

JOHN NORTON: UM (OUTRO) OLHAR SOBRE NOVOS TEMPOS E PROBLEMAS

Paulo Oliveira Ramos

1. OUTROS VIAJANTES

As obras deixadas pelos viajantes estrangeiros que visitaram Portugal, sobretudo quando abordam temáticas económicas, científico-naturalistas, artísticas e histórico-arqueológicas, são potencialmente uma fonte de informação para os campos de estudo que há vários anos perseguimos: a *história da indústria* e a *arqueologia industrial*. Exemplifiquemos:

Jerónimo Münzer, que visita a Espanha e Portugal em 1494, escreverá no seu *Itinerário* ao referir-se à zona ribeirinha de Lisboa:

«Vimos também uma enorme ferraria com muitos fornos, onde se fazem âncoras, colubrinhas, etc., e tudo o que diz respeito ao mar. Eram tantos os trabalhadores negros junto dos fornos que nos poderíamos supor entre os Ciclopes no antro de Vulcano»¹.

Alguns séculos mais tarde, o anónimo autor da *Description de la ville de Lisbonne...* ao referir-se ao Arsenal da Ribeira das Naus dirá que «On y travaille sans cesse pour le Roi sous la conduite d'un Constructeur Anglois, qu'ont dit être fort habile dans cet Art»².

O arquitecto James Murphy, nas suas *Travels in Portugal... in the Years 1789 and 1790* lembrará a sua estada na Marinha Grande:

«Here I spent the month of May, at the hospitable feat of William Stephens Esquire, the proprietor of an extensive glass manufactory, which he established at this place about thirty years ago. The king-

1 Basílio de Vasconcelos, *Itinerário do Dr. Jerónimo Münzer. (Excertos)*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1931, p. 27.

2 *Description de la ville de Lisbonne...*, A Paris, chez Pierre Prault, 1730, p. 29.

O «constructeur anglois» que Júlio de Castilho no seu notável trabalho *A Ribeira de Lisboa* refere como «aquele inglês, que pelo nome não perca!» ou «anónimo bretão», poderá muito bem ser William Warden, «master ship-builder to the King of Portugal» que aparece nas *Notes on the Lisbon Chaplaincy* do Rev. H. F. Fulford Williams.

dom and its colonies are supplied from hence with every article of glassware, bottles excepted. It is *the only factory of the kind in Portugal*; and the glass imported is very trissling, as the duty laid on it amounts almost to a prohibition. The greatest inconvenience attending this fabrik, is its distance from Lisbon, which is about nineteen leagues»³.

Adrien Balbi, geógrafo e estatista, anotarà no tomo I do seu notabilíssimo *Essai statistique sur le royaume de Portugal et d'Algarve...*, editado em 1822 — e como essa afirmação passará despercebida a tantos olhos — que

«Dans la fonderie près du convent de Bom-Successo, à Belem, on fond des pièces de toute qualité; il y a aussi une forge où l'on fait toute sorte d'ouvrages en fer au marteau et à la lime; on y a établi dernièrement une machine à vapeur»⁴ (sublinhado nosso).

O príncipe Lichnowsky, em meados do século passado, registará a sua visita ao complexo de fornos de biscoito de Vale do Zebro, onde, durante um passeio no Tejo, desembarcará:

«Uma estreita ponte de muitos centenaes de passos de comprimento conduz do ancoradouro por cima de terrenos enxarcados até junto a uma grande padaria real, que antigamente era destinada para fornecer todo o exército. Um moinho, que faz parte deste espaçoso edificio, põe em movimento oito pares de mós colossaes, que no tempo da maré podem trabalhar durante doze horas, e moer diariamente 160 saccos. Um grande celleiro, cuja abobada é sustentada por 48 pilares, pode recolher simultaneamente 70:000 saccos de trigo, e 32:000 barricas de farinha. Durante a guerra Peninsular preparavam-se alli diariamente em 27 fornos 100:000 rações de pão; em cada um daquelles fórnos, podem por uma vez cozer-se quatro saccos de farinha. Este grandioso estabelecimento é de origem muito antiga; comtudo não se sabe com exactidão a data da primeira edificação. No princípio do último século ardeu tudo; re-

3 James Murphy, *Travels in Portugal; through the Provinces of Entre Douro e Minho, Beira, Estremadura and Alem-Tejo, In the Years 1789 and 1790*, London, 1795, p. 83.

Seja-nos permitida uma correcção: a fábrica de vidros da Marinha Grande não era, à altura da visita de Murphy, a única existente em Portugal. A fábrica do Covo (Oliveira de Azeméis) — então já com mais de 250 anos — continuava a trabalhar e, presumivelmente, também a de Salvaterra. Será interessante realçar a filiação britânica da fábrica de vidros da Marinha Grande. Na sua origem está a fábrica do irlandês João Beare (1750-1758), anteriormente estabelecida em Coima. A partir de 1759, Guilherme Stephens assenhoreia-se da existente e inicia a edificação da nova fábrica. Contudo, a crer numa exposição feita em 1772 pelos Juizes do officio de vidraceiro de Lisboa, entre eles poderá ter existido um outro nome: Duarte Campião.

Ora este (desconhecido) Duarte Campião era, pensamos poder afirmá-lo com alguma segurança, um outro inglês: Duarte Campion. Estes três britânicos aparecem recenseados no Man. 692 da Colecção Pombalina da Biblioteca Nacional. Mas, curiosamente, Beare e Stephens estão incluídos numa rubrica intitulada «Lista das Pessoas Vassallos de Sua Mag. de Britanica que tem caza de Negocio nesta Corte y assistem nelle com suas Famillias e Caixeiros» enquanto Duarte Campion numa outra de «Pessoas que nam tiveram cazas de Negocio, nem Officios mas sam dignas de toda a attença».

4 Adrien Balbi, *Essai Statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve, comparé aux autres cités de l'Europe, et suivi d'un coup d'oeil sur l'état actuel des sciences, des lettres et des beaux-arts parmi les portugais des deux hemisphères dédié a sa Majesté Très-Fidèle*, tomo I, Paris, Rey et Gravier, 1822, p. 450.

edificou-se de novo em 1736, e finalmente Pombal levou a fábrica ao estado em que hoje se acha. Actualmente este util, e bem conservado edificio, está vasio, e desaproveitado, pois que o governo faz contractos com fornecedores, e já não manda cozer por sua conta o pão de munição. [...] Hoje em dia acha-se em muito bom estado, graças ao desvelo do inspector; fez-nos este vêr as diversas partes desta vasta fábrica, e como se achava também presente o governador civil de Lisboa, quiz mostrar-nostudo até aos mais insignificantes pormenores, para nos fornecer uma prova do seu zelo pelo serviço; de maneira, que tivemos de passar por todos os corredores, de entrar em todos os cubículos, e de metter a cabeça nas portas de todos os fornos, sem que elle nos absolvesse da observação da minima particularidade»⁵.

Outros estrangeiros — quase sempre de condição diferente — estiveram ainda mais próximos do mundo arqueológico industrial que nos interessa. Aventureiros à procura de trabalho, engajados por particulares ou contratados pelo Estado, chegaram a ocupar, nalguns casos, lugares importantes nas nossas manufacturas e fábricas. Não foi certamente por acaso que Aniceto Ventura Henriques, emigrante bem sucedido em Leeds, ao regressar à Pátria em 1842 para pôr a laborar a sua *Lusitânia* (ao Campo Grande), «Como não achasse portuguezes instruidos nos tratos das machinas e labotação da fabrica viu-se na necessidade de trazer comsigo uma espécie de colonia de fabricantes inglezes, alguns dos quaes com mulheres e filhos»⁶.

Operários, técnicos, «maquinistas» terão também eles deixado algo escrito capaz de nos dizer como viram Portugal os portugueses, à imagem do que os tradicionais viajantes fizeram com os seus hoje tão difundidos relatos de viagem?

2. O CASO DE JOHN NORTON

Ao publicar em 1883 o *Resumo do Inquérito Industrial de 1881*, João da Costa Terenas dá origem a um erro (que demorará cem anos a corrigir) quando afirma que foi em 1835 que pela primeira vez se applicou a máquina a vapor na indústria nacional.

Terenas, também ele, não lera Adrien Balbi... Na verdade, «João Baptista Angelo da Costa & Comp.^a proprietários da Nacional Fabrica de Maquinas Movidas por Vappor erecta ao Bom Sucesso» possuíam desde 1821 uma máquina a vapor a funcionar regularmente. Em Outubro de 1822, remetida de Liverpool, encontrava-se na Alfândega Grande de Lisboa «Hum [segundo] Engenho de Vappor, em sete Pacotes, contendo cento e tres Pessas, cujo Engenho he para o augmento da Officina de Fundição» da referida fábrica, como se lê numa consulta à Junta do Comércio, existente no Arquivo Histórico do MOPTC.

5 Príncipe Lichnowsky, *Portugal. Recordações do anno de 1842*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1845, p. 111. Tradução de Portugal. *Erinnerungen aus dem Jahre 1842*.

6 Francisco de Sena Fernandes, «A Fábrica de Pannos do Campo Grande», in *Revista Universal Lisbonense*, Lisboa, tomo IV (48), 1845, p. 357.

Ao estudarmos há já um par de anos a única máquina a vapor introduzida em 1835 — que Terenas informa ter sido destinada à Casa da Moeda de Lisboa — veio parar-nos às mãos alguma documentação sobre/do homem que, de Inglaterra, acompanharia esse equipamento, mais tarde dirigiria a sua montagem e, posteriormente, seria encarregado da sua manutenção. Trata-se de *John Norton*, «máquinista», «artista», «serralheiro» ou «engenheiro», como aparece referenciado, diga-se com alguma disparidade, em documentos por nós consultados.

Dos quarenta anos que viveu em Portugal conhecemos-lhe três textos — sendo um deles uma autobiografia —, onde nos dá conta do que aqui vi(ve)u. São eles:

— «A Machina da Moeda. (Carta)» in *Revista Universal Lisbonense*, Lisboa, tomo II (46), 1843, p. 575-576

— *Resumo das Obrigações do engenheiro John Norton com o governo de Sua Magestade Fidelissima*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1864

— *Extracts from a Contemporary Englishman's Unpublished Autobiography*, Contributed by Mrs. E. Watson, The Historical Association, Lisbon Branch, Sixth Annual Report & Review, Lisbon, 1942, p. 371-389.

O trabalho que aqui apresentamos pretende ser, tão somente, um esboço de levantamento de alguns tópicos que os textos de John Norton abordam. É claro que nos seus textos o interesse histórico suplanta o literário, campo em que John Norton não teria, seguramente, grandes pretensões. Por facilidade dividimos o nosso percurso nos três seguintes pontos:

- De Londres a Lisboa
- A era do vapor
- Conflitos (nem sempre) laborais

3. DE LONDRES A LISBOA

Em 19 de Fevereiro de 1834, a Regência do Reino manda o Provedor da Casa da Moeda de Lisboa, em face de uma proposta do agente financeiro do Governo em Londres, informar se convirá que se encomende «uma bella maquina de cunhar igual a que se usa na Casa da Moeda daquela Capital com todas as proporções para cunhar com velocidade e perfeição»⁷.

Quase um ano depois, em 30 de Janeiro de 1835 é assinado em Londres um contrato entre o referido agente financeiro do Governo português naquela capital e a firma Willcox & Anderson, em cujo preâmbulo se pode ler:

«CONTRACT

Between Messrs. Willcox and Anderson, of London, and J.A. y. Mendizabal, Esq. Financial Agent in London to Her M. F. M's Government, for the delivery in Lisbon, and creation there of a set of Machinery and Rolling Mills for a Mint, constructed upon the same

7 Arquivo da Casa da Moeda, Registo Geral, liv. 14, 1834-1837.

principle as the one in use at the Royal Mint in London, and made by Boulton, Watt, and Co., the Mills and Appurtenances thereto, by Messrs, Rennie and Co., together with a Steam Engine, of sufficient power, likewise by Boulton, Watt, and Co.»

Um outro texto por nós estudado acrescenta:

«In virtue of this contract, and in conformity to article 6, Mr. Mendizabal entered into an agreement with Mr. Samuel Clegg, senior, civil engineer, of considerable reputation, but in other respects unknown to us, and he proceeded in February, 1835, to Lisbon, accompanied by his son as his assistant for the object expressed in said article of our contract, and other engineering objects for the Government (gas and water pipes)»⁸.

E mais à frente:

«In conformity to article 2, we appointed, instead of two engineers and two assistants, three engineers of Messrs. Boulton and Watt's choice, and only one assistant.

1st. *James Pennycuick*, £15 per month, and £1 1s. per week, for maintenance.

2nd. *John Norton*, £3, and £1 1s per week, maintenance.

3rd. *John Jones*, £3, and £1 1s. per week maintenance, and the assistant, *Samuel Clegg, jun.*, at £3 per week, in full»⁹.

Na sua *Autobiography*, John Norton esclarece-nos como foi contratado:

«At the Lodge meeting I met some friends belonging to the establishment of Boulton and Watts, of Soho, who told me that they were preparing a set of machinery at Soho for a mint at Lisbon and that they wanted people who go to Portugal to erect it. I told them that I was well suited where I was and had no wish to go abroad again. Nevertheless I was sent for by Mr Watt who asked me if I would like to go to Portugal and said he was surprised that I had not called upon them on my return from Bombay after being so many years with their machinery. They had some trouble in trying to get people that knew anything about "mint" machinery. [...] He said that Loge and Westley had spoken about me (these were my friends that I had met in the Lodge) and had told him that I had certificates from the Bombay mint — would I let him see them? I had them with me and gave them for his perusal. He then asked me to leave them with him for a day or two as he wished to let Messrs. Wilcox and Anderson, of London, see them. These gentlemen were the contractors for the Mint for the Portuguese Government. I let him have them and told how and where I was employed and that I did not think I should be able to leave, but about a week after I received a packet enclosing my certificates

8 *Royal Mint of Lisbon — Statement and Case of the Contractors of the supply of a steam mint apparatus in Lisbon*, London, 1839, p. 10.

9 *Idem*, p. 11.

and a copy of Boulton and Watts letter to Wilcox and his answer begging of them to engage me and offer more salary than they had mentioned.» (p. 372-373)

Algum tempo depois:

«...I gave notice to the Directors of the mill but did not leave until the latter end of April when we went up to London and had to remain there nearly a month until the vessel was ready to sail. It was a brig, belonging to Mr. Wilcox, called the "Flirt". She had been fitted up to carry passengers to some ports of Spain and had very good accommodation. But the vessel was overloaded and meeting with bad weather nearly all the voyage we did not get to Lisbon until the 5th June 1835 after a passage of 21 days.» (p. 373)

E, chegado a Portugal, acontecem-lhe as primeiras peripécias:

«At that time all passengers had to land at Belem at the Registry Office and as we were detained some time the vessel had sailed up, so that we had to walk to Lisbon. A Mr. Vanzellen was agent for Wilcox and had received instructions to have lodgings, etc., prepared for us on our arrival as our contracts specified to be found in board and lodgings. This he had not done but on our going to his office he sent his clerk with us to look for any place that could be got. So he took us to a place where a woman kept a sort of boarding house where she accommodated soldiers and sailors who were *lately discharged from Dom Pedro's army, the war not being long over*. I considered this as an insult to be offered such a thing and went back and told Vanzellen so, but he took little notice of me further than saying if I did not go there he would look for no other.» (p. 373-374)

A solução para a questão do seu alojamento e da sua família encontrá-la-á, como tantos outros estrangeiros, no Largo de S. Paulo:

«I went aboard again and remained that night. The next morning I made further search and learnt that a Mrs. Blount had just arrived from St. Michael's and that she was about to set up a lodging house and had taken a house in the Largo de St. Paulo for that purpose. I soon found her out and found her a very respectable Englishwoman with five daughters. She was a widow, having lost her husband and son but a few months before, their vessel having foundered at sea and all hands lost. On enquiring if she could accommodate us she said she should be most happy to do so but had no furniture but what I saw in the dinning room. She had no beds either but what herself and her children slept upon and her means did not allow her to purchase anything for the present. I asked her if she would let us have a room or two and would endeavour to get beds, etc., for our immediate use. To this she gladly agreed so I went on board and brought Margaret and the children ashore.» (p. 374)

4. A ERA DO VAPOR

John Norton, logo a abrir o *Resumo* (p. 3), e ao dar-nos conta da razão da sua vinda para Portugal, esclarece-nos, de forma indirecta, sobre o estado geral da difusão na principal cidade portuguesa — e, então, também principal cidade fabril do país — da máquina a vapor, símbolo da revolução industrial:

«Em 1835 John Norton foi contratado em Inglaterra para vir a Lisboa assistir e dirigir a organização do machinismo da nova fabrica da moeda; em lugar de dirigir os trabalhos, teve de fazer o trabalho com mais duas pessoas que vieram com elle, *porque n'aquella epocha não havia em Lisboa operarios que conhecessem cousa alguma de machinismo, nem tão pouco havia fabrica de machinas*; (sublinhado nosso).

Na verdade, poucas seriam as máquinas a vapor instaladas em Portugal até aquele ano. Em 1842 — com alguma subavaliação dos números reais — ainda se podia ler na *Revista Universal Lisbonense*, num artigo intitulado «Machinas de Vapor na Belgica»:

«Calcula-se que n'aquelle paiz, existiam trabalhando no princípio do corrente anno 1,300 máchinas de vapor, cuja potencia total equivale á de 33:100 cavallos. — *Portugal é*, em territorio uma monarchia muito maior que a *Belgica*, e não chegam a 12 os motôres d'esta especie que lhe-conhecemos! — Em *Lisboa* e arredores só nos consta que existam as seguintes: — *Bom Sucesso* — moinho. *Chabregas* — fiação d'algodão. *Rua Formosa* — lanifícios. *Boavista* — serrar pedra. *Moeda* — cunhar. *Sacramento* — fabrico de papel. *Fonte da Pipa* — panno feltro. *Chafariz da Praia* — não trabalha»¹⁰.

O recrutamento de técnicos estrangeiros, como se infere de alguns textos da época, justificar-se-ia não tanto pelos poucos conhecimentos dos técnicos portugueses de então, mas, antes, pela inexistência destes. Seria assim?

Para António Lobo de Barbosa Ferreira Teixeira Girão, mais conhecido pelo seu título de Visconde de Vilarinho S. Romão — e que John Norton vai encontrar pela frente na Casa da Moeda — não haveria necessidade de recrutar técnicos estrangeiros, porque: «tambem ha n'este apesinhado paiz quem intenda de máchinas, e quem os egualaria em tudo, se não fosse aquella causa já dicta acima, e a prevenção de muitos portuguezes (bem indignos d'este nome) que sem exame e sem conhecimentos só acham bom o que é estranho, e não perdem occasião de desprezar e deprimir os nacionaes»¹¹.

No capítulo IX, o último, da sua *Historia Resumida da Invenção e Melhoramentos das Máchinas de Vapor*, publicada na *Revista Universal Lisbonense*, o Visconde, retratando a obra de um dos companheiros de John Norton, Samuel Clegg, escreverá com alguma malquerença:

«O famoso engenheiro inglez, que foi encarregado d'aquella obra, era tão bom architecto como mechanico, trouxe para este paiz

10 *Revista Universal Lisbonense*, Lisboa, tomo I, 1842, p. 484.

11 Visconde de Vilarinho S. Romão, «Historia Resumida da Invenção e Melhoramentos das Máchinas de Vapor», cap. IX, in *Revista Universal Lisbonense*, Lisboa, tomo II (44), 1843, p. 541.

de *barbaros portugueses*, varios trabalhadores, canteiros e carpinteiros da sua nação, e com estes habilissimos operarios [...] deixou a casa toda arruinada, em termos de desabar e vir a terra inteiramente; de fôrma que foi então preciso (durante o ministerio do Exm.^o Barão de Chancelheiros) aprear todos estes primores das artes inglezas, e tornar a fazer a casa de novo, menos as quatro paredes das fachadas, dispendendo-se n'isto coisa de vinte e quatro contos de réis. Mas estes reparos, estas novas obras foram feitas por portugueses»¹².

Sobre o filho deste, outro dos ingleses contratados para a instalação da máquina a vapor da Moeda, acrescentará:

«*M. Clegg Junior*, depois de ter pedido espera por tres vezes para ajustar a máquina e fazel-a trabalhar perante a comissão, não pôde conseguir o que promettêra, nem respondeu ás perguntas que lhe fazia a comissão, não obstante advertil-o, que ellas eram tiradas das obras de *Tredgold*, que era inglez e auctor moderno; então envergonhado saiu d'alli sem dizer palavra, foi metter-se a bordo do paquete, e ausentou-se para a Inglaterra»¹³.

John Norton será, para a verrinosa pena do Visconde, o único contratado inglês a fugir à regra da inabilidade:

«Quem depois acabou de assentar a máquina foi *Manuel Norton*, *serralheiro mechanico*, que veio aqui receber o pomposo título de *ingenheiro*; mas era entre todos os ingleses que vieram n'aquella grande importação de operarios e machinistas, o unico, que tinha pratica, e que sabia o seu officio»¹⁴.

Norton, nos seus textos, sugere-nos que os técnicos portugueses da altura, a existirem, não seriam altamente capazes, daí:

«I was frequently called upon, most particularly to the *Marine Arsenal* as they were wishing to have machinery erected in the different branches but had no one competent to do it. Gaspar Marques had made some attempts but failed in all. Than a *Senhor Fontana* who also tried, and with the same success, and ultimately went mad and lived in the lunatic asylum for a number of years»¹⁵.

Outra prova dessa situação está na necessidade de trabalhar, em simultâneo, para vários departamentos officiais que possuíam engenhos a vapor:

«D'esta epocha até ao mez de março do corrente anno tenho dirigido as máquinas da moeda, montado e organizado as officinas do arsenal da marinha, e ensinado muitos aprendizes, e mais de trinta

12 *Ibidem*, p. 541.

13 *Ibidem*, p. 541.

14 *Ibidem*, p. 541.

15 *Extracts from a Contemporary Englishman's Unpublished Autobiography*, Contributed by Mrs. E. Watson, The Historical Association, Lisbon Branch, Sixth Annual Report & Review, Lisbon, 1942, p. 377.

d'elles são hoje engenheiros de diversas gradações em serviço de navios a vapor»¹⁶.

A certeza da debilidade dos nossos técnicos — ou, pelo menos, do seu número — é reforçada pela obrigatoriedade, patente logo no primeiro contrato (31 de Agosto de 1837) entre o Provedor da Casa da Moeda e John Norton, e que se repetirá nos seguintes, em:

«3.º Que elle Norton se obriga máis a instruir com franqueza e lealdade todos e quaesquer empregados portuguezes que houverem de ser nomeados pelo respectivo provedor a praticarem nas mencionadas máchinas o tempo que for necessário, comprehendido nos indicados doze mezes, n'aquelles trabalhos devidos a construção do machinismo, e de todos os seus implementos precisos e reparos do mesmo machinismo, explicando suas diferentes partes e movimentos, e modo de conter a força precisa como a impropria, na regularidade de todos os trabalhos; e bem assim mais ensinará a natureza dos diferentes corpos, e a sua primeira acção na applicação de todo o machinismo, com declaração porém que elle Norton não fica responsavel a dar por promptos aquelles operarios no referido anno d'este contrato, se elles não tiverem a capacidade sufficiente.»

Será curioso notar, ainda, a facilidade com que John Norton consegue emprego para o seu filho William, ele também «machinista»:

«I was then called to erect a steam engine in the dockyard. My son William was now with me in the Mint, having left school in 1841. So I took him and another apprentice to assist in the Arsenal when I could dispense with them from the Mint. By this William got much information of the steam engine, which otherwise he had no opportunity of obtaining in Lisbon»¹⁷.

Sobre os dois, atestará em 1846 o conde do Tojal, ministro da Fazenda:

«O conde do Tojal, par do reino, gran-cruz da ordem da Conceição, ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda.

«Certifico que o machinista inglez John Norton, desde que em setembro de 1837 foi engajado para servir na casa da moeda até á presente data em que se dá preferido o seu contrato, desempenhou fielmente as condições a que se havia obrigado, cumprindo e satisfazendo todos os objectos de serviço que lhe foram encarregados; o que me consta pelas informações das respectivas auctoridades: outrosim attesto que seu filho Guilherme Henriques Norton, sendo empregado no serviço da máchima de vapor da mesma casa da moeda debaixo da direcção de seu pae desde 1841 desempenhou este trabalho com honra, prestimo e assiduidade. Secretaria d'estado dos negocios da fazenda, em 3 de janeiro de 1846. — *Conde do Tojal.*»

16 *Resumo das Obrigações do engenheiro John Norton com o governo de Sua Magestade Fidelissima*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1864, p. 4.

17 *Extracts from a Contemporary Englishman's Unpublished Autobiography*, Contributed by Mrs. E. Watson, The Historical Association, Lisbon Branch, Sixth Annual Report & Review, Lisbon, 1942, p. 377-378.

5. CONFLITOS (NEM SEMPRE) LABORAIS

Uma polémica nas páginas da *Revista Universal Lisbonense* entre o Visconde de Vilarinho S. Romão e John Norton, a propósito da máquina a vapor da Casa da Moeda de Lisboa, traduz, de algum modo, o mau ambiente de trabalho que Norton encontra em Lisboa. Em linhas gerais, digamos que este tem origem, ainda, no conflito entre técnicos nacionais e técnicos estrangeiros, anteriormente aflorado.

Um dia, conta-nos Norton na *Autobiography*, os membros da Comissão da Casa da Moeda

«wished to see the process of coining and the millwright tried for about two hours but failed in putting the coining process to work. They then begged of me to try and see if I could find what was the matter with them. I told them there was nothing the matter and I would put them to work if they would guarantee that I was not interfered with. So I set the back machinery, locked the door to keep all out, put the key in my pocket and put the process to work, much to the surprise of all. I then asked if they were satisfied. They thanked me. I then went into the back machinery and put the springs back.» (p. 376)

Em face da experiência:

«The comission has to admit that all improvements of the coining machine are owing to John Norton; he is very efficient, hard-working, assiduous in his duties, and has much experience in steam machinery»¹⁸.

Apesar do reconhecimento da sua capacidade, Norton acha-se vítima de (pelo menos) um dos membros dessa Comissão, Gaspar José Marques, o qual, segundo Mrs. E. Watson — que, seguramente, segue as palavras do próprio Norton —, «was however still intriguing hoping that at the end of a year, when Norton's contract expired, he would be able to replace him»¹⁹.

O melhor exemplo possível desta «perseguição» é-nos relatado pelo próprio Norton a propósito do que lhe sucedera aquando das suas despedidas ao engenheiro Jones, no momento em que este regressava a casa. Escreve Norton:

«I went with him intending to bid goodbye at Belem but a gentleman who was employed at the Mint as draughtsman begged of me to send away my boat and return with him. I foolishly did so and to my surprise a few minutes after, on looking over the stern I saw him in his boat sailing away over the bar. The captain then told me I could go on shore with the pilot but no pilt boat hove in sight and I expected

18 *Royal Mint of Lisbon — Statement and Case of the Contractors of the supply of a steam mint apparatus in Lisbon*, London, 1839, p. 17.

19 *Extracts from a Contemporary Englishman's Unpublished Autobiography*, Contributed by Mrs. E. Watson, The Historical Association, Lisbon Branch, Sixth Annual Report & Review, Lisbon, 1942, p. 376.

to be taken on to Oporto. Luckily a large fishing boat offered to take the pilot and as he got into it I followed close upon him, but he did all in his power to prevent me. The fishermen also made a great fuss and said they were liable to get into trouble as I had no passport, but at length they became more civil when I said I would remunerate them. I happened to have some silver with me and promise them half a moidore, but as they saw I had more in my pocket they did not seem satisfied. Nevertheless they were broiling some fish for their dinners and gave me some. At length we got to Triffaria, when they demurred about my landing, although there was no difficulty about the pilot. At length they said I must give them the remainder of the silver I had in my pocket and they would get me taken to Lisbon. This I agreed to, although in much doubt of their doing so and I felt myself in a very awkward situation and rather alarmed as it was now nearly dark. At all events they sailed further up and got a boat that was leaving for Belem, put me on board, bid me "boa viagem" and sailed away. I landed at Belem about 8 o'clock, very thankful for getting there safe. When I got home I found Margaret in great trouble, she having heard from the Mint that I had gone on in the steamer to England. I afterwards found that it had been a plan made up between the millwright and draughtsman to get rid of me.» (p. 375-376)

Ultrapassado o prazo do primeiro contrato, John Norton resolve voltar a Inglaterra. Pouco depois, «o governo ordenou ao seu agente financeiro em Londres de contratar com elle para vir dirigir os trabalhos da moeda. Então voltou a Lisboa...»

«after a very boisterous voyage of eight days we arrived at Lisbon all safe on the 26th November 1838. I went to the Mint the next morning and found the machinery all covered up with oilcloth. It had never been moved from the time I had left.» (p. 377)

Com curtas viagens à terra natal, por cá ficará, contrato após contrato, até 1849. Nesse ano, «quando a renovação d'este contrato por dois annos me foi offerecida; porém estando mais velho doze annos que quando fui contratado pela primeira vez, julguei do meu dever considerar o futuro da minha familia e o meu, e então disse que preferia voltar para Inglaterra a renovar o contrato por dois annos; porém se o governo quizesse fazer um contrato *permanente commigo*, dando-me a graduação de tenente de marinha por causa de meu serviço no arsenal, era dar-me uma posição acima dos operarios para poder mandar aquillo que se podia fazer, ficando d'esta maneira o meu futuro seguro, não tinha duvida em contratar para sempre, e fazer d'este paiz minha patria adoptiva. — Tudo me foi concedido, um *contrato permanente* assignado, não com um agente ou uma auctorisação do governo, o contrato foi apresentado as côrtes em 1850 e approvedo pela carta de lei de 21 de março de 1851»²⁰.

20 *Resumo das Obrigações do engenheiro John Norton com o governo de Sua Magestade Fidelissima, Lisboa, Imprensa Nacional, 1864, p.3-4.*

6. À GUIZA DE CONCLUSÃO

Tentámos ver, nas páginas que ficaram para trás, os três principais assuntos tratados por Norton nos seus textos. Outras referências ficaram de fora, como o ambiente político-militar do país, a recessão económica — que o atinge quando uma «lei reduziu o salário do engenheiro da moeda, de 1:200\$000 réis que o contrato me assegurava, a 800\$000 réis por anno»²¹ —, até às viagens régias a bordo do «Mindelo» ou do «Saldanha» que o fazem escrever, aquando da sua primeira experiência a bordo do vapor «Terceira» na qualidade de «Inspector of the Machinery»:

«Soon after the revolution was over Dona Maria II and her husband Don Fernando went on a tour through the provinces and embarked at the Arsenal [...] This was my first voyage with Royalty. On the way up river a splendid breakfast was served in the ship's saloon and all the staff officers were invited to partake of it, myself among them. I had never mixed with such company before and felt very shy of joining but the Minister of Marine came on deck and took me below and placed me alongside of himself. The Queen sat at the head of the table and Dom Fernando on her right hand. She appeared to enjoy herself very much and ate very hearty and drank champagne, to keep off seasickness I suppose, but everybody did the same. I was highly pleased with the trip as it gave me a position among the officers.» (p. 381)

John Norton, não sendo «efectivamente um viajante, um homem que sai, de propósito, do seu país para visitar outro, para adquirir experiência e conhecimento e depois transmiti-los aos seus leitores»²², deixou-nos — ainda que aqui a florado de um modo ligeiro — um contributo para o entendimento do nosso passado industrial, exactamente no momento em que a introdução da energia a vapor nas suas fábricas se apresenta como o símbolo de uma época nova.

P.S. John Norton nasceu em Birmingham em 26 de Novembro de 1801 e morreu em Lisboa em 29 de Julho de 1876.

²¹ *Ibidem*, p. 3.

²² Isabel Oliveira Martins, *William Morgan Kinsey*, Lisboa, Edições 70, 1987, p. 37.