

JOVENS NELSONS: A FORMAÇÃO DA OFICIALIDADE NAVAL BRITÂNICA NO SÉCULO XVIII.

FRANCISCO EDUARDO ALVES DE ALMEIDA¹

Antes da Guerra de Independência dos Estados Unidos da América em dezembro de 1775 o Primeiro-Ministro britânico William Pitt em discurso na Câmara dos Comuns disse sobre a Marinha Real britânica (RN) que “devemos ter nossa marinha tanto e tão bem tripulada quanto possível antes de declarar guerra...não é pois agora necessário para nós, uma vez que estamos à beira de uma guerra, usar todos os métodos pensáveis para encorajar os marinheiros mais hábeis e capacitados a ingressar no serviço de Sua Majestade?” (FERGUSSON, 2003: 56). O que Pitt desejava era aumentar os efetivos da RN com os melhores homens disponíveis na Grã-Bretanha (GB) em mais 55 mil marinheiros, desejo atendido pelo Parlamento logo em seguida.

Alfred Mahan² dizia ao final do século XIX que a GB contava com os melhores marinheiros do século XVIII, pois além da quantidade de população disponível voltada para o mar, os britânicos possuíam um “caráter” que os distinguiu de seus contendores franceses e espanhóis. Como jovens meninos de 11 ou 12 anos eram arregimentados na RN e transformados no exemplo do grande herói naval britânico do período Lorde Horatio Nelson ? O que se pretende discutir nesse artigo era como se formavam os oficiais de carreira da RN a partir de tenra idade no século XVIII e que características os diferenciavam de seus antagonistas espanhóis e franceses.

- A formação dos jovens Nelsons:

A entrada de um jovem na RN no século XVIII para se tornar um oficial de carreira não se dava por concurso público ou por um processo de escolha por

¹ Aluno de doutorado em História Comparada, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Graduado e mestre em História pela UFRJ. Docente da Escola de Guerra Naval.

² Alfred Thayer Mahan (1840-1914) foi oficial da marinha norte-americana e historiador naval autor do clássico *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*, texto fundamental para se compreender a emergência do poder naval britânico.

almirantes. A RN espelhava a sociedade britânica estratificada do período, no qual se sabia quem provinha de uma classe nobre ou de uma mais abastada ou mesmo da burguesia e classe mais baixa da população. Por essa estratificação dificilmente um jovem da classe mais modesta da sociedade teria chances de subir na carreira até alcançar o posto de capitão, ainda menos de almirante, contudo isso não seria por si só impossível.

Um jovem que desejasse se voluntariar para ser midshipman³, primeiro passo para ser oficial na RN, deveria provir de algumas classes sociais perfeitamente determinadas na sociedade britânica. Ele poderia ser originário da classe nobre, ligada à família real, como por exemplo, o Príncipe William, filho de Jorge III e futuro William IV. Ele poderia provir também da aristocracia que adquiriu um pariato como foi o caso do almirante Howe que foi neto de visconde ou Lord Cornwallis que era filho de um conde. Segundo Brian Lavery as chances de promoção rápida para esses voluntários era grande e por certo teriam grande influência na condução dos destinos da RN (LAVERY, 1989: 90).

Outro grupo de voluntários poderia ser originário da classe de proprietários de terra que embora não tivessem o pariato, por sua condição financeira e atividade política tinham influência em seus condados e comunidades. Esse era percentualmente um grupo de voluntários muito numeroso.

Um grupo também muito numeroso era de jovens filhos de oficiais de marinha ou de parentes de oficiais de marinha. Existiam famílias muito tradicionais ligadas à RN como a Samaurez, os Hood ou os Parker. Se um jovem tivesse um capitão ou um almirante na família suas chances de ser midshipman eram realmente grandes. Horatio Nelson, por exemplo, contou com a indicação e proteção do irmão de sua mãe, capitão Maurice Suckling para entrar na RN. Fatos incríveis ocorreram nesse grupo como o do célebre almirante Rodney, vencedor da batalha do Cabo de São Vicente que, por sua influência, promoveu seu filho de apenas 15 anos de idade ao posto de capitão. Mais tarde esse jovem oficial fracassaria na profissão e seria levado à corte marcial por negligência e impedido de ser promovido a almirante (LAVERY, 1989:90).

³ Em inglês a palavra é “midshipman” traduzida em português para guarda-marinha. Por uma questão de fidelidade com o sentido da palavra “midshipman”, que também pode significar cadete do mar, preferi utilizar a palavra original em inglês “midshipman” para descrever, como era no século XVIII, o aprendiz de oficial no mar. Trata-se de uma escolha pessoal do autor.

O outro grupo de voluntários provinha da classe média como filhos de ministros da Igreja da Inglaterra, comerciantes, médicos, advogados, do exército e do serviço estatal, grupo também expressivo de candidatos.

Por fim o grupo menos numeroso provinha da burguesia comercial e de trabalhadores mais modestos. Segundo Brian Lavery muitos desses midshipmen não conseguiram prosseguir na carreira por falta de “influência” (LAVERY, 1989:90).

O historiador inglês Michael Lewis, baseando-se no *Dicionário Biográfico Naval*⁴ de William O’Byrne, publicado em Londres em 1849 e na *Biografia da Marinha Real*⁵ de John Marshall, também publicada em Londres em 1823, listou um grupo de 1.800 oficiais da RN entre os anos de 1793-1815 e de onde provinham os seus genitores, chegando a um número interessante por cada grupo de midshipmen entrantes na RN no século XVIII, o que dá uma idéia perfeita das classes sociais dos quais pertenciam os oficiais da marinha. Os números são os seguintes:

Grupo Social ou Ocupação dos Pais.	Número Absoluto no Grupo.	Percentual no total de listados.
Família Real e Pares do Reino.	216	12 %
Proprietários de Terra	494	27,4%
Família Naval.	434	24,1%
Igreja	156	8,7%
Exercito	132	7,3%
Advogados, Médicos, Serviço Governamental, Artistas.	177	9,9%
Comércio e Classe Trabalhadora.	191	10,6%
Total	1.800	100%

Fonte: LEWIS, Michael. *A Social History of the Navy 1793-1815*. London: Chatham, 2004, p. 31 e 36.

⁴ Ver indicação na Bibliografia.

⁵ Idem.

Dessa maneira um jovem que desejasse entrar na RN como midshipman deveria ser indicado a um capitão, normalmente comandante de um navio de guerra. Essa escolha seria a do próprio capitão com um parente ou atendendo pedido de conhecido de influência em sua comunidade. Esse capitão não necessitava da autorização do Almirantado para aceitar um jovem como midshipman em seu navio, bastava ele querer recrutá-lo. O custo com essa escolha era nulo, assim esse comandante de navio o recrutava como aprendiz naval e existiam famílias abastadas e influentes que solicitavam o recrutamento de seus filhos por meio apenas de conexão social. Esses jovens eram tratados como jovens gentlemen⁶ por normalmente provirem de classes mais abastadas da sociedade britânica. Michael Lewis afirmou o seguinte sobre a característica de ser gentleman na sociedade britânica do período, que vale a pena reproduzir.

Naqueles dias [século XVIII] a expressão ‘officer and gentleman’ [oficial e cavalheiro] tinha um significado real, tão real que qualquer homem que chegasse a ser um oficial poderia se considerar (se não fosse anteriormente) a ser também um ‘gentleman’; e seu status era freqüentemente aceito pela opinião pública e algumas vezes até pela sociedade. Mas tal ascensão era rara. A grande maioria dos oficiais já era nascida ‘gentlemen’ ou pelo menos ‘quase nascidos gentlemen’, enquanto a grande maioria dos homens não era nem de perto ‘gentlemen’. (LEWIS, 2004: 24)

O ser oficial de marinha e ‘gentleman’ era uma condição social inseparável na RN do século XVIII, no entanto tal condição provinha de uma longa luta por poder e influência na marinha de guerra desde os tempos de Elizabeth I no século XVI.

O sociólogo alemão Norbert Elias nos anos 30 do século XX efetuou um estudo sociológico sobre a gênese da profissão naval que se tornou paradigmático para os historiadores navais. Ao estudar a origem da oficialidade naval inglesa, Elias percebeu claramente um antagonismo e franca disputa entre dois grupos sociais que compunham a sociedade inglesa no século XVI. De um lado os ‘gentlemen’, isto é membros da nobreza e da aristocracia com suas ‘virtudes’ de honra, berço, brio e fina educação e de

⁶ A palavra em português é “cavalheiro”, no entanto, por uma escolha pessoal preferi utilizar a expressão inglesa “gentleman” por ser mais característica que cavalheiro que nos conduz a pensar em “homem de sentimentos e ações nobres”. A sua denotação no século XVIII incluía essa designação e também o homem de boa sociedade, de educação esmerada, cortês, brioso, nobre e honrado.

outro lado membros das classes mais baixas como comerciantes e artesãos que primavam pela praticidade, pouco refinamento e baixa educação formal. Dessa rivalidade entre os dois grupos surgiu a institucionalização da profissão de oficial da marinha inglesa.

Elias percebeu inicialmente que os oficiais da marinha britânica do século XX se consideravam ou pelo menos queriam ser considerados ‘gentlemen’. Dominar as lides marinheiras era apenas uma das funções. Tanto no passado como no tempo em que ele viveu, os oficiais de marinha da RN imaginavam ser líderes militares no comando de homens no mar. Uma de suas funções mais importantes era combater com eficiência no mar, dominando a tática naval como a arte de manobrar navios. Em tempos de paz assim como de guerra, esses oficiais teriam contato com representantes de outros países, esperando-se que fossem capazes de falar uma ou duas línguas estrangeiras, de representar dignamente o seu país com tato e polidez e se comportar com boas maneiras e civilidade. Em resumo, deveriam unir em uma só pessoa as qualidades de um bom marinheiro com um ‘gentleman’. Essas características provinham de longo tempo e grandes disputas na RN.

Por certo, o comando de um navio do século XVI ao século XVIII requeria essas duas características fundamentais. Por um lado o comandante deveria possuir competência no campo militar para efetuar os combates no momento e no local mais apropriados e por outro lado deveria agregar conhecimentos marinheiros suficientes para levar sua embarcação para esse local, percebendo as condições de navegação e de mar mais favoráveis⁷. A primeira característica de um bom comandante, a competência militar, derivava dos valores e *habitus*⁸ (SCOTT, 2010: 98) dos nobres, logo de ‘gentlemen’, isto é coragem, espírito de combate, colaboração, nobreza, disciplina e hierarquia. A segunda característica de um eficiente comandante, sua condição de bom

⁷ A expressão inglesa para esse tipo de marinheiro que viria a se opor aos ‘gentlemen’ era ‘tarpaulin’ que pode ser traduzido em português para tarimbeiro. Na língua inglesa tarpaulin significa “encerado, pano alcatroado, capa encerada” que se relacionava com o marinheiro criado nas lides marinheiras, no qual o alcatrão era muito usado por em lonas e cabos a bordo.

⁸ O conceito de *habitus* está associado à obra de Pierre Bourdieu. Para esse sociólogo francês o *habitus* queria denotar certas propriedades implantadas nas mentes e nos corpos dos seres humanos. Ele definiu tais propriedades como disposições transferíveis e duráveis por meio dos quais as pessoas percebem, pensam, apreciam, agem e avaliam o mundo. Elas podem variar desde formas de comportamento corporal, fala, gesto, vestuário e maneiras sociais até tipos específicos de conhecimento mútuo e memória coletiva, passando por uma ampla gama de habilidades motoras e práticas.

marinheiro, provinha de homens acostumados com as lides náuticas, não associados aos nobres e sim a mercadores, que aprenderam essas habilidades a partir de navios mercantes em mares bravios, com a utilização de trabalho manual ostensivo, não condizente com a característica de se ser ‘gentleman’. (ELIAS, 2007: 3)

Os tarimbeiros, provindos das classes baixas e médias urbanas, que ascendiam ao comando de navios começavam cedo na carreira, normalmente como grumetes com 10 ou 11 anos de idade, passando por um período de sete anos de aprendizado a bordo, podendo servir tanto em embarcações mercantes como de guerra. Aos poucos eles iam subindo na hierarquia, sempre em constante contato com as lides náuticas. A distância entre os comandantes tarimbeiros e os marinheiros era pequena. Esses comandantes não se mostravam superiores, podendo dormir no convés “sem coisa alguma sobre ele exceto uma lona, que seus marujos estariam satisfeitos”. (ELIAS, 2006: 101) Se ele levasse um filho consigo para o navio, ele seria elogiado ou punido junto com outras crianças a bordo sem qualquer preferência ou distinção. Um comandante tarimbeiro exigia pouco para si, suas acomodações eram frugais, sendo capaz de conversar com seus marujos, conhecer todos pelo nome, beber juntos no convés e enfrentar o mau tempo lado a lado de todos.

Os gentlemen por outro lado, provindo das classes mais elevadas, com conexões na corte, chegavam ao comando de navios em razão das suas relações sociais com o rei, normalmente nos navios de guerra, uma vez que não cogitavam de um período a bordo de aprendizado para aprender o ofício de marujo comum. Preocupavam-se exclusivamente com seu desempenho militar. Quando embarcados os gentlemen levavam consigo criados, músicos, barbeiros e diversos acompanhantes. Eles assumiam em relação aos marujos um ar de superioridade que os distinguiam das classes mais baixas. O seu estilo de vida permanecia o mesmo que em terra, com comida diferenciada, melhores acomodações, normalmente no tombadilho, local onde se encontravam os oficiais gentlemen. (ELIAS, 2006: 101) Quando comandando um navio de guerra o comandante gentleman fazia questão de se afastar dos seus marujos e raramente entabulava uma conversa com o simples marinheiro. Essa distância era bem marcada pelo posicionamento de um fuzileiro real permanentemente de plantão na porta que dava acesso ao seu camarote particular, de modo a manter os marujos distantes.

Os gentlemen não queriam se misturar com os marinheiros que provinham de outra classe social, pois os consideravam brutos, desonrados e mal educados. Por outro lado, os marinheiros não queriam se envolver com aqueles nobres esnobes, no entanto, por incrível que possa parecer, mantinham um desejo latente de um dia ser também tornarem-se ‘gentlemen’.

O ser bom comandante requereu a agregação de ambas habilidades, no entanto a necessidade de um ‘gentleman’ ser forçado a realizar trabalho manual como as classes mais baixas da sociedade inglesa, lhe era extremamente traumatizante e desonrosa. O que Elias quis entender era, como poderia um gentleman tornar-se um tarimbeiro sem perder a sua característica de ainda ser gentleman sem diminuir o seu status social ?

A rivalidade entre esses dois grupos socialmente divergentes resultou em uma fusão de características militares e náuticas que moldou o ser oficial de marinha inglês a partir do século XVI até o final do século XVIII. Esse tipo de rivalidade foi essencial, segundo Elias, para que a Inglaterra e depois a GB tivesse condições de competir com vantagem contra seus maiores opositores do período, a Espanha e a França que não tiveram essas mesmas condições, (ELIAS, 2006: 3) permanecendo atreladas a diferenciação e afastamento entre os dois grupos sociais com terríveis conseqüências para a sua luta no mar. Para Elias o sistema político inglês provou ser o mais adequado para o desenvolvimento de uma marinha de guerra e a supremacia marítima britânica pode ser imputada a sua estrutura política e a rivalidade benéfica entre esses dois grupos pelo controle dos comandos navais, resultando assim em cooperação. (ELIAS, 2006: 14)

Na França a burocracia foi uma das razões para a inferioridade das suas forças navais transformando seus oficiais em combatentes cautelosos. Segundo Elias “quando uma ação dava errado, os oficiais [franceses] tinham que fazer um relatório detalhado dos eventos dos quais eram considerados responsáveis. Isso os tornava super cautelosos”. (ELIAS, 2006: 13) Qualquer falha era imediatamente punida pela administração real francesa que incentivava a manutenção da frota naval intacta sem engajamentos. Os britânicos, ao contrário procuravam imediatamente o confronto, pois acreditavam que os navios de guerra estavam ali para destruir os adversários e não para serem preservados.

Na marinha francesa os nobres continuaram a dominar os rumos da marinha, com um fosso profundo entre combatentes nobres e marinheiros, pelo menos até a Revolução Francesa, quando muitos desses nobres foram executados e afastados de suas atividades pelos revolucionários com nocivos resultados para a armada francesa, em razão da falta de especialistas para combater os britânicos no mar. A ineficiência continuou por outros motivos. Na Inglaterra a colaboração entre os dois grupos a partir do século XVI foi maior e a fusão desses dois “tipos” em um só corpo, o oficial de marinha, redundou no domínio das tarefas militares e marinheiras, resultando em eficiência no combate.

Para Elias o conflito entre ‘gentlemen’ e tarimbeiros na RN levou à criação de uma nova instituição hierárquica que permitiu adquirir tanto conhecimentos militares específicos de ‘gentlemen’ como habilidades marinheiras de tarimbeiros, o posto de midshipman e assim moldar um novo tipo de corpo de oficiais de marinha mais profissional e completo. (ELIAS, 2006: 17) Essa especialização do corpo de oficiais a partir de midshipman foi o resultado de uma interdependência intensa entre os dois grupos, de longa duração, induzindo os protagonistas a cooperar e a ter “fortes sentimentos de solidariedade”. (ELIAS, 2006: 20) Esse processo foi longo, cheio de altos e baixos e extremamente conflituoso. A criação do posto de midshipman foi uma tentativa acertada para dotar os jovens gentlemen entrantes na RN de instrumentos que os tornassem marinheiros.

A idade média de recrutamento de um jovem era de 11 anos de idade, no qual se agregava como “voluntário de 1ª classe”, ficando por dois anos até ser designado oficialmente como midshipman. Em um navio de linha de 1ª classe, o mais poderoso, podiam existir até 24 midshipmen, em um de 2ª classe 18, em um 3ª classe 12, em 4ª, 5ª e 6ª classes variava o número de acordo com os seus diferentes tamanhos. (FREMONT-BARNES, 2009: 8)

Um midshipman poderia entrar também na RN via o *Portsmouth Naval Academy* fundado em 1729 que tinha tarefa de preparar jovens gentlemen para serem futuros oficiais, sendo geralmente escolhidos filhos de oficiais de marinha. Essa academia ministrava aulas formais a alunos entre 13 e 16 anos de idade por um período de três anos escolares. Eram ensinadas navegação, marinheira, matemática, física, astronomia, artilharia, fortificação e outras matérias aos alunos. Essa instituição de ensino da RN nunca foi popular, possivelmente, segundo Brian Lavery, pela aversão de estudos

acadêmicos na RN e por burlar o privilégio dos capitães indicarem os voluntários a servirem em seus navios. (LAVERY, 1989:88)

Essa academia formava poucos voluntários, sendo que em 1773 existiam apenas 15 alunos. Michael Lewis acredita que somente 2,7% dos midshipmen vieram de Porstmouth, um número pequeno realmente e a maioria de filhos de oficiais de marinha. (LEWIS, 2004: 148) Finalmente em 1806 a academia foi formalmente fechada, dois anos depois ela foi substituída pelo *Royal Naval College* também em Portsmouth que continuou a educar jovens voluntários gentlemen para se transformarem em oficiais, em outros moldes e currículos. (RONALD, 2009: 59)

Normalmente o jovem midshipman recebia aulas formais a bordo de navegação, astronomia, trigonometria, além de artilharia por um mestre-escola devidamente contratado para isso. A disciplina era rígida e era exigido o cumprimento de diversas tarefas a bordo e qualquer deslize era reportado ao comandante para as punições regulamentares, inclusive chibatadas, se fosse o caso. Quando não existia um mestre-escola o próprio comandante do navio ministrava as aulas. Era muito comum o midshipman ficar sem almoçar se não estabelecesse com precisão a posição astronômica do navio na carta. (FREMONT-BARNES, 2009: 8) A vida a bordo para aqueles jovens gentlemen midshipmen era realmente muito dura.

Uma vez alcançada a idade de 15 anos as aulas formais terminavam e era permitido que tivessem uma ração de bebida, normalmente rum, além de mudarem de acomodações para junto dos midshipmen mais antigos.

Em tempos de guerra os midshipmen se desincumbiam de uma série de tarefas a bordo dos navios da RN. Eles poderiam ser mensageiros durante o combate, ou serem responsáveis pelas guarnições dos canhões, ou mesmo auxiliares do comandante ou tenentes transmitindo ordens e incentivando os marujos. O que se esperava, no entanto, é que agissem com valentia e fossem honrados. Quando o príncipe William, futuro rei, aos 13 anos de idade se agregou a RN em 1779, seu pai, o Rei da Inglaterra Jorge III, lhe escreveu a seguinte carta:

Embora em casa você seja um príncipe, a bordo no HMS *Prince George* você é somente um jovem aprendendo a profissão naval: mas o príncipe que você é o acompanha, assim o que os outros jovens fazem, você não deve fazer. Nunca deve ser abandonada de seus pensamentos que maior obediência é necessária de você para seus

superiores na Marinha, maior polidez a seus colegas e maior compreensão com seus inferiores do que aos outros que não foram informados que essas qualidades são essenciais para um gentleman. (RONALD, 2009: 35)

Durante a batalha de Trafalgar muitos desses jovens midshipmen aguardaram o combate valentemente. No próprio capitânia do almirante Horatio Nelson, o *HMS Victory*, existiam um jovem de dez anos de idade, quatro de 12 e seis de 13. Pouco antes da batalha Nelson se dirigiu aos seus midshipmen dizendo “amanhã, eu farei algo que vocês jovens gentlemen terão muito que dizer e pensar pelo resto de suas vidas”. (RONALD, 2009: 200) Thomas Dalrymple, um mestre-escola instrutor de midshipmen a bordo do *HMS Mars*, que participou de Trafalgar, afirmaria posteriormente que muitos de seus pupilos “se comportaram como jovens Nelsons” (RONALD, 2009: 15). Esse era o espírito que acompanhava o ser midshipman no final do século XVIII. Tornarem-se ‘jovens Nelsons’.

Ao atingir a idade de 19 anos de idade os midshipmen podiam se candidatar ao exame para tenente, conjuntamente com um certificado emitido pelos comandantes de que os candidatos possuíam “tempo de mar” de pelo menos seis anos. Muitos dos certificados podiam conter informações falsas tanto na idade dos candidatos a tenente, uma vez que era exigida a idade mínima de 19 anos de idade, quanto no “tempo de mar” inflados emitidos por comandantes inescrupulosos, em razão de interesses nem sempre ostensivos. O próprio Nelson teve a idade alterada de 15 para 18 anos de modo a poder submeter-se antecipadamente ao exame para tenente. (LEWIS, 2004: 157)

O exame para tenente requeria um grupo avaliador de três capitães que tivessem experiência de mar e comandado navios da RN. Os exames podiam ser conduzidos em Londres, Portsmouth e Plymouth ou em postos avançados da RN com a devida autorização do comandante-em-chefe local. Normalmente o exame constava de questões teóricas e práticas envolvendo marinaria, navegação, astronomia, matemática e liderança. Se o midshipman falhasse nessa prova poderia realizar outros exames meses depois. Muitos midshipmen tentaram inúmeras vezes esses exames, permanecendo nesse posto anos ou mesmo décadas.

Se o jovem passasse no exame para tenente ele ainda deveria aguardar comissão nos navios da RN. Em períodos de guerra ele seria aproveitado imediatamente, pois existiriam vagas para tenentes. Em períodos de paz ele poderia permanecer anos até

abrir uma vaga para tenente em algum navio da RN. O historiador inglês Gregory Fremont-Barnes argumentou que existiam 2.000 midshipmen sem função na condição de “aprovados para tenente” em 1813 esperando comissão. (FREMONT-BARNES, 2009: 10) Muitos aceitavam ser suboficiais em outros navios até a abertura de vagas, de modo a ter uma melhor remuneração que midshipman.

Ao se apresentar em um navio o jovem tenente era incluído na *Navy List*⁹ e assim elegível para receber metade do salário¹⁰, caso não houvesse vagas no futuro. Daquele momento em diante o jovem tenente gentleman dependeria de suas conexões sociais, além de seu desempenho no mar na guerra e na paz como oficial a bordo de um navio da RN.

O que todos os midshipmen britânicos desejavam, em essência, era serem considerados gentlemen valentes, honrados e destemidos. A eles eram mencionados heróis navais do passado da Inglaterra e da GB que defenderam valentemente o rei e o Império. Francis Drake, Walter Raleigh, Robert Blake, John Jervis eram sempre indicados como exemplos a serem seguidos. Dentre todos, Horatio Nelson surgia como o grande referencial a ser imitado. Herói naval e nacional. O que esses midshipmen queriam era ser ‘jovens Nelsons’ e essa foi toda a diferença na guerra naval europeia no século XVIII.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ELIAS, Norbert. *Escritos e Ensaios. Estado, Processo, Opinião Pública*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

_____. *The Genesis of the Naval Profession*. Dublin: University College Dublin Press, 2007.

FERGUSON, Niall. *Império. Como os britânicos fizeram o mundo moderno*. São Paulo: Planeta, 2010.

FREMONT-BARNES, Gregory. *The Royal Navy 1793-1815*. Oxford: Osprey, 2007.

_____. *Nelson's Officers and Midshipmen*. Oxford: Osprey, 2009.

LAVERY, Brian. *Nelson's Navy. The Ships, Men and Organization 1793-1815*. Annapolis: Naval Institute Press, 1989.

⁹ A *Navy List* era uma listagem de todos os oficiais da RN a partir do posto de tenente até almirante por antiguidade.

¹⁰ Esse caso chama-se ‘half pay’ e protegia o oficial em caso de indisponibilidade para o serviço por doença ou falta de vagas.

_____. *Life in Nelson's Navy*. Gloucestershire: Sutton Publishing, 2007.

LEWIS, Michael. *A Social History of the Navy, 1793-1815*. London: Chatham, 2004.

RONALD, D A B. *Young Nelsons. Boy sailors during the Napoleonic Wars*. Oxford: Osprey, 2009.

SCOTT, John. *Sociologia: conceitos-chave*. Rio de Janeiro: Zahar, 2010.