



ACADEMIA DE LAS CIENCIAS
Y LAS ARTES MILITARES

Comunicaciones académicas

Muerte de un marino. Fernando Villaamil y el *Furor*

Juan M. Teijeiro de la Rosa

Academia de las Ciencias y las Artes Militares

Sección de Historia Militar

1 de noviembre de 2025

La historia no es un libro cerrado, siempre está en proceso de hacerse. No es nunca definitiva; depende con frecuencia de la conjunción o ensamblaje de diversos puntos de vista sobre un mismo hecho, o, simplemente, de las diversas perspectivas con que sus protagonistas lo vivieron. Sin que necesariamente se trate de versiones enfrentadas, los diferentes relatos pueden aportar distintos matices o nuevos datos. En definitiva, cada protagonista no es portador de una verdad absoluta, sino de un punto de vista diferente sobre una misma realidad. Muchas hipótesis son generalmente confirmadas por una serie de anécdotas, convirtiendo en categorías la suma de éstas. De ahí que solo el análisis confrontado de los distintos relatos pueda permitir acercarse a vislumbrar la realidad del hecho concreto.

Lo anterior debe ser tenido en cuenta a la hora de describir una circunstancia singular, de relevancia mínima si se quiere, dentro de lo que fue el enfrentamiento de las escuadras de Cervera y de los Estados Unidos ante Santiago de Cuba, pero sin duda trascendente para los que la vivieron personalmente. Nos referimos a lo ocurrido en el cazatorpedero *Furor* durante aquel combate. Está claro que el hundimiento de aquel pequeño navío no tuvo, por sí mismo, ningún alcance trascendente en lo que fue el desastre de toda una escuadra, pero, en todo caso, como decía Camilo J. Cela «la historia no es más que el detalle y su interpretación [...]»; si se le quita el detalle la historia se esfuma, porque los sucesos no acontecen de forma general, sino particular».

El *Furor* era un cazatorpedero de 380 toneladas botado en abril de 1896 en los astilleros escoceses Thompson. Armado con dos cañones de 57 mm, dos ametralladoras Maxim y dos lanzatorpedos de 350 mm, disponía de cuatro calderas y dos máquinas de triple expansión. Su diseño era moderno para su época, derivado del realizado diez años antes por el entonces teniente de navío de primera clase Fernando Villaamil Fernández-Cueto para el buque de la misma clase *Destructor*. Rápido y con suficiente armamento, adolecía sin embargo de falta de blindaje a pesar de contar con casco de acero.



Fernando Villaamil Fernández-Cueto

Desde los comienzos de su carrera, Villaamil había estado destinado en el gabinete del almirante y ministro Antequera. En 1885 fue comisionado a Londres para estudiar los torpederos de la Marina británica y proyectar un barco que reuniera las condiciones de estos. Como resultado, Villaamil encargó a los astilleros británicos un buque de tales características, que luego recibió el nombre de *Destructor*, y del que Villaamil sería su primer comandante. El prestigio de este marino era ya reconocido cuando, en 1892-93, dio la vuelta al mundo con guardiamarinas al mando de la corbeta *Nautilus* tras navegar 40.000 millas. En febrero de 1898, siendo ya capitán de navío, al formarse la 1ª división de torpederos, se le dio el mando de la misma.

Llegamos así al 3 de julio de dicho año 1898. La escuadra del almirante Cervera se encontraba bloqueada por la norteamericana en la bahía de Santiago de Cuba.

Formaban parte de la primera dos únicos cazatorpederos, el *Furor* y el *Plutón*, pues el tercero de la división, el *Terror*, había quedado en Puerto Rico. Villaamil los mandaba embarcado en el *Furor*, buque insignia de la división. En la mañana de ese día, Cervera dio orden a la escuadra de salir a mar abierto. Lo hicieron primero los cuatro cruceros, y en quinto lugar lo hizo el *Furor* seguido del *Plutón*. Aquél ya había recibido un impacto el 6 de junio, pero sin daños serios.

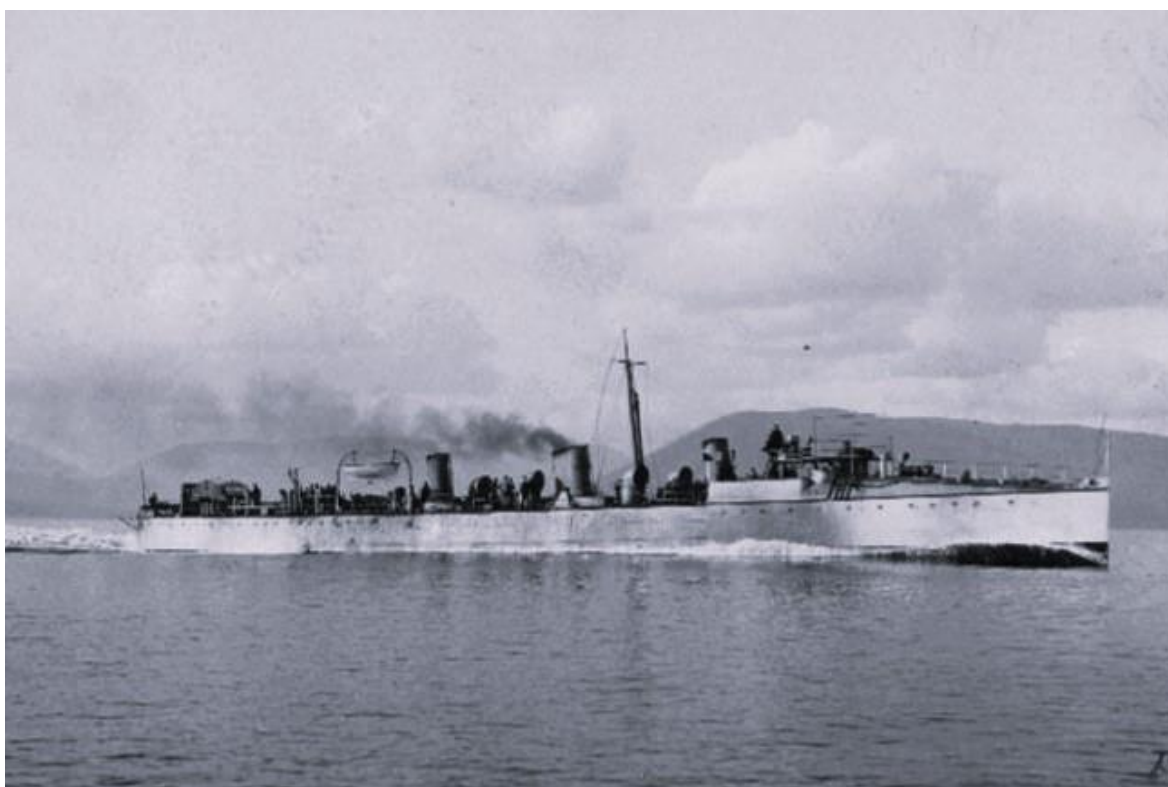
No es aquí lugar para hacer el relato de la batalla habida entre ambas escuadras, por otra parte, ampliamente conocido. Solo queremos hacer constancia de lo ocurrido en el *Furor* durante aquel aciago día. Para ello nos atendremos a tres fuentes primarias, todas ellas correspondientes a protagonistas que vivieron los sucesos en su propia persona.

En primer lugar, hay que acudir al parte oficial que el teniente de navío de primera clase Diego Carlier, comandante del *Furor*, envió el 8 de julio siguiente a Cervera dando cuenta de lo sucedido en su barco. Este parte consta en el libro de Pascual Cervera «Escuadra de operaciones en las Antillas» (El Ferrol, 1899). En segundo lugar, el de Francisco Arderins, ayudante de órdenes de Villaamil en el *Furor*, publicado con el título de «La escuadra española en Cuba. Diario de un testigo» (Barcelona, 1903). Finalmente, un documento inédito hasta ahora, salvo error por mi parte, correspondiente a la instancia elevada a S. M. el 4 de mayo de 1899 por Juan Cuenca y Romero, maquinista mayor de 1ª clase, que desarrollaba sus funciones aquel día en el *Furor*, en solicitud de la Cruz de Segunda Clase de la Orden de San Fernando (Archivo General de la Marina, legs. 7972/67 y 7972/6). En todo caso es de justicia consignar en este momento que no existe contradicción sustancial entre las anteriores versiones de los hechos, pero sí, como apuntábamos al principio, distintos puntos de vista y perspectivas, además de nuevos datos en cada una de ellas.

El comandante Carlier relata en su parte que a las nueve y media de la mañana de aquel 3 de julio salieron tras el *Oquendo*, y que al llegar a la boca del puerto Villaamil dispuso «meter a estribor y seguir a toda fuerza de máquina hacia el O. las aguas de la escuadra». Por su parte Arderins especifica que, al salir, estando todos los tripulantes en sus puestos, la plataforma de proa la ocupaban Villaamil, el comandante Carlier, el práctico y el personal que servía el cañón de 75 mm allí montado. No lo dice expresamente, pero hay que deducir que también se encontraba allí el propio Arderins como ayudante de órdenes de Villaamil. Sigue diciendo que al avistarse la escuadra enemiga Villaamil ordenó «gobernar hacia el centro de la línea enemiga», y que, dando a toda fuerza, se rompió el fuego.

A partir de ahí, el parte de Carlier, conciso y sobrio, se centra en describir los daños causados por el nutrido fuego enemigo, y que, según el mismo, tuvieron lugar por el siguiente orden:

Rotura de un tubo de vapor en la máquina [no dice cuál de las dos del navío, pero según Arderins la de babor]; destrucción del cilindro de media de estribor; inundación de la popa y hundimiento de ésta; rotura de una caldera; mayores desastres en la máquina; destrucción de las tres calderas restantes; fuego en varios sitios del buque, siendo el de mayor intensidad el de la camareta de maquinistas, bajo la cual se hallaba el pañol de granadas; y, por último, rotura del servomotor del timón y guardinos.



El Furor

Especifica luego que todo esto ocurría en poco tiempo sin que «dejásemos de hacer fuego sobre el enemigo». No parece que esto fuera posible, salvo en los primeros momentos. Nada dice el parte de la utilización de las bocas de fuego, pero, en cambio, Arderins es muy preciso. Una granada «reventó el montaje del cañón de 75 mm [de popa] matando toda su dotación y dejándolo inútil para hacer fuego». De todas maneras, nos indica que ya había dejado de utilizarse «por hallarse resentidas las uniones del montaje en la cubierta desde la noche en que se empleó contra el *Merrimae*». Por su parte, el cañón de proa «terminó de hacer fuego por haberse roto la aguja percutora y no poder renovarla por falta de repuesto». Finalmente, la ametralladora «quedó atorada en los primeros disparos, sin duda por

la mala calibración de los cartuchos». En definitiva, la capacidad ofensiva del *Furor* era casi nula a pesar de sus torpedos.

Por lo que respecta a los daños sufridos, confirma Arderins la inutilización por una granada de la máquina de babor a los pocos momentos de empezarse el combate, hiriendo a los maquinistas y haciendo imposible permanecer en la cámara, si bien la otra máquina siguió funcionando «por no haber medios de hacerla parar». Parece, sin embargo, que no hubo intención de pararla, sino al contrario, tal como consta en la declaración del maquinista mayor señor Cuenca. Al tener noticia de lo que ocurría en la camareta de maquinistas, dice este último:

Se precipitó el recurrente solo, al indicado sitio, con objeto de cortar el fuego, lo que intentó repetidas veces. A los pocos momentos penetró en la cámara de máquinas otra granada, hiriendo a dos maquinistas y averiando y parando la de babor, rompiendo el condensador de la misma, la centrífuga correspondiente y tubería de vapor, haciendo casi imposible la bajada y estancia en dicho departamento. El personal que en el mismo había subió precipitadamente, medio asfixiados unos y heridos otros. El exponente se quedó reconociendo la avería en todas sus partes y tomando las medidas necesarias para que la máquina de estribor no se parase; lo cual pudo conseguir hasta después de haber terminado el combate; pues el buque se fue a pique mucho tiempo después con ella funcionando a pesar de hallarse también averiada. Tomadas todas las medidas necesarias y reconocida la avería, subió y dio cuenta de ella al Sr. Comandante y se volvió a su puesto a esperar órdenes y cuidar de la máquina en función. Atravesar las escotillas de bajada se hacía peligrosísimo por la cantidad de vapor que por ellas salía; una vez abajo no podía pasarse de un lado a otro, más que arrastrándose por las planchas del piso.

En esos momentos, con las calderas ya destruidas, el vapor lo invadía todo. «El buque se encontraba sin gobierno –dice Cuenca– describiendo círculos al impulso de una sola máquina, permitiendo al enemigo rectificar su puntería y estrechar la distancia; pero sin ponerse nunca dentro de la dirección del torpedo». Es decir, el buque se movía, pero sin gobierno, y sirviendo de blanco no solo del *Glowcester*, sino, como insiste Arderins, también del *Iowa*, del *Indiana* y del *Texas*.

En tales circunstancias, –sigue Arderins–

Bajó entonces del puente el señor Villaamil en unión del señor Carlier y el práctico, y examinando el estado del *destroyer*, y viendo que con rapidez se iba a pique, ordenó a la muy mermada tripulación que todo el que supiese nadar ganara tierra, mandando arriar la canoa para que se salvaran en ella los que no supiesen, operación que no pudo efectuarse.

No obstante, al parecer algunos pudieron acercarse a la costa a remo, dado que Cuenca, que seguía manteniendo la máquina en funcionamiento «toda vez que no había recibido orden alguna en contrario», una de las veces que subió a cubierta a respirar «vio que se tiraban al mar unos cuantos y otros cogían los botes».

Acudimos de nuevo a Arderins, quien nos informa de que instantes después:

Solamente quedábamos a bordo siete personas, el señor Villaamil, el señor Carlier herido en una pierna, que se negó terminantemente a recibir los auxilios que queríamos prestarle los que le rodeábamos, el maquinista mayor señor Cuenca, el primero Antonio Guerrero, gravemente herido, que murió después a mi lado en la sala de operaciones del hospital, y dos fogoneros.

Cuando Cuenca volvió a subir otra vez, no vio en cubierta más que los muchos que ya habían muerto. Y sigue diciendo el maquinista que el antepañol de granadas seguía ardiendo con más intensidad, haciendo imposible atravesar su escotilla única, mientras que más de doscientos sacos vacíos estibados para carbón se incendiaban, y sus llamas alcanzaban el tubo de lanzar de proa que contenía el torpedo. Al observarlo, Cuenca «se dirigió con rapidez al mencionado tubo, y con cuanta energía le restaba, empezó a separar aquellos objetos de combustión, debajo de los cuales se hallaban los cadáveres de dos sirvientes».

Mientras esto ocurría en el interior, fuera las cosas no eran mejores. Es ahora el ayudante de órdenes de Villaamil quien nos da un detallado relato de los últimos momentos del malogrado marino:

El señor Villaamil, que se hallaba entonces en la popa, se dirigió a proa, observando con detenimiento las escenas de horror y los estragos producidos en aquella cubierta sembrada de cadáveres y restos humanos imposibles de identificar; en el camino encontró al fogonero Tomás Manzanares, al que preguntó:

- ¿Y tú no te marchas?
- No sé nadar, don Fernando –le contestó.
- Entonces –le replicó éste– vale más morir a bordo, que no ahogado.

Tales fueron sus últimas palabras; subió la pequeña escala que daba acceso a la plataforma, y al llegar a la altura del cañón que allí estaba colocado, explotó la granada que le causó la muerte.

Empezaba yo a subir la escala, y fui también herido por el propio proyectil, quedando inutilizado y por el pronto ciego, pero no perdí el conocimiento, y al ver que no contestaba [Villaamil] a mis repetidos llamamientos, y recordando que el comandante señor Carlier había bajado al sollado para socorrer al

maquinista herido, le llamé con insistencia, y viniendo a mi lado con uno de los fogoneros, confirmaron la muerte del señor Villaamil, prestándome sus auxilios. Tomás Manzanares, que permaneció junto a nosotros, fue alcanzado por los cascós del mismo proyectil, que le privaron la vida.

Pero al mismo tiempo, el humo y el vapor que envolvían las llamas fueron disipándose, y el enemigo pudo darse cuenta de la situación, cesando sus fuegos. Fue entonces cuando el *Glowcester* arrió dos botes, que se dirigieron hacia el *Furor*. Es otra vez Cuenca quien da cuenta de la llegada de un oficial americano:

Al saltar el oficial que en aquél venía, se encontraba todavía el recurrente separando fuego del tubo mencionado, y sin dirigirse la palabra aquel oficial empezó a ayudarle en su tarea, pero al observar que el torpedo se hallaba en su tubo y darse cuenta del inmenso peligro, le ordenó enérgicamente que corriera a su bote como él hizo, mas, contra la voluntad de aquél, corrió el exponente a reconocer los departamentos del buque por si quedaba alguien con vida en ellos, cosa que dudaba por hacer bastante tiempo que a nadie veía en parte alguna. Al asomarse al sollado de la marinería, vio en él al Sr. comandante con cinco o seis heridos, entre los que se hallaba el alférez de navío D. Francisco Arderins y el maquinista Cervera, que falleció al siguiente día.

Nada más quedaba por hacer allí, salvo embarcar en un bote americano los pocos que permanecían en el barco. «Cuando estuvimos separados unos metros del *Furor* –dice Arderins– explotaron los pañoles de pólvora, sumergiéndose el *destroyer*, sirviendo de féretro a nuestro malogrado jefe, y de sepultura el mar a una de las más legítimas esperanzas de la marina y de la patria». El *Furor* se hundió a una milla larga de la costa, mientras sus últimos tripulantes embarcaban en el *Glowcester* como prisioneros de guerra.

Es de nuevo el comandante Carlier quien nos da noticia en su parte de los 75 hombres de su dotación. De ellos quedaron ilesos once, ocho muertos pudieron ser identificados, se recogieron seis heridos, y de los cuarenta y cinco restantes que figuraban en una lista como desaparecidos, algunos habían quedado muertos en cubierta sin que fuera posible su identificación y otros lo fueron en el agua, aunque –dice– «abrigo la esperanza de que una parte de ellos haya ganado la tierra». Tal vez conocía ya que los que nadaron hacia la costa fueron tiroteados por miembros de las tropas cubanas. Posiblemente algunos, junto con otros del *Teresa*, *Oquendo* y *Plutón*, fueron de los que se negaron a entregarse, y lograron alcanzar Santiago, uniéndose a la defensa de la plaza. Por el contrario, y a diferencia del tiroteo de los rebeldes cubanos, reconoce el capitán de navío Víctor Concas y Palau, jefe de Estado Mayor de la escuadra de Cervera, «en general, el trato recibido [por los prisioneros de guerra] en los Estados Unidos, salvo alguna excepción, fue todo lo humanitario posible, y, sobre todo, por parte del Gobierno». ■

Nota: Las ideas y opiniones contenidas en este documento son de responsabilidad del autor, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento de la Academia de las Ciencias y las Artes Militares.

© Academia de las Ciencias y las Artes Militares - 2025