

HORATIO LORDE NELSON, O HERÓI POLÊMICO, SEGUNDO ALFRED THAYER MAHAN E SIR JOHN KNOX LAUGHTON – Parte V: A Batalha do Cabo de São Vicente

FRANCISCO EDUARDO ALVES DE ALMEIDA*
Capitão de Mar e Guerra (Ref^o)

No dia 1^o de dezembro de 1796, a Esquadra britânica no Mediterrâneo, sob o comando do Almirante Sir John Jervis, fundeu em Gibraltar. Logo em seguida, ele recebeu instruções específicas do Almirantado para evacuar Elba e imediatamente lembrou de Nelson para cumprir tal missão. Duas semanas depois, a bordo da Fragata *HMS Minerve*, juntamente com outro navio, o *Blanche*, Nelson se dirigiu a Elba.

Alguns dias de navegação, as duas fragatas sob o comando de Nelson se depararam com duas fragatas espanholas, ocorrendo um encontro entre os quatro navios. Após alguns minutos de combate, a fragata espanhola *Santa Sabina*, sob o comando de Don Jacobo Stuart,

descendente do Duque de Berwick, foi capturada, caindo prisioneiro seu comandante, forçado a arriar o seu pavilhão. A fragata foi conquistada pela tripulação da *Minerve* e rebocada para local seguro. Logo em seguida, o grupo de três navios, dois britânicos e o *Santa Sabina*, foi interceptado por um esquadrão espanhol mais poderoso, composto de dois navios de linha, uma fragata engajada que recuava e outra que seguia no esquadrão. A *Minerve*, então, teve que largar o *Sabina*, e uma perseguição ocorreu entre os espanhóis mais poderosos e o grupo de fragatas de Nelson, em total inferioridade. O *Sabina* foi recapturado pelos espanhóis, no entanto a maioria de seus tripulantes já havia se tornado prisioneira de Nelson a bordo

* Graduado em Ciências Navais pela Escola Naval. Graduado em História pela 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 (EGN).

da *Minerve*. Depois de breve perseguição, os espanhóis guinaram e regressaram a seu porto de origem, Cartagena. Nelson escapara mais uma vez de forças mais poderosas.

Em 26 de dezembro, Nelson fundeou em Porto Ferrajo, na Ilha de Elba, e manteve contato com o comandante inglês na área, o General De Burgh, que estava relutante em abandonar a ilha. Segundo sua percepção, De Burgh não recebeu ordens explícitas do governo britânico para evacuar Elba e preferiu permanecer. As ordens de Nelson eram claras e envolviam apenas as forças navais da Marinha Real e não as do Exército. Assim, ele reuniu os navios britânicos no porto, embarcou víveres e marinheiros destacados, além de Sir Gilbert Elliot, o antigo vice-rei da Córsega e seu estado-maior. Suspendeu em direção a Gibraltar com diversos navios-transporte e mais outra fragata, a *HMS Romulus*, como ordenado por Jervis. Determinou, então, ao Capitão Fremantle, comandante do *HMS Inconstant*, que permanecesse com De Burgh até ordens posteriores, juntamente com alguns navios menores. Naquela ocasião, o Reino das Duas Sicílias já fizera a paz com a França e qualquer ataque a Elba parecia descartado. A prioridade da Grã-Bretanha era a defesa de Portugal.¹

No trânsito para Gibraltar, Nelson dividiu suas forças em três grupos para evitar que caíssem todos em mãos inimigas, passando próximo a Toulon para observar os navios franceses lá estacionados e em Cartagena, vazia de navios, significando que suas forças navais estavam no mar. Quando próximo a Algezirias, Nelson

solicitou uma troca de prisioneiros. Seus queridos tenentes Culverhouse e Hardy haviam caído prisioneiros dos espanhóis quando do apresamento do *Sabina*, e Don Jacobo Stuart e oficiais ainda estavam em seu poder. Foi então estabelecida uma trégua, e a troca de prisioneiros seguiu-se². Em 9 de fevereiro de 1797, Nelson fundeou em Gibraltar com seus navios intactos.

Os espanhóis haviam sido observados de Gibraltar em direção ao Atlântico, e Nelson desejava estar presente quando um encontro entre as duas esquadras ocorresse.³ Mahan, como sempre ardoroso defensor das qualidades de combate de seu herói, correlacionou o desejo de lutar de Nelson e a providência, afirmando que “a providência na qual ele [Nelson] frequentemente expressava sua confiança, agora, como em muitas ocasiões, não abandonou seu filho favorito, que nunca por preguiça ou presunção perdeu oportunidades”.⁴ O combate era desejado e procurado pelo herói naval.

Em 11 de fevereiro, Nelson, a bordo da *Minerve*, suspendeu de Gibraltar para procurar os espanhóis. Ao sair dos estreitos, ele se deparou com dois navios de linha espanhóis que se encontravam nas imediações do canal. Uma perseguição se iniciou e Nelson procurou retornar a Gibraltar, com os dois navios espanhóis mais poderosos se aproximando rapidamente. Nesse momento, um marinheiro da *Minerve* caiu no mar, e o Tenente Hardy, o mesmo que caíra prisioneiro dos espanhóis no *Sabina*, imediatamente com alguns tripulantes, arriou um escaler e se dirigiu ao naufrago, porém este já desaparecera no mar.

1 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op.cit.*, p. 261.

2 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 84.

3 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op.cit.*, p. 264.

4 Idem.

Ao se ver sem a possibilidade de salvar seu companheiro, Hardy girou o escaler e se dirigiu a remos de volta à *Minerve*. Nelson, aflito, constatando que seu subordinado cairia prisioneiro dos espanhóis, novamente gritou para seus comandados: “Por Deus, não vou perder Hardy. De volta a vela da gata no mastro da mezena”.⁵ Em sequência, Hardy foi recolhido rapidamente. Os espanhóis interromperam sua perseguição e não conseguiram prendê-lo. Laughton questionou por que os espanhóis pararam de perseguir Nelson, já que tinham maior velocidade e poder. Para o historiador inglês, os espanhóis imaginaram que uma força britânica estava se aproximando de Gibraltar e não desejavam um combate em desvantagem e, por isso, desistiram da perseguição.⁶ Para Mahan, por outro lado, a parada espanhola se deu em razão da maior moral dos combatentes britânicos ao executarem uma manobra de recolhimento inconcebível para os espanhóis, tendo “a façanha audaciosa sido por isso um dos mais felizes resultados de um estratagema, e a fragata [*Minerve*] não foi mais importunada”.⁷ Essa interpretação de Mahan não parece

No alvorecer de 14 de fevereiro de 1797, estava para se iniciar o primeiro grande encontro naval em que Nelson se engajaria, a Batalha Naval do Cabo de São Vicente

a mais apropriada. Sua explicação pode ser imputada à sua admiração explícita pela Royal Navy. Laughton, bem pragmático e contido em suas explicações, parece ter sido mais condizente com os fatos que se sucederam. Os espanhóis estavam se aproximando perigosamente de Gibraltar, onde sabiam existir uma grande força naval sob o comando de Jervis. Não desejavam o combate, que lhes seria desfavorável.

Nelson continuou navegando durante a noite e se agregou a Jervis, que suspendera com sua esquadra para procurar os espanhóis, próximo ao Cabo de São Vicente, no sul de Portugal, perto de Gibraltar. Ao se juntar a Jervis, Nelson participou do avistamento desses dois navios espanhóis e deslocou seu pavilhão no navio de linha de 3ª classe *HMS Captain*.⁸

No alvorecer do dia 14 de fevereiro de 1797, as duas esquadras se avistaram no meio de uma bruma espessa, na distância de 15 milhas, a cerca de 25 milhas a oeste do Cabo de São Vicente. Foram contados 27 navios de linha espanhóis, enquanto Jervis possuía apenas 15 navios de linha. Estava para se iniciar o primeiro

5 Em marinaria, o mastro da mezena, ou da gata, possui diversas velas. Uma delas é a vela da gata, que se localiza no mastro da mezena, ou da gata, a ré do navio. Essa ordem de Nelson significava diminuir a velocidade de modo a permitir o recolhimento de Hardy pelo navio. A ordem de Nelson em inglês foi: “By God, I’ll not lose Hardy! Back to the mizzen-topsail!”. Fonte: LIMA, *op.cit.*, p. 502 e PIOVESANA JUNIOR, *op. cit.*, p. 42.

6 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 84.

7 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 267.

8 Posicionar seu pavilhão no navio significa içar, no mastro do navio em que Nelson se encontrava, a sua bandeira indicativa de comodoro. Nos navios em que se encontram os almirantes, são içadas bandeiras indicativas de seu posto, e estes são designados como navios capitânicas.

grande encontro naval em que Nelson se engajaria, a Batalha Naval do Cabo de São Vicente.

Podia-se prever que os espanhóis desejavam unir suas forças navais às francesas e que Jervis estava ali para impedir tal intento. Laughton comentou que Jervis, ao avistar a força inimiga, teria revelado que uma vitória era essencial para a Inglaterra naquele momento.⁹

A esquadra espanhola estava dividida em dois grupos distintos, distantes seis a oito milhas um do outro. O grupo da esquerda possuía 18 navios de linha, alguns com três conveses e 112 canhões e a maioria com dois conveses e 74 canhões, isto é, uma força formidável. Destacava-se nesse grupo a enorme *Santíssima Trinidad*, de 130 canhões. O grupo da direita era composto de nove navios de linha, a maioria de dois conveses e 74 canhões. Jervis, por sua vez, contava com dois navios de cem canhões, quatro de 98 e 90, oito de 74 e um de 64 canhões¹⁰. Ele estava em inferioridade em relação ao inimigo; no entanto, essa inferioridade era aparente, uma vez que, segundo Laughton, “os navios espanhóis estavam em más condições, seus tripulantes não eram marinheiros e seus oficiais tampouco eram marinheiros”¹¹. Para ele, a superioridade britânica em experiência e qualidade era “enorme”.¹²

As esquadras seguiam rumos distintos: os espanhóis na direção leste com vento pela popa e os britânicos rumo sul. Avaliando imediatamente a situação, Jervis determinou que se fizesse uma coluna, como era usual naquele período, com vistas a esta se inserir no vazio existente entre os

dois grupos de navios espanhóis. Uma história interessante foi contada por Laughton exatamente quando da descoberta da força espanhola pelos ingleses. O marinheiro vigia do *HMS Victory*, o navio capitânia de Jervis, no meio da neblina, reportou ao almirante o avistamento de oito navios de linha. Em seguida, citou “20 navios avistados, Sir John”, “25 navios”, “27 navios avistados”, no que foi interrompido por Sir John com a frase: “Pare, não mais isso, os dados estão lançados; mesmo se forem 50 navios, vou atacá-los”. Ao seu lado estava o enorme Capitão Benjamim Hallowell, comandante do navio de linha *HMS Courageux*, que havia sido avariado semanas antes. Hallowell se encontrava a bordo do *Victory* como voluntário. Este ficou tão maravilhado com a resposta de Jervis que exclamou, após bater nas costas de Sir John: “Exatamente isso, Sir John; por Deus vamos dar uma boa pancada neles”! Jervis não era homem de permitir liberalidades de seus subordinados; contudo, na excitação do momento, permitiu que Hallowell se expressasse sem reservas. Além disso, Hallowell tinha uma estatura colossal, enquanto Jervis tinha apenas 1,68 metros e uma conduta em combate irrepreensível¹³. Jervis tinha que deixar passar essa.

A coluna britânica formada por Jervis seguia na direção sul com o *HMS Culloden*, sob o comando do Capitão Thomas Troubridge na vanguarda. Os espanhóis seguiam para leste, e em algum momento os dois grupos entrariam em colisão. Ao atingirem posições próximas, houve uma troca de tiros entre os dois antagonistas e os espanhóis imediatamente guinaram simultaneamente

9 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 85.

10 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 269.

11 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial. Op. cit.*, p. 55.

12 Laughton utilizou a palavra *enormous* para qualificar a superioridade britânica em relação aos espanhóis.

13 Essa história foi contada por Laughton em seu *The Nelson Memorial*. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial. Op. cit.*, p. 56.

para o norte, afastando-se dos ingleses, que continuaram para o sul.¹⁴ Jervis, no *Victory*, estava no sétimo navio na coluna, e Nelson no 13º, em sequência, sendo seguido pelo *HMS Diadem* e pelo *HMS Excellent*, de seu grande amigo Collingwood.

Sir John, ao perceber a fuga dos espanhóis para o norte, determinou que os navios britânicos guinassem em ordem um a um na sequência para iniciar a perseguição. O *Culloden* foi o primeiro a se dirigir para o norte, seguido pelo *Blenheim*, pelo *Prince George* e pelo *Orion*. Essa ordem de Jervis foi muito criticada por Laughton, que a considerou um erro, pois a demora das guinadas permitiria que os espanhóis tivessem tempo de fugir para o norte. É importante mencionar que o sinal tático empregado por Jervis determinava que cada navio guinasse quando atingisse o local onde o navio anterior havia guinado, de modo que a formatura continuasse em linha após todos guinarem, nas mesmas posições relativas anteriores, um atrás do outro. Essa manobra levaria muito tempo para ser realizada, o que permitiria a fuga do inimigo. O certo para Laughton era uma guinada simultânea de todos os navios britânicos, de modo a impedir a retração espanhola¹⁵.

Nelson levaria muito tempo até que seu navio, o

Captain, chegasse no ponto de guinada. Assim, percebeu imediatamente que tal manobra equivocada de Jervis resultaria na fuga dos navios inimigos. Em um ato espontâneo e imediato, determinou ao comandante do *Captain* que guinasse para boreste (direita), saindo da formatura como forma de cortar a esquadra espanhola pelo meio¹⁶.

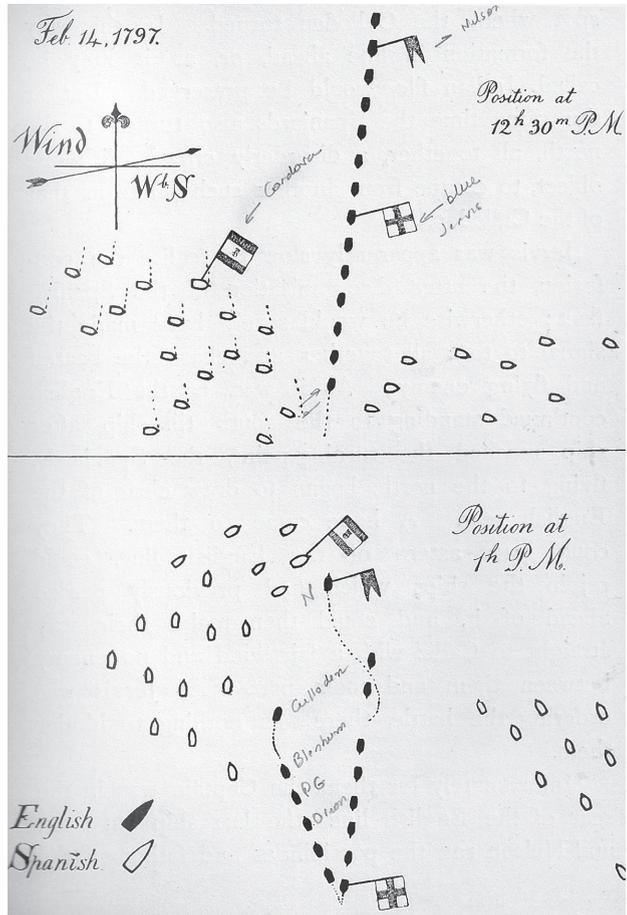


Figura 1 – Batalha Naval do Cabo São Vicente. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial*. Op. cit., p. 59

14 Ver Figura 1.

15 LAUGHTON, John Knox. *Nelson*. Op. cit., p. 86.

16 Ver Figura 1.

Nelson, mais uma vez, desobedecia a uma ordem dada por seu comandante imediato. Abandonara a formatura para atingir o adversário. Para Mahan, por esse ato “pelo qual não tivera qualquer autoridade, por sinal ou outro tipo, exceto seu próprio julgamento e rápida percepção, Nelson derrotou inteiramente os espanhóis”¹⁷.

Jervis reconheceu imediatamente o seu erro e determinou que a *Excellent* seguisse Nelson em sua investida. O *Captain* se viu duelando lado a lado com os navios de linha espanhóis *Santíssima Trinidad* e *San Nicolas*, de 80 canhões. Passando próximo a eles, atirando sem parar, surgiu o *Excellent*, de Collingwood. O *Captain* já se encontrava sem o mastro principal, quase sem velas, com muitos mortos e

feridos e sem manobra. O *Prince George*, o *Blenheim* e o *Orion* já vinham em socorro de Nelson, que ficou sem apoio por determinado período. O *Prince George* atacou então o *San Josef*, de 112 canhões, que, evitando o bombardeio desse navio britânico, colidiu com o *San Nicolas*.

Nelson, percebendo que seu navio estava sem manobra, determinou que o Capitão Ralph Miller, do *Captain*, se preparasse para a abordagem do *San Nicolas*, que estava a seu lado¹⁸. Miller manobrou o leme para bombordo (esquerda) e se enganchou com o *San Nicolas*. O Comandante Edward Berry¹⁹ foi o primeiro a abordá-lo. A honra da abordagem caberia ao Capitão Miller, comandante do *Captain*, à frente de seus homens; no entanto, foi impedido



Figura 2 – Captura do *San Nicolas* e do *San Josef* pelo *Captain*

17 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*. *Op.cit.*, p. 271.

18 Ver Figura 2.

19 O Comandante Berry foi o imediato (*first lieutenant*) do *Captain* até pouco tempo antes e fora promovido a mestre e comandante tendo se voluntariado para participar do combate. Fonte: MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 273.

por Nelson que disse: “Não, Miller, eu tenho o direito a essa honra”, determinando que Miller permanecesse a bordo para gerir a abordagem, sem participar da ação. Nelson, à frente dos marinheiros do *Captain*, pulou para bordo do *San Nicolas* e começou a tomar a presa. Alguns tiros de pistolas se seguiram. Nelson correu para a proa e lá percebeu que a bandeira do *San Nicolas* fora arriada, significando

a rendição do navio inimigo. Os oficiais espanhóis começaram então a entregar suas espadas aos ingleses. O *San Josef*, que se encontrava ao lado do *San Nicolas*, começou a atirar nos homens de Nelson com armas individuais. Imediatamente os marinheiros ingleses sob a direção de Nelson abordaram esse navio. Berry²⁰ seguiu Nelson na nova abordagem. O navio espanhol também se rendeu, e um de seus



Figura 3 – Rendição do *San Nicolas* em St. Vicente – Quadro de Richard Westall, 1806

20 No mês seguinte, Berry seria promovido a capitão novamente, pelo seu honroso desempenho na batalha.
Fonte: LAUGHTON, John Knox. *Nelson's Letters and Despatches*. Op. cit., p. 115.

oficiais entregou sua espada a Nelson, dizendo que o seu almirante estava coberto abaixo morrendo²¹. Nelson, comentando esse fato, disse: “No momento que recebi as espadas [espanholas], eu as dei a William Fearney, um de meus remadores, que as colocou embaixo do braço com grande *sang-froid*”.²²

Os navios britânicos que surgiam da guinada demorada cumprimentaram efusivamente Nelson pela manobra e conquista de dois navios inimigos. O restante dos navios espanhóis rumou célere para o norte, deixando no campo de batalha, além do *San Nicolas* e do *San Josef*, tomados por Nelson, o *Salvador Del Mundo*, de 112 canhões, tomado pelo *Victory* depois de sofrer intenso bombardeio do *Excellent*, do *Irresistible* e do *Diadem*, e o *San Ysidro*, de 74 canhões, rendido pelo *Excellent*²³. O grande navio de linha *Santíssima Trinidad*, de 130 canhões e quatro conveses, sofrera diversas avarias e muitos de seus tripulantes ou estavam mortos ou feridos. No entanto, conseguiu se retirar, apoiado pelos outros navios da linha espanhola.

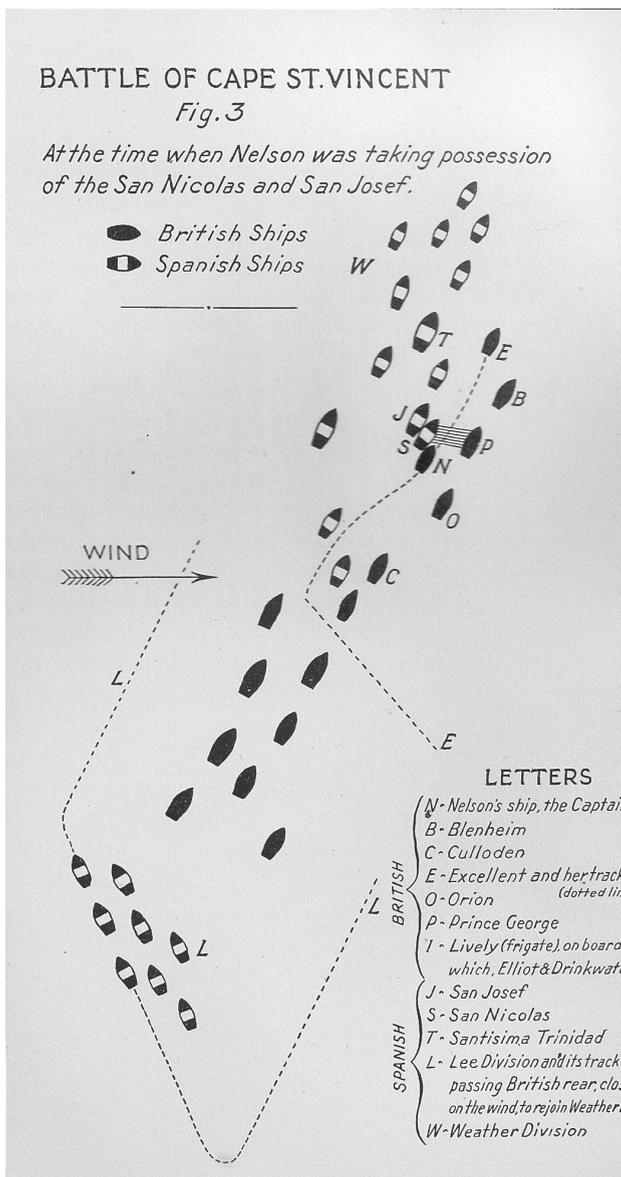


Figura 4 – Batalha Naval do Cabo São Vicente. Fonte: MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, vol. 1, *op. cit.*, p. 272

21 O contra-almirante espanhol ferido Don Francisco Xavier Winthuysen viria a morrer em razão de seus ferimentos. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *Nelson's Letters and Despatches*. *Op. cit.*, p. 117.

22 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 275.

23 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial*. *Op. cit.*, p. 61.

Jervis, percebendo que não teria velocidade para perseguir o restante dos navios inimigos e constatando a retumbante vitória conquistada, deu ordem para que os navios parassem de perseguir os espanhóis. Após o término da ação, Nelson mudou seu pavilhão para o *HMS Irresistible*, sob o comando do Capitão George Martin, e, logo em seguida, dirigiu-se para o *Victory*, onde se encontrou com Jervis. Segundo relatos do próprio Nelson, Sir John o recebeu no portaló de braços abertos e mencionou que não poderia agradecer o suficiente as ações daquele dia, utilizando expressões gentis que “não poderiam deixá-lo mais feliz”²⁴.

Houve muito debate depois do encontro, em razão do relatório de Nelson sobre a batalha. Nele, Nelson afirmou que permaneceu cerca de uma hora, sem ter a precisão do tempo gasto nesse ato, com o *Captain* e o *Culloden* sem apoio, suportando sozinho o combate, o que foi imediatamente contestado pelo Contra-Almirante Sir William Parker²⁵, comandante da esquadra de vante de Jervis que tinha o pavilhão a bordo do *Prince George*. Sir William contra-argumentou essa alegação dizendo que, ao contrário, Nelson tivera o apoio do *Blenheim*, do *Prince George* e do *Orion*, que estiveram seguindo de perto o *Captain* e o *Culloden*, e que era incorreta a informação de que ficara cerca de uma hora sem apoio. Acreditava que 15 minutos fora o tempo em que Nelson ficou sem apoio. A segunda alegação de Nelson, de que o *San Josef* se rendera a ele, para Sir William era imprópria, pois o navio espanhol arriara a sua bandeira em sinal de rendição ao *Prince George* e

não ao *Captain*, cabendo ao último apenas a posse de um navio já rendido. A carta de Sir William para Nelson foi cortês e dignificante e em nenhum momento agressiva ou petulante. Em seu relatório, Sir William afirmou que muito tinha que ser dito da bravura e da perfeita conduta dos navios sob o seu comando e que sentia a necessidade de dizer que o *Captain*, o *Culloden* e o *Blenheim* enfrentaram o pior da ação, principalmente os dois primeiros, em relação ao *Prince George* e ao *Orion*, pois se encontravam mais a vante da formatura²⁶. Nelson não respondeu aos comentários de Sir William.

Laughton, ao comentar o fato, disse que as diferentes percepções de tempo de Nelson e Sir William eram comuns e que não seria improvável que a uma hora de Nelson fosse um exagero; no entanto Nelson, ao afirmar que não tinha uma precisão quanto ao tempo despendido na ação, estaria isento de erro. Diversas testemunhas, segundo Laughton, afirmaram que houve um grande lapso de tempo, sem indicar os minutos. Quanto à posse do *San Josef*, Laughton, sempre conciliador, disse que talvez os dois estivessem corretos, pois “não há razão para duvidar que ambos, Parker e Nelson, escreveram em boa fé, apesar de que cada um deles estivesse naturalmente inclinado a enfatizar o que cada um de seus próprios navios tinha feito”²⁷. Laughton mantinha a percepção contida e a interpretação conciliatória do evento, procurando, assim, não conspirar o relato de Nelson e tampouco atacar Sir William.

Mahan, sobre o tempo despendido sem apoio a Nelson, apontou que esse não era o fato mais importante a ser debatido, mas

24 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson. Op. cit.*, p. 88.

25 Em razão de suas ações na batalha, Sir William Parker foi elevado a barão em seguida. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial. Op. cit.*, p. 66.

26 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial. Op. cit.*, p. 68.

27 *Ibidem*, p. 67.

sim a ação de seu herói, que abandonou a formatura e cortou a linha espanhola de modo resoluto e heroico. O que importava era a rapidez e o destemor com que conduziu a ação, e não o tempo sem apoio. Esses atos, para Mahan, foram realizados à vista de todos na esquadra e trouxeram enorme admiração de seus pares. Mais importante que o tempo sem apoio, Mahan indicou que Nelson esquecera, sem dolo, em seu relatório preliminar, de mencionar a atuação do Capitão Miller no combate. No relatório preliminar, Nelson, “pensando somente em si próprio”, segundo palavras de Mahan²⁸, escreveu que ele e os marinheiros abordaram o navio inimigo, sem mencionar a ação de Miller, que foi impedido por ele, Nelson, de abordá-lo, sendo que a tradição naval indicava que a ação de abordagem de-

veria ser feita pelo comandante do navio abordador e não pelo comodoro da força de ré. No relatório definitivo que substituiu o preliminar, Nelson corrigiu essa injustiça com o bravo Miller e escreveu que “o capitão Miller estava pronto para abordar [o navio inimigo], entretanto determinei que permanecesse a bordo”.²⁹ Uma injustiça tinha sido corrigida por Nelson.

Nelson, sempre ávido por reconhecimento, iria posteriormente declarar sobre

Nelson, sempre ávido por reconhecimento, declararia sobre a batalha que ele, Collingwood e Troubridge foram os únicos que realizaram grandes esforços naquele “dia glorioso”

a batalha que ele, Collingwood e Troubridge foram os únicos que realizaram grandes esforços³⁰ naquele “dia glorioso. Os outros cumpriram com o seu dever e alguns outros não exatamente para minha [de Nelson] satisfação”³¹. Uma injustiça certamente aos seus colegas e subordinados que lutaram naquela ação. Mahan, ao mesmo tempo em que considerava ser necessário o amor pela glória e o desejo ardente de distinção em combate por parte de Nelson, acreditava que era melhor que os participantes deixassem ao público a

tarefa de exaltar os seus feitos, sendo evidente, nesse episódio, que Nelson entendeu, desconfortavelmente, que não tinha sido criterioso com o bravo Miller e com os seus pares³².

Jervis foi bem mais prudente em seus comentários sobre

esse combate com os espanhóis. Em seu relatório, Sir John mencionou Troubridge, que comandou o *Culloden*, Nelson, Collingwood e cinco outros navios, sem mencionar o nome de seus comandantes: *Blenheim*, *Prince George*, *Orion*, *Irresistible* e *Colossus*, que galantemente apoiaram Troubridge. Esses navios foram os que mais sofreram em razão do grande número de mortos e feridos no combate. O que mais teve baixas foi o *Captain*, com 24

28 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 279.

29 Relatório “A few remarks relative to myself in the *Captain*, in which my pennant was flying on the most glorious Valentine’ Day, 1797”. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *Nelson’s Letters and Despatches*. *Op. cit.*, p. 115.

30 Nelson utilizou a palavra *exertions*, que, traduzida para o português, pode ser “atividade vigorosa” ou “esforço”. Preferiu-se “esforço”, que melhor retrata o contexto.

31 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 281.

32 *Ibidem*, p. 280.

mortos.³³ Jervis considerou o desempenho de Nelson fundamental para a vitória. Na ocasião, correu uma anedota que mostrou claramente a consideração que Jervis tinha sobre a conduta de Nelson. Robert Calder³⁴, comandante da *HMS Victory* e capitão de bandeira de Jervis, comentando sobre o combate durante o jantar com Jervis naquela noite, criticou a atitude de Nelson de guinar para fora da formatura prescrita pelo almirante sem autorização, no que foi replicado por Sir John: “Sim, foi [uma falha]; no entanto, se você [Calder] alguma vez cometer tal deslize das ordens recebidas, vou perdoá-lo também”.³⁵ Mahan não poderia deixar de mencionar que a justificativa de se afastar das ordens recebidas não se colocou no sucesso obtido, mas nas condições do caso; e Sir John não era um chefe naval que desconhecia esse fato, nem chefe para esquecer que somente um homem em sua esquadra [Nelson] tinha visto o que fazer e ousado assumir a responsabilidade por seu ato³⁶.

Em carta a seu amigo Collingwood, Nelson, logo após o combate, escreveu o seguinte:

Meu querido amigo, o dito “um amigo na necessidade é um amigo por certo”³⁷ é verdadeiramente correto pela sua mais nobre e galante conduta ontem [dia 14 de fevereiro] em impedir a perda do *Captain*; e eu peço, tanto como um oficial como um amigo, que receba

meus mais sinceros agradecimentos. Eu não omiti em minha carta ao almirante [Jervis] os eminentes serviços do *Excellent* [navio de Collingwood].³⁸

Collingwood respondeu sua carta em um tom também amigável e terno:

Meu bom e querido amigo, primeiramente permita-me congratulá-lo pelo sucesso de ontem, no brilho que cobriu a Marinha Real e a humilhação que causou ao inimigo; e então permita-me congratular, meu caro Comodoro, na atuação distinta que você sempre toma quando a honra e os interesses do país estão sendo avaliados... as maiores congratulações são devidas a você e ao *Culloden*. Você imaginou o plano de ataque; fomos apenas acessórios para a ruína dos Dons [espanhóis]... peço transmitir ao Capitão Martin [comandante do *Irresistible*] meus cumprimentos³⁹.

A notícia da vitória alcançou Londres em 3 de março de 1797, e medalhas e comendas foram distribuídas aos vitoriosos. Jervis, que havia sido notificado pelo rei Jorge III que seria elevado a barão, foi promovido a conde, levando o título, sugerido pelo próprio rei, de Conde de St. Vicent. O segundo em comando, Vice-Almirante Sir Charles Thompson, e o quarto, Contra-Almirante Sir William Parker, foram declarados barões⁴⁰. O terceiro em comando, o

33 *Ibidem*, p. 282.

34 O Capitão Calder, por seu desempenho no combate, foi elevado, em 3 de março de 1797, a Cavaleiro da Ordem do Banho e transformado em Sir Robert Calder. Fonte: TRACY, *op. cit.*, p. 69.

35 *Ibidem*, p. 283.

36 *Idem*.

37 A expressão em inglês era *a friend in need, is a friend indeed*. A rima é perfeita, e procurou-se transmitir a ideia da expressão sem a preocupação da rima. Nelson apreciava particularmente essa expressão.

38 Carta escrita por Nelson a Collingwood a bordo do *HMS Irresistible*, em 15 de fevereiro de 1797. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *Nelson's Letters and Despatches*. *Op. cit.*, p. 117.

39 Carta escrita por Collingwood a Nelson a bordo do *Excellent*, em 15 de fevereiro de 1797. Fonte: *Idem*.

40 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial*. *Op. cit.*, p. 69.

Vice-Almirante Sir William Waldegrave, já sendo filho de conde, não recebeu qualquer título adicional. Três anos depois, Waldegrave seria declarado par da Irlanda como Barão Lorde Radstock⁴¹. Nelson, já aclamado herói da Grã-Bretanha, recebeu o título de Cavaleiro da Ordem do Banho, apondo antes de seu nome o título de Sir, passando a ser Sir Horatio Nelson. Além da aclamação do governo e da população inglesa, Nelson recebeu a notícia de que havia sido promovido a contra-almirante da Esquadra Azul em 20 de fevereiro.

Nelson contou também com o auxílio de seu amigo Sir George Elliot, que, a bordo da Fragata *HMS Li-vely*, acompanhou todo o combate. Elliot disseminou para a corte e o Parlamento as ações de Nelson, aumentando ainda mais sua reputação. Mahan, ao comentar as observações do amigo de Nelson, disse que “Elliot sabia melhor que ninguém que aquela ação não era esporádica, mas somente um sinal manifesto da sagacidade intuitiva, o estímulo e a energia sustentada, cujo fogo firme ele [Elliot] tinha visto deflagrar, sem diminuição de força ou mudança por dois anos de associação pessoal”.⁴² O próprio Rei Jorge III mudou sua opinião sobre Nelson, negativa desde a sua associação com seu filho, o Duque de Clarence. A partir daquele combate, Nelson passou a ser bem visto na família real.

Nelson escreveu para Lady Nelson dizendo que, “apesar de poder sustentar

apenas uma pequena casa, ainda contente, minhas medalhas e comendas são todas suficientes”⁴³. Nelson buscava a glória acima de qualquer conquista, mesmo a material, e as medalhas por ele auferidas eram a prova de que a honra fora preservada e adquirida. Sua atração por medalhas e comendas seria um ponto a ser observado por seus pares.

Logo após o combate, Jervis, ainda no comando da esquadra, determinou que Sir Horatio, com três navios de linha, patrulhasse as imediações de Cádiz, pois acreditava que estava para chegar um grande comboio proveniente da América,

carregado de tesouros. Até 12 de abril, Nelson permaneceu naquela estação, sem sinal dos mercantes espanhóis. Sua preocupação não estava em Cádiz, mas nas tropas inglesas ainda

estacionadas em Elba. Em carta para Jervis, Nelson assim se expressou:

Eu me esforçarei com os meios que tenho para cumprir seus desejos no bloqueio [a Cádiz]. Não tenho certeza se a esquadra espanhola estará pronta para ir para o mar nos próximos meses e tenho o sentimento aguçado quanto à segurança de nosso exército posicionado em Elba. Se os franceses suspenderem com dois navios de linha, o que tenho confiança que farão, nossas tropas [em Elba] estarão perdidas e o triunfo seria para eles!⁴⁴

Nelson buscava a glória acima de qualquer conquista, mesmo a material

41 TRACY, *op. cit.*, p. 356.

42 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 285.

43 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 285.

44 Carta escrita por Horatio Nelson para Lord St. Vincent a bordo do *HMS Captain*, em 11 de abril de 1797.
Fonte: LAUGHTON, John Knox. *Nelson's Letters and Despatches*. *Op. cit.*, p. 120.

Lorde St. Vincent estava realmente preocupado com a saída da força espanhola remanescente, ainda um perigo potencial. Entretanto, depois de um tempo de espera, chegou à conclusão de que a possibilidade de uma incursão espanhola nos mares era remota, em razão, principalmente, da derrota ocorrida na última batalha contra ele. Dessa maneira, autorizou que Nelson, a bordo de seu adorado *Captain*, com o *HMS Colossus*, de 74 canhões; o *Leander*, um navio com 50 canhões; e diversos navios-transporte, se dirigissem a Elba para retirar as tropas lá localizadas. Seu trânsito de ida e volta foi coroado de sucesso, e, apesar de ter cruzado com alguns navios de linha franceses no caminho, Nelson conseguiu trazer o comboio em segurança com os evacuados de Elba, chegando a Gibraltar nos primeiros dias de maio. A partir daquele momento, os britânicos estavam ausentes de todo o Mediterrâneo.

Um fato interessante descrito por Mahan, que não foi mencionado por Laughton, talvez por considerá-lo menor e não ser norte-americano, foi a proteção que Nelson providenciou a alguns navios mercantes dos Estados Unidos da América (EUA), temerosos de serem atacados por corsários franceses, com o beneplácido do governo republicano de Paris, embora teoricamente os EUA estivessem em paz com a França. O cônsul norte-americano agradeceu a proteção dispensada aos navios dos EUA, no que foi respondido por Nelson da seguinte forma: “Espero ter cumprido os desejos de meu rei e desejo estreitar a harmonia que atualmente, por felicidade, existe entre as duas nações”.⁴⁵

Certamente esse era um ponto muito importante para Mahan, pois considerava a aliança entre a Grã-Bretanha e o seu país um fato auspicioso para a civilização naquele final de século XIX. Por certo Mahan era um anglófilo.

No final de maio, Nelson se uniu a Lorde St. Vincent em frente a Cádiz, trocando seu pavilhão para o *HMS Theseus*, já que seu querido *Captain* estava tão avariado que só um reparo geral na Inglaterra o colocaria em ordem novamente.

St. Vincent queria manter sua esquadra em contínua atividade, não só por estar em guerra com a Espanha e a França, mas também pelas notícias dos grandes motins na Royal Navy que estavam ocorrendo nos navios das esquadras do Canal e do Mar do Norte em Nore, na Inglaterra, em que os marinheiros amotinados tomaram os navios em suas mãos.⁴⁶ St. Vincent era um disciplinador por excelência e não permitiria qualquer motim ou insubordinação em sua esquadra. Nelson, por outro lado, mais flexível e solícito com seus marinheiros, considerava que, de alguma forma, eles até tinham razão em algumas de suas reclamações; no entanto, daí para um motim contra os oficiais havia uma distância enorme. Disse Nelson: “Estou inteiramente do lado dos marinheiros em seus pedidos iniciais. Somos um conjunto [de homens] negligenciado e, quando vem a paz, somos vergonhosamente tratados; mas para os patifes⁴⁷ de Nore... estaria feliz de comandar um navio contra eles”.⁴⁸

Dois marinheiros do *HMS St. George* foram presos por incitarem o motim e rapidamente levados a julgamento por Lorde St. Vincent. Na sentença, foi pro-

45 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 289.

46 *Ibidem*, p. 290.

47 Nelson utilizou a palavra *scoundrel*, traduzida para “patife”.

48 *Ibidem*, p. 291.

ferida a pena de morte para ambos, a ser executada no domingo, um sacrilégio para os religiosos. O Vice-Almirante Thompson chegou a enviar uma carta a St. Vincent censurando-o por conduzir o enforcamento em “dia de Sabath”. Nelson, por seu lado, chegou a admitir o enforcamento dos amotinados em dia santo como o domingo, tal sua repulsa contra aqueles revoltosos. Escreveu a St. Vincent o seguinte: “Congratulo-me com o senhor por encerrar o *affair St. George* e eu (se me permite dizer), aprovo veementemente que isso [o enforcamento] seja conduzido rapidamente, mesmo que no domingo. Essa situação particular requer medidas extraordinárias”.⁴⁹ Pressupunha-se que o próprio *Theseus*, onde Nelson içou seu pavilhão, seria um alvo do motim, no entanto um papel assinado pelos principais marinheiros foi colocado no convés do navio com os seguintes dizeres “Sucesso continue com o almirante Nelson! Deus abençoe o Capitão Miller [comandante do *Theseus*]! Agradecemos pelos oficiais que foram designados para nós!”.⁵⁰ Em nenhum momento a ordem foi quebrada no *Theseus*. Tanto Laughton como Mahan enaltecera a atitude de Nelson nesse evento traumático para a Royal Navy⁵¹.

Após esse fato lamentável, a esquadra britânica passou a bombardear Cádiz, de modo a forçar a saída da força espanhola para um segundo encontro no mar. O que isso provocou foi a saída de pequenas embarcações espanholas, que tiveram a tarefa de fustigar e abordar os navios

britânicos próximos ao porto. Nelson, como sempre destemido, a bordo de um barco com 13 marinheiros e o Capitão Fremantle, entrou em combate com uma dessas embarcações espanholas com cerca de 30 inimigos, e uma refrega ocorreu. Esse combate transformou-se em luta corpo a corpo com pistolas, espadas e sabres. Depois de minutos de combate acirrado, Nelson foi salvo por seu patrão de embarcação, John Sykes, que, embora gravemente ferido, continuou lutando.⁵² Ao final desse encontro, morreram 18 espanhóis, e seu comandante, Dom Miguel Tyrason, caiu prisioneiro. Nelson, em seu relatório, cumprimentou o oficial espanhol por sua bravura. Diria Nelson que “foi durante esse período que talvez minha coragem pessoal foi mais conspícua que em qualquer outro período de minha vida”.⁵³ Apesar do bombardeio e dos combates individuais, a esquadra espanhola não abandonou o porto.

Esse foi um período de alegria para Nelson. Era contra-almirante em função de comando no mar. Ainda jovem, tinha 38 anos, cheio de vigor e entusiasmo. Estava muito feliz com seu comandante, Lorde St. Vincent. Era tudo o que sonhara. Em carta a Lady Nelson, escreveu o seguinte:

A Lady Nelson... assegure-se, minha querida Fanny, de meu afetuoso amor mais perfeito e estima por sua pessoa e caráter, do qual mais conheço o mundo, mais a admiro. O imperioso chamado da honra para servir meu país

49 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 95.

50 *Ibidem. Op. cit.*, p. 94. Miller foi o mesmo oficial que comandou o *Captain* em São Vicente.

51 Existiram na atitude da tripulação do *Theseus* duas características do heroísmo de Nelson: a admiração pelo sucesso do Almirante Sir Horatio e a segurança psicológica por ser subordinada a um chefe líder e razoável.

52 John Sykes ficou gravemente ferido nesse encontro, no entanto sobreviveu aos ferimentos. Morreria dois anos depois, atingido por um estilhaço de canhão. Fonte: *Idem*.

53 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 293. Pode-se perceber claramente que mais uma vez Nelson se expôs ao perigo, quase vindo a ser morto em combate singular.

é a única coisa que me mantém longe de você... não tenho um instante a perder. O almirante me disse que nada temo... Deus a abençoe e acredite-me seu mais afetuoso Horatio Nelson.⁵⁴

Em julho, a esquadra de St. Vincent recebeu a informação de que um grande navio mercante espanhol carregado de tesouros de Manilha estava estacionado

em Santa Cruz de Tenerife. Imediatamente, St. Vincent determinou que Nelson, a bordo do *Theseus*, juntamente com o *HMS Culloden e Zealous*, este último sob o comando do Capitão Samuel Hood⁵⁵, um primo do Almirante Hood, se dirigisse a Tenerife e atacasse essa possessão espanhola, apoderando-se do valioso butim.

Esse evento traria consequências trágicas para Sir Horatio Nelson.

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

54 Carta de Sir Horatio Nelson para Frances Lady Nelson, escrita a bordo do *HMS Theseus*, em 29 de junho de 1797. Fonte: NAISH, *op. cit.*, p. 327.

55 Provido de uma família distinta, formada por diversos oficiais de Marinha, Samuel Hood distinguiu-se no comando de diversos navios, tendo comandado as fragatas *HMS Juno e Aigle*, antes do *Zealous*. Foi grande amigo de Nelson por toda a sua vida e teve importante participação na Batalha do Nilo. Em 1806, viria a perder um braço em combate contra os franceses na Baía de Biscaia. Foi almirante e barão, falecendo como almirante em atividade, comandando a Esquadra das Índias Orientais. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial. Op. cit.*, p. 73.