

HORATIO LORDE NELSON, O HERÓI POLÊMICO, SEGUNDO ALFRED THAYER MAHAN E SIR JOHN KNOX LAUGHTON – Parte IX: Preparação para a Grande Batalha de Trafalgar

FRANCISCO EDUARDO ALVES DE ALMEIDA*
Capitão de Mar e Guerra (Ref²)

Imediatamente, Nelson içou seu pavilhão no navio de linha de 1ª classe HMS *Victory*¹, em Portsmouth, e, no dia 20 de maio, suspendeu para o mar com ordem de bloquear o porto de Toulon e “tomar, afundar, queimar e destruir”² qualquer navio pertencente à França ou a seus nacionais. Enquanto Nelson se dirigia para Toulon, Lorde Cornwallis³ estabeleceu um forte bloqueio em frente a Brest. Ao se

encontrar com ele em seu trânsito para o Mediterrâneo, Nelson recebeu a ordem de deixar a *Victory* com Cornwallis e seguir na Fragata HMS *Amphion* para Gibraltar.

Pouco tempo depois, a *Victory* viria a se agregar novamente a Nelson em frente a Toulon, liberada que foi por Cornwallis. Era comandante desse navio o seu favorito, o Capitão Thomas Hardy, enquanto seu chefe do Estado-Maior foi seu velho

* Graduado em História (Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ), com mestrado e doutorado em História Comparada (UFRJ) e pós-doutorado em Ciência Política pelo Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa. Professor do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval.

1 A HMS *Victory* era um navio de 1ª classe deslocando 2.162 toneladas e com 104 canhões, o mais armado do Mediterrâneo. Apenas dois navios na Marinha Real deslocavam mais que a *Victory*: os HMS *Royal George*, com 2.236 toneladas, e o HMS *Queen Charlotte*, com 2.279 toneladas. A *Victory* continua até hoje flutuando como navio-museu em Portsmouth. A ele Nelson está muito associado. Fonte: *Ibidem*, p. 233.

2 As instruções eram: “*Take, sink, burn or destroy*”. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 180.

3 O Almirante da Esquadra Azul Sir William Cornwallis tinha notável reputação, por sua enorme bravura, tendo se distinguido na Guerra de Independência dos EUA. Foi o comandante do navio de linha HMS *Lion*, que transportou Nelson para a Inglaterra quando ele se encontrava muito doente, depois da operação contra a Nicarágua. Comandou a Esquadra das Índias Orientais. Ver seção 5.1, capítulo 5. Fonte: TRACY, *op. cit.*, p. 98.

companheiro de Copenhagen, o Contra-Almirante George Murray.⁴ Em verdade, Murray, ao ser convidado para ser chefe do Estado-Maior de Nelson, relutou, em princípio, em aceitar essa incumbência, alegando que aconteceriam desavenças entre ele e Nelson em questões de tática e administração e que, por querer manter sua amizade de muitos anos com o almirante que admirava, preferia não aceitar aquela tarefa. Nelson, imediatamente, replicou que não encararia Murray como subordinado e sim como amigo fraterno e que nada mancharia a amizade dos dois. Quando, dois anos depois, Murray teve que se afastar das funções, Nelson recusou designar um substituto, alegando que ninguém poderia substituir o seu amigo como chefe do Estado-Maior. Ou era Murray ou ninguém⁵.

Os outros comandantes conhecidos de Nelson foram os capitães Pulteney Malcolm, do *Kent*; Sir Richard Strachan, do *Donegal*; Richard Goodwin Keats, do *Superb*; Sir John Gore, da *Medusa*; Sir William Parker, da *Amazon*; Sir Courtenay Boyle, do *Seahorse*; e Sir Richard Moubray, do *Active*. Como seu segundo comandante, assumiu o Contra-Almirante George Campbell, que permaneceu com Nelson até solicitar o seu afastamento do Mediterrâneo, em dezembro de 1804, por problemas de saúde.⁶

Os franceses tinham, atracada em Toulon, uma força de nove navios de linha e cinco fragatas, enquanto Nelson possuía

também o mesmo número de navios de linha, nove, no entanto esses vasos de guerra estavam subguarnecidos e com muitos doentes.⁷ Além dessas deficiências, Nelson não recebeu qualquer substituição para suas tripulações e não contou com bases de apoio e nem com estaleiros.⁸

Aos poucos o bloqueio, que tinha o propósito de forçar os franceses a um encontro naval, não foi bem-sucedido em sua finalidade. Nelson procurou, durante esse difícil período, cerca de 18 meses contínuos no mar, manter seus subordinados em boas condições de higiene e aprestamento. Exercícios diários ocorriam intensamente, mantendo-se os tripulantes em constantes atividades. Para se ter uma ideia das condições sanitárias das tripulações, o médico da esquadra, Leonard Gillespie, fez um relatório com alguns dados interessantes, segundo Laughton. Para uma força variando entre 6 mil e 8 mil homens, o número total de mortos durante dois anos (entre 1803 e 1805) foi de 110, e o número de doentes nas enfermarias nos navios variou de 25 a 190 por mil. Vinte anos antes, em uma força de 12 mil homens, 1.570 morreram em um ano, sendo que destes, somente 59 morreram em combate. O número médio de tripulantes nas enfermarias de combate nos navios foi de um em 15 ou 67 por mil⁹. Na *Victory*, por exemplo, de seus 840 tripulantes, apenas um se encontrava baixado à enfermaria¹⁰. Uma grande diferença entre os dois períodos. Gillespie

4 George Murray comandou o HMS *Edgar* na Batalha de Copenhagen. O chefe de Estado-Maior tinha a tarefa de supervisionar a rotina e a conduta da esquadra. Em inglês, essa função recebia o título de Captain of the Fleet. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 185.

5 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 2. *Op. cit.*, p. 237.

6 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial. Op. cit.*, p. 242.

7 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 181.

8 Idem.

9 *Ibidem*, p. 184.

10 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial. Op. cit.*, p. 258.

viria a dizer que “a nobre franqueza, falta de uma vã formalidade e pompa de Lorde Nelson só podem ser igualladas à exemplar e gloriosa carreira naval e à constante e perseverante diligência com a qual comanda a sua esquadra”.

Para Laughton, as causas desses baixos números de doentes foram a preocupação de Nelson com a comida servida aos tripulantes; a permissão de se servir vinho em vez de rum; a oferta de carne fresca, além de vegetais e frutas, sempre que possível; o oferecimento de água adocicada de boa qualidade e a manutenção dos navios em boa forma e ventilados, além de mantidos secos durante todo o período. Nelson incentivou retretas musicais a bordo, além de danças e representações teatrais. Tudo isso constituiu detalhes para Laughton, mas detalhes que contaram muito para quem permaneceu direto no mar por 18 meses.¹¹

Nelson tinha algumas opiniões sobre os caminhos a serem trilhados pela esquadra inimiga de Toulon. Ela poderia seguir para a Sardenha, sair do Mediterrâneo para um ataque às Índias Ocidentais ou mesmo tentar uma junção com a força de Brest. O que ele desejava, no entanto, era combatê-la tão logo deixasse Toulon, sem expor sua força às baterias desse porto nem permitir o regresso da força inimiga a esse ancoradouro, desgastando ainda mais suas já cansadas tripulações da Esquadra do Mediterrâneo¹². Como forma de proteger a família real napolitana, Nelson designou cinco fragatas para patrulharem entre Messina e a entrada no Adriático, enquanto manteve um navio de linha estacionado na Baía de Nápoles, pronto

para retirar a família de Ferdinando da cidade e dirigir-se rapidamente para a Sicília¹³. Nelson tinha como primeiro objetivo manter a força francesa bloqueada e, se esta saísse ao mar, “aniquilá-la. Isso manteria as Duas Sicílias livres de qualquer ataque vindo do mar”, segundo suas palavras¹⁴.

Foi comum, no verão de 1804, o comandante francês em Toulon, Almirante Latouche Tréville, destacar um grupo de navios para deixar o porto e seguir até determinada distância, retornando em seguida para a segurança de Toulon. Em uma dessas saídas fortuitas, com cinco navios de linha, três fragatas e diversos brigues, os franceses se viram diante de um pequeno esquadrão britânico sob o comando do Almirante Campbell, com apenas dois navios de linha (os HMS *Canopus*, de 80 canhões, e *Donegal*, de 74 canhões) e uma fragata, a HMS *Amazon*. Nelson se encontrava mais afastado com a maior parte de seus navios, e imediatamente deu-se uma perseguição a Campbell, que se viu em inferioridade e prestes a ser destruído por força infinitamente maior. Aos poucos, Campbell se aproximou de Nelson, o que provocou o recuo dessa força francesa de volta a Toulon¹⁵.

Nelson guardou uma má impressão de Latouch Tréville, um velho conhecido da Guerra de Independência dos Estados Unidos da América (EUA). Naquela ocasião, ele comandou a Fragata *Hermione* e dissera que varreria as costas em torno de Boston de navios britânicos. Sua fanfarrice acabou quando se viu derrotado pela Fragata HMS *Iris*, sendo obrigado a evadir-se daquelas águas. Foi, também,

11 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 185.

12 *Ibidem*, p. 187.

13 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 2. *Op.cit.*, p. 192.

14 *Ibidem*, p. 196.

15 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 188.



Imagem 1 – Almirante Latouche Tréville

o comandante local que derrotara Nelson em seu ataque frustrado contra Boulogne, dois anos antes. Segundo Laughton, Latouche Tréville era um oficial capaz e um dos poucos da velha guarda que permaneceu servindo à República. Um *gentleman* por nascimento que pareceu, segundo ele, aprender os maus modos descorteses dos métodos napoleônicos.

O que veio a enfurecer Nelson ainda mais foi uma reportagem publicada no jornal francês *Moniteur* de 15 de junho de 1804, na qual Latouche Tréville descreveu uma dessas saídas e disse que, naquela ocasião, o almirante inglês havia “fugido covardemente”. Isso Nelson considerou como uma afronta. Em verdade, Latouche Tréville saíra com oito navios de linha e seis fragatas, encontrando Nelson com apenas cinco navios de linha e, conforme

seu espírito combativo, preparou-se para a luta. Ao perceber que Nelson estava se preparando para combatê-lo, Latouche Tréville recuou para Toulon sob a proteção de suas baterias. Nelson não quis expor seus navios ao fogo desses canhões e permaneceu fora de alcance, aguardando nova saída de Latouche Tréville. Assim, aquela reportagem foi uma afronta a Nelson. Para ele, Latouche era um mentiroso e precisava ser derrotado logo. Entretanto Latouche Tréville veio a falecer em 18 de agosto, para desgosto de Nelson, que queria derrotá-lo. Disse Nelson na ocasião: “Ele [Latouche Tréville] se foi e com ele todas as suas mentiras”¹⁶ e “ele [Latouche] é um covarde, um mentiroso e um patife”¹⁷. O substituto de Latouche foi o Vice-Almirante Villeneuve, um velho marinheiro que servira com Suffren¹⁸, o mesmo que sobreviveu ao Nilo no *Guillaume Tell*, comandando a retaguarda de Bruieys.

O grande temor na Inglaterra continuava sendo a possibilidade de uma invasão de Napoleão, no entanto St. Vincent, ainda primeiro lorde do Almirantado, havia afirmado: “Não quero dizer que os franceses não venham; eu só posso assegurar que eles não virão pelo mar”¹⁹. Para evitar qualquer contratempo, o Almirantado determinou o estabelecimento de diversos bloqueios aos portos franceses e espanhóis, com o propósito de impedir a saída de qualquer força inimiga para o mar. Assim, Lorde Keith permaneceu

16 *Ibidem*, p. 190.

17 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 2. *Op. cit.*, p. 219. Foram palavras fortes utilizadas por Nelson para se referir a Latouche. No original, as palavras foram “*poltroon*”, “*liar*” e “*miscreant*”.

18 Pierre Suffren de Saint-Tropez nasceu em 1729 e morreu em 1788. Foi um grande almirante francês que combateu os britânicos com muito sucesso na Guerra de Independência dos EUA comandando a fragata *Fantasque* e no comando de uma força naval nas Índias Orientais, quando enfrentou o almirante britânico Hugues. Até os dias atuais, é considerado um herói pela Marinha francesa. Fonte: WILSON; CALLO, *op. cit.*, p. 300.

19 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial*. *Op. cit.*, p. 250.

no Canal Inglês, Cornwallis em frente a Brest, Collingwood em frente a Rochefort, Pellew em frente a Ferrol e Nelson em frente a Toulon²⁰.

Mahan comentou sobre a capacidade que Nelson tinha de manter a moral dos marinheiros britânicos no mar, apesar de todas as vicissitudes, do mau tempo constante no Golfo de Lion e das dificuldades logísticas por que passava a sua esquadra, já havia 22 meses no mar direto, sem atracar ou fundear em um porto. Disse Mahan:

Por cumprir sua missão com navios em tais condições [más] em uma região onde ventos e mares eram de excepcional violência e abastecimentos de comida e água difíceis de obter em razão de estar cercado em todas as direções ou por nações hostis ou sob a influência predominante de Bonaparte, esses fatos fizeram do comando de Nelson durante esse período um triunfo de administração naval e previsão.²¹

Mahan também fez questão de comentar a rotina de Nelson durante aquele longo período no mar. Ele recorreu a dois testemunhos de personagens que conviveram com o herói britânico naquela ocasião. O primeiro, o Doutor Gillespie, um dos médicos da esquadra; e o segundo, o Doutor William Beatty, médico da *Victory* que socorreu Nelson durante a Batalha de Trafalgar, quando ele veio a falecer. Vale a pena reproduzir a visão de Beatty sobre a rotina de Nelson durante aqueles meses de bloqueio a Toulon. Disse Beatty o seguinte sobre Nelson:

Sua Excelência praticava uma grande quantidade de exercícios, geralmen-

te caminhando no convés seis ou sete horas no dia. Ele sempre se levantava cedo, a maioria das vezes pouco depois do nascer do sol. Tomava café no verão em torno de 6 horas da manhã e 7 no inverno. Se não estivesse ocupado em ler ou escrever despachos ou examinando detalhes concernentes a seu comando, ele andava no convés a maior parte da manhã; dirigia-se para sua câmara ocasionalmente para escrever incidentes ou reflexões que ocorreram no dia e que poderiam ser úteis para a Marinha de seu país. Jantava geralmente em torno de duas e meia da tarde. Em sua mesa, existiam frequentemente mais de oito ou nove pessoas, consistindo de diferentes oficiais do navio, e, quando o tempo e o serviço permitiam, ele frequentemente tinha muitos almirantes e capitães para jantar com ele; estes eram convidados por sinais, havendo rotação de antiguidade, fato observado por Sua Excelência. No jantar, ele era afável, atencioso com todos. Comia frugalmente fígado e asa de galinha e um pequeno prato de macarrão, que normalmente compunham sua refeição, com a qual ocasionalmente era servida uma taça de champanhe. Ele nunca excedia quatro copos de vinho depois do jantar e raramente bebia três, e mesmo estes eram diluídos com Bristol ou água comum... Possuía uma bela atividade mental impedindo que tivesse um repouso normal, frequentemente aproveitando mais de duas horas de sono ininterrupto e, em diversas ocasiões, ele não deixava o convés... Vestindo somente uma pequena e fina capa..., raramente usava botas e estava, conseqüentemente, suscetível a ter os

²⁰ *Ibidem*, p. 248.

²¹ MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 2. *Op. cit.*, p. 197.

pés molhados. Quando isso ocorria, ele se dirigia para o seu camarote, retirava os sapatos e andava no tapete de meias para secar seus pés... A única dor corporal que Sua Excelência sentiu em consequência de seus muitos ferimentos era uma pequena afecção reumática no coto de seu braço amputado, quando ocorria uma rápida variação no tempo, que é experimentada por aqueles que tiveram a desgraça de perder um membro depois da meia idade... Sua Excelência perdeu uma vista por contusão recebida em Calvi na Córsega. A visão do outro olho, da mesma forma, estava consideravelmente prejudicada: assim, ele sempre usava uma cobertura verde na sua testa para defender-se dos efeitos da luz intensa; no entanto, como ele tinha o hábito de olhar através da luneta enquanto no convés, não há dúvida de que, se tivesse vivido mais alguns anos e continuado embarcado, ele perderia sua visão totalmente.²²

Admirador de Nelson, Mahan fez questão de comentar as preferências e atitudes do herói britânico naqueles tempos difíceis, quando exerceu o bloqueio contra Toulon. A transcrição dos longos comentários de Beatty sobre Nelson naquele período parece se coadunar com essa postura de admiração. Segundo Mahan, Nelson tinha o reverendo Scott como secretário que tudo lia para ele. Jornais, tanto do Reino Unido como do continente, trazidos por fragatas, brigues e chalupas que compunham sua esquadra, eram lidos

por Scott, que dominava diversas línguas estrangeiras, em especial o francês, o espanhol e o italiano. Tornou-se, então, uma tarefa diária de Scott ler para o Almirante as notícias provenientes da Europa e, assim, acompanhar o desenrolar político da contenda²³. Quando Nelson morreu, em Trafalgar, Scott afirmou, com pesar, o seguinte: “Colocando de lado o seu heroísmo, quando penso o quão afetuoso e fascinante era aquele pequeno homem, quão digna e pura era a sua mente, quão gentil e condescendente eram suas maneiras, torno-me estúpido com pesar por aquilo que perdi”²⁴. Outro comandante de fragata que privou intimamente do convívio com Nelson foi o Capitão James Hillyar, que, em seu diário, escreveu: “Se extrema gentileza e atenção poderiam me fazer feliz, tive nesse dia essa experiência vinda de nosso reverenciado e bom comandante em chefe. Como posso retribuir sua gentileza?”²⁵. Mahan fez questão de transcrever esses trechos das memórias de Scott e de Hillyar, como uma forma de comprovar o quão querido e reverenciado foi Nelson por aqueles que o cercavam.

Nelson tampouco esqueceu, naquele período, seus antigos comandantes e mentores, dentre os quais se destacou Sir Peter Parker. Quando soube que Sir Peter tinha um neto como mestre e comandante, imediatamente mandou promovê-lo a capitão. Em carta a Sir Peter, disse Nelson o seguinte: “Essa é a única oportunidade que me é oferecida de mostrar que meus sentimentos de gratidão são tão calorosos e reais quanto foram quando o senhor me

22 BEATTY, William. *Authentic Narrative of the death of Lord Nelson with circumstances preceding, attending and subsequent to that event: the professional report*. London: T. Davison, White Friars for T. Cadell and W. Davies in the Strand, 1807, p. 23. Este trecho foi reproduzido por Mahan na íntegra em *The Life of Nelson*, v. 2, p. 227.

23 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 2. *Op. cit.*, p. 235.

24 *Ibidem*, p. 238.

25 *Ibidem*, p. 239.

tomou pela mão: devo todas as honras ao senhor e estou orgulhoso de reconhecê-las a todos no mundo”²⁶. Mahan, ao escolher essa carta de Nelson, quis demonstrar que o seu herói reconhecia a influência de Sir Peter na sua carreira e, o mais importante, a sua eterna gratidão.

Um dos pontos mais importantes de abastecimento da esquadra de Nelson passou a ser a Sardenha, em especial as Ilhas de Madalena, ao norte da ilha, com ótima posição central. Nessas ilhas, Nelson podia obter madeira e água, sendo o local um perfeito fundeadouro com duas entradas²⁷. Ele indicava individualmente os navios de sua esquadra para se reabastecerem e encontrarem um pequeno refúgio para descanso de suas árduas tarefas de bloqueio de Toulon. A perda da Sardenha significaria a perda da esquadra francesa. Por incrível que possa ser, Napoleão não atacou a ilha para impedir o abastecimento de seus inimigos²⁸.

Em janeiro de 1804, Emma deu à luz a segunda filha de Nelson, no entanto a recém-nascida teve poucos dias de vida. Aquele período foi muito estressante para Nelson, pois além de estar sempre mareado, em razão da violência do mar próximo a Toulon, ele encontrava-se sempre constipado e adoentado. Continuavam a chegar notícias desencontradas da saída

da esquadra inimiga de Toulon, o que levou Nelson a declarar: “Só posso ficar doente depois que a esquadra francesa for derrotada”²⁹.

Desde que deixara Malta, em junho de 1803, até julho de 1805, quando fundeou em Gibraltar, Nelson jamais deixou a *Victory*. Em carta para Emma, ele disse: “Não tenho nenhum pensamento, exceto em você e na esquadra francesa... Todos os meus pensamentos, planos e trabalho se dirigem a esses dois objetos. Não ria em lhe colocar junto com a força francesa, mas você não pode ser separada.”³⁰

Em outra carta para Emma, disse: “Seu Nelson foi chamado, na maneira mais honrável, para defender o seu país. Nosso afastamento é igualmente penoso, mas, se eu tivesse ficado em casa ou negligenciado meu dever

em outro lugar, não teria minha Emma se envergonhado de mim?”³¹. Foram cartas escolhidas por Mahan para demonstrar que o objetivo central de Nelson era destruir a esquadra inimiga e que essa determinação deveria ser compreendida por Emma como um dever maior do que a companhia de seu grande amor. Como sempre, Mahan procurou enaltecer as virtudes guerreiras de seu herói. Ao mesmo tempo em que assim procedia, ele apontou um trecho escrito pelo historiador francês Louis Adolphe Thiers, que teria transcrito

**Só posso ficar doente
depois que a esquadra
francesa for derrotada**
Almirante Nelson

26 *Ibidem*, p. 240.

27 *Ibidem*, p. 201.

28 *Ibidem*, p. 203.

29 *Ibidem*, p. 210.

30 *Ibidem*, p. 222.

31 *Ibidem*, p. 223. Nessa passagem, a frase utilizada por Nelson foi “*Emma have blushed for me?*”, sendo *blushed* traduzido como “envergonhado”, pois *blush*, em inglês, significa “ruborizado” ou “corado”. O sentido pretendido por Nelson foi “corado por vergonha”.

uma afirmação de que Napoleão se encontrava muito insatisfeito com o desempenho de seus almirantes. Disse Napoleão o seguinte, segundo Thiers:

O que pode ser feito com almirantes que permitem que seus espíritos naufraguem e determinem que seus navios voltem rapidamente para seus portos nas primeiras avarias que recebem? Mas o grande mal de nossa marinha é que os homens que a comandam estão desacostumados com os riscos do comando.³²

Em 12 de maio de 1804, seu amigo Lorde St. Vincent foi substituído, como primeiro lorde do Almirantado, por Lorde Melville, enquanto Nelson foi promovido a vice-almirante da Esquadra Branca, posto no qual morreria, em outubro do ano seguinte.

Um dos pontos sempre discutidos por Nelson era a necessidade de obter mais fragatas para sua esquadra. Esses navios, por sua flexibilidade e velocidade, mantinham comunicações entre os esquadrões e a esquadra do Almirante, além de garantirem vigilância em frente aos portos inimigos, transportarem correspondência entre os navios e terra e comboiarem navios mercantes britânicos que transitavam no Mediterrâneo. Dizia continuamente: “Escrevi para o Almirantado pedindo mais fragatas até cansar...estou aflito³³ por mais fragatas”.³⁴

O tempo passava, e a esquadra de Nelson continuava em sua função de blo-

queio, aguardando a saída de Villeneuve sem as fragatas solicitadas. Diria o herói britânico: “Quando não tenho ordens e ocorrências inesperadas ocorrem, eu agirei e pensarei o que a honra e glória de meu rei e país demandarem”³⁵. Em breve Nelson teria a oportunidade de cumprir o que afirmou. Villeneuve se faria ao mar. Nelson encontraria o seu destino.



Imagem 2 – Vice-Almirante Pierre Charles Villeneuve

Em 9 de março de 1805, Nelson escreveu uma carta para Emma, na qual apontava algumas frustrações com aquela indefinição quanto à saída da força inimiga de Toulon. Ao mesmo tempo, encontrava-se aborrecido com o afundamento de um de seus navios, o *Brigue HMS Raven*, que havia soçobrado perto de Cádiz, transportando uma mala postal. Seu comandante era o mestre Layman, um

32 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 2. *Op. cit.*, p. 276. Percebe-se, por esta passagem, que Mahan não apontou a obra de Thiers nem a página a ela referenciada. Apesar dessa deficiência metodológica, nota-se a frustração de Napoleão com seus almirantes, fato captado em toda a sua intensidade por Thiers e pelo próprio Mahan.

33 Nelson utilizou a palavra “*distressed*”, que foi traduzida para aflito, denotando seu desconforto com a falta daquele tipo de navio em número suficiente para conduzir as tarefas a ele atribuídas pelo Almirantado.

34 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 2. *Op. cit.*, p. 243.

35 *Ibidem*, p. 258.

protegido de Nelson e muito estimado por ele. Disse Nelson para Emma o seguinte:

Asseguro a você, minha queridíssima Emma, que nada pode ser mais miserável ou infeliz que o seu pobre Nelson... Você perceberá meu desapontamento! Desde 2 de novembro não tenho recebido notícias da Inglaterra. Capitão Layman disse estar certo de que as cartas afundaram, nunca virão à superfície novamente, mas, em razão de não terem sido jogadas pela borda até o navio se chocar com a rocha, tenho receio de que elas possam cair nas mãos dos Dons [espanhóis]... Que tempo! Não imaginaria possível estar ausente tanto tempo, não tão bem e desconfortável em muitos aspectos. Entretanto quando imagino que a força francesa não se faça ao mar neste verão, eu certamente irei para a querida Inglaterra e mil vezes mais à querida Merton. Possam os céus abençoar você, minha Emma!... Capitão Layman está sob julgamento agora. Espero que saia limpo com honra. Temo que ele tenha tido grande confiança em seu próprio julgamento e que se tenha colocado nessa enrascada; mas era impossível que qualquer pessoa que tenha passado por isso tenha se esforçado mais, quando em situação difícil e demandante.³⁶

Não satisfeito, Nelson enviou uma carta para o primeiro lorde do Almirantado, Lorde Melville, no dia seguinte, 10 de março, solicitando que ele protegesse aquele oficial durante o julgamento de

sua Corte Marcial. Vale a pena mencionar suas palavras, que indicavam uma consideração especial por um oficial que lhe era caro e que ele respeitava e admirava. Disse Nelson o seguinte para Lorde Melville:

Capitão Layman serviu comigo em três navios, e estou bem consciente de sua bravura, zelo, julgamento e atividade; não que eu não sinta a perda do *Raven* comparada com o valor dos serviços do Capitão Layman, pois são perdas nacionais. V.Exa, meu caro Lorde, perdoe-me pelo calor com o qual me expresse a respeito do Capitão Layman; mas ele se encontra na adversidade e por isso tem minha atenção e respeito. Se eu fosse censurado toda a vez que coloquei meu navio ou forças sob o meu comando em perigo, eu deveria estar fora da Marinha há muito tempo e nunca na Câmara dos Lordes. Sou, meu caro Lorde, o seu mais fiel e obediente subordinado. Nelson e Bronte.³⁷

No dia 4 de abril de 1805, a Fragata HMS *Phoebe* trouxe a notícia de que Villeneuve havia suspendido de Toulon. Inicialmente, Nelson imaginou que o inimigo iria para o Egito, no entanto mudou de opinião, acreditando que o rumo oeste seria o mais provável, de modo a se juntar aos espanhóis em guerra com o Reino Unido. Saiu, então, em perseguição, no entanto encontrou ventos contrários que o fizeram perder tempo.

Em 8 de abril, foi identificada a esquadra francesa passando por Gibraltar e agregando os navios espanhóis provenientes

36 Carta de Horatio Lorde Nelson para Emma Hamilton, escrita a bordo da HMS *Victory*, em 9 de março de 1805. Fonte: MACDONALD, *op. cit.*, Carta LVIII.

37 Carta de Horatio Lorde Nelson para Lorde Melville, escrita da HMS *Victory*, em 10 de março de 1805. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *Nelson's Letters and Despatches*. *Op. cit.*, p. 390. Esse empenho de Nelson em defender um subordinado que ele admirava foi logo percebido por Mahan, que transcreveu parte da carta em seu livro, como forma de demonstrar as qualidades de liderança que seu herói possuía.

tes de Cádiz, com um total de 18 navios de linha. Somente a 6 de maio Nelson alcançou essa passagem e a 9 fundeou na Baía de Lagos, em Portugal, para recolher provisões a fim de continuar a perseguição. Esperava que o Contra-Almirante Sir John Orde, que se encontrava com seu esquadrão próximo a Cádiz, lhe informasse a direção que a força inimiga havia tomado, no entanto Orde falhou nessa missão e não pôde indicar a rota de Villeneuve, o que deixou Nelson aborrecido.

Na Baía de Lagos, Nelson encontrou seu dileto amigo Capitão Campbell, da Armada portuguesa, que o convenceu que Villeneuve estava se dirigindo à Jamaica para atacá-la. Sem perder um instante sequer, Nelson suspendeu de Portugal em direção às Índias Ocidentais. Nesse ponto, Laughton procurou defender Nelson da alegação de que ele teria sido atraído para a Jamaica e aberto o caminho para a esquadra francesa de Brest se concentrar no Canal da Mancha e transportar o exército de Napoleão estabelecido em Boulogne para a propalada invasão da Inglaterra, e que isso não ocorreu em razão da própria inépcia dos almirantes franceses. Era verdade, diz Laughton, que Napoleão planejou concentrar as esquadras francesas de Brest, Rochefort e Toulon na Martinica e retornar com cerca de 50 navios de linha, uma força formidável³⁸, e adentrar a Mancha para dominar aquela passagem e transportar o exército em Boulogne. Seu grande objetivo era a invasão da Inglaterra, e só dominando os mares em torno da ilha durante alguns dias permitiria o

desembarque dos seus 150 mil homens estacionados em torno de Boulogne.³⁹ Entretanto os fatos não ocorreram como planejado pelo grande corso.

O Almirante Missiessy, em Rochefort, suspendeu efetivamente para a Martinica para o encontro; no entanto, ao lá chegar, aguardou os planejados 45 dias e, não encontrando Villeneuve, retornou celementemente a Rochefort. O Almirante Ganteaume, em Brest, em razão do bloqueio efetuado pelos almirantes Cornwallis e Gardner, não se aventurou fora do porto. A missão atribuída por Napoleão às três forças navais francesas era, no caminho para Martinica, capturar o maior número possível de navios mercantes britânicos e induzir Nelson e outros almirantes britânicos a seguirem para as Índias Ocidentais, por meio de um despistamento, que não se tornou efetivo⁴⁰. A perseguição de Nelson a Villeneuve não era o planejado e assim não se pôde afirmar que ele tenha sido enganado, afirmou Laughton.

Mahan, por sua vez, sempre ávido a defender seu herói, apontou que era verdade Nelson não ter encontrado a esquadra de Villeneuve; no entanto, com sua perseguição à força francesa pelo Atlântico, ele evitou que Villeneuve fizesse maior mal aos interesses britânicos nas Índias Ocidentais e, assim, salvou essa região para seu país, ao mesmo tempo em que “retornou em tempo para proteger a Grã-Bretanha e a Irlanda de invasão”⁴¹. Seu princípio, segundo Mahan, era tão-somente a destruição da força inimiga, e nada o distrairia desse objetivo.

38 Os números eram: em Brest, 20 navios de linha; Toulon, dez navios de linha; Rochefort, cinco navios de linha; e mais os 15 navios de linha espanhóis localizados em Ferrol e Cádiz. Fonte: MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 2. *Op. cit.*, p. 269.

39 *Ibidem*, p. 268.

40 LAUGHTON, John Knox. *Nelson*. *Op. cit.*, p. 199.

41 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 2. *Op. cit.*, p. 271 e 301. Em verdade, Villeneuve ainda conseguiu apresar 14 navios mercantes britânicos, o que foi muito menor do que o imaginado por ele.

Villeneuve chegou a Martinica, não encontrou Missiessy e, ao saber, no dia 8 de junho, que Nelson o perseguiu com 14 navios de linha, resolveu retornar para Ferrol. Em verdade, Nelson chegara a Barbados em 4 de junho, em uma surpreendente e rápida travessia, apesar de contar com a HMS *Superb* em más condições de navegabilidade⁴², recuperando cerca de 12 dias em relação a Villeneuve⁴³. Em Barbados, agregaram-se a sua força dois navios de linha, o HMS *Northumberland* e o *Spartiate*, sob o comando do Contra-Almirante Sir Alexander Cochrane⁴⁴. Com cerca de 14 navios, Nelson começou a procura por Villeneuve nas Antilhas.

Inicialmente, Nelson foi informado que os franceses estavam em Trinidad e para lá seguiu. Nada encontrou, para sua frustração. Dali seguiu para Martinica, onde esperava encontrar Villeneuve e, assim, forçar uma batalha decisiva. Tampouco encontrou a força inimiga nessa localidade. No dia 12 de junho, tomou conhecimento de que Villeneuve estava voltando para a Europa, seguindo na direção norte⁴⁵. Prevendo que os franceses imaginassem que ele permaneceria nas Antilhas por um mês, protegendo a Jamaica, Nelson, apesar de exausto com a travessia e a procura pelo inimigo, resolveu voltar imediatamente à Europa em perseguição a Villeneuve. Para Mahan,

Nelson, com sua convicção de que Villeneuve deveria ser derrotado custasse o que custasse, “exaltou o gênio acima do talento e imbuída fê com um poder racional”⁴⁶. Para o historiador norte-americano, Nelson era um homem de fê e também um trabalhador⁴⁷. Por sua vez, segundo Laughton, Napoleão não tinha a mente voltada para as lides navais e não compreendia os designios de um homem como Nelson⁴⁸. Dessa forma, não entendia a sua determinação.

Em seu retorno, Nelson acreditava que os franceses voltariam para Toulon e depois poderiam atacar o Egito. Assim, aproou seus navios em direção a Gibraltar, onde teria informações da passagem de Villeneuve. Em 18 de julho, agregou a força de Collingwood próximo a Cádiz, imaginando ainda que Villeneuve desejava atacar o Egito. Laughton afirmou que muitos críticos de Nelson apontaram como falha sua insistência com o ataque ao Egito e que Collingwood, não tão inflamado e mais sagaz do que Nelson, acreditou que os franceses desejavam seguir inicialmente para Ferrol e de lá prosseguir para a Irlanda, de modo a distrair e dividir as forças britânicas. Em realidade, Nelson sugeriu a Collingwood que Ferrol poderia ser um objetivo e que dificilmente Villeneuve seguiria para a Irlanda. Assim, em verdade, Collingwood estava equivocado

42 Nelson, em deferência a seu dileto amigo Capitão Keats, do HMS *Superb*, de 74 canhões, fez questão de agregar esse navio de linha a sua esquadra, apesar das péssimas condições estruturais desse vaso de guerra. Por sua baixa velocidade de cruzeiro, sua força regulou a velocidade de avanço pela velocidade da *Superb*. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial. Op. cit.*, p. 273.

43 Nelson suspendeu do Cabo São Vicente em 11 de maio e chegou em Barbados em 4 de junho, em 24 dias. Sua velocidade média de trânsito variou entre 5 e 6 nós, chegando, em algumas situações, a desenvolver 9 nós. Fonte: *Ibidem*, p. 272.

44 Sir Alexander Cochrane era tio de Lorde Thomas Cochrane, Conde Dundonald, que seria o Primeiro Almirante da Esquadra brasileira na Independência, em 1822. Fonte: *Ibidem*, p. 274.

45 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 201.

46 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 2. *Op. cit.*, p. 303

47 *Ibidem*, p. 306.

48 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 201.



Imagem 3 – HMS *Victory*, por Geoff Hunt

com o ataque à Irlanda e Nelson estava certo⁴⁹. O que Laughton não explicou foi a insistência de Nelson com o Egito. Na realidade, tanto Collingwood como Nelson fizeram previsões incorretas sobre o destino de Villeneuve.

Em 19 de julho, Nelson ancorou em Gibraltar e, no dia 20, escreveu em seu diário de bordo que era a primeira vez, desde 16 de junho de 1803, que ele pisava em terra firme e que em dois anos permanecera a bordo da *Victory* sem sair, com exceção de dez dias.⁵⁰

Enquanto isso ocorria, o Brigue HMS *Curieux*, sob o comando do mestre e comandante Bettsworth, cruzou com a força de Villeneuve, que se dirigia para o norte de Cádiz, em direção ao Cabo Finisterre. Ao chegar à Inglaterra, avisou o ocorrido ao Almirantado, que imedia-

tamente despachou uma veloz chalupa para avisar à força bloqueadora com 15 navios de linha defronte a Rochefort, sob o comando do Contra-Almirante Sir Robert Calder, que iniciou a procura da força inimiga. No dia 22 de julho, finalmente, as duas forças se encontraram e ocorreu o combate. Na refrega, Calder capturou dois navios espanhóis. Villeneuve, então, iniciou uma corrida a Vigo, onde fundearam seus navios desgastados. Calder o perseguiu, porém não conseguiu forçar um novo combate. Em Vigo, Villeneuve pôde receber novas provisões e água e tratar suas tripulações cansadas, com muitos homens doentes e debilitados⁵¹.

Em verdade, no Reino Unido, muitos políticos e cidadãos comuns viram na ação de Sir Robert Calder uma falha em

49 *Ibidem*, p. 203.

50 Idem. Nelson fez um total de 753 dias de mar contínuos em dois anos de operação, um feito notável. Para uma comparação com os dias atuais, um navio da Marinha brasileira que se encontra em perfeitas condições operacionais navega anualmente cerca de 90 a 100 dias de mar por ano. Assim, Nelson, nesse período, navegou quatro vezes mais que um navio na atualidade, que possui maior conforto, apoio logístico e navegabilidade. Um fato extraordinário que demonstra o nível logístico e operacional da Armada Real britânica na ocasião.

51 *Ibidem*, p. 204.

não destruir a esquadra inimiga naquele combate. Muitos consideraram que, se fosse Nelson que estivesse no lugar de Calder, Villeneuve seria batido. Esse ponto foi destacado por Mahan, o que acabaria levando este almirante à Corte Marcial, trazendo a triste lembrança da execução do Almirante Byng na Guerra dos Sete Anos. Para os políticos no Reino Unido, Calder falhara por não derrotar Villeneuve, e a ameaça de invasão da Inglaterra continuava. Dessa maneira, ele cometeu uma falha de julgamento, o que era grave para os padrões da Royal Navy.

Nelson, por sua vez, apoiou seu colega Calder e assim se expressou em carta ao Capitão Fremantle, um dos seus comandantes e fiel amigo:

Fiquei, em verdade, desnordeado pelo relato da vitória de Sir Robert Calder e alegre com as notícias de que John Bull⁵² não estava feliz com ela, o que lamento... Eu deveria ter lutado contra o inimigo, assim como fez meu amigo Calder; mas quem pode dizer quem terá mais sucesso? Desejo apenas me confortar com meus próprios méritos e não por comparação, de uma forma ou de outra, com a conduta de um oficial irmão.⁵³

Além de permitir que Calder seguisse para a Inglaterra em seu capitânia, o HMS *Prince of Wales*, de 98 canhões, Nelson autorizou que os capitães Brown, do *Ajax*, e Lechmere, do *Thunderer*, acompanhassem Calder, como testemunhas de defesa⁵⁴. Para Nicholas Tracy, a censura de Calder pela Corte Marcial pode ter sido motivada pela admiração pública a Nelson e a suas realizações. Gradualmente, para esse historiador, a própria Marinha começou a apoiar Sir Robert, o que veio a mudar a opinião geral sobre sua conduta no combate, levando-o a ser inocentado na Corte Marcial. Calder acabaria sua carreira como almirante da Esquadra Azul e comandante em chefe em Plymouth, com o título de Barão Calder of Southwick⁵⁵. Para Laughton, no entanto, Calder foi severamente repreendido pelo Almirantado⁵⁶, o que parece não ter afetado sua posterior carreira, pois continuou no serviço ativo. Aqui existe uma clara divergência entre Laughton e Naish sobre o resultado da Corte Marcial estabelecida. Mahan, por sua vez, indicou que, sob o ponto de vista militar, a dispensa do *Prince of Wales* foi um erro, pois ele era um navio de 1ª classe e importante para a batalha que se aproximava, no entanto a “nobreza de coração”, a “generosidade” e o “destemor

52 A figura de John Bull foi inventada no início do século XVIII para descrever a nação inglesa como um todo.

John Bull foi apresentado como um personagem honesto, ousado, de fácil trato, facilmente irritável, que gostava de carne, bebida forte e esportes e da companhia de bons amigos. Esse personagem se tornou a idealização do inglês comum. Fonte: TOYNE, Anthony. *An English-Readers History of England*. Oxford: Oxford University Press, 1971, p. 192.

53 Carta de Horatio Lorde Nelson para Sir Thomas Fremantle a bordo da HMS *Victory*, em 16 de agosto de 1805. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *Nelson's Letters and Despatches*. *Op. cit.*, p. 409.

54 Esses dois navios passaram a ser comandados por seus imediatos, tenentes Pilford e Stockham, respectivamente do *Ajax* e do *Thunderer*.

55 NAISH, *op. cit.*, p. 69. Calder morreria em 1818 como almirante da Esquadra Azul. Ele fora comandante da HMS *Victory* na Batalha do Cabo St. Vincent e criticara Nelson por ter se retirado da coluna para atacar os espanhóis, o que provocou uma reprimenda de Sir John Jervis. Para Mahan, apesar da defesa explícita de Nelson, Calder era um de seus poucos adversários profissionais. Fonte: MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, vol. 2. *Op. cit.*, p. 319.

56 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial*. *Op. cit.*, p. 282.

pelas consequências”, quando apoiados pela convicção do que era certo por parte de Nelson, formavam sua “grandeza como combatente”⁵⁷.

Nelson encontrava-se muito cansado e, em contato com Cornwallis, solicitou uma licença na Inglaterra, para onde navegou, chegando em Spithead, a bordo da *Victory*, em 18 de agosto. De lá seguiu para Merton, onde se encontrou com Emma e sua filha Horatia. Em Merton, Nelson descansou durante algumas semanas, recuperando-se da exaustiva jornada.

Villeneuve, reforçado com alguns navios provenientes de Ferrol, contava agora com 29 navios de linha, uma força formidável. Cornwallis, por sua vez, agora comandante em chefe da Esquadra do Canal, contava com a força de Collingwood, substituto de Nelson; a do Contra-Almirante Sir Richard Bickerton, do Mediterrâneo; a de Calder, que em breve deixaria a força para seguir para a Inglaterra; e a sua própria, com um total, também expressivo, de 35 navios de linha.⁵⁸

Villeneuve, depois de recuperado e reforçado, suspendeu em direção a Cádiz, aonde chegou a 17 de agosto. Collingwood, que se encontrava bloqueando esse porto com uma força menor, se afastou, evitando o engajamento. Imediatamente, ele enviou a Fragata HMS *Euryalus* a toda velocidade a Spithead, aonde chegou no dia 1º de setembro, para informar as notícias a Nelson. O comandante da *Euryalus*, Capitão Henry Bla-

ckwood, seguiu rapidamente para Merton, lá chegando em 2 de setembro pela manhã, já encontrando Nelson vestido. Ao ver Blackwood, Nelson exclamou: “Estou certo de que você me traz notícias das esquadras francesa e espanhola e acredito que tenha que derrotá-las”⁵⁹. Arrumou-se rapidamente e seguiu para o Almirantado, em Londres. Laughton, neste ponto, é incisivo e diametralmente oposto à biografia escrita por James Harrison em 1806, uma obra muito citada pelos biógrafos posteriores. Nela Harrison afirmou que Nelson não estava propenso a deixar Emma e Merton e que foi convencido por ela a seguir para o mar uma vez mais. Harrison afirmou que Nelson exclamou, perante Blackwood, que “se houvesse mais Emmas, haveria mais Nelsons”⁶⁰. Para Laughton, essa frase era mentirosa, foi criada pela própria Emma Hamilton e dita para Harrison de modo a reafirmar a sua atuação “gloriosa” no convencimento de Nelson seguir imediatamente para a guerra⁶¹. Em verdade, Emma estava pleiteando uma pensão do governo após a morte de Nelson em Trafalgar, e nada como uma “ação gloriosa” para demonstrar o quanto ela fora útil para o Reino Unido naquela ocasião. Essa frase de Nelson era, para Laughton, uma absoluta falsidade⁶². Robert Southey, anos depois, repetiria a mesma frase atribuída a Nelson em sua consagrada biografia sobre o herói⁶³, o que amplificaria essa mentira muitas vezes posteriormente. Para Laughton, Nelson pode ter se sentido triste em deixar Emma

57 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 2. *Op. cit.*, p. 355.

58 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 205.

59 *Ibidem*, p. 206.

60 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 206.

61 Embora se questione a veracidade desta frase atribuída a Nelson, sem dúvida Emma tinha grande influência pessoal sobre ele.

62 Laughton utilizou as palavras “*absolute falsehood*”.

63 SOUTHEY, Robert. *The Life of Nelson. Op. cit.*, p. 283.



Imagem 4 – Almirante Nelson

e Horatia, contudo a glória em derrotar Villeneuve era mais forte para ela.

Mahan, por sua vez, procurou ser mais condescendente com Emma e Nelson nesse caso específico. Para ele, a frase atribuída a Nelson era apócrifa. Citou Southey como o principal articulador da frase e disse que a destruição das cartas de Emma por parte de Nelson impedia a análise das aspirações de glória de Nelson e a aquiescência com elas por parte de Emma. Com essa afirmação, Mahan foi mais comedido do que Laughton na afirmação de que a frase referenciada havia sido criada por Emma para se enaltecer perante o governo britânico após a morte de Nelson. Embora demonstrasse despreço por ela, Mahan foi muito menos incisivo que Laughton em relação a saída de Nelson de Merton.

Em uma das idas ao Almirantado, Nelson, antes de suspender na *Victory*, encontrou-se com Sir Arthur Wellesley⁶⁴, que anos depois recordaria esse encontro e a dupla impressão que Nelson lhe causara. Diria ele que Nelson era um charlatão cheio de glória vã, ao mesmo tempo em que era um oficial bem informado e estadista, “realmente um homem superior”⁶⁵. Para Laughton, Sir Arthur estava certo quanto à vaidade infantil de Nelson e à necessidade que tinha de ser bajulado, ambas características muito bem administradas por Emma em relação a ele⁶⁶.

No trajeto final de Merton para Portsmouth, onde se encontrava a *Victory*, as pessoas se posicionavam ao longo da estrada para cumprimentar Nelson. Isso o deixou extremamente emocionado. Mahan utilizou o livro de Southey para descrever o júbilo popular que acompanhou Nelson em seu deslocamento para Portsmouth. Disse Southey que “muitos estavam em lágrimas, muitos se ajoelharam em sua frente e o abençoaram quando ele passou. A Inglaterra tivera muitos heróis, mas nenhum como ele”⁶⁷. Ao lado de Nelson estava Hardy. A ele Nelson se dirigiu dizendo: “Hardy, antes eu tinha seus aplausos, agora tenho os seus corações”⁶⁸. Mahan, sempre cioso em enaltecer seu herói, disse:

As pessoas, nas estradas, olhavam para ele com uma reverente e melancólica dependência que não pode ser completamente compreendida, mas

64 Sir Arthur Wellesley, vencedor da Batalha de Waterloo, contra Napoleão, receberia posteriormente o título de Duque de Wellington e se transformaria em um dos grandes heróis britânicos.

65 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 207.

66 Idem.

67 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 2. *Op. cit.*, p. 337

68 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial. Op. cit.*, p. 281. A frase dita por Nelson em inglês foi: “*I had their huzzas, I have their hearts now*”. A palavra *huzza*, em inglês, significa “hurra”, uma exclamação, e foi traduzida como “aplausos”.

que se concentra no todo em um nome conhecido [Nelson]... Eles sabiam também que seus governantes estavam temerosos a respeito da invasão e, em algum modo indefinido, Nelson tinha se colocado e ainda se colocaria entre eles e o perigo [os franceses].⁶⁹

Logo que Nelson embarcou na *Victory*, a multidão se concentrou no cais e na costa

para cumprimentá-lo e lhe desejar boa sorte. Em Londres, as mesmas demonstrações de confiança e júbilo pela partida do herói que salvaria o Reino Unido. Para Mahan, essa expressão genuína de sentimentos está “além de qualquer coisa representada em uma peça ou em um poema famoso... Nelson era, conspicuamente, o primeiro homem da Inglaterra, o primeiro no amor do povo e de importância para o estado”⁷⁰.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<NOMES>; Vultos Navais;

69 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 2. *Op. cit.*, p. 325.

70 *Ibidem*, p. 326.