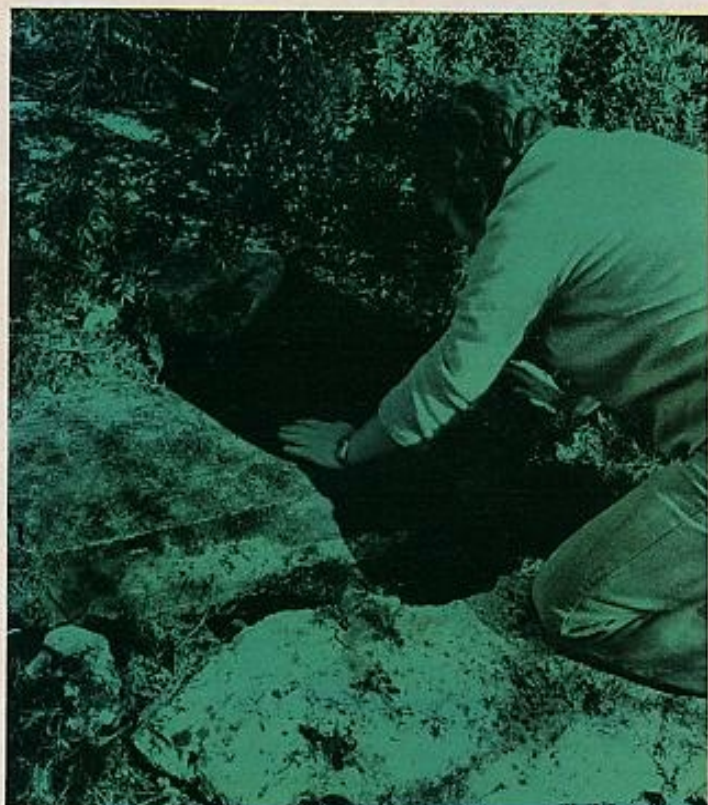


Las profundas calas solitarias de Mallorca, además de belleza, ofrecieron desde siempre al hombre la tentación del contrabando.

# CONTRABANDO EN MALLORCA



El periodista se asoma a uno de los hoyos que convierten a la costa mallorquina en un gigantesco queso de Gruyère.

Sin caer en el tópico fácil, hay que admitir que el tráfico contrabandista ha sido una actividad tradicional de Mallorca y típica en algunas comarcas de la isla. No es difícil hallarle un entronque con la piratería, por lo que tienen de común en el escenario de sus actividades y su actuación al margen de la ley. Su categoría económica fue tan considerable que, en algunos municipios isleños, constituyó la principal fuente de riqueza.

## FRANCISCO VERDERA

**E**l aislamiento, frontera al fin y al cabo, es la mejor base geográfica del contrabando. Una isla es su escenario ideal, sobre todo si concurren en ella las condiciones de una costa accidentada, fácilmente abordable, larga y relativamente poco poblada, circunstancias que se daban en la comarca Sur-Este de Mallorca.

Desde que existen las leyes de "resguardo", "estanco" o "monopolio" hay agentes encargados de perseguir a sus infractores. Hasta hoy, esta función está asignada a la Guardia Civil, sucesora del Cuerpo de Carabineros en este cometido específico; a funcionarios de Aduanas en puertos y, en el mar, a patrulleros de la Arrendataría de Tabacos —concesión de poderes lega-

les a una empresa de carácter comercial— y asimismo a la Marina de guerra.

## Los carabineros, resguardo de primera línea

Durante mucho tiempo, y prácticamente hasta ahora, la ley sólo permitía castigar a los sorprendidos "in fraganti", lo cual originó curiosas formas de actuar. Los carabineros constituían el resguardo fiscal de primera línea que tenía, mediante parejas, acordonada la isla. Parejas volantes, de agentes no uniformados —"espions", dependientes del monopolio— formaban la segunda línea, peligro más real y po-

# CONTRABANDO EN MALLORCA

sitivo para los contrabandistas por la mayor libertad de acción y contacto con el medio en que se desenvolvían aquéllos.

Tal orientación policlaca fue un éxito y los directores del "negocio" tuvieron que tomar medidas ante la indiscreción y los confidentes que, por tener parte en la aprehensión, revelaban el asunto. Para evitarlo se recurría a contratar al personal sin confiarles el lugar del alijo; los reunían a una hora preestablecida y una persona de confianza ejercía las funciones de guía.

Las presas y sus vehículos de transporte, reseñados en el "Boletín Oficial de la Provincia" para las subastas —también oficiales—, son ya de por sí expresivos. Se encuentran hasta de treinta "carros, caballos o mulos y guarniciones apesadas con tabaco de contrabando", durante el año 1910. En el mismo año, un falucho, y en 1920, "una bicicleta con tabaco", cuyo pasajero, naturalmente, desapareció. Sólo buscando ejemplos, en 1936 podemos hallar subastas de cuatro coches automóviles y varias bicicletas "procedentes de comiso de tabaco".

Más recientemente ya se incoaba expediente contra los propietarios de los coches o camiones en donde se hizo la aprehensión —1957—, que normalmente eran los únicos responsables del delito, pero continuaba la aprehensión de algún carro, caballo o carretón, junto con las inevitables embarcaciones.

## Acuerdo tácito

Los isleños, hace ya tiempo, pensaron que no existía incompatibilidad entre contrabandistas y perseguidores. Aquéllos se dedicaban honradamente al negocio, exponiendo sus capitales; si por mala suerte se interponía una pareja de carabineros o agentes..., se abandonaba el tabaco y vuelta a empezar. La proporción habitual era de tres a uno. Es decir, si de tres viajes lograban pasar uno, no había pérdidas ni ganancias.

Así lo relata Vázquez Humasqué, en "El secreto de la Pedriza": "Por un acuerdo tácito, los contrabandistas sorprendidos abandonaban la mercancía y echaban a correr con la habitual pasividad de los aprehensores que recontaban la presa y dejaban al delincuente. No parecía que se tuviera demasiado interés en hacer desaparecer una casta que podría haber hecho pere-

cer por innecesario un cuerpo de agentes. Las aprehensiones continuaron haciéndose sin delincuente, como cuando los agentes y carabineros encontraban el tabaco solitario y abandonado en la carretera, en el bosque o en la costa, a veces sobre un carro sin conductor".

## Positiva incidencia en la economía

El impacto sobre la economía regional mallorquina fue considerable. La financiación de cuantiosos negocios de los más diversos estamentos tuvieron como base el capital fácil, producto del contrabando. Por desgracia, es imposible reducir a cifras estos capitales, pero no hay duda de que un considerable porcentaje de la economía mallorquina se hubiera venido abajo de fallar su sólido y misterioso puntal.

Tampoco las economías particulares, en general, se vieron perjudicadas. Se pudo adquirir y tomar café mejor y más barato; fumar y expender tabaco de las más raras marcas en las mismas condiciones; encontrar piezas de recambio o productos que, de otro modo, no se hubieran conseguido. Llegaron a Mallorca ciertas comodidades y adelantos —nylon, transistores, electrodomésticos— con años de anticipación sobre el comercio normal; y todo el mundo, en cada pueblo o ciudad, sabía además dónde podía conseguir los citados géneros a mejor precio.

Más curioso aún. Las subastas oficiales de los productos de comiso eran, en general, muy concurridas y pujadas, porque con la licencia de uno solo de los objetos se venía a adquirir patente para vender otros similares de otra procedencia.

Sobre todo este andamiaje económico ha influido mucho la valoración moral y social del hecho. El contrabandista en los tiempos difíciles procuraba medir sus planes sin necesidad de acudir a solicitar la benevolencia de sus vecinos ajenos al "trabajo", pero tampoco necesitaba justificarse ante ellos. Las leyes que determinaban el contrabando, exceptuando mercancías moralmente prohibidas, eran puramente penales, es decir, los delitos de contrabando lo son únicamente ante la ley. En la conciencia del ciudadano mallorquín se acumulaban tal cantidad de atenuantes que no sólo absolvían al delincuente, sino que su figura se convertía en sim-

pática, dándole su apoyo y defensa en tanto que reservaban para el perseguidor su odio y desprecio.

## El contrabandista, figura popular

El payés mallorquín, concretamente, sentía un verdadero placer en "anar de tabac", disfrutaba en la peligrosa y emocionante faena de escalar riscos y acantilados con un saco de más de 50 kilos a la espalda y luego se ufanaba en relatar las incidencias. La complicidad de la población era una consecuencia lógica de la aureola social del contrabandista, hasta el punto en que había determinadas poblaciones del litoral en que era casi una vergüenza no ser contrabandista.

Uno de los primeros documentos referentes al tráfico de contrabando es un curioso auto contra el domer de la catedral Ll. Reló, al que se le encuentran, en 1722, catorce porciones diferentes de tabaco del que hacía comercio. Por el libro del Consells del Ayuntamiento de Felanitx sabemos que se había organi-

—Génova, Marsella, Argel, etcétera— y era frecuente que los tripulantes de las embarcaciones hicieran un pequeño tráfico por su cuenta y riesgo. En 1907 se armó la primera pareja de "bous" en Santany, con barcas cuyo fin principal era traficar con tabaco. Después se armaron cuatro o seis más interesadas "por el camino donde pasaba el pescado y el tabaco". De tarde en tarde, el vaporcito de la Arrendataria daba algún disgusto a los patrones de Santany, siendo sus barcas apesadas y sumariadas.

Una completa jerga y código de señales eran utilizados en las operaciones de desembarco. Antes de arrojar la "llaütada", se tenían convenidos con la gente de tierra dos o tres lugares, por si algo impedía el desembarco en el primero de ellos. Una luz que se movía en tierra era la señal de "sucio", que no era oportuno el intento. Una vez llegado el falucho a la altura de la costa, "hacía faroles" para atraer la vigilancia hacia el lugar que, naturalmente, no era el escogido.

Después de desembarcado el género, procedía a transportarlo y a



zado ya en 1760 la "Ronda del Tabaco", pues los Ayuntamientos estaban obligados a procurar hospedaje a sus guardas cuando pasaban por las villas.

La documentación de aquellos años empieza a proporcionar datos sobre declaraciones y venganzas contra los denunciadores. A veces las aprehensiones se realizaban a las puertas de la ciudad de Palma y entonces respondía... el burro, cuya procedencia tenía que averiguarse apelando al instinto del animal.

## Operación desembarco

El contrabando procedía de los grandes puertos del Mediterráneo

ocultarlo en algún sitio apropiado y cercano a la costa —cueva, casa de labor o trampa—, operación la más crítica de todo el proceso, en la que debía actuarse con toda rapidez y astucia posibles. El colocarlo en el "secret", cavidad o escondrijo perfectamente disimulado, era tarea reservada a la gente de extrema confianza. De allí se sacaba a medida de las exigencias del mercado, disimulándose con los más variados artificios, en especial con productos agrícolas.

## Cambio radical

Las oportunidades de la primera y segunda guerra mundiales hicie-



La Naturaleza y la astucia humana se aunaron en la isla —frontera al fin y al cabo— para la piratería y el contrabando.

ron cambiar el cariz del negocio, que se fue ampliando y diferenciando al calor de las carestías eventuales o necesidades nuevas. Aunque la base del contrabando continuó siendo el tabaco, sus métodos de acción se transformaron radicalmente.

A partir de este momento, la organización de la "compañía" es lo que cuenta. La primera preocupación es adquirir el material, cosa que hace un comprador delegado especialmente que se desplaza a Gibraltar o Tánger y cuyo único peligro era sacar el dinero y sus diferencias de cotización en el mercado libre; este personaje normalmente estaba de vuelta antes de la llegada de la mercancía.

En Gibraltar o Tánger se embarcaban los géneros, la mayoría de las veces en lanchas rápidas de 20 a 40 metros de eslora, con motores de 90 a 500 CV., que desarrollaban velocidades superiores a la mayoría de los patrulleros; en sus tripulaciones, además de extranjeros, era frecuente la presencia de santanylers.

Equipadas de radio y radar y alguna vez de ametralladora, recibían

en el último minuto las señales para el desembarco, que solía realizarse con embarcaciones más pequeñas. Ciertos lugares de la costa mallorquina que podrían referirse a los que empleaban los piratas de antaño eran los más frecuentados, aunque las preferidas eran las "marinas" deshabitadas. Se ha desembarcado muchas veces en Porto Petro, Cala d'Or, S'Estanyol o S'Arenal y en el mismísimo puerto de Palma, en el año 1960.

### Hazañas y picaresca

En el momento crítico del desembarco o traslado de la mercancía, si fallaban las previsiones, era cuando tenían lugar las hazañas más novelescas, como la persecución de camiones a través de la garriga, asalto del "jeep" de la Guardia Civil, desaparición de los géneros luego de decomisados, interposición de un rebaño entre perseguidores y perseguidos, apariciones de fantasmas "sortir sa poor" para ahuyentar a los curiosos, así como el ametrallamiento de los porteadores agazapados entre los acantilados. Todas las operaciones

se hacían, de ordinario, en noches sin luna, y las grandes fiestas o acontecimientos públicos eran días muy indicados, por la menor vigilancia.

En el capítulo de la picaresca, podemos citar el caso del contrabandista que había domado a su caballo contrariamente a los métodos habituales; es decir, a la voz de "¡alto!" la cabalgadura emprendía veloz carrera y, naturalmente, al grito de "¡arre!" se quedaba inmóvil. También merece destacarse el caso del payés que construyó un "secret" en su huertecillo. Hecha la excavación, cubrió el boquete o entrada con una losa y plantó cebollas en el terreno. Habilitó un cajón de madera, lleno de tierra, con sus correspondientes cebollas, disimulando así la trampa y que, durante la noche, era tranquilamente retirada para el movimiento de la "mercancía", y a la mañana siguiente la plantación de tubérculos recobraba su normalidad.

Para la custodia de los bultos era habitual que los guardas —"garriguers"— de las posesiones de la marina habilitaran los "secrets", percibiendo un canon al efecto y que, inicialmente, consistía en dos pesetas por bulto y día que, posteriormente, se aumentaría a cinco pesetas.

Como ejemplo de negocio fructífero, debemos citar la operación que se atribuye a un contrabandista de la zona Este de la isla, quien se desplazó a Tánger, comprando un cargamento de motores y piezas de recambio. Efectuada la compra, procedió a un especial acondicionamiento de la mercancía, ya que las piezas fueron recubiertas de una considerable capa de grasa y envueltas en plásticos. La segunda fase consistió en fletar un carguero, bastante viejo, y asegurar el cargamento como chatarra.

Antes de llegar a determinado punto de la costa mallorquina, el carguero se hundió y el fletador procedió a cobrar el seguro. Pero, transcurrido un margen considerable de tiempo, el avispado contrabandista compró los derechos del rescate a la naviera y la mercancía fue recuperada intacta, de tal forma que numerosos camiones y automóviles mallorquines circularon gracias a las citadas piezas, así como un gran número de motocicletas de la marca BSA.

Dos o tres cajas de tabaco, 18 kilos cada una, o un saco de café, 60 kilos, era carga normal para los porteadores, y cuyo sueldo consistió, inicialmente, en dos o cinco pesetas y una "pastilla" de tabaco por carga. Tras subir los acantilados,

venía otro sistema de postas en el que, también a hombros y a campo través, era trasladado al interior de la isla. Según propio testimonio, los mismos porteadores rehusaban contemplar a la luz del día los abruptos acantilados que deberían subir cargados en la noche cerrada.

### Negocio regular y productivo

Al haberse transformado el contrabando en negocio regular y productivo, hizo que las gentes del campo y de la ciudad invirtieran en él sus dineros, logrando considerables intereses. Contrabandistas que comenzaron miserables llegaron a ser auténticos potentados con verdaderas flotas a su servicio y cientos de hombres a sueldo. En los últimos tiempos funcionaron verdaderas "sociedades anónimas", donde participaron en pequeños capitales estables o para cada operación en concreto gente del pueblo, la misma que trabajaba en el desembarco. Una verdadera participación en los beneficios, y para el pequeño, demasiadas veces, en los perjuicios. Las compañías más fuertes no admitieron pequeños socios, llegando a formar verdaderos imperios económicos.

La cantidad de mercancías movilizadas fue muy grande, predominando el café y el tabaco; en principio, en forma de pastillas comprimidas y puros, pero a partir de 1934 fue tomando cuerpo la moda del tabaco rubio inglés o americano. El azúcar, en tiempo de escasez, constituyó un saneado negocio. Aparatos eléctricos —radios, transistores, bujías, tocadiscos, máquinas de afeitar—, material fotográfico, mecheros y piedras para los mismos fueron géneros muy corrientes, así como las máquinas de escribir o calcular.

También tuvieron bastante curso los motores de diversos tipos y las piezas de recambio para coches y maquinaria. A todo ello hay que añadir los licores, en especial el whisky; el nylon, látex y novedades de este tipo y también los medicamentos de elevado precio.

Gracias a las sulfamidas o penicilina —para su conservación durante la travesía marítima era colocada sobre barras de hielo— se salvaron muchas vidas en la isla. Pero, junto al citado tráfico, hay que registrar las primeras apariciones de los estupefacientes, por su relativa facilidad y alto margen de ganancias, en los cargamentos. ■ F. V. Fotos: MAGIN CLAR.