

**Textos pertenecientes al libro *El país de al lado* de José Ramón Alonso de la Torre Núñez**  
Próxima publicación.

### ***Ayamonte, moneda de cambio***

Desde el ferry, Ayamonte se ve como una mancha blanca esparcida por una colina. No hay castillos ni monumentos singulares a primera vista. Sí que hubo fortaleza, pero sus ruinas desaparecieron ocupadas por un Parador de Turismo que, como las urbanizaciones, cierra al público en cuanto la temperatura media baja de 20 grados.

Ayamonte y su castillo ocupaban un punto tan estratégico que desde su nacimiento estaban predestinados a ser frontera. Ayamonte marcaba el límite entre las taifas musulmanas de Huelva, a la que pertenecía, y Algarve en el siglo XI. Sancho II de Portugal reconquistó el castillo en 1239 y se lo entregó a la Orden de Santiago en 1240. Unos años más tarde, la orden santiaguista hace una permuta con el rey Alfonso X de Castilla: le cambia Ayamonte y Alfayat de la Peña por Reina y Estepa. Más cambios: en 1253, el rey castellano entrega Ayamonte como dote a su hija Beatriz al casarse esta con Alfonso III de Portugal. Finalmente, en 1267, por el tratado de Badajoz entre los dos Alfonso, suegro y yerno, Ayamonte pasa definitivamente al reino de Castilla y se establece la frontera en el Guadiana, mientras que la parte occidental del río quedaba integrada en el reino de Portugal. En menos de 30 años, el castillo de Ayamonte y el territorio de su término habían cambiado cuatro veces de reino.

La villa y el castillo serán adquiridos en 1287 por Alonso Pérez de Guzmán, el épicamente conocido como Guzmán el Bueno, noble en el que está el origen del ducado de Medina Sidonia. Con el tiempo, en 1475, Ayamonte pasará a una rama menor de la casa de Medina Sidonia. Se constituye así la Casa de Ayamonte, que primero será condado y después será elevada a la categoría de marquesado por Carlos I.

En 1641, sucede un acontecimiento que marcará la historia de Ayamonte y que pudo ser más trascendental de lo que fue. Ese año, el VI marqués de Ayamonte, Francisco Manuel Silvestre de Guzmán y Zúñiga, protagonizará una conspiración nobiliaria y militar para conseguir la independencia de Andalucía. Aquello acabó mal, con el marqués decapitado en Segovia y su recuerdo convertido en leyenda fantasmal. Pudo haber terminado de otras maneras: con la independencia de Andalucía, como sucedió con Portugal o pudo haber sucedido con Cataluña, o con la exaltación de la figura del marqués de Ayamonte a la dignidad de héroe patriótico de la Andalucía sometida y seña de identidad máxima de un nacionalismo independentista. Pero no: se le cortó la cabeza al marqués y se acabó la historia.

### ***Castro Marim y la leyenda de María***

A lo lejos se yergue Castro Marim, coronado por sus tres fortalezas, que vertebran el territorio de la ciudad y dejan claro su origen y carácter defensivo. Recorremos los primeros metros de nuestro viaje fronterizo de 1.292 kilómetros, que van desde Vila Real y Ayamonte hasta Caminha y A Guarda, ya en la desembocadura del Miño. En esta provincia de Huelva, la frontera entre Andalucía y Portugal se alarga durante 112 kilómetros en línea recta, aunque su trazado zigzagueante nos lleva a una longitud definitiva de 190 kilómetros, de los que 115 son de raya húmeda: 51 navegables en el Guadiana y 64 no navegables en el río Chanza. Los 75 restantes están trazados sobre barrancos y arroyos, es decir, raya seca o semiseca: 75 kilómetros al norte de la provincia, que discurren por parte del río Múrtiga y de los arroyos y riachuelos Pedro Miguel, Gamos y Puerna Seca para llegar, por territorio de la antigua Contienda, hasta el río Ardila, en el

extremo norte de la provincia, ya lindando con Extremadura. Estos primeros kilómetros entre la desembocadura del Guadiana y Castro Marim son el prólogo de nuestras primeras etapas por El País de al Lado entre la provincia de Huelva, la región del Algarve y el distrito del Bajo Alentejo, un tramo de la frontera que afecta a 11 municipios españoles y a 7 concelhos portugueses, englobando a 104.000 habitantes.

El historiador francés Pierre Vilar habla de las fronteras distinguiendo entre quienes las hacen y quienes las sufren, que habitualmente no suelen coincidir. Castro Marim fue uno de los escenarios de una leyenda, muy popular y reciente, que sintetiza esta contradicción entre la frontera, un límite artificial que divide y se decide en Madrid y Lisboa, y la Raya, un espacio común que se comparte y se sufre. Es la leyenda de María la Portuguesa, inmortalizada por el malogrado cantante andaluz Carlos Cano.

En enero de 1985, el ayamontino Juan Flores, de 35 años, murió por efecto de dos disparos del guardinha portugués Nunes. Juan pescaba de manera ilegal en la desembocadura del Guadiana, frente a Castro Marim. María, la hipotética amante portuguesa del pescador, una mujer de unos 45 años, no se quiso separar de él en ningún momento. El cuerpo de Juan fue trasladado a Castro Marim, donde embarcó en el ferry para cruzar el río hasta su pueblo, Ayamonte. A María se le prohibió acompañarlo en el barco, pero, no se sabe cómo, al desembarcar el cadáver del marinero en Ayamonte, ella ya estaba esperando en el muelle a su amado muerto y lo veló toda la noche, aunque nunca más se supo de esta enigmática mujer tras el entierro. Juan dejó viuda, dos hijas pequeñas, a las que el Estado portugués indemnizó tras un juicio con la ridícula cantidad de 200.000 pesetas, y una leyenda que nadie es capaz de certificar como cierta en Castro Marim ni en Ayamonte, pero que ha marcado el imaginario de la comarca. Una leyenda para explicar una contradicción histórica: los poderes estatales separando los territorios, pero los vecinos de esos territorios compartiendo los amores y la vida.

### ***Minas de São Domingos o la poética de la desolación***

Señales de abandono por todos lados, chatarra, ruinas, carros olvidados y edificios caídos. Poética de la desolación, memoria de tiempos mejores. En una vaguada, entre un coche destruido y restos de hierros, pegado a la única viga que se sostiene, un cartel recuerda los tiempos mejores: “Não se recebem cheques”.

Minas de São Domingos, término municipal de Mértola, a 17 kilómetros de la capital del concejo. Estos campos mustios fueron un emporio de riqueza e intensidad fabril hace nada. Ahora, quedan un par de bares, varios conjuntos de casitas blancas, humildes y uniformes y las edificaciones en ruinas de las minas.

Estamos en plena “Faja Piritosa Ibérica”, explica un cartel, y, sigue explicando, estas minas fueron explotadas entre 1854 y 1966 por la compañía inglesa Mason & Barry. Más de cien años, prosigue informativo el panel, en los que se extrajeron de estas minas de São Domingos 25 millones de toneladas de zinc, plomo, cobre y azufre. Campos de soledad, pero mucha pedagogía minera. La antigua explotación se ha convertido en un centro de interpretación de la minería al aire libre. Diversos senderos bien señalados y preparados se aventuran por la mina a cielo abierto. Es un paseo sencillo y distinto, muy interesante y agradable. Algo así como dar una vuelta por un plató dispuesto para el rodaje de “Star Wars” o “Interstellar”.

Tras decir adiós a Mértola, hemos llegado en unos minutos al epicentro de la Faja Piritosa Ibérica, una región minera de entre 30 y 60 kilómetros de ancho que se extiende, a lo largo de 240 kilómetros, entre los ríos Sado, en Setúbal, y Guadalquivir, en Sevilla. Es una fuente de metales básicos como cobre, zinc, plomo, selenio, plata, oro, hierro, cobalto, cadmio o azufre.

Estas minas de São Domingos ya fueron explotadas en el primer milenio anterior a Cristo, extrayéndose sobre todo plata, y en los periodos romano e islámico, buscando plata, oro y cobre, antes de convertirse en una poderosa explotación minera en la época moderna, entre 1854 y 1966, cuando el objetivo fundamental de la busca ya es el mineral de cobre y el azufre.

La aldea de São Domingos nace en 1858 a raíz del redescubrimiento de la mina por parte de empresarios franceses e italianos, que, tras empezar a extraer mineral de manera provisional a partir de 1854 (fecha en que es registrada la mina en el ayuntamiento de Mértola), arriendan la explotación en 1857 a la empresa británica Mason & Barry, formada por el ingeniero de minas James Mason y su cuñado, el aristócrata y lord inglés Francis Barry. La empresa inglesa comenzó inmediatamente la construcción del poblado con sus viviendas y sus equipamientos sociales (hospital, iglesia, cementerio, teatro, club recreativo, mercado, campo de juegos). También inauguraron en 1859 el puerto fluvial de Pomarão para la salida del mineral por el Guadiana hasta el puerto de Vila Real.

En 1864, pocos años después de comenzar la explotación, atracarán en el muelle de Pomarão 563 navíos para recibir la carga de mineral. Ese año, ya se había instalado la primera línea férrea de mercancías de Portugal para transportar el mineral desde São Domingos hasta el puerto de Pomarão. Medía 18 kilómetros y se abrió en 1862 (será desmantelada en 1968). Hasta entonces, se llevaba en vagones sobre carriles tirados por animales. A esta labor, se dedicaban entre 1.500 y 2.000 cabezas de ganado de tiro. La primera línea ferroviaria portuguesa, independientemente de si se dedicaba a viajeros o a mercancías, fue la de Lisboa-Carregado (en la ruta hacia Santarem), inaugurada el 28 de octubre de 1856. Esta de Minas de São Domingos-Pomarão es la segunda.

Durante los primeros años de explotación, trabajaban en la mina una media de 221 operarios. En 1876, ya empleaba a entre 1.500 y 2.500 trabajadores y, a finales de siglo, contaba con una media de 1.400 mineros trabajando. Durante la I Guerra Mundial, la empresa llega a picos de contratación de 2.400 trabajadores. Estas cifras, que, con ligeras oscilaciones, se mantienen hasta su cierre en 1966 (en 1959, eran 1.471 los mineros y en 1964, a punto de cerrar, aún se superaba el millar: 1.025)), dan idea de la importancia social de la explotación de São Domingos para el municipio de Mértola y alrededores.

Salimos del Alentejo y volvemos a entrar en Andalucía buscando el alma gemela de la faja piritosa en España. Nos dirigimos hacia el Puerto de la Laja, que hacía en la parte española las mismas funciones que el muelle de Pomarão en Portugal.

Puerto de la Laja es hoy un poblado centrado en el turismo rural. Los imponentes depósitos de carga de mineral llaman la atención porque no es algo que se vea normalmente. Este muelle de carga español tiene unos orígenes y fechas de funcionamiento y cierre semejantes a los de Pomarão. Las minas de la Faja Pirítica Ibérica a las que el Puerto de la Laja estaba asociado eran las de Santa Catalina, las de Cabeza de Pasto y, sobre todo, la Mina de Las Herrerías. El mineral llegaba hasta el río en un ferrocarril de 33 kilómetros de longitud, que fue inaugurado en 1888 y se cerró en 1965. Hoy se ha convertido en una Vía Verde que permite descubrir el Guadiana y su cuenca disfrutando de un cómodo y agradable paseo. El puerto de la Laja funcionó hasta 1967. En esa fecha, la explotación minera onubense había dejado de ser rentable paralelamente al cierre portugués al otro lado del río, en Minas de de São Domingos.

En Puerto de la Laja flota un aire misterioso y extraño: el silencio, el abandono, la serenidad del río y la tranquilidad del entorno se alían con el recuerdo de un famoso crimen sucedido aquí en 1997: el asesinato de sus dos últimos moradores, un episodio que marcó el poblado, aunque hoy ya parece olvidado.