

LA INDEPENDENCIA

DIARIO CATÓLICO DE INFORMACIÓN UNIVERSAL

Almería. Año VII. Núm. 2.175

5 CÉNTIMOS

Oficinas: Bélgica, 2.

5 CÉNTIMOS

Lunes, 16 de Noviembre de 1914

La opinión de un técnico

Los dirigibles militares

Con apasionamiento, hasta cierto punto disculpable, disútate a los días en la Prensa mundial si el poder ofensivo de los globos dirigibles, según unos, diría poder ser superior a todo lo previsto, siendo la flota aerea elemento un adversario temible para las escuadras aliadas; en cambio, otros difieren tanto de este modo de opinar que niegan a los dirigibles todo poder ofensivo contra los buques de guerra, y aun ponen en duda los efectos destructores que se dice han causado sobre poblaciones, obras de fortificación y aeródromos.

Tres meses de guerra han bastado a desacreditar las profecías de carácter militar, la impugnabilidad de Amberes, la incisiva de los submarinos y torpedos contra buques intactos y tantas otras afirmaciones declaradas dogmáticas por multitud de críticos de la guerra actual, han caído al principio chocando con la realidad, demostrando la frágil base en que descansaban.

Si avanzado es profetizar en materias y cosas ya experimentadas en otras campañas, cuánto más no lo será en estos asuntos de Aeronáutica, en que la experiencia falta casi por completo; no nos arriesgaremos, por tanto, a affilarlos a ninguno de los dos bandos citados al principio del artículo; probablemente la experiencia vendrá a demostrar que ambos se han distanciado de la verdad, «in medio stat virtus», y que los dirigibles, sin constituir un elemento de poder destructor no igualado, distan mucho de ser un arma despreciable, como afirman sus detractores.

Para no alargar demasiada esta artículo, no hablaremos más que del dirigible bajo su aspecto ofensivo, prescindiendo de las restantes aplicaciones de las naves aéreas, tan importantes, sin embargo, y dentro de este aspecto estudaremos con predilección la lucha del navío aéreo con el marítimo, asunto el más discutido y de palpitante actualidad.

Para apreciar el poder ofensivo de los navíos aéreos, hemos de examinar los varios factores que lo integran, que son: radio de acción, capacidad de carga, condiciones de navegabilidad, precisión y densidad del tiro, velocidad y vulnerabilidad.

Para un estudio somero como el actual, no vale la pena de considerar el mayor o menor poder ofensivo de los diferentes dirigibles que hoy surgen la atmósfera; consideraremos un dirigible tipo, sin esquecer, claro es, que no existen entre los de más reciente construcción algunos de mayor poder ofensivo, cuya superioridad vendrá a compensarse en un combate aéreo con la inferioridad de otros tipos más pequeños o antiguados.

Diremos también, de pasada, que la mayor vulnerabilidad y menor poder ofensivo de las aeronaves francesas e inglesas, relativamente a las de Alemania, hacen que por ahora sólo la flota aérea de este último país deba tomarse en consideración para el presente estudio.

Tomaremos como dirigible tipo el A.Z.18, de 26.000 metros cúbicos de capacidad, 160 metros de longitud, 20 de diámetro en su cuaderna medida, provisto de cuatro motores Maybach de 200 H.P. y armado para el ataque con cuatro tubos lanzabombas, dos de ellos colocados en una plataforma en la parte superior del dirigible, en donde van además uno o dos cañones especiales contra aeroplanos. Una velocidad propia de 85 kilómetros por hora, una fuerza ascensional remanente de 10 toneladas y un consumo horario de 240 kilómetros marchando a la máxima velocidad, completan las características de este tipo.

De ellas y de los viajes realizados con pública notoriedad se deduce que el radio de acción de este navío rético es muy grande, más de 2.000 kilómetros, si se trata de un servicio de exploración; este radio de acción se reducirá en campaña, por la necesidad de adquirir mayor altura de navegación, y, sobre todo, será notablemente menor en los servicios ofensivos del dirigible. Descontando unos 3.000 kilómetros para adquirir una altura de navegación poco vulnerable, 1.000 para la tripulación y otros 1.000 para municiones de los cañones y ametralladoras, quedan sólo cinco toneladas a repartir entre combustible, explosivos y el lastre de reserva (media tonelada).

De aquí resulta la ventaja de disponer de una base aérea próxima al teatro donde hayan de operar ofensivamente los dirigibles, y si consideráramos en hipótesis que entra en el plan alemán un ataque aéreo a los puertos ingleses, se explica que proponen tener bases más próximas a ellos que las de Colonia, Cuxhaven, Heligoland y aún Amberes. No es aventurado en un viaje de ida y regreso atigrar el tipo de dirigible que estudiemos una velocidad propia de 70 kilómetros por hora; por tanto, para un viaje de 420 kilómetros, incluida la ida, el regreso y las evoluciones, se consumirían 1.400 kilómetros de combustible, y llevando repuesto de provisión para tres horas más (700 kilómetros), quedaría para carga de explosivos algo más de dos toneladas; en cambio, si suponemos que la base de operación estaba 200 kilómetros más allá de los puertos y zonas navales objetivas del ataque aéreo, las horas de navegación para recorrer 400 kilómetros más serían doce en vez de seis, y las dos toneladas de explosivos quedarían convertidas en poco más de media. De nuevo, para viajes de 100 a 150 kilómetros se podrían llevar de tres a cuatro toneladas a bordo de los navíos aéreos análogos al que examinamos.

La relación íntima existente entre el radio de acción y la capacidad ofensiva hace que no puedan darse datos concretos respecto a ésta; sin embargo, poniéndose en cada hipótesis de la actual campaña europea, no será muy erróneo el asignar 2.000 kilómetros de radio como promedio de los resultados.

La relación íntima existente entre el radio de acción y la capacidad ofensiva hace que no puedan darse datos concretos respecto a ésta; sin embargo, poniéndose en cada hipótesis de la actual campaña europea,

de los segundos, pudiendo, por tanto, dedicar una mucha mayor parte del peso total a carga explosiva.

La inferior protección de algunas partes de la cubierta e la mayoría de los buques, la posibilidad de disparar torpedos aéreos que hieren el buque enemigo bajo la línea de flotación, la gran rapidez del tiro aéreo, que iría más allá de lo recomendado gran densidad de fuego, son elementos a su favor que pueden permitir el tiro aéreo, además de que se sitúe la batalla de Trafalgar el gran número de veces que ocasionaban los proyectiles cerca de alto explosivos que tocaban en la cubierta de los buques, no sólo por efecto proyectante e incendio, sino por intoxicaciones producidas por los gases de detonación de las explosiones, que era aspiradas por los vientos.

Un factor importante queda por examinar: la precisión del tiro. Todos cuantos hemos tenido ocasión de practicar el tiro aéreo o presenciar experiencias, hemos quedado sorprendidos de la precisión asombrosa de este tiro, que supera al de los mejores cañones navales a distancias medias; y debemos advertir, aunque a primera vista sorprendida la afirmación, que la precisión es independiente en cierto modo de las velocidades del globo y del buque, no siendo necesario acuñar ni aun moderar la del primero en la mayoría de los casos para tirar, y siendo tan preciso el tiro contra buques a toda marcha que contra barcos anclados.

Existen aparatos de puntería de una precisión extraordinaria, que dan instantáneamente por medios geométricos el único factor desconocido en el tiro aéreo: la velocidad relativa del dirigible con respecto al blanco.

Visto, pues, el poder ofensivo del dirigible, vamos a ver su potencia defensiva, estudiando su vulnerabilidad y los medios de que dispone para librarse de sus numerosos enemigos.

La vulnerabilidad del dirigible; he aquí la verdadera incógnita que ha de despejarse en esta guerra, y de la que dependerán en gran parte la orientación que haya de tomar la Aeronáutica.

Tres clases de enemigos tienen las aeronaves: los elementos meteorológicos, los medios ofensivos terrestres (cañones y fusiles) y los aéreos (dirigibles, aeroplanos y minas aéreas).

El grado de perfección del dirigible actual es tan elevado, que sus condiciones de navegabilidad son comparables a las del navío marítimo de no gran tonelaje; los elementos meteorológicos son sólo enemigos del dirigible mientras navega, en el sentido de restringir ligeramente el número de días en que puede navegar, y sólo de un modo excepcional podrá producirse y se ha producido ya en reciente ocasión, un naufragio aeronáutico.

Otro elemento meteorológico que dificulta la navegación aérea es la nube; pero esta dificultad está compensada en campaña por la disminución de vulnerabilidad y el poder de navegar a más alturas que los días de ayer. Pero si estos elementos meteorológicos son también enemigos del dirigible navegando, pueden serlo al acercarse a tierra, sobre todo al rendir el viaje, y hay que contar con posibles averías en el momento del despegue o redondear a empesar el dirigible sólo un número de días que no excede de veintifive al mes, término medio.

De los elementos terrestres, el fusil no es enemigo serio del dirigible, si éste navega a alturas superiores a 1.500 metros, y no debe olvidarse que un dirigible agujereado por centenares de proyectiles de fusil puede continuar la navegación, sobre todo, si, como los Zepelin, Siemens Schuckert y otros, llevan el gas almacenado en muchos globos totalmente separados unos de otros.

El cañón es más temible; no el cañón ordinario, que sólo en muy contados casos puede disparar contra navíos aéreos, sino los cañones especiales, como los Krupp de 65, 75 y 105 milímetros, cuyas trayectorias tienen ordenadas máximas de 3.200, 3.500 y 5.000 metros, respectivamente, y disparan algunos proyectiles con mangos de platino para encender el gas del globo al ponerte incandescente en contacto con él. Los Vickers de 40 y 100 milímetros y los Coventry son análogos a los Krupp.

De aquí resulta la ventaja de disponer de una base aérea próxima al teatro donde hayan de operar ofensivamente los dirigibles, y si consideráramos en hipótesis que entra en el plan alemán un ataque aéreo a los puertos ingleses, se explica que proponen tener bases más próximas a ellos que las de Colonia, Cuxhaven, Heligoland y aún Amberes. No es aventurado en un viaje de ida y regreso atigrar el tipo de dirigible que estudiemos una velocidad propia de 70 kilómetros por hora; por tanto, para un viaje de 420 kilómetros, incluida la ida, el regreso y las evoluciones, se consumirían 1.400 kilómetros de combustible, y llevando repuesto de provisión para tres horas más (700 kilómetros), quedan sólo cinco toneladas a repartir entre combustible, explosivos y el lastre de reserva (media tonelada).

De aquí resulta la ventaja de disponer de una base aérea próxima al teatro donde hayan de operar ofensivamente los dirigibles, y si consideráramos en hipótesis que entra en el plan alemán un ataque aéreo a los puertos ingleses, se explica que proponen tener bases más próximas a ellos que las de Colonia, Cuxhaven, Heligoland y aún Amberes. No es aventurado en un viaje de ida y regreso atigrar el tipo de dirigible que estudiemos una velocidad propia de 70 kilómetros por hora; por tanto, para un viaje de 420 kilómetros, incluida la ida, el regreso y las evoluciones, se consumirían 1.400 kilómetros de combustible, y llevando repuesto de provisión para tres horas más (700 kilómetros), quedan sólo cinco toneladas a repartir entre combustible, explosivos y el lastre de reserva (media tonelada).

Claro es sin embargo, que el poco peso y facilidad de construcción de estos cañones hace posible que se hayan colocado en otros buques desde el comienzo de las hostilidades.

De todos modos nada puede aún avertir de esta lucha del cañón contra el dirigible; la altura de navegación, la nube, las maniobras del dirigible y otros varios factores, hacen el problema indeterminado hasta que la experiencia dicte la solución de un modo concreto.

Quedan, por último, los enemigos aéreos de las aeronaves; de los cuales hay que considerar los aeroplanos para un estudio de actualidad, para como dijimos al principio de este trabajo, sólo uno de los grupos garantiza poseer en la guerra actual una escuadra suficiente de dirigibles, los cuales no tendrán que luchar con otros similares.

En cambio, para el combate de los dirigibles, las escuadras de los países aliados tienen que luchar con una fuerza de 100 buques enemigos, que se sitúan a una distancia de 100 kilómetros.

Como consecuencia de todo lo expuesto, podemos deducir que los dirigibles podrán realizar acciones ofensivas contra las escuadras, arsenales y poblaciones si logran navegar alto y defendese de los cañones y aeroplanos enemigos, aunque es supuesto que algunos de estos aviones ofensivos cesen algunas unidades aéreas, y desde luego sin decidir, ni con mucho, la cam-

paña, el dirigible se ha procurado medios de defensa contra el armamento con ametralladoras y cañones especiales colocados a popa y en la parte superior del dirigible; pero como esta defensa no parece aún suficiente, es de suponer que las escuadras de dirigibles se hagan preceder y acompañar, siempre que puedan, por escuadras de aeroplanos armados, de gran velocidad que tengan a distancia a los del enemigo.

Como consecuencia de todo lo expuesto, podemos deducir que los dirigibles podrán realizar acciones ofensivas contra las escuadras, arsenales y poblaciones si logran navegar alto y defendese de los cañones y aeroplanos enemigos, aunque es supuesto que algunos de estos aviones ofensivos cesen algunas unidades aéreas, y desde luego sin decidir, ni con mucho, la cam-

paña, el dirigible se ha procurado medios de defensa contra el armamento con ametralladoras y cañones especiales colocados a popa y en la parte superior del dirigible; pero como esta defensa no parece aún suficiente, es de suponer que las escuadras de dirigibles se hagan preceder y acompañar, siempre que puedan, por escuadras de aeroplanos armados, de gran velocidad que tengan a distancia a los del enemigo.

Como consecuencia de todo lo expuesto, podemos deducir que los dirigibles podrán realizar acciones ofensivas contra las escuadras, arsenales y poblaciones si logran navegar alto y defendese de los cañones y aeroplanos enemigos, aunque es supuesto que algunos de estos aviones ofensivos cesen algunas unidades aéreas, y desde luego sin decidir, ni con mucho, la cam-

paña, el dirigible se ha procurado medios de defensa contra el armamento con ametralladoras y cañones especiales colocados a popa y en la parte superior del dirigible; pero como esta defensa no parece aún suficiente, es de suponer que las escuadras de dirigibles se hagan preceder y acompañar, siempre que puedan, por escuadras de aeroplanos armados, de gran velocidad que tengan a distancia a los del enemigo.

Como consecuencia de todo lo expuesto, podemos deducir que los dirigibles podrán realizar acciones ofensivas contra las escuadras, arsenales y poblaciones si logran navegar alto y defendese de los cañones y aeroplanos enemigos, aunque es supuesto que algunos de estos aviones ofensivos cesen algunas unidades aéreas, y desde luego sin decidir, ni con mucho, la cam-

paña, el dirigible se ha procurado medios de defensa contra el armamento con ametralladoras y cañones especiales colocados a popa y en la parte superior del dirigible; pero como esta defensa no parece aún suficiente, es de suponer que las escuadras de dirigibles se hagan preceder y acompañar, siempre que puedan, por escuadras de aeroplanos armados, de gran velocidad que tengan a distancia a los del enemigo.

Como consecuencia de todo lo expuesto, podemos deducir que los dirigibles podrán realizar acciones ofensivas contra las escuadras, arsenales y poblaciones si logran navegar alto y defendese de los cañones y aeroplanos enemigos, aunque es supuesto que algunos de estos aviones ofensivos cesen algunas unidades aéreas, y desde luego sin decidir, ni con mucho, la cam-

paña, el dirigible se ha procurado medios de defensa contra el armamento con ametralladoras y cañones especiales colocados a popa y en la parte superior del dirigible; pero como esta defensa no parece aún suficiente, es de suponer que las escuadras de dirigibles se hagan preceder y acompañar, siempre que puedan, por escuadras de aeroplanos armados, de gran velocidad que tengan a distancia a los del enemigo.

Como consecuencia de todo lo expuesto, podemos deducir que los dirigibles podrán realizar acciones ofensivas contra las escuadras, arsenales y poblaciones si logran navegar alto y defendese de los cañones y aeroplanos enemigos, aunque es supuesto que algunos de estos aviones ofensivos cesen algunas unidades aéreas, y desde luego sin decidir, ni con mucho, la cam-

paña, el dirigible se ha procurado medios de defensa contra el armamento con ametralladoras y cañones especiales colocados a popa y en la parte superior del dirigible; pero como esta defensa no parece aún suficiente, es de suponer que las escuadras de dirigibles se hagan preceder y acompañar, siempre que puedan, por escuadras de aeroplanos armados, de gran velocidad que tengan a distancia a los del enemigo.

Como consecuencia de todo lo expuesto, podemos deducir que los dirigibles podrán realizar acciones ofensivas contra las escuadras, arsenales y poblaciones si logran navegar alto y defendese de los cañones y aeroplanos enemigos, aunque es supuesto que algunos de estos aviones ofensivos cesen algunas unidades aéreas, y desde luego sin decidir, ni con mucho, la cam-

paña, el dirigible se ha procurado medios de defensa contra el armamento con ametralladoras y cañones especiales colocados a popa y en la parte superior del dirigible; pero como esta defensa no parece aún suficiente, es de suponer que las escuadras de dirigibles se hagan preceder y acompañar, siempre que puedan, por escuadras de aeroplanos armados, de gran velocidad que tengan a distancia a los del enemigo.

Como consecuencia de todo lo expuesto, podemos deducir que los dirigibles podrán realizar acciones ofensivas contra las escuadras, arsenales y poblaciones si logran navegar alto y defendese de los cañones y aeroplanos enemigos, aunque es supuesto que algunos de estos aviones ofensivos cesen algunas unidades aéreas, y desde luego sin decidir, ni con mucho, la cam-

paña, el dirigible se ha procurado medios de defensa contra el armamento con ametralladoras y cañones especiales colocados a popa y en la parte superior del dirigible; pero como esta defensa no parece aún suficiente, es de suponer que las escuadras de dirigibles se hagan preceder y acompañar, siempre que puedan, por escuadras de aeroplanos armados, de gran velocidad que tengan a distancia a los del enemigo.

Como consecuencia de todo lo expuesto, podemos deducir que los dirigibles podrán realizar acciones ofensivas contra las escuadras, arsenales y poblaciones si logran navegar alto y defendese de los cañones y aeroplanos enemigos, aunque es supuesto que algunos de estos aviones ofensivos cesen algunas unidades aéreas, y desde luego sin decidir, ni con mucho, la cam-

paña, el dirigible se ha procurado medios de defensa contra el armamento con ametralladoras y cañones especiales colocados a popa y en la parte superior del dirigible; pero como esta defensa no parece aún suficiente, es de suponer que las escuadras de dirigibles se hagan preceder y acompañar, siempre que puedan, por escuadras de aeroplanos armados, de gran velocidad que tengan a distancia a los del enemigo.

Como consecuencia de todo lo expuesto, podemos deducir que los dirigibles podrán realizar acciones ofensivas contra las escuadras, arsenales y poblaciones si logran navegar alto y defendese de los cañones y aeroplanos enemigos, aunque es supuesto que algunos de estos aviones ofensivos cesen algunas unidades aéreas, y desde luego sin decidir, ni con mucho, la cam-

paña, el dirigible se ha procurado medios de defensa contra el armamento con ametralladoras y cañones especiales colocados a popa y en la parte superior del dirigible; pero como esta defensa no parece aún suficiente, es de suponer que las escuadras de dirigibles se hagan preceder y acompañar, siempre que puedan, por escuadras de aeroplanos armados, de gran velocidad que tengan a distancia a los del enemigo.

Como consecuencia de todo lo expuesto, podemos deducir que los dirigibles podrán realizar acciones ofensivas contra las escuadras, arsenales y poblaciones si logran navegar alto y defendese de los cañones y aeroplanos enemigos, aunque es supuesto que algunos de estos aviones ofensivos cesen algunas unidades aéreas, y desde luego sin decidir, ni con mucho, la cam-

paña, el dirigible se ha procurado medios de defensa contra el armamento con ametralladoras y cañones especiales colocados a popa y en la parte superior del dirigible; pero como esta defensa no parece aún suficiente, es de suponer que las escuadras de dirigibles se hagan preceder y acompañar, siempre que puedan, por escuadras de aeroplanos armados, de gran velocidad que tengan a distancia a los del enemigo.

Como consecuencia de todo lo expuesto, podemos deducir que los dirigibles podrán realizar acciones ofensivas contra las escuadras, arsenales y poblaciones si logran navegar alto y defendese de los cañones y aeroplanos enemigos, aunque es supuesto que algunos de estos aviones ofensivos cesen algunas unidades aéreas, y desde luego sin decidir, ni con mucho, la cam-

paña, el dirigible se ha procurado medios de defensa contra el armamento con ametralladoras y cañones especiales colocados a popa y en la parte superior del dirigible; pero como esta def

que los almanes han iniciado por tercera vez un furioso bombardeo sobre Armentières.

Tienen sus baterías a ocho kilómetros, al Este, de la ciudad.

Los proyectiles causan enormes estragos, habiendo perdido 70 vecinos.

De Gibraltar

Movimiento de buques

Algeciras, 5.—En el puerto de Gibraltar entraron hoy 20 vapores.

Los buques de guerra ejercen una estrechísima vigilancia.

POR TELEGRAFO

España en Marruecos

Despacho oficial

Madrid, 15.—En el ministerio de la Guerra facilitaron hoy a los periodistas los siguientes despachos oficiales:

Uno, del alto comisario de Marruecos, general Marín, desde Tetuán, diciendo que han quedado restablecidas las comunicaciones con la posición de Izarduy.

Otro, del comandante general de Laracha, participando que ha llegado el vapor «Canalejas», y que a varios moros de Ulad Guixa que habían pedido autorización para instalarse en su poblado, se le ha negado.

Otro, del de Ceuta, comunicando que han sido terminadas las obras de defensa de la posición de Samar, asistiendo él a la inauguracion, y pronunciando un discurso.

POR TELEGRAFO

El general Huerta

Centra Soriano

Madrid, 15.—«El Imparcial» publica hoy una carta del expresidente de Méjico, general Huerta, dirigida al diputado señor Soriano.

Dice que ha leído en la prensa un discurso que el señor Soriano ha pronunciado en el Congreso, afirmando que durante el tiempo que él estuvo al frente de la República mexicana, fueron asesinados varios subditos españoles.

«Esto—agrega—es completamente falso, y le suplico que me cite un solo nombre de español o extranjero que

haya sacrificado durante mi gobierno.

«También he escrito—añade—al ministro de España en Méjico durante aquel tiempo, para demostrar lo erróneo del concepto que usted se sirvió emitir en las Cortes.

«Yo espero—termina diciendo—que usted se servirá hacer la rectificación correspondiente.

POR TELEGRAFO

De Valencia

El conflicto del pan

Valencia, 15.—En el teatro Escalante se ha celebrado un mitin organizado por la Casa del pueblo, para adoptar acuerdos sobre la subida del pan. Hablaron varios oradores, promoviéndose algunos incidentes.

Finalmente, acordóse declarar la huelga general.

El presidente de la Casa del pueblo, que se mostró opuesto a este acuerdo, ha dimitió.

POR TELEGRAFO

DE HUESCA

Festivación

Huesca, 15.—El fracaso de las gestiones realizadas por la comisión que iba a Madrid para conseguir la ejecución del plan de regos del alto Aragón, ha producido aquí sensación.

En muchos pueblos de la zona regable notase gran excitación.

POR TELEGRAFO

Notas bursátiles

Informes recibidos ayer tarde por la Agencia del Banco Español de Crédito en Almería:

Cheques París.....	Sin cotización
Bruselas.....	
Londres.....	Sin cotización
8 dvs. id. (timbre incluido).	
Monedas oro español.....	
francos.....	
Interior 4 00.....	71 60
Amortizable 4 00.....	25
5 00.....	93 15
Banco España.....	444
Arrendataria de Tabacos.....	
Banco Español de Crédito.....	

Libras esterlinas

Se cotizan por los Banqueros

ENJO DE RICARDO GIMÉNEZ S. EN C.

PRÍNCIPE 75

Interior 4 00.....

Amortizable 4 00.....

5 00.....

Banco España.....

Arrendataria de Tabacos.....

Banco Español de Crédito.....

Interior 4 00.....

Amortizable 4 00.....

5 00.....

Banco España.....

Arrendataria de Tabacos.....

Banco Español de Crédito.....

Interior 4 00.....

Amortizable 4 00.....

5 00.....

Banco España.....

Arrendataria de Tabacos.....

Banco Español de Crédito.....

Interior 4 00.....

Amortizable 4 00.....

5 00.....

Banco España.....

Arrendataria de Tabacos.....

Banco Español de Crédito.....

Interior 4 00.....

Amortizable 4 00.....

5 00.....

Banco España.....

Arrendataria de Tabacos.....

Banco Español de Crédito.....

Interior 4 00.....

Amortizable 4 00.....

5 00.....

Banco España.....

Arrendataria de Tabacos.....

Banco Español de Crédito.....

Interior 4 00.....

Amortizable 4 00.....

5 00.....

Banco España.....

Arrendataria de Tabacos.....

Banco Español de Crédito.....

Interior 4 00.....

Amortizable 4 00.....

5 00.....

Banco España.....

Arrendataria de Tabacos.....

Banco Español de Crédito.....

Interior 4 00.....

Amortizable 4 00.....

5 00.....

Banco España.....

Arrendataria de Tabacos.....

Banco Español de Crédito.....

Interior 4 00.....

Amortizable 4 00.....

5 00.....

Banco España.....

Arrendataria de Tabacos.....

Banco Español de Crédito.....

Interior 4 00.....

Amortizable 4 00.....

5 00.....

Banco España.....

Arrendataria de Tabacos.....

Banco Español de Crédito.....

Interior 4 00.....

Amortizable 4 00.....

5 00.....

Banco España.....

Arrendataria de Tabacos.....

Banco Español de Crédito.....

Interior 4 00.....

Amortizable 4 00.....

5 00.....

Banco España.....

Arrendataria de Tabacos.....

Banco Español de Crédito.....

Interior 4 00.....

Amortizable 4 00.....

5 00.....

Banco España.....

Arrendataria de Tabacos.....

Banco Español de Crédito.....

Interior 4 00.....

Amortizable 4 00.....

5 00.....

Banco España.....

Arrendataria de Tabacos.....

Banco Español de Crédito.....

Interior 4 00.....

Amortizable 4 00.....

5 00.....

Banco España.....

Arrendataria de Tabacos.....

Banco Español de Crédito.....

Interior 4 00.....

Amortizable 4 00.....

5 00.....

Banco España.....

Arrendataria de Tabacos.....

Banco Español de Crédito.....

Interior 4 00.....

Amortizable 4 00.....

5 00.....

Banco España.....

Arrendataria de Tabacos.....

Banco Español de Crédito.....

Interior 4 00.....

Amortizable 4 00.....

5 00.....

Banco España.....

Arrendataria de Tabacos.....

Banco Español de Crédito.....

Interior 4 00.....

Amortizable 4 00.....

5 00.....

Banco España.....

Arrendataria de Tabacos.....

Banco Español de Crédito.....

Interior 4 00.....