Segovia.—Otra de Astorga.—Congreso de los Diputados.—Suelos.—Telégramas.
- 24 15 de Noviembre Segovia y el ferro-carril directo del Noroeste por D. Antonio de Ochoa y Alvarez (conclusion).—Espiritu de la Opinion pública, A las Cortes, por la Diputacion provincial de Segovia y Sociedad económica segoviana.—Actas de los Ayuntamientos de Veganzones y Santiuste de San Juan Bautista.—El Ferro-carril gallego, hoja 4.ª por un gallego =Suscripcion á favor de los pueblos inundados en Levante.
- 25 3 de Diciembre Fiat lux, por D. Antonio de Ochoa.—Ferro-carril del Noroeste, apuntes históricos por D. Ezequiel Gonzalez.—Suelos.
- 26 9 de Diciembre Dictámen referente á la construccion de una línea directa de Madrid á las provincias del Noroeste de la «Sociedad económica de Santiago.—Ferro-carril del Noroeste, apuntes históricos, por D. Ezequiel Gonzalez, (Continuacion).—Ecos de la prensa, el Consabido y de el Problema.—Suelto.
- 27 16 de Diciembre Necrologia. Fallecimiento del Sr. Presidente de la Sociedad, D. Salvador Maria Sanz.—Dictámen referente á la construccion de una línea directa de Madrid á las provincias del Noroeste, por la Sociedad económica de Santiago, (conclusion)—Ferro-carril del Noroeste, Apuntes históricos por D. Ezequiel Gonzalez (conclusion).—Extincion de la mendicidad, Circular del Ilre. Ayuntamiento.—Seccion bibliográfica.
- 28 22 de Diciembre Ferro-carril del Noroeste (De «El Problema») —El enano de la venta (de «El Diario de Lugo») —Suelos.—Indice del Tomo II de esta Revista, correspondiente al año 1879, 4.ª de su publicacion.

