

FERNANDO VILLAAMIL, CIRCUN- NAVEGANTE Y PRECURSOR DEL BUQUE ESCUELA ESPAÑOL

Rafael GARCÍA MÉNDEZ
Profesor titular de universidad

Abel CAMBLOR ORDIZ
Profesor titular de universidad

Luis Antonio GARCÍA MARTÍNEZ



Introducción



ESTE relato corresponde a una pequeña parte de la biografía de un marino ejemplar que los cronistas de la época llamaban *Estrella del Mar* y que gozó de gran popularidad y reconocimiento incluso lejos de nuestras fronteras, tal es el caso de Inglaterra. El marino a quien nos referimos es D. Fernando Villaamil y Fernández-Cueto, nacido en Serantes (Castropol) en 1845. La hoja de servicios de Fernando Villaamil registra como lugar de nacimiento la villa de Castropol (Asturias), municipio al que perteneció el pueblo de Serantes hasta 1863, fecha en que pasó a integrarse en el municipio de Tapia de Casariego, de nueva creación. El favor público hacia Villaamil está basado tanto en su propia personalidad, temperamental y entusiasta, como en los hechos y realizaciones que jalonaron su singladura vital, hasta la heroica desaparición en la batalla naval de Santiago de Cuba, el día 3 de julio de 1898.

La literatura contemporánea también se ha hecho eco de la figura de Villaamil. Tal es el caso de la novela de R. Sánchez Hazas, *La vida nueva de Pedrito de Andía*, en la que Pedrito eleva la trágica muerte del marino a la altura de un ideal. Asimismo, el italiano Emilio Salgari, en sus novelas *La reina del Yucatán* y *La rebelión de Cuba*, relata las aventuras de un imposible *Destructor* y la batalla de Santiago de Cuba. Finalmente, Jaime de Andrade, seudónimo de Francisco Franco, en su novela *Raza*, hace correr al padre del protagonista la aventura del viaje de circunnavegación al mando de la *Nautilus*, para llevarlo después a morir de comandante de su buque en la batalla de Santiago de Cuba, según relata en su libro Miguel Ángel Serrano.

Villaamil como guardia marina



El capitán de navío Fernando Villaamil. Óleo de J. Castellote. (Museo Naval. Madrid).

El 20 de junio de 1862, Villaamil sienta plaza de guardiamarina. El 23 de aquel mes de junio embarca en la fragata *Esperanza*, en la que navegó a lo largo de las costas españolas, hasta enero de 1863, fecha en la que transborda al *Reina Isabel II*. En el mes de septiembre del mismo año, Villaamil pasa destinado al *Rey Francisco de Asís*, donde permanece poco tiempo, pues al mes siguiente lo encontramos a bordo de la fragata *Villa de Madrid*.

El 12 de noviembre, el marino zarpa en la fragata *Villa de Madrid* rumbo a La Habana. Ya en Cuba, Villaamil toma la decisión de marchar voluntario a Santo Domingo, zona española de la antigua isla de Haití, donde continuaba encendida una de aquellas guerras que reflejan la equívoca política de España a

lo largo del siglo XIX. Desde el día de su independencia de España, el 1 de diciembre de 1820, Santo Domingo no había podido gozar de la paz que ansiaban sus habitantes. Pensando encontrar una solución, el 18 de marzo de 1861, el Gobierno dominicano decide la incorporación de su territorio a España. Sin embargo, y a pesar de la incorporación, a partir de 1863, la isla se ve envuelta en una guerra civil.

El 26 de enero de 1864, Villaamil embarca voluntario en el *Velasco*, uno de los vapores que formaban parte de la división naval para apoyar las operaciones terrestres contra los insurrectos dominicanos. El marino pasa después al vapor *El Ferrol*, dato que no consta en su hoja de servicios, pero sí en su diario de navegación.

El 15 de mayo de 1864, está a bordo del vapor *Isabel la Católica*, y el 4 de julio emprende regreso a la Península, a donde arriba el 12 de agosto. Embarca nuevamente en el vapor *Rey Francisco de Asís*, pasa después al *Villa de Bilbao* y, el 7 de diciembre, embarca nuevamente en el vapor *Francisco de Asís* para retornar a Cuba.

Por Real Orden de 29 de julio de 1865, Villaamil asciende a guardias marina de primera clase; con esta graduación, el 27 de marzo de 1866, embarca en la fragata *Las Cortes* rumbo a Cádiz. El marino pasa después, sucesivamente,

a las fragatas *Esperanza* y *Tetuán*. En esta última, el 24 de diciembre de 1866, zarpa una vez más rumbo a La Habana.

Por Real Orden de 10 de octubre de 1866, recibe la Cruz de la Marina de la Diadema Real. El 14 de marzo de 1867, a bordo del *Pizarro* emprende retorno a la Península. Una vez en España, embarca sucesivamente en el vapor *San Quintín* y en la urca *Santa María*. Al fin, por Real Orden de 30 de julio de 1867, asciende a alférez de navío. El 2 de agosto de aquel mismo año, es destinado a Filipinas, pero nada más conocer su traslado pide dos meses de licencia para desplazarse a Castropol.

Villaamil como marino y docente

El 31 de agosto de 1870, nuestro marino alcanza en Filipinas una de las más caras aspiraciones de un oficial, el nombramiento de comandante de un buque, del cañonero *Bojeador*, unidad tan vetusta que el 17 de octubre de ese año es desarmada, razón por la que Villaamil se ve obligado a transbordar de segundo comandante a la corbeta *Vencedora*.

En abril de 1871, recibe el mando del cañonero *Arayat*, buque con el cual combate a los piratas que infestaban las costas de Mindanao; en octubre bombardea Joló, Parang y Boal, de Filipinas. Transcurrido un año al mando del *Arayat*, Villaamil embarca en el vapor *Patiño*; en el mes de julio, cuando navega a bordo de la fragata *Berenguela*, recibe la noticia de su ascenso a teniente de navío, con fecha 5 de abril de 1871.

El 24 de septiembre de 1872, embarca como segundo comandante en la corbeta *Circe*. En el verano del siguiente año, el 24 de julio, a bordo de la fragata *Concepción*, emprende viaje de regreso a la Península, donde arriba el 6 de diciembre.

Miguel A. Serrano destaca «un tema anecdótico que traería al marino consecuencias imprevisibles, andaba de boca en boca por los mentideros madrileños de aquella época: las relaciones de la Reina y Villaamil». La reina María Cristina encontró en Villaamil un hombre sincero, amable y entregado, en el que evidentemente llegó a confiar. En este sentido de entregada fidelidad y rendida admiración es evidente que, como deja traslucir su biografía, Fernando Villaamil fue un enamorado de María Cristina. A su regreso a España en diciembre de 1873, una vez finalizada su estancia en Filipinas, Fernando Villaamil es destinado a las órdenes del entonces ministro de la Marina republicana, Jacobo Oreyro y Villavicencio. El 12 de enero del siguiente año es nombrado profesor en la Escuela Naval, a bordo de la fragata *Asturias* en Ferrol. Allí comienza a tratar a Julia, su futura mujer, con la que contraerá matrimonio el día 9 de octubre de 1876 en la iglesia parroquial de Santa María de Cambre (El Ferrol).

En junio de 1877, Villaamil toma licencia de un año para Cuba, al objeto

de atender diversos asuntos particulares relacionados con los importantes intereses de Mariano Cancio, que el año anterior había sido elegido diputado a Cortes por Ribadeo.

En noviembre del mismo 1877, Villaamil renuncia a su licencia y vuelve a ocupar su plaza de profesor de la Escuela Naval. En el mes de julio regresa a la isla, destinado a las órdenes de Arsenio Martínez Campos, capitán general de la isla.

Durante los meses de diciembre de 1878 y enero de 1879, Villaamil realiza sendos viajes por las costas de Cuba y Puerto Rico, en comisión de servicios ordenada por Martínez Campos.

En abril de 1879, a bordo del vapor-correo *Méndez Núñez*, retorna a la Península. La amplitud de miras y centros de interés del marino le llevan a publicar en 1879, entonces con 35 años, dos artículos en *La Ilustración Gallega y Asturiana*. El primero de dichos artículos, titulado «Torpedos», ofrece a Villaamil la oportunidad de manifestar su opinión sobre aquellas armas, todavía en período de experimentación. Al decir de Villaamil, no se debían utilizar «medios tan poco nobles que realmente debieran ser reprobados según el derecho de gentes»; y continúa: «El torpedo es, sin duda alguna, arma alevé y traidora». Más adelante, Villaamil admitió, al igual que el conjunto de las marinas de guerra, la utilización del torpedo como arma bélica.

En el segundo artículo, publicado el 30 de septiembre, bajo el título «Pocos y mal avenidos», Villaamil introduce un tono de moderación y sosiego en la polémica que entretenía a los gijoneses en aquel tiempo, enfrentados ante la ubicación del nuevo puerto.

Sobre este mismo tema, firmará, el 31 de octubre del mismo año, en la REVISTA GENERAL DE MARINA, un fundamentado y clarificador estudio, titulado «Proyecto de ampliación del puerto de Gijón», en el que el autor, después de evaluar ambas opciones en juego: ampliación del puerto existente o construcción de uno nuevo en el Musel, se inclina por la ampliación del antiguo. Esta opción no se ha tenido en cuenta y el puerto de Gijón se encuentra hoy en el Musel.

Una especie de crisis vocacional lleva a Villaamil a solicitar el pase a la situación de supernumerario, con el fin de asumir la dirección de la empresa de vapores-correo que había fundado el marqués de Campo. Sin embargo, a pesar de que abandona pronto su experiencia en la empresa privada, decide continuar su situación de supernumerario hasta el 17 de marzo de 1882.

De retorno a Madrid, vuelve a frecuentar la vida social y política, moviéndose entre la influencia de Mariano Cancio y la de Fermín, su padre.

En las filas del Partido Demócrata Progresista, Villaamil se presenta como independiente a las elecciones a diputado a Cortes por el distrito de Castropol, que tendrían lugar el 21 de agosto. Mediado el mes de agosto los candidatos hacen acto de presencia en sus respectivos distritos y Villaamil viaja hasta Castropol. Sin embargo, las irregularidades que se venían cometiendo desde el

Gobierno Civil asturiano en contra de la candidatura de Villaamil llevan a que sus partidarios, de acuerdo con el marino, retiren su candidatura con antelación a efectuarse las elecciones.

De regreso a la vida militar, con fecha de 1 de mayo de 1882, es nombrado comandante del *Eulalia*. Por Real Orden de 12 de abril de 1883, Villaamil pasa destinado al servicio de la Reina Madre, Isabel II.

Villaamil, padre del *Destructor*

Miguel Á. Serrano nos dice: «Cuando, en 1884, el almirante Antequera toma asiento en la poltrona ministerial, Fernando Villaamil pasa a integrar el equipo de sus íntimos colaboradores como oficial segundo del Ministerio, nombramiento que abre una de las más fructíferas etapas profesionales de la vida del marino». Nombrado oficial segundo del Ministerio por el almirante Antequera, Villaamil va a dedicar sus esfuerzos a trabajar con ahínco en la creación del nuevo tipo de buque que los nuevos tiempos estaban exigiendo.

Fernando Villaamil propone la creación de un nuevo tipo de buque, cuyo diseño envía a varias casas inglesas, mereciendo el proyecto la confianza de la casa Thomson siendo construido en los astilleros de Clydebank (Escocia). El nuevo buque recibirá la calificación de torpedero de alta mar, cazatorpedero, contratorpedero y crucero-torpedero. Bautizado por Villaamil con el nombre propio de *Destructor*, el término hará fortuna, hasta el punto de denominar a toda esta nueva «clase» que, ampliada y desarrollada, dará origen al moderno destructor, incorporado definitivamente a todas las flotas del mundo, y a la española desde 1926.

La botadura del *Destructor* tiene lugar el 29 de julio de 1886. El 19 de enero de 1887, el buque es entregado a la Marina española. El 24 del mismo mes zarpa del puerto de Falmouth, al mando de Villaamil, y a las veinticuatro horas el buque se encuentra a la altura de las islas Sisargas, habiendo recorrido 430 millas a 18 nudos para dar fondo al ancla en Muros.

Cuenta Miguel A. Serrano que «El 5 de abril de 1888, Villaamil zarpa de Ferrol en el *Destructor*, con destino a Cartagena, al frente de una flotilla de torpederos compuesta por el *Habana*, *Ariete*, *Azor*, *Halcón* y *Rayo*. Al doblar Finisterre, la flotilla es sorprendida por un temporal que pone en peligro los buques; estallan las calderas del *Habana* y pierden la vida cuatro hombres. Villaamil, en un alarde de valor y pericia, y después de treinta y seis horas de lucha, secundado por Ozamiz, comandante del *Habana*, y por las dotaciones de ambos buques, consigue salvar a los supervivientes y al torpedero, al que da remolque hasta Corcubión. Con motivo de esta hazaña, la Real Orden de 28 de abril de 1889 dispone la apertura del preceptivo juicio contradictorio, como trámite previo para la concesión de la Laureada a Fernando Villaamil y al comandante del *Habana*, pero el expediente no pudo seguir su

curso a causa de no haberse ajustado su tramitación a los plazos establecidos en aquella misma ley. Villaamil y Ozamiz elevan instancia en solicitud de mejora de recompensa y es nombrado Villaamil, caballero de la Placa de Segunda Clase de la Orden Naval de María Cristina y coronel de Infantería».

Durante la primavera de 1888, Barcelona se convierte en el escenario de la Exposición Universal, bajo la presidencia de la reina regente y de Alfonso XIII. A fin de tomar parte en la revista naval habían fondeado en la bahía barcelonesa un total de 67 buques, entre los cuales estaba el *Destructor*.

El 10 de julio de 1889, Villaamil asciende a capitán de fragata y el 30 de noviembre de 1889 abandona el mando del *Destructor* y embarca como segundo comandante en el crucero *Reina Regente*.

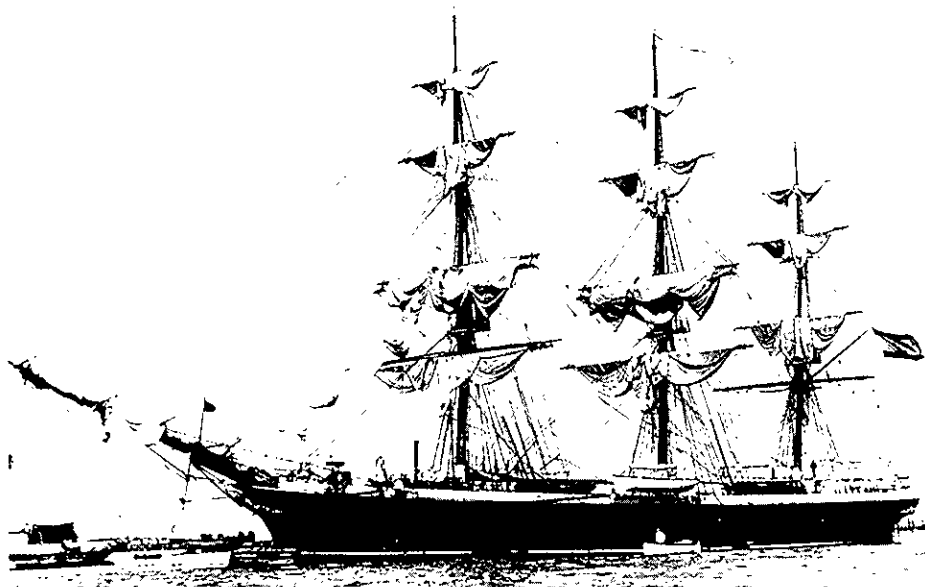
La circunnavegación de la corbeta *Nautilus*

Durante su estancia en Inglaterra, recibe el encargo de estudiar la estructura y funciones del Cuerpo de Maquinistas de la Marina inglesa, la organización de los arsenales de aquel país, la formación de las dotaciones de sus buques, y demás temas relacionados con la moderna navegación, así como la compra de un buque de vela para la instrucción de los guardias marinas.

El clíper *Carrick Castle* fue construido en Glasgow por la casa de John Elder en el año de 1866. Estuvo navegando como mercante, perteneciente a la marina inglesa, hasta el año de 1886, en que fue adquirido por el Gobierno español, a propuesta de Villaamil, con objeto de dedicarlo a escuela práctica de guardias marinas. Vino desde Londres a España cargado con todo el material que en aquel entonces se adquirió allí para defensas submarinas de nuestros puertos, ahorrando un flete cuyo importe superaba a lo gastado en comprar este buque. Abanderado y bautizado en España con el nombre de *Nautilus*, se dedicaría a instruir guardias marinas.

El día 29 de julio de 1892 se hizo entrega de la *Nautilus* a Fernando Villaamil. El día 18 de agosto fondeó en Ferrol para obras y reparaciones. Su casco es de construcción mixta, una combinación de madera y metales que forman un conjunto perfectamente rígido y de líneas muy elegantes. Tiene un aparejo de fragata, también compuesto de hierro y madera, con jarcias metálicas, lo cual da más fuerza a lo que pudiéramos llamar parte esencial de la máquina de este buque, en armonía con su solidez y estabilidad. La cubierta principal, tanto en la mar como en puerto, queda siempre despejada para efectuar toda clase de maniobras y en el entrepuente están los alojamientos de una gran parte de la dotación.

La *Nautilus* salió de Ferrol, el 30 de noviembre. A pesar de ser la estación menos adecuada para hacer viajes rápidos desde la costa norte de España al archipiélago de las Canarias a los diez días de viaje fondeó la *Nautilus* en el hermoso puerto de refugio de La Luz (Gran Canaria).



Fragata *Nautilus*. (Foto: Musco Naval. Madrid).

Al día siguiente del gran baile ofrecido por el Ayuntamiento y el Casino, levó anclas la *Nautilus*. Su rumbo, Bahía. Relata Villaamil en su libro: «Las calmas son el verdadero enemigo del buque a vela. Contra el viento de proa llega el marino a puerto a fuerza de fuerzas, virando y revirando. Contra la calma chicha se estrellan las energías del capitán más bravo y ducho en achaques de mar».

Finalmente, el 5 de enero fondeó la *Nautilus* en Bahía de Todos los Santos (Brasil). Solo permaneció aquí el tiempo necesario para refrescar víveres, y para que los oficiales y guardias marinas visitasen la ciudad y el pequeño arsenal, con determinadas precauciones por temor a la fiebre amarilla.

El viaje hasta Cape Town se desarrolló sin ninguna novedad, salvo la de una pequeña tormenta que sirvió para probar a la *Nautilus*, y la de una calma, la cual duró ocho días seguidos, que fue aprovechada para hacer prácticas de remo, instrucción militar y marinera.

El 9 de febrero, la *Nautilus* se encontró en el cabo de Buena Esperanza, teniendo que fondear fuera del rompeolas del puerto de Cape Town, por culpa de un viento muy duro, el cual impidió que un remolcador la fondease en el interior del puerto. Pasado el temporal, la *Nautilus* gracias al puerto artificial, pudo pasar unos días con tranquilidad, ocupándose su dotación en efectuar reparaciones y visitar la ciudad.

El sábado 18 de febrero salió la *Nautilus* rumbo a Australia. Para ello había que poner proa a oriente y navegar 6.000 millas sin escala alguna. Después de una serie de temporales y ciclones, Villaamil tenía que decidir una de las dos derrotas propuestas: la del Almirantazgo era la de la prudencia, la de Maury era más rápida pero más peligrosa. Finalmente se decidió por la más peligrosa, porque la juventud suele llamar miedo a lo que en realidad es, muchas veces, sana prudencia, aunque, realmente, tuvo que hacer una derrota mixta, porque había latitudes a las que no convenía llegar.

El 1 de abril, la *Nautilus* fondeó frente a la entrada del río Adelaida (Australia) con mal tiempo y sin un práctico que los llevase a puerto. Era la primera vez que había fondeado en esta colonia un buque con bandera española. También visitaron otras ciudades australianas como Melbourne, Sydney, Newcastle. El 21 de junio, la *Nautilus* salió de Newcastle con destino a Nueva Zelanda para fondear en el puerto de Wellington. Después de mes y medio de estancia en Nueva Zelanda, partieron del puerto de Littelton rumbo a América del Sur.

La navegación por el Pacífico resultó dura y movida a causa del tiempo y vientos de proa, que cuando soplan con fuerza levantan gruesas mares. En uno de los temporales que frecuentemente asolaban a la *Nautilus*, a causa de una maniobra peligrosa, un marinero perdió el equilibrio en lo alto de la verga, y cayó a cubierta, estrellándose a los pies del oficial de guardia. Según la tradición de los navegantes, el cadáver fue arrojado a la mar.

Después de treinta y siete días de navegación, la *Nautilus* fondeó en Valparaíso. Después de un par de días de permiso de la tripulación, se realizaron una serie de trabajos que sólo se podían realizar en puerto. Uno de ellos era el de desaparecer y aparejar el buque. A los guardias marinas les tocó el palo de mesana y el de sobremesana.

El día 6 de diciembre salieron de Valparaíso rumbo al estrecho de Magallanes. Un remolcador del Gobierno sacó a la *Nautilus* del puerto de Valparaíso y los cruceros *Pinto* y *Errazuriz*, cazatorpederos *Lynch* y *Condell* y los acorazados *Cochrane* y *Prat* la saludaron a su salida.

Después de quince días, la *Nautilus* se encontraba a la altura del cabo Pílar, o sea, a la entrada del estrecho de Magallanes. Pero, por culpa de un gran temporal que se inició el día que estaban para recalar, Villaamil decidió continuar hacia el sur, aprovechando los vientos atemporales que reinaban. La empresa de embocar el Estrecho con este tiempo era muy peligrosa y Villaamil, con prudencia, tomó rumbo al cabo de Hornos.

Derrota completa de circunnavegación de la corbeta *Nautilus*

El paso por el cabo de Hornos fue duro a causa de los temporales que recorrían aquellas costas, pero la tripulación se portó con valor, agilidad y satisfacción.

El 13 de enero, la *Nautilus* fondeó en Montevideo (Uruguay). Villaamil recorrió la ciudad con amigos de su niñez emigrados allí. En Montevideo, quizá a razón de no constituir novedad un buque de guerra español en aquellas aguas, la *Nautilus* fue tratada, quizás, con cierta indiferencia. Como Villaamil quería ver lo más posible de las repúblicas del Plata, dejó Montevideo para dirigirse al de Buenos Aires (Argentina).

Después de una visita a Buenos Aires, a sus museos, fiestas, y las fuerzas navales argentinas, envía a Cádiz, a bordo del correo *Cádiz*, a seis guardias marinas para examinarse a oficiales, y a dos marineros, con una enfermedad de la vista, y regresó la *Nautilus* a Montevideo para poner rumbo a Puerto Rico.

Villaamil no tenía pensado fondear muchos días en Puerto Rico, pero las Órdenes que tenía de esperar al vapor-correo de España proporcionaron a él y a la tripulación unos días para visitar las fortificaciones y cuarteles, y la práctica para los guardias marinas de levantar el plano de esas costas. Después de la llegada del correo, Villaamil emprendió viaje a Nueva York.

«La bahía ó puerto de New York no presenta el aspecto de un gran bosque de mástiles y chimeneas, como ofrece la vista de los fondeaderos muy concurridos por buques, porque los muelles en New York se extienden a lo largo de profundos ríos para que, arrimadas o atracadas a ellos, puedan cargar y descargar toda clase de naves», comenta Villaamil en su libro.

También visitaron la ciudad, el arsenal de Brooklyn y se desplazaron hasta Filadelfia. Aquí visitaron la Casa de la Ciudad, el palacio de la Independencia, etc. Después se trasladaron a Washington. Allí visitaron el Capitolio, la White House, museos, etc. Los oficiales y guardias marinas pidieron y obtuvieron permiso para ir al Niágara, viendo en el trayecto la ciudad de Buffalo.

Después de tres semanas que pasó la *Nautilus* en el puerto de Nueva York, casi inadvertida por el gran movimiento del puerto, el 26 de mayo abandonó esta gran ciudad.

Después de una travesía no exenta de peligros por las abundantes nieblas que acechaban la derrota seguida por la *Nautilus*, llegaron a las costas de Inglaterra. Fondearon en el amplio y seguro puerto de Plymouth. Según Villaamil, «Estar en cualquier punto de Inglaterra o Escocia y no ver Londres sería falta grave en quien, pudiendo disponer de unas cuantas libras esterlinas, tuviese dos o tres días libres para viajar y esparcir el ánimo».

En Londres visitaron el Museo Kensington, la Torre de Londres, la Abadía de Westminster y el arsenal de Devonport.

Salieron de Inglaterra y, cruzando el canal de la Mancha, llegaron a Cherbourg, primer puerto militar presentado por Francia contra todo ataque que pudiera provenir de los mares del norte. Después de visitar el arsenal, en lo cual emplearon dos días consecutivos, y de agotar los cinco días previstos, la *Nautilus* se dirigió hacia Brest. Cuando, de noche, la tripulación vio la luz del

cabo Machichaco, se notó en todos los de a bordo una alegría y satisfacción que traspasaba los límites del disimulo.

Villaamil tenía orden de dirigirse a Pasajes, pero al pasar muy cerca de la Concha de San Sebastián, el práctico del puerto le trajo la contraorden de fondear allí. Ante la sorpresa de la tripulación y del propio Villaamil, la Reina subió a bordo de la *Nautilus*. Lo demuestra este párrafo escrito por el propio Villaamil: «Cuando me cercioré por mis propios ojos que S. M. la Reina Regente con sus Augustos hijos venía en la trainera que se acercaba á nosotros, ordené el saludo de ordenanza, arriando sobres y petifoque, que volvieron á izarse al estallar el último de los 21 cañonazos, preparando en seguida la gente á la banda de estribor para saludar á la voz, en cuanto disminuyese la distancia».

Dos días después de la llegada de la *Nautilus*, S. M. la Reina, acompañada del ministro de Marina y de las personas que constituían su séquito, subió a bordo para visitar e inspeccionar el buque. El 1 de agosto partió la *Nautilus* hacia Ferrol. Debido a una calma que duró dos días, a un fuerte temporal que se desarrolló después y ante el temor de que escaseasen los víveres, Villaamil decidió arribar a Bilbao.

Con una duración más grande de lo previsto, la *Nautilus* fondeó en la boca del puerto de Ferrol, el 10 de agosto. El 11 fue recibida por el vapor *Hércules* y más de cien embarcaciones atestadas de gente.

Y, finalmente y por última vez en este viaje, la *Nautilus*, al día siguiente de su llegada, izó la vela para pasar desde el puerto a la dársena del arsenal, ocupando el mismo atraque del que dos años antes zarpara.

Con este relato pretendemos, además de divulgar su biografía profesional, manifestar nuestro reconocimiento por uno de nuestros compañeros cuya trayectoria profesional ha sido, es y será un referente, y cuyos principios siguen vigentes en la actualidad. La teoría y la práctica marinera son indispensables para la formación del marino profesional.

BIBLIOGRAFÍA

- El Faro de Tapia*. Facsímil conmemorativo de su centenario. Edita Excmo. Ayuntamiento de Tapia de Casariego (1998).
- SERRANO MONTEAVARO, Miguel Ángel: *Fernando Villaamil. Una vida entre el mar y el dolor. La Guerra de Cuba*. Editorial Arnao. Madrid, 1988.
- VILLAAMIL, FERNÁNDEZ-CUETO, Fernando: *Viaje de Circumnavegación de la Corbeta Nautilus*. 2.ª Edición. Editorial Naval. Madrid, 1989.
- Archivos: Ayuntamientos de Castropol, Archivo de Ferrol, Gijón, Tapia de Casariego. Histórico Nacional de Madrid.
- Biblioteca Central de Marina.
- Biblioteca Menéndez y Pelayo de Castropol.
- Biblioteca Nacional de Madrid.
- Hemeroteca de la Universidad de Oviedo.