

Comércio é comércio... ou não ?

Delfina Ermelinda Pinheiro Campanha Baptista

O "contrabando" é uma categoria jurídica, política e, de seguida, uma força económica e social específica, que só existe quando duas ou mais comunidades humanas tomam consciência de que os seus interesses não são concordantes e, por isso, condicionam, pela lei e com a administração, polícia e tribunais as permutas entre si. A construção de uma "fronteira", que este processo implica, acompanhou a estruturação dos Estados Modernos, que se definem pelo exercício, em exclusividade, dos poderes militar, normativo, administrativo e policial, no espaço físico da sua soberania. Esta multiplicidade de funções sintetizou-se na pessoa do Rei (do soberano, de onde emanavam) e, economicamente, instrumentalizou-se na "Moeda", um dos símbolos maiores dos poderes do Estado Moderno e resultado da força inata dos homens para permutar os bens físicos e espirituais de que necessitam para sua subsistência e comodidade. Daí que a criação e circulação da moeda fosse uma das primeiras realidades definidoras de um espaço de soberania, com as consequentes noções de "fronteira" ou "raia" e de "contrabando", neste caso dito "saca da moeda", que era proibido e penalizado com a irreparável e arqui-severa pena capital.

Nesse processo de construção de um espaço onde o poder político implica, cada vez mais, aspectos que vão sendo considerados do domínio da vida material ou seja, da "economia política", a centúria de seiscentos foi enraizando a nação de que o poder do "Soberano" está em estreita ligação com a riqueza do seu "Reino", da força do número e actividade dos seus "súbditos". Nesta perspectiva, o seu incremento implica a definição, em termos económicos, da "fronteira" - linha ao longo da qual se aplica uma política de permuta de bens, que beneficie a produção do reino e atraia e retenha, ao e no espaço por ela definido, o ouro e prata que, juntamente com o incremento da população, a actividade produtiva e a crescente tonelagem da marinha mercante, dão, pois, a medida da riqueza de um "Reino" e do poder de um "Soberano".

O séc. XVII foi, assim, o tempo do triunfo das "Monarquias absolutas", cujos poderes eram soberanos num espaço com limites definidos política e

juridicamente e defendidos militar e policialmente. Legalmente, pelos portos "molhados" e "secos" que ela comportava, só se permitia a circulação do que aumentava a riqueza do reino. Exportavam-se livremente os bens da produção manufactureira endógena e restringia-se ou proibia-se a importação das mercadorias produzidas externamente. Complementando esta opção, condicionava-se ou vedava-se a saída de matérias-primas e dos produtos necessários à subsistência da mão-de-obra. Aliás, quer umas, quer os outros, eram atraídos, por uma política de concessão de facilidades e de "agasalho" aos mercadores estrangeiros que os traziam ao mercado interno.

Estas políticas "mercantilistas", que consideravam a riqueza como essencialmente fruto do incremento do comércio externo ou da actividade "manufactureira" interna, começaram a ser questionadas na segunda metade do séc. XVIII, cedendo lugar à defesa e à necessidade de concretizar a "liberdade comercial", apresentada como concordante com a natural tendência humana para a permuta, como condição fundamental para desenvolver o "Mercado", a "Paz" e a "Civilização", fomentar a criação da riqueza e gerar o bem-estar de cada um e de todos. Estas ideias, surgidas e desenvolvidas no seio dos "Estados iluministas", que acompanham o triunfo da "Razão" e a maior transformação da vida material da história da humanidade - a introdução da máquina na actividade económica - não comporta o desaparecimento ou esbatimento das fronteiras dos Estados soberanos mas, tão só, a sua preservação em termos políticos, militares, jurídico-administrativos e culturais (símbolos e formas de vida e de expressão específicas).

Economicamente as fronteiras e as alfândegas que as controlavam passaram a ser sobretudo encaradas como uma instância de conhecimento estatístico, ou seja, como fornecedoras de indicadores (quantitativos) que permitissem ao Estado exercer com maior eficácia a sua acção. Quanto ao fomento da riqueza, confiava-se no saber e actividade dos que conduziam a produção agrícola, manufactureira/industrial ou o comércio, etc. Aos "Monarcas" aconselhava-se uma atitude que, indirectamente, através das "Luzes", afastassem

os anacronismos, os comportamentos espirituais, materiais e institucionais enraizados pelo tempo que empecilhavam a generalização das aquisições necessárias ao "Progresso" humano. Estas ideias inspiraram o "Reformismo" da segunda metade do séc. XVIII e encontram-se, quer no seio do "Despotismo esclarecido", quer nas exceções, entre as quais avultava a Inglaterra, que haviam condicionado ou feito desaparecer o poder absoluto dos monarcas.

Todavia e curiosamente, nos finais do séc. XVIII e inícios do XIX, anos em que o liberalismo se tornou uma ideia capaz de modificar os regimes políticos, trazendo consigo uma nova noção de "Soberania" e de organização do poder - cindindo-o em executivo, legislativo e judicial - em vez de se acentuar a necessidade de, economicamente, esbater as fronteiras, foi o contrário que aconteceu. O séc. XIX foi a centúria da afirmação da hegemonia britânica, que contribuiu de forma decisiva para impedir a supremacia francesa na Europa Continental e que, gradualmente, foi avançando sobre os Oceanos e Continentes, acabando por constituir o maior e mais forte "Império" até então constituído. Ora este processo político fez-se de acordo com as grandes transformações económicas processadas em Inglaterra - conhecidas por "Revolução Industrial" - e pela divulgação da ideia e prática liberal, não só no sentido político-social como, também, no económico.

Daí decorreu que a crescente integração das sociedades numa teia de relações económicas cada vez mais integrada, larga, densa e hierarquizada fizesse não poucas vezes sentir a liberdade como uma submissão aos interesses ingleses que, com ela, encontravam os mercados alheios abertos, sem possibilidade de defesa e de gerarem o saber e meios necessários ao fomento da sua riqueza e independência nacional. Acresce que, persistindo uma forte componente agrícola nas sociedades do alvor da Época Contemporânea, que económica e socialmente continuavam a mostrar-se capazes de condicionar a vida política, a defesa dos seus interesses acabou por se impor, fazendo votar leis e organizando a administração em termos adversos à liberdade mercantil que, como afirmámos, desvalorizava a noção e existência da "Fronteira". Foi assim que, tendo em conta o que se defendia como sendo o "interesse nacional", expressão atrás da qual se ocultavam os grandes proprietários fundiários, foi imposto que a noção de "Fronteira" se estendesse ao comércio local e de longo curso que, através dela, permitia a introdução de bens agrícolas - sobretudo de cereais. Foi o tempo das "Corn Laws", ao qual também a nossa sociedade não escapou, e que apaixonou e dividiu a primeira metade do oitocentos. As motivações, necessi-

dade e dificuldades do alargamento da noção de fronteira a este domínio é um problema histórico interessante que já tive ocasião de estudar.

O séc. XIX, foi o tempo da "Liberdade" mas foi, também, o das "Nacionalidades" em que, conseguida a liberdade política, a transformação liberal das sociedades e dos Estados, estes não foram totalmente dispensados de intervir no domínio do económico. O "nacionalismo económico", que na formação de novos Estados, como foi o caso do alemão, teve grande importância, gerou uma nova corrente de pensamento, a "Escola Histórica", em que a noção de espaço nacional e, consequentemente, de fronteiras (como linha de acção não indiferente ao interesse do "Estado Nação") mereceu grande atenção. Encontramo-la no cerne da "Questão Pautal", do último quartel do século, que se traduziu na necessidade de submeter a impostos alfandegários as mercadorias do comércio externo. Todavia, a dominante era a ideia e prática do "livre-cambismo" e até à hecatombe que pôs termo à "Belle Époque", as fronteiras, em termos económicos, não se mostraram limites intransponíveis ou de difícil passagem para homens e mercadorias. Daí que, no início do séc. XX, pagando as mercadorias os devidos direitos, requerendo os cidadãos passaportes não difíceis de obter e valendo-se de um sistema monetário em que a libra esterlina facilitava as trocas internacionais, os homens e mercadorias circulavam com grande facilidade.

Esta situação quebrou-se com a eclosão da Grande Guerra, durante a qual a luta extravasou do nível político-militar para o económico, envolvendo o Estado em questões que, até então, haviam sido remetidas para o domínio, exclusivo, dos agentes económicos. Todavia, passados esses anos de hecatombe, pensou-se ser possível voltar aos que haviam deixado uma memória de optimismo e felicidade. Mas apesar da loucura dos Anos Vinte, vivida no outro lado do Atlântico, e do regresso à esperança, a partir de 1925, no "Velho Continente", este havia perdido o lugar cimeiro que até então detivera e estava cindido entre "Revolução" e manutenção das economias de mercado e, nestas, entre a via liberal (nos poucos Estados ricos) e os regimes de "Ditadura"; estes, ao mesmo tempo que condicionavam as liberdades políticas implicavam uma forte intervenção estatal na economia.

A "Crise dos Anos Trinta" reforçou este intervencionismo, fazendo aparecer ou reforçar no seio do Estado os organismos destinados ao fomento e coordenação da actividade produtiva, que definiam e eram responsáveis por opções que afectavam o processo económico e que, assumindo a conflituosidade dos interesses internos e externos,

prestavam grande atenção às fronteiras. Nelas, os intercâmbios de pessoas e bens só seriam permitidos de acordo com o "Bem da Nação". A crise económica generalizada e a luta ideológica-social davam alento às ideias de "Autarcia", alimentando a especificidade e superioridade do génio nacional e fazendo crer, no nosso caso, que o Estado Nação, a "Casa portuguesa," continha em si tudo o que material e espiritualmente fazia a felicidade de um Povo. As leis, os tribunais e as polícias nacionalistas protegiam do estrangeiro (do egoísmo do "Outro"!) e os pequenos agentes do comércio raiano (aqueles a quem com propriedade se aplica a designação, ou anátema, de "contrabandistas"), sem o desejarem, impelidos por uma necessidade vital, (a mesma que motivava os comerciantes de Lisboa ou Porto !) negavam a "Ordem" estabelecida e faziam, nos territórios onde os intercâmbios eram proibidos e reprimidos, a actividade que, desde sempre, embora com outros produtos, os avós e tetravós, haviam mitigado a fome - a sua e a dos seus filhos.

*Jaime Alberto do Couto Ferreira
Guarda, 3 de Dezembro de 2004*

Apontamentos sobre os caminhos do "Contrabando"

*Eu sou o coelho campal
Que em toda a parte faz cama
Anoiteço em Portugal
Amanheço na Espanha¹*

INTRODUÇÃO

"Onde há raia há contrabando" e há também histórias contadas pelas pessoas que, no escuro da noite e nos refegos da mente, andaram pelos caminhos traçados e imaginados da raia. Iam curvados com o peso das cargas e do receio de serem descobertos pela Guarda Fiscal ou pelos Carabineiros. Com os olhos vigiavam o caminho e com os lábios recitavam orações, pois sabiam que só no campo do sagrado podiam procurar ajuda para que o pé fosse leve (apesar do peso da carga!) e para que não fossem acossados pelos "fardados". Se isso acontecia... era largar o carregamento e fugir, confiar no fôlego, abandonar a mercadoria e esquecer o dinheiro, perdido numa noite azarada! Outras mais favoráveis viriam e o importante é que não tinham sido apanhados e escapado às "bordoadas" da bengala, que os "Guardas" sempre traziam e manejavam com força e gosto. Era assim por toda a raia, ao cair da noite formavam-se grupos, traçavam-se caminhos, vigiava-se a "Guarda" e desaparecia-se, no escuro. Havia que fazer pela vida.

A agricultura não dava e era necessário sustentar a família. Mal os mais novos aguentavam as caminhadas entravam para o grupo e era assim porque assim tinha sido com seus pais e avós. Mulheres também havia, embora com cargas mais leves, e também elas atravessavam rios e ribeiros, em noites amenas ou de chuva, neve e gelo. Desde que houvesse ganho, contrabandeava-se um pouco de tudo; os mais pequenos iam vender ovos que rendiam mais em Espanha e depois traziam o pão e azeite que por cá não abundava. Os "Guardas", desde que não houvesse abusos, fechavam os olhos - afinal também tinham família e sabiam muito bem o que custava sustentá-la. O que mais lhes importava eram as cargas de minério, tabaco,

1)

Manuel Leal Freire: "Contrabando, delito mas não pecado". Guarda. 2001.

café, vestuário, máquinas de costura e gado... que, pelo seu valor, não pagando direitos alfandegários, lesariam a Fazenda Nacional.

Perdia-se no tempo a origem desta constante permuta de gentes e bens: era o agricultor de Nave de Haver que fazia searas no outro lado da raia; era o português de S. Pedro que colhia amores numa "Concha" dos lados de Aldea del Obispo; era a toponímia e a linguagem que se mesclavam e era a própria gastronomia que casava sabores... Nos meses de verão, não faltava gado bravo espanhol nas garraíadas portuguesas, transportado legalmente, pelo que a Guarda Fiscal o ia buscar à fronteira, assistia à festa e, depois de picado e cansado, de novo o acompanhava à origem.

O contrabando fez-se também de histórias e cada contrabandista, Guarda Fiscal, Carabinero teve e conta as suas, vividas nos caminhos destas terras, num outro tempo.

1 – O ESPAÇO

O encaixe geográfico condicionava a actividade; o relevo marcava a quantidade de produtos contrabandeados e os meios e estratégias utilizados. Em meados do séc. XX, a Zona de Intervenção de Vilar Formoso, que é a do nosso reparo, pertencia à 3ª Companhia da Guarda Fiscal do 4º Batalhão sediado em Coimbra e dividia-se em quatro Delegações: Sabugal, Vilar Formoso, Almeida e Figueira de Castelo Rodrigo. Administrativamente, esta Zona incorporava os Concelhos do Sabugal, Almeida e Figueira de Castelo Rodrigo. Estende-se desde a Serra da Malcata a Sul e Barca d'Alva, junto ao Douro, a norte.

A Malcata é uma zona acidentada, onde os montes e vales ofereciam algum resguardo ao contrabandista, mas também dificultavam a sua marcha e limitavam as suas opções. Os blocos de granito espalhados pela paisagem e a cobertura florestal (carvalho e castanheiro) eram óptimos locais de esconderijo, mas também de vigilância. Os vales eram os mais utilizados e, por isso, os mais policiados. Por ali se fez sobretudo contrabando "às costas" e no lombo das "bestas" (gado cavalhar, asinino e muar - mulas e machos); o carro surgiu mais tarde e exigiu cuidados especiais, pois os caminhos eram inclinados, escassos, perigosos porque mais facilmente policiados.

Deixando a Malcata, entra-se na zona, mais aplanada e de declives menos marcados, da raia seca que permite maior número de caminhos e carreiros e facilidade de deslocação. A vegetação é mais rara, mas ainda são visíveis grandes extensões de carvalho, carrasqueiro, pinheiro bravo e giestais que ofereciam alguma protecção, tal como os blocos de granito e os muros feitos com a mesma pedra. Nos limites das terras de Almei-

da, os rochedos de granito dão lugar ao xisto, que deixa marcas mais escarpadas e abruptas na paisagem.

A partir de S. Pedro do Rio Seco, situado a sudeste de Almeida, é a Ribeira de Tourões que faz fronteira. Aí termina a Raia Seca e até Barca d'Alva o limite é definido pelos cursos de água. Primeiro pela Ribeira de Tourões que, no início, tem um pequeno caudal mas, à medida que se aproxima da foz, no Águeda, engrossa e, por vezes, é feroz. Este rio, vindo de terras de Espanha, traça uma fronteira bastante profunda até ao Douro.

Na Raia Seca, o provérbio "Todos os caminhos vão dar a Roma" fez sentido, pois ali existia uma teia imensa de passagens que sempre levavam ao destino pretendido. Claro que os caminhos do contrabandista não são apenas os atalhos e carreiros, mas também e inevitavelmente o "saltar paredes", meter por quintas, prados e matagais... escapar, escapar sempre, mesmo quando o perigo aumentava e se atravessavam os infundáveis campos onde pastavam touros bravos.

As áreas mais sensíveis desse espaço estendem-se de Quadrazais (povoado mítico do contrabando) ao Soito. Naquela aldeia, berço de uma das mais conhecidas personagens do escritor Nuno de Montemor, a Maria Mim, ainda hoje se contam milhentas histórias sobre o contrabando, a que se dedicava a maioria da população, e nunca as autoridades foram bem vistas. A presença de vários Postos da Guarda Fiscal atestam bem a intensidade do negócio. Os Postos da Lajeosa e de Forcalhos já se localizavam numa zona mais plana e de fácil acesso e os caminhos que a cruzavam dirigem-se para Navasfrias e também para Casillas de Flores. Neste espaço, utilização do carro no contrabando era facilitado pela planura da região e o café e o tabaco foram por ali muito contrabandeados, tal como acontecia na zona de Aldeia da Ponte, que tem logo à sua frente, do outro lado da fronteira, a aldeia de La Albergueria de Argañan.

Desde as Batocas, aldeia localizada nos limites do Concelho do Sabugal, até Poço Velho, o granito dá lugar a um terreno de arcoses (constituídas por areias, quartzo e argila) que facilita a circulação. Apesar da existência de algumas colinas de declives acentuados, são muitos os caminhos que levam às quintas e aldeias do outro lado da raia, como La Alamedilla (no caso das Batocas, sobretudo), Ituero de Azaba, Campillo de Azaba, Espeja e Fuentes de Onôro. As duas últimas eram o destino mais procurado pelos contrabandistas de Nave de Haver, Poço Velho e, ainda, de aldeias situadas na segunda linha, como era o caso da Freineda e Malhada Sorda.

Junto a Poço Velho, situava-se uma das zonas mais sensíveis para o contrabando da Raia Seca.

Perto do marco fronteiro nº 534, na zona designada por Bico da Raia ou Esquina dos Hortos, a linha de fronteira forma um ângulo recto, seguindo durante alguns quilómetros o sentido OE. Durante algum tempo os "Fardados" vigiaram o Bico da Raia durante as vinte e quatro horas diárias e era comum dizer-se que nesta extensão o contrabandista circulava com "um pé em Portugal e outro na Espanha".

Outro factor que contribuía para a sensibilidade desta zona era a proximidade da Estrada Nacional nº 332 que, entre Poço Velho e Vilar Formoso, tem um traçado paralelo à linha de fronteira. Os contrabandistas utilizavam-na para marcar pontos de encontro. A Guarda Fiscal construiu junto ao marco fronteiro nº 523 um "Posto" isolado designado por Caseta das Igreijeiras, no entanto, nem a vigilância constante, nem a construção do Posto conseguiam evitar o contrabando que por aí faziam as gente da Freineda, Malhada Sorda e, mesmo, de aldeias que se localizavam para lá do rio Côa.

Vilar Formoso era também um espaço de contrabando pela proximidade de Fuentes de Oñoro; no entanto, esta localidade estava mais ligada à sua repressão, devido à presença da Alfândega, onde se fazia o controlo estadual das trocas internacionais realizadas legalmente, e das duas vias (ferroviária e rodoviária) mais importantes da nossa fronteira terrestre, que o permitiam.

Hoje vai sendo difícil descortinar o que foi a rede dos caminhos e espaços do contrabando, pois onde havia uma permanente e velha proibição/repressão há agora pressa em acelerar o trânsito. Por isso, onde agora há novas vias, pontes e até auto-estradas, havia então percursos que evitavam a fronteira e se quedavam ou seguiam longe dela. Símbolo deste novo tempo, pode ser o facto do fosso aberto para separar os dois Países e que chegou a ter 1,50m de profundidade já só ser visível em alguns pontos.

2 – O GUARDA FISCAL

Manuel Leal Freire no seu trabalho "Contrabando, delito mas não pecado"² diz que os círculos de actividade da Guarda Fiscal e do contrabandista são complementares. "Se não houvesse contrabando (...), também não haveria necessidade de constituir um corpo especial de funcionários para a vigilância das fronteiras"³.

A vigilância da zona de fronteira e a apreensão de produtos contrabandeados era a mais conhecida das actividades da Guarda Fiscal, que estava sob a alçada do Ministério das Finanças, que

amealhava parte das receitas retiradas das apreensões e das multas pelas infracções detectadas. Cabia-lhe controlar todos os produtos comerciais que circulavam na zona fiscal e que obrigatoriamente deviam fazer-se acompanhar de uma "Guia de Circulação", para isso, montava operações de stop nas estradas e controlava as vias ferroviárias. O gado existente na zona fiscal, também carecia de "Guias" passadas pela "Guarda" e durante o ano, alguns dos seus elementos deslocavam-se às aldeias, que pertenciam à zona de intervenção do Posto, para legalizar os animais existentes. Outra das suas funções era o acompanhamento de mercadorias que não eram despachadas na alfândega de Vilar Formoso, quando as guias de circulação não eram ali passadas, a mercadoria tinha de ser vigiada até ao seu destino, ou pelo menos até ao local onde podia ser despachada (Alfândega do Porto, p.e.).

A zona de intervenção de Vilar Formoso estava coberta por Postos de vigilância instalados em casas arrendadas, ou adquiridas pelo Ministério das Finanças ou construídas de raiz. A maioria estava dentro das povoações e na Zona de Intervenção de Vilar Formoso só existiam três Postos isolados. Estes tinham uma patrulha constante, que aí permanecia vinte e quatro horas até ser rendida; houve tempo em que a permanência era de oito dias. As instalações eram adaptadas à sua função, ofereciam condições de habitabilidade para o "Plantão" e serviam de morada àqueles que tinham optado por morar no próprio Posto; o que normalmente acontecia com os jovens recentemente transferidos e com os membros da força que não tinham família constituída, ou a tinham longe.

Os Postos avançados que se encontravam perto da linha de fronteira, com áreas de intervenção relativamente pequenas, eram designados "Postos de 1ª Linha", os recuados, situados longe da fronteira e com áreas de intervenção maiores, constituíam os "Postos de 2ª Linha". Os primeiros eram os mais numerosos, porque se localizavam em zonas mais sensíveis e a função dos segundos era a de alargar a área de acção da força e capturar os contrabandistas e cargas levadas para zonas afastadas da raia. Aliás, estes eram localizados em aldeias onde existia um número elevado de pessoas que se dedicavam ao contrabando.

2) Freire, Manuel Leal, op. cit.

3) Freire, Manuel Leal, op. cit., p.41.

Postos de 1ª e 2ª Linha da Zona de Intervenção de Vilar Formoso

Secção	Postos de 1ª Linha	Postos de 2ª Linha
Secção do Sabugal	- Malcata - Vale de espinho - Foios - Aldeia do Bispo - Lageosa - Forcalhos - Aldeia da Ponte - Batocas	
Secção de Vilar Formoso	- Nave de Haver - Poço Velho - Igreijeiras (posto isolado) - Vilar Formoso	- Malhada Sorda - Freineda
Secção de Almeida	- S. Pedro do Rio Seco - Vale da Mula - Tapada Machada (posto isolado)	- Almeida - Malpartida
Secção de Fig. de Castelo Rodrigo	- Escarigo - Almofala - Mata de Lobos - Escalhão - Caseta do Douro (posto isolado) - Barca d'Alva	- Figueira de Castelo Rodrigo

Com o passar do tempo e a mudança das necessidades, os Postos foram sendo progressivamente abandonados (os de 2ª Linha foram os primeiros) e ainda hoje, passados anos da extinção da Guarda Fiscal em 1994, se pergunta qual o destino a dar a alguns desses edifícios; uns foram adquiridos por particulares e outros reutilizados, como é o caso do Posto de Vilar Formoso onde actualmente está sedeadada a Brigada Fiscal da GNR, mas a maioria continua abandonada e em avançado estado de degradação.

Quanto aos meios humanos, existiam poucos elementos da Guarda Fiscal em cada Posto. As excepções iam apenas para os Postos de Vilar Formoso (sede) e de Barca d'Alva onde o número era maior devido à presença de vias de circulação rodoviária e ferroviária internacionais e, consequentemente, de Alfândegas. Nos restantes Postos o número resumia-se, normalmente, a 1 cabo e alguns soldados. A vigilância da zona de intervenção era pouco eficaz por falta de membros e pela distribuição de serviços: um "Guarda" estava vinte e quatro horas de plantão, outro de folga, outro podia estar a acompanhar alguma mercadoria e só os restantes (normalmente dois) é que percorriam a zona a patrulhar. Era um serviço em que se percorriam longas distâncias durante oito horas. Por vezes as patrulhas eram levadas por jeeps até aos locais de vigilância, onde eram largados e regressavam oito horas depois para as recolher. Mas poucos eram os Postos que dispunham deste tipo

de transporte.

Nesse emaranhado de caminhos e carreiros que conduziam a Espanha eram as zonas mais sensíveis, sobretudo as encruzilhadas, que requeriam maior vigilância. Como existiam poucos "Guardas" nos Postos, estes eram facilmente controlados pelos contrabandistas das aldeias onde se inseriam, que conheciam as horas do início e do fim do serviço e, pela direcção que os "Fardados" seguiam, sabiam quais as zonas que iam ser vigiadas e quais seriam as de fácil acesso naquela noite. Este controlo dos "Guardas" à saída do Posto era feita por crianças, ou por velhotes que se sentavam à porta das suas casas para conversar ou "fazer meia". Apesar do número reduzido de efectivos, a raia era vigiada de dia e sobretudo de noite, pois era no manto protector da escuridão que os contrabandistas tentavam a sua sorte e melhor se protegiam.

As patrulhas eram feitas por Guardas Fiscais armados com uma pistola Walter de 7.65 mm ou uma Star de 9 mm e, nas operações stop, uma espingarda automática G3. Em princípio, se fosse preciso intimidar os infractores, atiravam para o "ar". Também se faziam acompanhar de uma bengala, que os ajudava na caminhada e de um "cacete", que era mais temido dos que as armas de fogo, pois se estas eram utilizadas com alguma reserva, a bengala ou "cacete" caíam com frequência sobre o capturado. Outro elemento característico do Guarda Fiscal era o longo capote, abrigo indispensável nas noites frias de geada, neve e chuva, que por ali não são raras.

Os meios materiais eram escassos, tal como acontecia com os meios humanos e a correspondência e informações circulavam por estafeta, mesmo numa altura em que já existiam telefones. Os contrabandistas foram ganhando a corrida sendo os primeiros a equiparem-se com rádios e linhas furtivas. Carentes de meios e de homens, nas operações de grande envergadura recorria-se ao auxílio de membros de outros Postos, formava-se uma força mais numerosa, com maiores meios e pedia-se mesmo a colaboração de outras forças policiais como era o caso da Polícia Judiciária. Nestas operações de grande envergadura não foram raras as apreensões de vultuosas mercadorias em infracção e a prisão dos transgressores. Eram normalmente realizadas no seguimento de denúncias, feitas não só por motivos de inveja ou rivalidade entre contrabandistas, mas também por cobiça, pois o denunciante recebia recompensa, quando havia apreensão de produtos.

Sempre que se verificava uma apreensão, a Guarda Fiscal tinha de abrir um Auto de Notícia, onde eram anotadas as infracções cometidas. Todos os casos de apreensão seguiam para tribunal,

que decidia do destino a dar aos contrabandistas (quando eram capturados em flagrante delito) e aos produtos apreendidos. Estes eram, normalmente, arrematados publicamente e os contrabandistas ficavam obrigados a pagar uma multa bastante pesada (normalmente o triplo do valor da mercadoria). A receita conseguida através da multa paga pelos infractores e da venda, em hasta pública, dos produtos apreendidos era distribuída pelos policiais participantes na operação, pelos denunciadores e informadores, pela "Fazenda Nacional", pelos Serviços Sociais da Guarda Fiscal (10%) e pelo "Cofre de Previdência do Ministério das Finanças". Em termos burocráticos, a conclusão de um caso de apreensão era demorada, pelo que a Guarda Fiscal dispunha de locais de armazenamento de mercadorias e estábulos e cortes para os animais.

Mesmo sendo o "Inimigo" nas noites de contrabando, a presença do Guarda Fiscal era tolerada pelos raianos. Habitualmente levava consigo a família e arrendava casa e horta nas localidades onde exercia serviço. Nas horas livres e nos dias de folga podia dedicar-se à agricultura, irmanando-se, assim, com os que trabalhavam a terra. Além do mais, na comunidade aldeã, um "Guarda" sempre era alguém, pois, como funcionário público, "comia pão do Estado" e ganhava muito mais do que um agricultor; auferia de um ordenado; era recompensado quando fazia apreensões e beneficiava de regalias sociais, tanto eles como as suas famílias... benesses que a gente dos campos nunca conhecera!

3 – O CONTRABANDISTA E O CONTRABANDO

O contrabandista é raiano, vive nas aldeias da fronteira e conhece como ninguém os caminhos do contrabando que o sustentam. As distâncias percorridas são enormes, mas não se deixa vencer pela lonjura nem pelo peso da carga. Nas noites em que sai vale-se da sua forma física e do seu nervo heróico, astuto e aventureiro. Manuel Leal Freire, que conhece bem a vida do contrabandista, descreveu-a: "Dura, bem dura, era já a função. Levar às costas, em desajeitada acomodação, quarenta quilos de cornos, que foi das mercadorias mais passadas, da segunda linha portuguesa à homóloga espanhola (de cinco a seis léguas no mínimo), por trancos e barrancos, em noite caliginosa e muitas vezes de tempestade, passando a vau regatos, ribeiras e rios, fugindo de todos os caminhos transitados ou transitáveis, atravessando fincas de gado bravo, e sempre com o ouvido atento aos berros do guia, núncio da presença dos fiscais, tinha muito de penoso.

De qualquer modo os pobres da raia não tinham opção.

Dos quinze aos cinquenta anos, os indivíduos varões, não afectados de doença ou incapacidade natural, estavam à disposição dos contratadores... E mulheres havia que também participavam."⁴

Estas palavras de um autor raiano e filho de um Guarda Fiscal, que muitas vezes acompanhou o serviço do pai e lidou de perto com contrabandistas, traçam bem o perfil de quem age ilícitamente (na óptica do Estado e da legitimidade que gera!), mas não se sente, por isso, menos digno. A agricultura do seu meio não era muito produtiva e as gentes viam-se forçadas a lançar mão de outros meios de vida. Havia necessidades não satisfeitas e diferenças de preços acentuadas que faziam com que, apesar do risco, o contrabandista obtivesse um provento muito superior à jorna de um trabalhador rural.

Sempre que havia alguma mercadoria a passar, no contrabando feito a pé, o trabalho de preparação começava cedo, pois era necessário ir buscar a carga e prepará-la para ser mais facilmente transportada. O "Contratador", responsável pela operação, mandava o "Garoto" dar recado aos "Carregadores" com quem normalmente trabalhava e que transportavam, às "costas", a mercadoria. Saíam de aldeias mais ou menos próximas da fronteira e, por isso, num espaço vigiado pelos Postos de 1ª e 2ª linha. Se as distâncias fossem maiores e conforme as circunstâncias, os "Contratadores" marcavam pontos de encontro junto à fronteira. À hora aprazada, ao abrigo da noite, o grupo juntava-se, ia buscar a carga e tomava conhecimento do percurso e do destinatário. O contrabando "às costas" era o menos exigente no percurso a seguir; transportando cada "Carregador" cerca de 30kg de mercadoria e, apesar do peso, seguia por carreiros estreitos, saltava muros e atravessava quintas sem deixar grandes marcas nas terras. Além disso, conseguia esconder-se com grande facilidade entre os giestais e os blocos de granito. Leva consigo uma bengala ou pau, que o ajudava na caminhada, o defendia de cães e outros animais e (se pudesse!) de quem o reprimia. Avançavam em pequenos grupos dispostos em linha, que seguiam um "Guia" que não levava carga e tinha a função de traçar o percurso e detectar a presença da Guarda Fiscal. Os elementos do grupo iam em fila, separados mas sem perder o contacto com o membro da frente (a fila apertava no Inverno e alargava no Verão, dependendo da visibilidade). Nesta disposição, deviam ter tempo para fugir se a Guarda Fiscal "saltasse" ao caminho e, quando muito, só apanharia um ou outro e uma pequena parte do carregamento. Acontecia, por vezes, que o carregador transportava carga nos dois sentidos,

4) Freire, Manuel Leal, op. cit., pp.115-116.

por exemplo, levava tabaco para Espanha e trazia máquinas de costura. Era um trabalho de risco e esforço, por isso, entre 1970/75, um "Carregador" que levasse a sua carga até à raia (sentido Espanha - Portugal) ganhava 45\$00 e se a levasse para uma aldeia como a Malhada Sorda já ganhava 70\$00. Na década de 80, os preços iam até aos 75\$00, para os primeiros, e os 120\$00, para os segundos. Eram quantitativos muito acima da zona rural.

A zona da Raia Seca está coberta por um emaranhado de caminhos, por vezes multisseculares, que ligam as aldeias de um e de outro lado da fronteira; é impossível cartografá-los, mas as gentes locais nasceram neles. Para além dos carreiros de terra batida, por vezes difíceis de distinguir, havia as veredas e caminhos que tinham largura suficiente para a passagem de um carro - as rodeiras. A escolha do percurso dependia de vários factores, entre os quais a carga a transportar, a forma como era transportada, o destino da mercadoria e a vigilância da Guarda Fiscal.

O contrabando de gado exigia cuidados especiais. Transportado normalmente a pé, o gado tinha de ser constantemente vigiado por vários homens e cães, para que não houvesse reses tresmalhadas. Os carreiros já não serviam e o gado só podia circular por caminhos. Para fugir aos jeeps da Guarda Fiscal evitavam-se as vias transitáveis por carros. Não se atravessavam quintas, pois os danos causados por dezenas ou centenas de animais em circulação eram enormes, no entanto, quando se viam encurralados pela "Guarda", muitas vezes abriam as "portaleiras" dos terrenos vedados, para salvar alguns animais. Este tipo de contrabando era difícil de fazer devido ao barulho, à poeira e às pegadas, e ao facto de, chegados ao destino, os contrabandistas terem de dispor de grandes recintos (cortes) para esconder os animais.

O contrabando "a cavalo" ou seja, em cavalos ou éguas, em mulas ou machos ou, mesmo, em burros (embora este não aguentasse cargas tão pesadas como as outras bestas) empregava as mesmas regras do praticado "às costas". A fila dos animais seguia o cavalo do guia, que normalmente ia descarregado. Como os participantes iam montados nos animais, a marcha tornava-se mais rápida. Podiam caminhar por vias ou pelos terrenos e, caso fosse necessário, a agilidade dos animais permitia-lhes saltar muros, fossos e atravessar rios e ribeiros. Neste caso a carga transportada ia até aos 100kg⁵, pelo que era mais rentável do que o contrabando praticado "às costas". No entanto, em caso de apreensão, os danos eram maiores, pois não se perdia apenas a carga, mas também o animal.

O contrabando "de carro" era, em termos de itinerário, o mais exigente; apenas se circulava em caminhos transitáveis e, por isso, eram os mais vigiados. No entanto, o risco era compensado pela quantidade de mercadoria transportada e pelo número mínimo de participantes na operação - média de dois. O carro foi utilizado no transporte de mercadorias como café, tabaco, maquinaria e gado. À medida que nos aproximamos do presente, o contrabando em larga escala passou a servir-se de camiões, para transportar mercadorias em grandes quantidades e a longas distâncias. Aqui o negócio era mais vultuoso, pois se os ganhos eram bons, também os riscos aumentavam, devido aos prejuízos em caso de apreensão e às despesas de manutenção do veículo. Outro problema levantado por este tipo de transporte era a passagem de rios e ribeiras; no Verão, o problema era minimizado, mas no Inverno, a inexistência de pontes dificultava a travessia. Aliás, as poucas pontes que existiam eram facilmente vigiadas - a Ponte de S. Roque, sobre o rio Côa, foi teatro de muitas apreensões.

O destino das mercadorias variava consoante o local onde se encontrava o comprador. Habitualmente as mercadorias, metidas Espanha, destinavam-se às aldeias e quintas fronteiriças, mas casos houve em que eram transportadas até Ciudad Rodrigo, Salamanca ou outros locais mais distantes. No caso português, a mercadoria que entrava também era escondida nas quintas e aldeias raianas, para depois seguir, por via ferroviária ou rodoviária, para outros destinos.

No Decreto- Lei nº31664 de 22 de Novembro de 1941, no Capítulo II, Secção I, o contrabando é definido como "toda a acção ou omissão fraudulenta que tenha por fim fazer passar no país, ou sair dele quaisquer mercadorias sem passarem pelas alfândegas", ou, ainda, "a circulação de mercadorias que, não sendo livre, se efectue sem o processamento de guias, ou outros documentos requeridos". Pelo que os produtos eram apreendidos por motivo de importação ou exportação ilegal, ou por transgressão por falta de guias.

Como é sabido, o tempo, as conjunturas, as diferenças de produção e de consumo, os gostos e as modas determinaram a sucessão de mercadorias, os surtos, os fluxos e refluxos deste comércio penalizado a que, por proibido, se chama contrabando. Hoje havia que juntar a todo isso os meios técnicos sofisticadíssimos e os processos económicos legais e ilegais requintados, que fazem a riqueza atravessar com enorme volume e rapidez, qualquer barreira traçada pelo poder legislativo e político. Mas isso é hoje, pois em meados do século passado, na nossa raia, o que dominava o que predominava no comércio ilegal, eram gentes hu-

5) Não incluído o peso do contrabandista.

mildes, que por ali nasciam e viviam mas não se deve esquecer, todavia, que não foram poucos os que por ali enriqueceram.

Tendo tudo isso em conta, compreende-se que houvesse um contrabando "consentido", o que era requerido pelo sustento do agregado familiar. A proximidade do comércio espanhol fazia com que as donas de casa das aldeias raianas se abastecessem de um e outro lado da fronteira. As portuguesas adquiriam uma enorme variedade de produtos alimentares, entre os quais os enlatados e o pão, o colorau e a tripa seca (que na altura da matança eram utilizados nos enchidos), peças de vestuário e calçado, bebidas alcoólicas e, até, os "regalos e recuerdos". Não sendo comprados em grandes quantidades, era manifesto que serviam para comercializar, daí que fosse um gesto tolerado.

Era igualmente tolerada a entrada de produtos que visitantes esporádicos trouxessem consigo para consumo próprio - uma unidade por pessoa. Estão neste caso os produtos que se seguem, mas que, por terem uma procura comercial, também foram objecto de contrabando. Vieram de Espanha as sedas, as "panas" (bombazines), rendas de algodão, tecidos, produtos e instrumentos agrícolas, bebidas espirituosas, máquinas de costura e outras ligadas à produção industrial e à automobilística. Entravam as loiças de ferro esmaltado, os imperecíveis "Pirex", os frascos de Cergomil, as alpercatas, as botas de borracha e os sapatos de cabedal. Continuava a entrar o pão, que desde havia muito entrava e marcava o paladar de quem não vivia muito longe da fronteira e que fez e faz parte da dieta alimentar dos guardenses. Quando o pão era apanhado em pequenas quantidades, a Guarda Fiscal cortava-o aos pedaços para evitar a sua comercialização. Entravam os caramelos, iguaria para as crianças e guloseima que, para os adultos, sabia a transgressão.

Com outra dimensão, já manifestamente posicionando-se num comércio à distância e envolvendo maiores meios organizacionais, de capitais e recursos técnicos, na década de sessenta, traficou-se, para Espanha, café em grão torrado e tabaco americano, mercadorias muito apreciadas pelos espanhóis. O tabaco já entrava ilícitamente em Portugal, onde os barcos o descarregavam num ponto da costa e depois seguia, por via rodoviária, até à fronteira terrestre. Era uma operação que se revestia de grandes cuidados; o carro que transportava a carga era antecedido de carros batedores que comunicavam por meio de "walkie talkies" caso encontrassem alguma barreira ou operação stop. Por vezes o contrabandista que o passava para a Espanha ia buscá-lo ao local de descarga no litoral.

Para além deste contrabando, que podemos

considerar mais "pesado", existia o contrabando de produtos então considerados de "luxo", que era praticado numa escala menor, mas que abastecia algumas lojas dos centros mais populosos ou, nos campos, satisfazia a "vaidade" de quem tinha alguma disponibilidade; mostrou-se negócio lucrativo para as mulheres da raia. Processava-se de forma muito simples: a "raiana" abastecia-se nas aldeias espanholas de perfumes, cosméticos, pastas de dentes, cremes de barbear, tónicos, tecidos e vestuário (véus, mantilhas, abafos, roupas íntimas, sedas, rendas de algodão) e sapatos. Passada a linha de fronteira transformava-se em "vendedora ambulante", deslocando-se de aldeia em aldeia, expondo as suas preciosidades. Os jovens eram os seus maiores clientes e seu único receio era ser apanhada, pois os seus produtos não estavam isentos de guia.

À medida que o crescimento económico desencadeado depois da 2ª Guerra Mundial, se foi acentuando e se tornou inequívoco na década de sessenta, um outro tipo de contrabando apareceu naquele espaço mas que, pela sua dimensão económica, social e sobretudo do drama humano aqui não pode ser tratado - o da emigração clandestina. Fique apenas a referência de que, para além dos contrabandistas, a raia foi também o ganha pão dos "Passadores", os que acompanhavam e lucravam com o "Salto".

Contrabando é, assim, gente e caminhos, necessidades e negócios, riscos, ganhos e medos! Medos onde avultavam o dos tiros das armas dos Carabineros e Guardas Fiscais; pelas histórias vividas e contadas e pelas cruces colocadas nos caminhos e trilhos sabia-se que ali alguém fora atingido e se extinguiu por uma bala que, daquela vez, se não perdera no ar. Havia o medo de ser capturado com a carga e de sofrer as bordoadas da bengala do Guarda Fiscal, de pagar pesadas multas e de ouvir duras sentenças no mocho do tribunal. Temiam-se as denúncias e acções de grupos rivais e desconfiava-se da segurança dos caminhos trilhados. Alguns eram descampados e não ofereciam grande protecção, outros eram estreitos e murados o que diminuía a possibilidade de fuga. Mas o grande perigo era atravessar rios e torrentes. As pontes, que existiam em número reduzido, estavam quase sempre vigiadas, por isso os cursos de água tinham de ser passados a vau, nos pontões e alpondras⁶, com trabalhos redobrados no inverno.

Arriscava-se muito, mas a necessidade, o salário e o ganho foram, ao longo do tempo, mais fortes. Numa altura em que as aldeias da fronteira ainda não tinham sido sangradas pela emigração

⁶ Na região estas construções são conhecidas por "pol-dras".

e êxodo rural, a actividade do contrabandista não envergonhava quem nela participava e, curiosamente, nem era pregada como pecado no púlpito de igrejas onde tanta coisa o era e, talvez por isso, com razão ou sem ela, deixou-nos um halo, que aformoseia o rosto de quem a praticou. Mas para além de um certo romanticismo com que a "vox populi" e os literatos sempre tenderam a apresentar a figura do contrabandista hoje, acabada a fronteira e, com ela, o contrabando, o que nos impressiona é a ausência dos homens e mulheres, das crianças e dos velhos que ali nasceram e se desunharam para ganhar o necessário para viver e desfrutar um pouco das coisas boas da vida.

*Delfina Ermelinda Pinheiro Campanha Baptista
Guarda, 3 de Dezembro de 2004*

Bibliografia

FREIRE, Manuel Leal; Contrabando, delito mas não pecado, s.e., Guarda, 2001.

MARQUES, Carlos Alberto; A Bacia hidrográfica do Côa e Algumas notas etnográficas de Riba Côa, Assírio e Alvim, Lisboa, s.d.

SANTOS, João Marinho dos; Pobreza e Cultura no Concelho de Almeida, policopiado, s.l., 1991.

SANTOS, João Marinho dos; «Para um projecto de desenvolvimento em Riba-Côa e no Cima-Côa», in Revista de História da Sociedade e da Cultura, centro de História da Sociedade e da Cultura da Universidade de Coimbra, Magno Edições, Coimbra, 2001, pp.241-284;

TORGA, Miguel; «Fronteira», Novos Contos da Montanha, s.e., Coimbra, 1980.