

## EL FUTURO EDIFICIO PARA CORREOS

Nuestro querido amigo el joven y distinguido funcionario de Correos D. Francisco de Asís Gutiérrez, autor y propagandista del Ahorro nacional y la Reforma postal y del proyecto de edificio de Correos, nos honra con el siguiente trabajo que de él hemos recibido, seguros de que, por ser el Correo la institución más importante y transcendental en todos los pueblos cultos y por afectar sus beneficios a todos y cada uno sin excepción, será esta iniciativa nuestra grata a nuestros lectores y convenientísima para los intereses del país.

### Fines del Correo

Es indudable que las instituciones más importantes en todo país culto y progresivo es el Correo; por su acción se dilata y trasciende a todos y cada uno absolutamente y sin excepción.

El Correo se divide en dos partes fundamentales: el Correo propiamente dicho y el Correo moderno. El primero, que es el que tenemos en España, se limita al cambio de la correspondencia escrita o manuscrita; el Correo moderno tiende a aprovecharse del carácter, extensión y fines de la institución postal, para facilitar o realizar, con carácter y extensión general y nacional, cuantas operaciones individuales o colectivas de carácter intelectual, económico y aun social, son compatibles con esta magna y civilizadora institución.

En su virtud, en todos los pueblos cultos se practica el Correo moderno, que, fundamentalmente, se extiende:

Al servicio de la Prensa y Publicaciones, por el que el Correo contribuye eficazmente a la cultura nacional, facilitando, sintetizando y abaratando la circulación del libro, el folleto, el periódico y los impresos en general, sirviendo de intermediario, de modo tal y tan perfecto, para la admisión, servicio y cobro de las suscripciones y envío, que permite que toda clase de periódicos y publicaciones puedan ostentar en la parte superior de su título las civilizadoras menciones de: «Se admiten suscripciones en todas las oficinas de Correos» (que son todas, absolutamente todas, las poblaciones del país), y «Cuenta corriente con el Correo».

A los Paquetes postales propiamente dichos, que permiten que las muestras, los objetos de comercio y los pequeños objetos en general, circulen a precios reducidos, no sólo entre las estaciones, sino entre todas las oficinas de Correos, que son todas las poblaciones.

A los Envíos contra reembolso, que permite que todos los objetos que circulan por el Correo (los libros impresos, paquetes postales, etc.) puedan cobrarse por los mismos carteros u oficinas de Correos al hacer entrega, no entregándose ni devolviéndose los que no fueran pagados.

Al Cobro de efectos comerciales, por el que las facturas de todas clases, cupones, dividendos, etc., y todos los valores comerciales en general, puedan cobrarse en todas las poblaciones por conducto de las oficinas o funcionarios de Correos, con toda facilidad y a precios reducidos.

Al Giro postal, que tiene por objeto facilitar el cambio de valores, por Correo y por Telégrafo, a todas, absolutamente a todas las poblaciones, por alejadas o próximas que estén.

Al Bono postal, complemento del Giro, que tiende a facilitar inmensamente el cambio de las pequeñas cantidades, y por el que el envío de una hasta 10 pesetas costaría solo 5 céntimos.

Estos cinco últimos proyectos constituyen el grupo económico del Correo.

El grupo social le constituyen el Ahorro nacional y sus derivados de Cajas de retiro para la vejez y Seguros populares. Por el primero, el ahorro, base principal de la mejora y progreso de los pueblos, puede practicarse desde dos céntimos y en todo lugar, momento y ocasión, con todas facilidades y en el acto mismo que la intención se manifiesta: desde la cuna, el hogar y la escuela; desde la fábrica, el taller y la mina; en el Ejército y en la Marina, y hasta en el Hospital y en la Cárcel; en todo lugar, momento y ocasión.

La unidad y conexión de este proyecto con los de Cajas de retiro y Seguros populares, permiten que, después de aunarlas insensiblemente y sin sacrificio, estas cantidades puedan invertirse en vida, porvenir y bienestar de los socialmente más desvalidos, alargándola y haciéndola dichosa, amonizando el Hospital, la Cárcel y el Asilo, y haciendo que los individuos todos, con su propia e individual felicidad por base, sean vela y no lastre en la nave social, en la vida, progreso y porvenir de los pueblos.

Todo esto y más, mucho más, imposible de concretar en un artículo, es y significa el Correo: vida, civilización y progreso, justicia, felicidad y virtud.

**Estado del Correo en España**

Después de lo expuesto, se comprenderá la pena y rubor con que consignamos el estado de nuestro Correo, que es el siguiente:

El personal técnico apenas excede de 1.000 empleados, destinados casi exclusivamente al servicio de las capitales y las ambulantes; el servicio en las estafetas, que son más de 1.000 poblaciones importantes, está a cargo de los empleados de Telégrafos y, por delegación de éstos, al de ordenanzas o carteros, sin responsabilidad ni conocimientos técnicos.

El servicio de carteros rurales y peatones, además de no extenderse absolutamente a todo el territorio, lo que hace que en el siglo xx haya poblaciones que carezcan de correo diario, y de ser predio de los políticos y el caciquismo, los individuos que lo componen ingresan sin conocimientos ni responsabilidad de ningún género, habiendo muchos que no saben escribir y algunos ni aun leer; sus sueldos, en general, apenas exceden de 200 pesetas al año, habiendo algunos que no tienen ni 400, y bastantes, los municipales, que no tienen sueldo y si sólo los cinco céntimos por cada carta, todo lo cual hace que este servicio esté forzadamente abandonado por sus propietarios,

en gran parte, a mujeres y chiquillos.

Los carteros urbanos ni tienen sueldo del Estado, ni dependen de él, ni tienen reglamento ni uniforme siquiera; cobran de los cinco céntimos que paga cada carta, dependen sólo de sí mismos y de régimen verdaderamente anárquico y caprichoso.

En cuanto a los servicios, el Correo carece de material de conjunto y de detalle, dándose el caso de que tres empleados tienen que ir prestando penosísimo servicio de ambulantes en un espacio de menos de tres metros cuadrados durante traidos y ocho horas; las conducciones están trazadas, no con arreglo a la rapidez y necesidad del servicio, sino a las conveniencias de las líneas o poblaciones de los carteros, y a las de los intereses del contrarido de los peatones y la distribución de las poblaciones en estafetas y carterías.

En lo referente a locales, punto importantísimo para los fines de este artículo, mientras en los principales países, parís, lo primero que se distingue al acercarse a cada población, por pequeña que sea, es la cúpula del edificio de Correos, en nuestro país el Correo funciona en la capital de la nación en el peor edificio del Estado, prestando servicio los empleados en lo que fueron cuartos de la antigua Imprenta Nacional; en locales verdaderamente inmundos y extraviados en las capitales de provincia; en departamentos cedidos gratuitamente, y poco menos que de limosna, por los Ayuntamientos, en las estafetas; en las propias chozas o viviendas

tratados internacionales, lo cual, además de no elevar nuestro prestigio, significa el quietismo y se opone a la mejora y progreso de nuestros intereses, pues las corrientes comerciales de los demás pueblos, con deseo y preferencia quizá de dirigirse al nuestro, se dirigen a otros países que representan las ventajas y facilidades que el Correo moderno ofrece.

### Algunos datos estadísticos

Los siguientes datos estadísticos demuestran la diferencia entre nuestro Correo y el de los demás pueblos:

En extensión, mientras nosotros tenemos una oficina por cada 112 kilómetros, tienen: Suiza, una por cada 10; Alemania, una por cada 12; Inglaterra, una por cada 14; Bélgica, una por cada 26; y aun el propio Portugal, una por cada 31.

Y respecto a la población, mientras nosotros tenemos una oficina de Correos por cada 4.400 habitantes, tienen los Estados Unidos, Suiza y Noruega, una por cada 800; Alemania, Inglaterra, Portugal y Rumania, Suecia y aun el Uruguay, una por cada 1.000.

Respecto al número del personal, no sólo ocupamos el último lugar, sin excepción de ningún género, sino con diferencias realmente abrumadoras; pues mientras nosotros tenemos un funcionario de Correos por cada 4.400 habitantes, tienen los Estados Unidos, Suiza y Noruega, 4 por cada 800; Alemania, Inglaterra, Portugal y Rumania, Suecia y aun el Uruguay, 4 por cada 1.000.

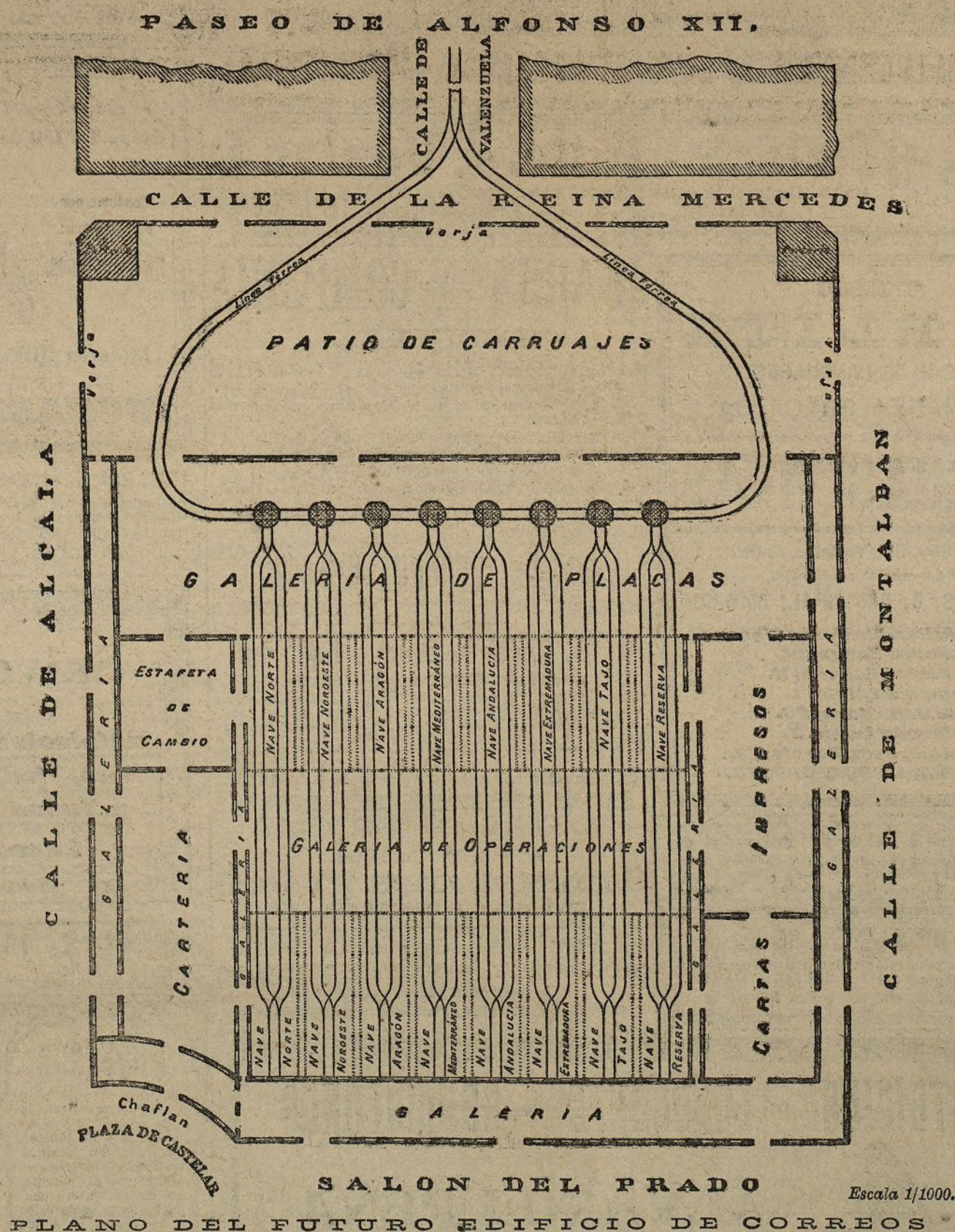
paraciones, verdaderamente importantes, de los aumentos efectuados en la década de 1890 a 1900:

El total de la correspondencia circulada ha aumentado en 3.200 millones de objetos, 1 por cada 52 habitantes, en los Estados Unidos; 128 por 42, en Suiza; 11.867 por 40, en Alemania; 679 por 26, en Austria; 10.065 por 25, en Inglaterra; 112 por 24, en Bélgica; 587 por 13, en Francia; 374 por 13, en Italia; 520 por 12, en el Japón, etcétera.

En España sólo hemos tenido un aumento de 198 por 11, ó sea menos que ninguno de los expresados países, incluso el Japón.

La relación del aumento de funcionarios de todas categorías es mucho más grave que todo lo expuesto, pues mientras se han aumentado 100.000 empleados, uno por 460 habitantes en Alemania; 5,40 por 7,42 en Inglaterra; 4.000 por 715 en Suiza; 5.600 por 1.100 en los Estados Unidos; 2.300 por 1.124 en Austria; 38.000 por 1.129 en el Japón, 2.800 por 1.756 en Suecia; 15.000 por 2.258 en Francia; 1.400 por 3.500 en Portugal, etc., en España, a pesar de haber aumentado la correspondencia en 198 millones, lejos de haberse aumentado el personal se ha disminuido en 6.375 funcionarios; ó sea, de 10.000 que había en 1890, a 3.700 en 1900.

Casi idéntica a ésta anterior, es la relación del aumento de gastos, pues mientras en Suiza se han aumentado 11 millones de pesetas, 3,48 por habitante; en los Estados Unidos, 2,14 por 2,83; en Inglaterra, 86 por 2,10; en Dinamarca, 4 por 1,77, en España hemos tenido una baja de 5 millones, 0,28 por habitante, ó sea, de 12 millones que había en 1890, a 7 en 1900.



das de los carteros rurales en todas las demás poblaciones.

Este es, muy rápida y benévolutamente referido, el estado del Correo en nuestro país verdaderamente transmediterráneo, pues en Tánger y Mogador, en Tetuán y en Saffi, se pueden practicar el Ahorro nacional y el Giro postal, etc.; mientras en España, y en el propio Madrid, el Bono postal, que es la expresión más sencilla del Correo moderno, no sólo carecemos de él, sino que, para vergüenza é ignominia de nuestro correo, y por tanto de nuestro país, vemos los Bonos postales extranjeros en los escaparates de las casas de cambio, pues como la civilización, cual el aire y la luz, salva todas las fronteras y penetra en todos los pueblos, esta es la fórmula de que, no queriendo o pudiendo nosotros establecer el Correo moderno, los demás países procuran introducirlo para beneficio de sus nacionales, como lo hacen con el Correo en general en las principales poblaciones de Marruecos.

Tan excepcional estado, además de privarnos de la benéfica acción de esta organización postal moderna, nos imposibilita de poder extender nuestras relaciones internacionales por medio de los transeuropeos, pues aunque España forma parte de la Unión universal de Comarcas, en realidad está fuera del concierto universal que para el mayor fomento de nuestros intereses materiales é intelectuales forman todos los países por medio de la organización postal moderna, medio de no estando establecida en España dicho se está que no puede ser objeto de

Respecto a la relación del número de empleados de todas clases, punto que demuestra la relación de trabajos, la proporción es mucho más abrumadora, pues mientras hay un funcionario por cada 10.000 objetos de correspondencia en Italia y Portugal; por cada 14.000, en Dinamarca, Japón y Noruega; por cada 16.000, en Alemania; por cada 21 a 30.000 en Austria, Francia é Inglaterra y Suiza, en España hay un funcionario por cada 96.000.

Respecto a los gastos del Correo, la proporción es análoga, pues mientras nosotros gastamos 0,39 céntimos por habitante, Suiza gasta 10,09; los Estados Unidos, 7,69; Inglaterra, 6,19; Suiza, 3,15; Italia, 2,69; Bélgica, 2,08; y hasta el Uruguay, 1,74. Es decir, que España, no sólo es el país de todo el mundo que menos gasta en Correo, sino que gasta una mitad que el que menos, gastando 25 veces menos que Suiza, 18 que los Estados Unidos, 16 que Inglaterra, una cuarta parte que el Uruguay, la mitad que México, y poco más de la mitad que el Japón.

La relación entre la correspondencia circulada y los gastos, punto fundamentalísimo, que demuestra que en nuestro país el servicio de Correos se hace... de milagro, guarda idéntica proporción, pues mientras nosotros gastamos 1 peseta por cada 7 objetos; Dinamarca, Noruega y Suecia, 1 peseta por cada 8; los Estados Unidos é Italia, 1 peseta por cada 13; Inglaterra, 1 peseta por cada 14, y 1 por cada 36 Bélgica, etc.

**Necesidad y condiciones que debe reunir el edificio**

De lo expuesto se deduce:

1.º Es absolutamente irrefutable que el Correo es la institución más importante y transcendental y la de mayor carácter nacional, y en él han de encontrarse las bases de las reformas de carácter intelectual y económico, social y nacional, que son indispensables y urgentísimas acometer.

2.º Es evidente, que no sólo nos es preciso reorganizar y extender inmediatamente nuestro actual servicio de Correos, sino que debemos implantar cuanto antes el Ahorro nacional y la Reforma postal en toda su extensión, siendo base fundamental, precisa é indispensable para ello, la construcción de un nuevo edificio.

3.º Estudiados absolutamente todos los terrenos y aun todas las combinaciones posibles, sólo los del Jardín del Buen Retiro reúnen todas las condiciones indispensables para tal construcción.

4.º Este edificio debe construirse para varias generaciones, debiendo, por tanto, supeditarse las exigencias de la nuestra a las de aquéllas.

5.º Por ser el Correo el ramo más importante, extenso y popular de la Administración y derivarse de esto el que cuando adquiera en España la extensión y desarrollo que tiene en países más adelantados el edificio de Correos habrá de ser en extremo concurrencial, debe tenerse en cuenta que afluían a él directamente varias, amplias y cómodas vías.

6.º La construcción de este edificio

debe obtenerse, en el mayor grado posible, economía material y de tiempo, rapidez y simplificación en las operaciones postales, así en las fundamentales ó de conjunto como en las secundarias ó de detalle.

De estas consideraciones se deriva que las bases principales que necesariamente hay que tener en cuenta para la más sensata y mejor realización de este proyecto, son: *sitio, amplitud y construcción.*

Estudiando las tendencias de la vida moderna con respecto a la extensión de la población, es indudable que son hacia la zona comprendida entre el Este y Norte, y en plazo no muy lejano la actual Plaza de Madrid habrá reemplazado, con grandes ventajas higiénicas y estéticas, a la Puerta del Sol.

**Necesidad y posibilidad de que los vagones correos afluían directamente al edificio.**

Construyendo el edificio en el terreno indicado, sería fácilmente practicable esta transcendentalísima reforma con toda clase de facilidades, pues los vagones-correo, arrastrados por máquina eléctrica ó de vapor, podrían salir por la calle de la Reina Mercedes, y siguiendo la de Valenzuela, salir al paseo de Alfonso XII, hasta la calle de Claudio Moyano, que conduce a la Puerta de Atocha; en ésta, en la plazoleta de frente al Hospital, bifurcarían de la línea dos ramales: uno a la estación del Mediodía, por la calle de Méndez Alvaro, a entrar por la puerta siguiente a la de entrada de carruajes que conduce directamente a la cabeza del andén; otro ramal iría por el paseo de las Delicias a la estación del mismo nombre, y la línea continuaría por las Rondas de Toledo y la de Segovia, a tomar por un pequeño trozo de la calle de este nombre al paseo de la Virgen del Puerto, y atravesando el de la Florida, entraría en la estación del Norte por la puerta que da acceso a los muelles, y que conduce también directamente a la cabeza del andén.

No puede, sin incurrir en grande error, argüirse que la pendiente ó angostura, ni la indole ó circulación de estas vías, presente ni el menor inconveniente siquiera para la consecución del proyecto.

La única pendiente digna de tenerse en cuenta es la de la calle de Claudio Moyano, bastante menor que las de las calles de Atocha, Leganitos, San Bernardo, etcétera; las calles ó rondas que tendría que recorrer esta línea tienen anchura más que suficiente para la doble vía (que aun habiendo espacio no sería menester emplearla más que para determinados apartadores), demostrándolo el hecho de que por todas ellas circulan dos vías del tranvía, y por algunas, la de Atocha, tres, pudiendo procederse de modo que las vías del tranvía fuesen dentro de las tendidas para los coches-correos, cual ocurre en la calle de Alcalá y en el Boulevard, con lo cual esta transcendental reforma sólo habría menester un espacio de 6,67 metros (la diferencia entre el ancho de ambas vías) sobre el terreno actualmente ocupado por los tranvías. No negamos, y lejos de negarlo si hubiéramos de intervenir directamente en este proyecto quizás lo preferiéramos, que podría construirse un túnel por el paseo de Alfonso XII hasta la línea de circunvalación y por ella conducir los coches a las estaciones; mas en consideración a que este túnel costaría de millón y medio a dos millones de pesetas, la posibilidad de conducirlos por las vías indicadas y que puede hacerse este túnel en todo momento, no discutimos ahora sobre este punto.

**Base de construcción de la planta baja.**—Efecto de los regates a que en principio se sometió la cuestión, hubo y hay todavía un error fundamentalísimo, del que han dimanado y dimanarán todos los demás: el de que en mi proyecto no se pedían determinadas parcelas de los terrenos que actualmente ocupa el Jardín del Buen Retiro, sino todo el comprendido en el cuadrado que tendría por límites, además del chafán de la plaza de Madrid, el Salón del Prado, la prolongación de la calle de Montalbán, la calle de la Reina Mercedes y la de Alcalá, ó sea próximamente 130 metros de fachada (desde la calle de Alcalá a la de Montalbán), 160 de fondo (desde el Salón del Prado hasta la calle de la Reina Mercedes), ó sea aproximadamente 20.000 metros cuadrados, quedando sobrante solamente los terrenos de la que sería acérch derecha de la calle de Alarcón en la de Montalbán.

Lo que hasta ahora se ha creído convertiría en un fracaso ó muy lamentable deficiencia el proyecto de edificio de Correos, pues quedaría limitado al imposible proyecto de la Trinidad colocado en los Jardines, y, más aún, sería totalmente imposible, pues, si se construía al límite de la plaza de Madrid, la salida de carruajes no podría efectuarse directamente por la calle de la Reina Mercedes, y, si se construía al límite de ésta, quedaría destruido el efecto estético y central del edificio. No hablemos de construcciones alrededor ó en cualquiera de los puntos del cuadrado citado, pues sería absurdo, verdadera y grande herejía técnica y urbana.

He aquí el siguiente cálculo aproximado que permiten los expresados datos:

**Fachada.**—Ocho naves a ocho metros, 64 metros; dos de siete espacios entre las naves, 14 metros; total, 78; quedando 52 metros para las dos alas laterales destinadas a Cartería y Estafeta de cambio la izquierda, y a cartas é impresos la derecha.

**Fondo.**—Galería de fachada, 10 metros; nave segunda, 28 metros; galería central de operaciones, 25 metros; nave primera, 25 metros; galería de vía de placas, 32 metros; total, 120 metros.

Como cada de estas naves tendría doble vía, podrían colocarse y moverse fácilmente en cada una tres y hasta seis vagones-correo, ya fueran coches-oficina ó almacén, pudiendo facilísima y sencillamente combinarse la entrada y salida en esta forma, no va de las siete líneas gene-

rales, sino de las 29 expediciones a que se refería el Sr. Ruiz Jimenez, y aun a algunas más que pudieran ser, precisas para el porvenir.

La parte construida del edificio formaría aproximadamente un rectángulo de 130 metros de fachada por 120 de fondo, ó sea 15.600 metros cuadrados en total, quedando en la parte posterior del edificio correspondiente a la calle de la Reina Mercedes un espacio de más de 40 metros cuadrados para patio de carruajes, que sólo habría menester estar limitado por una verja.

La parte construida, ó sean los 15.000 metros, no sería excesiva, ni mucho menos, para las necesidades de los pisos primero y segundo y para la sala de aparatos de Telégrafos del tercero, pues este espacio total apenas tendría tres cuartas partes más que el imposible de la Trinidad. La pérdida por el chafán no perjudicaría a este patio fundamental de ambulantes, pues correspondería al ala izquierda, ó sea a la parte correspondiente a Cartería.

Distribuyéndolo así el terreno de la planta baja, además del referido patio fundamental de ambulantes, quedaría: en el ala izquierda del edificio, en la parte posterior, por tener que estar directamente en relación con el patio de carruajes, la estafeta de cambio, que tendría un espacio de 500 metros cuadrados, y la Cartería que, contando la pérdida por el chafán, tendría cerca de 800. En el ala derecha estarían, en la parte posterior, lindando con el patio de carruajes, la Sección de Impresos, que tendría 1.000 metros cuadrados, y en la correspondiente a la fachada, lindando con los buzones, la Sección de Cartas, que tendría 600 metros.

**Construcción total del edificio.**—Con la base de la planta baja que acabamos de describir y que el plano adjunto demuestra, la de los pisos superiores sería sencillísima, pues en lo fundamental serían dos galerías principales en forma de cruz, destinadas al público, que dividirían el espacio total de cada piso en cuatro partes, y una galería alrededor de todo el piso para el acceso directo al interior de los Negociados.

La construcción en total formaría un majestuoso edificio aislado, con cuatro grandes fachadas y un elegante y espacioso chafán, correspondientes: éste a la Plaza de Madrid, y aquéllas al Salón del Prado y a las calles de Alcalá, Reina Mercedes y Montalbán. La fachada principal sería la correspondiente al Salón del Prado, en cuyo centro estaría la entrada principal.

FRANCISCO DE ASÍS GUTIÉRREZ.

## LOS TOROS EN DOMINGO

### Datos históricos

Coincidencia ó casualidad será; pero es cierto, y debemos hacerlo constar, que los vocales obreros del Instituto de Reformas Sociales, al pedir la supresión de las corridas de toros en domingo, han coincidido con el Concilio de Toledo en 1566, y con algunos romanos pontífices.

Así lo verá el lector que se entere de las siguientes líneas.

Muy cerca de mil años hace que, con más ó menos orden, se celebran en España corridas de toros.

La fiesta siempre fué inextinguible por lo grandiosa, y varias naciones quisieron establecerla en sus dominios.

En Italia se implantó en el siglo XIV; pero hubo una corrida el año 1332, en la que murieron 19 caballeros romanos y numerosos plebeyos, y a raíz de esta catástrofe se prohibieron, no volviendo a correrse toros hasta que España conquistó Flandes y los Países Bajos.

En España siguieron sin interrupción las fiestas de toros, en las que tomaron parte los más linajados caballeros y hasta algunos reyes alancearon.

La reina Doña Isabel la Católica vió en 1500 una corrida y no le satisfizo, pues, a decir verdad, en aquella época había gran desorden y no eran muy lucidas las suertes á que se lanzaban los caballeros, pero no se atrevió a prohibirlas.

En los siglos XV y XVI los Papas lanzaron terribles excomuniones sobre los que asistían a los toros, y muy particularmente sobre aquellos que figuraban como actores principales en las plazas.

En 1566 las Cortes acordaron la prohibición a instancia del cura Sosa; pero el monarca Felipe II no quiso reftender el acuerdo de aquéllas.

Aquel mismo año el Concilio de Toledo prohibió que se corrieran toros en días festivos.

Ya en el siglo XVII empezó á haber empresas explotadoras del espectáculo, que producía pingües ganancias.

El primero de los Borbones, Felipe V, no vió con gusto las corridas, y los caballeros, por no disgustar al monarca, se fueron poco á poco retirando de las lides y quedaron las corridas relegadas á que en ellas tomase parte la gente del pueblo, siendo a raíz de esto cuando empezó el toro a pie.

Fernando VI consiguió amplio permiso de Roma para construir plazas. Estos permisos le fueron concedidos á condición de que no hubiera toros los días festivos.

También Carlos III, al venir á España, prohibió las corridas; pero no le obedeció nadie, y había toros hasta en los patios de los conventos y en casas particulares, terminando por autorizarse en vista de que la prohibición había hecho crecer la afición en España.

En 1805, Godoy indujo para que se prohibieran en todo el Reino, y, tres años después entraban en Madrid los franceses.

José Bonaparte les autorizó, y Fernando VII las volvió á suspender en 1814; pero pronto se arrepintió, y este rey llegó hasta establecer una Escuela de tauromaquia en 1830.

Estos breves y ligeros detalles históricos ponen de relieve que los extremos se tocan, y que los que hoy pretenden estar á la altura de las naciones más civilizadas, no hacen otra cosa que lo que el Concilio de Toledo, algunos Papas y Godoy hicieron algunos siglos ha.

Dulzuras.

## TIRO NACIONAL

Ejercicios de tiro y escuelas prácticas para el domingo 21 del corriente.

De cuatro a ocho de la tarde. —Ejercicios de tiro corto y flecha. —Acercos (con premios) con fusiles Mauser y Lebel.

De cinco a ocho. —Escuelas prácticas.

Ayuntamiento de Madrid











