

INSERTIONS

S'adresser au bureau du journal de 8 heures du matin à 8 heures du soir.

REDACTION ET ADMINISTRATION

URUGUAY 28

(Imprime Latina)

UNION FRANCAISE

PETIT JOURNAL DU MATIN

Année V Num. 1166—1046

Directeur: J. G. BORON DUBARD

MONTEVIDEO—Dimanche 24 Mars 1895

Questions francaises

Les Services Postaux

Tous les organes commerciaux s'occupent en ce moment en France de la question des services maritimes postaux, question importante s'il en est, à laquelle se rattache le développement économique de la France.

Au point de vue maritime nous sommes dans un état d'insécurité devant vis-à-vis de l'étranger et notamment de l'Allemagne.

Naturellement les novateurs ressortent les vies régionales concernant la marine et quelques-uns réclament simplement la rétrocession des services postaux à l'Etat.

Or l'Etat a commencé par être le seul exploitant des services maritimes postaux et c'est précisément parce que les charges qui incombaient au Trésor pour l'exploitation des lignes postales étaient trop onéreuses que l'Etat a décidé à confier les dits services au commerce et que notre première compagnie française, les Messageries Maritimes, se fonda.

Les services commerciaux sont-ils suffisants? Nous ne le croyons pas; en effet de l'Indochine, de l'Egypte arrivent des protestations.

En 1889, les commerçants français d'Egypte adressaient aux Pouvoirs publics la pétition suivante:

«Le consommateur égyptien apprécie la supériorité de la marchandise française; il la préfère, quoique, en général, un peu plus chère.

Mais le moyen de se la procurer en temps utile avec l'unique service de quinzaine de la ligne de Syrie? La plupart des produits alimentaires, par exemple, demandent à être constamment renouvelés. Pour les marchandises qui peuvent attendre en magasin, les grands approvisionnements sont interdits au petit commerce; ils dépassent ses forces et son crédit.

Ainsi, malgré son patriotisme éprouvé, et, à cette heure, encore aux dernières par la situation politique de l'Egypte, malgré son intérêt incontestable, le commerce français d'Egypte se voit de plus en plus condamné à se fournir à l'étranger, qui, grâce à une meilleure organisation des services maritimes, le gère plus régulièrement et plus rapidement.

De 1887 à 1888, les importations de France en Egypte ont diminué de 2,500,000 fr. Les effets du service égyptien de la ligne d'Indochine ont été aussi soudain que désastreux.

Lorsque notre industrie lutte si péniblement au dehors, n'est-ce pas un devoir national de l'aider à se soutenir sur ce grand marché d'Egypte qu'en des temps meilleurs elle approvisionnait presque seule?

Ces signataires au nombre de 100 réclamaient une ligne spéciale de quinzaine entre Marseille et Alexandrie.

Pour ce qui est des autres lignes, nous nous contenterons de reproduire l'étude consacrée au rapport de M. Antide Boyer, député de Marseille, par M. Dubiévre.

Pour les lignes d'Extrême-Orient, la convention avec les Messageries Maritimes date de 1853. D'une façon générale, le service est satisfaisant; cependant des réclamations se sont produites:

«Dès, depuis l'ouverture du canal de Suez, le commerce français n'avait cessé de solliciter la création d'une ligne directe sur Bombay, devenue par son importance le premier port de l'Inde. La Chambre de commerce de Marseille avait à diverses reprises attiré l'attention du Gouvernement sur l'intérêt commercial qui pouvait retirer nos compatriotes de communications régulières avec ce puissant marché. Les voix exprimées à cet égard, lors de la dernière révision des contrats postaux, avaient reçu un commencement de satisfaction sous la forme de l'établissement d'un service annexe entre Aden et Bombay.

Cette mesure étant devenue insuffisante, les commerçants français ont demandé une extension de la navigation autour de Bombay.

Pour améliorer le service, dit le rapporteur, on a proposé de faire renoncer le navire venant de Bombay, pour continuer sur l'Extrême-Orient, avec celui venant de Marseille à destination de l'Australie, ce qui entraînerait, il est vrai, la suppression de l'escale des Seychelles. Saigon gagnerait à ce projet par la plus grande rapidité de ses communications avec la métropole.

«Par voie de conséquence, il en serait de même pour l'Annam et le Tonkin, au moyen des lignes coloniales qui ont fait l'objet d'un traité particulier entre la Compagnie des Messageries Maritimes et le Gouvernement général de l'Indo-Chine, qui règle les itinéraires des bateaux affectés à ces lignes. Certes, il serait désirable qu'une escale puisse être établie à Haiphong, ou tout au moins à Tourane; mais Haiphong ne peut être fréquenté régulièrement que par des bateaux de faible tirant d'eau et la création d'un port en eau profonde à Tourane n'est encore qu'à l'état de projet. Le jeu où l'on dira de ces ports sera évidemment en eau profonde, le Ministre, armé par le dernier paragraphe de l'article premier du cahier des charges, ne manquera pas d'y ordonner une escale.

En attendant, le Gouvernement prendra les

mêmes mesures qu'à Colombo pour assurer la régularité des correspondances et faire attendre les bateaux qui devront coïncider.»

L'organisation proposée pour les lignes occasionnées par le projet de convention assurent entre la Nouvelle-Calédonie et l'Indo-Chine française des relations beaucoup plus rapides que par le passé pour les voyageurs et les dépeches, grâce à la correspondance établie entre les paquebots d'Australie et ceux de la Chine.

Quant au trafic des marchandises, il ne justifierait pas suffisamment la création d'une ligne commerciale entre Saigon et Nouméa. Actuellement, ce trafic n'existe pas. On a pensé qu'un service de cette nature favorisait l'immigration en Calédonie de coolies animistes et la colonisation de cette île. Il serait suffisamment alimenté par le courant de voyageurs et de marchandises. Mais il n'est pas démontré qu'il y ait un réel intérêt à favoriser l'immigration asiatique en Calédonie, où elle pourrait faire une concurrence très préjudiciable aux travailleurs d'origine européenne.»

Par le fait du remaniement proposé, il y aurait, en même temps qu'une augmentation de vitesse, un voyage de plus par an.

Restent enfin les lignes de l'Afrique orientale et celles de l'Amérique du Sud.

«Ce n'est qu'en 1881 que commence l'itinéraire d'Australie par la Réunion et Maurice qui desservait antérieurement, à partir d'Aden, un embranchement de la ligne d'Indo-Chine. La convention du 30 juin 1886 assura plus directement le service entre la France, Madagascar et les îles Mascareignes par une ligne nouvelle dont la prolongation jusqu'à Malé des Seychelles où elle rencontre la ligne d'Australie procure un double circuit de communication mensuelle entre Marseille et les ports de l'océan Indien.

Le nouvel itinéraire de la ligne d'Australie, substituant l'escale de Colombo à celle de Malé, ne se prétend plus à cette combinaison. En conséquence, il faut pour maintenir, en les améliorant, les avantages de la double communication mensuelle portes de 12 à 21 le nombre des départs directs de Marseille pour ces régions de l'océan Indien et de l'Afrique orientale. Les paquebots desservant cette double ligne passeront alternativement par Malé des Seychelles et par Zanzibar pour se rencontrer à La Réunion et constituer ainsi dans les deux sens un service circulaire, indépendant des lignes d'Australie et d'Extrême-Orient. Cette modification particulièrement favorable aux rapports de la France avec Madagascar ne profiterait pas moins aux opérations du commerce français.

Il a quitté l'Élysée à pied, accompagné par le général Tournier, secrétaire général de la Présidence; MM. Le Gall, chef du cabinet civil, Blondel, chef du secrétariat particulier, le colonel Chamoin et le commandant Lagarenne.

A son arrivée au palais de l'Industrie, M. Félix Faure a été reçu par M. Gaudin, ministre de l'agriculture, ayant à ses côtés MM. Tisserand, directeur de l'agriculture; Daubré, directeur des forêts; Cabaret, chef de division; Girard, chef de son cabinet; Paul Leroy, aîné; Vassillié, inspecteur général de l'agriculture.

Un certain nombre de membres du Parlement étaient également présents, le plus partant aux différents journées. Nous avons remarqué: MM. Guichard, sénateur, Méline, Chaudey, Rocard, Bourlier, Samary, Cot, Crauz, Care, Obissier-Martin, députés, etc.

La visite a commencé par les différents prix d'honneur. Le Président de la République s'est entretenu très cordialement avec les principaux exposants et, innovation qui a été très appréciée, il les a invités à déjeuner pour le matin même.

Après avoir parcouru l'exposition des races bovines et ovines, M. Félix Faure s'est rendu dans la partie réservée aux machines.

«M. Goiterau, maire de Dourdan et président du syndicat des fabricants de machines, a souhaité la bienvenue à M. Félix Faure. Il a déclaré que les efforts des fabricants tendaient à maintenir l'industrie française à la hauteur de la production étrangère, et même à dépasser celle-ci. Les fabricants entendent de leur sorte contribuer, dans la mesure de leurs moyens, à la prospérité de la France.

M. Félix Faure a félicité M. Goiterau des sentiments qu'il a exprimés.

L'examen des machines agricoles termine le Président de la République a pénétré de nouveau dans l'intérieur du palais pour observer sa visite des animaux et volailles exposés. Il a été montré au premier étage afin de voir l'exposition vinicole dont l'importance est toujours considérable.

M. Ricard, député de la Côte-d'Or, lui a présenté les exposants de la région bourguignonne.

Nous avons en Bourgogne, a-t-il dit, une tradition qui a toujours été respectée: lorsque nous recevons le chef de l'Etat nous l'obligeons à déguster le produit de nos vignes.

Lorsque Louis XI se rendit à Beaune, il fut reçu par les chevaliers de la ville, qui lui présentèrent des vins de nos meilleures crus. Et comme le Roi s'extasiait sur la qualité de ces vins, les chevaliers lui dirent:

«Eh bien, sire, nous en avons encore de meilleur dans nos caves.

— Je comprends, répondit le Roi en souriant vous les réservez pour une meilleure occasion.

Nous n'imiterons pas ces chevaliers, Monseigneur le Président, et c'est ce que nous avons de meilleur que nous, vous nous demandez la permission de vous offrir, en regrettant toutefois que la rigueur de la température ne permette pas d'apprecier toutes les vertus de nos vins.

Et M. Ricard a offert au Président et aux personnes qui l'accompagnaient du Mouscat de 1886.

A l'exposition vinicole de la région du Midi, nouvelle allocation. Une coupure en a été offerte au Président de la République.

M. Félix Faure a bu un verre de vin mousseux en disant: «Je bois à la viticulture française.»

La visite s'est terminée par l'exposition des produits de l'Algérie.

Les exposants algériens ont été présentés à M. Félix Faure par MM. Cambon, gouverneur général de l'Algérie; Bourlier et Samary, députés d'Argel.

M. Payolle-Damoultiers, viticulteur algérien, a prononcé l'allocution suivante:

«Les colons, les viticulteurs algériens aux-

L'IMPOT

Et les Compagnies d'Assurances contre l'incendie

Un tableau intéressant vient d'être dressé par un journal d'assurances. Il indique d'une part, les sommes qui, depuis dix ans, ont été versées à l'Etat par les compagnies françaises d'assurances à primes fixes contre l'incendie, à titre d'impôt de patente, de timbre, d'enregistrement, ainsi que l'impôt sur les bénéfices. D'autre part, il fait ressortir le montant des dividendes nets, annuellement payés aux actionnaires de ces compagnies pendant la même période.

Voici ce tableau:

	Dividendes nets	Impôts de toute nature
1883.	9.877.000	12.632.000
1884.	10.492.500	12.918.000
1885.	11.876.000	12.989.000
1886.	11.998.800	12.992.000
1887.	13.916.000	13.007.000
1888.	13.660.000	13.052.000
1889.	14.408.000	14.517.000
1890.	14.008.000	15.070.000
1891.	15.256.800	15.555.000
1892.	12.761.600	16.086.700
Total.	131.283.900	133.818.700

Comme on le voit, la part du fisc en France dans les résultats de l'industrie des assurances contre l'incendie a été constamment supérieure à celle des actionnaires, — sauf pour deux années 1887 et 1888, où les chiffres s'équilibrent à peu près.

Ajouter à cela qu'à part l'impôt sur la dividendes, l'Etat percevait ses taxes sur des produits bruts, tandis que l'actionnaire n'arrive en ordre nul que lorsque tout le monde — agents, employés, assurés, sinistrés — a été intégralement payé.

Voici comment se répartit le produit de 1891 entre les divers chapitres de perception.

Buissos... 66.068.333 81

Alcools dénaturés et préparations à base alcoolique... 382.016 70

Liquides autres que les boissons... 17.760.517 65

Comestibles... 31.235.971 03

Droits sur bestiaux... 13.119.195 18

Combustibles... 7.737.031 29

Bois à ouvrir, bâtes, bois de déchirage... 4.073.229 31

Fourrages... 5.553.512 13

Portes centimes provenant du petit comptant... 2.316.211 76

Entrepôts à domicile et usines... 17.731 35

692.661 90

La Société des agriculteurs de France, après avoir entendu un discours de M. Méline, discourt dans lequel il a affirmé la nécessité de maintenir plus que jamais le système du protectionnisme, a décidé à l'unanimité:

1° De donner son patronage à la Ligue nationale bi métallique, actuellement en formation;

2° d'inviter le gouvernement français à

entretenir en négociations avec l'Angleterre, l'Allemagne, les Etats-Unis, la Hollande et le groupe des nations de l'Union latine pour établir entre la France et ces Etats ou quelques-uns d'entre eux, une entente internationale destinée à rendre à l'argent son ancien fonction d'instrument d'échange international;

3° au cas où cette entente internationale serait reconduite impossible, d'inviter le gouvernement français à faire étudier quelles pourraient être, pour les intérêts économiques de la France, les conséquences de retour pur et simple à la frappe libre de l'argent.

Grande et petite voie

Tout le monde est d'accord pour reconnaître que le chemin de fer à voie étroite est celui qui peut être exploité aux conditions les plus économiques. Bien des départements en France refusent bien souvent, cependant, d'accepter la construction de tronçons de réseaux à petit écartement, pour éviter les pertes de temps, les frais et les déteriorations de transbordement nécessaires par le passage de la voie large à la voie étroite et réciprocement.

Il semble que cet obstacle ait été vaincu par suite de l'invention du truck-transporteur Sorci.

Cet appareil se compose de deux wagonnets montés sur deux essieux dont les roues sont à l'écartement de la voie étroite.

Un de ces wagonnets reçoit l'essieu de devant, un autre, l'essieu de derrière d'un wagon qui se trouve ainsi porté sur une sorte de double bogie.

Le côté original de l'invention est l'ensemble de dispositions qui rendent l'opération facile et rapide et qui permettent de solidariser complètement le wagon transporté avec les wagonnets transporteurs.

Des essais de ces appareils viennent d'être faits sur la ligne à voie de un mètre de Valmondois à Marines (Seine-et-Oise). Ils prouvent démontrés tout ce qu'où l'industrie et l'agriculture peuvent attendre de cette invention dont les conséquences seront des plus sécondes.

CARNE LIQUIDA (VIANDE LIQUIDE)

Extracto Liquido

SEPTOGENO Y PEPTONIZADO

DOCTOR VALDES GARCIA

FABRICADO

VILLEMIER Y VALDEZ GARCIA

MONTEVIDEO (AMERICA DEL SUD)

Calle URUGUAY Num. 175



EN VENTA
EN LAS MEJORES FARMACIAS

AGENTES GENERALES EN EL EXTRANJERO
G. Ortuno, Gangallo 1050, Buenos Aires.
E. Avila, P. O. Box 3120, New York.
Gregorio Ortuno, Plaza Campello, 8
Genova.
J. Michel, V. Elisabeth, Vesinet-Paris.
Vicente Ferrer y Ca., Barcelona.
Cisling y Ca., Zaragoza.

Medalla de oro Paris 1880--Medalla de oro Barcelona 1888

El mejor extracto de carne, sumamente agradable y el tónico más positivo y de más seguro y rápido resultado. El más barato de todos los preparados de peptona, cada cucharada equivale a una costilla de vaca. Sin rival para el lunch y para la preparación de salsas y caldos instantáneos. La alimentación de los enfermos asegurada por grava que sea su estado y sin fatigar su estómago.

Restaurant de Provence

TENU PAR

Auguste Gebelin

GRANDES COMMODITES POUR VOYAGEURS
On prend des pensionnaires à prix très modérés.

Nourriture et logement 1 piastre 20 par Jour.

Salons pour familles—On porte à domicile.

A côté du Palais du gouvernement, à portée de tous les tramways, près du Théâtre Solís.

CIUDADELA 148. 150, 152 ET 154

LA REVOLUCION ECONOMICA
SASTRERIA

EGIDIO INTRICZZI

La maison vient de recevoir un grand assortiment de draps bien choisis pour la saison d'été. Elle confectionne des costumes sur mesure depuis le prix de 12, 14, 15, 16 et 18 piastres chaque costume complet.

238—CALLE RINCON—210

(Entre Juncal et Cerro)

MONTEVIDEO

Aviso al Público

AL PROGRESO DE PARIS

DE FRANCISCO VALENTE, A. NAVARRETO, B. T.

Gran taller mecanico, y fabricante de vapor, casa unica en el país por la economía y la competencia en los trabajos siguientes:

Renovacion de bronces de artilleria, y mobiliario de oficina de acero, hierro, de gas y de piezas, camas de bronce, doradas, plateadas, níqueladas, al galvano plastico y otros sistemas oxidacion especial sobre todos metales, compuertas de lamparas, de luces, cajas y sistemas, luces, cristales, espejos, etc. etc. etc. de todos los organismos electricos, de plata dorada, níqueladas, bronces y ollas sobre todos los metales en los colores diferentes, se retocan estatuas de metal de terracota de jardines como salen de fábrica.

Especialidad para dorar o platinar los iglesias.

Advertencia.

Todo trabajo que reciba la casa se hara el plazo de 15 días para retirarlo, y pasado dicho tiempo no se atenderá reclamo alguno.

Casa Principal: 18 de Julio
núm. 464

Marie Lopez

Domicilio rue MALDONADO 257 (acheteuse d'articles de mode). Est près de passer pour affaire qui la concerne rue San José 100b ou Sarandi 257. Maisons de modes et nouveautés pour chapeaux et capotes de dames et enfants. Confection et réparation, à la maison même:

APARICION DE LA MODA
SAN JOSE 100B

J. S. Goncharoff.

Restaurant du Panier Fleuri

237—JUNCOAL—237
TENUE PAR Mme. GRACIANA INCHAURCIBETTA

Déjeuner à prix fixe 4 réaux.

Diner 4 réaux.

A la carte 6 centésimos [six sous] o plat.

JULIES MARY 175

LES ENFANTS MARTYRS

EPILOGUE

Mors de Danger

Papillon, sur ses trois pattes, était maintenant le compagnon inseparable de Bertine dans ses courses à travers la campagne ardenne.

Richard avait bien fait la grimace.

— Il n'est pas beau, ton ami... avait-il dit à Bertine.

— C'est vrai, mais sans lui, tu n'embrasseras pas ta fille...

Et tout à coup, riant de toutes ses forces:

— Et puis, papa si tu savais comme il s'en tend à faire la contrebande!

Papillon écoutait cela, grave et fier.

Et Richard, souriant, n'avait plus insisté.

VI

Uno derrero tristeza pourtant — como un

WILLIAM MEIKLE Y C°
64—CERRO LARGO 64—MONTEVIDEO

Grandes depósitos de instrumentos

DE AGRICULTURA
SEGADORA ATADORA DE HORNSBY

La Trilladora y Motor Hornsby
INTRODUCTORES DE: Fierros de todas clases, para herrerías, carpinterías, etc. etc. como también frances y vigas de fierro para construcciones Azulejos, Inodoros, tierra romana, etc.

Alambre para cercos, de fierro puro y media paciente—Alambre galvanizado para telégrafos—Estiradores y piques de fierro. Fierro galvanizado para techos, ideal liso. Zinc de todos los números—Cabilletes, tornillos, clavos y roscas galvanizadas—Flejes de todas las clases—Hoja lata de todas las clases y tamaños—Ollas de tres piezas, ollas y cacerolas estanadas—Moldes sencillos, reforzados y remachados—Loza piedra, abrada—Porcelana, vidriera y cristalería—Ceniza de soda—Soda cáustica y variado surtido de artículos

Únicos agentes en el Uruguay de las máquinas grises, industiales, etc. etc.

Hornsby & Sons de Grantham, Inglaterra.

Portland marca legítima COCOBIRLO.

LOS POLVOS DE FISON para bañar las ovejas, dan brillo y mejoran la lana, pueden ser usados en verano ó en invierno.

AUX VITICULTEURS

Grezez vos signes sur Rupatris ou Rupatras seul moyen efficace contre le Phyloxyde. La ferme Giot à Colon pose 20 cuadras de plantas mères et une grande quantité de ces espèces les plus puras y las más resistentes au Phyloxyde, et peut disposer d'un millón (1.000.000) de plantas para la saison próxima.

Qui peut valoir les plantations, c'est rendre compte des avantages que obtendrás en achetant ici des plantas resistentes, que perdre nada, tu pures garanties a mejorar tu campo que celles d'Europe.

A \$ 20 mil pesos pour les plantas en racine.

A \$ 15 mil pesos las sarmentas.

HOTEL UNIVERSAL

JUAN ERASUN
CONTIGU AUTHEATRE CIBILS
Rue Ituzaingó à l'angle de la rue
de las Piedras

Des aujourd'hui, je mets à la disposition du public e de mes nombreux clients mon établissement qui peu rivaliser avec les meilleures de cette capitale, tout son excellente cuisine, ses chambres spacieuses et bien aérées, un service irréprochable et des prix accessibles.

Les passagers paieront par jour pour déjeuner, dîner et chambre \$ 15.

Outre l'avantage d'avoir toutes les chambres, donnant sur la rue, l'hôtel a des appartements pour familles indépendantes, avec toutes les commodités voulues et désirables aux prix indiqués.

Il y a d'autres combins cet hotel est avantageusement situé pour les commerçants, puisqu'il se trouve entouré de toute espèce d'installations.

De là on peut comprendre qu'il doit avoir des chambres vastes et commodes pour les commis voyageurs ou représentants de fabrique.

Les jours de théâtre, l'établissement ouvrira les portes de ses grands salons, qui communiqueront intérieurement avec la salle de Cibils.

Le restaurant sera ouvert le service de restaurant, café, confiserie et liqueurs d'excellente qualité.

On portera toutes les tables à domicile à prix réduits qui peuvent décliner toute concurrence.

Service alors et irréprochable.

Le train du Nord qui vient de la station Centrale conjointe va également à la porte de l'hôtel pour 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.

Le train de la C.R.A. qui viene de la plaza de Mayo, a la porte de l'hôtel para 4 centésimos.