

El contrabando de postguerra en la comarca de Olivenza

EUSEBIO MEDINA GARCÍA

Antropólogo Social

El mundo del contrabando de postguerra en la frontera hispano-portuguesa representado de manera excelente por la figura del mochilero, personaje de extracción humilde, que con la mochila a cuestas se veía impelido a cruzar la frontera una y otra vez, en busca del preciado café o de otras mercancías de contrabando. Esta actividad ilícita constituía en muchos casos la principal fuente de ingresos de la familia, un endeble y arriesgado escudo que le separaba del hambre. Otro de los elementos más simbólicos e interesantes de contrabando de postguerra eran las “cudrillas” de contrabandistas, grupos de mochileros organizados, en los que se compartían las aventuras y desventuras de cada viaje en busca de las “cargas”. Estas cuadrillas, generadas de manera espontánea, constituían una estructura organizativa mínima, dotada de una gran flexibilidad y eficacia. Ambas figuras nos presentan en primer plano la dimensión social del contrabando, un boceto de intrincado cúmulo de relaciones humanas que se tejían a su alrededor. Una cuadrilla de mochileros, silenciosa, caminando en hilera a través de una oscura noche de tormenta o distanciados bajo la luna llena, configura una imagen y genuina del contrabando de postguerra. Lo que sigue a continuación, sin agotar la enorme riqueza del fenómeno que estudiamos, constituye una parte importante de su esencia.

“Cuantas cosas han pasado en poco tiempo
y cuantas vueltas dieron a esta tierra”

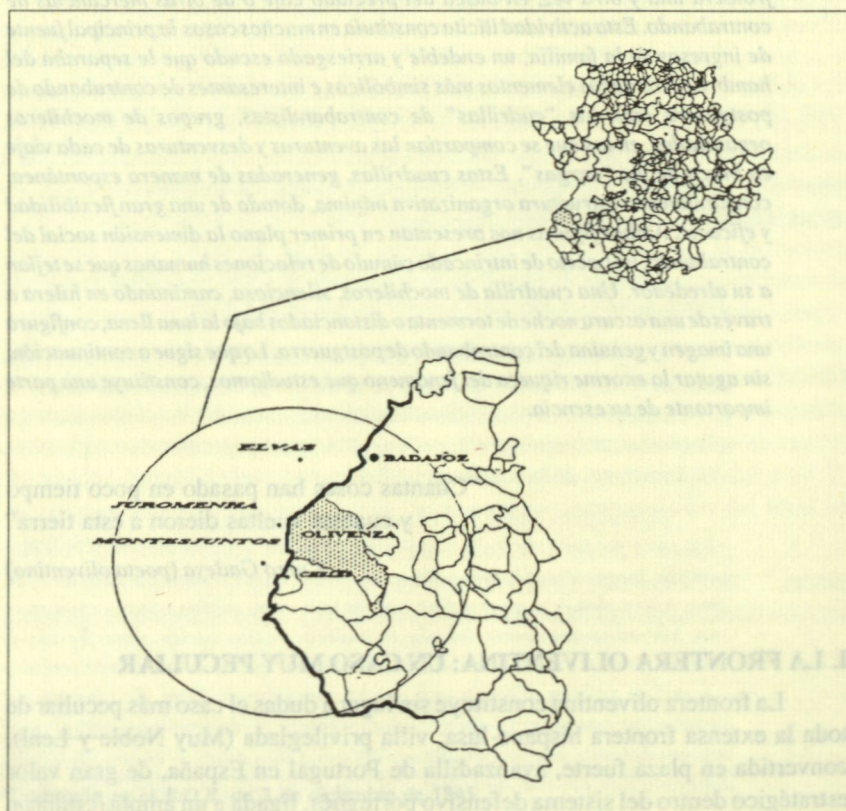
Curro Gadeya (poeta oliventino)

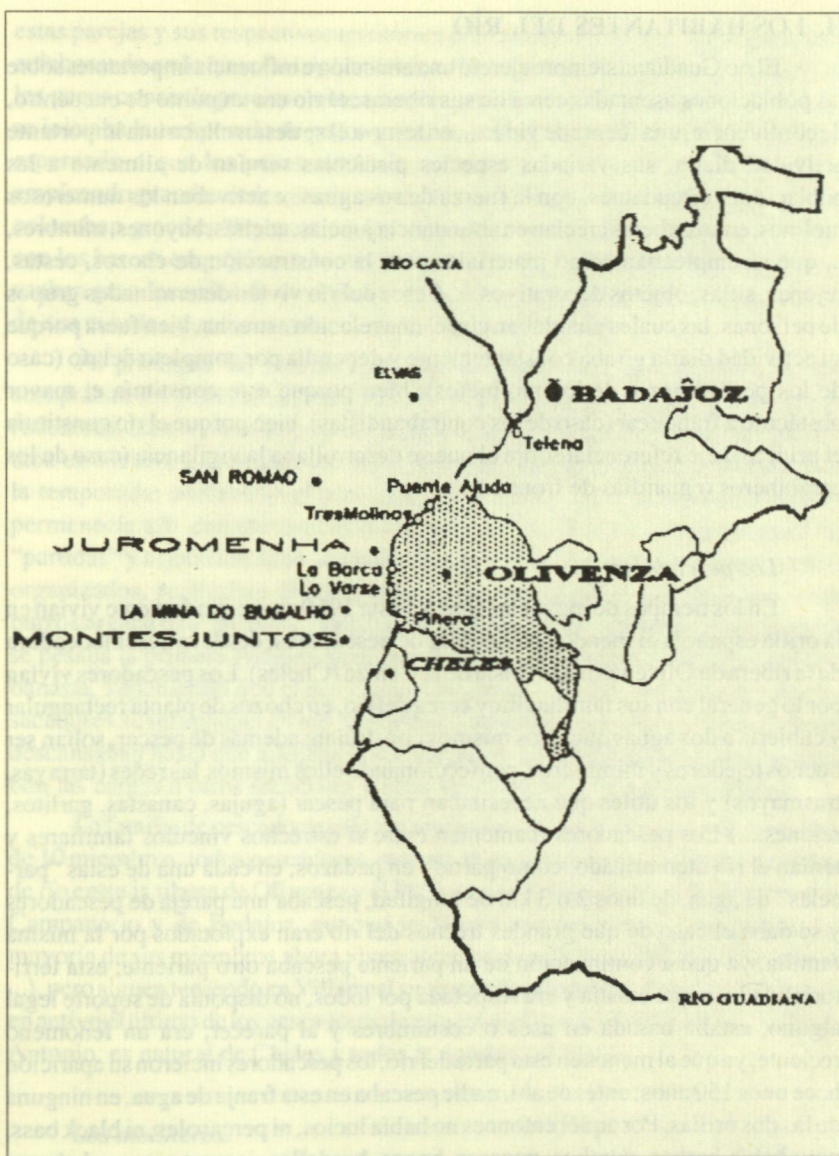
I. LA FRONTERA OLIVENTINA: UN CASO MUY PECULIAR

La frontera oliventina constituye sin lugar a dudas el caso más peculiar de toda la extensa frontera hispano-lusa; villa privilegiada (Muy Noble y Leal), convertida en plaza fuerte, avanzadilla de Portugal en España, de gran valor estratégico dentro del sistema defensivo portugués, ligada a un amplio cinturón

de fortificaciones, pero a la vez asentada en un terreno llano, fácilmente accesible y expugnable, sufrió los ataques de los sucesivos ejércitos que operaron en su territorio, hasta su incorporación a España como compensación de guerra (Guerra de las Naranjas), tras la firma del Tratado de Badajoz en 1801. Tras la anexión de Olivenza al reino de España, la antigua frontera retrocedió hasta el río Guadiana, fijándose en sus límites actuales; aunque aún persiste un contencioso internacional sobre la cuestión de Olivenza planteado por Portugal, quien a la vez que reivindica su pertenencia al reino de Portugal, no reconoce los actuales límites fronterizos entre ambos Estados, en el tramo que corresponde a este término municipal.

MAPA DE LOCALIZACIÓN DE LA COMARCA DE OLIVENZA Y SU ÁREA DE INFLUENCIA





MAPA DE DETALLE DE LA COMARCA DE OLIVENZA

II. LOS HABITANTES DEL RÍO

El río Guadiana siempre ejerció una atracción e influencia importantes sobre las poblaciones asentadas cerca de sus riberas; el río era un punto de encuentro, de confluencia, una fuente de vida, ..., en torno a él se desarrollaba una importante actividad diaria, sus variadas especies piscícolas servían de alimento a las poblaciones circundantes, con la fuerza de sus aguas se activaban los numerosos molinos, en sus riberas crecían en abundancia juncias, adelfas, bayones, mimbrés, ... que se empleaban como materiales para la construcción de chozos, cestas, rejones, sillas, objetos decorativos, ... Cerca del río vivían determinados grupos de personas, las cuales guardaban con él una relación estrecha, bien fuera porque su actividad diaria giraba constantemente y dependía por completo del río (caso de los pescadores y de los molineros), bien porque éste constituía el mayor obstáculo a franquear (caso de los contrabandistas), bien porque el río constituía el principal eje referencial sobre el que se desarrollaba la vigilancia (caso de los carabineros o guardias de frontera).

Los pescadores:

En los tiempos de mayor apogeo y hasta 1960 aproximadamente vivían en la orilla española al menos 7 u 8 parejas de pescadores, desde la desembocadura de la ribera de Olivenza hasta la isla de la Ceniza (Cheles). Los pescadores vivían por lo general con sus familias muy cerca del río, en chozos de planta rectangular y cubierta a dos aguas que ellos mismos construían; además de pescar, solían ser buenos tejedores y mimbreros, confeccionando ellos mismos las redes (tarrayas, trasmayos) y los útiles que necesitaban para pescar (aguja, canastas, garlitos, rejones,...) Los pescadores mantenían entre sí estrechos vínculos familiares y tenían el río atemorizado, como partido en pedazos; en cada una de estas "parcelas" de agua, de unos 2 o 3 km de longitud, pescaba una pareja de pescadores y se daba el caso de que grandes trechos del río eran explotados por la misma familia, ya que a continuación de un pariente pescaba otro pariente; esta territorialidad aunque existía y era respetada por todos, no disponía de soporte legal alguno, estaba basada en usos o costumbres y al parecer, era un fenómeno reciente, ya que al menos en esta parte del río, los pescadores hicieron su aparición hace unos 150 años; antes de ahí, nadie pescaba en esta franja de agua, en ninguna de las dos orillas. Por aquél entonces no había lucios, ni percasoles, ni black bass, pero había barbos, combos, peceros, bogas, bordallos, jaramugos,...; el río era transparente y mantenía siempre un cauce incluso en verano; en invierno, cuando llovía bajaban grandes crecidas de agua. Coincidiendo con el alza de la veda se realizaban de vez en cuando "pescas colectivas", juntándose varias de

estas parejas y sus respectivos territorios para realizar una gran batida de pesca, colaborando en lo que ellos denominaban "la muerte de los peces". La muerte de los peces consistía precisamente en estas grandes batidas colectivas, con la que se iniciaba la temporada de pesca y que se prolongaban durante todo el verano; esperando a que los peces subieran a comer y cortando el río en un punto, empleando grandes redes, incluso metálicas, bien sujetas al fondo del cauce, se colocaban grandes "rejones" en los boquetes abiertos en la red, y ayudándose con los barcos empujaban a los peces, poco a poco, hacía su captura, también se usaban grandes redes de arrastre, contratando a varios hombres para que tiraran de sus cuerdas y arrinconaran a los peces contra la orilla.

Al principio del verano aparecían los "sacaores" (sacadores), los que compraban los peces a los pescadores y los revendían por los pueblos de los alrededores. La mayoría de esos sacaores venían a Salvaleón; primero se presentaba un hombre a contratar la compra de los peces que se pescaran durante toda la temporada; adelantaba al pescador algún dinero como señal del acuerdo y permanecía allí durante toda la temporada de pesca (verano) preparando las "partidas" y organizando en origen la distribución. Los "sacaores" estaban bien organizados, realizaban el transporte en burros cargados con banastas; cada burro cargaba dos "partidas", cada partida pesaba 32 kg. aproximadamente (sólo se pesaba la primera banasta, para pesar el resto se llenaba de peces esa misma banasta, suponiendo que el peso sería el mismo). Cuando apretaba la calor los sacadores se refugiaban en los "sestaeros", lugares con sombra y frescos donde descansaban hasta que aflojaba el sol; llegados a determinados puntos entregaban las cargas a otros sacadores y ellos se volvían a por nuevas partidas.

La familia de pescadores más numerosas residía en Villarreal, y se componía de 10 miembros, todos pescadores, quienes llegaron a ocupar alrededor de 20 km de río entre la ribera de Olivenza y el Piñero; esta familia desciende al parecer de Campanario y de Badajoz, aunque ya tienen muchas raíces portuguesas. La mayoría de sus miembros ahora viven alejados de esta tierra (Bilbao, Barcelona, ...), pero siguen teniendo en Villarreal su centro de referencia. Todavía permanece en activo el último de los pescadores de esta parte (España) del Guadiana; se llama Antonio, es natural de Cheles y todos le apodan "el Pijín".

Los molineros:

Nadie parece ponerse de acuerdo sobre el fin de la "molienda"; para otros el último molinero de la zona de Tres Molinos era un portugués y le llamaban "Calabucera"; para otros el último molino que molió fue el de la Tiza, en la zona de Cheles y al molinero, también portugués, le llamaban "el Tío Pineca", otros aún

opinan que el último en dejar de moler fue el molino de los Moccissos, enfrente de Piñero; ... La dificultad extrema en determinar la finalización exacta de la actividad de los molinos, estriba en un fenómeno singular y a la vez muy extendido: un conocimiento exhaustivo del propio territorio; muy concreto y bien delimitado, frente al desconocimiento extraordinario acusado, del territorio que se encuentra fuera de esos de una localidad a la que nunca han visitado, y los jóvenes no parecen tener demasiado interés en romper esta tendencia al localismo. Los molinos, al estar distribuidos a lo largo del río, sobrepasan ampliamente esos límites territoriales, que forman parte de la propia concepción del territorio que tienen los habitantes; para ellos, el último molino que cerró fue el molino que ellos conocen. En lo que sí parece existir un consenso, es en que los molinos de la orilla española cesaron en su actividad mucho antes que los molinos portugueses; nadie recuerda algún molino español funcionando después de la guerra; sin embargo, muchos molinos portugueses continuaron desarrollando su actividad hasta finales de los 50 y principios de los años 60. Los molineros vivían con una cierta independencia, cuando el molino era suyo nadie les mandaba, otras veces los tenían en concesión con el propietario de acuerdo con unas condiciones previamente pactadas; los molineros vivían con sus familias al pie de los molinos, cerca solían tener una pequeña huerta en la que sembraban para el autoconsumo, molían trigo para hacer pan y otros cereales para hacer pienso.

Desde la desembocadura del río Caya en el Guadiana hasta el arroyo de Cuncos había los siguientes molinos:

En la orilla de España:

* Molino de Malpica: situada un poco más arriba de la desembocadura de la ribera de Olivenza.

* Tres molinos: en el paraje conocido por este mismo nombre.

* Molino de Calero: situado en la finca el Rincón, cerca de la desembocadura de la ribera de Táliga.

* Molino de Verjana: próximo al cortijo de la Balsa e Isla española.

* Molino de Botas: en Dominios de los Condes, cerca de Cheles.

* Molino de Manzanéz: en el Cerro del Colmenar.

* Molino de Escobedo: cerca de la desembocadura del arroyo Friegamuñoz.

* Molino de Porras: en la Arenosa; cerca del arroyo del Toril.

En la orilla de Portugal:

- * Moinho Alagaba: frente a Valhondo.
- * Moinho de Cascalheria: enfrente de la Pesquera.
- * Moinho (nombre desconocido): enfrente de la Barraquera.
- * Moinho (nombre desconocido): junto al anterior.
- * Moinho da Venda: enfrente de Malpica.
- * Moinho (nombre desconocido): enfrente de la desembocadura de la ribera de Olivenza.
- * Moinho (nombre desconocido): cerca de Puente Ajuda.
- * Moinho (nombre desconocido): en el paraje de Tres Molinos.
- * Moinho (nombre desconocido): en el paraje de Tres Molinos.
- * Moinho (nombre desconocido): frente al cortijo de la Peña del Gato.
- * Moinho (nombre desconocido): cerca del anterior.
- * Moinho de Palmeira: enfrente del Freixial.
- * Moinho de Rodete: situado cerca del anterior.
- * Moinho da Abudoba: enfrente del cortijo de Valongo; también conocido como de los Romanitos.
- * Moinho dos Moccissos: enfrente de Piñero.
- * Moinho dos Clérigos: enfrente de la antigua caseta de carabineros de la Miera.
- * Moinho das Beatas: en el Porto dos Algraves, cerca del antiguo puesto fiscal de los guardinhas.
- * Moinho da Cinza: enfrente de la Isla de la Ceniza, cerca de Cheles.
- * Moinho de Fora: enfrente de Cheles.
- * Moinho da Volta: enfrente de la Dehesa de Miguel.
- * Moinho de Calvinosa: enfrente de las murallas del Castillo de Cuncos.

Las razones por las que los molinos dejaron de funcionar fueron varias; entre ellas quizás la más importante fuera, el abandono del campo en favor de los pueblos y ciudades, iniciado a finales de los años cincuenta y común a los dos países. La gente se fue habituando a vivir en los núcleos urbanos aunque tuvieran que trabajar en las fincas, ya no se quedaba casi nadie en los cortijos o en las quintas durante las semanas enteras, sino que se llevaba de casa la comida volvían

al anochecer. Los molinos, destinados en su última etapa a fabricar el pan de los braceros que trabajaban en las fincas, dejaron entonces de tener sentido. Hay quien piensa que la aparición de la televisión jugó un importante papel en este proceso de concentración urbana, al no disponerse por aquél entonces de medios adecuados, para que la televisión llegara a las quintas y cortijos de una manera generalizada. Por otra parte los molinos ya habían dejado de cumplir otra de sus importantes funciones, la de servir de apoyo al mantenimiento de las ganaderías y fabricándoles allí mismo el pienso que necesitaban para comer, hasta que creciera la yerba de la sementera. En su última etapa y después de cesar su actividad tradicional, los molinos se convirtieron en importantes puntos de referencia en el mundo del contrabando; sirviendo algunos de ellos (Tres molinos, la Cascalheira,...) como depósitos o almacenes de las mercancías, especialmente de grandes cantidades de tabaco americano.

Los carabineros y los tercios de frontera:

Los encargados de vigilar la frontera eran otros de los habitantes del río. En España esta función era desempeñada desde el siglo XIX por el Cuerpo de Carabineros, integrado en el ejército republicano y especializado en este tipo de tareas. En Portugal eran los guardias fiscales (guardinhas), muy similares a los carabineros, los encargados de vigilar la frontera. Ambos vivían en o alrededor de los puestos y casetas de vigilancia, repartidas a lo largo de la línea fronteriza y situadas en determinados puntos estratégicos. Estos puestos cumplían también la función de aduanas para el control de personas y mercancías; para pasar de uno a otro país había que contar horas del día. Las parejas de carabineros salían de los puestos de encuentro de otras parejas y reforzaban el servicio durante la noche. En las casetas vivían los cabos o sargentos que ejercían de comandantes del puesto, mientras los carabineros y sus familias vivían en chozos rústicos, diseminados alrededor del puesto. Posteriormente, a estos puestos de vanguardia se destinaba sólo a guardias solteros, y más tarde aún, los puestos se abandonaron, trasladándose sus efectivos a cuarteles de las poblaciones cercanas a la frontera: Olivenza, Cheles, ... Después de la guerra y en parte como represalia por no haber secundado inmediatamente el alzamiento, el cuerpo de carabineros dejó de existir como tal, fusionándose con la guardia civil, dentro de la que se creó un cuerpo especializado en la vigilancia de la frontera: los Tercios de Frontera.

Los contrabandistas:

La figura del contrabandista vadeando el río, o atravesándole a nado, en barco, siempre con la mochila a cuestas, en invierno o en verano, de día y sobre

todo de noche era otras de las estampas de época. Los más viejos recuerdan desde siempre la existencia de contrabandistas; los cuales, aunque no solían vivir cerca del río lo frecuentaban casi a diario, ya que era paso obligado y frontera; y mantenían estrechas relaciones con sus pobladores, especialmente con los barqueros: pescadores o molineros. La vida del contrabandista era penosa, llena de avatares y peligros; recorrían cargados y a pie grandes distancias, constantemente perseguidos por los carabineros y guardinhas, traicionados muchas veces por sus propios compañeros, siempre huyendo y desconfiando hasta su propia sombra. Los contrabandistas eran por lo general de procedencia humilde, naturales de las poblaciones limítrofes, quienes se habían visto obligados casi siempre por la necesidad, a escoger esta actividad para ganarse la vida; otros ejercían la profesión por legado paterno: eran hijos de contrabandistas, los cuales les habían iniciado en el oficio; los más alternaban la actividad del contrabando con otras ocupaciones y tareas, ejerciendo de jornaleros en determinadas épocas del año, sobre todo en verano, ya que había más trabajo en las faenas agrícolas y por otra parte, la frontera esta más vigilada.

Lo más curioso de esta actividad ilícita, perseguida por el Estado y castigada severamente por la justicia, era que no era vista como tal por quienes la ejercían, ni por la mayor parte de los habitantes de la comunidad; los contrabandistas siempre han pensado que se ganaban honradamente la vida. El contrabandista llegó a convertirse en un profesión reconocida y aceptada implícitamente por la gente; gracias a ello pervivió a lo largo del tiempo.

Sistema de relaciones sociales:

Los habitantes del río, a través de su actividad diaria conformaban un sistema de equilibrio activo, un conjunto de relaciones basado en complicidades, traiciones y alianzas tácitas sujetas a los avatares de los últimos acontecimientos; eran relaciones inevitables y necesarias, derivadas del trato diario y de la naturaleza de las actividades cotidianas que desarrollaban los diferentes personajes que pululaban en su entorno.

El pescador, debido en gran parte a que poseía para la pesca, pero que también podía ser reutilizado para atravesar el río sin mojarse, era el principal referente para el contrabandista, el aliado más querido o deseado; por eso mismo, el pescador constituía un importante punto de mira para los carabineros y guardinhas, quienes muchas veces molestaban a los barqueros, exigiéndoles una cierta complicidad o la prestación de determinados servicios, como era el paso del río para ir de compras a Portugal, a adquirir las mismas mercancías objeto del contrabando: pan, aceite, café, tabaco, ..., o para entrevistarse con los responsa-

bles del cuerpo de los guardinhas; a cambio de ello, los guardias permitían a los pescadores de abastecerse de las mercancías que necesitaran; eso sí, pagándolas previamente con su dinero. La situación del pescador en relación a la actividad del contrabando era por lo tanto muy difícil, ya que era para mantener contentos a unos tenía que disgustar a los otros y viceversa; a veces, el pescador optaba por aliarse con los contrabandistas, ayudándoles a pasar el río con su barco, amparándose en la noche, a cambio de lo cual el barquero recibía una determinada cantidad de dinero (entre 10 y 20 pesetas por carga mochilero), o bien se le pagaba en especie (generalmente entre 1 kg y 1/2 kg de café por mochilero).

Los mochileros también era aliados naturales del contrabandista; muchas veces, sobre todo en los primeros años de postguerra (1940-45), pasaban a los contrabandistas con sus propios barcos, y utilizaban a los molinos como importantes puntos de almacenamiento y suministro de las mercancías de contrabando: harina, sacos de pan, garbanzos, tabaco, esta función contaba al alguna manera, con el consentimiento tácito de los guardinhas, y al encontrarse la mayoría situados en la otra orilla (Portugal), constituían una sólida infraestructura de apoyo a la actividad contrabandística. Los molineros también mantenían estrechas relaciones con los pescadores; dándose algunos casos de casamientos transfronterizos; también hubo molinos portugueses bajo la potestad de pescadores españoles... en aquel tiempo de postguerra, los molinos portugueses eran un importante punto de encuentro entre los habitantes de las localidades y núcleos de población limítrofes, lugar donde además de moler, se concentraban y expandían las noticias de mayor interés.

Existía una estrecha, obligada y cordial relación entre ambos cuerpos de vigilancia (guardias y guardinhas), situados generalmente enfrente, a ambos lados de la frontera; las reuniones informativas y la colaboración se desarrollaban a diario; todos los meses se celebraban reuniones entre los jefes para restablecer, a mayor nivel, la coordinación y la transferencia de información y las novedades. Las relaciones sociales de los carabineros se orientaban más hacia la gente que vivía en torno a los cortijos y en el interior de las fincas, donde se ubicaban los propios puestos o casetas de vigilancia, era corriente que los guardias y sus familias, asistieran a las fiestas que se celebraban en los cortijos al finas de las quincenas; y cuando festejaban a su patrona, ellos mataban un cordero e invitaban a todos los puesto para celebrarlo. Algunas pastoras ayudaban en las tareas domésticas a las mujeres de comandantes de puesto y les lavaban la ropa por encargo, a veces impelidas por sus propios maridos.

Por lo general, los contrabandistas mantenían buenas relaciones con la gente que vivía en el campo, muchas veces se alojaban en los chozos de los

pastores, donde iban a buscar refugio sobre todo en las noches de invierno, cuando hacía mal tiempo; por otra parte, los contrabandistas cumplían una importante función socioeconómica, similar a la del “recovero”, abasteciendo y suministrando mercancías raras necesarias, haciéndolas llegar hasta los lugares más apartados del territorio, recogiendo encargos diversos de la gente que vivía en los chozos, en los cortijos, y ejerciendo a la vez transmisores, de hilo de comunicación bidireccional con el exterior. Así pues, la actividad del contrabando y la figura de los contrabandistas estaba perfectamente integrada en este cuadro de época; los contrabandistas profesionales (mochileros) recorrían los cortijos, suministrando determinados bienes y llevando las noticias a los núcleos de población más apartados y aislados del territorio, a cambio contaban con la complicidad de sus habitantes, para quienes la llegada del contrabandista era más un motivo de curiosidad y de interés, que un estorbo o una preocupación. Los propios braceros que trabajaban durante el día en las fincas y heredades próximas a la frontera, al llegar la noche se convertían en contrabandistas ocasionales, en “cargueros”, sin dejar por ello de formar parte de la propia comunidad rural.

Esquema de estratificación social:

De alguna manera, el río también servía como reflejo de la situación social de la época. Si establecemos una relación de correspondencia entre la estratificación social, los grados de aproximación al cauce y los planos o niveles de altitud en los que se ubican sus habitantes, observamos como en el plano inferior, al nivel de las aguas viven y desarrollan su actividad los pescadores y los molineros; ésta era la zona más frecuentada por los contrabandistas y por otros habitantes de una y otra parte de la frontera, donde se localizan la mayor parte de las transacciones de bienes y servicios; en el plano medio, algo más retirados del cauce y a cierta altura sobre el nivel de las aguas, se encuentran los guardias de frontera, instalados con sus familias en chozos, alrededor de los puestos y de las casetas de vigilancia; este era el nivel de la fuerza; más arriba afín, a bastante distancia del cauce residen los grandes propietarios y arrendatarios, rodeados de sirvientes y trabajadores, para quienes el río constituía simplemente un límite, una barrera política.

**ESQUEMA INTERPRETATIVO DE ESTRATIFICACIÓN SOCIAL
REFLEJADA EN LOS HABITANTES DEL RÍO****NIVEL DEL PODER****GRANDES PROPIETARIOS Y ARRENDATARIOS: LOS AMOS**

Representan y defienden el nuevo poder resultante de la contienda civil. Sociedad rural caciquil, estratificada y cerrada sobre sí misma, atezada por la acuciante necesidad y atemorizada por la reciente guerra civil. La vida rural gira en torno a los grandes cortijos.

NIVEL DE LA FUERZA**GUARDIAS Y GUARDINHAS: LOS VIGILANTES**

Más cerca del río, vivían en chozos, con sus familias, alrededor de los puestos o casetas de vigilancia, ubicados en grandes heredades, situados en puntos elevados próximos al cauce del río. Vigilaban el río-frontera pero proyectan la mayor parte de sus relaciones sociales hacia el interior del territorio, relacionándose más con la gente que vivía en torno a los cortijos.

NIVEL DE LAS AGUAS**MOLINEROS, PESCADORES, CONTRABANDISTAS...: LOS COMUNES**

En el mismo río; lugar donde tienen lugar un cúmulo de actividades económicas de transacción: venta de peces al por mayor, molienda, contrabando,...

Predominio de la gente llana; lugar de concentración de los intercambios materiales y de los flujos de información.

Evolución del modelo:

A finales de los años 50 el modelo de relaciones sociales y la base económica que lo sustentaba empezó a zozobrar y a resquebrajarse. Para intentar dar solución al enorme problema de la sobrepoblación y el desempleo agrarios, el régimen franquista puso en marcha un ambicioso programa de reparcelación y puesta en riego de una gran parte de las Vegas del Guadiana; para ello fue preciso expropiar y desarbolar una gran cantidad de terrenos, detener y regular el cauce del río con la construcción de grandes embalses, levantar pueblos nuevos; a principios de los años 60, los nuevos pueblos empiezan a ser colonizados y las parcelas son repartidas entre los colonos, la mayor parte de los cuales son padres de familia numerosa, provenientes de las aldeas y cortijos rurales: carreros, braceros, pastores, contrabandistas,...quienes abandonan sus ocupaciones tradicionales para dedicarse de lleno a aquella nueva y prometidora actividad. En la parte más baja de las Vegas Bajas del Guadiana, dentro del término municipal de Olivenza se construyeron por aquella época 2 pueblos nuevos: S. Francisco y S. Rafael de Olivenza, y una presa en la ribera de Olivenza: el embalse de Piedra Aguda, que fue inaugurado por F. Franco en 1958.

La construcción de las grandes presas, necesarias para poner en marcha el Plan Badajoz, el auge de las políticas desarrollistas, acometidas por el estado español y la apertura del régimen franquista al exterior, con el inicio de la incipiente industrias del turismo, originaron una fuerte demanda de trabajadores y el trasvase de importantes contingentes de población rural hacia los nuevos polos de desarrollo industrial y hacia algunos países europeos avanzados,... estos elementos causas y consecuencias a su vez, conformaron las bases de un nuevo modelo que apostaba por la actividad industrial y por el desarrollo de los servicios, por la concentración y la expansión del modelo urbano, en detrimento del modelo de sociedad rural y la dispersión de la población por el territorio.

Por aquel entonces, muchos molinos dejaron de ser operativas y se abandonaron, los molineros, las familias de los guardias, los pastores y carreros se fueron a vivir a los pueblos, los "pueblos nuevos" requerían abundante e intensa mano de obra y los hijos mayores se echaron a la emigración,... En pocos años el ecosistema fluvial sufrió una drástica transformación, el cauce se enturbió y dejó de discurrir de manera natural, depredadores como el lucio o el black-bass hicieron estragos entre las especies autóctonas, diezmando sus poblaciones,... los últimos pescadores también se retiraron del río y así, poco a poco, se extinguió aquella intensa vida que se desarrollaba en torno a sus orillas.

III. EL MUNDO DEL CONTRABANDO

El mundo del contrabando y la vida del contrabandista se desarrollaban en el seno de una sociedad dividida por las secuelas de la guerra civil y acuciada por la mordiente necesidad de la postguerra; era un submundo integrado en un conjunto de las actividades económicas más amplio, con sus códigos, sus circuitos, sus reglas no escritas.... cuyo centro de atracción principal estaba constituido por los sustanciosos y rápidos beneficios que reportaba a veces, el tráfico ilegal de mercancías en uno y otro sentido de la Raya.

Organización del tráfico: las cuadrillas.

Uno de los elementos más simbólicos e interesantes del contrabando de postguerra era la existencia de numerosas “cuadrillas” de mochileros, mediante las que la actividad del contrabandista individual se veía entrelazada con la de otros “compañeros”, con los que se compartían las aventuras y desventuras de cada viaje en busca de las “cargas”. La cuadrilla se había generado de manera espontánea, constituía una estructura organizativa mínima, dotada de una enorme flexibilidad y eficacia y perfectamente adaptada al cometido para cumplir su cometido: reforzar la actividad del mochilero individual, proporcionándole un apoyo logístico, físico y moral, muy útil para ayudarle a superar las numerosas dificultades y avatares a los que tenía que hacer frente. Las cuadrillas de mochileros nos presentan en primer plano la dimensión social del fenómeno del contrabando; forjadora de un intrincado cúmulo de relaciones sociales, orientadas unas hacia el interior y otras hacia el exterior de la propia cuadrilla. Las cuadrillas iban a pie, se desplazaban normalmente de noche, y delante de ella se colocaba el “guía”, cuya función principal era conducirla a través del territorio, “cortando” hacía los pueblos y aldeas donde el contrabando se vendía; detras del guía se colocaban los mochileros, en hilera, guardando una cierta distancia de seguridad; en las noches oscuras esta distancia era muy corta, la cuadrilla iba muy junta, formando un pelotón compacto, mientras que en las noches más claras, esta distancia de seguridad aumentaba hasta cerca de 100 metros, de manera que no parecía que formaran un grupo. Aunque existía una gran diversidad de situaciones, las cuadrillas tendían a ser estables; casi siempre iban en ellas los mismos miembros, los cuales mantenían entre si vínculos diversos: de amistad, familiares, laborales,... Las cuadrillas, cuando eran estables solían adoptar el nombre, más bien el apodo, del que hacía normalmente de guía o del representante “patrón”; otras veces se la conocía por su lugar de procedencia: “los de la Eguera..... Una cuadrilla de mochileros, silenciosa y ligera, caminando en una noche de tormenta o bajo luna llena, representa sin duda alguna, la imagen más pura y genuina del contrabando de postguerra.

Tipos y modalidades de organización:

Existían varios tipos de cuadrillas, que se diferenciaban entre sí, ya fuera simplemente por el número de miembros que la componían (microcuadrillas de solo 2 o 3 hombres hasta macrocuadrillas de 40, 50, 60,... hombres juntos), ya por la nacionalidad (unas de mochileros españoles, otras de portugueses, otras mixtas), por el sexo (eran cuadrillas de hombres, aunque también existieron cuadrillas de mujeres mochileras y excepcionalmente, alguna mujer integrada en cuadrillas de hombres); las cuadrillas también se distinguían entre sí por el medio de desplazamiento que utilizaban, (generalmente a pie, aunque también se hicieron famosas las cuadrillas a caballo de los contrabandistas de Higuera de Vargas, especializadas más en el reparto y distribución de las cargas por el interior que en el paso de la frontera). Dentro de estas últimas aún encontramos otro subtipo, el de las cuadrillas mixtas (unos a caballo y otros andando). Dentro de la propia cuadrilla existían diferencias significativas entre los propios mochileros, ya que mientras unos eran los propietarios de la carga que transportaban, otros estaban contratados como "cargueros", para transportar a cambio de un jornal convenido una "mochila" que no les pertenecía; otros trabajaban a comisión, cobrando más o menos, en función de la cantidad de kilos que transportaban. También se podían ver algunos contrabandistas aislados, hombres solos o con un compañero.

Tipo de cuadrilla predominante:

Entre los diversos tipos y modalidades de organización de las cuadrillas, al menos durante la postguerra, predominaba con diferencia el de las cuadrillas de mochileros a pie. Estas cuadrillas estaban formadas sólo por hombres. Había cuadrillas de mochileros españoles y cuadrillas de mochileros portugueses; también había cuadrillas mixtas (de españoles y portugueses). La estructura y el modo de funcionamiento de unas y otras eran similares, prácticamente idénticos. En una cuadrilla se agrupaban normalmente entre 6 y 12 hombres; aunque en la zona de Badajoz llegaron a conformarse esporádicamente cuadrillas de 50, 60, 70 hombres y más. Generalmente, en las zonas rurales las cuadrillas tenían miembros en múltiplos de tres: 6, 9, 12, 15,... pues se necesitaban tres mochilas (entre 90 y 110 kilos) para cargar a una caballería.

Evolución del modelo:

La cuadrilla de mochileros predominó desde antes de la guerra y durante toda la postguerra hasta principios de los años 70, momento en que comienzan a desintegrarse y a dar paso a nuevas formas de hacer contrabando: mujeres que

se desplazan en líneas regulares hasta Portugal, viajes organizados que pasan por la aduana, jóvenes contrabandistas motorizados.... que rompen definitivamente con el modelo anterior. El uso de las motos para traer contrabando a Badajoz se introdujo a principios de los setenta. El primero que utilizó una moto para tal fin fue Armando Ruiz Jaén, hijo mayor de uno de los contrabandistas más famosos de esta parte de la frontera: el Cuco. Al ver que aquel nuevo sistema funcionaba y mejoraba sustancialmente los tiempos, las cantidades y por tanto los beneficios, fue pronto adoptado, adaptado y mejorado por otros contrabandistas, en primer lugar por algunos de sus hermanos y vecinos, luego se extendió fuera del barrio (Las Moreras) por toda la ciudad (Badajoz). En principio empezaron a utilizarse motos Derbi, luego Puchs, Montesas y hasta una Osa. Las Montesas de 360 cc. eran las que daban las mejores prestaciones y resultados, siendo las preferidas por los contrabandistas. Con la introducción de las motos en el mundo del contrabando llegó la revolución. Durante un cierto tiempo convivieron los viejos y los nuevos contrabandistas, pero finalmente se inipuso la figura del contrabandista motorizado, relegando definitivamente a un segundo plano al mochilero. La introducción de las motocicletas y de los vehículos a motor coincidió con el declive del contrabando de café (principios de los setenta), aunque dicha mercancía aún mantuvo su importancia en los circuitos durante más de diez años. La entrada de España y de Portugal en la Unión Europea asestó el golpe definitivo a este tipo de contrabando; aunque todavía hoy en día se pueden ver en Badajoz algunas mujeres que venden café, en algunos puestos callejeros situados en los puntos de mayor tránsito de forasteros (Antiguo Hospital). Por cierto, se me olvidaba decir que Armando Ruiz Jaén el primer contrabandista motorizado de Badajoz, actualmente trabaja en la ONCE, y que este hombre siempre ha sido cojo.

Niveles de jerarquía (signos y señales de reconocimiento):

Aparentemente dentro de las cuadrillas se respiraba un clima de compañerismo y todos sus miembros se mantenían en un mismo plano de igualdad, lo cierto es que entre ellos existían ciertos niveles de jerarquía, unos trazados por la edad o la experiencia y otros por la función que cada uno desempeña en el seno de la cuadrilla. En una cuadrilla de mochileros en la que todos sus miembros fueran propietarios de sus respectivas cargas, la posición dominante normalmente era ocupada por el "guía", aunque en este caso su poder no iba más allá de decidir el camino que había de seguir la cuadrilla, su autoridad real guardaba una cierta relación directa con su carisma personal. En el caso de las cuadrillas integradas por mochileros no propietarios de sus respectivas cargas, podían darse diversos niveles de jerarquía; el guía ejercía normalmente la posición dominante en la

cuadrilla, cuando el guía representaba a su vez los intereses de algún patrón de mochileros, su posición dominante se reforzaba aún más; también podía darse el caso de que el guía u otro miembro fueran a la vez patrón, y llevaran dentro de la propia cuadrilla a todos o a algunos hombres, contratados simplemente como cargueros, en cuyo caso se generaba entre ellos una doble relación de dependencias: una de tipo laboral en la que existía necesariamente una doble posición dominante (el que paga, manda) y otra de compañerismo, camaradería o amistad, derivada de la pertenencia a la misma cuadrilla, de los sufrimientos y las vivencias compartidas.

Códigos y reglas de conducta, moralidad:

Aunque no había nada escrito, existían ciertas reglas de conductas, comportamientos,... que eran asumidos y respetados por los mochileros. Una de estas reglas compartidas y respetadas era la de no coger nada de los campos por los que atravesaban; procuraban causar sobre el territorio el menor impacto posible, caminando en hilera por los sembrados, cerrando bien las puertas y cancelas por las que pasaban... si cogían prestado el barco de algún pescador o mochilero, una vez utilizado lo dejaban amarrado a la orilla, de manera que el barco pudiera ser recuperado por su legítimo dueño. Cuando se paraban a descansar o a comer, aprovechando la hospitalidad que les ofrecían en algunos chozos y cortijos, siempre pagaban por los servicios que recibían, aunque su anfitrión no les exigiera nada a cambio; mantenían los acuerdos entre ellos, aunque fueran de palabra, y los que establecían con pastores, barqueros u otros habitantes del territorio, evitaban a los chivatos y traidores, aunque a veces ellos mismos denunciaban a quienes realizaban actividades como el robo de ganado y de caballerías. Este conjunto de reglas y códigos de conducta era compartido y repetado generalmente por todos los contrabandistas, y contribuía de manera decisiva a regular su relación con el resto de los habitantes, insertando de manera armónica la actividad del contrabando en el conjunto de las actividades económicas que se desarrollaban en el territorio. El menosprecio y la infracción de estas reglas por parte de determinados elementos, debilitaba la cobertura que le proporcionaba la comunidad y acabó minando las relaciones entre los propios contrabandistas, envenenadas sobre todo por los constantes soplos y chivatazos de que eran objeto.

Infracciones de las reglas. Sanciones:

La infracción de las reglas suponía normalmente la expulsión de la cuadrilla: a veces el conflicto se resolvía entre todos, otras era el guía con la ayuda del resto

de los miembros, el encargado de hacer cumplir las reglas y el que determinaba si alguien se iba o se quedaba. Con los chivatos, cuando estaban seguros de su culpabilidad, se desataba soterrada la venganza, dándose casos de amputaciones de miembros (las orejas, la lengua) y destrucción de sus propiedades (quema de chozos,...), a veces las represalias eran aún más severas, atentando incluso contra las propias vidas; aunque por lo general a los chivatos, una vez identificados se procuraba evitarles, darles de lado.

Competencia y rivalidad:

La competencia o rivalidad se detecta más en el seno de la propia cuadrilla que entre cuadrillas distintas, efectivamente, dentro de la propia cuadrilla se originaban con cierta frecuencia riñas y peleas entre sus miembros, sobre todo en las cuadrillas más grandes, la mayoría de las veces estos enfrentamientos se quedaban en palabras, pero en otras salieron a relucir las navajas. Casi siempre era la propia cuadrilla a través del guía la que amortiguaba la violencia de estas reyertas y la que expulsaba o castigaba a los culpables.

El guía de la cuadrilla:

La posición del guía era la más incómoda y peligrosa de la cuadrilla, ya que además de tener que ir siempre atento, oteando en la oscuridad cualquier sombra o movimiento sospechoso, era el primero que se enfrentaba al peligro y el que tenía más probabilidades de ser apresado en un "asalto"; por ello, la posición de guía normalmente nadie la quería, aunque siempre había alguno que acabara ejerciendo como tal. A los guías unas veces les elegían los propietarios de las cargas, en cuyo caso además de guías hacían de encargados, y otras los designaban los propios mochileros. Como su propio nombre indica, el guía tenía la función principal de conducir a la "guiarla" hacia su destino, marcando en cada momento el camino a seguir, "cortando" por el territorio y guiándoles bajo las estrellas; para cumplir esta función se colocaba delante de la cuadrilla, ocupando la posición de cabeza, los mochileros se disponían detrás de él, en hilera, guardando una cierta distancia. Además de conducir a la cuadrilla hacia su destino, el guía cumplía otras funciones importantes como la de representar a los dueños de las cargas (patrones), comprar su carga y la de los cargueros, pagar a los hombres el jornal o la corrosión una vez terminado su trabajo, responder del dinero y de los beneficios ante el dueño de las cargas, dirimir los conflictos que surgieran dentro de su propia cuadrilla, aceptar la inclusión de algún nuevo miembro, expulsar a otros, desmembrar la cuadrilla llegados a un cierto punto del territorio...

Características tipo:

Para ejercer de guía había que poseer ciertas cualidades especiales, entre las que se contaban conocer perfectamente el territorio que atravesaban, estar dotado de un buen sentido de la orientación, tener buena vista para detectar los peligros que acechaban, intuición para evitar los asaltos y la pérdida de las cargas; además, el guía debía poseer carisma, fortaleza, arrojo, valentía y cierta psicología para tratar a cada uno tal y como se merecía.

Responsabilidad y recompensa:

Donde las cuadrillas eran más homogéneas, la función de guía era realizada por todos o casi todos sus miembros indistintamente; unas veces rotando, otras por sorteo,... en este caso el guía no tenía prácticamente ninguna ventaja sobre los demás. En los demás casos, la función de guía recaía generalmente en la persona que tuviera más poder u ocupara la posición dominante, ya fuera porque todas o la mayoría de las cargas fueran de su propiedad, ya porque representara a algún patrón de mochileros. En estos otros casos, el guía podía beneficiarse de algunas ventajas, como el que no tuviera que pagar su propia carga, porque se la compraban entre todos los mochileros o bien le cedían varios kilos de mercancía, la reposición de su carga en caso de pérdida por asalto, donativos y propinas (sobresueldo) cuando representaba a algún patrón. En las grandes cuadrillas que salían de Badajoz, el guía aparentemente no resultaba beneficiado en nada ya que ningún mochilero o patrón le cedía parte de su beneficio ni mercancía alguna. Su recompensa la obtenía de la negociación que establecía con los suministradores del café, en Portugal. Al existir dos o tres abastecedores importantes él negociaba con ellos, personalmente, la compra de todas las cargas, quedándose para sí, con el beneplácito de las partes entre el 1 y 2 pesetas por kilo del café que se comprara. El respeto y la consideración de sus compañeros eran otros beneficios adicionales con los que se agasajaba a un buen guía de mochileros. Cuando se trataba de cuadrillas numerosas (30-40 hombre o más), en el camino de regreso, antes de atravesar la frontera., se sorteaban los puestos que había de ocupar cada uno, todos menos el del guía. A los que les tocaba el segundo y el último puesto recibían medio kilo más de café, como compensa por el mayor riesgo que corrían.

El mochilero:

El mochilero constituye la pieza fundamental, el actor protagonista de nuestra historia sobre el contrabando. El mochilero de postguerra normalmente formaba parte de una cuadrilla de contrabandistas., con cuyos miembros mantenía

una serie de relaciones diversas: amistad., parentesco, laboral,... de las cuales dependía en gran medida. Aunque aceptaba y respetaba las normas de la cuadrilla, solía trabajar por cuenta propia, compraba su mochila con sus propios recursos, y era también el único receptor de los beneficios que obtuviera tras la venta de las mercancías por cortijos, aldeas y poblaciones; se desplazaba de noche y a pie durante todo el trayecto (a veces más de 40 km) y cargaba entre 30 y 40 kilos de café a sus espaldas, residía en poblaciones próximas a la frontera (normalmente a menos de 20 km), conocía muy bien el territorio y realizaba un viaje a Portugal cada 3 o 4 días, Los mochileros solían utilizar una vara larga en sus desplazamientos, con la que se ayudaban durante la marcha; esta les servía también para saltar algún obstáculo y para atravesar los peligrosos vados del río, sobre todo en invierno, tanteando el fondo por si hubiera algún hondón; otras de las herramientas y prendas de su atuendo eran la imprescindible navaja, unas zapatillas cómodas o unas buenas sandalias, un gorro o pasamontañas, un cinturón,... también solían llevar en tiempo de invierno una botella de coñac o de aguardiente para “calentarse”. La discreción, la fortaleza, la agilidad para la marcha y el arrojo constituían las mejores cualidades para llegar a ser un buen mochilero.

Diferencias entre “mochilero” y “carguero”:

Los “cargueros” se diferenciaban de los “mochileros” en que los primeros no eran los propietarios de sus cargas; a los cargueros se les contrataba “a flete”, simplemente para transportar la carga por cuenta de otro, ya fuera a cambio de un jornal convenido o de un porcentaje sobre la cantidad de kilos transportados, a veces, además del sueldo se incluía un dinero adicional equivalente al precio de unas zapatillas de esparto y todo el tabaco que se consumía durante el tiempo que durara el “viaje”. Los cargueros cumplían su función al entregar las cargas en el punto o lugar convenido; a veces realizaban también tareas de distribución y venta, igual que los mochileros, La vida de los contrabandistas (guías, cargueros o mochileros) era penosa, atravesaban el río desnudos, en invierno y en verano, jugándose constantemente la vida, caminaban toda la noche con la mochila a cuestas, dormían a la intemperie, agazapados como alimañas entre las manchas de jaras y los matorrales, muchas veces reiniciaban la marcha mojados hasta los huesos, sin poderse cambiar de ropa, sorteando constantes peligros: el río con sus grandes crecidas, los guardias y guardinhas, los chivatazos,... cada viaje era una desventura, hecha posible sólo por el tesón y la capacidad de resistencia frente a la mordiente necesidad.

La ganancia o el sueldo convenido:

Los mochileros vendían generalmente las mercancías al doble de lo que les iba costando a ellos en origen. A principios de los años cincuenta, la ganancia de un mochilero que trabajaba por su cuenta una vez vendida la carga, rondaba en torno a las 400 pesetas por carga (unas 100 pesetas diarias, ya que nominalmente se iba a buscar una carga cada 3 o 4 días); por aquél entonces un carabiniro ganaba 400 pesetas al mes, lo mismo que un contrabandista en una sola carga y un jomalero, trabajando duramente en el campo ganaba al día alrededor de 7,5 pesetas, así pues, un contrabandista autónomo ganaba 7 veces más que un carabiniro y 13 veces más que un bracero o jomalero. Los “cargueros”, mochileros “a flete” o por cuenta ajena ganaban durante los años 40 en torno a las 100-125 pesetas por carga transportada y vendida; además se les pagaba la comida y el tabaco que gastaban. En algunos pueblos como Cheles, el sueldo del carguero incluía un suplemento equivalente al precio de unas alpargatas nuevas. Cuando atravesaban el río en barco, el importe del pasaje también corría de parte del propietario de la carga. Durante los años 50, el sueldo de un carguero subió hasta las 200-250 pesetas por carga transportada y vendida. En el caso de que perdieran la carga como consecuencia de haber sufrido un “asalto”, los cargueros se quedaban con el contenido del “fiador”, en caso de no haber sufrido percance alguno, se lo entregaban integro al patrón.

En cuanto al contrabando de café “en gordo”, a finales de los años 40, el beneficio neto era de 5 pesetas por kilo., entonces el café se compraba a 35 pesetas en Portugal y se vendía a 42 pesetas el kg. en España. En una operación se ganaba en limpio unas 6.000 pesetas, ya que un camión transportaba normalmente en cada viaje unos 1.200 kg. (entre 30 y 40 mochilas). Aunque los beneficios parecen altos, habría que incluir en estas ganancias el riesgo de perder las cargas, a las que había que reponer por completo a cuenta de los patrones (lógicamente no había seguros). Aquí el mayor riesgo lo asumían directamente los propietarios de las cargas. A los cargueros que iban en busca de la mercancía para cargar a los camiones se les pagaba 75 pesetas por mochila (unos 30 kg.), que resolvían en una noche de trabajo.

El fiador y la carga:

Las mochilas más antiguas estaban confeccionadas con telas portuguesas muy resistentes, la mayor parte de las veces de color azul, que se utilizaban antiguamente para confeccionar pantalones; posteriormente estas mochilas de tela se sustituyeron por sacos de plástico, herméticamente cerrados que servían a veces como flotador para cruzar el Guadiana. La mochila se sujetaba al cuerpo

con unas correas, a modo de tirantes, hechas con cuerdas de pita muy resistentes; con el fin de amortiguar la incisión de estas correas sobre los hombros y la parte delantera del torso, se insertaban en las correas unas suelas de goma (caucho) a la altura delantera de los hombros. La mochila estaba compuesta generalmente por dos piezas complementarias pero independientes: el “fiador” y la “carga”. El fiador era una mochila más pequeña un saquito, una especie de talega con sus propias correas o tirantes, que normalmente se colocaba independiente y encima de la mochila grande (la carga), estaba sujeto al cuerpo del mochilero por sus propias correas, de manera que cuando se soltaba la carga principal, el fiador permanecía unido al cuerpo del mochilero. En el fiador se transportaba la comida para el camino, y ya de vuelta, servía para alojar en el 3 o 4 kg. de café que salvaban huyendo, en caso de sufrir un asalto de los guardias o guardinhas. Estos 3 o 4 kg. de café equivalían aproximadamente al sueldo de un carguero, y era una garantía para llevar algo de comer a casa, en el caso desgraciado de perder la carga. El fiador tenía así una gran importancia para el mochilero; representaba su seguro contra la pérdida de la carga, el sueldo que había que salvar a cualquier precio, la diferencia entre comer o no comer ese día. La propiedad del fiador correspondía al patrón y sólo en caso de que se perdiera la carga pasaba a ser del mochilero o carguero; a veces, el valor del fiador superaba al del sueldo que se había convenido con el patrón, situación que dio pie a algunos casos de timo o engaño.

La pérdida de la carga:

La pérdida de la carga constituía un serio revés para el contrabandista, sobre todo para el que iba por cuenta propia, más que nada por la dificultad que entrañaba juntar de nuevo el dinero para comprar una nueva carga sin disponer de los beneficios obtenidos con la anterior; a veces, las cargas se pedían prestadas y se iban pagando a medida que se vendían. Los buenos mochileros ponían especial interés en la defensa de su carga, y ante un eventual asalto no la soltaban “aunque les sangraran los pies”; los contrabandistas preferían lanzar las cargas al río antes que entregárselas a los guardias o guardinhas; un mochilero defendiendo así su carga, ganaba prestigio ante los demás y ante su patrón.

Mecanismos de ayuda mutua:

A veces se mantenían acuerdos tácitos entre los miembros de la misma cuadrilla, de manera que si alguno de ellos perdía la carga en un asalto, los demás se la reponía al menos en parte, cediendo al desafortunado algunos kilos de sus propias mochilas. En el caso de los cargueros por cuenta ajena y del contrabando “en gordo”, la pérdida de la carga era asumida por el propietario o propietarios de

la mercancía. Cuando un mochilero era apresado o se ponía enfermo, a veces se ponían en marcha algunos mecanismos de ayuda mutua, sosteniendo a su familia hasta que se reponía o salía de la prisión; a veces, cuando el contrabandista que trabajaba por cuenta ajena era apresado, el patrón se hacía cargo de la fianza, pero otras veces no. Estos favores cuando se daban, eran devueltos o pagados más tarde, de alguna manera, una vez que el contrabandista reiniciaba su actividad habitual. Estos mecanismos de ayuda mutua no estaban regulados de manera alguna y se daban o no se daban, dependiendo del grado de necesidad del resto de los individuos, y de las relaciones específicas que mantuvieran el sujeto en cuestión y su familia con la comunidad.

Casos de timo o engaño:

Las relaciones que se establecían entre los mochileros de una misma cuadrilla eran tan estrechas y necesarias, que los casos de timo o engaño entre ellos eran raros; aunque el contenido de una mochila constituía en aquel tiempo un bien muypreciado, de gran valor. Antes de vender las mercancías si hubo quien se dedicaba a abrir los paquetes de café, sisar una pequeña parte de su contenido y volverlos a cerrar sin que se notara que habían sido abiertos, otros mezclaban el café con guisantes ennegrecido, e incluso hubo uno que vendía garbanzos tostados por café, pero todas estas artimañas no eran propias de auténticos mochileros.

Chivatos:

El chivato constituye una pieza fundamental en el engranaje del sistema de represión de contrabando, sin cuya colaboración dicho sistema jamás habría funcionado de manera tan eficiente. A veces quienes ejercen de chivatos son personajes colaterales, que no participan directamente en las actividades de contrabando, a las que asisten como meros espectadores; otras sin embargo, los chivatos aparecen integrados en el seno de las propias cuadrillas, circulando por las venas y las arterias abiertas del contrabando, chivato podía ser incluso el mismo gúfa de la cuadrilla; en las cuadrillas grandes siempre había más posibilidad de que existiera algún chivato que en las cuadrillas pequeñas; llegó un tiempo en que la situación de inseguridad eran tal, que los contrabandistas desconfiaban hasta de su propia sombra. Algunos chivatos llegaron incluso a convertirse en afamados contrabandistas; quienes traicionaban a sus propios compañeros buscando un trato de favor, guiados por el afán de hacerse con el control de la actividad del contrabando a base de eliminar competidores y estableciendo

determinados acuerdos tácitos con los represores; adoptando con relación a estos una posición sumisa y subordinada, muy alejada de la orgullosa altivez y el desafío de los primeros contrabandistas. Estos chivatos que a la vez ejercieron de contrabandistas consiguieron que la actividad original de los contrabandistas de postguerra se desnaturalizara y fuera cada vez más controlada por los sistemas de vigilancia y seguridad del Estado.

Apresados, heridos, muertos:

En el mundo del contrabando el peligro era una constante, te podías encontrar con él en cualquier momento y lugar, incluso en tu propia casa, mientras dormía la siesta. El paso del río, además de constituir el mayor y más difícil de los obstáculos naturales a los que tenían que hacer frente una y otra vez los mochileros, concentraba de manera especial las situaciones de peligro, al estar dispuesta en sus orillas la vanguardia del sistema de vigilancia y represión del contrabando, por esta razón, la mayor parte de los casos de apresamiento, heridos y muertes sucedieron en el escenario del río o en sus inmediaciones. La razón principal de que los apresamientos no fueran frecuentes, se debe tanto a la astucia y sigilo con que los contrabandistas atravesaban la línea de frontera, como al interés de los guardias por las cargas más que por los contrabandistas; una vez soltada la carga, el sujeto que la transportaba perdía a ojos del vigilante la mayor parte de su interés, el interés estaba en la propia carga, sobre la cual el aprehensor adquiriría ciertos derechos reconocidos por la ley¹.

El apresamiento de un contrabandista o de una carga, desencadenaba un complicado proceso administrativo, que se iniciaba con el informe de la pareja o patrulla que hubiera efectuado la aprehensión, donde se levantaba acta de las circunstancias, de los autores si habían sido identificados y del tipo y cantidad de las mercancías aprehendidas; dicho procedimiento obligaba a la entrega en depósito de las mercancías incautadas y a la conducción del detenido hasta Badajoz. En los primeros años de la postguerra, muchos de aquellos guardias de frontera apenas sabían leer ni escribir y para ellos, levantar una de aquellas actas

¹ La Ley Penas y Procesal en Materia de Contrabando de Defraudación de 1929 recoge y regula perfectamente la figura del chivato (art. 41.1, 2, 3 y 4; art. 83.3 y 83.4) así como los prados que correspondían a los chivatos y aprehensores sobre el valor de las mercancías aprehendidas (art. 99, 1 y art. 100 apdo "d"). La legislación posterior recoge y respeta esta regulación legal.

suponía un verdadero reto. Aunque esto no les exigía de iniciar el proceso, hubo casos en que habiendo detenido al mochilero, los guardias le dejaban marchar simulando que se les escapaba.

Los ahogamientos documentados de mochileros atravesando el río no son tan frecuentes como cabría suponer, teniendo en cuenta el riesgo físico que entrañaba. En la comarca de Olivenza, sólo tenemos constancia de dos o tres contrabandistas ahogados durante todo el periodo de la postguerra, aunque probablemente fueron más. El paso del río revestía un enorme peligro, sobre todo en tiempo de invierno cuando bajaban las grandes crecidas, agravado por el hecho de que muchos mochileros no sabían nadar. La aparición en el mercado de los sacos de plástico y de los neumáticos, supuso un enorme alivio para los mochileros a la hora de atravesar el río, a la vez que amplió extraordinariamente sus posibilidades de pasar por cualquier lado, ya sin miedo de perecer ahogados. Los casos de muertos o heridos de bala tampoco son tan frecuentes en la comarca, si tenemos en consideración el dilatado periodo de tiempo que abarcamos; al parecer, unos años antes de la guerra un guardinha mató a tiros a 4 contrabandistas y a un barquero, todos portugueses, que acababan de atravesar el río por la parte de Puente Ajuda; después de la guerra sólo he detectado cerca del río la muerte de un joven mochilero de Villanueva del Fresno por disparos de un carabinero: el tiro le entró por la espalda; los propios guardias llevaron su cadáver hasta la casa de la madre, los contrabandistas le habían llevado antes la carga del hijo pero habían ocultado lo sucedido. Otro contrabandista a caballo, de la Higuera, también fue muerto por disparos de un guardia en un punto del camino entre Alconchel y Barcarrota. También hubo varios heridos de bala; al menos dos en Cheles, ambos por el mismo carabinero y otros dos en Olivenza. En la zona de influencia de Badajoz, los casos de abusos, detenciones, torturas, heridos y muertos por disparo de bala son mucho más numerosos. A veces, los carabineros disparaban a los contrabandistas mientras atravesaban el río, sin ánimo de acertar, sólo para asustarles, para divertirse un poco; pero en la oscuridad de la noche, a las trayectorias de las balas les guiaba el diablo.

² Dicho proceso estaba regulado en la Ley de 1929 (art. 83-89) y fue respetado en sus grandes rasgos, por las leyes posteriores.

Detenciones y torturas:

En la postguerra, la cárcel de Badajoz estaban llenas de contrabandistas españoles y portugueses. Las detenciones en la zona especial de vigilancia eran muy frecuentes, hubo casos de personas detenidas simplemente por encontrarse cerca del límite fronterizo; a algunos contrabandistas conocidos, interceptados por la guardia civil antes de llegar a la frontera, les requisaban todo lo que llevaban encima (incluido el dinero, por supuesto).

Aunque como ya hemos dicho, la captura de las cargas constituía en muchos casos el principal objetivo de los guardias, éstos no siempre se conformaban con la mochila, y llevaban a cabo duras acciones de represión y de castigo contra determinados individuos. Las torturas y las palizas dadas, tanto por los carabineros como por los posteriores guardias civiles de frontera, fueron moneda corriente durante en la frontera. Los guardias encerraban a los presuntos culpables en los cuarteles y les golpeaban con porras en las pantorrillas y en otras partes del cuerpo, echaban garbanzos en el suelo para cuando se cayeran, colgaban a los presuntos contrabandistas del techo, en posición horizontal, suspendidos de una cuerda y les daban vueltas hasta sacarles las confidencias. La intensidad de las acciones de represión dependía en gran medida, del carácter de los comandantes de puesto y de los propios guardias, aunque también juzgaba un papel importante el tipo de relaciones que se habían establecido entre los miembros del “cuerpo” y la comunidad que les alojaba. En la ciudad de Badajoz se fraguó durante la postguerra, un grupo de guardias civiles que se hizo tristemente famoso por la rudeza y la crueldad desplegada en sus acciones de represión del contrabando. Sus temibles miembros eran conocidos como “la Patrulla Negra”.

BIBLIOGRAFÍA

BARRIENTOS ALFAGEME, G.: *La provincia de Extremadura al final del s. XVIII (Descripciones de Tomás López)*. Asamblea de Extremadura. Mérida, 1991.

BALLESTEROS DONCEL, A.: *Los Mochileros*. Diputación Provincial de Badajoz. 1971.

CORTÉS CORTÉS, F.: *Extremadura, 1791: Los Interrogatorios de la Real Audiencia (en Interrogatorio ... Partido de Alcántara)*. Asamblea de Extremadura. Mérida, 1993.

CORTÉS CORTÉS, F.: *La Ciudad de Badajoz y su Partido en los Interrogatorios de la Real Audiencia de Extremadura, 1791. (en Interrogatorio ... Partido de Badajoz)*. Asamblea de Extremadura. Mérida, 1994.

CORTÉS CORTÉS, F.: *Militares y Guerra en una Tierra de Frontera: Extremadura a mediados del s. XVII*. Ed. Editora Regional de Extremadura, 1991.

GONZALO BARRIENTOS, Alfageme.: *Extremadura ante Europa: Crisis de una Frontera*. Ed. Universidad de Extremadura, 1986.

LEDESMA ABRANTES, Ventura: *Cronología Histórica e Bibliográfica da Vila de Olivença*. Lisboa, 1946.

LIMPO PÍRIZ, L. A.: *Olivenza entre España y Portugal: un catálogo crítico de la bibliografía española y portuguesa sobre Olivenza*. Excmo. Ayuntamiento de Olivenza, 1989.

LIMPO PÍRIZ, L. A.: *El Caso Oliventino: para una investigación cultural*. Universidad de Barcelona, (Tesina sin publicar, 1983).

LIMPO PÍRIZ, L. A.: *Olivenza, antología esencial. Elementos para su Historia*. Mérida, E.R.E., 1994.

LIMPO PÍRIZ, L. A.: *Catálogo del Fondo Bibliográfico y Documental*. Excmo. Ayuntamiento de Olivenza, 1994.

LIMPO PÍRIZ, L. A.: *Olivenza: Ciudad abierta a dos culturas*. Mérida, E.R.E. 1985.

LIMPO PÍRIZ, L. A.: "El caso Oliventino: Conciencia Diáconal y aculturación en un pueblo del suroeste español". *Revista de Estudios Extremeños*. Tomo XLIII.-3, 1987. Diputación Provincial de Badajoz.

LUNA, C.: *Nos Caminhos de Olivença*. Carlos Luna, 1994.

MARCOS ARÉVALO, J.: *El Interrogatorio de la Real Audiencia de Extremadura, 1791. Una Fuente Precursora de los Cuestionarios Etnográficos*. Asamblea de Extremadura. Mérida, 1993.

MARTA GÓMEZ, J.: *La Era del Estraperlo (1936-52)*. Planeta, 1995.

PARRA VICTORIANO, C.: *Ensayo sobre la Topografía e Historia de la Plaza de Olivenza*. Badajoz, 1909.

Revista de Estudios Extremeños. (Tomo IX-3. 1.935, Tomo XLVII.-2, 1.991). Diputación Provincial de Badajoz.

Revista Alminar: 9, 10, 16, 20, 38, 44 y 50.

Revista Proserpina, n: 8, 9 y 11.

Revista de Extremadura: 7, 14, 21, 22 y 23.

RODRÍGUEZ CANCHO, M. y BARRIENTOS ALFAGEME, G.: *Interrogatorio de la Real Audiencia de Extremadura a Finales de los Tiempos Modernos Partido de Badajoz*. Asamblea de Extremadura. Mérida, 1994.

RODRÍGUEZ CANCHO, M. y BARRIENTOS ALFAGEME, G.: *Interrogatorio de la Real Audiencia de Extremadura a Finales de los Tiempos Modernos Partido de Alcántara*. Asamblea de Extremadura. Mérida, 1993.

RODRÍGUEZ-GAVELA LÓPEZ, César: *La raya seca*. Fundación Social y Cultural Kutxa. 1996.

URIARTE, LUIS M.: *La Codosera: Cultura de Fronteras y Fronteras Culturales*. Asamblea de Extremadura, 1994.

Varios: *Código Penal, Ley del Tribunal del Jurado, Ley de Represión del Contrabando*. Gaceta Fiscal. Madrid. D.L. 1996. (Vol I).

Varios: *Identidad y Fronteras Culturales*. Actas del II Congreso Internacional de Historia de la Antropología Española. Olivenza, 1994. Asociación de Psicología de Extremadura, 1996.

Varios: *Tras Os Montes-Zamora: La Frontera que nos une*. Ed.: Diputación Provincial de Zamora, 1993.

Varios: *Encuentros: Revista Hispano-Portuguesa de Investigadores en Ciencias Humanas y Sociales*. Excmo. Ayuntamiento de Olivenza. Universidad Popular Oliventina. Centros de Estudios Ibéricos Agostinho da Silva, 1989.

Varios: *La Comarca de Olivenza o Integral*. Asociación para el desarrollo de la Comarca de Olivenza (ADERCO), 1996.