

LA CORBETA DE GUERRA *MOSQUITO*, ALIAS *ARDILLA* (1798-1805)

Rubén E. VELA Y CUADROS
Oficial de máquinas de la marina mercante
Recibido: 29/06/2021 Aceptado: 13/09/2021

Resumen

En el siguiente trabajo estudiamos el historial de uno de los buques que tuvo la Real Armada española durante las guerras de Coalición. Se trata de la corbeta de guerra HMS *Musquito*, apresada a la Marina Real británica por tres fragatas españolas en septiembre de 1798. Para ello utilizaremos fuentes primarias consultadas en archivos nacionales e ingleses. Por las dimensiones de su casco y el calibre de su artillería, podemos darnos cuenta fácilmente de que fue un buque único en su categoría. Este artículo incluye una hermosa pintura de la corbeta, realizada al óleo.

Palabras clave: corbeta *Ardilla*, *sloop-of-war* HMS *Musquito*, Real Armada, Marina Real británica, John Whyte, Rafael Butrón, Benito Prieto.

Abstract

In the following paper, we study the career of a warship that belonged to the Spanish Navy during the French Revolutionary Wars. We are referring to the British sloop-of war HMS *Musquito*, captured by three Spanish frigates in

September 1798. For this purpose we have employed primary sources from both Spanish and English archives. By the dimensions of the hull and caliber of its guns, one can easily realize it was the most unique ship of its class. This paper also includes a beautiful oil-painting of the said sloop-of-war.

Key words: corvette *Ardilla*, sloop-of-war HMS *Musquito*, Spanish Navy, Royal Navy, John Whyte, Rafael Butrón, Benito Prieto.

DURANTE las guerras de las últimas décadas del siglo XVIII y principios del XIX, el marino y editor inglés David Steel publicó, entre otros muchos trabajos, unas listas de la Marina Real británica parecidas a los Estados Generales de la Real Armada nacional, pero que además incluían una larga relación de buques apresados, perdidos o hechos naufragar por las Armadas que tomaban parte en aquellas contiendas.

Estas *Lists of the Royal Navy*, célebres en su tiempo, eran fuente de consulta tanto para oficiales como para curiosos que desearan saber, por ejemplo, los ascensos, mandos o destinos de los oficiales que formaban parte de la rama naval de las fuerzas armadas británicas. Como, por esas fechas, en España nunca se había publicado nada similar a una relación completa de buques apresados e incorporados a nuestra Armada –los nombres de origen de las presas entrañan una dificultad intrínseca–, siempre ha existido un vacío considerable en nuestra historiografía a la hora de documentar los barcos de ese género que sirvieron bajo pabellón nacional. Por este y por otros motivos hace ya algún tiempo realizamos un trabajo, titulado *Presas de la Armada española, 1779-1828*, que recogió con esmero muchos de los buques apresados e incorporados a la Marina entre esas fechas, desde naves de guerra o corsarias a simples mercantes. De una de estas «presas» o embarcaciones apresadas trata nuestro artículo.

Situándonos en el contexto de las guerras de Coalición, en 1793 los británicos apresaron a los franceses una goleta, a la que bautizaron con el nombre de *Musquito* para incorporarla a su Marina Real y que fue dada de baja en 1796. En 1798, la Royal Navy apresó, también a los franceses, una corbeta corsaria a la que se puso por nombre, otra vez, *Musquito*; y, luego de la pérdida de esta a manos de la Armada española (16/09/1798), al año siguiente los británicos volvieron a capturar a los franceses una goleta, a la que denominaron nuevamente *Musquito*. Este embrollo de embarcaciones homónimas incorporadas a la Royal Navy en años inmediatos propició que los documentos relativos a todas ellas se mezclasen en los archivos oficiales, fuente que ha nutrido a la historiografía británica desde mediados del siglo XIX¹. El antes mencionado Mr. Steel, cuyas listas no siempre son una fuente de consulta

(1) VELA Y CUADROS, Rubén E.: *Presas de la Armada española, 1779-1828. Listado de buques de guerra apresados e incorporados a la Real Armada por apresamiento*, edición del autor, 2017, pp. 57-58, con nota en The National Archives (TNA), ADM, 35/1135, error donde se mezclan los papeles de todos los buques nombrados *Musquito*.

fiable, tampoco asignó a la *Musquito* apresada por los españoles tipo o clase alguna de buque.

Como consecuencia de esta omisión, sin haber prestado mucha atención al asunto, «y hasta que alguien diga lo contrario», los libros ingleses que describen las pérdidas navales de aquella nación durante las guerras revolucionarias francesas han venido repitiendo durante más de doscientos años que el buque apresado por los españoles en 1798 era una goleta y no una corbeta. Este error fue corregido en 2017, con todos los documentos de archivos nacionales y extranjeros para ello².

Servicio como corsario francés

En el puerto de Willemstad, de la isla neerlandesa de Curaçao, se hallaba surta la corbeta corsaria francesa *La Petite Magicienne* para alistar tripulantes³. Esta corbeta era un precioso buque de tres mástiles con cofas y aparejo redondo, rapidísimo a la vela y que arqueaba 178 toneladas. Tenía un equipaje de 87 u 88 individuos y montaba 16 cañones del calibre de a 4 libras. La colonia caribeña disponía de ricas plantaciones y era famosa por el contrabando, razón por la que en ella no faltaban marineros de todas las nacionalidades, matices y creencias políticas en busca de aventuras, y que fuese, pues, el lugar perfecto para que armadores y capitanes corsarios dispuestos a enriquecerse a costa de los ricos barcos mercantes que surcaban el Caribe reclutasen marineros. Entre los enrolados a bordo de *La Magicienne* se encontraban, incluso, algunos sujetos procedentes de la fragata británica HMS *Hermione*, entregada a los españoles (septiembre de 1797) tras un amotinamiento de su tripulación en el puerto venezolano de La Guaira.

La corbeta corsaria se hizo a la mar y patrulló por un tiempo las aguas de las Antillas Menores y La Española, pero sus cruceros terminaron repentinamente el 1 de marzo de 1798. Ese día, hallándose sobre aguas de Santo Domingo con una división, el vicealmirante sir Hyde Parker destacó al navío de 74 cañones HMS *Valiant* para reconocer una embarcación sospechosa, a la que minutos después apresaba. La presa, que era la corbeta *La Magicienne*, fue conducida a Môle S.^t Nicolas (Haití), lugar en el que los británicos cooperaban con los rebeldes haitianos para expulsar de allí a los republicanos franceses. Días más tarde, el vicealmirante inglés ordenó incorporar la corbeta a la Marina Real británica con el nombre de *Musquito* –pues ya existía en esta marina una fragata de guerra denominada *Magicienne*–. Verificado esto el 15 de marzo, Parker le mantuvo el porte de 16 cañones y mandó tripularla con 87 individuos, oficiales de marina y guerra incluidos⁴.

(2) El error fue enmendado por vez primera en el trabajo del autor citado en la nota anterior, trabajo que además aportó el historial y origen del buque en ambas marinas.

(3) También denominada *La Magicienne* a secas en otras fuentes primarias.

(4) VELA, *Presas...*, p. 57. Rol de equipaje de la *Musquito* con nota en TNA, ADM 36/12001.

En las categorías de la Royal Navy, el buque pasaba a ser un *ship-sloop*, denominación que empleó Gran Bretaña para referirse a los barcos que nosotros denominábamos «corbetas», a los que diferenciaba claramente de los *brig-sloop*, paquebotes menos finos que los bergantines. No deben ser confundidos estos términos con el de *sloop*, «balandra», o el de *sloop-of-war* –más tarde *corvette*–, que por estos años englobaba solo a las corbetas.

La corbeta o *sloop-of-war* HMS *Musquito*

Reunía esta embarcación unas características constructivas muy particulares, e iba armada *ad hoc* para «picar» al comercio enemigo donde más doliera. Además de tener un arqueo de 178 toneladas, las dimensiones geométricas del casco eran las siguientes, en pies y pulgadas de Burgos⁵:

HMS MUSQUITO

<i>Dimensiones</i>	<i>Artillería</i>	<i>Equipaje</i>
Eslora: 83 pies (23,1 m); Quilla limpia: 70 pies y 8 pulgadas (19,7 m); Manga: 22 pies (6,1 m); Puntal: 9 pies (2,5 m)	16 cañones de a 4 libras, 2 esmeriles	87 individuos

Enarbolado el pabellón carmesí británico, la *Red Ensign*, por quedar asignada a la estación naval de Jamaica, que regía Parker, fue su primer comandante William Sanderson (16 marzo-12 junio 1798). Seguidamente transbordó a la corbeta, para asumir su mando, William Young (13 de junio 1798), pero fue relevado de inmediato por John Whyte (14 junio-16 septiembre 1798). Todos ellos eran tenientes de navío de la Royal Navy, el último de ellos, perteneciente a una distinguida familia inglesa ligada a la tradición militar, cuyo progenitor, llamado igual que él, era por estos años brigadier y comandante general de todo el ejército expedicionario británico en la revolución de Haití⁶.

El servicio de la *Musquito* en la Marina Real británica incluyó bloqueo de puertos, navegaciones en escuadra y cruceros en solitario por el Caribe en busca de naves a las que apresar. Uno de los acontecimientos de más importancia que sucedieron a bordo fue el incidente diplomático con el bergantín

(5) Para el arqueo véase VELA, *Presas...*, p. 57. Para las dimensiones del casco, véase Archivo General de la Nación (México), exp. 051, Marina, caja 0740, Estado de Fuerza y Vida de la corbeta *Ardilla* siendo su comandante Joaquín de la Cueva, 8 de enero 1802. Este oficial mandó la corbeta desde primeros de dicho mes (Archivo General de Marina Álvaro de Bazán [AGMAB], Cuerpo General, leg. 620/306, servicios Joaquín de la Cueva).

(6) John Whyte *the Younger*, capitán de la *Musquito* («Captain Whyte, of the Royal Navy, son of General John Whyte»), casó en 1803 con Jane Mowbray. Vivió en la mansión Walberton House de Sussex, Inglaterra, en la que murió su padre, el citado general.

estadounidense *Unanimity*, al que Whyte, confundiénolo con un corsario francés, obligó a varar sobre la isla de Dewees.

Navegación de Butrón y apresamiento de la corbeta

Con la firma del tratado de San Ildefonso de 1796, España se alió con la república francesa y, en consecuencia, el rey declaró la guerra a Gran Bretaña. Iniciada la contienda, dos años después se aprestaron en Ferrol tres fragatas españolas para realizar una importante comisión. Se llamaban *Esmeralda*, *Santa Clara* y *Medea*, e iban al mando del capitán de fragata don Rafael M.^a Butrón de Mújica y Cortés de Zúñiga. Las dos primeras eran del porte de 34 cañones de a 12 y 6 libras, con numerosos obuses montados, mientras que la última, la mayor, estaba artillada con 40 cañones del calibre de a 18 y 6 libras.

Ante el bloqueo naval con que los británicos castigaban a los puertos de la Península, Butrón recibió orden de escabullirse con las fragatas y dirigirse de manera sucesiva a Tenerife, Puerto Rico, La Habana y Veracruz, para en este último punto cargar plata y regresar a España con los caudales. La elección de la derrota se dejó «a la inteligencia y celo» del propio capitán, atendiendo a los numerosos buques de guerra británicos que, con base en Jamaica, operaban en el Caribe; sin embargo, para la vuelta era de obligado cumplimiento desembarcar los caudales en algún punto de Galicia o Cantabria, según lo exigiesen las circunstancias. Esto no carecía de importancia pues, desde el año anterior, la flota británica mantenía un riguroso bloqueo del departamento de Cádiz, mientras que el de Ferrol quedaba a la suerte de los temporales y de las divisiones enemigas que operaban en las costas de Portugal y Francia.

Aprovechando la debilidad del bloqueo británico, el 6 de julio 1798 zarpó Butrón de Ferrol. El 6 de agosto recaló en el norte de Lanzarote, y tres días después, en Santa Cruz de Tenerife. Aquí encontró dos fragatas de guerra francesas, nombradas *La Vertu* y *Régénérée*, que bajo las órdenes del capitán Charles Magon de Médine habían convoyado a dos de los bajeles mercantes de la Real Compañía de Filipinas⁷. Debido a la presencia de los franceses en aquellas aguas, Butrón divisó algunas fragatas británicas que mantenían su crucero sobre Canarias. Luego de reunirse con Magon, este ofreció sus buques para salir conjuntamente en persecución del enemigo, pero Butrón rehusó al no poder retrasar su comisión. Tras dejar en tierra al general interino del archipiélago, dio la vela de Tenerife el 15 de agosto de 1798, y el 3 de septiembre

(7) Magon defendió con honor a los dos buques españoles de los ataques de dos fragatas británicas (el 24 abril en Los, Guinea, contra la HMS *Pearl*, y el 27 de julio contra la HMS *Brilliant* sobre Tenerife) a lo largo de su travesía. El 14 de enero de 1800, la Compañía de Filipinas quiso reconocer la buena conducta de Magon regalándole un neceser de ébano con un par de pistolines bañados en oro y un sable con piezas de oro montado en un cinturón. LOYER: «Le Contre-Amiral Magon», *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*, 1951, 40-43.



Retrato de un teniente de navío británico, con una corbeta en segundo plano, realizado en el año 1805. Miniatura. Colección privada

arribó a Puerto Rico, donde desembarcó al 3.^{er} batallón del Regimiento de Infantería de África.

A su llegada observó cómo numerosas embarcaciones británicas, haciéndose pasar por estadounidenses, atacaban mercantes puertorriqueños sin ser molestadas. En sus propias palabras, «se disfrazaban» con pabellones falsos, treta que los ingleses llaman *ruse of war* y que era común en la guerra naval. Sabiendo de buena mano que una división de buques enemigos, teniendo noticia de la derrota que podía llevar con sus tres fragatas, estaba cruzando al acecho entre Punta Maisí (Cuba) y Môle de S.^t Nicolas (Haití) con objeto de apresarlas, don Rafael embarcó en la *Esmeralda* prácticos del canal de Bahama para llevar a cabo una derrota inusual. Así, pasó a recalar sobre Punta de Mulás (Banes, Cuba), habiendo navegado entre el estrecho

que separa las islas Inagua (Bahamas)⁸.

Dirigiéndose hacia aquel punto, el 15 de septiembre divisó varias velas, que resultaron ser un convoy británico escoltado por la corbeta HMS *Musquito*. Los británicos no lo pensaron dos veces y se aproximaron a las velas divisadas en el horizonte para reconocerlas. El capitán Whyte no tardó en percibir tres grandes buques que no respondían a sus señales de identificación. Por este motivo dispersó el convoy al que escoltaba e intentó escapar, según apunta en su propio cuaderno de bitácora. Ganado el barlovento por las fragatas tras una larga persecución, a la corbeta le sobrevino una calma, de modo que no pudo hacer otra cosa que esperar a que los españoles se situasen por su costado para rendirse. Fue entonces cuando, sin nada que perder, Whyte viró a tierra a la desesperada y encomendó la derrota a un piloto español de una goleta mercante a la que había capturado, el cual prometió fondear el buque en un lugar cuyo poco calado impidiera que las fragatas se le pudieran aproximar.

Debemos añadir que Butrón conocía a la perfección las cualidades marineras de su *Esmeralda*. Cuando este buque fue construido allá por 1791, él fue su primer comandante, y en los años anteriores había realizado con él varias travesías a Canarias. Así pues, conocedor de que era una de las fragatas más

(8) AGMAB), Expediciones a Indias, sign. 41.023, Butrón a Juan de Lángara, la Habana, 22 septiembre 1798.

rápidas del rey, no iba a permitir que el enemigo escapase. A las 14:00 del día siguiente, con las fragatas a tiro de cañón, los ingleses avistaron la desemboadura al océano de la bahía de Puerto Padre, en la parte norte de Cuba. Enorme en extensión, sondearla requería tiempo, tanto por la profundidad desigual de su lecho como por sus bancos de arena, que podrían hacer varar las fragatas. Tras remontar la barra con precaución, el capitán inglés ordenó zafarrancho de combate y preparó los combustibles para incendiar el buque en caso de necesidad. Metida en las fauces del lobo, la HMS *Musquito* estaba perdida.

Tres horas después, las fragatas remontaron la barra hasta situarse a tiro de pistola de la corbeta. Cuando un bote de la *Esmeralda* se dirigió a ella para reconocerla, la corbeta desarboló el pabellón estadounidense y en su lugar izó el británico, sin abrir fuego, retirándose el bote español. Este regresó a las 18:00 con bandera de tregua, situándose cerca de la *Musquito*. Whyte resolvió enviar a su segundo, el teniente de navío John Forbes, con el bote de la corbeta a parlamentar. Forbes retornó inmediatamente acompañado por un oficial español, quien entregó al inglés una carta en la que se le intimaba a rendirse porque, en otro caso, no se les daría cuartel y serían echados a pique⁹. Los españoles, apremiantes, exigían una respuesta rápida, así que, sin posibilidad alguna de escapar, y ante el riesgo, en palabras del capitán inglés, de ser hechos pedazos («to be cut to pieces»), este se transfirió personalmente a su bote y con bandera de tregua se dirigió a la *Esmeralda* para acordar los términos de la rendición.

Sobre las 19:15, Whyte regresó a la *Musquito* para desarbolar su pabellón y entregarse en los honorables términos pactados, entre ellos la conserva de su cuaderno de bitácora y de los estados del buque, custodiados hoy en Londres¹⁰. Ciertamente, hubiera sido una temeridad presentar el costado a los españoles, máxime cuando entre las tres fragatas sumaban 116 piezas de artillería y 900 individuos de equipaje¹¹.

Don Rafael notificó:

«El 16 [de septiembre] después de 5 o 6 horas de caza rendí a la embocadura del Puerto llamado del Padre, situado en la costa de esta isla, una corbeta de 16 cañones de a 4 de la Marina Real Inglesa, que se abrió en él con bandera Anglo-Americana; cuya Presa la he conducido en mi conserva y la dejo con los documentos correspondientes a la disposición del Exmo. Sr. Comandante General de estas fuerzas marítimas; con la satisfacción de haber librado para en adelante el tráfico de estos puertos de un buque, que, según noticias, ha perjudicado mucho los intereses del público»¹².

(9) Whyte escribió que el oficial español era el 2.º comandante de la *Esmeralda*.

(10) Bitácora de Whyte en National Maritime Museum, Greenwich, (Londres), ADM/L/M/283B. Copia en TNA, ADM 51/1265.

(11) La *Esmeralda*, en que enarbolaba Butrón su insignia, montaba 26 cañones de 12 libras, 8 de 6 libras y 4 obuses de 24, con 315 individuos; la *Medea*, del cargo del capitán de fragata Blas Salcedo y Salcedo, 28 de 18 y 12 de 6, con 375 plazas, y la *Clara*, del cargo del capitán de fragata José G.^a de Quevedo y Chiesa, 26 de 12, 8 de 6 y 4 obuses de 24, con 312 plazas.

(12) *Ibidem*.

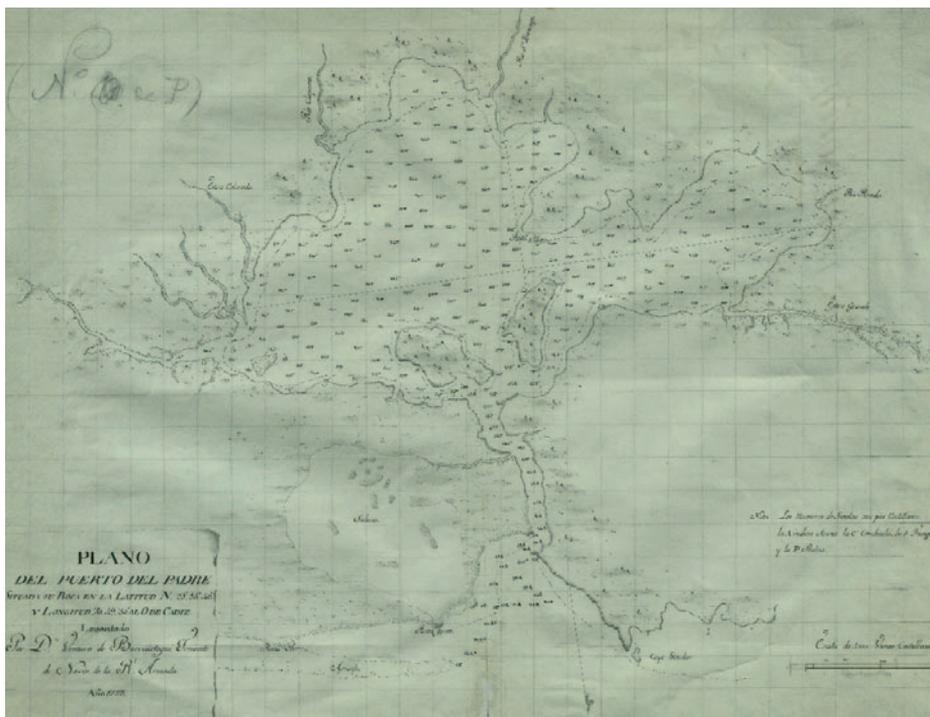


Pintura de José Antonio Rodríguez Cruz *HMS Musquito, apresamiento en el trópico*. Podemos contemplar a la corbeta *Musquito* en aguas de la bahía de Puerto Padre, con su pabellón carmesí rendido bajo el rojigualdo. La pintura define el último transbordo de prisioneros a bordo de la fragata *Esmeralda*, mientras la tripulación de este buque marina la presa y la *Santa Clara* aparece en un segundo plano, a contraluz

El capitán de fragata español no precisa el número de tripulantes de la presa, que conocemos desde luego por su rol de equipaje, conservado en los archivos nacionales de Inglaterra. Aunque su tripulación la conformaban por reglamento 87 individuos, el día de su apresamiento la tripulaban 64 –dos de ellos saltaron por la borda y nadaron a tierra para evitar ser capturados–, merma que era consecuencia de los diferentes transbordos, deserciones y desembarcos por enfermedad que se venían sucediendo en la corbeta desde marzo de 1798. Tampoco llegó a embarcar, como parte de su equipaje, el característico destacamento de marines (o casacas rojas) asignado a los buques de su categoría.

La Ardilla en la Real Armada (1798-1805)

Marinada a La Habana en conserva de las fragatas, Butrón siguió con su división a Veracruz para cargar los caudales. Días después, la corbeta fue incorporada a la Real Armada española con el nombre de *Mosquito* (alias)



Plano de Puerto Padre, levantado por el teniente de navío Ventura de Barcáiztegui en 1793. Cortesía Archivo Museo Naval de Madrid, sign. MN-19-B-8

Ardilla, y quedó asignada a los buques del apostadero¹³. Por entonces, la capital cubana y sus inmediaciones se encontraban bloqueadas por mar, y desde su costa podían divisarse bellos navíos de dos puentes.

El 19 de octubre se notificó al general de Marina del departamento, Juan de Araoz, que una división británica navegaba sobre aquellas costas con la finalidad de apoderarse de la plata que las fragatas debían llevar a España¹⁴. Consecuentemente, al día siguiente, Araoz dispuso que el teniente de fragata Benito Prieto Solares tomase el mando de la *Ardilla* para realizar un servicio vital: burlar el bloqueo, dirigirse a Veracruz y entregar a Butrón los pliegos por los cuales debía suspender el regreso a la Península. Aunque fuertemente armadas, las tres fragatas no eran fuerza suficiente para asegurar el éxito de la misión ante las escuadrillas del vicealmirante Parker, quien enarbolaba su insignia en el navío de tres puentes HMS *Queen*. Los británicos tenían, por estas fechas,

(13) *Ibidem*.

(14) AGN (México), Marina, caja 5943, exp. 034, informe que dio don Juan Bautista Viale a Juan de Araoz.

más de veinte fragatas de 28 a 44 cañones navegando por esas aguas, así como medio centenar de buques menores asignados a sus bases navales caribeñas de Jamaica y las Antillas Menores¹⁵. La situación nada bueno auguraba para Prieto, un joven oficial asturiano que en más de una ocasión se las había visto con los ingleses. Había sido él quien, el 7 de julio anterior, estando la escuadra británica a la vista del castillo del Morro, burló el bloqueo enemigo con una goleta para dar aviso a la división del brigadier Tomás de Ugarte, que de Honduras navegaba a La Habana escoltando un convoy.

Pero don Benito lo volvería a lograr¹⁶.

Aquel 20 de octubre de 1798, la *Ardilla* zarpó con toda diligencia rumbo a Veracruz. Navegó por la sonda de Isla Tortuga proa al sur, hasta situarse en el paralelo de la costa de Tampico, desde cuya intermediación siguió su rumbo zafándose de la caza que intentaron darle cuatro fragatas enemigas, a una de las cuales desarboló el mastelero de velacho¹⁷. El 9 de noviembre, Prieto fondeó en Veracruz, donde encontró felizmente a las fragatas amarradas en puerto, y entregó a Butrón los pliegos para que suspendiera el viaje¹⁸. No obstante, en la ciudad mejicana ya habían sido notificados con anterioridad, por intermedio de una goleta mercante, de la salida de una escuadra británica para bloquear La Habana, de modo que el 28 de octubre anterior Butrón acordó aplazar la salida hasta recibir nuevas noticias¹⁹.

Finalmente, este no daría la vela para España hasta el 28 de marzo 1799, en que lo verificaron sus fragatas conjuntamente con las de igual clase *Juno* y *Anfítrite*, y los navíos *San Ildefonso* y *San Fulgencio*.

Que don Benito lograra burlar a los británicos de nuevo no fue fruto de la suerte. Conocía las costas antillanas al dedillo. Dos años antes había mandado la goleta *Elizabeth*, con la que recorrió los cayos del norte de Cuba, donde puso en fuga a un corsario al que le quitó dos presas e hizo varar a otro; además, marcó y notificó una peligrosa sonda de muy poco fondo en el cabo de San Antonio.

Por otra parte, Butrón arribó a Santoña con los caudales el 6 de julio 1799, cumpliendo así con éxito la misión encomendada. Recibió por ello la aprobación de sus mandos y quedó a la espera de un ascenso. Tristemente, su muerte repentina en Burgos, ocurrida el 29 de septiembre 1800, privaría a la nación de sus servicios²⁰.

(15) Todos los nombres y mandos de sus capitanes, así como sus destinos, figuran en las listas de la Royal Navy hechas por Steel en 1798-1799.

(16) Todos los nombres y mandos de sus capitanes, así como sus destinos, figuran en las listas de la Royal Navy hechas por Steel en 1798-1799.

(17) AGMAB, Expediciones a Indias, sign. 24.018, Juan de Araoz a Miguel-José de Azanza, Habana. 19 octubre 1798; ibídem, Cuerpo General, leg. 620/966, servicios de Benito Prieto Solares.

(18) Ibídem.

(19) AGN (México), expediente 013, Marina, caja 0050, pareceres de la Junta de Guerra.

(20) Archivo Histórico Provincial de Burgos, sec. Protocolos Notariales, prot. 7.8288, Miguel de Palma Valderrama, ff. 41v-42r. Cit. en LÓPEZ GÓMEZ, José Manuel: «Los profesores burgaleses del Real Colegio de Cirugía de Burgos (1799-1824)», *Boletín de la Institución Fernán González*, núm. 210, 1995, 201-224.

ta de guerra británica, a la que consiguió rechazar gracias, en parte, al apoyo que le brindaron las lanchas cañoneras de la plaza²³.

El 1 de noviembre 1801 se le dio el mando del buque al teniente de navío José del Río; pero, habiendo pedido desembarcar, fue reemplazado el 5 de enero 1802 por el teniente de fragata Joaquín de la Cueva. Tres días después salía de Veracruz para La Habana transportando 12 piezas de artillería y 459.000 pesos. El 24 de enero inmediato entraba en la capital cubana haciendo 32 pulgadas de agua por hora²⁴.

Desde finales de 1803, la corbeta sirvió como correo marítimo con base en Puerto Rico, siendo su comandante el teniente de navío Francisco García Mesa. Llevando correspondencia para La Habana en tiempo de paz (enero de 1804), fue atacada sobre el estrecho de la Mona por una fragata de guerra británica de superior porte. En esta ocasión, García no pudo evitar que se llevaran a la *Ardilla* detenida a Port Royal, Jamaica. Por el informe del segundo de la corbeta sabemos que esta no se rindió hasta que, desmantelada, hubo perdido a la mayoría de su tripulación, oficiales incluidos. Como el ataque se produjo en tiempo de paz, los británicos, «temerosos sin duda de este altercado, franquiciaron su composición y permiso para seguir a su destino». Cuando, en Jamaica, el vicealmirante Duckworth comunicó a García que volviese a tomar el mando del buque para regresar a La Habana, este se negó; había informado del suceso al general de Marina de La Habana para que en la Corte supieran del atropello al pabellón nacional, y no iba a retomar el mando hasta obtener una respuesta oficial²⁵. Finalmente, y para evitar una escalada de tensión, García retomó el mando de la *Ardilla* y regresó a La Habana por marzo de 1804, con el pabellón rojigualdo bien alto.

Una vez declarada formalmente la guerra a Gran Bretaña, la corbeta siguió prestando servicio hasta 1805, año a partir del cual ya no navegó más. El astillero de La Habana describía así su deplorable estado por esas fechas: «... de ½ vida, y en el día [12/09/1805] tiene en muy mal estado sus fondos y demás de sus miembros; hace 26 pulgadas de agua en las 24 horas, y se considera de exclusión»²⁶. Recordemos que por estos años, ante la falta de caudal económico, muchas de las embarcaciones de los departamentos de Marina terminaron varadas o fueron echadas a pique por no poder ser puestas en condiciones de navegar. La *Mosquito* fue una de ellas.

(23) AGN (México), Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Correspondencia de Diversas Autoridades (035), vol. 58, 1 de abril 1801, ff. 164-6, 171, 193-8.

(24) AGMAB, Expediciones a Indias, sign. 32.006, Juan Araoz al Príncipe de la Paz, 29/01/1802; ibidem, Cuerpo General, leg. 620/1018, servicios José del Río Cossa (marino natural de Madrid).

(25) Archivo General de Simancas, Secretaría de Estado, Documentos relativos a Inglaterra: 1254-1834, leg. 8303, 18, 20, 21 y 28 febrero 1804. Por lo muy escandaloso e infame del hecho, jamás se escribió de él en los libros de historia ingleses.

(26) VELA, ob. cit., p. 58

Conjeturas sobre las formas del buque

Sustentándonos en argumentos sólidos, creemos que esta corbeta fue botada como otro de los correos marítimos del puerto de Falmouth (Post Office), y que debió de ser apresada por los franceses entre 1797 y principios de 1798. Descrita como «corbetilla» en ciertos documentos contemporáneos, es decir, más pequeña que las clásicas de la época, arqueaba, como ya hemos indicado, las 178 toneladas correspondientes a las correo británicas²⁷. Si al ser apresada montaba 16 pequeños cañones de a 4 libras, consta que bajo pabellón nacional estuvo artillada con 12 cañones de a 4 (o de a 3½) y dos obuses de a 16 libras, calibres irregulares, por lo que se propuso cambiarlos por 14 obuses de a 12.

Un porte muy similar asignaron los estadounidenses a un correo de Falmouth que apresaron allá por 1812²⁸. Entre febrero de 1797 y 1798, los franceses capturaron un total de 10 corbetas correo británicas de Falmouth, de las que siete fueron hechas presa en las Antillas –donde probablemente se vendieron para dedicarlas al curso bajo pabellón tricolor²⁹. Así, todo parece indicar que *La Petite Magicienne* sería en origen una de estas corbetas, y bienaventurado sea el que pueda probar lo contrario. No debe extrañarnos que, a partir de 1803, la *Ardilla* quedase asignada a los correos marítimos de la Armada, pues los buques postales del Estado, operados por la Renta de Correos, habían sido agregados a la marina militar un año antes. En la Real Armada existió por este tiempo la corbeta *Duque de Clarenza*, originariamente un correo de Falmouth del mismo tonelaje apresado por un corsario nacional en septiembre de 1800. Incorporada como buque correo, fue represada meses después, sobre Buenos Aires, por el navío HMS *Jupiter*.

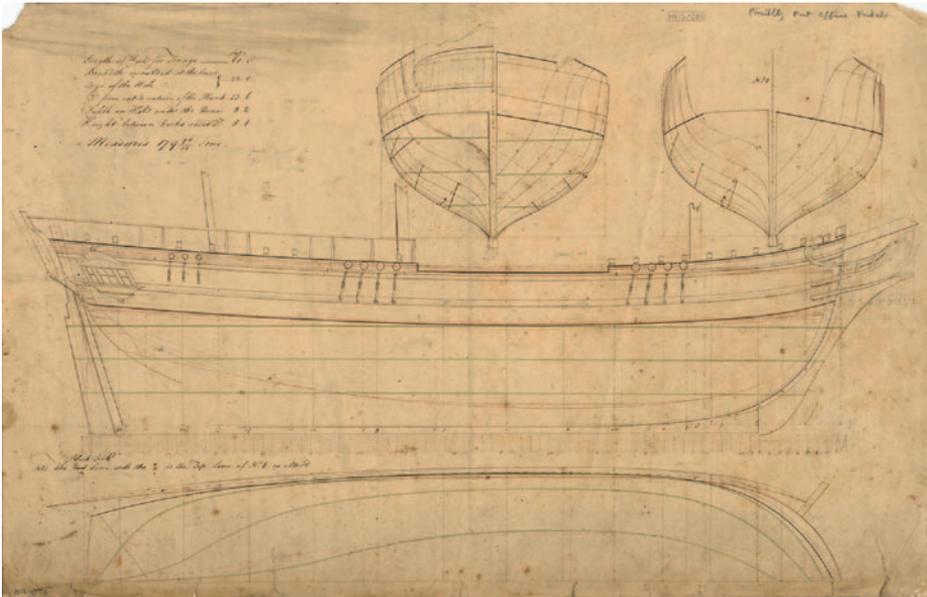
A partir de las dimensiones geométricas del casco de la *Musquito*, descritas en páginas anteriores, podemos hallar sus coeficientes dimensionales y así obtener información interesante acerca de sus aspectos constructivos.

Del coeficiente eslora : quilla (1,17) se deduce un buen cabeceo y resistencia al avance; este contrarresta la característica mercante del buque al tener un lanzamiento largo digno de una corbeta de guerra, pues a menor diferencia entre eslora y quilla, mayor cabeceo, mayor capacidad de carga y menor capacidad de maniobra.

(27) Término «corbetilla» en AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 31, doc. 45, 27/08/1802. Desde el año 1793, los correos marítimos de Falmouth se construyeron casi idénticamente y artillaban igual, de ahí que hasta por lo menos el año 1814 todos tengan el mismo tonelaje de 178 o 179 toneladas *burthen*.

(28) USS *Troup*, antes el correo de Falmouth *Princess Amelia*, artillado bajo pabellón estadounidense con 16 carronadas.

(29) ROBINSON, Howard: *Carrying British Mails overseas*, G. Allen & Unwin, 1964, pp. 311-314. Sus nombres son: *Princess Elizabeth* (apresada el 27 febrero 1797), *Sandwich* (20 marzo), *Swallow* (28 marzo), *Countess of Leicester* (10 diciembre), *Prince Ernest* (2 enero 1798) *Prince Edward* (15 enero) y *Portland* (9 febrero).



Plano de una corbeta correo de Falmouth (1798), del mismo tonelaje que la *Ardilla* y posiblemente idéntica en sus formas. Solo se aprecian portas abiertas en el alcázar. Es también el plano de la corbetilla de S.M. *Duque de Clarenza*. Los correos marítimos de Falmouth, a partir de la última década del siglo XVIII, se construyeron siguiendo un mismo plano. Cortesía del TNA

Del coeficiente manga : puntal (2,44) deducimos una estabilidad transversal aceptable, no muy elevado el valor, de lo que resulta un espacio de carga mediano.

El coeficiente eslora : manga (3,77) muestra un grado de afinamiento notable pues, cuanto mayor sea este valor, mayor será la velocidad; este valor es clave, y en caso de ser excesivo resultaría el bajel de poco aguante a la vela; sin embargo, queda dentro del rango para los buques de su clase; así deducimos también que su estabilidad longitudinal era mejor que la transversal. La relación entre quilla y manga (3,21) está ligada con el coeficiente anterior: cuanto mayor sea esta, en un valor en torno a 3, menor será la capacidad de maniobra y mayor la de ceñir.

No queremos terminar este artículo sin añadir que, de entre los tres capitanes que mandaron las fragatas apresadoras de la HMS *Musquito*, se distinguen los servicios del capitán de la *Clara*, don José García de Quevedo y Chiesa. Justo el año anterior, este marino había sostenido, con la misma fragata, un combate singular contra la británica de superior porte HMS *Oiseau*, que escapó tras un breve combate sobre el Río de la Plata (20/05/1797). Gobernó,

además, el navío *San Leandro* en la batalla de Trafalgar (1805), así como las fuerzas sutiles de la escuadra española en la rendición de la división francesa de Rosily (1808). Gaditano de nacimiento aunque montañés de origen, alcanzó el rango de teniente general de la Armada. Del hermano gemelo de nuestro protagonista Rafael Butrón, don Diego Butrón ¿o de él mismo?, existe un retrato en el Museo Naval de Madrid.