

O CAMINHO-DE-FERRO E O DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL: O EXEMPLO DA REAL FÁBRICA DE CONSERVAS ALIMENTÍCIAS BRANDÃO, GOMES & C.^a (1894-1950)

Armando Bouçon Ribeiro

Resumo

A invenção da máquina a vapor foi um contributo inestimável para a revolução operada no sector industrial a partir da segunda metade do século XVIII e no decorrer do século XIX. Com o processo de industrialização em estado avançado em diversos países da Europa Ocidental, Portugal só tardiamente (últimas três décadas do séc. XIX) despertou para essa nova realidade e acelerou o seu nível de industrialização.

A construção do caminho-de-ferro, e o início, em 1864, da ligação ferroviária entre o Porto e Lisboa, permitiu a obtenção de matérias-primas em elevada escala e a distribuição do produto final, factor essencial para a construção e implementação em várias zonas do litoral português de unidades fabris dedicadas ao fabrico de conserva de peixe, especialmente de sardinha. Desta vaga de industrialização surgiu a edificação de uma das mais emblemáticas fábricas de conservas portuguesa e europeia – a Brandão Gomes & C.^a. Fundada em 1894, por Alexandre Brandão, Henrique Brandão e Augusto Gomes, com meios de fortuna adquiridos no Brasil, a fábrica de Espinho depressa atingiu a internacionalização, colocando os seus produtos em mercados como o Brasil, nas colónias portuguesas da África e da Índia, e abrindo uma série de representações em cidades europeias como Londres, Marselha, Nice, Sevilha, Córdoba, Málaga e Porto Maurizio/Imperia (Itália); Paris, Londres e Hamburgo, funcionavam como centros de transacções financeiras.

A concorrência das conservas francesas, inglesas e norte-americanas era muito forte, mas foi largamente ultrapassada pelo modelo tecnológico utilizado, bem como pela qualidade dos seus produtos. No entanto, esse impacto industrial não era possível sem um poderoso meio de transporte que colocasse os produtos nos principais portos portugueses (Lisboa e Leixões) e nas cidades europeias já referidas. Nesse sentido, os proprietários da Brandão Gomes celebraram um contrato com a Companhia Real dos Caminhos-de-ferro Portugueses para o transporte anual de produtos, que numa primeira fase foi fixado em 70 000 quilos, limite largamente ultrapassado como o demonstram as estatísticas industriais, e as quais nos indicam o ano de 1910 com uma produção na ordem dos 10 milhões de latas de conserva, na sua maioria destinada à exportação.

A ligação à estação central de caminho-de-ferro de Espinho (Linha do Norte) era efectuada por uma linha férrea privativa, com 1 km de extensão, permitindo um escoamento rápido e eficaz da mercadoria. Assim, Portugal colocou-se no início da Primeira Grande Guerra como o principal produtor mundial de conservas de peixe, e a fábrica espinhense, para satisfazer a crescente procura internacional, estabeleceu três filiais em Portugal. O caminho-de-ferro foi um elemento essencial em todo este processo de desenvolvimento industrial, facto que iremos comprovar no decorrer desta comunicação.

O nascimento do caminho-de-ferro e o início da industrialização em Portugal

Em Portugal as primeiras tentativas de industrialização ocorreram após a implementação do Liberalismo, isto é, a partir de 1820 e até 1850. Em primeiro lugar, a utilização da máquina a vapor provocou não só o desenvolvimento dos transportes fluviais e marítimos, como acelerou o processo industrial. Segundo Oliveira Marreca (1805-1889) a industrialização em Portugal começou com a “introdução do vapor nas fábricas de algodão, de lã e de ferro.”¹ A partir da segunda metade de Oitocentos, a Regeneração e o Fontismo introduziram a dinâmica capitalista no processo de industrialização, com forte investimento nas infra-estruturas dos transportes e comunicações. Nesse sentido, coube a Fontes Pereira de Melo (1819-1887), primeiro ministro português do ministério das obras públicas, o trabalho de iniciar o “lançamento da rede ferroviária nacional, à custa de empréstimos estrangeiros, que se calculava viessem a poder ser pagos pelo enriquecimento do País que do novo meio de transporte se esperava.”²

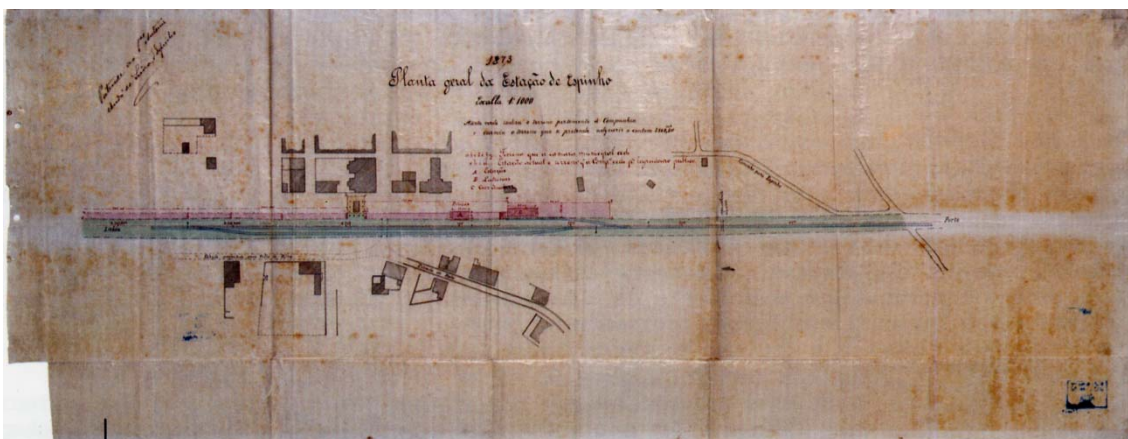
A política regeneradora de Fontes Pereira de Melo já apresentava, na época, uma concepção moderna do papel a desempenhar pelos meios de transporte, a qual podemos sintetizar do seguinte modo: “O transporte é uma actividade económica fundamental que desempenha uma função complexa e múltipla no funcionamento e no mecanismo de desenvolvimento de um país. Ele modifica nitidamente a geografia física e humana pela organização das cidades e das localizações industriais; permite trocas de bens e de pessoas entre as diferentes partes do território assim como do exterior. Sem transporte as relações entre pessoas ou entre unidades de produção seriam impossíveis: a produção não seria diversificada, o comércio seria muito limitado e a escala da vida social não poderia ser senão muito reduzida.”³

Em 1853, deu-se início à primeira fase da designada “revolução dos transportes”, que começou com a construção do caminho-de-ferro em Portugal. A prioridade era efectuar a ligação entre Lisboa e a fronteira espanhola e a partir daí estabelecer comunicações rápidas com o estrangeiro. Passados dez anos, em 1863, foi aberta a Linha do Sul até Évora e também a ligação com a fronteira espanhola (Linha de Leste). No ano seguinte estava concluída a Linha do Norte, ligando Lisboa a Vila Nova de Gaia, ou seja as principais cidades do litoral português, onde estava sediado o principal parque industrial, ficavam ligadas por comboio. Em 1873 foi construída a estação ferroviária de Espinho, cuja planta podemos visualizar através do Doc. 1. No Doc. 2, podemos ver a planta do edifício de passageiros, que não sofreu qualquer alteração de arquitectura até à sua destruição em 2007 por força das obras de rebaixamento da linha férrea.

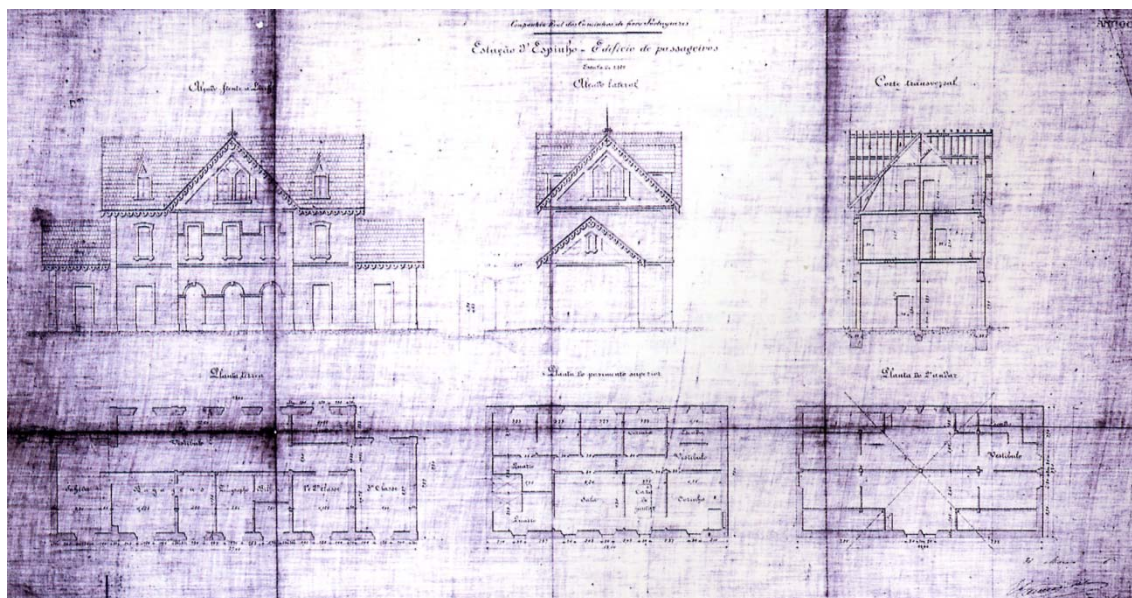
¹ MENDES, J. Amado – *Tentativas de Industrialização (1820-1851)*. In “História de Portugal”, dir. José Mattoso. Vol. V, 1993, p. 359.

² SERRÃO, Joel – *Caminhos de Ferro*. In “Dicionário de História de Portugal”, dir. Joel Serrão. Vol. I, 1985 p. 449.

³ CALLON, R ; SCHWARTZ, D. – *Les transports face aux changements structurels*. Paris, 1980, p. 153.



Doc. 1 - A.M.E. – *Planta Geral da Estação de Espinho, 1873.*



Doc. 2 – REFER – *Estação de Espinho – Planta do Edifício de Passageiros, 1876.*

Em 1880, com a abertura do ramal de Cáceres, a ligação entre Lisboa e Madrid ganhava um impulso muito significativo, permitindo às indústrias portuguesas colocar os seus produtos no estrangeiro de uma forma mais célere. Os anos de 1863, 1864 e 1880, foram deveras importantes para o desenvolvimento, quer do caminho-de-ferro, quer da indústria em Portugal. Por fim, resolveu-se o antigo problema “nacional das comunicações e transportes internos, sem o que seria impossível conceber-se uma alteração do rotineiro estado económico e técnico do País.”⁴ De 1882 a 1894, a rede

⁴ SERRÃO, Joel – *Caminhos de Ferro*. In “Dicionário de História de Portugal”, dir. Joel Serrão. Vol. I, 1985, p. 450.

ferroviária aumentou de 1 299 km para 2 353 km e o número de passageiros de 3 para 8 milhões, chegando aos 19 milhões em 1905⁵.



Doc. 3 – C.M.E. – *Estação de Espinho e Linha do Norte, 1905.*

As consequências económicas da construção da via-férrea foram enormes: a demografia, agricultura e a indústria ganharam um novo ritmo; o comboio desempenhou um papel atractivo e fixador; a via-férrea potenciou a riqueza, trouxe o cosmopolitismo e modificou a fisionomia do País.

Da Arte da Xávega à Indústria Conserveira

A topografia litoral do território português, juntamente com as condições hidrológicas marítimas, os climas e os meios humanos e técnicos (embarcações e instrumentos), são elementos que permitiram que em cada região do litoral português se impusesse um determinado tipo de pesca: a pesca a pé sobre as margens do mar e dos rios; a pesca costeira a pouca distância do litoral e com redes de menor dimensão; a pesca ao largo com redes de maior porte; a pesca em alto mar que requer meios técnicos e materiais mais exigentes.

Ao percorrermos a costa que vai de Espinho a Vieira de Leiria, onde se pratica um tipo de pesca que tomou a designação de “Arte Grande” ou “Arte da Xávega”, deparamos, quase sempre, com uma actividade piscatória que ainda tem muito de tradicional. Assente numa técnica com características peculiares, da qual devemos destacar o tipo de embarcação e as dimensões das redes, e moldada por um tipo humano

⁵ RAMOS, Rui – *Os Recursos*. In “História de Portugal”, dir. José Mattoso. Vol. VI, 1994, p. 25.

original que desenvolveu uma forma particular de organização social, a Xávega ou pesca de arrasto, começou a ser praticada em Espinho no último quartel do século XVIII. A palavra “Xávega”, que deriva da palavra árabe “Xabaka”, define especificamente o aparelho de arrasto, as redes de grandes dimensões.

Foi este tipo de pesca que esteve na origem do aparecimento do núcleo primitivo da população espinhense constituída por pescadores oriundos do Furadouro e Ovar, praias vizinhas situadas a sul de Espinho. Com um mar muito rico em sardinha, os pescadores ou “vareiros”, termo como são designados, construíram grandes barcos em madeira e organizaram-se socialmente em companhias de pesca, pequenas empresas constituídas por perto de sessenta pescadores, vindo este número a diminuir com o passar dos anos. O pescado era vendido nas populações vizinhas pelas “vareiras” ou “varinas” que de canastra à cabeça lá iam apregoando a boa sardinha de Espinho: “*De Espinho Viva! Sardinha e Pequenina!*”⁶.



Doc. 4 – C.M.E. – *Regresso do Barco Xávega à praia depois de ter lançado as redes no mar, 1897. Fotografia de Emílio Biel.*

O problema que de início se colocou a pescadores e respectivas famílias era a forma como o peixe deveria ser conservado. Nesse sentido, e em 1776, o francês Jean Pierre Mijaule, de Languedoc, estabeleceu-se em Espinho com um armazém de conserva de peixe, registando carta de privilégio. A sardinha era conservada pelo processo de salga, um segredo que revolucionou a vida local durante mais de meio século – muitas companhias construíram os seus armazéns de salga e iniciaram a comercialização para mercados distantes.

⁶ BOUÇON, Armando – *A Arte da Xávega em Espinho*. Espinho: Edição da Câmara Municipal de Espinho, 2003, p. 4.

Como já tivemos a oportunidade de referir no texto acima mencionado, a Revolução Industrial e, especialmente, a máquina a vapor, veio permitir um progressivo desenvolvimento industrial, com a quantificação e qualificação da produção. Aliado a este facto o crescimento da rede ferroviária alargava os horizontes da actividade industrial, aumentando a procura e disponibilizando mais oferta, quer ao nível das matérias-primas, como também do produto final.

No final da década de 80 do século XIX, foi inaugurada em Setúbal a primeira fábrica de conservas de sardinha em azeite, e em Espinho, entrou em funcionamento uma fábrica de conservas de peixe em sal, sucursal da empresa Santos, Cirne & C.^a, com sede no Porto⁷.



Doc. 5 – C.M.E. – *Sardinha em lotes sobre a areia*, 1897. Fotografia de Emílio Biel.

Em 1896 já estavam em funcionamento em Portugal setenta e seis fábricas de conserva de peixe e as estatísticas dão boas indicações no que concerne às exportações: de 2 600 toneladas de sardinhas comercializadas em 1885, os números cresceram para as 9 600 em 1900 e 19 000 toneladas em 1910. Assim, a indústria conserveira ocupava o segundo lugar na balança comercial portuguesa, logo atrás da indústria têxtil. Contudo, convém referir, que na Europa não existiam países industriais, mas sim “regiões industriais dentro de determinados países”⁸. Em relação ao caso português, podemos afirmar, que na época, nenhuma região portuguesa “dispunha dos recursos necessários à indústria a vapor. Mesmo assim, a produção industrial portuguesa

⁷ SALVADOR, Jorge Fernando – *Exposição Comemorativa do I Centenário da Fundação da Fábrica Brandão, Gomes & C.^a*. Espinho: Edição da Câmara Municipal de Espinho, 1994, p. 3.

⁸ RAMOS, Rui – *A Indústria*. In “História de Portugal”, dir. José Mattoso. Vol. VI, 1994, p. 26.

triplicou entre 1870 e 1914, e a sua taxa de crescimento (2,5 % a 2,8% ao ano) deve ter sido superior à das indústrias inglesa, francesa, espanhola e italiana.”⁹

Em finais do século XIX, e em Portugal, a nova tecnologia a vapor começou a ser aplicada na produção de diversos bens de consumo. O ramo conserveiro foi um dos que mais evoluiu ao nível das novas tecnologias.

A fundação da Fábrica de Conservas Brandão, Gomes & C.^a

Em 1894, os irmãos Brandão (Alexandre e Henrique) e Gomes (Augusto e José), regressados do Brasil, onde obtiveram uma fortuna considerável, fundaram na zona sul de Espinho, uma unidade fabril ambiciosa com um capital de 200 contos de réis. A nova sociedade empresarial foi designada de Brandão, Gomes & C.^a. Para o efeito, os empresários adquiriram “o terreno da antiga fábrica de conservas em sal, que um incêndio tinha destruído”¹⁰ e aí construíram a nova unidade fabril.



Doc. 6 – C.M.E. – *Fundadores da Fábrica Brandão, Gomes & C.^a*, [s.d.]

Imbuídos de um espírito inovador apetrecharam a fábrica com as tecnologias mais modernas, importadas de indústrias francesas, holandesas e alemãs. A imagem de marca era a sardinha, mas a fábrica colocava no mercado um leque variado de produtos: outros peixes, carnes, legumes, frutas, compotas, queijos, azeite, pickles e refeições preparadas. A partir da divisa “melhorando sempre”, os empresários delinearam uma

⁹ RAMOS, Rui – *A Indústria*. In “História de Portugal”, dir. José Mattoso. Vol. VI, 1994, p. 27.

¹⁰ SALVADOR, Jorge Fernando – *Exposição Comemorativa do I Centenário da Fundação da Fábrica Brandão, Gomes & C.^a*. Espinho: Edição da Câmara Municipal de Espinho, 1994, p. 4.

estratégia eficaz de publicidade e marketing, a qual lhes permitiu o domínio de todos os segmentos de mercado do ramo conserveiro.

Em 1895, perante o enorme prestígio alcançado em Portugal e no estrangeiro, o rei D. Carlos, por alvará régio, nomeou-a fornecedora da casa real, passando a exibir o título de “Real Fábrica de Conservas Alimentícias” e, também, “a poder colocar as armas reais no frontispício da fábrica,”¹¹, conforme podemos verificar no Doc. 6.

Em 1897, na Exposição Industrial, realizada no Palácio de Cristal do Porto, o Júri da Classe IV atribuiu à Brandão Gomes, a única medalha de ouro para o ramo conserveiro. Um mês depois, o governo português agraciava os proprietários com o oficialato da Ordem de Mérito Industrial. De acordo com o jornal *Comércio do Porto*, os produtos com a marca Brandão Gomes, mercê da excelência do seu fabrico, eram conhecidos “além da Europa, nos mercados da América do Norte e do Sul, da África Ocidental e Oriental e [na Índia portuguesa].”¹²



Doc. 7 – C.M.E. – Vista da Fábrica Brandão Gomes com a ligação por via-férrea à Linha do Norte, 1910.

O circuito industrial

¹¹ GAIO, Carlos Morais – *A Fábrica de Conservas*. In “A Génese de Espinho – Histórias e Postais”. Porto: Campo das Letras, 1999, p. 161.

¹² *O Comércio do Porto*. Porto, 14 de Dezembro de 1897.

O primitivo e complexo circuito industrial da fábrica, está muito bem retratado numa crónica de um jornalista d' *O Comércio do Porto*, datada de 13 de Novembro de 1896, a qual de seguida passamos a transcrever:

“Visitamos anteontem, por convite dos seus proprietários, a Real Fábrica a Vapor de Conservas Alimentícias, situada em Espinho, e construída há pouco mais de um ano. Ao percorrermos este vasto edifício, que, com os terrenos contíguos, ocupa uma área de 10.000 metros quadrados, ficamos maravilhados não só dos maquinismos, que são tudo quanto há de mais moderno e de mais engenhoso, mas daquela vida industrial em plena actividade, em desusada faina, que se desenvolvia por todas as extensas oficinas. No deserto areal onde a fábrica se ergue, mal se imagina o movimento de verdadeira azáfama que vai de portas a dentro dela, o vaivém operário que se observa em todas as direcções, o ruído das máquinas em laboração. É como um glorioso hino ao trabalho, consolador, impressivo e verdadeiramente empolgante. Completava-se precisamente um ano anteontem, que a fábrica iniciara as exportações dos seus óptimos produtos e eis a razão do convite que foi dirigido e da nossa visita. Volvidos apenas doze meses, aquele estabelecimento prosperou e atingiu um lugar superior entre as instituições fabris nacionais, graças a uma inabalável boa vontade, ao impulso do capital e ainda e sobretudo à direcção inteligente, firme e bem orientada. Um dos proprietários percorreu a França, Holanda, Alemanha e outros países, onde a indústria das conservas está mais acreditada. Perscrutou os processos empregados, orientou-se nos sistemas seguidos, viu em actividade os maquinismos mais aperfeiçoados, e daí a pouco erguia-se em Espinho a fabrica que hoje ali se vê, com a diferença, porém, de que não se consagrou a uma determinada especialidade, como lá fora, mas sim a tudo quanto diz respeito a conservas.

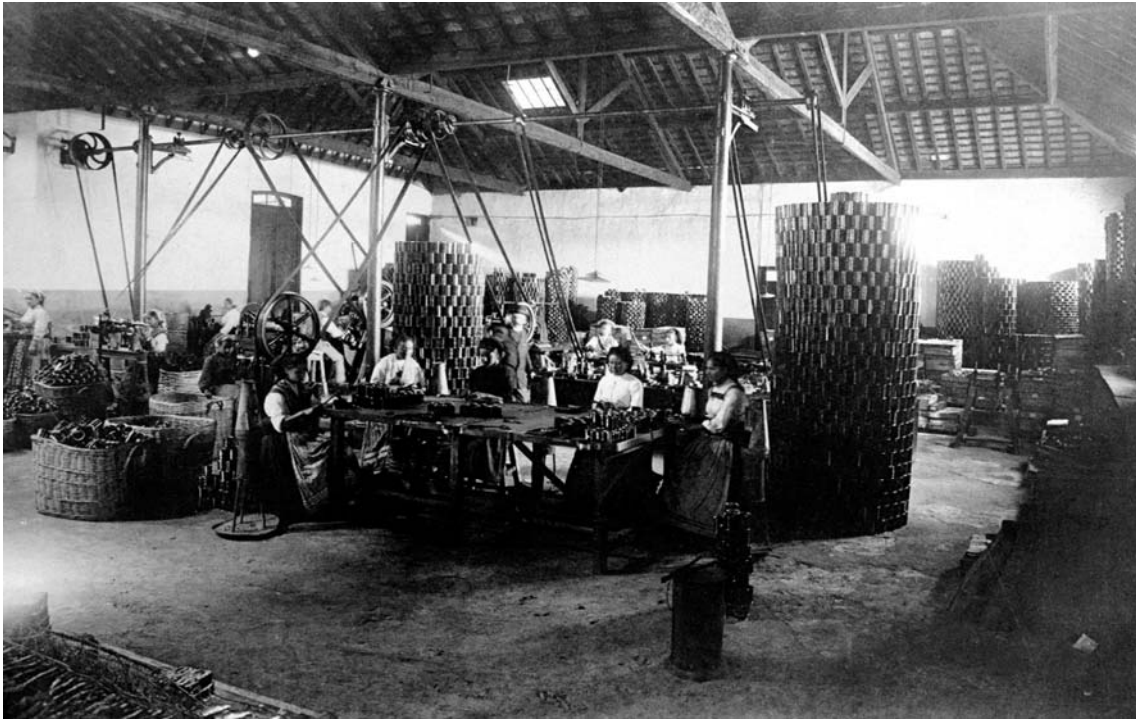
Assim o estabelecimento de que nos ocupamos, e que tem sido visitado por muitas das pessoas mais em evidência no país, tem secções especiais para a conserva da sardinha, possui outras para as frutas, legumes, azeitonas, hortaliças, tomate, caça, aves, carnes, carnes ensacadas, peixe, mariscos e doces. Por isto, se pode avaliar da importância deste estabelecimento. A conserva da sardinha é trabalho assaz fatigante e dispendioso. Nos dias de safra abundante, as companhias da imensa frota daquelas costas, transportam para a fábrica alguns milhões do saboroso peixe, o qual entra imediatamente em pequenos tanques de ardósia. Inúmeras mulheres lavam a sardinha, procedem ao corte da cabeça, escorcham-na e salgam-na, não sendo necessário despi-la da escama porque como é sabido a sardinha de Espinho e imediações não possui esse revestimento, ao contrário do que se dá com as das outras costas.

Realizada essa primeira preparação e colocada simetricamente nas grelhas galvanizadas, nos tendais para o primeiro enxugamento, e mais tarde quando a precisa secagem está operada, passa para uma estufa de ferro, em que é cosida estendida nas grelhas. Imediatamente descolada desse lugar, segue nos tendais para o enxugadouro, [ver Doc. 7] onde existe uma ventoinha que expele uma corrente de ar intensa e quente. Empilhada, acto contínuo, em latas, são estas acondicionadas nos pios (caixas de madeira zincadas), a fim de que o peixe se embeba em azeite italiano, da mais fina qualidade e inodoro, o qual, não obstante a sua especialidade, é filtrado, a fim de se evitar qualquer impureza. Isto prova o cuidado que há na manipulação dos produtos.



Doc. 8 – C.M.E. – *Secção do Enxugadouro da Sardinha*, 1897. Fotografia de Emílio Biel.

Chegamos a parte mais curiosa destes interessantes trabalhos. São os que se referem à feitura das caixas e à embalagem. Antes disso, porém, acrescentaremos que as latas, depois de receberem os produtos e de fechadas, são colocadas em cestas metálicas e submetidas a banho-maria, em receptáculos apropriados para a extracção do ar. Há na secção de latoaria [ver Doc. 8], que podemos classificar a 6.^a, maquinismos movidos a vapor, uma tesoura mecânica, dois balancés, duas bordadeiras para latas quadrilongas e redondas, quatro máquinas para a estampagem, aplicação de “caoutchouc” na vedação das tampas das mencionadas latas, uma máquina para cravagem dos corpos das mesmas, uma calhandra para enrolamento da folha, duas máquinas para aparar os cantos, uma para moldagem dos referidos corpos, uma para fechamento das latas dos diversos tipos, sendo esta última das mais interessantes e engenhosas de toda a fábrica, maravilhando a forma rápida como é manejada e a perfeição com que ela executa o complicado trabalho.



Doc. 9 – C.M.E. – *Latoaria a Vapor*, 1897. Fotografia de Emílio Biel.

Uma só mulher [ver Doc. 9], trabalhando de sol a sol, não empregará grande esforço para fechar em cada dia 10.000 latas redondas ou 6.000 quadrilongas, tal é a perfeição a que chegou a mecânica! As folhas estampadas com desenhos, as cores vivas de uma agradável suavidade e outros desenhos são realmente artísticas, simulando algumas das latas e, em especial as quadrilongas, elegantes cofrezinhas destinados à guarda de objectos delicados. Essas folhas entram no aparelho próprio que lhes dá a forma boleada, e sucessivamente, em outros que prendem as extremidades sem soldadura, que lhes aplicam o fechamento e adaptam as tampas com feitos ou rebordos próprios. É assombroso como se chegou ao desiderato de fechar hermeticamente as latas de conservas, sem o rotineiro e antiquado processo das soldaduras e estanho. Há ali, é certo, uma oficina de soldagens, mas esta aplica-se às latas ordinárias, que por encomenda se fazem para o estrangeiro. A lata verdadeiramente de produtos finos, com rótulo em português estampado na própria folha e não impresso em papel, essa não sai da fábrica, senão nas condições acima referidas.

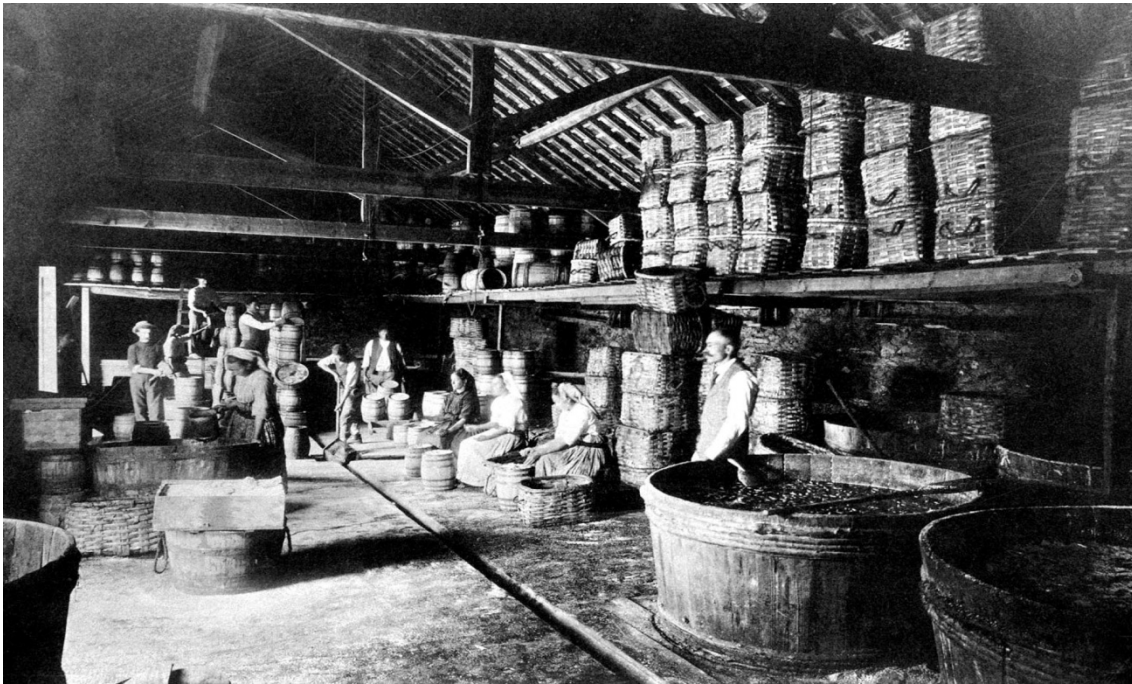


Doc. 10 – C.M.E. – *Secção do Enlatamento da Sardinha*, 1897. Fotografia de Emílio Biel.

A embalagem ocupa três secções distintas. Operação delicada que o público aprecia muito, no desejo de ver os produtos bem acondicionados e limpos. Convergem para ela os especiais cuidados dos proprietários da fábrica. Assim, a madeira das caixas é esmeradamente polida e os rótulos colocados nas melhores condições. Só num salão de 75 metros de comprimento por 15 de largura estão acondicionadas cerca de três milhões de latas de todos os tipos, para seguirem o seu destino. E não é para admirar uma tão grande aglomeração de produtos, desde que se saiba que é enorme a exportação da fábrica de Espinho, havendo importantes casas do Brasil e da África que lhes fazem encomendas sem limite. Tem também encomendas em grande escala para o norte da Europa, todavia não as satisfaz, visto o Brasil e a África portuguesa absorverem toda a produção e faltar de quando em quando a matéria-prima.

Possui este importante estabelecimento fabril um imenso depósito de sardinha em salga, uns dez milhões aproximadamente. Muito curiosas as meias barricas onde muito desse peixe se acama, não pelo processo da prensa mecânica que se reconheceu esmagar e deteriorar o produto, mas pelo sistema antigo de pesos [ver Doc. 10]. A disposição da sardinha, nessas barricas é simétrica, muito bem executada, apresentando ao de cima uma rosácea feita com arte das próprias sardinhas. Se se passar a outras secções vê-se um depósito com 300.000 kg de azeitonas, em vasilhame apropriado; a cozinha para os preparados das conservas de carne, etc.; máquinas de fechar latas e calibrador de ervilha em grão, e mais além depara-se com as oficinas de estanhagem de grelhas, fabricação de soldas e reparação de máquinas. Tem a fábrica uma caldeira da força de 20 cavalos, dois motores, ventoinha, dínamo para a iluminação eléctrica de todo o edifício que conta 150

lâmpadas, grandes depósitos de azeite italiano e um poço que a vapor, fornece 40 pipas de água por hora.



Doc. 11 – C.M.E. – *Manipulação da Salga da Sardinha em Barris ou Barricas, 1897.*
Fotografia de Emílio Biel.

No pavimento superior ficam as instalações da directoria e escritórios. A produção média da fábrica de Espinho é de 20.000 latas diárias, cheias de todas as conservas.



Doc. 12 – C.M.E. – *Armazém das expedições com os carris que fazem a ligação com a linha férrea, 1897.* Fotografia de Emílio Biel.

E a este propósito, referimos que vimos grelos em conserva, há um ano, no mais perfeito estado, parecendo terem sido momentos antes colhidos na horta e cozinhados, e mexilhão de muito mais tempo de conserva em invólucros de cambraia em caixas, também no mais completo estado de conservação. É tal o momento da fábrica que os seus proprietários e directores fizeram um contracto com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses para a condução mínima anual de 70.000 kilos de produtos. Pois bem. Esse contrato, que começou a vigorar a 22 de Julho do corrente ano, está quase cumprido, pois ainda não decorreram seis meses e já essa condução subiu a 400.000 kilos.

Para concluirmos: a fábrica está ligada a estação de Espinho por meio de uma linha férrea [ver Doc. 12], propriedade da mesma fábrica. E numa extensão bastante superior a 1.000 metros, galgando um terreno arenoso. Diferentes zonas servem o serviço da condução dos produtos. Na extremidade da linha, em Espinho, tem a fábrica um cais para o despacho das suas mercadorias. Eis em traços rápidos a crónica do que se nos patenteou e as impressões que a agradável visita nos causou ao espírito.”¹³

¹³ *O Comércio do Porto*, n.º 270, 13 de Novembro de 1896.



Doc. 13 – C.M.E. – *Cais e Linha Férrea, propriedade da fábrica, 1897*. Fotografia de Emílio Biel.

Como podemos verificar pela leitura da crónica acima referenciada, o circuito industrial da Brandão Gomes era muito especializado, envolvia um grande número de operários [ver Doc. 13] – nas épocas de maior movimento trabalhavam cerca de 400 pessoas – numa aposta clara na qualidade dos seus artigos e na colocação dos seus produtos num mercado muito vasto, tendo no caminho-de-ferro o principal meio de expedição da produção.



Doc. 14 – C.M.E – *Pessoal no Pátio Central da Fábrica*, 1897. Fotografia de Emílio Biel.

A máquina publicitária

Aliada à divisa “Melhorando Sempre” a publicidade foi essencial para o rápido crescimento da indústria espinhense. A fábrica dispunha de tipografia e litografia, onde eram elaborados luxuosos catálogos e preçários, álbuns de fotografias, postais e cartazes ilustrados, calendários e embalagens requintadas “com inserção de gravuras que revelam primores de arte gráfica e pormenores estéticos a denunciar o recurso a artistas de formação”¹⁴. A distinção da lata de sardinha está bem referenciada num artigo transcrito pelo jornal *Gazeta de Espinho* do qual a seguir damos conta: “As caixinhas de alumínio belamente estampado são fechadas pelos mais adiantados processos mecânicos, sem a intervenção de solda de qualquer espécie. Envolve-as uma segunda caixa de cartão, delicadamente ornamentada e com dizeres a cores e relevo, cobertas por um invólucro de papel transparente, apertado por uma fita de seda. Para não se deteriorar tão distinto invólucro, as caixas são, por último, encerradas numa cartonagem. [ver Doc. 15] Pode afirmar-se afoitamente que em parte alguma do mundo se apresentam conservas com a distinção com que os srs. Brandão, Gomes & C.^a acondicionam as sardinhas de Espinho que podem ser oferecidas não só como apetitoso manjar, mas como delicado brinde.”¹⁵ A construção deste verdadeiro império da conserva, só foi possível com a abertura de três novas unidades fabris: Matosinhos (1903), S. Jacinto (1910) e Setúbal (1911), garantindo um maior acesso à matéria-prima e, também, um eficaz escoamento da produção. A publicidade contida nos produtos

¹⁴ SALVADOR, Jorge Fernando – *Exposição Comemorativa do I Centenário da Fundação da Fábrica Brandão, Gomes & C.^a*. Espinho: Edição da Câmara Municipal de Espinho, 1994, p. 9.

¹⁵ *Gazeta de Espinho*. Espinho, 16 de Dezembro de 1913.

Brandão Gomes espalhou-se por vários continentes, com particular destaque para o Brasil e antigas colónias portuguesas em África, mas também pela Europa, com recurso à abertura de representações em Londres, Marselha, Nice, Sevilha, Córdoba, Málaga e Porto Maurizio/Imperia (Itália). As transacções financeiras eram realizadas em Paris, Londres e Hamburgo.



Abertura de lata de sardinha
(Catálogo de 1913)

Doc. 15 – C.M.E. – *Lata de Sardinha*. Catálogo de 1913.



Lata em invólucro especial
(Catálogo de 1913)

Doc. 16 – C.M.E. – *Lata de sardinha em caixa de cartão ornamentada*. Catálogo de 1913.

Em 1910, as estatísticas atribuíam à conserveira espinhense uma produção diária de 30 000 latas dos mais variados tipos de conserva. A Primeira Grande Guerra veio contribuir para um aumento da produção. Há muito com uma produção especializada para fazer face às exigências do mercado nacional e, sobretudo, internacional, a unidade

fabril lançou, em plena Grande Guerra, «refeições de campanha para o exército português, que incluíam o inevitável bacalhau, o chispe com feijão branco, o carneiro guisado com batatas, a carne de vaca ou a vitela à jardineira, aconselhando a publicidade que seria preferível servirem-se aquecidas “emergindo a lata em água a ferver durante trinta minutos, ou então em fogo vivo, devendo neste caso ser a lata aberta previamente”»¹⁶. A intensa laboração diária (das 6.00h às 19.00h no período do Verão e das 7.00h às 17.00h no Inverno) era acompanhada pela não menos intensa circulação de comboios que escoavam toda a produção para diversas cidades e portos de mar. As duas primeiras épocas do século XX mostraram toda a pujança de uma indústria que teve no caminho-de-ferro um poderosos aliado. Mas, como vem sucedendo ao longo da história da humanidade, a momentos de grande crescimento sucedem-se picos de inevitável crise. Como vamos ter a oportunidade de demonstrar a seguir, a Brandão, Gomes & C.^a, nunca mais conseguiu inverter a tendência negativa.

¹⁶ GAIO, Carlos Morais – *A Fábrica de Conservas*. In “A Génesis de Espinho – Histórias e Postais”. Porto: Campo das Letras, 1999, p. 174.



Doc. 17 – Imagem publicitária, também reproduzida em cartaz, concebida na Alemanha pela Nister & Co., Nuremberg. Coleção Mário Valente.



Doc. 18 – Calendário Promocional com a indicação dos vários produtos fabricados na Brandão, Gomes & C.ª, s.d. Colecção Mário Valente.

O declínio

Com a morte, em 1923, de dois fundadores da empresa, Augusto Gomes e Alexandre Brandão, e com a saída voluntária de Henrique Brandão, a administração da empresa ficou nas mãos dos herdeiros Augusto Gomes Júnior, Fernando Miranda Gomes e Adriano Brandão. A conjuntura económica mundial do pós-guerra era desfavorável, com a inflação em Portugal a atingir índices extremamente elevados no conjunto dos países europeus. A depreciação da moeda deu maior liberdade à especulação e à fácil acumulação de fortunas. Por outro lado, e em virtude das várias restrições impostas à indústria, o sector conserveiro nacional ficou sem sustentação para manter uma produção diversificada, agravada pelos custos elevados de produção, com a agravante de um aumento da concorrência no que diz respeito ao comércio internacional e com o mercado português a dar respostas não satisfatórias no sentido de contrariar a conjuntura económica de crise.

A sentença proferida pelo Tribunal do Comércio do Porto, em Novembro de 1927, que declarou a falência da empresa espinhense, e apesar de posteriormente anulada por má decisão do juízo do Porto, foi o primeiro prenúncio daquilo a que viria a acontecer uns anos mais tarde.

Com a Grande Depressão de 1929, a “Brandão, Gomes”, que vivia uma situação financeira difícil, não teve outra solução, que não fosse vender as filiais, mantendo a fábrica de Espinho em laboração. Esta decisão não pareceu acertada, particularmente no que toca ao encerramento da filial de Matosinhos. A crise da pesca artesanal ou de arrasto estava instalada e em Matosinhos erguia-se um novo centro pesqueiro com recurso a traineiras motorizadas e com o “cerco americano” ou “arte de cercar para bordo” em franco crescimento e com resultados de sucesso.

Parcialmente encerrada em 1934, foi adquirida em hasta pública em 1939, pela empresa Fernando Gomes & C.^a. A Segunda Grande Guerra foi benéfica para o crescimento da procura e a conserveira de Espinho ainda beneficiou com esse factor. Contudo, o conselho de administração da fábrica de conservas não acompanhou o processo de modernização tecnológica executado por outras congéneres nacionais e internacionais. Mais uma vez, a retracção do pós-guerra agravou o sector industrial, criando enormes dificuldades financeiras, situação que acabou por determinar a venda da empresa, nos anos 50 do século XX, à firma Lopes da Cruz & C.^a. Em lenta e penosa agonia, aquilo que restou da antiga fábrica Brandão, Gomes e C.^a, encerrava em definitivo as suas portas em 1985, prevalecendo o nome primitivo da fábrica e dos seus fundadores na memória das gentes de Espinho. O comboio, o seu principal aliado, já a alguns anos que havia deixado de transportar os seus produtos.

Conclusão

Como tivemos a oportunidade de descrever no decorrer desta comunicação, a fábrica de conservas Brandão, Gomes e C.^a, dominou, durante praticamente três décadas, o panorama da indústria de conservas em Portugal e na Península Ibérica. A inovação tecnológica a que foi dotada e a funcional máquina de publicidade, contribuíram para o êxito comercial em praticamente todos os continentes. A tendência de empresa exportadora foi sempre apanágio dos seus fundadores, ao mesmo tempo que respondia

às exigências do mercado com uma produção muito variável (do peixe às carnes, das frutas aos legumes, dos enchidos aos queijos, das refeições preparadas às compotas, dos pickles ao azeite), facto que não acontecia em outras empresas do sector. Apesar de ter na sardinha de conserva a sua imagem de marca, a divisa “Melhorando Sempre” ficou bem comprovada, quando em 1901, os seus fundadores introduziram em Portugal a fabricação de “pickles”, contratando para o efeito um técnico de Inglaterra, o Sr. William Jones, que superintendia ao processo de fabrico. O afamado molho inglês foi também importado, mudando o seu nome para “Molho de Espinho”, produtos considerados pela imprensa portuguesa como um dos mais solenes triunfos da fábrica espinhense.



Doc. 19 - C.M.E. – *Molho d' Espinho*. Rótulo usado nos frascos de molho.

Contudo, o sucesso da unidade conserveira de Espinho e das suas três filiais, só foi possível porque teve no caminho-de-ferro um poderoso meio de transporte e comunicação, permitindo-lhe constituir um poderoso empreendimento que criou mais postos de trabalho directos e indirectos, incrementou o progresso tecnológico (luz eléctrica, telefone e telégrafo) e associou o nome de Espinho ao prestígio da sua marca comercial. Durante as três décadas de maior produção, o comboio colocou a Fábrica de Conservas Brandão, Gomes & C.^a na primeira linha da actividade conserveira a nível internacional.

Abreviaturas

A.M.E – Arquivo Municipal de Espinho

C.M.E. – Câmara Municipal de Espinho

REFER – Rede Ferroviária Nacional

Créditos Fotográficos

Fundo fotográfico do Arquivo Municipal de Espinho.

Fundo fotográfico da Divisão de Património e Museologia da Câmara Municipal de Espinho.

Colecção Particular de Carlos Morais Gaio.

Fontes Impressas

Defesa de Espinho. Espinho, 1932-1985.

Gazeta de Espinho. Espinho, 1901-1919.

O Comércio do Porto, Porto, 1894-1930.

Preçário Brandão Gomes. Espinho: Oficinas Brandão Gomes & C.^a, 1913.

Bilhete-postal e Calendário Promocional. Colecção de Mário Valente, s.d.

Bibliografia

BOUÇON, Armando – *A Arte da Xávega em Espinho*. Espinho: Edição da Câmara Municipal de Espinho, 2003.

CALLON, R ; SCHWARTZ, D. – *Les transports face aux changements structurels*. Paris, 1980.

GAIO, Carlos Morais – *A Génese de Espinho – Histórias e Postais*. Porto: Campo das Letras, 1999.

MATTOSO, José (dir.) – *História de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores. Vols. V-VI, 1993-94.

SALVADOR, Jorge Fernando – *Exposição Comemorativa do I Centenário da Fundação da Fábrica Brandão, Gomes & C.^a*. Espinho: Edição da Câmara Municipal de Espinho, 1994.

SERRÃO, Joel (dir.) – *Dicionário de História de Portugal*. Porto: Livraria Figueirinhas. Vol. I, 1985.