

Os Patrimónios Alimentares nas Rotas do Contrabando

Food Heritage on Smuggling Routes

LIDIA AGUIAR * [laguiar@iscet.pt]

Resumo | No presente artigo debatem-se as problemáticas da fronteira Luso Espanhola, desde 1936, até à data da integração de Portugal e Espanha na EU. Convocam-se, então, várias memórias para preservação das rotas dos patrimónios alimentares. Destacam-se, muito particularmente, as memórias do contrabando, uma atividade ilícita, mas a única fonte de subsistência para quem vivia na zona de fronteira, como é o caso do concelho de Melgaço, um contexto rural, onde a agricultura era parca e insuficiente para o sustento familiar. Nesse sentido, demonstra-se como as populações locais nunca encararam o contrabando como uma fuga aduaneira, mas sim como um modo de vida. Para melhor compreensão destas redes de contrabando, procura-se estabelecer as rotas que irão chegar a grandes cidades, nomeadamente à cidade do Porto. E, sendo o contrabando uma atividade económica subterrânea, é seguramente difícil a sua identificação, bem como prová-la através de fontes documentais, pelo que o recurso às fontes orais representa hoje a metodologia adequada ao estudo deste fenómeno da história da raia. Constata-se ainda, que os fluxos do contrabando são muito variáveis pois vão sobrevivendo das oportunidades que a fronteira lhes oferece, consoante as épocas. Neste contexto, este artigo, concentra-se no contrabando do património alimentar, nas suas rotas e fluxos, devidamente distribuídos pelas diferentes épocas. Como metodologia, utiliza-se a revisão de bibliografia de forma a enquadrar este fenómeno e territórios fronteiriços, bem como, para se compreender a identidade própria dos raianos. Como sustentação empírica analisa-se diversas entrevistas realizadas aos contrabandistas para verificar o tráfego de patrimónios alimentares entre os dois países ibéricos. Pretende-se, com a presente investigação salvaguardar rotas do património alimentar, fundamentais aos povos da raia, em épocas marcantes, mas igualmente, basilares para suprir carências alimentares em tempos difíceis nas grandes cidades, como o caso da cidade do Porto.

Palavra-chave | Patrimónios Alimentares, Rotas, Contrabando, Fronteira, Memórias

* **Doutora em Turismo** pela Universidade de Girona. **Professora Coordenadora** no IS CET - Instituto Superior de Ciências Empresariais e do Turismo. **Investigadora** do CIIC - Centro de Investigação Interdisciplinar e de Intervenção Comunitária do IS CET e **investigadora integrada** do CITCEM - Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória da Universidade do Porto. **Investigadora** no projeto do CITCEM, "DOURO e PICO, Paisagens culturais vitivinícolas históricas Património Mundial. Estudo e valorização do património histórico e cultural".

Abstract | In the present article, we discuss the problem of the Portuguese Luso contact since 1936, until data of integration of Portugal and Spain in the EU. Several memories are then called to preserve the food heritage routes. They stand out, particularly as smuggling memories, an illicit activity but a sole source of livelihood for those living in the forehead area, such as the municipality of Melgaço, a rural area, waves for agriculture. However, this was meager and insufficient to support families. In this sense, it has been proven to be more a way of life than just a simple flight of goods. For a better understanding of these contraction networks, we seek to define how routes will reach major cities, especially in the city of Porto. And, contrary to an underground economic activity, it is difficult to identify, as well as providing the sources of documents, the resource of oral sources represents today a methodology applied in the study of the history of the ray. See if you don't know how to counteract the various items that will survive the opportunities that are available up front, as well as seasons. In this context, this article focuses on the smuggling of food heritage, its routes and transfers, duly distributed at different times. As the methodology, it uses a literature review to frame this phenomenon and border territories, as well as to understand the identity of Raianos. As empirical support we analyze several interviews with smugglers who were involved in the traffic of food between the two Iberian countries. The aim of this research is to safeguard food heritage routes, which are fundamental to the people of the ray in striking times, but also essential to supply food shortages in difficult times in large cities, such as Porto.

Keywords | Food Heritage, Routes, smuggling, Border, Memoirs

1. Introdução

Neste artigo pretende-se constatar as rotas do contrabando dos patrimónios alimentares, fundamentado nas memórias ainda vivas dos contrabandistas. Para que tal seja possível, introduz-se na revisão de bibliografia, noções fundamentais, tal como se deve entender a fronteira, seja um raiano ou alguém que habita longe desta linha separadora, já que este entendimento é diverso e pode conduzir a interpretações distorcidas das histórias de vida narradas pelos contrabandistas. Nesta sequência, aborda-se do ponto de vista da antropologia a “identidade de fronteira” e tenta-se demonstrar como os povos da raia a viviam e a sentiam.

No seguimento do estudo, conduz-se a investigação por áreas de geografia e paisagem, igualmente essenciais à boa compreensão do que foi o tempo em que se desenrolou toda a trama das rotas dos patrimónios alimentares e o que hoje se pode vivenciar nestes mesmos territórios, passados

que são cerca de trinta anos.

Feitas estas introduções essenciais, apresenta-se e analisa-se as entrevistas aos contrabandistas. Através destas tenta-se traçar as rotas, inserindo as manhas, a astúcia e os subterfúgios de que o contrabando era fértil, pois sempre foi uma atividade ilegal. Irá verificar-se como, apesar da ilegalidade, como nenhum contrabandista a cometeu contra o poder do estado, mas sim, na tentativa de suprir as dificuldades de uma vida dura e com uma parca agricultura de subsistência.

Irá, ainda, abordar-se a distribuição dos patrimónios alimentares na cidade do Porto, analisando-se a história de vida de quem recebia a mercadoria da fronteira e a distribuía na cidade por quem tinha poder de compra.

O objetivo final é recuperar memórias, visando não se perder para sempre uma rota de Patrimónios Alimentares que tão essencial foi a quem viveu tempos de carências nas zonas raianas e em simultâneo ajudou a quem nas cidades não tinha a arte

e o engenho de ultrapassar as linhas de fronteira.

2. Metodologia

Ao nível teórico, a presente investigação visa uma reflexão sobre a representação de fenómenos vinculados ao contrabando dos patrimónios alimentares e rotas correspondentes num contexto de recuperação de memórias nas zonas da raia luso-espanhola, as quais proporcionam e despoletam estruturas de interpretação de significações socioculturais.

Os estudos sobre estes argumentos e questões que se prendem com outras variantes maiores como a noção de fronteira e recuperação de memórias têm vindo a conquistar os seus espaços próprios e implementando diversas perspetivas disciplinares, inserindo mesmo na investigação a linguagem e narrativas orais, dada a natureza específica da atividade humana contrabando, indissociável da existência de fronteiras.

Como fenómeno da cultura contemporânea, as imagens, as formas, as representações e as significações sociais da fronteira e do contrabando, começam por partilhar da investigação histórica, antropológica e sociológica dos desvios tradicionais próprios, do estudo dos quotidianos das populações e demais imagens que constituem formas de culturas e subculturas próprias que estão em mudança e miscigenação constantes que há que analisar e entender, em sua complexidade e à luz de estudos interdisciplinares ainda recentes.

Visa-se apresentar uma investigação desenvolvida no quadro sumariamente exposto e, dentro do possível, ampliar o seu foco, a partir de estudos de campo centrados numa das zonas mais antigas e típicas de contrabando da raia luso espanhola, nomeadamente em Melgaço, e finalmente na cidade do Porto, para onde muitos dos produtos se encaminhavam – pelo que os estudos monográficos respectivos, são por sua vez uma referência de partida fundamental.

Por agora, anotamos simplesmente que nesta investigação sobre fronteira e contrabando, as inúmeras pesquisas efetuadas nos permitem deduzir que nos movemos num mundo sempre em fluxo, com sombras e claridades de marginalidade, exclusão, transgressão e criatividade.

A fronteira é um território situado numa margem, que delimita um lugar sempre vinculado a determinada soberania (Barañano, García, Cátedra, & Devillard, 2007).

Segundo Hinfrey (2010), nas fronteiras onde se verificam grandes rivalidades de vizinhança, surge entre os dois estados uma “terra de ninguém”, somente patrulhada pelos militares ou guardas que mantêm assim a linha de diferenciação entre os estados e a segurança dos dois povos. Não é certamente o que mais se tem verificado entre Portugal e a Espanha, onde contactos ancestrais e culturas se confundem (Hinfrey, 2010).

Por outro lado, a fronteira luso espanhola é uma das mais antigas e estáveis da Europa (Bataillou, 2009). Pode mesmo afirmar-se que é igualmente uma das mais longas e ainda segundo o mesmo autor, a cooperação transfronteiriça sempre existiu, de uma forma mais ou menos oficial, registando-se que atualmente os Estados se esforçam por cooperar a diversos níveis, muito particularmente em projetos conjuntos e na defesa do meio ambiente (Bataillou, 2009).

Segundo vários autores os povos fronteiriços vivem e sentem a fronteira à sua maneira. A forma como se posicionam no terreno e interagem culturalmente com o “outro” embora numa microescala, acaba por redefinir o quotidiano das relações entre os Estados. Pode-se, pois, afirmar que os povos fronteiriços se movimentam em toda a raia com uma facilidade como nenhum cidadão de outra área residencial. Estes territórios ficam assim dimensionados pelas suas capacidades e facilidades; onde é mais barato determinado produto ou porque escasseia de um dos lados da fronteira. Nenhum raiano pensa em que Estado pratica a ação. Hoje as fronteiras não são linhas estanques, mas

aprofunde-se os estudos que logo se verificará que na raia luso espanhola nunca o foram (Amarante, 2007; Baptista, 2004; Cunha, 2006).

As fronteiras existem, mas adquirem múltiplas facetas a partir da experiência de quem a olha. Ela toma duas realidades concretas: é atemporal e histórica. Sendo a Fronteira uma realidade concreta, ela torna-se particular e única pelo tipo de vivências que indivíduos e grupos experienciaram, tentando atravessá-la. Vários sentimentos se cruzam nestas travessias, a esperança, o medo, o ódio, gerados num trânsito em que a fronteira era uma realidade física e concreta. Tenta-se compreender estes caminhos de fronteira através de experiências vivenciadas por quem os atravessou nas piores adversidades (Rio, 2009).

Na realidade a fronteira toma diversas realidades, consoante o sentimento de quem a recorda. Se para quem vivia longe dela, até podia significar proteção, para as gentes da raia ela foi sempre o seu modo de subsistência, ilegal é certo, mas o único para quem vivia em zonas tão afastadas do poder central e com poucos recursos económicos (Ramos, Guichard, Silva, Pereira, & Piwnik, 2001).

A raia luso-espanhola possui um carácter periférico em relação ao centro de decisão político e económico, no que se refere aos dois países. Esta característica marcou a vida das populações raianas que vincaram a sua independência face ao poder do Estado (Cunha, 2006).

Esta linha de fronteira possuiu uma extensão de 1.232Km, desde Caminha até Vila Real de Santo António. Evidencia um traçado diverso, entre cursos de água, acidentes montanhosos e planícies. Não pode, por isso, ser considerada uma fronteira geográfica, mas sim, uma fronteira histórica que se estabilizou ao longo dos séculos e onde a cooperação transfronteiriça sempre existiu, embora de uma forma mais ou menos oficial, mas também “naturalmente” entre lugares e populações geograficamente vizinhas e socioculturalmente próximas (Amarante, 2007).

Na realidade, desde a longínqua separação, nos tempos medievais, da Galiza do Norte de Portugal, zona onde se desenrola o presente estudo, uma muito longa história decorreu e uniu progressivamente os seus dois povos. A fronteira foi uma realidade política, mas permeável, pois as relações entre os dois lados raianos foram sempre uma realidade incontestada. Para além do mais, sempre unidos por uma cultura ancestral e por uma língua de raiz comum. A cultura na raia está, com efeito, ainda no presente, muito marcada pelas boas relações entre os dois povos. Partilham as festividades, o traje tradicional tem traços comuns e a língua é ainda muito marcada pela influência de tempos idos, muito particularmente ao nível do sotaque (Hinfray, 2010).

Foi sem dúvida a antiguidade da fronteira um dos principais fatores a favorecerem as relações entre as populações raianas. Fortemente marcadas pelo afastamento do poder central, criaram uma identidade própria raiana, estruturada no abandono a que foram votados pelo próprio Estado, durante décadas. Esta identidade é comum dos dois lados da fronteira. Nota-se que os dois povos se sentem irmãos, mais do que portugueses ou espanhóis, pois dos dois lados da raia, esta população teve de lutar contra a fome e a falta de meios de sobrevivência a que estavam condenados pelos governos dos respetivos países.

Pode-se mesmo afirmar, que desde a origem das fronteiras que o fluxo ilegal de mercadorias se desenvolveu nas comunidades fronteiriças. Na fronteira luso-espanhola este tráfico ficou favorecido por uma boa acessibilidade geográfica, já que não se verificam grandes obstáculos naturais intransponíveis (Aguilar, 2015).

No entanto, o espaço fronteiriço foi sempre perigoso. Era necessário iludir as autoridades e saber utilizar caminhos, sinais e muitas manhas para ultrapassar a barreira construída pela autoridade que se apresentava através da Guarda Fiscal, sendo que representava o poder central de cada país onde a ação do contrabando se desenrolava

(Cunha, 2006).

Para este mesmo autor, que vimos citando, Luís Cunha, reputado antropólogo da Universidade do Minho, com diversos estudos publicados sobre a problemática das fronteiras e o fenómeno do contrabando, a fronteira luso-espanhola tem uma particularidade que se manifesta através do seu carácter periférico em relação aos centros de decisão político e económico de cada país. Esta característica, se por um lado desfavoreceu as populações raianas, por outro criou nelas um sentimento de independência face ao poder de cada Estado. E, sendo assim, o contrabando torna-se aos olhos de uns uma profissão como qualquer outra, digna e respeitada. Ao contrário, para quem exerce as funções do estado, o contrabandista é visto como ladrão ou criminoso, pois defrauda os cofres do estado. Esta dualidade de pontos de vista será recorrente ao longo de toda a história do contrabando.

A verdade é que se deve compreender o desenvolvimento do contrabando nas zonas raianas, à luz do contexto rural que perdurou durante o Estado Novo, contribuiu decisivamente para o fazer imperar, duradouramente, em Portugal, com base num trabalho agrícola, precário e mal remunerado.

Concretamente no Minho-Lima, até finais dos anos 1950 a agricultura caracterizava-se por ter uma dimensão familiar, ou pelo trabalho assalariado em explorações agrícolas de maior dimensão. A maioria das famílias sem terras, reduzidas que eram as possibilidades de emprego fora da agricultura, ficavam assim dependentes do trabalho assalariado, ou então como caseiros, com um contrato estabelecido com o proprietário da terra.

As culturas dominantes como o milho e o feijão assim como outras gramíneas para sustento do gado, eram pobres, pouco rentáveis e quase só destinadas à sobrevivência. Em algumas terras cultivava-se o trigo, mas nas menos férteis só mesmo o centeio. Junto à casa de habitação existia sempre um talhão reservado às hortícolas para sustento da casa. A batata ocupava algumas par-

celas de terreno enquanto o linho, já começava a entrar em decadência.

O gado bovino era essencial para criar estrume como fertilizante para as terras. Havia ainda sempre animais de capoeira e alguns suínos para consumo familiar. Nas zonas de montanha, cada família possuía ainda um rebanho de ovelhas e cabras. Por norma, o pastoreio estava a cargo das mulheres, num trabalho comunitário, pois juntavam os rebanhos que levavam a pastorear para o monte. lam à vez e “corria” a todas as mulheres do lugar (Caldas, 1996).

Assim o confirmamos no trabalho empírico realizado. Em Melgaço, na freguesia de Castro Laboreiro, já considerada como de montanha, o seu solo era muito pobre, pelo que aqui só mesmo o centeio e as batatas vingavam. Tinham a particularidade de conseguir boa batata de plantio, o que lhes permitia ir ao centro administrativo do Concelho trocar por feijão. A sua maior riqueza residia nos rebanhos de cabras e ovelhas que as mulheres levavam a pastar para os montes numa roda que corria a todas. Já o gado bovino, cada uma tinha de olhar pelo seu.

Através do contrabando esta população viu na vantagem geográfica de estar junto à fronteira a possibilidade de fazer face às suas dificuldades diárias, já que o trabalho agrícola era escasso e mal pago.

O contrabando constituiu-se, assim, como mais um complemento necessário ao rendimento familiar. A par de outros trabalhos remunerados, os contrabandistas dedicam-se a esta atividade, que lhes permite não só melhorar o nível de vida, mas igualmente suprir dificuldades e resolver problemas que lhe vão surgindo no seu quotidiano (doenças, nascimento de filhos, etc) (Gonçalves, 2008).

Assim se foi desenvolvendo, possibilitando a subsistência numa sociedade plena de desigualdades e onde o trabalho, fora da agricultura era escasso. A verdade é que podemos considerar que na nossa contemporaneidade, o primeiro grande momento de contrabando, verifica-se durante a

Guerra Civil, em Espanha, em que se viveram grandes carências, pelo que de quase tudo se levava, ou se vinha buscar de um ou outro lado da fronteira. Receberam-se ainda muitos refugiados que do lado de cá da fronteira encontravam em Portugal, um porto seguro, sempre solidariamente escondidos das autoridades. Foram tempos de muitas carências e perigosos, pois dada a aliança entre Salazar e Franco, era crime para os portugueses que albergassem refugiados.

Ultrapassado este período, uma nova tipologia de contrabando irá surgir com o início da II Guerra Mundial, cresce a corrida à compra/venda do minério, designadamente volfrâmio, mineral metálico então de elevado valor estratégico, cujo contrabando, designadamente, para Alemanha, via Espanha, foi a grande fonte de riqueza das gentes da raia que aproveitaram este recurso económico português, do qual os alemães eram deficitários para, em tempos de muita fome, conseguirem sobreviver, ganhar mais e mesmo criar novas expectativas de vida.

No pós-guerra, um surto migratório, que se verifica em finais da década de 50, veio ainda alterar profundamente o sistema agrícola das terras raianas. A mão-de-obra torna-se cada vez menos disponível, praticamente desaparecendo a figura do caseiro e alterando-se para sempre as relações económicas e sociais. Este fator prende-se com a chegada das primeiras remessas de dinheiro dos emigrantes que viriam permitir alterações nos consumos e padrões de vida.

Terão sido os homens do Norte, em idade ativa os primeiros a emigrarem, dadas as dificuldades acrescidas na agricultura do Norte e os poucos salários da indústria artesanal.

Atente-se, no entanto, que se no Norte de Portugal predomina o minifúndio, a agricultura de pequenas parcelas, à medida que se caminha para o Sul, irá surgir um sistema de latifúndios, propriedades de grandes dimensões, alterando-se igualmente o tipo de produtos agrícolas cultivados. A partir da Beira Baixa, nota-se um cultivo intenso

do milho e trigo no Alentejo, pelo que a venda de farinhas em regime de contrabando torna-se muito mais comum no Sul do que no Norte.

No entanto, os salários continuam a ser poucos para o sustento familiar, pelo que o contrabando, de todo o tipo de produtos é uma solução de vida ao longo de toda a linha raiana.

Constata-se, deste modo, que o contrabando se mantém com uma enorme variabilidade de negócio, consoante as épocas, os produtos em falta e mais procurados e um grande poder de adaptação das gentes da raia. Deste modo, o tipo de contrabando foi alterando consoante a conjuntura do momento, mas igualmente do local e sentido que tomava.

Na realidade verifica-se que há artigos que irão permanecer ao longo de todo o século XX, bem como ao longo de toda a fronteira luso-espanhola, enquanto outros têm ciclos de vida, locais específicos de passagem, e em sentidos constantes. Assim ao longo do nosso estudo pode-se constatar a predominância do café ao longo de toda a fronteira até se perder os fluxos que chegavam de África. Nota-se ainda que o contrabando foi mais persistente de sul para norte, sendo os núcleos do Norte, os últimos a terminarem com o contrabando bem pouco antes da abertura das fronteiras.

A importância do contrabando, em grande medida, devido à sua própria natureza de clandestinidade, que dificulta a obtenção de dados oficiais, quer para as economias nacionais quer para as populações da raia, só é possível compreender melhor, através das narrativas dos protagonistas, as quais são sempre bem vincadas pelos diferentes ciclos que o contrabando atravessou e pelos momentos marcantes para as suas famílias. Assim é normal falar-se do tempo dos ovos, do ciclo do café, do tempo dos cereais, no tempo do gado e no tempo das bananas (Aguiar, 2015).

Na continuação do nosso estado da arte, verifica-se agora o contexto dos territórios em estudo na presente investigação. Tudo se transformou nos últimos 30 anos. Os campos esvaziaram-

se surgindo ruínas, mas também novas construções e novas vias de comunicação. Cria-se assim um conceito de paisagem, já não só estudado por uma ciência geográfica pura. Hoje temos a geografia humana, a geografia paisagística entre outras ciências que veio permitir um novo ordenamento do território e um novo olhar sobre as paisagens.

A verdade é que a paisagem resiste, seja pela introdução do conceito da Paisagem histórico-cultural, seja com a ajuda das novas teorias sobre o ecodesenvolvimento ou através de novas mentalidades ambientais. As paisagens atualmente são uma vontade de reconstrução de identidades através da defesa de valores naturais (Domingues, 2001).

É um mundo em mudança, aquele que se vê hoje, por exemplo, na paisagem de Melgaço. Ainda se podem registar muitos campos e casas; homens conhecedores dos velhos saberes construíram socacos para segurar as terras, abriram levadas para conduzir as águas e regar os campos, cultivaram cereais, vinho e castanhas; levaram os rebanhos para os montes a pastarem.

A paisagem “física e natural” não mudou, no essencial, radicalmente, mas mudaram os homens e os cultivos. Chegou o milho da América, bem como a abóbora e a batata. O milho ocupou os melhores campos e o linho perdeu o seu lugar. A batata trouxe fartura, mas substituiu a alimentação tradicional da castanha, quer para o homem, quer para o animal (Domingues, 2008).

Hoje já não há agricultura de subsistência. Os agricultores tornaram-se produtores do vinho Alvarinho. Em Melgaço, a diversidade de ofertas é inúmera, seja pela natureza, pela montanha, pelos bons vinhos ou pelos produtos típicos como os enchidos (Domingues, 2008).

Os estudos científicos sobre contrabando no Concelho de Melgaço não abundam, anotam-se aqui os existentes. O Professor Albertino Gonçalves, sociólogo da Universidade do Minho e autor de relevantes estudos sobre o contrabando nesta região é sem dúvida quem mais se tem dedicado ao

tema neste concelho, donde é natural. De acordo com este estudioso, contrabando e a emigração (na sua maioria ilegal) constituíram desde há séculos as maiores atividades económicas do Concelho de Melgaço. Nesta atividade participavam todos os membros do agregado familiar: pai, mãe e filhos, crianças que ciclicamente faltavam à escola como se pode verificar nos arquivos do Distrito Escolar de Viana, onde ofícios dos Professores primários de Melgaço eram frequentes e elucidativos quanto ao número de faltas à escola e seus motivos (Gonçalves, 2008).

Julga-se também pertinente atentar na sua descrição desta região bastante impressionante à luz da compreensão da atividade local do contrabando e seus trilhos, que por isso referenciamos mais detalhadamente.

O Concelho é delimitado a norte pela raia húmida do rio Minho, até à embocadura do rio Trancoso, seguindo até à sua nascente. Aqui começa a Raia Seca, em Porto de Cavaleiros, marco fronteiro nº2 que se vai estender e seccionar os Montes Laboreiro a meio quando se junta com o rio Laboreiro, junto às poldras do Mareco, marco fronteiro nº53.

De salientar que Castro Laboreiro e Valadares só integram o Concelho de Melgaço em 1885 pelo Decreto-lei de 24 de Outubro que extingue os dois primeiros. Toda a fronteira foi alvo de contrabando. Mas a raia seca dada a sua característica orográfica tornou-se muito mais propícia (Rodrigues, 2009).

São imensos os caminhos que ligam a Serra do Laboreiro ao outro lado da fronteira e que eram usados pelos contrabandistas. Identificá-los não é fácil, dada a sua diversidade. Os mais utilizados são bem conhecidos na região, no entanto por razões diversas os castrejos mudavam constantemente os seus trilhos, fosse para fuga às autoridades ou por razões meteorológicas (Rodrigues, 2009).

Ainda sobre a história, vivências e práticas do contrabando em Melgaço, muito marcante como

fonte de referência documental é o filme de Diana Gonçalves com diversos testemunhos e onde se observa a tristeza e alegria misturadas com muitas outras emoções relacionadas com a vida dos contrabandistas. Dois sentimentos que marcam também este povo e essas vidas. A tristeza pelos tempos difíceis e a alegria pela solidariedade entre vizinhança, que hoje afirmam não mais existir. Neste filme registam-se vários e importantes testemunhos tais como “As mulheres saíam de casa sempre na incerteza; todas eram lutadoras; a maioria dos homens partiram rumo á emigração, deixando-as viúvas de maridos vivos, vestidas de negro e a trabalhar para criar os filhos. Ou ainda na opinião de uma ex-contrabandista “Abrir a alfândega foi muito mau, dava de comer a muita gente e havia sempre bom peixe fresco” (Gonçal-

ves, 2009).

Segundo se poderá constatar pela análise qualitativa das entrevistas, a cidade do Porto era largamente beneficiada pelos produtos que chegavam do lado de Espanha. Em tempo de carências alimentares, foi Espanha que serviu, embora a preços bem mais altos do que os vendidos no mercado português, quem tinha poder de compra e a eles podia aceder. Porém, constata-se também que no sentido contrário, cidades como Vigo e Ourense, em Espanha, também em épocas determinadas beneficiaram deste contrabando por idênticas rotas dos patrimónios alimentares.

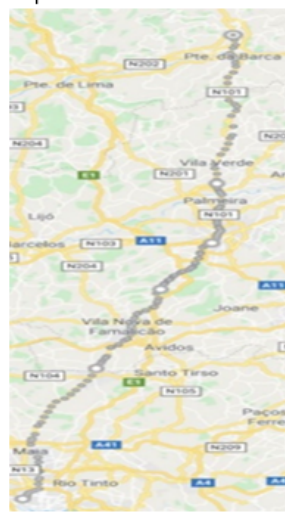
Como se irá verificar pela análise de entrevistas, a principal rota de patrimónios alimentares em investigação, apresentava o traçado dos mapas 1 e 2.

Mapa 1 – Rota Melgaço – Ponte da Barca



Fonte: Elaboração Própria

Mapa 2 – Ponto da Barca - Porto



Fonte: Elaboração Própria

Saindo de Melgaço, dirigiam-se a Ponte da Barca, sendo que até aí não se verificava qualquer problema com a polícia. A segunda etapa, de Ponte da Barca até ao Porto, surgia o maior perigo, mas como se irá constatar sempre resolvido pelas artimanhas dos contrabandistas.

Com esta metodologia obteve-se um traçado muito próximo das rotas dos patrimónios alimen-

tares, desde as fronteiras mencionadas até às diversas cidades, onde uma rede bem montada de comerciantes, fazia a distribuição ao cidadão com poder económico. As entrevistas, todas gravadas em filme, obtiveram o consentimento dos informantes. Utilizou-se a metodologia da história vivida. Desta forma, obtiveram-se verdadeiras narrativas das experiências de cada contrabandista, deixando cada

um narrar livremente as suas memórias, com a realidade de quem vivenciou e percorreu as rotas dos patrimónios alimentares. Foi então possível fazer uma análise e estabelecer uma cronologia de mercadorias segundo a época e os seus destinos.

3. Enquadramento cronológico do contrabando dos Patrimónios Alimentares

Verificou-se que são muito variados os produtos do contrabando. Analisando-se somente os patrimónios alimentares, pode-se verificar pela ta-

bela nº1 que somente durante o período da Guerra Civil Espanhola e da Segunda Grande Guerra, prolongando-se por alguns anos, somente até a Espanha começar a sua recuperação económica, foi Portugal que serviu o seu vizinho da larga maioria dos bens essenciais à alimentação.

A partir de 1950, nota-se que somente o café irá perdurar em grandes quantidades nas rotas dos patrimónios alimentares em direção e Espanha. Já no sentido contrário, os produtos aumentam consideravelmente.

Tabela 1 | Cronologia e sentidos das rotas dos Patrimónios Alimentares

Sentido	Portugal/Espanha	Espanha / Portugal
1936	Café; ovos; óleo; azeite; farinha; arroz	
1950	Café	Amêndoa; óleo; arroz;
1960	Café	Amêndoa; óleo; bacalhau; farinha; arroz; pescada;
1970	Café; carne de boa qualidade	Bananas; pescada; carne de má qualidade; marisco; bacalhau; figos; passas; arroz; chocolates; Bolacha baunilha
1980	Café; Carne de boa qualidade	Bananas; pescada; carne de má qualidade; marisco; bacalhau; figos; passas; arroz; chocolates; Bolacha baunilha

Fonte – Elaboração própria

No entanto, no entender da larga maioria de todos os entrevistados, a carne que ia de Portugal para Espanha era de boa qualidade. Em contrapartida, recebia-se carne de má qualidade. Neste sentido, justifica-se que algumas das contrabandistas tenham afirmado ir comprar carne a Espanha, não por carência desta em Portugal, mas pela sua má qualidade.

4. Análise e descrição de resultados

As narrativas aqui transcritas, não são fruto de um ambiente ficcionado, mas sim da reconfiguração de memórias individuais que se afiguram representativas dos quotidianos de vida de diversas comunidades, em diferentes momentos históricos. Reconstituiu-se, assim, a memória social das populações anónimas de Melgaço e Porto. Foi sempre tido o cuidado de cruzar as diferentes rememora-

ções, em cada um dos espaços temporais.

Para boa compreensão da riqueza das narrativas, elaborou-se a tabela 2 que descodifica alguns pontos geográficos do concelho de Melgaço, vitais à passagem do contrabando. Estes pontos, de tanto serem usados a população atribui nomes muito próprios que foi necessária uma aprendizagem ao longo do trabalho de campo realizado, para boa compreensão dos informantes.

Nesta secção apresenta-se e analisa-se uma seleção e transcrição de alguns dos fragmentos narrativos das personagens mais emblemáticas que vivem ou viveram nas comunidades. Visa-se transportar o leitor para um mundo vivido, contando a(s) história(s) de fronteira, e recriando as dinâmicas que permitam identificar as rotas dos patrimónios alimentares. São analisadas dez entrevistas recolhidas em Melgaço e uma na cidade de Valongo.

Tabela 2 | Descodificação das principais rotas do contrabando

Locais Geográficos	Principais Usos
Castro Laboreiro Raia Seca	Vários caminhos a pé ligavam a Espanha. Nas primeiras décadas estes caminhos foram usados para transporte de café. Eram percorridos nos dois sentidos principalmente por mulheres.
Montes do Laboreiro Os contrabandistas usavam como referência o nº do marco fronteiro, para saber onde deviam levantar a carga Raia Seca	Foram essencialmente usados para o contrabando de gado e bananas já nas últimas décadas. Facilitava o acesso de camiões A zona de Alcobaça, no sopé dos Montes de Laboreiro era local de passagem para muitas mulheres contrabandistas.
Rio Trancoso Estreito e pedregoso, quando não tinha muita água era atravessado a pé. Em caso de cheia, dado ser estreito, cortavam uma árvore e assim faziam uma ponte.	Rio afluente do Rio Minho. Desagua no Rio Minho junto a <u>Cevide</u> , onde se situa o marco nº1. Dada a facilidade de ultrapassar este rio, por ele passou muita mercadoria. Na última década ficou conhecido pelo tráfego de bananas.
Rio Minho	Rio internacional e de fronteira. Conhecido pelos seus barcos denominados batelas que passavam essencialmente café para Espanha e amêndoa para Portugal.

Fonte: Elaboração própria

D. Rosalina, pacatamente, fazia renda na biblioteca de Castro Laboreiro. Com 77 anos, para lá se desloca nos dias frios de inverno, já que em sua opinião, aí está mais quentinha. Fez questão de dar o seu testemunho, frisando bem que nunca foi contrabandista, embora, como todos os habitantes desta freguesia, foi muitas vezes às compras a Espanha, tendo por isso sido vítima da violência dos guardas, principalmente dos carabineiros. Sublinhou que quando ia nunca retornava pelo mesmo caminho. Era uma questão de segurança, a guarda podia ter visto ela passar para Espanha e aguardar o seu regresso. Deste modo, quando encetava a volta a Castro Laboreiro escolhia um caminho alternativo.

Eu nunca fui contrabandista pois tinha muito que fazer nos campos e que tratar do gado. Mas claro que ia a Espanha comprar umas coisitas que nós procurávamos sempre o mais barato. Lembro-me bem do azeite, que era mais óleo, aquilo até era branco, mas era barato. Lá íamos então ao Pereiro, à Luísa, vinha em latas de 5l, se nos apanhavam tiravam-nos as coi-

sitas e os guardas espanhóis ainda nos batiam. (Rosalina Fernandes – Castro de Laboreiro – 20/10/2013)

A D. Rosalina indica-nos que nunca entrou em grandes rotas de contrabando. Praticou o ato para sustento da sua própria família. Era hábito as mulheres juntarem-se em grupo, para mais facilmente se furtarem ao controlo das autoridades das fronteiras.

D. Isolinda da Luz, também abrigada do frio na biblioteca de Castro Laboreiro, entra na conversa:

Eu só trabalhei no do gado e mais tarde no das bananas. Mas sei de quem trabalhasse com contrabando de azeite, farinha, milho, ovos (os ovos iam para Espanha em saias especiais que as mulheres vestiam e disfarçavam na sua roupa). Outro contrabando forte foi o do café, esse ia em mulas até à fronteira e depois os galegos vinham buscá-lo. De noite eram umas 4h a andar. E também ia dinheiro, muitas vezes escondido nas tranças do cabelo ou na roda das saias.

Também fui muitas vezes às compras a Espanha. Mas aí tinha de vir tudo muito bem escondido e havia que escolher bem os carreiros que usar. Era bem difícil. Os guardas, quer os portugueses quer os espanhóis se nos apanhavam tiravam-nos tudo. Mas valia a pena ir lá comprar, pois era tudo muito mais barato. (Isolina da Luz – Castro Laboreiro – 20/10/2013)

É com D. Isolina que temos acesso a indicações sobre o contrabando alimentar mais antigo e que mais perdurou na fronteira luso – espanhola: o café. Ela descreve a primeira fase deste tráfico, feito por mulheres, dissimulado em coletes costurados de forma especial, vestidos como de roupa íntima se tratasse. Quanto aos ovos disfarçados na roupa, referia-se Isolina a saias rodadas com sacos disfarçados de pregas, onde enfiavam ovo por ovo, até ao máximo de 5 ovos em altura. No que se refere ao café em maiores quantidades, como se verá posteriormente, o primeiro transporte utilizado foram as mulas. Dada a dificuldade em breve os próprios Galegos se deslocavam através do rio Trancoso e o levavam às costas:

No tempo da guerra ia para Espanha muito amendoim, açúcar e café. O meu pai é que foi do tempo mais antigo. Ele sim, fez contrabando de café para Espanha. Lembro-me que vinha muita gente buscar o café e de muito longe, até de Cortegada. Faziam com o saco do café cru, uma mochila para pôr aos ombros, mas tinham muito medo dos carabineiros e dos guardas portugueses também, que naquela altura os guardas eram muito maus. Também levavam do café já embalado, era o Café Sical. Mas por aqui passava muita coisa, que depois da guerra havia falta de

tudo em Espanha. Chegou a vir gente de Vigo, eles tinham de procurar pela vida.

Quando a vida em Espanha começou a melhorar, então também passou a vir mercadorias de lá. Lembro-me das uvas passas e do bacalhau no Natal. Aqui toda a gente passou a andar nisto, era a única sobrevivência. Mas valha-me Deus, muitos morreram no rio, que às vezes ia alto e as batelas eram fraquinhas e viravam.

A carne também se ia lá buscar. É verdade, que vinha muito gado para cá, mas era velho, que o nosso gado novo, esse ia para lá. Isso sei eu bem, que o meu marido ainda andou a ajudar a passar alguns. Então toda esta zona ia lá comprar a carne, mas era contrabando. Até o pão era um problema. Aqui em Cevide não chegava o padeiro, apesar de isto ser muito povoado, não era como agora a menina vê. Do outro lado do regato havia uma loja que vendia e nós chamávamos a Senhora para nos trazer o pão. Atirávamos uma guita e ela amarrava e mandava assim o pão pendurado por cima do regato. Mas os guardas quando viam a guita logo a atiravam ao regato. Por vezes, já estávamos tão habituadas que ela nos atirava mesmo por cima do regato. Mas então, estávamos condenados a não comer pão? – É que ir a Melgaço era muito longe e não havia transportes. Gloria Pires – Cevide – 23/1/2014

A D. Glória Pires transporta-nos para uma dupla realidade. A que ela própria viveu e a que se lembra de o pai ter praticado como grande contrabandista, na passagem de café para Espanha, ainda

no tempo da Segunda Guerra Mundial. Nesta fase, por Cevide, pode-se afirmar que os patrimónios alimentares passados para Espanha foram dos mais variados, dadas as carências que o país vizinho vivia.

O marido da D. Gloria contrabandeou gado, pela raia seca, pelo que ela nos informa que o gado que vinha era velho e o que ia era novo e de boa qualidade. A população sabedora que a boa carne ia para Espanha, acabava por a ir lá comprar, mesmo tendo de a contrabandear. Porém, o que mais enfatiza é a questão do pão, pois era obrigada a contrabandear, dado que o local onde habitava não tinha padeiro e do outro lado do rio, facilmente acessível se encontrava uma padaria, mas estava já em território espanhol. D. Gloria, ainda no presente não compreende a razão de não poder comprar o pão à sua vizinha, de quem até era amiga, só porque estava do lado de Espanha. Revela-se aqui a identidade de fronteira, onde os territórios muitas vezes se confundem e as barreiras alfandegarias pouco ou nada dizem para quem vive na raia.

Este sentimento é comum nos dois povos da zona de fronteira e na linha cronológica em estudo. E isso o podemos confirmar através de quem praticou este ato até bem próximo da abertura das fronteiras. Atente-se na entrevista seguinte:

No tempo do contrabando, vinha muita gente comprar aqui na nossa loja. Tinham de passar a pé pelo rio (refere-se ao Rio Trancoso). Levavam um pouco de tudo. Já foi nos 70/80 que começaram a ir as bananas, os figos, o bacalhau e o marisco. Nós comprávamos grandes quantidades e depois os portugueses mandavam vir os moços carregar e levavam para lá, mas isso já não era connosco. Sei que levavam para Cevide, onde tinham a carrinha. Aqui só passava alimentação. Os por-

tugueses vinham e claro, depois tinham de passar a mercadoria pelo rio. A nossa loja esteve sempre orientada para Portugal. Também cá vinha muita gente no tempo de verão, os hóspedes das termas do Peso, e esses levavam muita coisa, faziam mesmo muitas compras. Eu também ia lá buscar o café. Aqui na loja sempre aceitei escudos e francos, pois tinha um senhor de Melgaço que vinha cá e me fazia o câmbio.

Mas as bananas foi mesmo a grande quantidade. Nós comprávamos e guardávamos no nosso armazém. Depois os portugueses é que as buscar para carregar pelo regato. Eram muitos rapazes. De Cevide sei que eles as distribuía para as cidades como o Porto e outras. Quem vinha a Cevide não era o grande patrão, era uma filha e dois empregados de confiança, que organizavam tudo.

Cada caixa pesava por volta de 12 quilos. Dependia da força de cada um. Uns levavam duas, outros três, mas havia quem levasse quatro. Amarravam-nas com umas cordas, pois quantas mais levassem mais ganhavam, pois eram pagos por caixa transportada. Começavam ao escurecer e andavam toda a noite a carregar. Os rapazes andavam todos contentes pois ganhavam algum bom dinheiro. No tempo da fronteira fechada, isto aqui era muito movimentado. Só fechava a loja no dia 25 de Dezembro e no dia 1 de Janeiro. Para passar o regato o mais normal era porem uma árvore deitada e passarem por cima dela. Agora isto morreu.

Os dois povos sempre se relacionaram. A fronteira, nada impediu. Aqui não

há raças, não queremos saber se somos espanhóis ou portugueses. Claro que com a fronteira fechada sempre havia algum chato, mas nada nos impediu de nos sentir um só povo. Isabel Fernandez – Frieira . Galiza – 22/1/2014

Isabel Fernandez, relata-nos já um contrabando bem mais recente. Espanhola, moradora na Frieira, Galiza, onde ainda mantém a sua loja aberta, mas com uma frequência muito limitada, quando a compara com o negócio do tempo em que a fronteira estava fechada. Realça as boas relações entre os dois povos, que considera que sempre comunicaram como de uma só comunidade se tratasse.

É ainda significativo o seu conhecimento das rotas até às grandes cidades, nomeando a cidade do Porto, sabendo que era em camiões carregados em Cevide, que geograficamente se situa frente a Frieira, Espanha, do outro lado do rio Trancoso, precisamente onde se situa a sua loja.

A corroborar a sua afirmação, Anselmo, foi um dos que muita carga fez entre a loja da D. Isabel e os camiões em Cevide:

Eu trabalhei com as bananas, mas para o Mário Corga. Esse era um grande contrabandista, mas também um grande Senhor. Nos tratava muito bem e era muito justo a pagar e sempre nos tratou de uma forma muito humana. Era um verdadeiro Senhor. Seríamos uns 30 homens a carregar. A minha mãe com pena, lá ia com um caneco de limonada e ali se sentava a dar um copo de limonada a cada um que passava. Eu carregava no início da noite 6 caixas amarradas com uma corda, dava uns 75 quilos, estava com muita força, depois só trazia 50 quilos, ou seja, 4 caixas. Quantas mais caixas, mais recebia.

Os guardas aí já eram mais livres. Pagavam-lhe um tanto por caixa. Então eles vinham no fim contar todas as que estavam nos camiões, se ainda houvesse que carregar, também ajudavam, pois, mais caixas no camião, mais ganhos. No fim levavam o saco do dinheiro, mais uma caixa de bananas ou bacalhau. Antero Pires – Cevide – 23/1/2014

Com o testemunho de Antero, ficamos a saber que quem possuía os camiões eram contrabandistas de elevado poder financeiro, que contratavam rapazes novos para fazer o serviço duro de passar a fronteira com a mercadoria às costas. Neste caso, Antero, considera o seu patrão um homem justo, pois lhes pagaria um valor correto pelo serviço que praticavam. Constata-se igualmente que a guarda fiscal estava inserida nesta rede de contrabando.

Porém, quando os camiões se afastam das zonas de fronteira torna-se difícil controlar as sucessivas brigadas que se encontra ao longo da estrada.

Atente-se na seguinte entrevista:

Eu também ia trabalhar para os contrabandistas espanhóis, que esses pagavam bem melhor, apesar de o caminho ser mais longo e sempre a subir. Trouxe para cá muita carne e azeite, sempre tudo ali pelo Trancoso.

O último contrabando que me recordo, assim forte, foi o das bananas. Eram toneladas por dia. Também veio muito gado, mas aí na minha opinião, ficamos a perder, pois vieram muitas vacas velhas e foram vitelos novos para lá.

As bananas eram grandes e boas. Nós carregávamos para um Senhor de Penso que depois fazia a distribuição para Braga, Porto e outras cidades. Cada viagem correspondia a

uma carrinha de 3.500 quilos, o que dá muito perto de 300 caixas. Mas iam sempre várias carrinhas por noite. Era muita gente para carregar, o que dava dinheiro, aos contrabandistas, mas também aos cafés e ao comércio local, pois logo se gastava o que se ganhava, porque nós sabíamos que íamos ganhar mais.

Com a guarda só tivemos problemas na altura do Tenente Zeca Diabo. De resto havia que por os homens a descansar, não sei se me compreende. As apreensões só se verificam de Ponte da Barca para baixo, de resto estava tudo controlado. Porque está a ver, eram muitas carrinhas que saíam daqui todas as noites e as pessoas começaram a falar e as autoridades a desconfiar, claro começaram a mandar patrulhas para as estradas.

Apesar de ir um carro à frente a abrir caminho, os guardas não saíam ao carro, porque repare, nas subidas as carrinhas tinham de engrenar terceira, quando não segunda, o que fazia imenso barulho e ao longe eles notavam logo. Assim nas subidas apanhavam-nos logo.

Também ouvi falar ao meu pai que o café que até fazia parar o comboio espanhol para carregar. Penso que até o chefe da estação e o maquinista do comboio deviam estar metidos; mas disso só ouvi contar, mas sei que foi verdade, embora não seja do meu tempo. Não sei quantos sacos poderia levar cada batela, mas olhe que para carregar um vagon de um comboio, havia que trabalhar muitas horas da noite, imagino eu, pois que como não é do meu tempo nunca vi. Eu só usava as batelas para ir aos

bailes a Espanha. Era normal ir a Notária, a Espanha ao cinema, custava 5 pesetas. A verdade é que nos tempos livres passávamos mais tempo em Espanha do que do lado de cá. Ainda hoje tenho lá bons amigos.

A verdade é que no meu tempo a guarda já era conivente e por isso era tudo mais fácil. Por vezes faziam apreensões fictícias, eu próprio cheguei a ir à Alfandega levar 20 quilos de café, para depois passar toneladas para Notária. Era assim, agora é tudo livre, mas também não se ganha dinheiro.

José Abreu – Paços – 2014

Através de mais esta história de vida se pode confirmar a distribuição dos patrimónios alimentares desde a fronteira até às grandes cidades. Clarifica-se, também, a colaboração dos guardas fronteiriços e dos problemas que começavam a surgir quando os camiões se afastavam geograficamente das zonas de fronteira para se dirigir nomeadamente à cidade do Porto, apesar de levarem sempre batedores a verificarem se a estrada estava livre. Porém, as autoridades longe da fronteira já não tinham a mesma conivência com estas redes. Contudo, quando se entrou em contacto com um patrão espanhol com uma grande rede montada em Portugal, logo se percebeu que não seria bem assim:

Aqui o contrabando passava tudo pelo Trancoso. O café foi a primeira mercadoria mais importante. Nós depois vendíamos tudo para Ourense. Eu trabalhava muito com o Mareco de Portugal. Tinha todas as noites muitos homens aqui a carregar para os camiões. Numa só noite carregava uns 20 a 30 mil quilos de café. Daqui para lá cheguei a mandar amêndoa e muita pescada. Nem imagina

os camiões de pescada que eu mandei. Cada camião de 20.000 quilos dela e não ia só um por noite. Era os do Eixo que me compravam.

Aqui só se vivia do contrabando. E os guardas também viviam do mesmo, recolhiam a nota e marchavam, tanto os portugueses como os espanhóis. Aqui não se vivia de outra coisa, era a única indústria que existia. Aqui costumava-se dizer que “todos os porcos gostavam de farinha”.

Agora já morreram quase todos, do lado de cá estou eu e um moço que mora ali adiante. Dos portugueses acho que morreram todos. Espere, acho que ainda é vivo o João da Esquina, mas que foi morar para o Porto. Henrique Piña – Notária – Galiza – 18/2/2014

O Sr. Henrique sempre viveu em Notária, Espanha, geograficamente situa-se, também, na margem do rio Trancoso, bem ao lado do Posto de Fronteira de S. Gregório, este, do lado Portugal.

Como se pode verificar as grandes redes sabiam como ultrapassar mesmo longe das fronteiras. Pelas quantidades que são referidas pode-se concluir que tudo era vendido nas grandes cidades, com larga predominância na cidade do Porto.

Quem finalmente nos esclarece sobre esta questão, sem deixar qualquer dúvida como era possível fazer seguir os camiões até ao seu destino é a descrição seguinte:

(...) Também cheguei a andar com o meu carro a abrir caminho aos camiões que iam carregados. Tentava-se ir pelas estradas da serra, mas uma vez mandaram-me parar; viram-me os documentos, abriram-me a mala, o capot do carro, já estava a ferver:

- Querem que eu vire o carro?

Lá me mandaram embora, mal cheguei á frente dei a volta e voltei no sentido contrário, tinha de avisar os camiões. Mandaram-me parar outra vez:

- Então o Senhor volta para trás?

- Ora essa, eu vou para onde quero, ou é proibido?

Lá me deixaram ir. Toca de abrir a toda a velocidade para avisar os rapazes que vinham nos camiões. Todos se esconderam como podiam para os montes. Um, coitado, entrou lá num sítio tão apertado que nem podia abrir as portas. Era vê-los a fugir que nem ratos, coitadinhos. Mas o jeep que viera atrás de mim ainda apanhou alguns, mas foi fácil, umas notitas e tudo se resolveu, tinha de ser. José Avelino Castro – Alvaredo – 10/12/2013

A história de vida do Sr. José Avelino está recheada de memórias do contrabando. Impossível aqui transcrevê-las todas, fica, no entanto, a nota, embora hoje já falecido, deixou o seu testemunho de vida gravado em vídeo e representa na atualidade um instrumento fundamental para a recuperação de rotas do contrabando, muito em particular da rota do café, pelo rio Minho. Foi, ainda, fundamental na ajuda que prestou às mulheres contrabandistas que arriscavam a vender os produtos alimentares. Deslocavam-se a Espanha para os comprar e depois vendiam porta a porta em várias áreas de Melgaço.

Comecei com 29 anos, logo que me casei. Ia eu e mais umas colegas a Espanha, trazíamos umas coisitas que depois andávamos a vender pelas portas. Era muito longe. Era mesmo um contrabando de subsistência. Quando acabava aquela carga lá íamos buscar

mais. Outro trabalho não havia, aqui não havia fábricas nem mais nada, além da lavoura que se fazia para o gasto da casa. Trazia então chocolates, bacalhau, arroz, umas bolachas de baunilha. E era muito fácil vender cá, porque nem toda a gente lá ia, pois que julga, isto era trabalho para pessoas que não tinham medo à vida, aí que levávamos cada corrida dos guardas!

Lá em cima em Alcobaça, já se via bem ao longe e logo os víamos, havia que esconder no meio dos tojos e das giestas e fugir por carreiros. Por vezes fazíamos mais quilómetros só para fugir deles, não era nada fácil a vida. Nós não lhe pagávamos, porque o nosso ganho não dava para repartir com eles., como faziam os grandes patrões, para isso o nosso contrabando não dava não. Mas devo dizer que mesmo nos guardas havia pessoas compreensivas e boas. Por vezes alguns mandavam a gente não andar na estrada, para não os comprometer.

Assim este contrabando foi dando para sustentar a casa e criar os filhos. E lá andei nisto uns bons anos. Emília Domingues – Couso – 7/1/2014

Emília Domingues representa a emergência da mulher no contrabando. Alheias às grandes redes, iam por conta própria e vendiam a quem lhes encomendava, pois como ela própria afirma, ir a Espanha era na altura para quem tinha coragem. No período de verão, as encomendas aumentavam, fruto dos hóspedes que se alojavam nas termas de Melgaço e ansiavam por chocolate espanhol ou pelas bolachas baunilha, inexistentes em Portugal nessa época. Era pelas lavadeiras de roupa dos

hotéis que estas mulheres faziam chegar estes produtos tão ansiados a quem vinha das grandes cidades.

Era lavadeira, lavava a roupa dos hóspedes dos hotéis. Onde eu levava o contrabando no meio da roupa lavada dos hóspedes. Eu lavava no Rio Minho, comprava a mercadoria às contrabandistas e vendia um pouco mais caro aos hóspedes, a diferença era o meu ganho. A minha mãe ia à raia, levava ovos, café. O meu pai fora para Buenos Aires e deixou-a. Também ajudei a cordear café, aqui ni Rio Minho, para Espanha. Foi assim que ajudei a minha mãe a ir sustentando a casa.

Graças a Deus tive sempre sorte, quer no trabalho de lavadeira quer nos negócios do contrabando. Naquele tempo bem se governava a vida. Era uma alegria. Maria Martins – Peso – 14/11/2013

Através da história de vida de Maria, contata-se o engenho e a arte das mulheres em fazerem chegar os produtos do contrabando aos seus clientes. Todas ficavam a lucrar e encaravam a vida com maior alegria.

Chegados às grandes cidades, nomeadamente no caso do Porto, conseguiu-se uma entrevista que nos explicou o difícil circuito nesta cidade. Áurea, foi morar para a então vila de Valongo, a cerca de 15 Km da grande cidade, com os seus padrinhos, em casa alugada, por cima de o que na década de 50 do século XX se designava de “loja”.

Foi aí que conheceu a D. Maria, dona da “loja”, mulher de grande despacho e empreendedora. Para ali se tinha mudado, após o falecimento do marido,

tendo ficado a cuidar de três filhos. Abandonou a sua mercearia da Foz do Douro, na rua Padre Luís Cabral, repleta de bons clientes e foi morar para Valongo, terra de mineiros e de pão.

A necessidade de criar os seus três filhos, obrigou-a a procurar um lugar mais discreto para receber as mercadorias que lhe chegavam dos contrabandistas da fronteira. E recebia de tudo. Bacalhau, bom óleo, passas, arroz, farinha branca. Daqui enviava aos clientes da Foz do Douro, que, entretanto, tinham deixado as encomendas na mercearia da Foz que ficara ao cuidado do seu irmão. Por outro lado, Valongo começava a crescer industrialmente, pelo que aí criou outro ciclo de clientes, nomeadamente padeiros, ansiosos por aceder à farinha branca para cozer o pão de boa qualidade e que grande procura tinha.

Ahh, como ainda me lembro de ir buscar a regueifa bem quentinha!!!! Entregavam pela janela e depois era sempre a correr pela rua acima. Áurea Meireles – Valongo - 22/11/2014

Finalmente consegue-se perceber que as pequenas mercearias eram as grandes distribuidoras dos patrimónios alimentares nas grandes cidades. Porém, como D. Maria faria entrar as mercadorias na cidade a partir de Valongo, continua a ser uma incógnita. Sabe-se que ela poderia usar o comboio, ou uma camionete de carreira. Os meios de transporte chegavam ao centro da cidade do Porto. Mas, no entanto, deve-se lembrar que nestes tempos a cidade tinha postos próprios de cobrança de impostos nas principais entradas da cidade. Daí que se nos afigura que alguma artimanha existiria que, com a sua morte, não mais foi

possível desvendar.

Através de diversas entrevistas e conversas que se proporcionaram pelo trabalho de campo que se desenvolveu no concelho de Melgaço, sabe-se que um supermercado, na esquina da rua Sá da Bandeira, no Porto, há muito encerrado, era propriedade de um dos grandes patrões do contrabando, que assim constituiu, ele mesmo, a sua rede de distribuição na cidade.

Na realidade esta rede de patrimónios alimentares contribui, para que as populações da raia tivessem acesso a um rendimento suplementar, sendo que em simultâneo, foi a única forma de as populações das cidades, com poder de compra, acessem aos produtos, sendo que se viveu épocas de grandes carências, em que as importações, fruto da ditadura instalada, estavam muito limitadas.

5. Conclusão

Com este artigo pede-se concluir que as memórias do contrabando ainda estão bem vivas na comunidade de Melgaço. Foi possível, através de entrevistas a informantes privilegiados, pois praticaram o ato, recuperar não só os patrimónios alimentares que foram contrabandeados, mas, ainda, as suas diferentes rotas. As que se verificavam perto da fronteira, ou seja, o simples passar a linha da raia, ludibriando as autoridades. Ficou-se, igualmente, a perceber que para chegar à cidade do Porto era necessário utilizar estradas alternativas, sendo uma das principais o eixo Arcos de Valdevez/ Ponte da Barca e somente depois abordar o Porto, via Valongo e Rio Tinto.

Foi, essencial registar-se a cronologia e a direção que os patrimónios alimentares tomaram ao longo do arco temporal estabelecido para a investigação. Constatou-se que desde o tempo da Guerra Civil em Espanha e durante a Segunda Grande Guerra foi Portugal que serviu o seu vizinho Ibé-

rico da larga maioria destes patrimónios. Porém, logo que este país recuperou economicamente a situação inverteu-se. A demonstrar esta constatação, construiu-se uma tabela com a cronologia, os patrimónios alimentares e respetivas direções tomadas em cada década.

Obteve-se ainda conclusões bem definidas sobre diversas matérias, tal como, a excelente colaboração entre os dois povos raianos, as formas de alcançar a convivência da guarda e ainda foram explicitadas algumas artimanhas usadas pelos contrabandistas.

Por último, ficou a perceber-se que após a chegada dos patrimónios alimentares à cidade do Porto, como era astuciosamente feita a distribuição. Ou seja, pode-se constatar, que o pequeno comércio da periferia da cidade era o recetador, distribuindo depois diretamente em casa dos clientes na cidade, fugindo, desta forma ao controlo policial. Verificou-se, ainda, que nas últimas décadas do contrabando, já existiu na cidade do Porto um supermercado em que o dono era o próprio contrabandista de fronteira.

Atingiu-se, através da metodologia proposta, os objetivos da investigação. Verificar quais os Patrimónios Alimentares estabelecendo uma linha cronológica e finalmente traçar as suas Rotas, no caso concreto, dos dois núcleos em estudo e a circulação entre eles.

Referências

- Aguiar, L. (2015). *Routes de la contrebande dans les régions frontalières Galice-Portugal (Melgaço): la muséalisation de la mémoire et des traditions* - Thèse Doctorale. Girona: Universitat de Girona.
- Amarante, M. (2007). *Fronteira e Identidade - Construção e Representação Identitárias na Raia Luso-Espanhola*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- Baptista, D. C. (2004). *Caminhos do Contrabando*. Guarda: Centro de Estudos Ibéricos.
- Barañano, A., García, J. L., Cátedra, M., & Devillard, M. J. (2007). *Diccionario de Relaciones interculturales diversidad Y Globalización*. Madrid: Editorial Complutense, S.A.
- Bataillou, C. (2000). *Notions et Pratiques Transfrontalières et Interregionales des Collectivités Publiques Infra-Etatiques Françaises au sein de l'Union Européenne. L'exemple de Euroregion Catalogne- Languedoc - Roussolini- Midi- Pyrenees*. Perpignan - Thèse de Doctorat : Université de Perpignan.
- Bataillou, C. (2009). Les Territoires Transfrontaliers: Des Espaces Pertinents D'observation Des Mobilités Touristiques cit in *O Futuro do Turismo - Território, Património, Planeamento*, pp 97-112. Vila Nova de Gaia: Estratégias Criativas.
- Cabanas, A. (2006). *Carregos, Contrabando na Raia Central*. Lisboa: Artemágica.
- Cabanas, A. (2007). De Cá para Lá e de Lá para Cá cit in *Jornadas do Contrabando*, Actas. Sabugal: Sabugal +,EM.
- Caldas, J. C. (1996). Alto Minho: dos caseiros sem terra à terra sem caseiros cit in *O Voo do Arado*, pp 281-299. Lisboa: Museu Nacional de Etnografia.
- Campos, J. M. (2007). O contrabando à lareira cit in *Jornadas do Contrabando* - Actas. Sabugal: Câmara Municipal do sabugal.
- Castro, A. (1990). Contrabando in *Dicionário Enciclopédico da História de Portugal* - Publ. Alfa, 1990, I Vol. p155-156. Lisboa: Alfa.
- Cunha, L. M. (2003). *Entre o Espaço e representação - Comunidade e Memória Social* - Dissertação de Doutoramento. Braga: Universidade do Minho.
- Cunha, L. (2006). Dinâmicas e processos de transformação económica: Do contrabando à indústria de torrefacção de café em Campo Maior. *Etnográfica*, 10(2), 251-262..
- Domingues, Á. (2001). Paisagens Revisitadas cit in *Finisterra XXXVI Revista Portuguesa de Geografia*, 72 pp 55-66. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos - Faculdade de Letras de Lisboa.
- Domingues, Á. (2008). Melgaço - Paisagens Vividas cit in *Boletim Cultural de Melgaço* cord Esteves A. 2008 pp 41-51. Melgaço: Camara Municipal de Melgaço.
- Garcia, E. M. (2001). *Contrabando en la Frontera de Portugal: origenes, estructuras, conflicto e cambio social*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.

- Gonçalves, A. (2008). Memórias do Contrabando no Concelho de Melgaço cit in *Boletim Cultural de Melgaço*, coord Esteves A., pp 33-39. Melgaço: Camara Municipal de Melgaço.
- Gonçalves, D. (Realizador). (2009). *Mulheres Da Raia* [Filme].
- Hinfray, N. (2010). *Les espaces tranfrontaliers, nouveaux territoires de projet, nouveaux pôles de développement au sein d'une Europe polycentrique?* Tours: Thèse Doctoral Université François-Rabelais de Tours - Spécialité: Aménagement de l'espace - Urbanisme
- Ramos, L. O., Guichard, F., Silva, F. R., Pereira, M. M., & Piwnik, M.-H. (2001). *O Contrabando e outras histórias*. Porto: CENPA/FLUP.
- Rio, J. V. (2009). Frontera en la piel cit in *Portugal e Espanha - entre discursos de centro e práticas de fronteira*, pp 237-255. Lisboa: Colibri.
- Rodrigues, A. (2009). Contrabando pela Raia Seca do Laboreiro cit in *Boletim Cultural de Melgaço*, coord. Esteves, A., pp 225-236. Melgaço: Camara Municipal de Melgaço.