

---

## **El naufragio del HMS *Hindustan* (1804)**

---

Per PABLO DE LA FUENTE\*



\* Doctor en Història.

Fundación Privada Cultural *Les Fortaleses Catalanes* ([pdelafuente@uoc.edu](mailto:pdelafuente@uoc.edu)). Quiero expresar mi más cálida gratitud a la doctora Janet Macdonald. Sin duda alguna, me he beneficiado, lo que agradezco encarecidamente, de los sabios consejos de esta experta en logística naval. También hago extensivo mi más sincero agradecimiento al personal del Public Record Office (Kew, Surrey) y de la Caird Library del National Maritime Museum (Greenwich).

**E**l presente trabajo pretende dar noticia del hundimiento de un navío de guerra británico, el *Hindostan*, en aguas del golfo de Rosas el 2 de abril de 1804. Además del valor arqueológico de las informaciones que este trabajo pretende aportar, sobre todo en relación a la posición del buque en el momento de su hundimiento, otros objetivos se cifran en resaltar el papel de los servicios secretos británicos en el rescate de la nave, un aspecto poco conocido, y la intervención en los hechos de oficiales británicos, especialmente el teniente John Tailour, que tendrán una especial actuación en futuras operaciones navales en el área.

La principal fuente sobre el hundimiento del *Hindostan* son las actas y la documentación anexa del consejo de guerra celebrado a bordo del HMS *Royal Sovereign* el 19 de abril de 1804, en atención a una orden de Lord Horatio Nelson del día anterior. Principalmente, la documentación más jugosa es la extensa declaración del teniente John Tailour y las cartas remitidas por el capitán John Le Gros el 2 y el 3 de abril.<sup>(1)</sup>

El tribunal, formado por una docena altos oficiales de la flota del Mediterráneo, estaba presidido por el contralmirante *of the Blue*, Sir Richard Bickerton, segundo jefe de la flota del Mediterráneo.<sup>(2)</sup> Entre ellos cabe destacar a los capitanes George Murray y Pultney Malcolm, comandantes de los míticos HMS *Victory* y HMS *Royal Sovereign*, ambos buques con un destacadísimo papel durante el año siguiente en Trafalgar, donde enarbolaron las insignias de Nelson y Collingwood. Sin embargo, de entre todos los oficiales, cabe destacar al capitán Benjamin Hallowell, quien años más tarde será el inmediato superior del procesado Tailour en el HMS *Tigre*. Concretamente, en 1809, Hallowell, por expresa orden de Lord Cuthbert Collingwood, liderará una escuadra que servirá

1. Dicha documentación se encuentra archivada en el mismo volumen sin foliar: Public Record Office, Admiralty, registro 1/5365. A partir de este momento, para no ser redundante, se hará explícita mención al documento en concreto.

2. Los empleos de los oficiales generales de la *Royal Navy* se dividen a su vez, por orden de importancia, en azul, rojo y blanco.

de vector a un ataque mediante cañoneras liderado por Tailour contra Rosas, en aquella época en manos de las fuerzas francesas.<sup>(3)</sup>

Cabe decir que el consejo de guerra, a tenor de la documentación creada por la instrucción y el veredicto, fue una mera formalidad, que incluso se desprende de las más que elogiosas palabras de Lord Nelson hacia la oficialidad del *Hindostan*.<sup>(4)</sup>

## AL ENCUENTRO DE NELSON

El HMS *Hindostan*, un navío con un porte de 54 cañones que desplazaba 1249 toneladas, no fue una nave construida por la Royal Navy. Fue un encargo de la East India Company a los astilleros de William Barnard en Deptford. Botado en 1795 con el nombre de *Born*, a finales de ese mismo año será requisado por la armada. Su servicio como buque de combate fue corto, pues a mediados de 1801 fue reconvertido en nave de aprovisionamiento, misión en la cual naufragó.<sup>(5)</sup>

Con la Paz de Amiens (1802), Gran Bretaña debía retornar la isla de Malta a la Orden de San Juan de Jerusalén, aunque el nuevo estallido de la guerra al año siguiente hizo que los británicos se lo replantearan drásticamente.<sup>(6)</sup> El *Hindostan* zarpó de Portsmouth con la misión de transportar el personal y el equipo necesario para volver a poner en funcionamiento los astilleros malteses, y la totalidad de los equipos y herramientas destinados a tal fin se perdieron en el naufragio.<sup>(7)</sup> A fin de reunirse con el grueso de la flota de Nelson que bloqueaba Tolón, la nave zarpó el 20 de marzo de Gibraltar en compañía del *Phoebe* y el transporte nº 85. La noche del 29, una fuerte tramontana desorganizó el convoy e hizo que el buque perdiera todo el trapo principal, con excepción de la vela del trinquete.<sup>(8)</sup> El corrimiento de la carga provocada por el temporal fue la causa

3. DE LA FUENTE, Pablo; PUJOL, Marcel, “Els fets. L’atac al comboi de 1809”, *Roses II, Perola Vi i Presido: tres vaixells enfonsats a l’Empordà durant la Guerra del Francès (1808-1814)*, 19-27, Centre d’Arqueologia Subaquàtica de Catalunya, Girona, 2003.

4. En una biografía del teniente Tailour, su autor cita estas palabras textuales de Lord Nelson sobre el comportamiento de la oficialidad del *Hindostan*: “*If his account be correct (he is now on his trial), he had great merit from the order in which his ship was kept. It must have arisen either from some of the medicine chests breaking, or from wet getting down, which caused things to heat. The preservation of the crew seems little short a miracle. I never read such a journal of exertions in my life*”. Apud John MARSHALL, *Royal Naval Biography or memoirs of the services...*, Londres, Longman, 1929, página 157.

5. Vide WINFIELD, Rif, *The 50-Gun Ship*, [s.l.], Caxton, 2001, páginas 63-66.

6. La razones de Nelson para retener Malta las explica prodigiosamente JAMES, William, *Naval History of Great Britain, from the Declaration...*, Londres, Bentley & Son, 1866 volumen III, especialmente página 235. Sobre este mismo punto vide POCOCK, Tom, *Horatio Nelson*, [s.l.], Brockhampton Press, 1999, páginas 266 y 282-283.

7. Vide MCDUGALL, Philip, “The formative years: Malta Dockyard, 1800-1815”, *The Mariner’s Mirror*, 76 (1990), 205-14, páginas 208 y 209.

8. A ello cabe atenderse según la correspondencia del capitán Le Gros, quien describe el vendaval como “*a violent gale of wind from the nord*”, lo que hizo que “*I lost all the sails which where set except the fore sail*”, aunque cuando se da el fuego, a tenor de la declaración de Tailour (vide infra nota 11), algunas de las velas se habían reparado.

de un incendio a bordo y del posterior naufragio de la nave en aguas del golfo de Rosas.

## NAUFRAGIO Y RESCATE

Las cartas de Le Gros del 3 de abril, al día siguiente de naufragio, son esclarecedoras de la posición de la nave a las 07:00, hora de inicio del fuego: un extracto realizado del desaparecido cuaderno de bitácora apunta una latitud norte de 41° 59', situación que coincide con la marcación de 39 millas este-sudeste respecto del cabo de San Sebastián, dada por el capitán.<sup>(9)</sup>

De los informes de ambos oficiales se infiere que cuando se pitó a zafarrancho, en plena guardia de Tailour, la misión de éste se centró básicamente en la lucha contra el fuego, mientras que Le Gros se ocupó del gobierno de la nave. La decisión de tomar rumbo noroeste no fue, en modo alguno, precipitada: además de acercarse a la costa, aspecto que destaca Tailour en su declaración, a partir de la posición del *Hindustan*, dicha marcación era la enfílación ideal del puerto de Rosas, en donde, tal y como se verá, los ingleses disponían de un agente.<sup>(10)</sup>

El principal problema al que se tuvo que hacer frente fue la localización precisa del fuego, pues el abundante humo que salía por la escotilla de proa impedía llegar hasta él, localizado en el costado de estribor.<sup>(11)</sup> Las fuentes documentales insisten que, con toda probabilidad, fue el corrimiento de la carga de aceite embarcada en Gibraltar lo que hizo que ésta prendiera.<sup>(12)</sup>

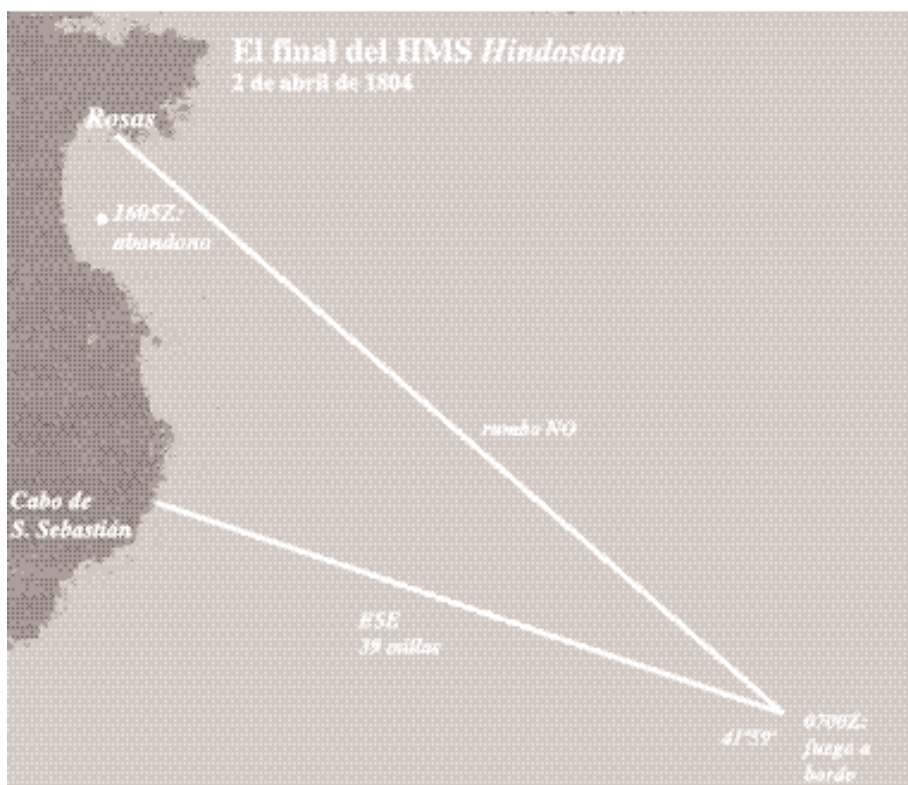
La decisión de internar la nave en aguas jurisdiccionales españolas, a simple vista comportaba un serio riesgo. El Tratado de Subsidijs (1803) suponía de hecho la vuelta de España a una abierta alianza con Francia. Si bien la monarquía de Carlos IV no era beligerante todavía hacia Inglaterra, en modo alguno se puede afirmar que fuese neutral. Es por ello que el capitán Le

9. Nuevamente, la fuente es Le Gros: “yesterday [April 2nd] at seven o'clock in the morning being 13 leagues to East, South East of the Cape St. Sebastian's, a great smoke issuing from fore and main hactways”.

10. Como se ha dicho, es el testimonio de Tailour el que recoge el cambio de rumbo tras iniciarse el fuego: “we were ship to the North West, with the view of nearing the land”. Sin embargo, la decisión fue de Le Gros, pues fue el capitán el que durante el fuego tomó las decisiones relativas a la maniobra. Ello explicaría la razón por la cual Tailour no fue más explícito en este punto, si se tiene en cuenta lo extenso de su declaración.

11. A tenor de la declaración de Tailour, su reacción fue del todo diligente: “I having charge of the morning watch, the ship on the larboard tack under courses top sails double reef[e]d – Jib-mizen and mizen stay sail, about a quarter before seven o'clock whilst walking the quarter deck, heard a cry of fire. On turning sound saw people running up the main hatchway where also a great quantity of smoke, which seem[e]d to me on getting forward to come from the orlop. I called out for the Drummier [sic] and Mr Stuart mate of the watch ordered the former to beat to quarters, the latter to acquaint Captain Le Gros I had done so, that I was going below to know the state of the fire, and to look out whilst I was down”. Otro aspecto sustancial fue la duda que planteó el origen del fuego, ya que Le Gros y Tailour no estaban de acuerdo en un primer momento sobre el costado del cual procedía. Tal y como afirma Tailour “not recovering so fast below as I expected, I went on deck, met Captain Le Gros by the larboard chestree with the Master and gave my opinion that the fire was in the orlop starboard side. But they seem[e]d convinced that it was in the larboard side”.

12. La opinión de Le Gros fue taxativa: “fire originated among the stores in the fore hold, supposed from wet by leaks, the hatches having only been once lifted and that Gibraltar merely to get up light... containing 84 gallons of boiled oil, which were in the hactway”.



Gros consideró que iba a poner su nave en manos del enemigo. Sobre este aspecto, Tailour recuerda en su declaración que, poco antes de entrar en el golfo de Rosas, cuando el cabo de Creus había sido avistado, Le Gros decidió arrojar por la borda todas las señales y sus códigos.<sup>(13)</sup>

Sin embargo, pese a las lógicas prevenciones del capitán del *Hindostan*, el área donde se pretendía internar el navío no era tan hostil como los acuerdos internacionales podían prever. De ello se encargaría un agente británico establecido en Rosas, Edward Gaynor.<sup>(14)</sup>

El seguimiento de las actividades encubiertas de la inteligencia naval británica en la zona se hace algo difícil. Sin embargo, se puede documentar con

13. Tailour es explícito al respecto y recuerda que Le Gros fue influido a este respecto “*fearing the signals might fall into the enemy’s hands*”.

14. En su carta del 3 de abril Le Gros alude concretamente a “*Mr Gayner [sic] (an english gentleman who lives in this neighbourhood) has come to our assistance; and has undertaken the maintenance of the men at the usual allowance and very attentive relating us*”. Nelson ordenó que se reembolsaran los gastos que había tenido Gaynor al hacerse cargo de la tripulación del *Hindostan*, 2.555 libras, e incluso fue premiado con una copa de plata valorada en 100 guineas. Esto queda documentado por la maravillosa compilación epistolar de Sir Nicholas HARRIS NICOLAS, *The Dispatches and Letters of Lord Nelson*, Londres, Henry Colburn 1844-46, volumen V, página 1.513.

suficiencia la existencia de una estrecha relación entre dicha actividad y los circuitos comerciales. Más concretamente, existió una clara simbiosis entre la red logística de la flota mediterránea y los canales de la inteligencia naval.<sup>(15)</sup>

La búsqueda de suministros a fin de satisfacer las necesidades logísticas de la Royal Navy en la zona concretó toda una red, patente cuando el *Hindostan* naufraga. Como ya se ha advertido, el personaje central de todo este entramado es el comerciante inglés Edward Gaynor, el cual estaba establecido en Rosas, una de las actividades principales del cual era el suministro de vino a la flota.<sup>(16)</sup> Sin embargo, esta lucrativa actividad a su vez permitía toda una serie de operaciones encubiertas. No cabe duda que Gaynor era el agente de la inteligencia naval en esta área.

Poco antes del hundimiento del *Hindostan*, Gaynor actuó como apoderado de Thomas Staines, comandante de la corbeta HMS *Cameleon*. Staines había dejado en manos de Gaynor dos embarcaciones genovesas recién capturadas que se hallaban en Rosas.<sup>(17)</sup> Primeramente, otorgó un poder para la conducción al puerto de Barcelona al patrón Rafael Birba, aunque posteriormente se concretó la venta a éste de ambas embarcaciones por el precio de 450 duros de plata. El procedimiento notarial para el registro de la venta es del todo significativo, ya que tanto el poder como, sobre todo, el protocolo de compraventa se hallan en una notaría de Rosas y no en la de la Provincia Marítima, con sede en Palamós.<sup>(18)</sup> Como conclusión cabe señalar que, pese a que las actividades de Gaynor eran abiertamente ilegales, éste recurrió a la realización de un pintoresco protocolo notarial a fin de cubrirse las espaldas mercantilmente. Que un espía recurra a las notarías de una potencia enemiga es una evidencia palmaria de que, precisamente, el contraespionaje español no estaba muy por la tarea de contrarrestar al agente británico. Sin embargo, la trama de Gaynor era más amplia de lo que la documentación local puede detectar, ya que desde julio de 1803 Staines compartía los botines con el capitán Hellyar, del HMS *Niger*.

Gaynor era socio de Wright Clayfied & Co., una firma con substanciosos contratos con la Royal Navy. El negocio era el suministro de víveres, en especial vino y limones de excelente calidad. Que el vino catalán consumido por las dotaciones de la Royal Navy era un auténtico mejunje peleón lo atestigua el hecho que, al llegar la guerra con España a finales de 1804, como substitutivo de éste se optó por la compra de vino barato portugués que se hubo de mezclar con brandy napolitano a fin que recordara la solera del bebedizo catalán. Además, otro de los negocios de Gaynor era la reparación

15. Este esquema de relaciones entre las redes logísticas y de inteligencia ha sido expuesta, entre otros autores, por MAFFEO, Steven, E., *Most Secret and Confidential: Intelligence in the Age of Nelson*, Annapolis, Naval Institute Press, 2000, *passim*.

16. Sobre Gaynor, en los últimos años han aparecido brillantes aportaciones: CRIMMIN, P. K., "Letters and Documents relating to the Service of Nelson's Ships, 1780-1805: a Critical Report", *Historical Research*, 70/171 (1997), 52-69, páginas 56 y 57; y MACDONALD, Janet, *Feeding Nelson's Navy. The True Story of the food at Sea in the Georgian Era*, Londres, Chatham Publishing, 2004, páginas 67-69.

17. Arxiu Comarcal de Figueres, Notaria de Castelló, registro 152, folios 11 y 13.

18. *Confer* Arxiu Històric de Girona, Notaria de la Provincia Marítima de Palamós, registro 38. Ni una sola escritura hace referencia a las actividades de Gaynor.

de barriles. Aun así, no era el único agente inglés en la costa catalana. Daniel Williams, desde Barcelona, se dedicaba a una actividad parecida.

La red de clientelas, corruptelas y complicidades de Gaynor era tal que en setiembre de 1803 se atrevió a pronosticar que en caso de entrada en guerra de España como aliada de Francia, el suministro de vino no sería interrumpido.<sup>(19)</sup> La cosa no fue así, ya que con la entrada de España en guerra el suministro se cortó y Gaynor fue encarcelado.<sup>(20)</sup> Su desacertado pronóstico no es óbice para encajar su creencia en los posteriores acontecimientos. En mayo de 1808, Sir William Hoste, al mando del HMS *Amphion*, atacó a una fragata mercante francesa surta en el puerto de Rosas. La discreta actuación de las defensas costeras españolas motivó la queja de los franceses.<sup>(21)</sup> En este caso también se daba un paralelo al de Tailour. Uno de los oficiales de la dotación del *Amphion*, el teniente Bennett, ya había servido durante 1803 a las órdenes de Staines, con lo cual Hoste, cuando atacó Rosas, tenía un conocimiento fehaciente de la antipatía que se tenía hacia los franceses. La pasada Guerra de la Convención y el duro asedio de Rosas que se dio entre finales de 1794 y principios del año siguiente es evidente que aún estaba vivo en la memoria.<sup>(22)</sup> Este sentimiento antifrancés difícilmente podía ser mellado por una decisión al más alto nivel político. A ello se puede unir el substancioso negocio que movía el canal comercial establecido por Gaynor.

Sin embargo, la progresión del fuego impidió al *Hindustan* llegar a Rosas, por lo que la nave se internó al sur del Golfo. Según el testimonio de Tailour, la nave se comenzó a evacuar a las 16:05, a una distancia de la costa comprendida entre media y tres cuartos de milla entre Ampurias y San Pedro. La oficialidad abandonó la nave a las 17:00 y ésta se hundió cuatro horas más tarde.<sup>(23)</sup> En relación a la zona del hundimiento, una información vital la aporta nuevamente la correspondencia del capitán Le Gros, quien a partir del

19. CRIMMIN, *opere citato*, página 57.

20. A partir de ese momento las noticias sobre este personaje se pierden, aunque recientemente he sabido que está enterrado en la isla de Menorca.

21. DE LA FUENTE, Pablo, "L'atac de Sir William Hoste", *Roses II, Perola V i Presido...*, 14, Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya, Girona, 2003.

22. Detalles sobre este asedio: DE LA FUENTE, Pablo, *Les fortificacions reials del golf de Rosas en l'època moderna*, Figueras, Brau, 1998, páginas 367-372.

23. Concretamente, Tailour declaró que "*she was already on shore about half or between that and three quarters of a mile from the beach, between the Fort of Ampurias and St. Pierre's Church Captain Le Gros looked at his watch and said it was about five minutes past four*". Cabe notar también que para referirse a la iglesia de San Pedro, o en catalán de *Sant Pere*, Tailour comete un pequeño lapsus y la denomina en francés *St. Pierre*, vocablo mucho más próximo a la fonética catalana. Dicha iglesia no es, dadas las referencias espaciales, la parroquial de La Escala que venera a este santo, sino la del pueblo de San Pedro Pescador. La correspondencia del capitán Le Gros adjunta a las actas del consejo de guerra abunda en detalles sobre los últimos momentos del *Hindustan*: "*with assistance of Divine Providence reach[ed] the Bay of Roses, where at 4 o'clock in the afternoon I run the ship on shore and found it necessary to lance the crew immediately in order to save their lives; at 5 o'clock I quited the ship with the First Lieutenant [Tailour] and the Masters in the last boat... and by \_ past nine blew up*". También precisa la zona donde el buque fue abandonado: "*in the Bay of Roses about 3 miles to the NNE of the town of Ampurias La Escala, one half mile off shore... at this time a number of Spanish boats had put off from the town of La Escala and were coming towards us manned our boats and began to land the passengers*".





testimonio de los pescadores de la zona, estima que el *Hindostan* se hallaba hundido a unas trece brazas de profundidad, poco más de una veintena de metros. Igualmente reviste interés el hecho que no se considerara una inmediata operación de rescate de los restos del naufragio.<sup>(24)</sup>

La pericia de la dotación del *Hindostan* redujo a tres el número de muertos habidos en el percance. Los buenos oficios de Gaynor auspiciaron la evacuación de la tripulación y los 259 pasajeros supervivientes.

## COLOFÓN

Este trabajo moriría en su ambición si a este último epígrafe se le hubiera titulado como conclusiones. En este particular asunto es bastante superior la incertidumbre al conocimiento.

Como aportación final, cabe subrayar que este trabajo es un primer ensayo sobre una cuestión que desde el punto de vista de la historia marítima puede abrir muchos frentes de investigación. No cabe duda que dentro de los aspectos navales hay muchos factores a investigar en lo que toca a la logística de la Royal Navy en este área, un aspecto que incluso sobresale con creces de los aspectos meramente navales y que entronca con los circuitos del comercio marítimo. También se ha querido hacer una aproximación a las fuentes archivísticas a fin de aportar indicios que substancien una prospección arqueológica.

24. En estos términos escribió Le Gros: “*Befote the ship blew up she drifted off shore and we have got yet been able to ascertain her situation but some of the fisherman have reported that she is in 13 fathoms water. No executions shall be wanting on my part to find her out, and wether it will be possible to save anything*”.