

# farinha nacho carretero

Tradução de Carlos Aboim de Brito

# ÍNDICE

POR TERRA, MAR E RIA	17
O mar: lendas da Costa da Morte	21
A terra: <i>a raia seca</i> , berço do contrabando	25
A ria: <i>a raia mollada</i> , o embrião de tudo o resto	29
O <i>FUME</i>	35
O Celta do Marlboro	37
«Os contrabandistas são a gente mais honrada que há»	41
Winston de Balsa	43
Peseta Connection	47
«Contrabandista, como o meu papá»	51
Os senhores do <i>fume</i>	55
Quando o presidente da Junta da Galiza se reuniu com os chefes do contrabando	63
O SALTO	69
Não fazíamos a mínima ideia	71
Os pioneiros	75
A MÁFIA GALEGA	83
O amigo colombiano	85
Arousa, território narco	95

OS CHEFES	103
«Sito Miñanco», preso político»	105
Laureano Oubiña e os seus tamancos	113
Os «Charlines», um clã à siciliana	119
Marcial Dorado, no seu iate com o presidente	127
MARÉ BRANCA	133
Deixai-nos viver	135
Levanta-te	141
OPERAÇÃO NÉCORA	151
O quebra-cabeças	153
A grande operação	161
O NARCOTRÁFICO VIVE, A LUTA CONTINUA	169
Pós-Nécora	171
Os outros (além de «Miñanco», Oubiña e os «Charlines»)	179
Os «Lulús»	179
Alfredo Cordero	181
«Falconetti»	182
«Franky Sanmillán»	182
Jacinto Santos Viñas	183
Manuel Carballo	184
A queda do império Oubiña	187
IMITANDO A MÁFIA	195
Narcopolítica	197
Lei narco e narcojustiça	203
Narcoviolência	209
SEM RESERVAS	215
2001-2003: a orgia do narcotráfico galego	217
O golpe final de Taín: a queda dos históricos, «Miñanco», Charlín e Marcial Dorado	223

A MUDANÇA DE TURNO	227
Narcotransporte S. A.	229
Os pilotos de lanchas	231
Operação Tabaiba	239
As organizações	243
David Pérez Lago e o largo espectro dos Oubiña	243
Os «Mulos» esquivando a morte	245
Os «Piturros», a família em primeiro lugar	248
Os «Panarros», que odeiam os «Piturros»	248
Os «Romas», a vidente e as mamas na Internet	249
Os «Charlines» nunca morrem	251
Os de Barbanza, os desaparecidos	253
O RASTO DA <i>FARINHA</i>	255
O eterno retorno	257
Território hostil	263
Quem manda hoje nas rias	267
O «Pastelero», o tipo dos folhados	267
Os clássicos: os «Lulús» e os «Charlines»	270
Os «Peques»	272
Os «Burros»	273
Os «Pulgos»	273
Os desconhecidos	274
A peste	275
ÍNDICE DE NOMES	285
BIBLIOGRAFIA	293
AGRADECIMENTOS	295



Para Ant3n. *Benvido*.  
Para Paloma. Obrigado.



«Gravem tudo. Em qualquer momento, algum bastardo  
levantar-se-á e dirá que isto não sucedeu.»

D W I G H T D . E I S E N H O W E R ,  
após a libertação de Auschwitz





Os velhos da *raia* ainda contam a história.

Um vizinho idoso cruzava diariamente a fronteira entre a Galiza e Portugal de bicicleta, carregando sempre um saco ao ombro. Cada vez que atravessava a *raia*, a Guarda Civil mandava-o parar e perguntava-lhe o que levava no saco. O homem, paciente e educado, mostrava sempre o conteúdo: «é só carvão», explicava. E os agentes, ofendidos, deixavam-no passar. No outro lado a cena repetia-se: a Guarda Fiscal portuguesa (conhecidos pelos habitantes como os «guardinhas») também revistava o saco do homem e deixavam-no continuar a pedalar. A mesma cena repetiu-se durante anos perante o mal-estar crescente dos guardas fronteiriços. Não só eram incapazes de encontrar material de contrabando como em cada nova revista sujavam o uniforme de carvão. Como no conto de Poe, em que a Polícia revista minuciosamente uma casa em busca de uma carta que esteve todo o tempo em primeiro plano, o segredo do homem da *raia* esteve à vista ao longo de todos esses anos.

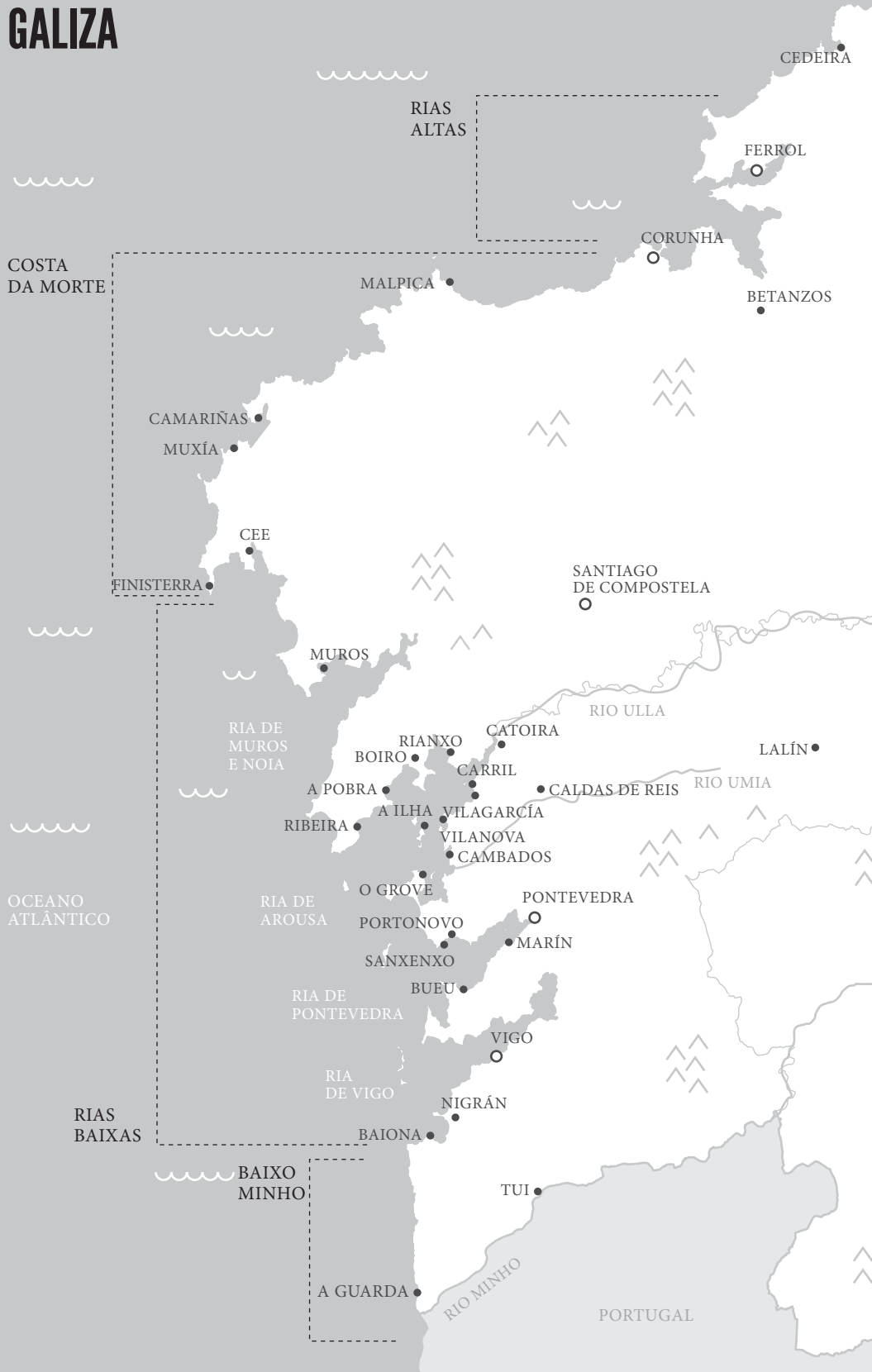
Era um contrabandista de bicicletas.

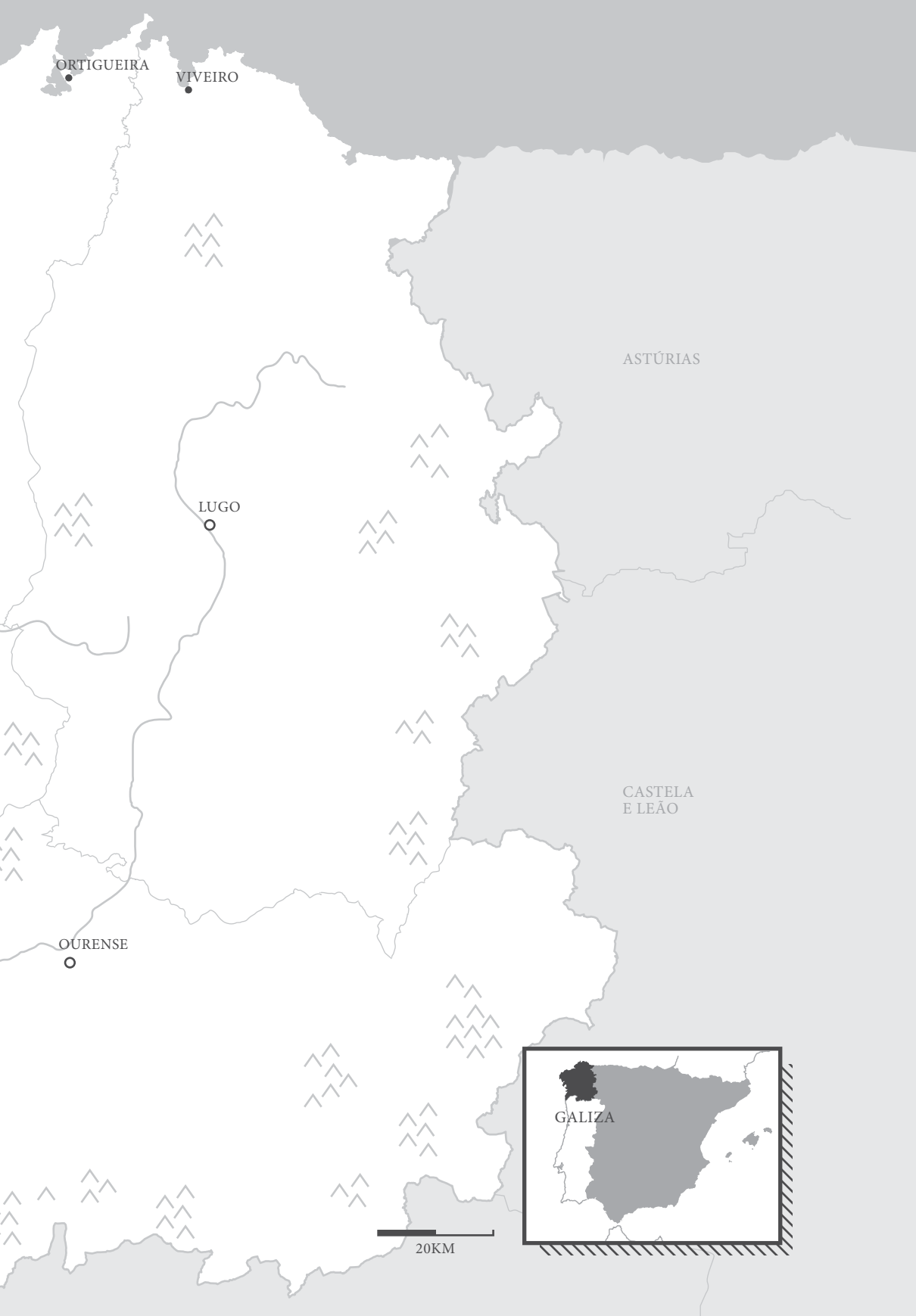


# POR TERRA, MAR E RIA

«Desde barcos romanos até ao *Prestige*.  
Aqui afunda-se de tudo.»

# GALIZA







## O MAR: LENDAS DA COSTA DA MORTE

Custa a crer medindo um mapa com dedos de estudante. A Galiza tem 1498 quilómetros de costa. Mais do que a Andaluzia ou as Baleares. Quando se olha o mapa detalhadamente, descobre-se que as margens galegas têm aversão à linha reta. Enreda-se obstinada em curvas e recantos ideais para entrar e sair sem ser visto. É também um monólogo de falésias e rochas propícias para o naufrágio. Um dos seus troços chama-se Costa da Morte. E na Costa da Morte começa esta história.

As aldeias e povoações da zona — quase sempre escondidas do vento e do açoite do mar — mal tiveram relação entre si para além das rivalidades entre freguesias de pescadores e mariscadores. A remota localização também dotou esta zona de um acento e de uma fonética galega únicos, nem sempre fáceis de entender. A joia da coroa é o cabo Finisterra, fim da Terra para os Romanos, embarcadouro de Caronte para os Gregos, quilómetro zero do Caminho de Santiago para os cristãos e um precioso cabo lançado sobre o Atlântico para o visitante comum. É também um excelente e escarpado cenário para descarregar fardos.



Esta zona da Galiza, que abarca aproximadamente desde a cidade de Corunha até depois de Finisterra, sempre viveu do mar. Da pesca e do comércio, mas também da mercadoria dos navios que navegavam diante das suas costas. Não se tinha de esperar que atracassem em portos importantes, como Corme, Laxe, Muxía ou Camariñas, por vezes bastava assaltá-los no mar ou esperar que se afundassem.

Contabilizar barcos afundados na Galiza é uma atividade condenada ao naufrágio. Estão documentados 927 casos na Costa da Morte desde a Idade Média até à atualidade. Seria bom que tivessem sido apenas esses, replica a gente local. Há um livro minucioso que recolhe estas histórias chamado *Costa da Morte, um país de sonhos e naufrágios*, do investigador Rafael Lema. Nele se oferece um catálogo completo dos capítulos mais surpreendentes ocorridos nesta costa.

\*\*\*

Em finais do século XIX, o navio inglês *Chamois* encalhou perto de Laxe. Contam que um vizinho se aproximou no seu bote de pesca para socorrer a tripulação, e quando chegou perguntou ao capitão se necessitava de ajuda. O capitão pensou que lhe estavam a perguntar pelo nome do barco e respondeu: *Chamois*. Ocorreu então um maravilhoso curto-circuito fonético entre o marinheiro inglês e o patrício da Costa da Morte. O *mariñeiro* entendeu que o navio levava bois e deu o aviso de imediato. Em poucos minutos centenas de vizinhos assaltaram o barco com facas e foices, dispostos a apoderarem-se dos bois, perante o olhar aterrorizado da tripulação inglesa.

O *Priam* acabou atolado em Malpica na mesma época. As caixas cheias de relógios de ouro e prata espalharam-se pela praia e desapareceram numa questão de horas. Também apareceu um piano de cauda na areia, e os habitantes, julgando que era uma caixa ainda maior, destruíram-no à machadada. Nunca tinham visto nada semelhante na sua vida.

A história popular do *Compostelano* não é estritamente a de um naufrágio. Entrou na ria de Laxe numa manobra perfeita e, quando estava a chegar à costa, encalhou de forma limpa num banco de areia da praia de Cabana. Quando os habitantes chegaram ao barco, depararam com um gato; não havia tripulação.

Uma das piores tragédias que se recordam ocorreu em 1890, quando

o navio inglês *Serpent* naufragou em Camariñas e morreram os seus 500 tripulantes. Estão enterrados no chamado «cemitério dos ingleses», um pitoresco campo-santo no meio de uma espetacular paisagem de praias e falésias. Vinte anos antes tinha submergido o *Captain*, diante do cabo Finisterra, deixando a costa semeada com 400 cadáveres.

O horror dos naufrágios nem sempre assumia a forma de corpos afogados. Em 1905, o *Palermo*, carregado de acordeões, afundou-se em frente de Muxía. Contam que nessa noite brotou do mar uma música spectral que aterrorizou os habitantes.

Em 1927, o *Nil* encalhou perto de Camelle repleto de máquinas de costura, tecidos, tapetes e peças de automóvel. Assim que encalhou, o navio contratou de urgência um serviço de segurança privada para proteger a carga. De pouco serviu: em poucos dias, os habitantes rapinaram toda a mercadoria. O *Nil* transportava também latas de leite condensado. A história afirma que os habitantes nunca tinham visto leite condensado na sua vida e confundiram-no com tinta. Deram uma boa demão nas suas casas e a invasão de moscas adotou a forma de maldição bíblica.

Na recordação dos habitantes locais está também o arrepiante naufrágio, em 1596, sob uma tempestade perfeita, de 25 barcos da Armada Espanhola. Mais de 1700 pessoas morreram afogadas. As crónicas da época esboçam um quadro de terror, com os clarões dos relâmpagos a iluminar um cenário de cadáveres, restos de barcos e sobreviventes a gritar antes de se afundarem nas ondas.

A lista é tão grande que na Costa da Morte o tempo mede-se em naufrágios: o ano do *Casón* (que em 1987 obrigou a evacuar Muxía perante a suspeita de que transportava produtos químicos perigosos), o ano antes do *Prestige*, depois do *Serpent*. E assim vão caindo os navios do calendário.

\*\*\*

Ramón Vilela Ferrío, mais conhecido como «Moncho do Pesco», é um veterano dos percebes de Muxía. «Quando era miúdo, íamos de fato de banho e camisola para as falésias da Costa da Morte. Se uma onda te apanhava, dizias adeus. Hoje, com os coletes salva-vidas, é mais seguro, embora continuem a morrer percebeiros todos os anos.» Na freguesia de Moncho saíam para a apanha de percebes 30 pessoas nos anos 1970.

Hoje restam 14 vivos. «Aqui, a vida sempre foi muito difícil. Faltava-nos o pão. Tínhamos todo o marisco para comer, mas não havia pão. Isso é estranho, não? E também muito duro.» Moncho, já reformado, foi testemunha de dezenas de naufrágios. «Aqui é coisa de sempre», diz. «Desde os barcos romanos até ao *Prestige*. Aqui afunda-se de tudo», ri. «A minha avó contava-me histórias de como cortavam os dedos e as mãos dos marinheiros afogados para ficarem com os anéis e os relógios», explica.

Os marinheiros do *Revendal*, do *Irish Hood* e do *Wolf of Strong* — os três ingleses e os três naufragados na Costa da Morte no século XIX — apareceram com membros amputados nas praias onde os cadáveres foram recuperados. Estas histórias incluem os *raqueiros*, piratas de terra que se dedicavam a desorientar os navios e a assaltá-los. Acendiam fogueiras ou prendiam tochas aos cornos dos bois, colocando-se em pontos estratégicos das falésias da Costa da Morte. Quando os barcos encalhavam, abordavam-nos sem pudor. A maioria das vítimas eram ingleses, de modo que estas histórias horríveis rapidamente chegaram à ilha de sua graciosa majestade. Ali, a escritora Annette Meaking, amiga da rainha Victoria Eugenia, horrorizada pelos acontecimentos que lhe contavam, batizou no início do século XX aquele recôndito recanto como *Coast of Death*, isto é, Costa da Morte. Os relatos chegaram imediatamente aos principais jornais britânicos e daí saltaram para a imprensa madrilena, que adotou o nome. O Governo de Londres pediu a Espanha que tomasse medidas «contra estas máfias de piratas».

«Não havia uma máfia. Não era uma organização de piratas que se dedicava sistematicamente ao assalto de navios. Isso não tem rigor histórico.» O investigador Rafael Lema relativiza um assunto que é carne de canhão para as lendas e histórias orais, que por vezes são quase impossíveis de verificar. Na sua opinião, tratava-se de factos isolados, assaltos pontuais. A magia que rodeia algumas destas histórias de naufrágios é discutível, mas serve para ilustrar um mundo, uma sociedade e uma economia que cresceram durante séculos à sombra de uma mercadoria fácil e grátis.

## A TERRA: A *RAIA SECA*, BERÇO DO CONTRABANDO

Enquanto na Costa da Morte — presumivelmente — despojavam navios, no interior da Galiza não perdiam tempo. Neste caso, a realidade impõe-se sem fissuras, sem lendas: na *raia seca*, como é conhecida a fronteira de Ourense entre a Galiza e Portugal, era passado todo o tipo de mercadoria: medicamentos, dinheiro, comida, eletrodomésticos, metais, armas e até imigrantes.

A fronteira hispano-lusa adquire em Ourense perfis difusos. Isto deve-se ao estreito vínculo cultural e linguístico entre as duas partes e à própria indefinição topográfica da linha fronteiriça. Até ao início do século XIX, houve aldeias remotas entre Verín e Chaves cujos habitantes ignoravam a que país pertenciam. Isso nem sequer lhes interessava muito. O caso mais extremo desta situação apátrida ocorreu numa zona chamada Couto Misto.

Santiago, Meaus e Rubiás eram as três aldeias que constituíam o Couto Misto, um triângulo com cerca de 27 quilómetros quadrados perdido entre montes e colado à fronteira portuguesa. Esta área semiabandonada foi declarada «couto de homiziados» na Idade Média. Era este o

estatuto que recebiam algumas zonas fronteiriças ou arrasadas pela peste ou pela guerra para serem repovoadas à força com presos libertados. Cerca de mil pessoas instalaram-se no Couto Misto no século XI, e com o passar dos anos constituiu-se como um território autónomo. Nem o Condado Portucalense nem o Reino da Galiza queriam para si aquele pedaço de terra, pelo que os seus habitantes construíram uma espécie de limbo territorial.

Quando a Galiza se uniu ao Reino de Leão e depois ao de Castela, a peculiar indefinição do Couto Misto consolidou-se. A partir do século XIII, perante a passividade das duas Coroas, os habitantes desta comarca começaram a funcionar como súbditos independentes: elegiam os seus mandatários, não pagavam impostos a nenhum dos dois reinos nem os seus habitantes eram chamados às fileiras. Sem nenhum documento oficial pelo meio, todas as partes aceitaram a independência de facto do pequeno território. O Couto Misto converteu-se em zona de comércio livre entre Espanha e Portugal. Nem a Guarda Civil nem a Guarda Fiscal portuguesa supervisionavam a mercadoria que percorria o chamado «caminho privilegiado». Este era uma autoestrada de contrabandistas, um sonho tornado realidade.

O Couto permaneceu no limbo geopolítico até que em 1864 Espanha e Portugal assinaram o tratado de limites incluído no Tratado de Lisboa<sup>1</sup>. O Couto Misto foi dividido entre os dois países. Foi o final da Andorra galega, um território independente que durou oito séculos e que ficou refletido no cinema, de maneira um tanto onírica, no filme de Rodolfo González Veloso *Raianos: os últimos galegos indómitos*.

A divisão do Couto Misto traçou — oficialmente — a linha fronteiriça que ainda hoje separa Ourense de Portugal. Algumas famílias ficaram divididas, outras simplesmente não davam importância às fronteiras assinaladas e orientavam-se pelos limites que os habitantes sempre tinham estabelecido. Em várias comarcas da fronteira, como a de Gerês-Xurés, realizavam-se reuniões de vizinhos uma vez por ano para redefinir a fronteira entre Galiza e Portugal, de acordo com os terrenos de cultivo ou as novas casas nas aldeias. Assim, enquanto os serviços oficiais estipulavam a fronteira, os habitantes regiam-se por outros limites decididos por eles próprios. Depois da Guerra Civil, o regime franquista blindou

---

<sup>1</sup> Este acordo fixou as fronteiras atuais entre os dois países desde a foz do Minho até à foz do Caia no Guadiana.

a fronteira, acabou com a permeabilidade e proibiu o intercâmbio e o comércio de mercadorias. Os pastores eram os únicos que tinham autorização para atravessar livremente. Alguns, uma vez atravessada a *raia*, não regressavam.

A sólida fronteira desenhou com nitidez duas zonas cruelmente desniveladas pelo pós-guerra espanhol: enquanto Portugal mantinha um nível de vida aceitável, a Galiza rural sofria uma pobreza extrema. Não faltavam apenas medicamentos ou gasolina, havia carência de alimentos, de luz e de aparelhos elétricos. Produtos como o café ou objetos como um isqueiro eram luxos ao alcance de poucos. Das casas galegas com lamparinas de azeite distinguiam-se com inveja as lâmpadas portuguesas a iluminar as diferenças. O contrabando chegou quase por inércia, como uma consequência direta desta desigualdade num e noutra lado da fronteira.

Circulavam alimentos («contrabando da barriga»), medicamentos, metais, peças mecânicas ou armas. Por cada fardo de alimentos que conseguiam passar cobravam 49 pesetas. Se o produto transportado era sucata ou materiais de construção, o pagamento ascendia a 300 pesetas, o equivalente ao salário de um operário galego da época.

A facilidade com que a mercadoria fluía de um lado para o outro da *raia seca* explica-se, entre outras coisas, pela cumplicidade da Guarda Civil. Às tabernas das aldeias fronteiriças acorriam contrabandistas e guardas civis para beber copos de vinho e jogar ao dominó. Depois, uns passavam as mercadorias, e os outros acompanhavam-nos. Este casamento de conveniência repetir-se-á decalcado nos tempos do contrabando de tabaco e, por vezes, com o narcotráfico.

A atividade só se detinha quando chegavam os inspetores de Madrid. Era então que os comboios que atravessavam a fronteira seguiam à sua velocidade normal e não aos 15 quilómetros por hora para aqueles que costumavam descarregar a mercadoria. Quando os guardas de Madrid estavam presentes, os habitantes não agitavam lenços brancos pelas janelas para avisar que o caminho estava livre. A mercadoria deixava de fluir durante uns dias, mas quando regressavam à capital, os galegos voltavam a contar com penicilina (que Portugal trazia do Brasil), café, sabão, bacalhau ou azeite. Até lenços provenientes de Inglaterra passavam pela fronteira com destino às cabeleiras das senhoras de Ourense e Vigo. Não é que o contrabando, convém dizê-lo, não fosse mal visto, mas era

uma atividade respeitada e prestigiosa. Na Galiza subdesenvolvida do pós-guerra, o contrabando era também uma medida de sobrevivência.

Durante a Segunda Guerra Mundial foi consolidada uma rota internacional do volfrâmio, material que os alemães cobiçavam para o armamento e para a iluminação bélica. Os *arraianos* (habitantes da *raia*) especializaram-se na retirada do apreciado metal das minas e na sua venda a peso de ouro aos «louros», como chamavam aos emissários do exército nazi que apareciam nas aldeias de Ourense. Antes da guerra, os galegos extraíam o volfrâmio a 13 pesetas o quilo, mas o apetite do Terceiro Reich elevou-o para 300 pesetas. Dezenas de famílias de Ourense tornaram-se ricas nesses anos. Um negócio redondo que o escritor e diretor galego Hector Carré plasmou no romance *Febre*, no qual apresenta a fronteira galega como uma espécie de *eldorado* onde competem os pesquisadores de volfrâmio. Certamente, os soldados «arianos» passeavam-se não longe dos resistentes da guerra civil, escondidos nos montes galegos, aos quais, adivinhem, os habitantes vendiam alimentos de contrabando trazidos de Portugal. A Junta da Galiza e o Instituto de Turismo do Porto trabalham num projeto que visa recuperar as rotas do contrabando de volfrâmio com museus e excursões. Uma boa ideia num lugar, a Galiza, onde a falta de memória é desporto nacional.

## **A RIA: A RAIA MOLLADA, O EMBRIÃO DE TUDO O RESTO**

Enquanto a gente de Ourense usava o monte e os seus caminhos para escoar todo o tipo de mercadorias, em Pontevedra tinham o mar: *a raia mollada* (a raia molhada), o amplo estuário repleto de ilhotas e veredas que constitui a fronteira costeira entre a Galiza e Portugal na foz do rio Minho.

Centenas de habitantes e famílias dedicaram-se ao contrabando durante o pós-guerra usando lanchas, fazendo descargas e tecendo uma rede de transporte terrestre para a sua distribuição posterior. Soa-vos bem? O contrabando na *raia mollada* foi o embrião do narcotráfico na Galiza. Foram estes primigénios contrabandistas que instalaram toda uma infraestrutura e uma cultura de contrabando que acabou por se converter num escaparate de concurso quando os cartéis latino-americanos procuraram uma porta para introduzir droga na Europa. «Aí, nesse recanto de Espanha, têm montado toda uma trama que funciona às mil maravilhas. Há anos que estão a fazê-lo», deve ter dito um narcotraficante. E para lá foram. Até hoje, os galegos continuam a ser os favoritos das organizações sul-americanas.

Antes a coisa não era tão espetacular. Nem violenta. Nem sequer



era imoral. O contrabando na comarca do Baixo Minho (Baixo Miño, em galego, comarca da Galiza) como o do interior, nasceu como eco da miséria do pós-guerra. Quando uma sociedade tem senhas de racionamento e a poucos quilómetros, no outro lado da fronteira, contam com todo o tipo de alimentos e medicamentos, o contrabando reduz-se a necessidade. Assim o define Praxíteles González no seu livro *Yo también fui contrabandista en el estuario del Miño*, um testemunho na primeira pessoa que retrata a Galiza fronteiriça dos anos 1940. «O nosso povo faminto — narra Praxíteles — olhava para a outra margem do rio com inveja. Ali, ao alcance da mão, estava Portugal com as suas casinhas brancas, automóveis e luz elétrica. Enquanto nós nos iluminávamos com um candeeiro alimentado com sebo e onde muito poucos tinham bicicleta.» O que Praxíteles descreve é o contraste entre um povo que passava fome e outro que desfrutava das bondades das colónias africanas. O contrabando, já o dissemos, mas vale a pena repeti-lo, nasceu por inércia e contava com a bênção de toda a comunidade.

As mulheres foram as primeiras contrabandistas organizadas. As *pisqueiras* pastavam as suas vacas de ilhéu em ilhéu — alguns dos quais nem sequer se sabia a que país pertenciam — e passavam a mercadoria (açúcar, arroz, azeite e sabão) com facilidade. Com o tempo, as *pisqueiras* começaram a passar também quilos de café, fósforos e tecidos. Nasceram então as primeiras e rudimentares organizações, que não eram outra coisa senão vizinhos que com pancadas de martelo na bigorna, ou chamando uma vaca com um nome inventado, avisavam que a autoridade se aproximava.

O contrabando permitiu a muitos emigrantes abandonar os seus trabalhos como temporários em Castela e Catalunha e regressar a casa, onde substituíram as mulheres à frente das organizações. À medida que o negócio e os encargos cresciam, a logística foi-se tornando mais complexa, e foi necessário recorrer a barcos e cavalos para transportar a mercadoria. A penicilina converteu-se na carga mais cobiçada e rentável, porque naqueles anos a tuberculose era impiedosa nas aldeias galegas.

Desde o primeiro momento a convivência com a Guarda Civil foi de vento em popa. Os agentes passavam tanta ou mais fome que os habitantes e quase sempre eram eles que propunham os pactos. Quando não havia acordo, eram detidos alguns contrabandistas, sendo-lhes imposta uma multa cujo montante era fixado no dobro do valor da mercadoria confiscada. Isto é, se a mercadoria era inservível, não havia multa.

Quando os contrabandistas viam chegar os guardas civis, deitavam fora os fardos e destruíam o conteúdo (um contrabandista de galinhas come-teu um genocídio avícola em poucos minutos). Uma verdadeira premonição da clássica imagem de narcotraficantes a atirar fardos pela borda da lancha.

Nos anos 1950, o contrabando sobe de escalão e começa-se a traficar com mercadorias que não é de primeira necessidade. Do «contrabando de barriga» passamos à «*zucata*». A economia espanhola ganhou fôlego e a portuguesa começou a ficar deprimida, pelo que o contrabando passou a ser de ida e volta. Da Galiza para Portugal, e inversamente, começaram a desfilar sobressalentes de automóvel, cobre, sucata, estanho, arame, cola, bacalhau, polvo, passas de uva e tabaco. Os portadores eram conhecidos como *freteiros* e eram-lhes pagas 200 pesetas por cada *frete* que conseguiam escoar. Para evitar mal-entendidos ou enganar, os chefes esperavam do outro lado da fronteira. Cada vez que chegava um *freteiro* com um fardo, davam-lhe uma peça de alumínio cunhada, que mais tarde trocava por dinheiro. A aceitação que o contrabando tinha na zona era tal que estas peças chegaram a ser válidas em várias povoações galegas e portuguesas. Equivaliam a 200 pesetas e 100 escudos, e muitos comerciantes aceitavam-nas.

Por vezes, o *frete* tinha forma humana. A economia portuguesa entrava em parafuso no início dos anos 1960 devido à guerra nas suas colónias de Angola e Moçambique, e muitos portugueses tentavam sair do país, alguns por miséria, outros para não serem chamados para o serviço militar. Os contrabandistas galegos criaram uma rede de tráfico de emigrantes (chamados *carneiros*) através do Minho. Cobravam 600 pesetas por pessoa. Uma fortuna.

Os galegos ajudavam-nos a atravessar o Minho e escondiam-nos em casas de vizinhos. Depois, a bordo de furgonetas ou camiões, conduziam-nos até França. Houve casos de vigaristas que se faziam passar por contrabandistas, recebiam o dinheiro, levavam os emigrantes até às Astúrias ou ao País Basco e aí abandonavam-nos. Apesar destes episódios isolados, os relatos da época asseguram que os contrabandistas galegos procuravam sempre manter bem alimentados os passageiros clandestinos, e que até contavam com médicos para atender aqueles que caíam doentes.

O tráfico de *carneiros* funcionou sem descanso e sem relativos sobressaltos durante os primeiros anos, mas quando as autoridades

reagiram, houve que afinar o engenho. Começaram então a escondê-los em cisternas de camiões, fundos de furgonetas ou fundos duplos de bagageiras de automóveis.

«Lito» era a alcunha de um desses contrabandistas encarregados de passar emigrantes portugueses através da fronteira do Minho. Um dia atravessou uma família de quatro pessoas em que o homem — pai e marido — estava totalmente bêbado. «Era para combater o medo», recorda «Lito». O homem ia de pé na proa do barco perguntando aos contrabandistas se era necessário tirar o chapéu ao pisar solo espanhol. «*Olha galego!*», gritou a «Lito» numa espécie de «portulego» antes de descer do barco com o chapéu na mão: «*Bailemos xuntos, sobre as ondiñas do mar, para lhe cortar os collóns a Franco e a cabeça a Salazar.*» Depois, conta «Lito», caiu esparramado no chão. Não foi a passagem mais fácil daquele contrabandista de *carneiros*.

As redes de contrabando cresciam satisfeitas. Colonizavam território e poder. Do estuário passaram para as passagens terrestres entre Vigo e o Norte de Portugal, por onde vinham desfilar camionetas carregadas de sucata, que se converteu na mercadoria predileta dos contrabandistas. Nos primeiros anos, a sucata era introduzida sem grandes inconvenientes. Com o tempo, a vigilância tornou-se mais estreita e o engenho agudizou-se. Os rapazes de Vigo confeccionaram coletes de sucata que colocavam debaixo da roupa (imaginam fazer isso hoje num aeroporto dos Estados Unidos?). Também usavam polainas de borracha de pneus, que colocavam debaixo das calças. Entre polainas e coletes havia cenas de jovens pelas ruas de Vigo a caminhar desajeitadamente e com ar dissimulado com dez quilos de lastro entre peito e costas e mais 20 nas pernas. «Pareciam um robô mas em câmara lenta», conta Praxíteles no seu livro. Daquela época são os autocarros que ficavam parados nas subidas perto da fronteira. O condutor olhava com estranheza, sem suspeitar que muitos dos seus passageiros dispunham de 40 quilos extra.

Naquela época, ter como destino o Baixo Minho, como agente da benemérita ou como *guardinha* português, era melhor do que a lotaria. Conta-se a história de um jovem luso que foi colocado na fronteira com a Galiza. O seu pai, e seu antecessor no mesmo posto, era famoso pela sua retidão e por nunca ter querido participar nos arranjos com os contrabandistas. Para as duas partes era uma perturbação de monta.

Quando o filho chegou ao posto — precedido da fama do pai —, temeu que os contrabandistas e companheiros pensassem que era como o seu progenitor. Temeu, digamos, ficar sem a sua parte do bolo. No primeiro dia de trabalho, o rapaz encarou o assunto com decisão: percorreu as povoações fronteiriças e, casa a casa, anunciou aos contrabandistas: «Olha lá, que eu não sou como o meu pai! Eu gosto de coroas como qualquer um, eu gosto de receber como os outros! A minha parte das coroas como qualquer um!»