

HORATIO LORDE NELSON, O HERÓI POLÊMICO, SEGUNDO ALFRED THAYER MAHAN E SIR JOHN KNOX LAUGHTON – Parte IV: Nelson e Sir John Jervis no Mediterrâneo

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

O *Agamemnon* permaneceu em Livorno para completar seu ciclo de reparos, o que era enervante para Nelson, que declarou estar seu “coração quase partido”¹ pela inatividade². Como sempre, querendo proteger seu herói, Mahan comentou que era desagradável para um desavisado observar em Nelson uma insistência em se autoelogiar ou reclamar dos outros. O ser humano tinha a tendência de olhar atravessado para um incorrigível reclamante; no entanto, no caso de Nelson, segundo Mahan, deveria

ser lembrado que esses rompantes de autoelogios e reclamações foram observados em cartas para sua mulher, Frances, e para amigos próximos e que só se tornaram conhecidos depois de sua morte, em razão de sua fama.³ Ele realmente buscava a fama, o reconhecimento e a exaltação, que era o fator mais importante e universal no campo militar. Sua procura e sua ambição por glória e honra mostraram seu lado fraco; a emulação nobre, a devoção e a ação heroica eram o seu lado forte, para Mahan.⁴

* Graduado em Ciências Navais pela Escola Naval (1978). 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.

1 Nelson utilizou a expressão *my heart is almost broken*.

2 MAHAN, Alfred. *Life of Nelson*. v. 1, *op. cit.*, p. 151.

3 Idem.

4 *Ibidem*, p. 152.

No início de 1795, a situação no Mediterrâneo era a seguinte: as tropas da França atravessaram os Pireneus em direção à Espanha. Ao norte dos Alpes e no vale do Pó, os franceses eram combatidos pelos piemonteses do Reino da Sardenha e pelos austríacos senhores de Milão e Mantua. Veneza, Gênova, Toscana e os Estados Papais mantinham-se neutros, embora tivessem simpatia pelos opositores dos franceses. A região da Riviera estava sendo ocupada pelos franceses e seria um local de penetração na península italiana. Nice foi ocupada e Gênova, até então neutra, ameaçada. O Reino das Duas Sicílias continuava alinhado com a Grã-Bretanha (GB), que agora tinha uma importante posição estratégica na Córsega. O controle das linhas de comunicação era fundamental para o predomínio britânico no Mediterrâneo, e esse controle significava destruir a esquadra francesa no mar.

Em número de meios, as esquadras se equivaliam: os franceses com 15 navios de linha, os britânicos com 14 e um napolitano. Além de Marselha, os franceses mantinham Toulon como base para sua força. Muitos transportes franceses foram agrupados para um desembarque que poderia ocorrer próximo a Gênova ou na própria Córsega. Para que pudessem passar com segurança, os franceses necessitavam de uma batalha decisiva que lhe trouxesse a vitória sobre a Royal Navy (RN).

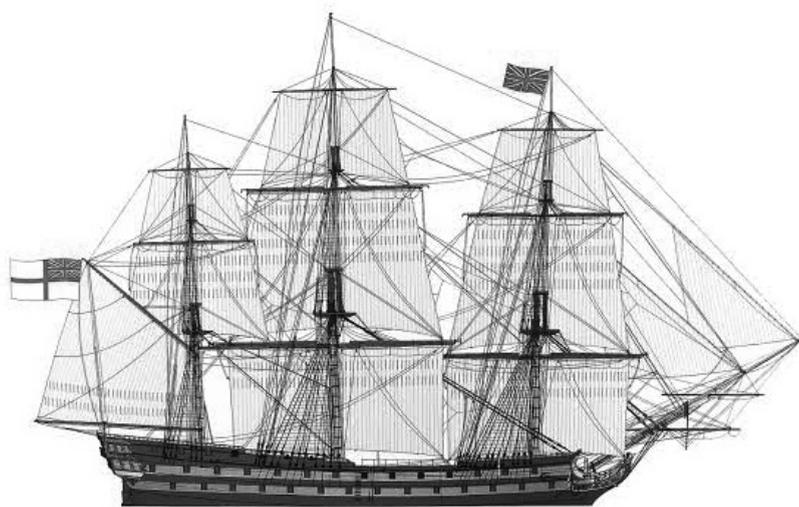
Em 8 de março de 1795, o Almirante Hotham, estacionado em Livorno, recebeu a informação de que os franceses estavam no mar. O *Agamemnon* já estava em condições de combater e, assim, se agregou à força de 14 navios de linha que suspendeu para interceptar os navios franceses. A partir do dia 9, as forças se avistaram e assim permaneceram por mais dois dias,

sem contato. No dia 13, a força britânica formou a linha de batalha e começou a perseguir os franceses, que se retiraram para o Oeste. Hotham sinalizou “perseguição geral”, o que indicou uma liberdade de ação aos comandantes britânicos na perseguição. Nelson, como sempre, ofereceu-se ao combate e correu em direção ao *Ça Ira*, um navio de linha com 84 canhões que, em razão de uma colisão com outro navio francês, ficou avariado e passou a desenvolver baixa velocidade.

O comandante francês determinou que outros dois navios de linha de sua força e uma fragata auxiliassem o *Ça Ira*. Nelson começou então a atirar na popa do inimigo, evitando engajá-lo pelo través, pois sabia que era menos poderoso que o francês. Seus tiros foram precisos e avariaram tremendamente o *Ça Ira*. No dia seguinte, pela manhã, o navio francês estava reduzido a ruínas e rendeu-se. As baixas francesas atingiram 350 homens no *Ça Ira* e 250 no *Censeur*, que também foi abordado pelos britânicos. O *Agamemnon* teve apenas 13 homens feridos na ação.⁵ Laughton, mais discreto em seu enaltecimento a Nelson, disse que o herói inglês percebeu que, apesar de mais poderosos, os franceses não queriam combater e que esses oficiais desconheciam o seu ofício. Acabaram não aproveitando a oportunidade oferecida para destruir o *Agamemnon*. Considerou também tímidas as medidas tomadas pelo Almirante Hotham, seu comandante. Em carta para Frances, Nelson disse o seguinte:

Desejei ser um almirante e no comando de uma força inglesa... claro estou de que, se eu comandasse nossa esquadra no dia 14, ou a força francesa estaria pranteando o meu triunfo ou eu

5 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. op. cit.*, p. 65.



AGAMEMNON
by gaza, Third-rate Ship of the Line, 1781

HMS *Agamemnon* em 1781, um dos navios preferidos de Nelson

estaria em um casco destruído. Fui a bordo [do navio] de Hotham... propor deixar os nossos dois navios avariados [*Captain e Bedford*], as duas presas [*Ça Ira e Censeur*] e quatro fragatas e perseguir o inimigo, no entanto ele [Hotham] é mais frio que eu e disse: “estamos alegres. Lutamos muito bem”, mas se tivéssemos apresado dez navios e permitido que o décimo primeiro fugisse... não poderia chamar isso de bem feito. Teríamos um dia, que acredito não houve, nos anais da Inglaterra.⁶

Mahan, embora concordasse com Nelson a respeito da continuação da perseguição, considerou que os riscos seriam altos, conforme reconhecido pelo próprio

Nelson alguns dias depois, ao afirmar que “tivesse nosso bom almirante seguido o vento [a perseguição] provavelmente teríamos feito mais, mas o risco era muito grande”.⁷ Ambos os comandantes, Hotham e o francês Martin, não queriam provocar uma batalha decisiva, afirmou Mahan. Esses dois chefes navais não perceberam, como Nelson percebeu, que destruir a esquadra inimiga era o melhor resultado na ação, e não preservá-la para futuras operações. Nelson, disse Mahan, mais pela pura intuição de gênio do que resultado de um cálculo premeditado, percebeu claramente que destruir os franceses era o motivo pelo qual a esquadra britânica lá se encontrava, e essa ação afetaria decididamente o curso da guerra.⁸

6 Carta de Horatio Nelson para Frances Nelson escrita em Fiorenza, em 1^a de abril de 1795. Fonte: NAISH, *op. cit.*, p. 204.

7 MAHAN, Alfred. *The Life of Nelson*. v. 1, *op. cit.*, p. 170.

8 *Ibidem*, p. 171.

Laughton comentou, por sua vez, que Nelson tinha firmeza de propósito e uma perfeita percepção do objetivo principal: destruir o inimigo.⁹

Nelson estava orgulhoso de suas ações no combate de 14 de março. Diria posteriormente para Frances que todos concordaram em lhe dar os lauréis que podiam ser reconfortantes a ele até o último momento de sua vida.¹⁰ Sentia também imensa falta de Hood como comandante. “Espero ver logo Lorde Hood”, dizia sempre. “Perdemos muito por Lorde Hood ir para a Inglaterra” foi outra frase sempre repetida. Em carta a seu irmão, disse ele que “então veio a notícia da demissão de Lorde Hood. Oh, Almirantado miserável! Eles forçaram o primeiro oficial de nossa Marinha a se afastar do comando!”¹¹ Em 26 de junho, em outra carta a William, disse que a ausência de Lorde Hood era uma “grande perda nacional”.¹²

Outro fato deixou Nelson muito preocupado. Os franceses conseguiram transferir seis navios de linha de Brest para Toulon, tornando sua força naval superior à dos britânicos – uma falha grave do Almirantado, segundo Nelson, compensada depois pela designação de uma força de também seis navios sob o comando do Almirante Man, provindo da GB¹³. Outra fonte de ansiedade para o herói foi a possibilidade de ser promovido a almirante brevemente. O Mediterrâneo possuiria muitos almirantes após a lista de promovidos, e certamente ele seria

transferido para a GB e ficaria possivelmente a meio soldo, uma lástima para ele. O rumor é que haveria uma grande lista de capitães promovidos em 1º de junho de 1795, sendo ele o número 46 na lista. Ao final, a lista de promovidos realmente abarcou muitos capitães; no entanto, o último promovido a almirante foi o número 39, o que permitiu que Nelson continuasse no *Agamemnon*.¹⁴

Um ponto interessante de discussão foi a análise de Mahan a respeito da relação de Nelson com Frances até aquele junho de 1795. Sua correspondência com ela era intensa, terna e afetuosa. Dizia ele que ela estava sempre em seu pensamento. Em carta a Frances antes da ação de 14 de março, disse Nelson o seguinte:

Qualquer que seja o destino, não tenho dúvidas em minha mente de que minha conduta será tal que não trará um rubor nas faces de meus amigos... as vidas de todos estão nas mãos Dele, que sabe melhor como preservá-las ou não, e a Ele eu me resigno. Meu caráter e bom nome são o meu próprio modo de ser. Vida em desgraça é temível. Uma morte gloriosa deve ser invejada”.¹⁵

Frances era sua grande confidente, e nela ele depositava todos os seus segredos. Mahan procurou, assim, descrever o homem Nelson com sentimentos, angústias e vida íntima. Laughton, por outro lado, nada citou sobre seu relacionamento

9 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial*. *op. cit.*, p. 42.

10 MAHAN, Alfred. *The Life of Nelson* v1., *op. cit.*, p. 172.

11 Carta de Horatio Nelson para William Nelson, escrita de Port Mahon em 8 de junho de 1795. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *Nelson's Letters and despatches*. *op. cit.*, p. 81.

12 LAUGHTON, John Knox. *Nelson*. *op. cit.*, p. 67.

13 Idem.

14 MAHAN, Alfred. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 177.

15 Carta de Horatio Nelson a Frances Nelson, escrita a bordo do *Agamemnon* em 10 de março de 1795. Fonte: NAISH, *op. cit.*, p. 199.

com sua esposa. Era como se Nelson não tivesse vida social para o velho historiador inglês. Até aqui nada sobre Lady Hamilton e pouco, muito pouco, sobre Frances Nelson. A Laughton interessava suas conquistas militares e nada mais até esse ponto da carreira de Nelson.

Hotham designou para Nelson, agora um dos capitães mais antigos do Mediterrâneo, um grupo de seis navios menores para cooperar com os austríacos próximos a Gênova. Na Riviera, Nelson e seu grupo encontraram uma grande esquadra francesa, composta de 17 navios de linha, que logo iniciou uma perseguição ao grupo deste, que imediatamente rumou célere para San Fiorenzo, onde estava fundeada a força de Hotham. Depois de intensa perseguição, Nelson entrou nesse porto e alertou Hotham sobre a força francesa. Este determinou o suspender de seus navios e passou a seguir a força francesa, que agora se retirava, evitando, como sempre, o combate. Depois de algum tempo de corrida, Hotham determinou o regresso de seus navios ao porto, desistindo de atacar o inimigo. Para Mahan, houve um erro na avaliação de Hotham ao embarcar no *HMS Britannia*, um navio de linha muito lento. Dessa maneira, em razão de ir se afastando de seus navios mais rápidos e, assim, não controlar a perseguição, Hotham resolveu suspender a caça aos franceses. Outra chance perdida, segundo Nelson.¹⁶

Hotham determinou, logo após essa ação, que Nelson, com o seu grupo de navios, se dirigisse para a costa de Gênova e lá bloqueasse qualquer tráfego marítimo francês na costa, altamente dependente

de abastecimento para a Riviera, já em seu poder. Ao mesmo tempo, Nelson deveria impedir o transporte marítimo de tropas francesas naquela região do Mediterrâneo. Gênova era teoricamente neutra; no entanto, se submetia aos ditames estabelecidos por Paris. Hotham, ao designar Nelson para essa missão, determinara cuidado para não ofender os genoveses e os estados neutros na contenda, tendo, assim, a preocupação de só confiscar cargas francesas. Nelson tinha consciência de que os genoveses, temerosos das tropas francesas, permitiam o tráfego de pequenas embarcações abastecedoras das tropas da França na área. O que ele desejava realmente era bloquear todo o tráfego na região, inclusive o dos neutros. Ele contava com o auxílio de Sir Gilbert Elliot, depois Conde Minto, o ministro inglês na Córsega que o aconselhava sobre o melhor modo de resolver questões diplomáticas com os genoveses. Nelson comentara com seu colega Capitão Collingwood: “Nosso almirante, *entre nous*, não tem coragem política e está alarmado na menção de uma ação mais incisiva”.¹⁷

Seguindo um costume próprio, Nelson desobedeceu Hotham, francamente determinando a interrupção total do tráfego marítimo costeiro na região. Disse que estava agindo sem as ordens de Hotham; no entanto, era apoiado por Elliot, além dos ministros britânicos em Turim e na própria Gênova, Sir Trevor e Sir Francis Drake, respectivamente. Estava consciente de que fazia o melhor para o “rei e o país”.¹⁸ Para ele, a coragem política de um oficial afastado de seu

16 MAHAN, Alfred. *The Life of Nelson*.v1. *op. cit.*, p. 179.

17 Carta de Horatio Nelson para Cuthbert Collingwood, escrita de Vado em 31 de agosto de 1795. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *Nelson's Letters and Despatches*. *op. cit.*, p. 87.

18 Expressão usada por Nelson: *for King and Country*.



Almirante Sir William Hotham, 1^o Barão Hotham, 1736-1813

país era tão necessária quanto a coragem militar.¹⁹ A semelhança com as ações nas Índias Ocidentais contra Hugues é evidente. Nelson era um indisciplinado quando as condições exigiam. Mahan procurou justificar a posição de Nelson afirmando que “a justificativa [para tomar o passo de ir contra as ordens superiores] se coloca não sobre o que ele pensa, mas sobre as circunstâncias ambientais que prova que ele está certo; se estiver errado... ele precisará assumir toda a responsabilidade de seu erro, honestamente como deve ser”²⁰. Para Mahan, essas ações de desobediência de Nelson demonstraram “claramente” a grande coragem profissional e a sagacidade

de que ele assumia e que mostrava que, ao final, ele estava correto²¹. Hotham, ao perceber que Nelson estava apoiado pelos dois ministros britânicos, concordou com as ordens de apertar o bloqueio.

O bloqueio passou a ser total, e nenhum navio abastecedor francês, neutro ou genovês passou pela sua força naval. Somente pequenas embarcações costeiras passaram suprimentos para as tropas francesas. Por possuir navios com maiores calados, Nelson não pôde interromper esse fluxo pequeno, mas contínuo. Suas embarcações miúdas, orgânicas dos navios da força, tentaram atacar essas investidas, porém obtiveram pouco sucesso. Ousado como sempre, Nelson propôs ao general austríaco De Vins, comandante das forças da Áustria próximas a Gênova, um desembarque em San Remo, no

qual apoiaria com o fogo naval de seus navios. Acreditava que, tomando San Remo, poderia interromper aquele fluxo contínuo de suprimentos. De Vins concordou inicialmente, mas depois tergiversou, alegando outras operações mais importantes. Ao final, recusou tomar San Remo, mas propôs um desembarque mais a oeste, entre Nice e Var. Nelson concordou plenamente com essa ação; contudo Hotham, cauteloso, recusou cooperar nessa operação.²² Nelson chegou a pedir a Hotham que lhe fornecesse navios-transporte para cooperar com os austríacos no desembarque. Hotham negou, o que foi criticado por De Vins, o qual reclamou que deveria

19 MAHAN, Alfred. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 190.

20 *Idem*.

21 *Ibidem*, p. 191. Existia por parte de Mahan uma admiração pelo sucesso de Nelson que se refletiu em seu texto. Não só os subordinados de Nelson o admiravam, mas também, e especialmente, Mahan.

22 *Ibidem*, p. 195.

existir cooperação entre as forças aliadas e que nem isso era conseguido²³. Mahan criticou o plano de tomada de San Remo por considerá-lo muito arriscado, pois as tropas austríacas lá desembarcadas estariam cercadas por forças francesas que cada vez mais se fortaleciam. O tempo, assim, passou a ser elemento decisivo. Para os franceses, quanto mais tempo passasse, melhor seria. Os navios ingleses pouco poderiam fazer para proteger os austríacos, e mesmo a retirada dessas forças em tal posição exposta estaria fadada ao fracasso.²⁴ Mahan aproveitou para enfatizar a necessidade de se conhecerem os princípios de estratégia para a tomada de decisão, mesmo para “gênios” como Nelson. O estudo desses princípios era fundamental para o comandante militar, e somente a experiência e o tempo seriam capazes de demonstrar a Nelson que tais princípios deviam ser seguidos.²⁵ Certo é que Mahan culpou Hotham pela falta de apoio a Nelson e cooperação com seus aliados austríacos. Nelson chegou a solicitar que Hotham se encontrasse com De Vins para combinarem uma melhor cooperação entre a RN e as forças austríacas, sem sucesso. A alegação de Hotham de não poder apoiar o pequeno grupo de navios subordinados a Nelson centrou-se na necessidade de vigiar a Esquadra francesa baseada em Toulon, embora ele continuasse fundeado em Livorno²⁶. Laughton, nesse ponto, concordou com a visão estratégica de Mahan de que Hotham perdera diversas oportunidades de trazer os franceses a uma batalha decisiva

e que essa indefinição foi desastrosa para a GB. Para Laughton, com a Esquadra francesa derrotada, a Riviera estaria assegurada, o abastecimento dos aliados seria mantido, a Itália não poderia ser invadida, a elevação de Napoleão não aconteceria, a história da Itália pelos próximos 20 anos teria outro desfecho, a Espanha permaneceria aliada da GB e a expedição francesa para o Egito continuaria a ser um sonho²⁷. Para Laughton, a ascensão e o engrandecimento de Napoleão se deveram à irresolução de Hotham.²⁸ Essa afirmação de Laughton, imputando a Hotham todas as falhas resultantes da falta de percepção estratégica britânica, parece simplista e generalizante. A culpa imputada a apenas um fator, o Almirante Hotham, e não a percepção genial de Napoleão e as ações pragmáticas da força naval francesa que recusou o combate naval com os britânicos, indicou parcialidade nas conclusões tanto de Mahan como de Laughton. Ao mesmo tempo em que criticou Hotham pelas falhas na campanha, Laughton procurou, dentro de seu pragmatismo, justificar Hotham quatro anos depois de escrever sua biografia de Nelson, em seu *The Nelson Memorial*, edição de 1899, ao dizer que não existiam dúvidas de que Hotham sentira o peso da responsabilidade pelo comando e “que não se compreende” o quanto ele estava “sobrecarregado”.²⁹ Segundo palavras de Laughton, Hotham tinha lutado duas batalhas, obtido duas vitórias e destruído três navios de linha inimigos. Em 1797, ele foi elevado ao pariato como Barão Hotham; contudo, não

23 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. op. cit.*, p. 71.

24 MAHAN, Alfred. *The Life of Nelson, v. 1, op. cit.*, p. 195.

25 *Ibidem*, p. 213.

26 *Ibidem*, p. 198.

27 LAUGHTON, John Knox. *Nelson, op. cit.*, p. 73.

28 *Idem*.

29 A palavra usada por Laughton foi *overburdened*, que foi traduzida para “sobrecarregado”.

obteve mais nenhum comando, vivendo na reserva, feliz até 1813³⁰. Laughton, sempre no estilo conciliador, bem próprio do período vitoriano, procurou amenizar suas duras críticas a Hotham feitas quatro anos antes. Parece ter se arrependido das críticas, “compreendendo” o fardo pesado de Hotham naquela campanha. Atitude típica de um historiador vitoriano.

Mahan, por sua vez, sendo estrategista naval, considerou que a existência da força francesa como “esquadra em potência” impediu que a força britânica dominasse os mares. O forçamento de uma batalha decisiva para quem não quisera ou poder combater é uma

tarefa difícil de se realizar, e, no caso, os franceses não queriam combater, talvez em razão da necessidade de preservar seus navios para outras ações. A leitura de Mahan dessa impossibilidade de controlar o mar pelos britânicos

em razão da postura evasiva francesa parece enviesada. Os britânicos realmente dominavam os mares, pois inexistia qualquer força naval inimiga a contestá-los, e seus navios transitavam pelo Mediterrâneo impunemente. Parece que Mahan, com essa postura, se impregnou do pensamento analítico e ofensivo de seu herói Nelson, que não admitia a existência de qualquer outra força naval inimiga na região operacional³¹. Para Nelson, in-

xistia o domínio naval britânico, pois os franceses ainda deveriam ser eliminados dos mares mediterrâneos.

Mahan, como sempre admirador da postura de Nelson, revelou que sua conduta indicou eficiência, cuidado e bom senso, tendo sido até congratulado por Elliot, que afirmou: “Permita-me, meu caro senhor [Nelson], congratulá-lo pelo apoio do *Agamemnon* em todas as ocasiões, a mesma reputação que sempre esse navio obteve desde que cheguei no Mediterrâneo”.³²

Em novembro de 1795, um relatório do secretário de Assuntos Estrangeiros

correu os navios britânicos sob o comando de Nelson, afirmando que os seus comandantes fizeram vista grossa para as embarcações francesas e neutras que se evadiram do bloqueio estabelecido em Gênova. Como era de seu feitio,

Nelson tomou para si a responsabilidade de contestar esse relatório calunioso a seus oficiais. Em resposta ao secretário, Nelson escreveu o seguinte:

Eu, por isso, em meu nome e de meus ofendidos irmãos, exijo que a pessoa, qualquer que ela seja, que escreveu ou encaminhou esse relatório a V. Exa. traga os fatos e comprovações explicitamente... duvidamos que

Os britânicos realmente dominavam os mares, pois inexistia qualquer força naval inimiga a contestá-los, e seus navios transitavam pelo Mediterrâneo impunemente

30 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial. op.cit.*, p. 45.

31 Nesse ponto, Mahan, a partir das decisões e atitudes de Nelson, parece ter formalizado a sua visão teórica da esquadra em potência e sua ênfase na ofensiva. Aparece aqui pela primeira vez o herói Nelson surgindo como justificativa para uma formulação teórica. Esse modo de analisar essa concepção por parte de Mahan viria a ser contestado alguns anos depois por Sir Julian Corbett.

32 MAHAN, Alfred. *The Life of Nelson*, v. 1, *op.cit.*, p. 203.

consiga... Se ele não puder fazê-lo, eu humildemente imploro que Sua Majestade muito graciosamente acione o promotor-geral para processar esse infamante nas cortes de justiça... Se forem falsas as acusações, nada pode ser tão pesado para o vilão que ousou permitir que sua pena escrevesse tal relatório... Eu libero completamente todos os meus irmãos capitães de qualquer combinação e requeiro que eu seja o único responsável pelo que ocorreu sob o meu comando... Em duas guerras, tive mais de 140 combates e batalhas no mar e em terra; perdi um olho e sangue por lutar contra os inimigos de meu Rei e meu país... Tenho a honra de ser o mais obediente e humilde servidor de V. Exa., Horatio Nelson.³³

No ano seguinte, tanto o secretário de Assuntos Estrangeiros quanto o primeiro lorde do Almirantado concordaram com as alegações de Nelson e desqualificaram o relatório.³⁴ Nelson diria, posteriormente, que “o próximo pedido se refere muito mais a minha honra do que outros de meu interesse, provar ao mundo e para o meu almirante ou a qualquer outra pessoa que perguntar por que permaneci em Gênova”³⁵. Mahan, sempre cioso em defender seu biografado, destacou que Nelson estava ansioso, segundo palavras do próprio herói, por “ter provas que empregou até a última consequência o *Agamemnon* como julgado benéfico para

a causa comum”³⁶. Laughton, em sua biografia, nada citou sobre esse fato.

No final de 1795, Hotham solicitou ao Almirantado sua substituição do comando do Mediterrâneo, em razão de más condições de saúde. Para o seu lugar foi designado o Almirante Sir John Jervis, de 60 anos, comandante da força das Ilhas de Sotavento, subordinado à Esquadra das Índias Ocidentais – uma promoção muito merecida a um almirante que até ali se distinguira em combate. Para Nelson, uma mudança primordial. O comando do Mediterrâneo mudaria de ares com Sir John.

SIR JOHN JERVIS ASSUME O COMANDO EM CHEFE DO MEDITERRÂNEO

Sir John Jervis era bem diferente de Hotham. Tão corajoso quanto o último, segundo palavras de Laughton, Jervis tinha mais coragem moral e aptidão para assumir maiores responsabilidades. Serviu com distinção nas guerras dos Sete Anos e da Independência dos Estados Unidos da América. Fora capitão do *HMS Foudroyant* e tivera uma brilhante atuação na batalha de Ushant, em 1778³⁷, sob o comando do Almirante Keppel, e na espetacular captura do navio francês *Pégase*, em 1782. Normalmente um exigente disciplinador, Jervis era o exemplo do que deveria ser um comandante de navio e de força. Os jovens *midshipmen* eram mandados ao *Foudroyant* para observarem o que era realmente um navio

33 *Ibidem*, p. 205.

34 *Ibidem*, p. 206.

35 *Ibidem*, p. 212.

36 *Idem*.

37 A batalha de Ushant foi travada perto de Brest entre uma força britânica de 30 navios de linha, sob o comando do Almirante Keppel, contra 27 franceses do Conde d'Orvilliers. A batalha terminou indecisa, tendo os britânicos perdido 500 homens, enquanto os franceses perderam 700. Fonte: PEMSEL, Helmut. *op. cit.*, p. 71.



Almirante Sir John Jervis, 1º Conde de St Vincent, 1734-1823 –
Quadro do Royal Museum Greenwich

de guerra.³⁸ Como almirante, fora comandante em chefe das Ilhas Sotavento e, em 1794, tinha capturado Martinica, Guadalupe e Santa Lúcia. Sua conduta exemplar nas Índias Ocidentais já o apontara para substituir o próprio Hood no Mediterrâneo; no entanto, a atitude do

Almirantado em permitir que Hotham assumisse o comando atrasou sua designação. Sua chegada na esquadra marcou “o início de uma nova era”, segundo Laughton.³⁹

Em 29 de novembro de 1795, Jervis assumiu oficialmente o comando em chefe do Mediterrâneo, como vice-almirante da Esquadra Branca⁴⁰. Não houve mais movimentos furtivos da esquadra. Logo ao assumir o comando em San Fiorenzo, determinou que todos os navios suspendessem e se dirigissem às estações de bloqueio próximas a Toulon. Outro grupo de navios, sob o comando do Almirante Man, permaneceu próximo a Cadiz e um segundo grupo sob o comando do almirante Waldegrave permaneceu em frente a Tunis. Eram, no total, 25 navios de linha britânicos sob o seu comando⁴¹. Um novo senso de disciplina foi estabelecido, e Nelson aprovou imediatamente esse novo comandante. Jervis era um produto da velha escola: se não obedecido por afeição, era por medo.⁴² Apesar de dis-

ciplinar, Jervis sabia reconhecer os méritos de outros oficiais, tal como no caso do Capitão Faulknor, quando este era comandante da chalupa *HMS Zebra*, nas Índias Ocidentais. Na tomada de Martinique, Faulknor assaltou o forte da cidade com sua tripulação sem esperar o

38 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial. op. cit.*, p. 46.

39 *Ibidem*, p. 47.

40 Os vice-almirantes possuíam três categorias por antiguidade: azuis, brancos e vermelhos.

41 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. op. cit.*, p. 75.

42 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial. op. cit.*, p. 48.

restante da esquadra e conseguiu imediato sucesso, com surpresa total no inimigo. Disse Jervis para a mãe de Faulknor: “Nenhuma palavra minha pode expressar o mérito do Capitão Faulknor nessa ocasião... Vejam o herói conquistador chegar! Tais cumprimentos exemplares não existem na Marinha”. Por sua coragem, Faulknor foi promovido por Jervis de mestre e comandante a capitão, assumindo o comando de uma fragata tomada dos franceses que levou o nome sugerido por Jervis de *HMS Undaunted*⁴³. Faulknor viria posteriormente a falecer no comando do *HMS Blanche* em combate com o navio francês *Pique*.⁴⁴ Interessante notar que, embora Mahan tenha enaltecido Jervis, ele não se aproximou dos elogios explícitos proferidos por Laughton, que utilizou três páginas em seu *The Nelson Memorial* para descrever Jervis. Em sua biografia de Nelson, Laughton gastou duas páginas para descrevê-lo. Pode-se deduzir que Laughton tinha grande admiração pessoal por Jervis, maior que a de Mahan, que centrou seus elogios em Nelson. Jervis, embora grande almirante para Mahan, atuou como um coadjuvante na biografia de seu herói de Burham Thorpe.

No primeiro encontro entre Nelson e Jervis, o último ofereceu dois navios maiores para o primeiro. Nelson, muito agradecido, declinou do convite e pediu para permanecer no *Agamemnon*, ao mesmo tempo em que concordou que, apesar de estar exausto pelas contínuas operações no mar, teria o maior prazer em continuar sob o comando de Jervis no Mediterrâneo. Posteriormente, Nelson diria que Jervis o considerava mais um associado do que um subordinado.⁴⁵ Logo

após o encontro, Jervis determinou que ele fosse para Toulon e depois para Gênova, a fim de impedir qualquer passagem de navios franceses com tropas.

O ambiente político indicava que a Espanha iria se aliar à França, e o temor da GB era que o Reino de Nápoles se juntasse aos franceses, o que faria com que Livorno e os portos da Riviera italiana caíssem sob o jugo republicano. A única base aliada da GB seria a Córsega. Se a Córsega caísse, a única opção estratégica dos britânicos seria a retirada do Mediterrâneo.

Em março de 1796, Nelson foi promovido a comodoro. Seu temor de ser promovido a contra-almirante ainda era grande, pois sabia que poderia ser chamado de volta à Inglaterra e colocado a meio-soldo. Assumiu, por ordem de Jervis, um esquadrão composto de seu navio, o *Agamemnon*; do navio de 64 canhões, o *HMS Diadem*; e duas fragatas para auxiliar os austríacos que lutavam contra os franceses na Riviera, principalmente entre Nice e Gênova, e atacar qualquer tráfego francês que abastecesse suas forças em terra. Nelson estava muito satisfeito em estar sob o comando de Jervis. A esquadra parecia ter renascido com este oficial-general, pensava Nelson. O *Agamemnon* já se encontrava em péssimas condições operacionais e necessitava urgentemente de reparos na Inglaterra. Jervis, percebendo isso e querendo que Nelson permanecesse com ele no Mediterrâneo, determinou que ele transferisse o seu pavilhão para o *HMS Captain*, um navio de linha com 74 canhões, cujo comandante estava doente e desejoso de voltar à Inglaterra. Esse oficial, então, transferiu-se para o *Agamemnon* e o levou para casa. Este navio foi o mais

43 Em inglês, *undaunted* significa intrépido.

44 *Ibidem*, p. 49.

45 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 216.

representativo do estilo de comando de seu condutor, e mais ainda Nelson permaneceu a ele ligado até o final de sua vida. Em junho de 1796, Nelson assumiu o comando do *Captain*, levando consigo a maioria de seus oficiais e algumas praças escolhidas do *Agamemnon*, o que era comum na época, aguardando a chegada do seu comandante efetivo, já que, como comodoro, era sua função assumir o comando de esquadões de navios e não o de apenas um navio. Seu sucessor só chegaria no *Captain* dois meses depois, em agosto⁴⁶. Até lá, Nelson acumulou as funções de comandante do *Captain* e do esquadão de navios, determinado por Jervis.

Logo em seguida, Nelson seguiu para Livorno, já ameaçada pelas forças francesas que haviam derrotado os austríacos. Lá chegando, encontrou o *HMS Inconstant*, sob o comando do Capitão Sir Thomas Fremantle, que retirara todos os ingleses residentes na cidade. Em breve, Livorno cairia em poder da República francesa. Imediatamente foi estabelecido por Nelson o bloqueio do porto. Na Córsega, a situação estava se deteriorando, já que muitos corsos se identificavam com Bonaparte e estavam se rebelando contra os britânicos lá estacionados. Tanto os Estados Papais quanto Nápoles ainda eram aliados dos britânicos, esperando-se que reagissem mais fortemente aos franceses, que se aproximavam de suas fronteiras. No entanto, tal esperança não se configurou, pois as forças francesas sob Bonaparte bateram os austríacos e avançaram rapidamente pelo ocidente da Itália, levando o Papado e o Reino das Duas

Sicílias a assinar um armistício em junho de 1796. Dois aliados a menos para a GB.

A Córsega passou a ser a preocupação de Jervis e Nelson. Livorno em poder dos franceses trazia insegurança aos aliados dos britânicos na ilha. Seguindo a orientação de Sir Gilbert Elliot, Nelson atacou e tomou a Ilha de Elba, permanecendo a condução política nas mãos de administradores toscanos. Essa ocupação foi apenas militar, como um ponto de apoio para os navios da RN. Em carta a seu pai, Nelson escreveu o seguinte: “A única consequência para nós [de uma guerra com a Espanha] poderá ser a necessária evacuação da Córsega, e nossa esquadra deverá recuar no Mediterrâneo. Os espanhóis sofrerão muito pela sua tolice, se forem tão tolos de irem à guerra para agradecer aos franceses”⁴⁷.

As forças ficariam desbalanceadas caso a Espanha entrasse em guerra contra a GB. Jervis dispunha de 22 navios de linha, enquanto os franceses e espanhóis de 35. No entanto, para Nelson, Jervis venceria os dois juntos.⁴⁸ A guerra só foi declarada pela Espanha em 5 de outubro de 1796, embora já existisse uma aliança com a França e a proibição de navios britânicos fundearem em portos espanhóis.⁴⁹ Jervis continuou com seus navios bloqueando tanto Toulon como Livorno, porém a situação estava se tornando insustentável para a Marinha britânica, agora dependente apenas da Córsega e da pequena Ilha de Elba. Logo em seguida, Gênova fechou seus portos aos navios de Jervis. Enquanto isso ocorria, o Almirante Man continuava bloqueando o porto espanhol de Cádiz. Jer-

46 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 230.

47 Carta de Horatio Nelson para Edmund Nelson, escrita do *HMS Captain* em 19 de agosto de 1796. Fonte:

LAUGHTON, John Knox. *Nelson's Letters and Despatches*. *op. cit.*, p. 105.

48 LAUGHTON, John Knox. *Nelson*. *op. cit.*, p. 79.

49 *Ibidem*, p. 80.

vis determinou então que Man se juntasse a ele, reabastecendo-se antes em Gibraltar.

Em setembro de 1796, Jervis recebeu ordens do Almirantado para abandonar a Córsega, se retirar do Mediterrâneo e levar sua esquadra de volta à Inglaterra.⁵⁰

Nelson ficou indignado e envergonhado com essas ordens. Considerava que a GB não podia deixar seus aliados em situação crítica, principalmente o Reino das Duas Sicílias. Mesmo sendo este um aliado vacilante, não havia

dúvidas de que seu coração estava em Nápoles, afirmou Mahan.⁵¹ Em carta para seu comandante, Almirante Jervis, Nelson escreveu: “O que me atinge mais como um maior sacrifício que a Córsega é o Reinado de Nápoles... esse reinado estará indubitavelmente

arruinado”.⁵² Para Mahan, esse tipo de preocupação de Nelson não era influenciado pela atração física por Lady Hamilton, mas sim pelo afeto que sentia pela corte e pelos reis napolitanos.⁵³ Acreditava também que a agregação do grupo de navios de Man trazia a força naval britânica para 22 vasos de guerra contra 35 dos franco-espanhóis, o que é um sucesso garantido

em combate. Além disso, Jervis, segundo ele, era “o comandante em chefe capaz de liderar [os ingleses] à glória”.⁵⁴ Em outra carta para Frances, escreveu:

Minha querida Fanny, estamos nos preparando para a evacuação do Mediterrâneo, uma medida que não posso aprovar. Aí em casa eles [os ingleses] não têm ideia do que nossa esquadra é capaz de fazer, qualquer coisa e todas

as coisas. Muito do que me orgulha que a Inglaterra possa fazer, em caráter privado, lamento em grande penitência⁵⁵ nossas ordens presentes, tão desonrosas à dignidade da Inglaterra.⁵⁶

A Ilha de Elba permaneceu nas mãos dos britânicos, enquanto a Córsega

foi evacuada, para alegria dos aliados de Bonaparte. Em outubro, os franceses desembarcaram e foram recebidos com festa pelos corsos. Gênova aliou-se formalmente aos franceses e ofereceu suas bases aos navios de guerra desse país. Nada mais restou a Jervis que se dirigir com toda a sua esquadra para Gibraltar, lá ancorando em dezembro de 1796.

**Nunca perdi a oportunidade
de me distinguir, não só
como um homem galante,
mas por ter cérebro; de
numerosos planos que
idealizei, nenhum deixou
de ocorrer**

Almirante Nelson

50 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 247.

51 *Ibidem*, p. 247.

52 Carta de Horatio Nelson para Sir John Jervis, escrita do *HMS Captain* em 30 de setembro de 1796. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *Nelson's Letters and Despatches*. *op. cit.*, p. 109.

53 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 248.

54 *Idem*.

55 Interessante esta passagem, pois na carta Nelson utiliza uma expressão idiomática forte, *in sackcloth and ashes*, que significa “grande penitência”.

56 Carta de Horatio Nelson para Frances Nelson, escrita do *HMS Diadem* em 13 de outubro de 1796. Fonte: NAISH, *op. cit.*, p. 305.

Nesse meio termo, o almirante espanhol Don Juan de Langara, comandante da força com 19 navios de linha, dez fragatas e navios menores, suspendeu de Cádiz e se dirigiu a Cartagena, onde se agregaram mais sete navios de linha, perfazendo um total de 26, uma força considerável. De Cartagena, Langara rumou para Toulon, onde se juntou à esquadra francesa lá estacionada⁵⁷. O Mediterrâneo pertencia agora às forças navais franco-espanholas.

Para Mahan, o desempenho de Nelson até ali demonstrou um pendor natural para a liderança pessoal, o espírito ofensivo e a busca incessante pela glória, muitas vezes a qualquer custo. Na visão do historiador norte-americano, a genialidade era uma coisa e ser um oficial bem preparado era outra coisa. Não existia, no entanto, nenhuma incompatibilidade entre os dois, muito pelo contrário. Para a primeira virtude, a natureza fazia a sua parte; na segunda, o reconhecimento dos princípios de estratégia, praticado pela observação de toda a situação e suas circunstâncias, balanceando com importância relativa de cada circunstância, transformava o combatente em um grande chefe militar.⁵⁸ Isso foi Nelson adquirindo conforme ia ganhando experiência. No início de sua carreira militar, Mahan reconheceu a superioridade de Napoleão sobre Nelson, fruto exatamente da percepção do curso com os princípios de guerra, ao contrário de Nelson, que só os percebeu com o tempo e a experiência. Que Nelson era um oficial ambicioso, Mahan não tinha dúvidas. Em carta a seu irmão, Nelson diria que “se o crédito e a honra na

Marinha são desejáveis, eu tenho minha parte de responsabilidade. Nunca perdi a oportunidade de me distinguir, não só como um homem galante, mas por ter cérebro; de numerosos planos que idealizei, nenhum deixou de ocorrer”.⁵⁹ Nelson tampouco utilizou sua pouca modéstia com seu amigo Duque de Clarence, filho de Jorge III e seu companheiro nas Índias Ocidentais. Disse ele para o duque que a guerra dera frequentes oportunidades de mostrar o quanto ele, Nelson, era um oficial confiável. Disse que tivera grande sorte de ser notado na linha de combate, mas também de obter a confiança e a aceitação dos ministros ingleses em Turin, na Córsega, em Gênova e em Nápoles por sua conduta e que seu julgamento, em diversas circunstâncias, foi formado pelo bom senso e que “nunca errara”⁶⁰. Nesse ponto, Mahan criticou a atitude infantil e vaidosa de Nelson, que, muitas vezes, se encontrava no centro das atenções exacerbadas pela bajulação de Lady Hamilton e da corte de Nápoles⁶¹. Mahan já começava a criticar Lady Hamilton muito antes do relacionamento entre os dois.

Em relação à vida afetiva de Nelson, Mahan apontou que existiam muitas reservas sobre a vida privada de seu herói. Sua afeição discreta por Frances Nelson e por seu pai Edmund eram declaradas sempre em suas cartas à esposa e ao genitor, que, inclusive, moravam juntos. Nelson estava claramente feliz em estar afastado, e o propósito de defender sua honra e distinção eram mais importantes que a companhia de sua esposa. Não existia em suas cartas qualquer crise de pensamen-

57 LAUGHTON, John Knox. *Nelson's Letters and Despatches*. *op. cit.*, p. 110.

58 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 234.

59 *Ibidem*, p. 255.

60 *Ibidem*, p. 256.

61 *Idem*.

to sobre os dois caminhos, a glória ou Frances. A glória tinha prevalência. Não sentia saudades nem solidão, e suas cartas terminavam sempre assim: “*With kindest remembrances to my father, believe me ever your most affectionate husband, Horatio Nelson*”.⁶² Um sentimento ascético, formal e pouco apaixonado, diria Mahan. Com Lady Hamilton, tudo mudaria.

Há que se considerar que Laughton não discutiu até esse ponto o aspecto

sentimental e privado de Nelson, permanecendo nos assuntos essencialmente militares, táticos e estratégicos. Pode-se perceber a relutância do mestre inglês em mergulhar no íntimo de Nelson e em seu relacionamento com Frances, preferindo ater-se aos aspectos profissionais.

Em breve Nelson estaria envolvido, junto com Jervis, no seu primeiro grande combate de sua carreira, a batalha naval do Cabo São Vicente.

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

62 A tradução desse trecho é “com as mais generosas lembranças para o meu pai, acredite-me sempre seu mais afeiçoado marido, Horatio Nelson”.