UNOS APUNTES SOBRE EL CRUCERO *EXTREMADURA*

Francisco FONT BETANZOS
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

LAS Juntas Patrióticas españolas en México surgieron a consecuencia del sentimiento nacional de los españoles residentes en ese país, expresado por la defensa y reivindicación que hacían de los valores imperantes en España. La creación de este organismo no estaba propiciada por un sueño romántico o nostálgico circunstancial arraigado por la lejanía o la separación, sino que era un auténtico y enraizado deseo de ser útil a su país, aportando generosos donativos cuando era necesario y optando algunos españoles y mexicanos por integrarse en el Ejército español. Otra peculiaridad de esta movilización fue que despertó conciencias en todas las escalas sociales.

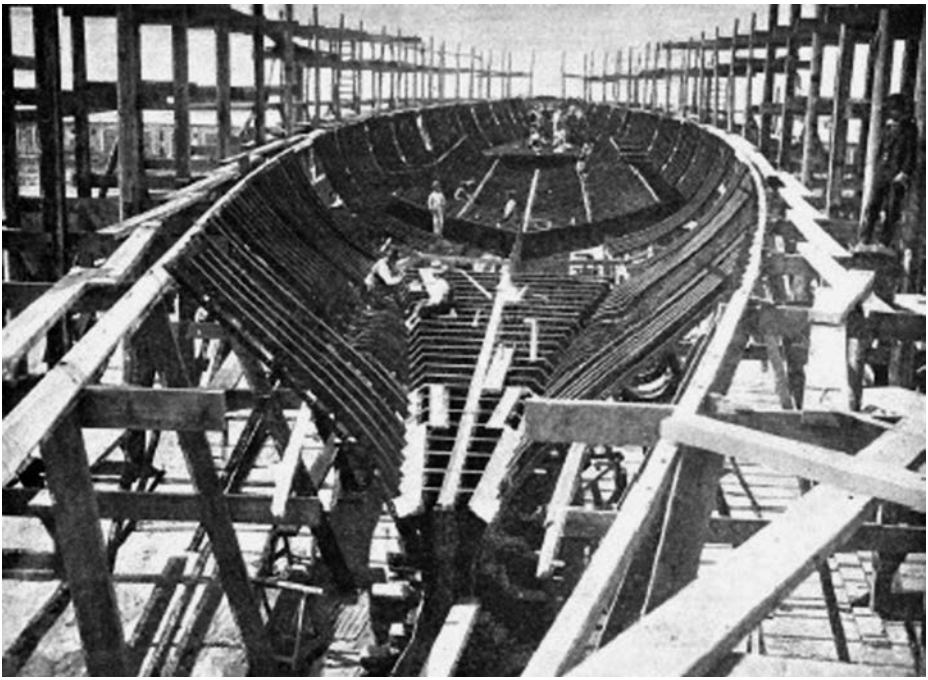
El 27 de septiembre de 1895 se constituyó en la ciudad de México la Junta Patriótica de la Ciudad de México, compuesta por españoles residentes en la capital, convocando su presidente a todos los interesados para una reunión que tendría lugar el día 29 al objeto de concretar la ayuda que se podía enviar al Ejército en Cuba que testificara la admiración que la colonia española en México sentía por la institución castrense. El 29 de octubre, la directiva de la asociación informó de que la suscripción abierta sumaba provisionalmente 100.000 pesos mexicanos. La Organización Patriótica de la Ciudad de México, en la memoria presentada el 16 de febrero 1901, detallaba las cantidades destinadas a cada uno de los objetivos propuestos.

Lo recaudado entre enero 1896 y abril 1897, destinado al fomento de la Armada española, se elevaba a 300.000 pesos mexicanos, cantidad que se sumaría a las recolectadas por las restantes juntas patrióticas involucradas en el mismo proyecto; de esa suma ya se habían entregado aproximadamente 200.000 pesos —1.079.250,08 pesetas una vez convertidos— al ministro de Marina a través del marqués de Comillas. El monto total aportado por la colonia española en México fue de 2.420.658,75 pesetas. En marzo de 1898, *Las Novedades,* de Nueva York, publicaba una carta del señor Suárez Guanes,

senador por la provincia de Guadalajara, notificando al secretario de la Junta Patriótica de España de los Estados Unidos que los fondos recaudados en América para el fomento de la Marina de Guerra española ascendían, a fecha 31 de diciembre, a 534.045,75 pesetas, según información del Banco de España, habiéndose también depositado en él, procedentes de Lima, 4.000 soles, además de tres barras de plata con 229 kilogramos de peso y ley 900 milésimas. En un banco de Londres existía, asimismo, un saldo de 2.169,11 libras esterlinas procedentes de las suscripciones de Chile y Bolivia. El buque *San Agustín* traía de Panamá 1.250 pesos, y el *Banda* otros 5.750 de Guatemala. Todos estos donativos se transformarían en pesetas al contar ya con la autorización del ministro de Hacienda.

En la última semana de marzo de 1896 dialogaba el ministro de Marina español, José María Beránger y Ruiz de Apodaca, con los representantes de la colonia española en México, marqués de Comillas y Emilio Castelar, para acordar las características del crucero que la citada colonia cedería a la Armada española, que serían similares a las del cañonero *Temerario*, especulándose con varios nombres para bautizar al nuevo buque que se construiría en España, como *Colonia Española de Méjico*, *Méjico*, *Patria* y *Puerto Rico*, aunque hay que señalar que ninguna de las repúblicas americanas estaba dispuesta a ceder su nombre para bautizarlo. El buque había sido contratado por 4.946.400 pesetas pagaderas en 12 plazos, estableciéndose una fianza de 300.000, firmándose el contrato de construcción el 27 de abril de 1898. Estaría asegurado contra incendios en 1.300.000 pesetas. El *Extremadura* no era el primer barco sufragado por los españoles residentes en América; el cañonero torpedero *Nueva España,* construido en el Arsenal de La Carraca y botado en 1889, también fue costeado en parte por la generosa colonia española de México, que aportó 300.000 pesetas; estuvo destinado en el apostadero de La Habana.

Un Real Decreto de 20 de abril de 1898 —*Gaceta de Madrid* de 23 abril, núm. 113, p. 318—, firmado por la reina regente María Cristina, autorizaba al ministro de Marina Segismundo Bermejo para contratar directamente con los astilleros Vea Murguía, Noriega y Compañía, en Cádiz, la construcción de un crucero protegido de 3.ª clase de 2.030 t por valor de 4.964.900 pesetas. El importe del presupuesto sería satisfecho con la suscripción patriótica de los españoles residentes en las colonias hispanoamericanas. Asimismo, la *Gaceta de Madrid*, núm. 269, de 26 de septiembre de 1901, publicaba un real decreto dado en San Sebastián el 24 del mismo mes por el que, a propuesta del ministro de Marina Cristóbal Colón de la Cerda, la Reina Regente concedía la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval con distintivo blanco a Ricardo Noriega, consejero de la Constructora Naval Española, por sus servicios a la Marina y especialmente por los méritos contraídos en la suscripción mexicana con la que se construyó el crucero *Extremadura*.



Comienzos de la construcción del *Extremadura*. (Foto: *El Mundo Naval Ilustrado)*.

La construcción del *Extremadura*

Era el primer buque de guerra que se lanzaba al agua en España después de los sucesos de 1898. El personal técnico de la Constructora Naval Española estaba dirigido por el ingeniero de la Armada Nicolás Fuster, siendo Miguel Rechea el ingeniero jefe. Las características principales del buque de 2.134 t de desplazamiento eran: eslora máxima, 88 m; manga máxima, 11,04; puntal a cubierta alta, 6,55; calado máximo, 4,97; velocidad máxima, 20 nudos; potencia 6.950 CV; dos hélices; autonomía de 7.366 millas; lo tripulaban 226 hombres y estaba armado inicialmente con cuatro cañones González Hontoria de 14 cm, cuatro Krupp de 10,5 cm, cuatro de 57 mm, dos Nordenfeldt de 37 mm en el puente; los cañones serían cambiados por otros posteriormente.

El 23 de febrero de 1889 se colocaba la quilla de la nueva unidad, iniciándose los trabajos en el verano de ese mismo año; en el siguiente enero finalizaba el remachado del casco. El 29 de abril de 1900 la quilla del buque besaba por primera vez el agua. Contaría con una cubierta protectora de proa a popa, siendo el casco de acero Siemens Martin con doble fondo. El 9 de mayo se confería el mando del crucero a un marino curtido en las campañas de Cuba,

el capitán de fragata Emilio Martínez de la Torre y de Asís, ascendido al cargo en 1896, siendo segundo comandante el teniente de navío de primera clase Ricardo Fernández de la Puente. El 27 de julio de 1900 arribaba al puerto de Cádiz el vapor *Crayside,* que traía a bordo las calderas y otros materiales para la construcción del buque. En octubre de 1901 el crucero estaba montando las máquinas principales; cuando finalizaron estos trabajos se realizaron las pruebas de mar particulares, a las que sucedieron las oficiales, que se llevaron a cabo durante los meses de febrero y marzo de 1902 con la comisión de Marina a bordo, alcanzando el buque en marcha forzada los 21 nudos cuando la exigida eran 20; igualmente se superaron con resultado satisfactorio las pruebas de estabilidad. El material eléctrico sería provisto por la casa Breguet de París a través de una comisión de la Marina francesa.

A mediados de diciembre de 1901 el Consejo de Ministros examinaba el expediente para artillar el crucero *Extremadura,* y el 30 de julio siguiente se daban las oportunas órdenes para que montase su artillería ligera, pasase a tercera situación completando su dotación y partiera para Santa Pola a esperar órdenes. La entrega oficial del buque se realizó el 4 de agosto de 1902, iniciando su primera singladura el 7 de septiembre rumbo a Alicante, donde iniciaría unas maniobras. El 31 de agosto de 1903 el ministro de Marina Eduardo Cobián y Roffignac a bordo del *Extremadura* manifestaba que a causa de la escasez de consignación no podía cambiarse la artillería de esta unidad antes de enero y se trasladaría a Inglaterra para el citado fin. El 25 de noviembre, en el Senado, el general Cervera lamentaba ante el ministro de Marina la insuficiencia del presupuesto de su Ministerio. No era la primera vez que se exteriorizaba la escasez de recursos para continuar la construcción del crucero o para equiparlo y se solicitaba incrementarlos; a primeros de febrero de 1900 el ministro Gómez-Imaz había pedido mayor asignación para finalizar la nueva unidad, concediéndola, con una infrecuente celeridad, el ministro de Hacienda Fernández Villaverde. Asimismo, el de Marina, Cristóbal Colón de la Cerda, solicitaba en noviembre de 1901 la cantidad de doce millones de pesetas destinada a finalizar la construcción de varias unidades de la Armada, entre ellas el *Extremadura*, y proveerlas de la preceptiva artillería.

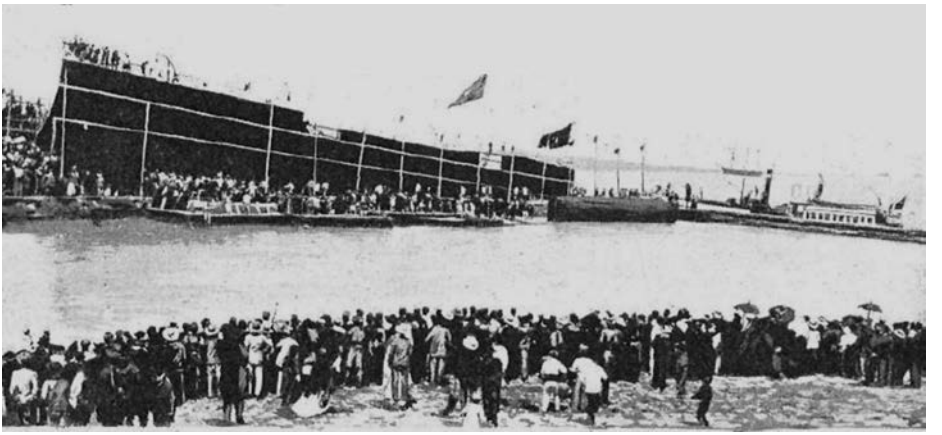
El 18 de agosto de 1904 realizaba el crucero *Extremadura* pruebas de la telegrafía sin hilos de la casa Telefunken con el acorazado *Pelayo* en el viaje entre Barcelona y Mahón, lográndose resultados muy positivos; era la primera transmisión que realizaba la Armada española por T. S. H. Estas últimas pruebas habían consistido en comunicarse ambos buques separados 117,2 millas náuticas, el *Pelayo* en el cabo Cavallería al norte de Menorca y el *Extremadura* en el antepuerto de Barcelona. Este era el texto del primer despacho emitido desde el *Pelayo* con destino al *Extremadura*: «De Almirante al Ministro. Primer telegrama sin hilos, cruzado por los buques de la División naval entre Cabo Caballería [*sic*] (Menorca) y Barcelona, lo dedica Almirante a saludar respetuosamente a S. M. el Rey y Real familia». La respuesta del Rey no se

hizo esperar: «De jefe Cuarto Militar de S. M. a ministro de Marina. Su Majestad se congratula mucho éxito telegrafía sin hilos en Armada y felicita a V. E. y jefe División Naval».

El 18 de enero de 1908 se anunciaba la firma del contrato con la aprobación de Londres para adquirir ocho cañones Vickers 101,6 mm con destino al crucero, que sustituirían a los instalados en la construcción del buque. A primeros de octubre se realizaban pruebas de esos cañones, que dieron un excelente resultado. El 24 de noviembre el comandante del *Extremadura* remitía al comandante general del apostadero de Cádiz una carta oficial, número 2.557, en la que denunciaba que durante los últimos ejercicios realizados se habían producido desperfectos en la cubierta y baos del castillo y toldilla, en donde se habían instalado cuatro de los nuevos cañones, siendo necesario que se reforzasen las instalaciones. El 8 de enero de 1909 una real orden disponía que el buque pasase al Arsenal de La Carraca para que el personal de ingenieros y artilleros practicase un minucioso reconocimiento, emitiese un informe en el que propondrían las obras necesarias para consolidar las referidas instalaciones, así como un detallado presupuesto. Justo un año después, el *Extremadura* realizaba en Cádiz las obras programadas. La artillería adquirida había supuesto para el Gobierno un gasto de 19.000 libras esterlinas, más 50.000 pesetas por gastos de demora en hacer efectivo el pago; esta última cantidad supuso un recurso contencioso-administrativo interpuesto por la firma inglesa.

La botadura del crucero *Extremadura*

En los inicios del siglo XX la botadura de un buque en la ciudad de Cádiz conllevaba grandes celebraciones. Era una época convulsa de inestabilidad laboral y social y lanzar un buque al agua significaba trabajo y prosperidad para la ciudad, aunque fuera por tiempo limitado. Por ello la botadura del *Extremadura,* como todas las realizadas en ese período, vino acompañada del tradicional protocolo festivo: banquetes, brindis, día de asueto, emotivos discursos y cruce de telegramas de agradecimiento. La grada en la que se asentaba el buque estaba circundada por gallardetes y banderas y en el templete ubicado frente a ella se encontraban los distinguidos invitados. Junto a la prensa hidráulica, atentos a los últimos preparativos técnicos, estaban los ingenieros Nicolás Fuster y Miguel Rechea, así como los maestros González y Paredes, que daban las últimas instrucciones a los trabajadores de grada ocupados al pie de la sorda que ayudaría en la maniobra del buque al botarlo al agua. Se habían invertido más de 4.000 kilos de sebo en la cama por la que se deslizaría el crucero. Trescientos operarios tomarían parte en las operaciones de lanzamiento y la banda militar de Álava amenizaría el acto.



Botadura del *Extremadura*. (Foto: *Caras y Caretas*. Buenos Aires).

Sobre las 13:00 horas del 29 de abril de 1900 ya se hallaban en el astillero gaditano unas 30.000 personas. La madrina asignada inicialmente para la botadura era la marquesa de Comillas, quien excusó por carta que no podía asistir, siendo Ana María Lacave y Arrigunaga, hija del naviero Pedro Luis Lacave y viuda de Juan de Lizaur y Paul, accionista de los astilleros, la encargada de cortar el cordón de seda. El recién nombrado ministro de Marina, Francisco Silvela y de Le Vielleuze, no acudió a la celebración, alegando «que tenía que hacer mucho en el Ministerio de Marina»; es oportuno recordar que al hacerse cargo de la cartera de Marina había manifestado que su objetivo «era poner término al divorcio existente entre la Armada y la opinión pública». Entre las autoridades e invitados se encontraban, entre otros, el ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes, Antonio García Alix, que representaba al Gobierno; el capitán general del Departamento, Mozo; el capitán general del Ejército, López Domínguez; el almirante Manuel de la Cámara; el general de Marina y Guerra; el gobernador civil de Cádiz, Cano y Cueto; el alcalde de Cádiz, Miguel de Aguirre y Corveto; el comandante de Marina, Antonio de Eulate; el jefe de la Capitanía, Navarro; el cónsul de Portugal; los comandantes de los buques *Pelayo, Carlos V, Alfonso XII* y *Lepanto,* con comisiones de jefes y oficiales de los mismos; los señores MacPherson, Segerdahl y Vea Murguía; el médico de la Armada José Sievert; el pleno del consejo de *La Constructora,* y el concejal Vélez.

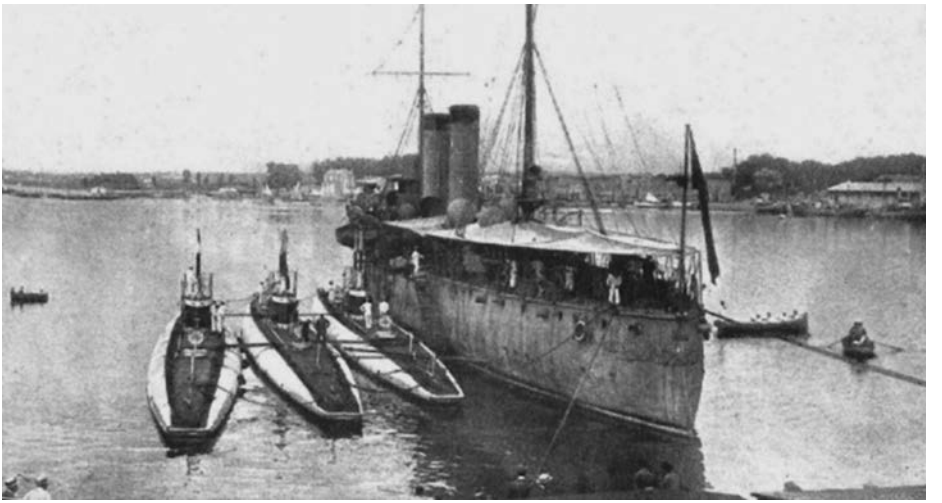
El obispo de Cádiz, José María Rancés y Villanueva, prior de la Órdenes Militares, revestido de medio pontifical, bendijo la nueva unidad y pronunció unas emotivas palabras. A la 13:35 horas, Fuster dio la voz de lanzamiento, cortando la madrina el cordón de seda con un hacha de plata, cayendo la guillotina sobre la trinca de retenida y deslizándose el buque sobre la cama

La madrina dirigiéndose al templete. (Foto: *La Ilustración Artística)*.

hasta entrar en el agua. El hacha era una joya artística de los talleres de los Estrugo, con un peso de 20 onzas de plata y una longitud de 45 centímetros. En el engaste figuraban los escudos de España y Cádiz artísticamente trazados; también se adornaba con dos anclas con varios grilletes de cadena. En la parte más ancha, por una cara, se leía «Lanzamiento del crucero *Extremadura»,* y por la otra «29 de abril de 1900». La pieza había sido ejecutada por el hábil joyero Jesús G. y Fernández.

Se escucharon vivas al Rey, a España y a Cádiz, mientras que todos los buques surtos en la bahía, empavesados para la ocasión, tocaban sus sirenas y se desbordaba la emoción entre los asistentes; también las campanas de la Catedral y el Ayuntamiento anunciaron con tres repiques el feliz acontecimiento.

El *Extremadura* quedó fondeado, dirigiéndose todos los obreros de la factoría al almacén general, donde se les serviría una merienda. En la sala de trazados, decorada artísticamente, se reunieron todos los invitados y el personal técnico de los astilleros en una mesa presidida por el obispo. Previamente habían examinado detenidamente y comentado la maqueta del buque allí instalada. El ministro dio a conocer a los asistentes el telegrama recibido, cuyo texto transcribimos: «La prensa de Badajoz poseída del mayor entusiasmo se asocia al solemne acto que presidirá S. E. en nombre del Gobierno de S. M., de la botadura del crucero que llevará el nombre de *Extremadura*. Enviamos por conducto del representante de México en Madrid el testimonio de reconocimiento de los extremeños por el glorioso recuerdo de aquellos compatriotas. Por iniciativa de esta prensa, las damas extremeñas bordarán la



Submarinos *Narciso Monturiol* (A-1), *Cosme Garcia* (A-2) y *A-3* con el *Extremadura*. (Foto: *Mundo Gráfico)*.

bandera de combate de dicho crucero. Por la prensa, Isidoro Osorio director de la *Región Extremeña*. Alberto Merino director del *Nuevo Diario de Badajoz*».

El ministro García Alix contestaba con este otro: «He dado cuenta al pueblo de Cádiz de su afectuoso telegrama y del ofrecimiento de las damas extremeñas de bordar la bandera del crucero *Extremadura*. También le participo que se ha verificado brillantemente el acto de la botadura y es de júbilo para todos, por significar nuevos días y nuevos horizontes para esta desventurada patria».

También el alcalde de Cáceres remitía al de Cádiz el siguiente: «Ruego a V. S. que se digne representar a este Ayuntamiento en el acto de la botadura del crucero de guerra que ha de pasear por los mares la enseña de la patria, llevando el nombre de la tierra extremeña, cuna gloriosa de Cortés y Pizarro. El alcalde, Juan J. de la Riva».

En los brindis se pronunciaron emotivos discursos; el obispo de Cádiz pidió bendiciones del cielo para la empresa constructora del buque y para todo el pueblo de Cádiz; el ministro García Alix señaló: «Hoy es el primer día, después de la gran catástrofe, que puede hacernos pensar, que tras ésta puede llegarse a un nuevo engrandecimiento y a una prosperidad salvadora: esta fiesta es una esperanza de ello». El general de Administración de Marina, Aranda, presidente del Consejo de Administración de La Constructora Naval, en su alocución dio las gracias a todos los que habían asistido al acto, así como a todos los españoles residentes en México y demás repúblicas centroamericanas por el valioso donativo que hicieron para la construcción del *Extre-*

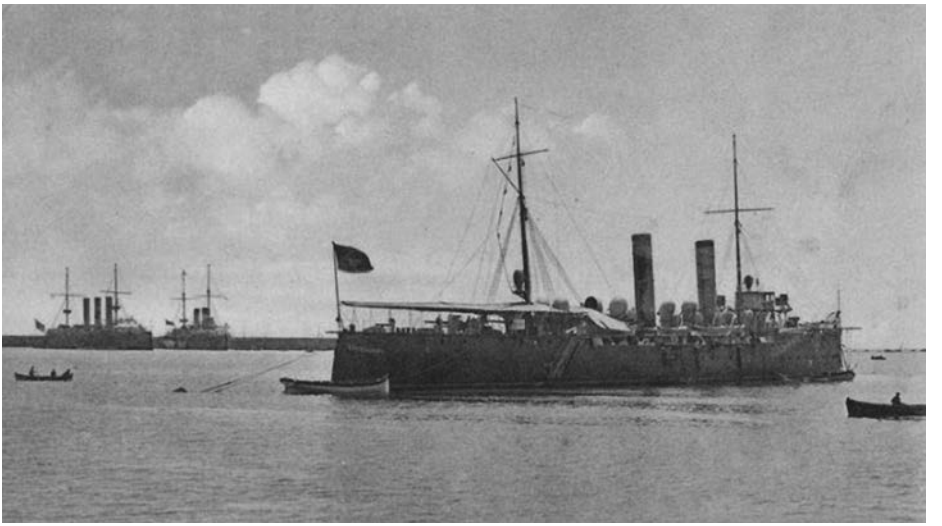
madura. El alcalde de la ciudad, Aguirre, agradeció en nombre de la población de Cádiz la asistencia de todas las autoridades al acto, elevando un sentido homenaje a la Reina y al Gobierno, terminando su discurso con entusiastas vivas al Rey y a la Reina; el general López Domínguez, al grito de ¡Viva Cádiz!, fue muy aplaudido. También el general de Marina y diputado por Cádiz Ramón Auñón y Villalón, después de dedicar un recuerdo a los fundadores del astillero, dijo: «El lanzamiento de un buque es siempre un suceso grato porque representa un aumento de poder, y es una demostración de riqueza y de industria. Un buque de guerra es siempre un trozo de la patria, que se desprende de ella para engrandecerla, pues que la lleva a todas partes».

El alta del crucero en la Armada se hizo efectiva el 31 de mayo de 1902 y la entrega oficial se realizó el 4 de agosto, iniciando su primera singladura el 7 de septiembre navegando hacia Alicante, donde iniciaría unas maniobras. Tras tres décadas de vida marinera, el 18 de agosto de 1931 el *Extremadura* causaba baja definitivamente en la Lista Oficial de buques de la Armada, siendo entregado el casco por el comandante del buque, capitán de fragata Adolfo Hércules de Solás y Patudo de la Rosa, al comandante general del Arsenal de Cartagena. El 7 de noviembre de 1932 el Ministerio de Marina insertaba en la prensa un anuncio de venta del «material inútil para la Armada» por antiguo o inservible, en el que figuraban varias unidades, entre ellas el *Extremadura,* que permanecía en Cartagena; fijaba una tasación mínima de 108.000 pesetas. El 9 de enero de 1933, una vez vendido en pública subasta, fue remolcado desde el rompeolas de La Curra, donde se encontraba amarrado, hasta el de Santa Lucía para que la piqueta y el soplete cumplieran con su cometido.

Unas últimas consideraciones

Podemos decir que el crucero *Extremadura,* a juicio de los cronistas navales, era un buque de porte insuficiente, exigua protección y escaso poder ofensivo, así como un formato anticuado para su época. Francisco Silvela, ministro de Marina, hacía el 18 de mayo de 1900 —recién botado el crucero— la siguiente exposición: «El *Río de la Plata* y el *Extremadura* como cruceros faltos de protección de sus costados y de su artillería, no tienen otra aplicación que el servicio de comisiones en tiempo de paz, pues de emplearlos en el de guerra, aun solo en la persecución de buques del comercio enemigo, pronto serían capturados o destruidos por los cruceros acorazados y protegidos de mayor andar que las 19 o 20 millas que pueden desarrollar, en algún modo imperfecto, el papel de avisos en la defensa de costas y al amparo de puntos fortificados».

Pese a todo, estimamos que prestó un gran rendimiento, considerando el dilatado tiempo que estuvo en activo y la diversidad de misiones que siempre



Crucero *Extremadura*. (Foto: *www.todocoleccion.net*).

prestó con brillantez. Podemos recordar algunas de ellas desplegadas durante su extensa vida marinera. Participó en la emotiva ceremonia en la catedral de Sevilla el 17 de noviembre de 1902 con motivo del traslado de los restos del almirante Cristóbal Colón desde la cripta de la catedral al mausoleo construido por Mélida en la basílica y a la que asistió el ministro de Marina, duque de Veragua. El 20 de marzo de 1904, intervino en el traslado de los gloriosos restos de los defensores de Cavite hallados en los buques de la destruida escuadra de Filipinas que el trasatlántico *Isla de Panay*, fondeado en Cádiz, traía desde Manila, y que fueron transbordados al *Extremadura,* donde se les tributaron los honores de capitán de navío de primera con mando de escuadra, instalándose en la toldilla del crucero la capilla ardiente. Al día siguiente, tras un solemne responso, un bote trasladó los restos a La Avanzadilla, y desde allí al Panteón de Marinos Ilustres.

Tomó asimismo parte en las campañas de Marruecos y en el desembarco de Alhucemas —al mando del capitán de navío Montojo— integrado en las Fuerzas Navales del Norte de África, siendo alcanzado en una amura por un disparo de cañón cuando se encontraba en Uad Lau y que le perforó una plancha, aunque, afortunadamente, no causó bajas. Su actuación en el combate queda reflejada en la siguiente reseña de un cronista: «La marina de guerra cooperó eficazmente a la acción de las columnas significándose el crucero *Extremadura* que temerariamente arrostró las dificultades de la marejada y acercose a la playa barriendo a los crestones para impedir que se acercaran los rebeldes».

En octubre de 1904 el crucero arribó a Vigo, junto a otros buques de la Armada que atracaron en Villagarcía con motivo de la permanencia de la Escuadra rusa del Báltico que estuvo retenida en ese puerto hasta esclarecerse el incidente acaecido en Hull. En mayo de 1930, el *Extremadura* efectuó las pruebas oficiales del nuevo dique de Mahón encargado por la Marina para su entrega a la Base Naval, quedando varado para realizar la limpieza de sus fondos.

En mayo de 1906, partía de Bilbao —siendo su comandante el capitán de fragata José Dueñas— transportando para las regatas de Kiel el balandro real español *Mouriscot* y el *Santi* del Real Sporting Club de Bilbao. El 20 de julio, arribaba el crucero a Kronstadt, y el embajador de España en Rusia ofrecía en San Petersburgo una comida al comandante y oficialidad del *Extremadura,* que llevaban la misión encomendada por el rey Alfonso XIII de transmitir un saludo al zar Nicolás II. Desde Kronstadt retornó a Kiel para recoger los dos balandros participantes en la regata y navegar hacia Cowes, donde esperaría la llegada de los Reyes.

BIBLIOGRAFÍA

Carrasco García, Antonio; De Mesa Gutiérrez, José Luis, y Domínguez Llosá, Santiago Luis: *Las imágenes del desembarco. Alhucemas 1925*. Almena Ediciones. Madrid, 2000.

Granados García, Aimer: «Las juntas patrióticas de españoles en México ante el 98: patriotismo, disidencia y proselitismo político». *Historia Mexicana*, vol. XLIX, núm. 3, enero-marzo, 2000, pp. 379-429. México.

Gutiérrez Molina, José Luis: *El nacimiento de una industria. El astillero Vea Murguía de Cádiz, 1891-1903*. Diputación de Cádiz. Servicio de Publicaciones. Cádiz, 2001.

Ruiz de Gordejuela Urquijo, Jesús: *Vasconavarros en México*. México. LID Editorial, 2012.

Robert Mendiolagoitia, Juan Bautista: artículos de prensa, 1907-1969.

Rubio Márquez, David: *El regeneracionismo en la Armada: la política naval española y los proyectos de creación de una nueva escuadra (1899-1909)*. Tesis doctoral, 2014.

Actas capitulares Ayuntamiento de Cádiz; Archivo Histórico Provincial de Cádiz; Archivo Municipal de Cádiz; Archivo *Boletín Oficial del Estado;* Biblioteca Nacional de España; Biblioteca Municipal de Cádiz; Revista General de Marina; *Revista de Historia Naval; Vida Marítima*.

Hemerotecas: *Diario de Cádiz; El Adelanto; Diario del Comercio; El Correo Español; El Día; El Guadalete; El Regional; El Áncora; La Ilustración Artística; Cartagena Nueva*; *El Eco de Cartagena; La Ilustración Española y Americana; La Vanguardia; ABC; El Mundo Naval Ilustrado; Caras y Caretas* (Buenos Aires).

http://astilleroscadiz.-buques.org/

Al finalizar su colaboración, los *Harrier* embarcados en el *Juan Carlos I* y los *Mirage M2K* franceses basados en Yibuti sobrevuelan la fragata *Blas de Lezo*. (Foto: Armada española).