



APRH

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DOS RECURSOS HÍDRICOS
NUCLEO REGIONAL DO SUL

DEBATE
RIO GUADIANA
PASSADO PRESENTE FUTURO

DA MINA DE S. DOMINGOS AO POMARÃO

Helena Alves

DA MINA DE S. DOMINGOS AO POMARÃO

Helena Alves

Através desta comunicação, pretendemos reflectir sobre a relação estabelecida, ao longo do tempo, entre o rio e sua área de influência - no fundo, na acção de dimensionar os espaços à escala humana.

a dimensão industrial

Estas duas povoações, Mina de S. Domingos e Pomarão, crescem e desenvolvem-se paralelamente, durante a segunda metade de oitocentos, para suprir as necessidades de um estabelecimento mineiro que se implanta no que era, até então, um lugar ermo, uma charneca de lobos, situado no Concelho de Mértola.

Após assegurar os direitos de exploração dos jazigos de cobre, integrados na Faixa Piritosa Ibérica, a empresa concessionária britânica Mason and Barry inicia, a par dos trabalhos de extracção, a edificação do complexo industrial e do aldeamento para albergar os contingentes de trabalhadores requeridos para as várias tarefas - e é a partir de 1858 que surge o aldeamento da Mina de S. Domingos.

A viabilidade económica deste centro industrial, como a de qualquer outro, dependia da capacidade de escoamento do produto, ou seja, de vencer o tempo e os custos de comercialização do minério e seus derivados, dirigido a um mercado internacional, com a primazia para o Reino Unido.

Em 1858, já a empresa organizara um corredor fluvial, aproveitando a proximidade e navegabilidade do rio Guadiana, desde Vila Real de Santo António até a um ponto da margem portuguesa do rio que permitisse a navegação de embarcações com o calado necessário ao transporte do minério.

O local escolhido foi Fomarão, onde se ergueu uma aldeia, a par das edificações de carácter industrial, necessárias ao serviço específico de porto de embarque do minério: entre as primeiras obras de vulto, conta-se, naturalmente, o cais de embarque.

Para ligar a mina a este cais, numa distância de cerca de 18 km, a empresa Mason and Barry organiza desde logo um caminho percorrido constantemente por 400 operários, 1502 cavalgadas e 200 carros, segundo noticia o Bejense, em 1861. O jornalista refere, ainda, que o 'caminho de ferro americano já está meio feito'.

Este caminho de ferro americano, ou 'tramway', foi uma das primeiras linhas ferroviárias de via estreita construídas no país, inteiramente privada, e consolidava o total aproveitamento da via mais rápida, portanto, mais rentável, para o escoamento do minério. Para assentar os carris do caminho de ferro, ergueram-se pontes, aplanaram-se barrancos, cavaram-se túneis, com o objectivo de encurtar o caminho, suavizar as curvas e elevações do percurso até chegar ao porto fluvial de embarque do minério, o Fomarão.

(O traçado desta linha sofreu progressivos melhoramentos, e, em 1863, a tracção animal foi inteiramente substituída pela locomotiva a vapor.)

Para a viagem inaugural, feita no ano de 1862, escolheu-se a data da festividade mais popular, o dia de S. João: segundo noticia o Jornal do Commercio, um comboio com 24 vagons saía, às 7.30h, da estação junto ao tunel da mina, transportando cerca de 150 convidados, a Filarmónica da mina 'executando escolhidas e apropriadas peças de música' - e chegava pelas 11 h ao Fomarão. No palacete, (construção de 'grandes dimensões, e valioso trabalho, mas d'um risco pouco vulgar: naturalmente é gosto inglêz', parcialmente destruído, como os demais, pelas cheias de Dezembro de 1876) foi servido um abundante e delicado lunch e à noite, regressados à mina, houve baile.

DA MINA DE S. DOMINGOS AO POMARÃO

Helena Alves

Através desta comunicação, pretendemos reflectir sobre a relação estabelecida, ao longo do tempo, entre o rio e sua área de influência - no fundo, na acção de dimensionar os espaços à escala humana.

a dimensão industrial

Estas duas povoações, Mina de S. Domingos e Pomarão, cresceram e desenvolveram-se paralelamente, durante a segunda metade de oitocentos, para suprir as necessidades de um estabelecimento mineiro que se implanta no que era, até então, um lugar ermo, uma charneca de lobos, situado no Concelho de Mértola.

Após assegurar os direitos de exploração dos jazigos de cobre, integrados na Faixa Piritosa Ibérica, a empresa concessionária britânica Mason and Barry inicia, a par dos trabalhos de extracção, a edificação do complexo industrial e do aldeamento para albergar os contingentes de trabalhadores requeridos para as várias tarefas - e é a partir de 1858 que surge o aldeamento da Mina de S. Domingos.

A viabilidade económica deste centro industrial, como a de qualquer outro, dependia da capacidade de escoamento do produto, ou seja, de vencer o tempo e os custos de comercialização do minério e seus derivados, dirigido a um mercado internacional, com a primazia para o Reino Unido.

Em 1858, já a empresa organizara um corredor fluvial, aproveitando a proximidade e navegabilidade do rio Guadiana, desde Vila Real de Santo António até a um ponto da margem portuguesa do rio que permitisse a navegação de embarcações com o calado necessário ao transporte do minério.

O local escolhido foi Pomarão, onde se ergueu uma aldeia, a par das edificações de carácter industrial, necessárias ao serviço específico de porto de embarque do minério: entre as primeiras obras de vulto, conta-se, naturalmente, o cais de embarque.

Para ligar a mina a este cais, numa distância de cerca de 18 km, a empresa Mason and Barry organiza desde logo um caminho percorrido constantemente por 400 operários, 1502 cavalgaduras e 200 carros, segundo noticia o Bejense, em 1861. O jornalista refere, ainda, que o 'caminho de ferro americano já está meio feito'.

Este caminho de ferro americano, ou 'tramway', foi uma das primeiras linhas ferroviárias de via estreita construídas no país, inteiramente privada, e consolidava o total aproveitamento da via mais rápida, portanto, mais rentável, para o escoamento do minério. Para assentar os carris do caminho de ferro, ergueram-se pontes, aplanaram-se barrancos, cavaram-se túneis, com o objectivo de encurtar o caminho, suavizar as curvas e elevações do percurso até chegar ao porto fluvial de embarque do minério, o Pomarão.

(O traçado desta linha sofreu progressivos melhoramentos, e, em 1863, a tracção animal foi inteiramente substituída pela locomotiva a vapor.)

Para a viagem inaugural, feita no ano de 1862, escolheu-se a data da festividade mais popular, o dia de S. João: segundo noticia o Jornal do Commercio, um comboio com 24 vagons saía, às 7.30h, da estação junto ao tunel da mina, transportando cerca de 150 convidados, a Filarmonica da mina 'executando escolhidas e apropriadas peças de música' - e chegava pelas 11 h ao Pomarão. No palacete, (construção de 'grandes dimensões, e valioso trabalho, mas d'un risco pouco vulgar: naturalmente é gosto inglêz', parcialmente destruído, como os demais, pelas cheias de Dezembro de 1876) foi servido um abundante e delicado lunch e à noite, regressados à mina, houve baile.

A importância desta via de comunicação, a viabilidade económica do empreendimento da Mina de S. Domingos estava de tal forma associada ao escoamento do minério através deste circuito, que, nos seus primórdios, esta mina era conhecida por 'mina do Pomarão' (Leal, 1874).

Este facto marca a relação indissociável estabelecida entre as duas povoações e a sua identificação com a exploração mineira: os locais são assinalados, por causa da mina. E é a viabilidade económica da mina - portanto a sua própria existência - que determina o reordenamento, a 'domesticação' do espaço, segundo as necessidades industriais.

A importância desta rede de comunicações - ferroviária, e marítimo-fluvial - está bem patente na forma como, em 1907, um jornalista do Século relata a sua viagem entre Lisboa e a Mina de S. Domingos:

'Viajar é hoje na maioria dos países uma coisa simples. (...) A lufada de progresso, o impulso que a viação a vapor sofreu, também atingiu, Deus louvado, o nosso país. (...) Lisboa tem para o norte magníficos comboios e da capital já hoje se vai ao Porto em cinco horas e meia. Mas para o sul, santo Deus, que horror! (...) Tome o chamado rápido do Algarve, que sai do Terreiro do Paço às 5.20 da tarde, e durante as quatorze horas, nada menos, que leva até Villa Real de Santo António, entretenha-se a ver as peripécias que se deram durante o trajecto'.

A viagem continua, a bordo do vapor Guadiana, por este rio acima, com partida às dez da manhã, com paragens em Alcoutim, Pomarão e, com apenas um passageiro a bordo, o Guadiana segue para Mértola, onde chega, seis horas depois de ter iniciado viagem. Chegado a Mértola, o acidentado viajante desabafa: 'procuro à pressa um carro que me leve para S. Domingos, onde por vezes tinha perdido a esperança de chegar tão demorada, tão fatigante tem sido a viagem, feita em comboio e em vapor até aqui, e quem sabe? - talvez em

balão d'aqui em diante. - Para a mina não há estrada. ... por fim lá se consegue uma carripana do século passado, que se propõe levar-me até ao primeiro centro mineiro do país. É a verdade é que, sem grandes precalços, sem contratempos de maior, aos solavancos e aos empuxões, consigo entrar na povoação de S. Domingos já noite alta, dois dias depois de ter saído de Lisboa'.

Anos mais tarde, em 1929, um outro jornalista do República, Ferreira de Castro, também se desloca a S. Domingos; no entanto, o seu Historial da Velha Mina, nome pelo qual se designará o artigo, publicado no livro Os Fragmentos, refere: 'naquela tarde de um outono que começava com atraso, subi para a camioneta em Beja. Pela estrada de Mértola (...) já a noite se havia fechado quando cheguei à Mina de S. Domingos'. Deschamps (Le Portugal, 1935), refere que, em 1931, se ia de Beja à Mina, passando por Mértola, após atravessar o rio Guadiana numa barcaça. A própria imprensa regional publicita, nos anos trinta (ex: A Ala Esquerda, Beja), a Sociedade Agrícola e de Transportes, com sede na Mina de S. Domingos, que oferece automóveis e camionetes de aluguer, bem como carreiras diárias de transporte de passageiros e mercadorias até Beja.

Este enunciado de relatos tem por objectivo mostrar a diversidade de 'dimensões' possíveis, sobrepostas ou diferenciadas no tempo e no espaço.

Torna-se evidente a alteração da trama das vias de comunicação, entre os dois tempos referidos. As vias fluviais perdem, progressivamente, a sua importância em detrimento das estradas e a vulgarização do automóvel: na prática, já não é preciso ir a Vila Real de Santo António para chegar a Mértola.

Por outro lado, sublinhe-se que um viajante, para chegar a S. Domingos, desembarca em Mértola, mesmo sem transporte assegurado, mas não no Fomarão. Poder-se-á falar, neste caso, em diferentes dimensões espaciais, num mesmo

tempo? Existiria assim, uma dimensão industrial, que abria a Mina ao exterior através do Fomarão, via Guadiana, paralelamente a uma dimensão mais humana, mas igualmente aberta para o exterior, através de Mértola. E esta medida, porque existiria em função do tempo industrial, desapareceu com ele. E com ele, desapareceram as ligações entre os locais.

Apesar destas interrogações, a nossa questão é diferente: formula-se, interrogando como as pessoas viviam essa dimensão do espaço, e como a formulavam, na sua vida diária, pretexto para evocar o presente da população da Mina de S. Domingos.

a dimensão humana

Os textos escritos, sobre o tempo anterior à implantação do empreendimento mineiro, falam no solo pouco produtivo e numa população que supria ao seu sustento com a criação de gado em pastos comuns, portugueses e castelhanos. Os textos sobre os primórdios do tempo industrial, falam de uma população operária mineira constituída por portugueses e espanhóis e registam, em 1857, alguns piemonteses a trabalhar os antigos poços. Alusão provável aos mineiros conterrâneos do descobridor legal das minas, Nicolau Biava. Estes poucos piemonteses rapidamente deixam de ser referidos e são substituídos pelos súbditos britânicos, em número muito maior, que se deslocam com a empresa concessionária e pouco ligados ficam, ao local.

Os testemunhos orais, que evocam tempos mais recentes, ainda enquadrados pela actividade mineira (que cessa na década de sessenta) evocam uma viva circulação entre os lugares com uma distância passível de ser percorrida a pé: seguramente, estão presentes a Mina (polo de atracção tentacular), o Fomarão, Mértola, Beja, muitas aldeias e o Guadiana. Mas prevalece na memória dos habitantes de

S. Domingos os lugares de Corte do Pinto, Santana de Cambas e Paymogo, povoação situada em Espanha.

A população raiana nunca encarou a delimitação político-administrativa territorial como uma fronteira física, pois na realidade ela não existia: pessoas e bens transitavam pela região circundante, alheia a fronteiras territoriais entre estados. A relação privilegiada dos habitantes de S. Domingos com esta povoação espanhola, devia-se, naturalmente, à sua acessibilidade: proximidade territorial facultada pelo rio Chança, que se podia transpor também a pé, em determinado local. O rio Chança é igualmente referido como um local de lazer, onde as famílias iam fazer piqueniques e os homens pescar.

A medida de dimensão espacial da população actual continua a ser balizada pelas distâncias passíveis de serem percorridas a pé: a maioria da população dos lugares em foco (Mina de S. Domingos e Pomarão) não é possuidora de veículo próprio e as ligações viárias são escassas.

Actualmente, as referências espaciais destes dois lugares são muito mais diferenciadas do que o eram, durante o tempo de laboração industrial.

A Mina de S. Domingos já não é lugar de atracção; o diálogo estabelecido com Paymogo foi interrompido pois, uma vez mais, a paisagem foi alterada, pela construção da barragem do Chança, que inviabilizou as travessias a pé e condicionou a utilização desse espaço.

As alterações da paisagem, geográfica e humana, inscrevem-se igualmente nas aldeias.

Retenhamos o exemplo da Mina de S. Domingos.

Um traço comum com as outras povoações, é, certamente, a polarização sobre o próprio espaço, atirando para a periferia outros que, numa conjuntura diferente, teria uma posição mais próxima.

Damos, como exemplo, o uso do espaço agrícola.

Como todas as povoações industriais, esta também forjou o seu espaço agrícola, arrendado pela empresa

concessionária. Nos terrenos cultivados a serviço da administração da empresa, esta construiu vasta rede de irrigação facilitada por reservatórios de água bombeada a motor, ainda a funcionar. Após a desactivação da mina e o conseqüente abandono a que o espaço foi votado, os habitantes da aldeia, progressivamente, recuperaram para si este terreno e dividiram-no em pequenas parcelas que cultivavam, para seu sustento.

Nos últimos anos, assiste-se a um decréscimo do usufruto deste espaço; os testemunhos orais, habitantes da aldeia e antigos mineiros, falavam na dificuldade de se deslocarem até ao local, numa distancia de cerca de quatro km da aldeia; por vezes, associavam-se no cultivo da mesma parcela e na divisão das tarefas, para tornar o trabalho agrícola mais leve, 'porque o corpo está mais pesado, com a idade'.

Progressivamente, também, parte dos bordos da albufeira mais pequena, situada numa extremidade da aldeia, designada por Tapada Pequena, foi sendo recortada em pequenos espaços hortícolas; este lugar é, actualmente, muito mais utilizado, devido à proximidade das habitações.

A população do povoado centra-se, cada vez mais, em si e perde as referências espaciais de outrora.

Visivelmente, esta aldeia perde as suas características e marcas diferenciatórias industriais, para se aproximar das referências rurais. Também nestes espaços de cultura, coexistem as hortas e as flores, como tão frequentemente se observa, em qualquer lugar.

dimensão da flor

Todos os que visitaram e escreveram sobre a aldeia da Mina de S. Domingos se referem aos jardins do bairro dos ingleses. Mais uma vez, socorremo-nos do texto de Ferreira de Castro:

'E eram um milagre, esses jardins ainda vivos na estação em que o verde da Natureza se enferruja e principia a acobrear-se mortalmente. Falavam-me as plantas dos pertinazes cuidados tidos pelos jardineiros portugueses para que elas prosperassem naquela terra vermelha e afogueada, onde aparentemente só vive feliz a oliveira, por ser árvore de tanta resignação e sobriedade nas ambições como se fosse originária dos desertos.

Subindo um pouco mais, encontrei-me junto ao palácio, como lá o chamavam e de certa maneira o era. Cercado de arvoredo, luzia um pátio todo florido e vasto lago ao fundo. (...)

Mas o texto avança:

'Na manhã seguinte, quando desemboquei no largo de onde partia a camioneta, eram mulheres e crianças que me aguardavam ali. E as flores que me ofereceram dir-se-iam tão acanhadas e humildes como elas próprias...'

A existência de jardins e o uso das flores é um fenómeno social, cheio de significados diferenciatórios e classificatórios, como esta descrição o comprova.