

EL FERROCARRIL Y LA CUCHILLERÍA EN ALBACETE

Mariana de Pascual López

Luis Miguel Martínez Gómez-Simón

Museo Municipal de la Cuchillería de Albacete

Atendiendo al enunciado de la presente comunicación, y en una primera aproximación a su contenido, podría parecer que la relación entre el ferrocarril y la artesanía e industria cuchillera de la ciudad de Albacete se limita a esa estampa romántica, de sabor añejo, que representaba al vendedor de cinto en los aledaños de la vía del tren pregonando sus mercancías a lo largo del andén, con los viajeros de los convoyes como destinatarios anónimos de su anhelada transacción comercial. Sin embargo, a poco que profundicemos comprobaremos que la existencia de la estación y la situación de privilegio de la ciudad de Albacete como nudo ferroviario han determinado, en gran medida, la vida cotidiana de los sectores dedicados a la cuchillería y la expansión misma de su industria. Incluso desde una óptica de orden público, veremos cómo el asalto a los trenes protagonizado por niños con el objetivo de hurtar el carbón, tan necesario para alimentar las fraguas, supondrá durante algunos lustros el tipo delictivo más importante de las estadísticas del Tribunal Tutelar de Menores de Albacete.

De esta manera, lo que iba a ser una comunicación pensada para desarrollar únicamente

las experiencias de los vendedores de cinto, se configurará como una auténtica miscelánea de anécdotas e informaciones de todo tipo, caracterizadas por ese nexo común que hace que el ferrocarril constituya una referencia obligada en el desarrollo de la industria cuchillera.

1

EL FERROCARRIL COMO MEDIO DE TRANSPORTE DE MATERIAS PRIMAS Y SUMINISTROS PARA LA INDUSTRIA LOCAL Y A VECES INVOLUNTARIO PROVEEDOR DE LAS MISMAS

En primer lugar debemos destacar la importancia del ferrocarril como medio de transporte de las mercancías y materias primas necesarias para la industria y artesanía cuchilleras. De los documentos existentes, desgraciadamente escasos, y constituidos en esencia por los libros de copiadore de cartas de correspondencia comercial de la fábrica *Gómez* -una de las más notables a lo largo del siglo XX, y valiosa fuente de documentación del periodo comprendido entre

1920 y 1935- se desprende que el ferrocarril constituyó el medio de transporte más utilizado para el suministro de las materias primas que no se hallaban disponibles en el entorno más próximo.

En muchos casos estos materiales realizaban muy largas travesías. Así, los pedidos de celuloide, cuyo punto de origen era Alemania, solían tardar tres meses en llegar a destino. Se trataba de un material plástico que revolucionó la producción y que empezó a ser utilizado con cierta importancia en los albores de la década de los años veinte, confiriendo a la elaboración de la navaja una dimensión más industrial.

Uno de los mayores focos de penetración de esas materias primas fue la zona de Levante y, por ello, singular atención merece la agencia de aduanas del Grao de Valencia, desde la que embarcaban en los trenes con destino a Albacete los aceros procedentes de la casa *Hale Brothers* de Sheffield (Inglaterra). Más adelante, fue la Compañía Anónima Basconia de Bilbao la que comenzó a suministrar acero a la industria local, expresando la transacción económica y el valor del material con la indicación de tantos céntimos “el kilo sobre vagón”.

Junto a ingentes cantidades de acero, el ferrocarril trajo también desde Bilbao las grandes chapas de alpaca, material básico para virolas y rebajos que en los años treinta fue sustituido por la chapa estañada.

Pero el ferrocarril no sólo constituyó un medio de transporte de materiales indispensable. Durante los años de posguerra las inmediaciones de las líneas se convirtieron en lugar de peregrinaje de modestos artesanos que iban a buscar allí restos de metales para elaborar sus piezas, a cuyo fin empleaban también las chapas de los bidones de alquitrán o las carrocerías desguazadas de los coches. El contacto de muchos de ellos con la estación, a causa de su actividad como vendedores de cinto, facilitó sus relaciones con operarios de la Renfe, los cuales les suministraban aceros de una forma semi-



*José Artigao en su taller Año 2002
Museo de la Cuchillería*

clandestina: el servicio de señoras era el lugar convenido en donde el empleado del ferrocarril depositaba el material para que posteriormente el cuchillero lo retirase.

Por otra parte, la situación económica de la época favoreció la aparición de otras conductas de mayor reproche penal relacionadas con el ferrocarril, y que tenían en éste el objeto del ilícito cometido. Así, los hurtos de carbón en las décadas de los años 40 y 50 y su previsible utilización para las fraguas, entre otras finalidades, ocuparon la mayoría de los expedientes incoados por el Tribunal Tutelar de Menores de Albacete pues los autores de dichas conductas eran por lo general niños.

Buena parte del codiciado botín se destinaba, sin duda, al temple del acero en las fraguas de los talleres ubicados en zonas próximas a la línea ferroviaria, como los barrios de La Estrella, Fernández y González o de la Puerta de Valencia, entre otros.

En este punto interesa destacar que de los once expedientes completos que se conservan de delitos cometidos por menores -entre los 13 y los 15 años de edad- en la década de los cuarenta, ocho tuvieron al ferrocarril como protagonista. Estos expedientes se incoaron por las causas siguientes:

- Robo de mercancías en vagones de Renfe.
- Robo de carbón en vagones de Renfe.
- Robo de carbón en trenes.

Hurto de carbón.
 Robo de harina en vagón de ferrocarril.
 Hurto de material ferroviario, muelles y parachoques.
 Hurto de ruedas de vagonetas en las minas de Hellín.
 Robo de maquinaria en un tren.

Como caso paradigmático de estos expedientes reproducimos a continuación parte del contenido de uno de ellos, en concreto la declaración de un menor de 15 años imputado por robo de carbón, depuesta ante las autoridades del Tribunal de Menores:

“Manifestación de A____. Preguntado en forma dice llamarse como queda dicho, de quince años de edad, hijo de S____ y de D____, de profesión maleante, natural de Albacete y vecino en la calle C____ de esta capital. También manifiesta que el día que su padre no se encuentra en su casa, baja a la vía, con el fin de desprecintar las ventanas de los vagones y las puertas de los mismos para sustraer carbón mineral o bien vegetal o la mercancía que sea, y que si los empleados del tren se oponen a ello los apedrean con el fin de que estos se acobarden y se metan dentro de las garitas mientras recogen la mercancía que han sustraído y arrojado a tierra. Que el carbón que hurtan lo venden al precio de cuatro pesetas la arroba (...) Que las operaciones de asalto a los trenes las hace en unión del ‘Gordito’ del ‘Cagarra’, el ‘Chuni’, el ‘Nono’, el ‘Lila’, el ‘Valeria’ y el ‘Aguanta’. Que el jefe de la partida para mandar dar el asalto a los vagones es el ‘Lila’. Que no tiene más que manifestar sobre las preguntas que se hacen con referencia a las raterías que diariamente vienen haciendo (...)”¹.

Ésta debía ser, por consiguiente, la involuntaria aportación del ferrocarril al necesario combustible para las fraguas. Pero también, en lo tocante a la herramienta de trabajo del cuchillero, el tren se convirtió en espontáneo proveedor. Así lo atestiguan Amador Carcelén y José Artigao Nieto. Según este último, un forjador

artesano nacido en el año 1914, los cupones de carril de la vía constituían un improvisado y atípico yunque o bigornia para los cuchilleros más humildes; unos cupones de carril utilizados en la forja de los muelles en una operación no exenta de dificultad.

2 EL FERROCARRIL COMO AGENTE BÁSICO EN EL PROCESO DE COMERCIALIZACIÓN: VIAJANTES Y MERCADOS

Siendo importantes los aspectos citados, sin duda el factor más destacado de la incidencia del ferrocarril en el desarrollo de la cuchillería está constituido por la condición del tren como vehículo de personas y mercancías elaboradas. Cabe pensar que se trata lógicamente del medio de transporte más utilizado por los cuchilleros que viajaban para llevar la representación de sus artículos. Documentos y kilométricos de los años veinte lo ponen de manifiesto. Cada casa tenía sus viajantes y esos kilométricos, primero de la Compañía MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante) y luego de Renfe, se utilizaron con relativa frecuencia. No podemos obviar que, en general, los escasos recursos de las familias cuchilleras no permitían el uso del vehículo privado como transporte y aunque así fuera la comodidad del traslado favorecía la utilización del ferrocarril. No es extraño, por ello mismo, que esta circunstancia determinara el desarrollo de los mercados.

Por tanto, la condición del tren como medio casi exclusivo de locomoción de los viajantes de las fábricas de cuchillería originó la expansión de esa industria por los mercados situados en el trazado de las líneas ferroviarias. Así, de los antes citados datos suministrados por los copiadores de cartas de correspondencia comercial de la fábrica Gómez, se desprende que las plazas de ventas más importantes en el periodo estudiado de los años 1922 a 1933 tuvieron una

1 Martínez-Gómez Simón, Luis Miguel (2002).





*Jesús Sáez Cano. Año 1921
Cesión: Vicente Sáez González*

conexión ferroviaria casi directa con la ciudad de Albacete.

En ese sentido existieron clientes de la antedicha firma en las localidades de La Encina, Tarancón, Ciudad Real, Quintanar de la Orden, Huete, Peñafiel, Aranjuez, Cuenca, León, Valladolid, Segovia, Colmenar, Salamanca, Medina del Campo, Córdoba, Fuente Obejuna, Llerena, Zafra, Mérida, Almodóvar del Campo, Huelva, Sevilla, Granada, Almagro, Plasencia, Alcázar de San Juan, Cartagena, Almansa o Villacañas. Por el contrario, tan sólo aparecen clientes de dos localidades sin conexión por ferrocarril: Tordesillas y Maracena.

La entrada en escena de representantes vinculó a éstos con grandes ciudades dotadas de ferrocarriles -Valencia, Madrid, Málaga o Valladolid- y los pedidos que ellos tramitaban eran embalados en paquetes que se enviaban a

destino casi en su totalidad por este medio. Por otra parte, resulta innecesario significar que la circunstancia de que Albacete fuera un excelente nudo de comunicación ferroviaria determinó que el transporte de los pedidos por tren se convirtiera en el sistema preferente para el envío de mercancías.

Durante varios lustros la propia estructura ferroviaria favoreció que Levante y Andalucía congregaran las plazas más importantes en los mercados. Esto supuso que con el estallido de la Guerra Civil se abandonaran buena parte de los mismos como lo pone de manifiesto la documentación de la época. Motivo por el que el industrial cuchillero Francisco Martínez Gómez lanzó su propuesta de fabricación de la navaja del Frente Popular.

Otro dato que pone de manifiesto la interdependencia entre el tren y la vida cotidiana de los cuchilleros lo encontramos en el hecho de que, con frecuencia, la confección de las maletas de madera y carpetas usadas por los representantes para alojar los muestrarios y transportar las navajas y cuchillos a las ferias se realizaban teniendo en cuenta las dimensiones de los asientos de los vagones y los espacios que quedaban libres en su parte inferior. Así lo refiere Vicente Sáez González, miembro de una de las familias cuchilleras más antiguas, vinculada a esta actividad artesanal desde el siglo XVIII, y además descendiente de uno de los más afamados cuchilleros de cinto de la localidad, Jesús Sáez Cano, cuya imagen ofreciendo una navaja es una de las más conocidas en la iconografía de estos singulares navajeros.

Vicente Sáez González -hijo, nieto, bisnieto y tataranieta de navajeros- relata cómo en la tradición oral de la familia se aludía a la excesiva importancia concedida a los cambios en los asientos de los vagones y las mediciones que de éstos efectuaban sus mayores con la intención de encargar a los carpinteros las maletas adecuadas para que las piezas -cuchillos y navajas- fueran transportadas en las mejores condiciones.



*Vendedores en Almansa. Año 1950
Cesión: Vicente Sáez G.*

Por último, otro elemento dinamizador del comercio navajero y, por ende, de la cuchillería



*Quiosco de José Zafrilla. Año 1942
Cesión: J. Luis Zafrilla Pérez*

fue la ubicación de la propia estación de ferrocarriles cuyo enclave, próximo a las sedes del Ayuntamiento y de la Diputación y, en definitiva, a la zona centro y al mismo corazón de la ciudad, originó el desarrollo del comercio situado a su alrededor. En este sentido es particularmente interesante la evolución comercial de la familia del fabricante local José Zafrilla, hijo de uno de los primeros vendedores de cinto, cuya viuda regentó un almacén de cuchillería y que en el inicio de los años treinta instaló una tienda de venta de navajas a escasos metros de la estación, en la calle del marqués de Salamanca. Hay que decir que con anterioridad se popularizó un quiosco de navajas de la misma familia en el inicio del paseo, muy cerca de las vías, y que durante mucho tiempo permaneció como una de las imágenes de la ciudad que daba la bienvenida al viajero.

El despegue comercial y el desarrollo de esta empresa dependieron en buena medida de su estratégica situación. Los testimonios de la familia están plagados de anécdotas en las que refieren, entre otras, cómo los propios mozos de Renfe ejercían de improvisados agentes comerciales orientando a los pasajeros que bajaban a



estirar las piernas en las paradas prolongadas, para que se acercasen a la tienda, tarea que era recompensada a cambio de unas propinas. O bien cómo las grandes figuras de la farándula, que iban a representar alguna obra al próximo

Teatro Circo, eran acompañadas por sus anfitriones, por lo general antes de su despedida en el tren, para adquirir el recuerdo obligado de su paso por nuestra ciudad: una navaja del establecimiento de Zafrilla.



SU INDUSTRIA

**¡Navaja! Temido acero
de albaceteña raigambre;
si algo matas, es el hambre
del honrado navajero,**

*Dibujo de Navajero de Cinto. Guía de AB. Año 1927
Archivo Ayuntamiento de Albacete*

3 EL NAVAJERO DE CINTO

Pero, sin ninguna duda, el maridaje más sobresaliente que encontramos entre la cuchillería de Albacete y el ferrocarril viene de la imagen acuñada de antiguo del navajero vendiendo en la estación ofreciendo su mercancía al paso de los trenes.

En 1855 llegó el ferrocarril a la ciudad de Albacete y tan sólo diez años después ya estaba documentada la venta en los andenes de las navajas, cuchillos y puñales realizados por los artesanos cuchilleros. La imagen del navajero de cinto caminó desde entonces unida al entorno de la estación de Albacete hasta bien entrado el último cuarto del siglo XX.

El primer vendedor de navajas en el andén del que se tiene noticias es Gabriel Sarrión, nacido en 1825 y que tenía su pequeño taller artesano en la calle del Puente. Hay que decir que, salvo excepciones, los vendedores ambulantes de cinto eran todos cuchilleros y en general con talleres muy próximos a las vías del tren, como la citada calle del Puente, el Paseo del Istmo y más adelante los barrios de la Cárcel y la Estrella. Por tanto, el hecho de que el primer vendedor conocido tuviera situado el taller en la calle que precisamente recibía su nombre por ubicarse junto a uno de los puentes sobre la vía, constituye un dato de interés y revelador de la procedencia de estos singulares y a la vez entrañables personajes.

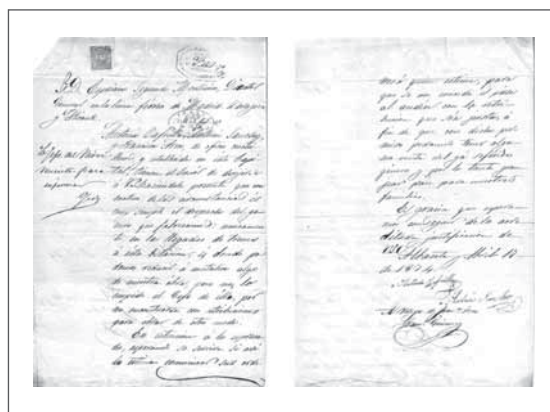
El primer contrato que se conserva es de abril de 1874, si bien en otros escritos de la misma fecha ya se indicaba que esta persona estaba autorizada “desde hace bastante tiem-

po”, mientras que el contenido obligacional del documento, suscrito por este artesano y la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA) establecía, entre otras, las siguientes prevenciones en relación al vendedor: someterse a las reglas que le indicase el jefe de estación; realizar la venta por sí mismo o ayudado en todo caso por sus hijos u otros familiares, siempre que tuviesen más de 14 años; situarse en el andén por donde subían y bajaban los viajeros, prohibiéndole expresamente que lo hiciese en las entrevías o atravesase las vías cuando hubiera trenes próximos; anunciar la venta de los objetos sin alborotar, y evitar la discusión con los viajeros. La cantidad mensual que el navajero se comprometía a satisfacer a la compañía por esa concesión era de 80 reales mensuales, pagaderos por adelantado².

La prescripción de autorizar a sus familiares, y en especial a sus descendientes inmediatos, fue posiblemente la causa de que ya entonces se iniciara la práctica de pasar el cinto de padres a hijos, como así lo ponen de manifiesto las sagas de los Sáez, los Picatorres, los Racos o los Pajeros. No olvidemos, además, que el entorno cuchillero del taller era básicamente familiar y que en su acervo el cinto constituía un utensilio básico. Sin embargo, era bien conocida la esclavitud de esta tarea y ello hacía que los mismos progenitores intentaran evitar esta servidumbre a sus descendientes.

Con fecha de 17 de abril del mismo año otros tres cuchilleros demandaron la autorización preceptiva para vender en las mismas condiciones que Sarrión: el informe negativo del jefe de movimiento de la Compañía MZA fue determinante para la denegación de la solicitud formulada por Antonio Zafrilla, Francisco Arcos y Antonio Sánchez. Sin embargo, la existencia de una comunicación de la época referida a una concesión a Gabriel Sarrión y tres cuchilleros más nos permite afirmar que muy posiblemente obtuvieron la autorización poco después³. Estos

tres cuchilleros pertenecieron a familias destacadas de la historia de la cuchillería de Albacete: Antonio Zafrilla Cepeda, que entonces tenía 35 años, será el padre de los hermanos Ricardo, José y Joaquín, que en el umbral del siglo XX constituirán una de las fábricas más importantes del sector, ocuparán un liderazgo compartido con las fábricas de *El Sol*, de los hermanos Sánchez, y *El Águila*, y mantendrán una presencia de vanguardia a lo largo de este siglo. Por su parte, el apellido Arcos, vinculado a la cuchillería desde el siglo XVIII, será un referente en décadas posteriores y primera firma cuchillera en la actualidad.



Solicitud de cuchilleros para venta. Año 1874. Archivo Histórico Ferroviario. W21/04/01/003

De cualquier modo, durante un periodo de veinte años fue únicamente Gabriel Sarrión el que ostentó de manera pacífica, en virtud de aquella primitiva concesión, el derecho de acceder a los andenes con su mercancía de navajas y puñales. Sin embargo, este privilegio “muy codiciado por todos sus compañeros de oficio” se cuestionó en el año 1885, pues, a raíz del extravío del contrato de aquel, la nueva dirección del servicio de movimiento de la compañía lo suspendió y retiró al navajero en el ejercicio de su actividad con fecha de 14 de septiembre de ese año⁴. Frente a esta decisión el 3 de marzo de 1886 su hijo Higinio volvió a solicitar la concesión:

2 AHF: W21/04/01/001.

3 AHF: W21/04/01/012.

4 AHF: W21/04/01/003.

“Habiendo retirado a mi querido padre un permiso que tenía hace ya muchos años ho sea desde que hay ferrocarril podía pasar a el anden hacer su venta (...) y sin haber faltado al deber y habiendo hecho los pagos corrientes, y espero de la bondad del excmo Señor sirva de infrecuencia para que le den otra vez a mi querido padre, Gabriel Sarrión, dicha concesión”⁵ (sic).

La petición venía, por lo demás, avalada por una singular adhesión que en forma de carta el gobernador civil de Barcelona dirigió a la MZA y en la que apoyaba a este navajero. Sin embargo, la familia Sarrión no sólo no vio satisfecha su demanda sino que la posición contraria manifestada por la compañía sirvió de precedente para negar asimismo solicitudes similares formuladas meses más tarde y, en especial, la de Antonio Portero, un navajero de Albacete afincado en la vecina Ciudad Real, que deseaba vender en los andenes de la estación de esta ciudad sus mercancías⁶. Es oportuno indicar que la venta de navajas en los andenes también se desarrolló en otras localidades tanto de Albacete como de la provincia vecina como su capital, Alcázar de San Juan o Santa Cruz de Mudela.

No obstante esta posición prohibicionista, el hecho cierto es que los navajeros volvieron a pasar a los andenes a realizar sus ventas. Para ello sacaban el correspondiente billete buscando siempre la forma de ofrecer su mercancía a los viajeros y burlar la vigilancia de los agentes de la MZA⁷. La realidad de esta situación también la pone de manifiesto una carta de Antonio Zafrilla Cepeda que en representación del gremio dirigió al director general de MZA en diciembre de 1888, motivada por una nueva instrucción de la compañía *“... en lo concerniente a la prohibición de seguir entrando los reclamantes en el andén de esta estación siempre que haya de*

comerciarse la venta de armas blancas procedentes de nuestras fábricas...”.

De lo expuesto se desprende que ni el empecinamiento del nuevo responsable de movimiento de la MZA, ni las opiniones del subdirector de Servicios Técnicos, en la línea prohibitiva del anterior, mermaron la persistencia de los navajeros que, junto a las autoridades civiles de la provincia, consiguieron finalmente que la compañía tolerara en mayor o menor medida esa práctica. Y ello con el fin de evitar en lo posible problemas de orden público, pues los navajeros estaban decididos a acceder a los viajeros por cualquier punto de la vía, pues de la documentación del Archivo Histórico Ferroviario (AHF) se desprende que los cuchilleros cuando no podían entrar al andén por la puerta, asaltaban la estación por la empalizada y muro de cerramiento⁸.

Esos asaltos se realizaban con dificultad pues por entonces los navajeros llevaban ya sus mercancías dispuestas en esas fajas o grandes pañuelos enrollados a su cintura, al modo que se nos muestra en la iconografía que se conserva de la época. Con el tiempo, la faja se fue transformando hasta adoptar la forma y características del tradicional cinto o cincho -del que nos ocuparemos más adelante-, fiel y mimado compañero del vendedor.

Durante unos años la benevolencia de los inspectores de movimiento y del propio jefe de estación -que hacía la vista gorda para evitarse conflictos- facilitaron la venta. Sin embargo, la llegada de una nueva autoridad al Gobierno de la provincia supuso otro intento de reconducir la prohibición, y así lo expresó a las autoridades de la MZA en marzo de 1897: *“los cuchilleros de esta capital han dejado de pasar al andén de la estación a vender su mercancía a los viajeros en cumplimiento de órdenes terminantes y*

5 AHF: W21/04/01/004.

6 AHF: W21/04/01/009.

7 AHF: W21/04/01/011.

8 AHF: W21/04/01/013.



¿Quién pasa por Albacete sin comprar una navajita? En nuestro grabado se ve el típico navajero haciendo una venta; resulta muy original, pues lleva encima el establecimiento.

*Vendedor de Cinto. Revista Lecturas
Años veinte. Museo de la Cuchillería*

categorías dadas por mi digno antecesor (...) órdenes que yo he reiterado”⁹.

No sin pesar debió adoptar el gobernador civil esa decisión ya que semanas atrás había apoyado en carta dirigida a la MZA las pretensiones del sector. Unas reivindicaciones que según él “*obedecen a un principio de justicia moral (...) pues los pobres cuchilleros de ésta atraviesan crisis honda y penosa relacionada con la general del País y les dispensaría V. un beneficio señaladísimo accediendo a su ruego con el que coincide el que con este motivo anticipándole gracias se ofrece a V. con toda consideración y respeto...*”¹⁰.

De nuevo los navajeros habían vuelto a solicitar la magnanimidad de los responsables ferroviarios y el amparo del gobernador civil que tuvo a bien elaborar esa misiva. La car-

ta que provocó la adhesión de la máxima autoridad provincial, dirigida al director de los Ferrocarriles de MZA, fue firmada por José Pérez Iniesta, con domicilio en la calle del Oro; Pedro Moreno Nieva, vecino de la calle del Puente; posiblemente Fernando Núñez Medrano, domiciliado en la calle de Marzo; y Juan Miguel López que se convirtió en pocos años en uno de los industriales más relevantes al frente de la fábrica de *El Águila* situada en la plaza de La Veleta.

A pesar de las reiteradas prohibiciones, los cuchilleros siguieron ejerciendo la venta de una forma más o menos clandestina “*... es tal la insistencia y tantos los ardides de que se valen los navajeros que burlan la vigilancia de los agentes de la autoridad y los empleados de la compañía*”¹¹, e incluso con grave riesgo para su integridad ya que pasaban de unos coches a otros en marcha, manteniendo habituales conflictos con los revisores que les hacían pagar billete doble según lo establecido en el artículo 95 del Reglamento de Policía de Ferrocarriles. Todos estos avatares no hicieron sino fortalecer la posición del gremio de vendedores.

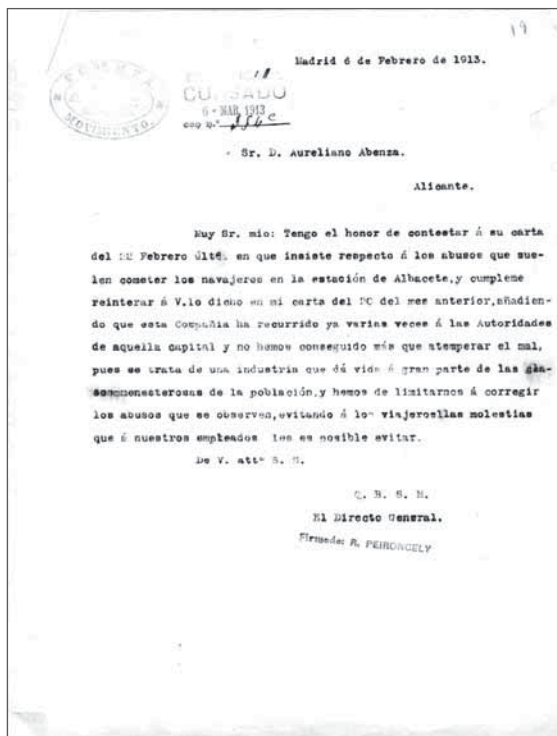
Durante años esta situación de soterrado enfrentamiento fue recurrente hasta que finalmente la MZA decidió transigir ante la tenacidad de los navajeros, terminando así con un foco de conflicto que había acabado por aburrir a sus gestores. Así lo pone de manifiesto la carta que el director general de la MZA dirigió a Aureliano Abenza, vecino de Alicante, en contestación a su queja sobre la conducta de los navajeros que “*... a las horas tan frías de la madrugada asaltan a docenas los vagones asaltando a los viajeros y dejando abiertas las puertas (...) siendo tal el número de navajeros que suben que ni caben en los departamentos*”. Esta carta viene a reconocer la realidad de un método de ventas que ya va a ser de alguna manera pacífico durante todo el siglo XX¹².

9 AHF: W21/04/01/016.

10 AHF: W21/04/01/016.

11 AHF: W21/04/01/017.

12 AHF: W21/04/01/019.



*Carta del Director General de la MZA. Año 1913
 Archivo Histórico Ferroviario
 W21/04/01/019*

Este nuevo estado de relativa permisividad provocó el incremento del número de vendedores navajeros. No obstante, entre algunos artesanos no estaba bien vista la práctica de ir a la estación a vender, por lo que podía suponer de exposición pública de su necesidad, aunque lo cierto es que un buen número de pequeños talleres familiares se mantuvieron en el primer cuarto del siglo XX con el fruto de su comercio en los andenes. Por otra parte, estos esforzados artesanos descubrieron que la ganancia existente en la venta directa de una docena de sus navajas en ese lugar era equivalente a varias tareas realizadas para las fábricas que emergían, y que depender únicamente de éstas comprometía gravemente la supervivencia del taller. Por ello, no es de extrañar que los artesanos de pequeños talleres se hicieran asiduos de la venta de cinto que simultaneaban con la fabricación.

Estos talleres de muy reducidas dimensiones y que albergaban al propio artesano con algún aprendiz, casi siempre un vecino o familiar, se hallaban, por lo general, en las propias vivien-

das ocupando el lugar que antes había sido el de una gorrinera o una cuadra. La superficie no alcanzaba más allá de unos veinte metros cuadrados, y contaban con una máquina de taladrar manual muy característica llamada *bomba*, un banco, un torno o tornillo, un yunque y una fragua. La llegada de la electricidad incidió en el proceso de mecanización de esos entornos y en la segunda década del siglo XX casi todos ellos incorporaron un motor que accionaba los tornos de afilar y pulir.

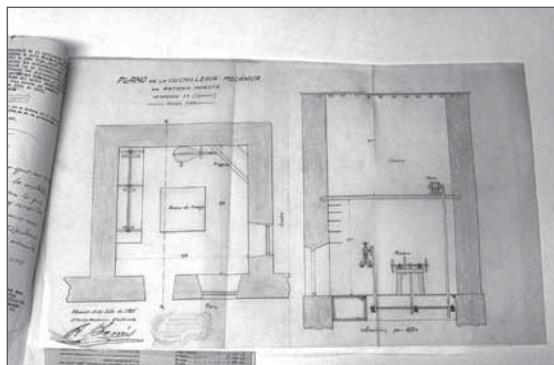
Ese momento coincidió con una mayor producción cuyos destinatarios fueron las grandes fábricas y algún almacenista que empezaba a surgir. Sin embargo, como arriba indicamos, el beneficio para el artesano era escaso y no podía dejar de mirar a la venta directa, en especial en los alledaños de la estación. Este tipo de venta se vio asimismo favorecida en las épocas de crisis cuando las fábricas disminuyeron sus ventas y por consiguiente limitaron los encargos al cuchillero.

El trabajo sin un horario fijo fue una característica común a los dos entornos laborales del artesano: la venta en la estación y, en horas libres, el montaje de navajas en el taller. La cercanía del taller permitía al navajero aprovechar el tiempo entre el paso de los trenes para robar apenas treinta minutos en el torno e incrementar su producción. Tal y como podemos constatar, en el último tercio del XIX y primero del XX, los talleres próximos a la vía continuaron siendo elevados en número y ello facilitaba que cualquier momento del día o de la noche pudiera ser bueno tanto para estar frente al torno como para ordeñar los expresos y correos. La curiosa expresión de ordeñar el tren hizo fortuna entre el sector pues había sido acuñada de antiguo por los navajeros de cinto. Era una frase hecha, usada para indicar que prácticamente todos los viajeros habían sido abordados por el vendedor teniendo la oportunidad de adquirir sus mercancías.

Por esta época ya se había extendido entre los navajeros el uso de los populares cintos que



*Cuchilleros de Cinto. Año 1923
Autor: Luis Escobar. Cesión: Luis Escobar Ureña*



*Plano de taller. Año 1921
Archivo Ayuntamiento de Albacete*

entraron en escena en los primeros años del siglo XX. Se trataba de un gran cinturón, elaborado con cuero y lona, que presentaba diferentes compartimentos alineados longitudinalmente en filas (entre dos y cinco) también de distintos tamaños. En ellos se alojaban las navajas y los cuchillos de acuerdo con sus dimensiones.

Posiblemente su aparición estuvo unida a las primeras disposiciones restrictivas del uso y fabricación de puñales y navajas, entre ellas la Orden de 1907, ya que las normas favorecieron el proceso de fabricación de piezas de menor tamaño que las usuales de finales del XIX. Al mismo tiempo, el emergente proceso de industrialización hizo que los tamaños se adaptaran a nuevas demandas y que la división en compartimentos para llevar la variada y menuda mercancía fuese más funcional.

Las primeras fotografías de vendedores con el cinto las podemos datar en el año 1915, y las piezas que contenían eran con carácter general, y junto a los cuchillos, las navajas típicas de muelle de teja y cachas de asta de toro. Con las antedichas prohibiciones los puñales tendieron a desaparecer. Los cintos, confeccionados por los artesanos del cuero de la ciudad, denominados *corrioneros*, podían presentar en una misma



*Vendedor . Año 1920
Cesión: Amós Núñez Juan*

estructura diferentes variantes, sobre todo en lo que se refería a sus adornos, en especial sus tachuelas y remaches. Por lo demás, solían ir envueltos por grandes paños que perseguían una triple finalidad: cubrir la mercancía para protegerla de la suciedad; ajustar el cinto para una mejor sujeción y facilitar su transporte cuando no lo llevaban puesto.

Junto al contenido citado, conformado en aquellos primeros años del XX en esencia por esas navajas de teja y por variados cuchillos, desde los años veinte se incorporaron para su venta piezas más pequeñas conocidas como *carraquicas*, *machetitos* y reducidos estiletes. Las primeras son las mismas navajas típicas de teja con dientes en la hoja popularizadas como *carracas* que en sus diferentes tamaños llegaron, en disminución, hasta los tres centímetros. Estas piezas las llevaban en cajitas metálicas, que



*Cinto de 1926 del cuchillero Martín M. Nieto
Donación: José Alonso Martínez R. Museo de la Cuchillería*

colocaban en los extremos del cinto, y en los bolsillos. Aparecieron también algunas piezas de los nuevos materiales, como el celuloide. Años más tarde se añadieron los llaveros que prendían en la lona con rudimentarios imperdibles.

Por otra parte, las décadas de los años veinte y treinta fueron de alguna manera tranquilas en aquella situación de conflicto latente entre vendedores y autoridades ferroviarias. Con el final de la Guerra Civil la Compañía MZA dictó una última instrucción relativa a la regulación de esas ventas, y que se contiene en el informe emitido por el ingeniero encargado de su 2ª división administrativa en el mes de febrero de 1940. Se trataba de un conjunto de indicaciones asumidas por la compañía, que muy posiblemente no llegaron a aplicarse en sus términos, pero que sin duda determinaron en el futuro la organización de la venta de los navajeros de cinto. Y ello fue así porque muchas de esas prevenciones mantuvieron su vigencia en décadas posteriores.

“El ingeniero que suscribe, teniendo en cuenta el interés de la industria y la tradición y con el fin de que se pueda dar trabajo a los individuos del gremio que por su edad o invalidez se vean imposibilitados de hacerlo de otra forma y a la vista del informe favorable de la Compañía de MZA propone a V.S. sea concedida la autorización con las siguientes condiciones: 1ª Los beneficiarios tendrán que pertenecer al auténtico gremio de cuchillería de Albacete, ser viejos o estar inválidos para el trabajo ordinario y ser completamente afectos al Movimiento Nacional.- 2ª Se establecerán dos turnos, desempeñando el de noche los más jóvenes dentro de la edad o invalidez citada, y el de día los más viejos e imposibilitados.- 3ª No podrán ni en un turno ni en otro subir a los coches ni ocasionar la menor molestia a los señores viajeros.- 4ª se limitará a ocho el número de vendedores y se extinguirán las plazas conforme vayan quedando vacantes.- 5ª Cada vendedor se proveerá para su paso al andén de una tarjeta previo abono de su importe que será de 25 pesetas anuales”¹³.

Desde ese momento las fuentes testimoniales vienen a sustituir a las documentales y así de las manifestaciones de los dos últimos navajeros que ejercieron la venta en la estación se desprende que, en ningún caso, el número de vendedores se limitó a esos ocho. Es más, entre las décadas de los cuarenta y cincuenta, la estación de ferrocarril de Albacete vivió un momento de tal saturación de vendedores ambulantes de navajas y cuchillos que prácticamente no cabían en los andenes. Eran tiempos de crisis en los que se añadieron al gremio algunos vendedores que no eran cuchilleros, en particular obreros de la construcción, y curiosamente algún empleado de Renfe, que cuando libraba se colgaba el cinto. Esta circunstancia hizo que por su número se vieran obligados a la realización de aquellos turnos apuntados en el informe de la MZA.

La organización interna de la que se dotaron los navajeros estableció un sistema rotatorio que funcionó con eficacia durante un tiempo y que tenía en cuenta la circunstancia de la edad para la adscripción a turno de día o de noche, siendo los más jóvenes los que preferentemente realizaban este último dejando a los más mayores el día. Por otra parte, éstos a causa de su edad habían ido dejando la fabricación, mientras que los jóvenes prestaban sus servicios en alguna fábrica de cuchillería en su jornada diurna o trabajaban en sus propios talleres.

El conocimiento de los horarios de trenes era una premisa básica en el trabajo y la expectación ante la llegada de los rápidos, el *Shangai* de Valencia, el *malagueño* o el *sevillano* subía la adrenalina del más flemático. Las noches eran particularmente ingratas y la venta en los primeros trenes marcaba la pauta de lo que iba a ser el resto de la jornada. En ocasiones los retrasos de los últimos correos agotaban la paciencia del más abnegado, ya que eran la última esperanza de llevar algo de dinero a casa y el tiempo de demora suponía que esa noche las horas en la cama iban a ser inexistentes. Los testimonios de los últimos años cuarenta revelan esa realidad.

13 AHF: W/21/04/01.





*El Gazpacho, El Raco y Trabillas. Año 1930
Autor: L Roisin. Instituto de Estudios Fotográficos de Cataluña*



*José A. Fernández Sáez (Poche). Año 1965
Autor: Belda. Instituto de Estudios Albacetenses*

vendiendo en los andenes los bocadillos que llevaban en su cesta. Otros familiares pagaban también el tributo del trabajo del cabeza de familia. Así, los bancos del andén se convertían en improvisados lugares donde el navajero podía dejar a sus hijos pequeños vigilándolos con el rabillo del ojo.

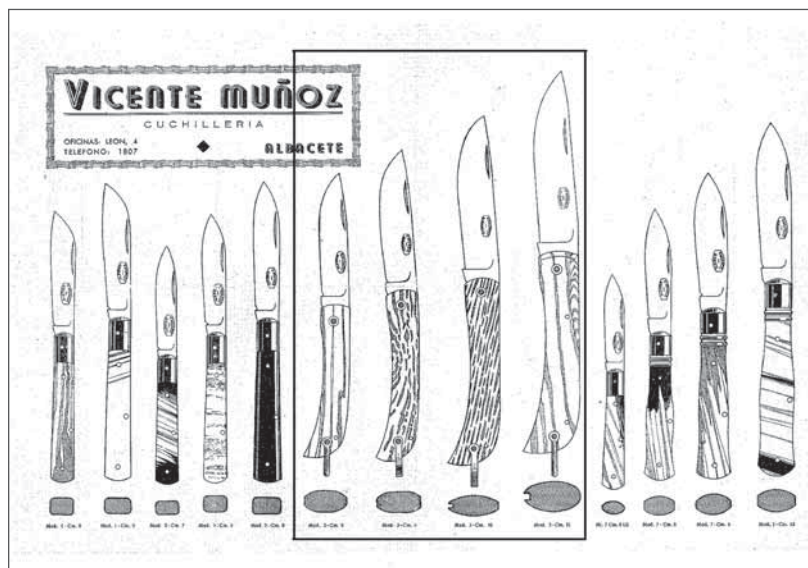
Aunque lo habitual era que la transacción se desarrollara en el andén, para lograr mayores ventas los navajeros se solían colar en las unidades. No obstante, la beligerancia de los interventores llevó finalmente a que sacasen el correspondiente billete, y provistos de éste iban vendiendo por los vagones pasando de coche en coche hasta llegar a localidades próximas como Chinchilla o La Roda. Esta práctica, que recordaba los motivos de conflicto del siglo XIX con las autoridades de la MZA, fue cayendo en desuso, unas veces por la poca rentabilidad del negocio al tener que pagar el billete, y otras, por las dificultades que ponían los mismos interventores de Renfe a causa de las supuestas molestias ocasionadas a los pasajeros. Por otra parte, en alguna localidad como Chinchilla

Una realidad compartida en ocasiones por sus esposas que ayudaban a la economía familiar

existía su plantilla propia conformada hasta por tres vendedores que no veían con buenos ojos esa competencia.

Otro elemento se añadía a las dificultades anteriores y era el excesivo volumen que con el paso de los años adquirió el cinto, y las incomodidades para una ágil movilidad. Si bien podía haber algún vendedor que tan sólo llevara algunas docenas, la variedad en la producción y los nuevos métodos de fabricación - las navajas incorporaron los forros- obligaron a incrementar el volumen y era frecuente que se alcanzaran hasta los 20 o 25 kilos. Con semejante peso el ingenio de los vendedores se despertó y con objeto de hacer más liviana la tarea, uno de ellos, Miguel Verdejo, ideó un nuevo sistema de correas que además de ajustarse al cuello se ajustaban también a la espalda, y que ejerció una influencia decisiva en la mejora de sus condiciones laborales ya que les permitió repartir mejor la pesada mercancía. Un corrierero de la plaza de Carretas fue el que puso en práctica el diseño de Verdejo y desde ese momento los distintos cuchilleros fueron adaptando los cintos a un sistema que les protegía de futuras cifosis al permitir el incremento de correaje caminar más erguidos.

Y es que valía la pena disponer de un cinto que, a la vez que bien surtido, fuera igualmente bien repleto y en el que tuviera acomodo el mayor número de piezas, especialmente en las épocas más fructíferas para la venta, como las de la cosecha. Los segadores constituyeron entonces los clientes más codiciados y las navajas conocidas como de campaña -emblema de toda una época-, las más demandadas por éstos. Otros clientes fieles eran los grupos de militares, en especial los jóvenes reclutas



En el centro las navajas de campaña. Catálogo de Vicente Muñoz Año 1945. Cesión: Antonio Ramírez Carboneras

que se dirigían a sus destinos o los soldados que iban a las maniobras. Unos y otros eran con frecuencia el objeto de las distintas anécdotas que los cuchilleros contaban mientras entretenían el lapso entre los distintos trenes en alguno de los establecimientos de hostelería próximos.

Es bien conocida la importancia que entre los navajeros tenían estos bares o tascas, ubicados en las inmediaciones de la vía, y que constituían el lugar de reunión y de espera del tren siguiente, a la vez que ofrecían un espacio adecuado para el fugaz descanso del vendedor de turno de noche que acudía a aquel bar que se animaba a abrir hasta altas horas de la madrugada en busca de refugio y calor. En el recuerdo de estos trabajadores permanecieron, sin duda, sus encuentros durante esos ratos que pasaron concentrados en aquellos bares: primero el Jardín; luego, el Rialto; más tarde, el Rex. Pero fueron la Copa de Oro, en la esquina de la calle del Muelle con la calle de Alcalde Conangla, y la vecina Casa de Firmas, los lugares de reunión preferidos en los que se invitaba a los presentes a jugar al truco con un austero aperitivo de altramuces, aceitunas y media botella de vino. Referencia obligada, por otra parte, en las coplillas populares de la época. También los



*Cuchilleros. Año 1935
Cesión: María Izquierdo M.*

tres quioscos junto a la estación sirvieron en los veranos para tal fin.

Si bien aquella organización a la que aludimos más arriba y el régimen de turnos establecido paliaron en buena medida el aspecto caótico que en ocasiones los andenes presentaban, las autoridades continuaron considerando una actividad incómoda la venta en los mismos, sobre todo por el excesivo número de cuchilleros dedicados a ésta. A mediados de la década de los cincuenta un número de hasta treinta y cuatro de esos vendedores se repartían por las inmediaciones de la estación. Renfe intentó, con poco éxito, limitarla paulatinamente, para, finalmente, optar por regularizarla de algún modo otorgando unas autorizaciones a los navajeros. Razones amparadas en cuestiones de orden público debidas tanto a la excesiva proliferación de vendedores como a las hipotéticas molestias que pudieran plantear a los viajeros, fueron circunstancias que las autoridades ferroviarias tuvieron muy en cuenta para acometer esa regulación en el año 1959. En este sentido, establecieron unas auto-

rizaciones nominativas en las que se prevenían algunas obligaciones:

No subir a los coches ni a sus estribos, ni entorpecer en ningún sentido el movimiento de viajeros y del personal ferroviario.

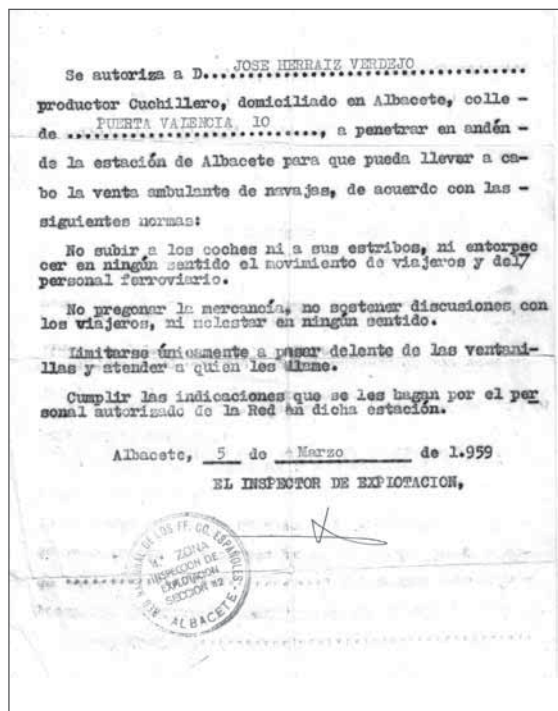
No pregonar la mercancía ni sostener discusiones con los viajeros, ni molestar en ningún sentido.

Limitarse únicamente a pasar delante de las ventanillas y atender a quien les llame.

Cumplir las indicaciones que se les hagan por el personal autorizado de la Red en dicha estación.

La primera prevención estaba en aquel momento de actualidad, no sólo por la práctica que aflora de nuevo de volver a subir a los coches sino porque, en ocasiones, la venta venía a determinar de algún modo también el tráfico ferroviario, ya que la salida del tren podía depender de la aquiescencia de los vendedores que habían cobrado ya las mercancías vendidas constatando que no quedaba ningún pasajero por satisfacer el importe de su compra, y así se

lo hacían saber a maquinistas o factores amigos que sólo entonces daban la señal de salida. No olvidemos que algún factor como Trabillas se había dedicado también a la venta con el cinto cuando estaba libre de servicio.



*Licencia para vender. Año 1959
Cesión: José Herráez Verdejo*

En cuanto a la segunda, resulta más que evidente que a pesar de la prohibición de pregonar la mercancía todavía se escucharán durante algunos lustros más las cantinelas del vendedor anunciando las navajas de Albacete. Esa voz del navajero se dejará oír en cualquier momento del día hasta bien entrada la década de los setenta. Por lo demás, es bien sabido que gracias a esas cantinelas, que se percibían de manera especial en el silencio de las madrugadas, los pasajeros identificaban sin ninguna la ciudad a la que acababa de llegar el tren: Albacete.

El inicio de los años sesenta supuso para el sector cuchillero un periodo de relativo desarrollo, a la vez que paradójicamente algunos artesanos emprendieron una singular diáspora a localidades cuchilleras de la vecina Francia.

Esta circunstancia fue paralela a la desaparición de muchos de los vendedores de cinto, en unos casos por unas razones estrictamente biológicas ya que no se había ido renovando la plantilla desde la llegada en 1950 de José Herráez Verdejo, primero apodado *el Nene* y luego, *Fati*. En otros casos, porque el buen momento económico de la segunda mitad de la década permitió al cuchillero del pequeño taller subsistir sin la ayuda de la venta en los andenes, y aunque todavía en esta etapa la estación proporcionaba unos buenos ingresos, éstos no compensaban el extraordinario sacrificio que suponía la presencia durante tantas horas en el andén, en especial al cuchillero de profesión que entonces tenía más trabajo.

Por otra parte, otro hecho incidió en la disminución del número de vendedores, relacionado con el cambio de costumbres y el desarrollo a su vez del propio tráfico: los trenes limitaron su tiempo de parada y este factor, aliado del

1 Septiembre 1972 CRONICA DE ALBACETE EXTRA

NAVAJAS

MILLARES DE DOCENAS SE FABRICAN MENSUALMENTE

LA TIPICA FIGURA DEL VENDEDOR ENFAJADO CASI HA DESAPARECIDO

TURISTAS DE TODO EL MUNDO COMPRAN NAVAJAS DE ALBACETE

ESTAN CONSIDERADAS COMO EL "SOUVENIR" TIPICO DE LA MANCHA

La vida estampa del tren en la madrugada un docto por cuatro días viajando en dirección a Liria.

El día que se está por que el andén de Albacete, lo que sucede es que el ferrocarril que va a Liria, no debe de ser movido de su sitio, para quedar, con el

En un momento anecdótico, gran fuerza evocadora una la utilidad práctica. Una buena navaja dura toda la vida. Y al acero manchego, templado con agua del arroyo, hace que sea una navaja más especial, que una navaja de Albacete. Porque a su vez el momento de toda la región.

LOS MUÑECOS, S. L.
FABRICA DE CHOCOLATES Y BOMBONES

Les desea UNA PERIA MUY FELIZ

Arenal, 9 - Apartado nº 23 - Teléfono 220598 ALBACETE

*Diario local señalando la desaparición de vendedores de cinto
Biblioteca Pública Provincial de Albacete*



*Amador Carcelén (Bocha). Año 1985
Museo de la Cuchillería*

vendedor, se redujo progresivamente. Los navajeros comenzaron a echar de menos aquellos trenes que se detenían ofreciendo a los viajeros un tiempo más que suficiente para salir a estirar las piernas, en unos momentos que eran aprovechados para comprar con tranquilidad a los diferentes vendedores, pudiendo además comparar sus mercancías.

En el año 1981, como consecuencia del nuevo reglamento de armas, se restringió una vez más la venta en los andenes, desapareciendo poco

a poco los últimos vendedores, hasta quedar finalmente tan sólo dos: Amador Carcelén Corredor, *Bocha* y José Herráez Verdejo, *Fati*. Éste fue uno más de los desencuentros que los navajeros vivieron con las distintas administraciones. Durante casi una década, Bocha y Fati fueron los únicos que pregonaron su mercancía en la estación de Albacete. El primero dejó de visitarla habitualmente para hacerlo cada vez más esporádicamente. Por su parte, Fati se vio obligado a dejar la venta en el inicio de los noventa.

Con ellos se fueron para siempre los navajeros de cinto y esa genuina impronta que confería a nuestra estación un singular atractivo. Su romántica imagen en el andén pregonando “¡Navajas de Albacete! ¡Cuchillos y llaveritos!”, pasó a formar parte de nuestra historia.

El Fati y el Bocha, que tanto han colaborado en la elaboración de este trabajo, fueron, por tanto, los últimos de una estirpe de navajeros que ayudaron a su economía con los escasos ingresos procedentes de unos viajeros ávidos por detenerse en nuestra ciudad para adquirir esa pieza que sin duda mostrarían con orgullo



*José Herráez (Fati) en el patio de su taller
Año 2004. Museo de la Cuchillería*

al resto de pasajeros y que les acompañaría más allá del final de trayecto.

Junto a ellos es de justicia recordar a tantos otros que configuraron la historia del cinto: Antonio Peinado Escobar; Martín Martínez Nieto; Drovegar; los hermanos García Roncero, *los Peseta*; Tito; las sagas de los Picatorres, los Racos, los Pajeros y los Sáez; Pascual, *Santero*; Trabillas; Antón, José, Miguel e Isidro Verdejo; Giordano Moreno, *el Manco*; Juanina; Poche; el Chato Porrás; Félix; el Maestrillo; Medrano; Chuchumeno; Juanico el Carlista; Rehuma; Sagato; Pataleta; Mediometro; Monina; Tartaja; Ramoncico; Chato Mengajo; Ortega, *el Rojo*; Cartucho; Chimbolero; el Botas; Pascual Martínez; Juan Real; Ceferino Gonzalez; Perico del Mongo; José Carpio, *Cuchilletas*; Gaspar Martínez; José Carcelén...

Como homenaje a todos ellos en el año 1998 se erigió una escultura en la plaza del Altozano

de la ciudad de Albacete, y en su recuerdo uno de los cintos más antiguos que se conservan, datado en 1926, propiedad de Martín Martínez Nieto, constituye uno de los objetos más singulares del Museo Municipal de la Cuchillería de Albacete.

BIBLIOGRAFÍA

ARCHIVO HISTÓRICO FERROVIARIO (AHF) de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles: expedientes citados pertenecientes al Fondo *Francisco Wais San Martín*.

MARTÍNEZ GÓMEZ-SIMÓN, Luis Miguel (2002): *Las Instituciones de Atención Social al menor en la ciudad de Albacete*. Instituto de Estudios Albacetenses. Albacete.



Escultura en homenaje a los cuchilleros situada en la Plaza del Altozano de Albacete