

LA BODEGA R. LÓPEZ DE HEREDIA VIÑA TONDONIA Y SU RELACIÓN CON EL FERROCARRIL

Luís Vicente Elías Pastor
Dpto. de Documentación y Patrimonio Cultural
R. López de Heredia Viña Tondonia, S.A.

Resumen

Desde antes de la fundación de nuestra bodega en 1877, la relación con el ferrocarril ha sido constante. El emplazamiento actual del Barrio de la Estación de Haro (La Rioja), motivo de polémica ciudadana durante la segunda mitad del siglo XIX pudo estar condicionado por la presencia de varios “almacenes”, bodegas y otras instalaciones empresariales en el entorno de ese espacio.

La sustitución del transporte tradicional del vino empleando caballerías, por el novedoso ferrocarril cambia radicalmente el comercio de este producto y aumenta las posibilidades de su traslado al extranjero, en un momento de gran demanda de este producto en toda Europa.

El uso del tren para el transporte de la materia prima, la uva, como del producto elaborado, vino a granel en envases de madera y de vidrio, fue una novedad desde la instalación de este medio en La Rioja a partir de 1860.

La posterior instalación de un grupo de bodegas en ese entorno estuvo condicionada por la presencia de las instalaciones ferroviarias, siendo en la actualidad el espacio con la mayor agrupación de bodegas centenarias del mundo.

Un último apartado es el análisis de la publicidad a través de ese medio de transporte y la realizada en las propias estaciones, como espacios muy frecuentados por el público.

La comunicación pretende servir de sugerencia para la realización de un posible trabajo que reuniera la documentación existente en diversas bodegas sobre su relación de vecindad con el ferrocarril.

Introducción

Nuestro objetivo con este trabajo es documentar la relación existente entre la industria vitivinícola y el ferrocarril en ciertos momentos de la historia, fijándonos en el hecho concreto de la ciudad de Haro en La Rioja, por ser esta un enclave de la actividad bodeguera desde mediados del siglo XIX, y podemos decir que parte del éxito de este sector se debe a su relación con el ferrocarril.

La vinculación entre estas dos instituciones viene desde 1829 en que en Jerez de la Frontera se pretende montar un sistema de transporte movido a vapor para llevar los vinos hasta el Muelle del Portal para su embarque a ultramar. Este proyecto se cumple en 1872 para ese fin. En Cataluña también está relacionado el ferrocarril con el vino desde los orígenes de este novedoso sistema de transporte. El trabajo que presentamos se centra en relatar las relaciones entre la bodega R. López de Heredia Viña Tondonia y el ferrocarril, pero la situación de vinculación y dependencia entre productores y transportista se podría ampliar al resto de bodegas centenarias que se emplazan en la ciudad de Haro, en La Rioja.

La empresa a la que dedicamos este trabajo, Bodegas R. López de Heredia Viña Tondonia, está situada en el barrio de la estación de Haro desde 1877, pero en relación con el tema de este trabajo debemos precisar que en algunos documentos del Archivo familiar¹ de la entidad se afirma que las instalaciones que aprovecha el fundador de la bodega, primero mediante alquiler y posteriormente por compra, estaban construidas antes de la instalación del ferrocarril. Por esta razón, nos encontramos con que las edificaciones que utiliza esta bodega eran anteriores al emplazamiento del ferrocarril en ese enclave conocido hoy como Barrio de la Estación.

En cualquier caso las relaciones entre la bodega y las compañías que han gestionado el transporte ferroviario han sido continuas, y estrechas, y con los lógicos roces y tensiones que conlleva una más que centenaria vecindad.

EL TRANSPORTE TRADICIONAL DEL VINO

Desde épocas muy remotas nos quedan representaciones y relatos del transporte del vino de las zonas productoras a las consumidoras. Hay magníficas manifestaciones artísticas del envío de vino en barco o son conocidas las escenas de “los trasvasadores” con sus pellejos. Alrededor de esta actividad comercial se centraban varias labores artesanas para producir los distintos envases empleados en el traslado de los líquidos.

Hay que tener en cuenta que hablamos del transporte de un producto de caducidad anual, ya que debido a las técnicas de elaboración de épocas pasadas el vino era

¹ La bodega posee un importante Archivo que en la actualidad se está clasificando, dentro de un Proyecto Cultural, que engloba la documentación y la museografía.

poco estable y su consumo se debía remitir al período anual, entre vendimia y vendimia, lo que precisaba también de transportes anuales.

Como en el caso de la relación del ferrocarril con las bodegas, nos vamos a referir a La Rioja lo mismo haremos con los ejemplos del transporte tradicional anterior a la llegada del tren.

De las comarcas montañosas de las sierras riojanas, burgalesas y sorianas, llegaban compradores de vino a varias zonas productoras de La Rioja. El modelo más característico lo tenemos en los compradores de la comarca burgalesa de la Sierra de la Demanda, en la zona de Valdelaguna y los Barbadillos. De aquí, a comienzos de la primavera de cada año, cuando las nieves ya permitían atravesar los puertos, salían a la media noche una cuadrilla de hasta 40 personas con sus caballerías, y cruzaban los Altos del Gitano, entre Canales y Ezcaray, para llegar al valle de San Millán, y de aquí a los pueblos vinateros de Badarán y Cárdenas. Allí “el capitán” responsable de la cuadrilla catava y apalabraba el contrato y se cargaban dos pellejos de piel de cabra en cada caballería, y se almorzaba “la bacalada” para a primeras horas de la tarde emprender un regreso de no menos de 10 horas con su preciada carga.

Esto nos lleva a citar la importancia de los caminos del vino, entre zonas de producción y consumo que son tan abundantes los que parten de La Rioja, con el nombre de “Carravinateros” y que tiene relación con el nombre que recibían los vendedores de vino en ciertas zonas de Vizcaya, de “carramateros”.

Estos caminos unían esta comarca con la costa a través de los puertos de Peñacerrada, Lagrán y más tarde Herrera y servían para conducir este producto a la costa; por este mismo camino venía el pescado a nuestra región y así se consideraba a Haro como “puerto seco”, manteniendo hasta hoy la tradición de un excelente comercio de pescado.

En otros casos las instituciones se preocupaban de facilitar el traslado de los vinos, así como lo propuso la Real Sociedad Económica de Amigos del País de la Rioja Castellana en su primera junta en 1790, para realizar un camino que uniera la zona de producción de vino con la de venta en la zona cantábrica. Este camino se financió con un impuesto sobre el vino y fue el germen para la realización de otras vías de comunicación.

Por otra parte vendedores ambulantes de vino visitaban las poblaciones en los días de mercados, como lo refiere un poema recogido en la sierra soriana:

En Valdeprado, tenderos
Que con sus machos y mulas
Acarrean agua y vino
A la villa de San Pedro.
En Valdenegrillos, tordos

Que los cogen en invierno
Y los traen a vender
Al mercado de San Pedro
Y luego compran “morapio”
A los arrieros de Arnedo.

La clientela local de los pueblos productores compraba mediante el sistema de “envás”, y era la fórmula para acabar con una cuba recién abierta en el menor tiempo posible; era una venta al por menor a los vecinos, familiares y amistades que se realizaba en un corto período de tiempo, para evitar que el vino se oxidara. En muchos pueblos riojanos se ponía una rama de chopo en la puerta de la bodega, para anunciar la venta y los clientes acudían a comprar ese vino, como lo reza el refrán:

“Quien rama pone, su vino quiere vender”

La venta del vino conllevaba preparativos de arreglo de los bocoyes o envases que se trasladaban en unos carros especiales en los que el envase iba sujeto por cinchas o cadenas, y bamboleando su carga. En otros casos los boteros preparaban pellejos de hasta tres cántaras² de capacidad y se transportaban en caballerías o en carros.

Este complejo y lento sistema de transporte es sustituido desde la segunda mitad del siglo XIX por el ferrocarril.

LA LLEGADA DEL FERROCARRIL

Refiriendo nuestro trabajo a la localidad de Haro en La Rioja, sabemos que se promulga una ley para ordenar la construcción de un ferrocarril en la zona, en 1855. El problema era decidir en que localidad se establecía el nudo de comunicaciones y a propósito de esto surge la polémica entre la burgalesa Miranda de Ebro y la riojana de Haro.

Este litigio fue a todos los niveles llegando a instancias muy altas, apoyando la opción riojana, Espartero, Sagasta y Olózaga, pero en 1856 ya se decide la alternativa burgalesa con gran enfado de los jarreros³, quienes carentes del apoyo de su provincia quisieron trasladar su término a la vecina de Burgos.

La opción era un trazado desde Burgos a Pancorbo y por la cuenca del río Tirón llegar a Haro, y cruzando el río Ebro por la Concha Chiquita dirigirse hacia Vitoria. A esta opción Salustiano de Olózaga la llamaba el ferrocarril de La Rioja y a la otra línea la Burebiana.

² La cántara era la medida tradicional de capacidad que se empleaba para medir el vino, su equivalencia era de 16 litros.

³ Nombre dialectal que reciben los habitantes de Haro

Esa alternativa era la que desde Pancorbo continuara a Miranda, donde se cruzaría con el ferrocarril del Norte; triunfando esta segunda opción.

En 1858 se marcó el recorrido del ferrocarril Tudela-Bilbao pero en la ciudad de Haro existían dos opciones para el emplazamiento de la futura Estación del Ferrocarril. En 1861 el tren ya circulaba, pero no se había decidido el lugar de la Estación.

La polémica del emplazamiento de la futura Estación se produce ya que la compañía concesionaria del tramo, la inglesa representada por John Charlesworth había decidido un emplazamiento de la Estación al lado de la localidad de Haro, en el término de El Pardo, y había instalado una estación provisional a partir de 1861 en el actual emplazamiento, conocido como Cantarranas. Por razones de espacio y de economía de realización del camino de acceso al pueblo, se prescindía del antiguo lugar decidido en el proyecto y el espacio provisional se hace definitivo, sin que el Ayuntamiento de Haro pueda replicar ante los prepotentes concesionarios y sus representantes locales.

Al final se decide por el actual emplazamiento y aquí creemos que ya se perfila el papel del vino en relación con el desarrollo de la villa.

Es muy posible que la decisión de instalar la Estación en el término conocido como “Cantarranas” estuviera en relación con la localización de algunas industrias y almacenes en esa zona de la ciudad. En un documento de nuestra bodega⁴, se dice que el conjunto de edificaciones en los que comienza su trabajo nuestro fundador y que eran propiedad de Armand Heff, estaban en ese emplazamiento antes de la instalación de la vía férrea.

El hecho de que varias bodegas se instalaran algunos años después en el entorno de ese espacio venció a la otra alternativa de situar la estación debajo del pueblo en el lugar conocido como El Pardo. La inauguración de la definitiva Estación es en 1880.

En esas fechas, Haro ya pensaba en instalar un nuevo ferrocarril que uniera esa localidad con Santo Domingo, Ezcaray y Pradoluengo, del que tendremos ocasión de hablar posteriormente.

LA BODEGA R. LOPEZ DE HEREDIA Y EL FERROCARRIL

En la mayor parte de las escrituras de compra de terrenos y edificaciones en el término de Vicuana, que efectúa D. Rafael López de Heredia Landeta a partir de 1877, siempre encontramos al ferrocarril como lindero, por eso podemos hablar de una buena vecindad desde los orígenes empresariales.

⁴ Archivo de la Bodega R. López de Heredia Viña Tondonia

En esas fechas el barrio se empezaba a conocer con el nombre de la Estación y eran varios los edificios y empresas que estaban emplazados en ese término de Vicuana. En él había varios almacenes de franceses, como los de Roig y Serres, el de Francisco Laroche, Heff, Blondeau y otros; y además empresarios locales con fábricas de jabón, abonos y almacenes de vinos.

Es preciso notar que el término que ha prevalecido tanto en catastro como en la tradición oral es el de Barrio de la Estación, y no el de Barrio de las Bodega, como se conoce en otros muchos pueblos riojanos a esa zona de agrupación de espacios de producción de vino.

La elección de D. Rafael se basa en la propuesta que le hace su patrón de que administre su negocio una vez que él decide regresar a Francia. A partir de esa primera compra, continúa adquiriendo las fincas adyacentes que siempre lindaban al oeste con las vías del ferrocarril de la compañía de los Caminos de Hierro del Norte. Las excelentes relaciones se mantienen y la compañía acepta que la bodega tuviera un entronque propio con las vías en el que se cargaban y descargaban los vagones. En 1926, la Compañía cede un espacio para andén y los raíles se prolongaban a lo largo de la fachada sur de la bodega.

A partir de 1941 se constituye la RENFE y la bodega cede terrenos para la ampliación de las instalaciones de la Estación, y construye un muro de contención que protegerá el talud que se encuentra sobre las vías.

Por lo tanto, las relaciones entre la bodega y las empresas ferroviarias han sido excelentes no sólo como vecinos sino también como clientes.

EL USO DEL TREN EN LA ACTIVIDAD VITIVINICOLA

El Transporte de la uva

El empleo de animales en las labores de transporte vitivinícola no desapareció con la llegada del ferrocarril. Acceder a las estaciones y apeaderos era todavía labor de carreteros, que tenían su tarifa concertada según distancias a las estaciones de embarque. Poseemos documentación y contratos de transportistas de carros para arrastre de vino y uva hasta 1925, con sus precios ajustados por cargas de uva, de aproximadamente 161 kilogramos, y de 100 cántaras de vino, en el caso de líquidos como unidades de porte.

Hay que tener en cuenta que la línea férrea dejaba a muchas zonas productoras a cierta distancia, lo que impulsó la pretensión de construir un ferrocarril que recorriera la zona alavesa para llegar desde Miranda hasta Estella.

Sobre este proyecto hay constancia en el Archivo de Haro, ya que en la sesión del Consistorio del 20 de octubre de 1886 se considera la propuesta que hace, D. Eusebio García Lejarraga de realizar un ferrocarril que uniera Haro con Laguardia y solicita al Ayuntamiento jarrero una subvención del 50 % del presupuesto de la

parte de la obra correspondiente al término de Haro. El concejo aprueba la subvención de la mitad de las 232.670 pts, que costaban las obras hasta atravesar el río Ebro, debido al interés para la ciudad de tan importante obra.⁵

Al no alcanzarse estos proyectos se trató de conseguir comunicaciones fluidas con las tierras por las que discurría el ferrocarril. Fruto de este interés fue la realización de los puentes sobre el río Ebro, de Labastida, Elciego y La Puebla de la Barca, que unían la comarca vitivinícola alavesa con la línea de ferrocarril. Con respecto al puente de Labastida es el ayuntamiento de esa localidad alavesa, el 18 de marzo de 1884, quién inicia todos los trámites para su construcción desde “esa localidad a la Estación de ferrocarril de Haro⁶”. El ayuntamiento de este pueblo no ponía excesivo empeño en el proyecto por lo que el vecino alavés le solicita en reiteradas ocasiones que expropien los terrenos de su jurisdicción, por la necesidad de comunicación.

A propósito de este tema es interesante la descripción de una compra de 96 carros de uva, que fueron adquiridos por nuestra bodega al otro lado del Ebro, y que atravesaban el río en barca para ser cargados en el ferrocarril hasta Haro.

Con respecto al ferrocarril de Haro a Santo Domingo, las primeras referencias son de 1881, citadas por Hergueta⁷. Pero en 1886, Faustino Bellido figura como concesionario de ese trazado y solicita al Ayuntamiento la cesión gratuita de los terrenos para la futura Estación y el recorrido de las vías. Pero habrá que esperar varios años para que D. Nicolás de Escoriaza, amigo personal de D. Rafael López de Heredia Landeta sea el concesionario de ese ferrocarril y además nuestro fundador invirtiera una importante suma en obligaciones de esa empresa, en 1914.

Otra alternativa de ferrocarril que pasaría por Haro es la que “en 1888 se presentó al Congreso de los Diputados como una proposición de Ley pidiendo la concesión de un ferrocarril directo Madrid, Irún, por Segovia, Aranda de Duero, Rada, Belorado, Cuzcurrita, Haro, Vitoria, Arechavaleta, Elgoibar, Deba y San Sebastián⁸”. En esta nueva iniciativa participó activamente también nuestro fundador, gran entusiasta del transporte por tren.

El interés por este transporte no se basaba exclusivamente en el comercio del vino, sino que había tareas previas en las que este modelo de comunicación era de gran utilidad al sector.

El hecho de que en La Rioja hubiera una complementariedad entre las uvas de la comarca de la Rioja Alta y las de la Rioja Baja, implicaba un comercio que

⁵ Libro de Actas del Ayuntamiento de Haro, 1885-1886, pg. 74 v. Archivo Municipal de Haro (La Rioja)

⁶ Libro de Actas del Ayuntamiento de Haro 1883-1884, pg. 19 v. Archivo Municipal de Haro (La Rioja)

⁷ Hergueta, Domingo de Noticias Históricas de la ciudad de Haro. 1906 Reedición de la Unidad de Cultura de la Diputación de Logroño. Logroño 1979

⁸ Ibidem, pg.626

garantizaba la existencia de frutos, aunque el año fuera muy malo en cualquiera de las dos comarcas.

Hasta entonces no se efectuaba el transporte de la uva de una comarca a otra por la excesiva distancia, pero a partir del empleo del ferrocarril, uvas producidas en la Rioja Baja, en localidades como Aldeanueva de Ebro, subían hacia la Rioja Alta para garantizar el vino de “coupage”.

Son muchas las referencias a este tipo de transporte de uva y los problemas que ocasionaba, así como los robos de fruto, la pérdida de comportones o envases de madera de noventa kilos de capacidad, y que podían llegar hasta los ciento veinticinco kilogramos, que bajaban vacíos y subían llenos de la Rioja Baja a las bodegas de Haro.

Este comercio permitió complementar las variedades de uva como la garnacha, con el tempranillo más propio de la comarca de la Rioja Alta. Para llevar a cabo este complicado sistema de transporte, nuestra bodega destacaba en cada localidad un comisionista que se encargaba de buscar la uva con las características requeridas, y este facilitaba a los vendimiadores los citados envases para el fruto, que estos diariamente llevaban del campo a la estación y en pocas horas la uva estaba en la bodega de Haro.

En un vagón de ferrocarril se acomodaban 100 comportones de 7 arrobas lo que hacía un peso de uva de 8.000 kilogramos aproximadamente, por cada vagón. La preocupación de la bodega era que los envases con la uva llegaran lo antes posible y que no se produjeran sustracciones de uva ni pérdidas de los comportones, hechos que habitualmente ocurrían motivando continuos conflictos.

El transporte por medio de carros era necesario todavía para que la uva llegara de la viña a la bodega. Más tarde nuestra empresa adquiere en Burdeos un camión movido por vapor producido por carbón, marca Exshaw, que cumplió múltiples tareas, desde 1919 y una de ellas era la de recoger los comportones de los pueblos vecinos en aquellas zonas a las que no accedía el ferrocarril.

El Transporte del Vino

Una tarea más conocida es la del transporte del vino, que es la que motivó la instalación de las bodegas cerca de la Estación de Ferrocarril de Haro.

Con respecto a la fecha de implantación de estas bodegas en el Barrio de la Estación de Haro, vamos a seguir la datación que ofrece Manuel Llano Gorostiza⁹. Desde fecha anterior funcionaban en la zona las bodegas de origen francés de H.Savignon, Armand Heff, Alfonso Vigier y otros.

⁹ Llano Gorostiza, Manuel
Los Vinos de Rioja. INDUBAN, Bilbao, 1973, pg. 90

- De las bodegas que hoy persisten, la primera en instalarse es la de R. López de Heredia y Landeta en 1877.
- En 1879 se crea la Compañía Vinícola del Norte de España
- En 1886 el Duque de Moctezuma, funda una bodega que pasará a llamarse, A. y J. Gómez Cruzado.
- La Rioja Alta se instala en 1890
- Bodegas Bilbaínas se crean en 1901

Con este conjunto de bodegas que situamos en un período de 30 años tenemos configurado el barrio de la Estación de Haro, donde también había, fabrica de aguardientes, de jabones y de abonos y en aquellos tiempos aún quedaban algunas viñas entre los almacenes de los bodegueros.

Ya tenemos el panorama y se ha establecido la relación estrecha entre el vino y el ferrocarril; años más tarde llegarían otras bodegas como “Angel de Santiago y Munilla, quién funda en Haro la empresa Rioja Santiago, S.A. en 1904”¹⁰. Posteriormente ya a partir de 1970 se instalan Muga, Ibaiondo, y finalmente Roda; teniendo definido el espacio con mayor número de bodegas centenarias del mundo.

La relación con el ferrocarril, por lo tanto, se establece por la necesidad de enviar los vinos producidos en esta región hacia el norte de España, tanto para el consumo en el País Vasco como para su posterior traslado a Francia.

Todavía en el siglo XIX, el vino salía de Haro y llegaba a Bilbao o al puerto guipuzcoano de Pasajes de San Juan donde se embarcaba para su traslado a Francia y a otros países europeos. Son numerosos los documentos de nuestro archivo que nos describen los recorridos de los envases que todavía no llegaban a Europa por ferrocarril.

Alrededor del transporte y como en el caso del traslado por carretera, se precisaban de envases adecuados. La mayor parte de los envíos se hacían mediante envases de madera de muy diverso tamaño, por lo que la labor de los toneleros era imprescindible. No se puede entender la historia de Haro en los primeros años del siglo XX sin estudiar la vida social y política de las Asociaciones de Toneleros que dominaron una buena parte de los conflictos de la primera década de ese siglo. Son muy importantes las huelgas de este gremio en 1902, que consiguen detener el comercio de vinos durante varios meses.

Años más tarde en 1920 hay una larga huelga de toneleros que de nuevo detiene el comercio durante nueve meses

El transporte se realizaba en envases de madera que iban desde los barriles de castaño de 70, 100, 200 y 225 litros. También los bocoyes de castaño de 650 litros

¹⁰ Op.cit, pg.111

y los medios bocoyes de 400. En algunos casos se hacía la exportación en barricas de roble de 225 y 112 litros.

Los envases de transporte podían ser de roble pero también de castaño y las barricas bordelesas más valiosas iban cubiertas de una arpillera de cáñamo y embaladas en otra funda de madera de chopo, sobre todo para el transporte marítimo. Esta exigencia del doble envase aparece en la reglamentación de los ferrocarriles, en la ley del 23 de noviembre de 1877.

Las fotos de la época nos muestran la playa de la Estación contigua a nuestras bodegas repleta de barriquería¹¹ de madera lista para ser cargados en el tren.

Ante la necesidad de utilizar cientos de envases de madera se recurría al alquiler de estos materiales, en especial a compañías bordelesas cuando el envío se iba a efectuar a Francia. Estas empresas cobraban un tanto por día de alquiler y un seguro sobre el conjunto. Cuando los envases llegaban a su destino los receptores o distribuidores locales envasaban su contenido en botellas o lo trasvasaban a las barricas propiedad de sus clientes devolviendo inmediatamente los envases a su origen.

El trasiego de estos materiales era constante, así como las roturas, robos y multitud de incidencias que hacían estrecha la relación entre los bodegueros y los empleados del ferrocarril.

En barriles de madera de chopo también se transportaban las botellas, por lo que incluso para venta en envase de vidrio era necesaria la actividad de los toneleros.

El Transporte en botellas

No podemos precisar un momento que separe o distinga la comercialización en barrica y en botella, ya que desde el inicio del transporte por ferrocarril vemos que hay ambos sistemas de envíos. No obstante, si analizamos nuestras primeras etiquetas que corresponden a 1888, hemos de considerar que ya desde esa época se embotellaban los vinos en bodega y cubiertos por la protección de los pajones de paja de centeno se envasaban en los barriles citados, de madera de chopo. Los primeros envíos de vino a granel se remontan a las cosechas de 1878 y 1879.

Para este tipo de comercio embotellado, los carpinteros de las bodegas realizaban cajas en madera de pino, que contenían 12 y 24 botellas, para su envío también por tren. Aquí aparece la preocupación por las marcas y las etiquetas, así como todo el proceso de registro de las patentes y marcas; a la vez que surgen las falsificaciones y copias de etiquetas con los nombres comerciales y los anagramas.

¹¹ Los nombres que reciben el conjunto de envases de madera para el transporte de vino en los documentos son: Barriquería, barrilería, o colambres.

Las botellas debían recuperarse por lo que había un sistema de devolución de envases de vidrio, por parte de los clientes hacia las bodegas y es interesante leer los libros de nuestros archivos donde figuran las procedencias de los envíos desde las estaciones de ferrocarril más peregrinas que podamos imaginar. La devolución de los envases traía consigo el lavado de las botellas en la bodega para su posterior rellenado y venta. En los archivos de las bodegas aparecen un tipo de libros con el sugestivo nombre de “Libro de Volantes de Abono de Vacío”, que regulan las devoluciones de las botellas vacías, por parte de los clientes y distribuidores.

LOS VAGONES PRIVADOS

El ajetreo y tráfico de personas y mercancías en las estaciones de ferrocarril a comienzos de siglo era impresionante. La mayor parte del tráfico comercial de la época viajaba a través de las vías, con dos sistemas de transporte: La gran velocidad y la pequeña velocidad, conocidas por sus siglas en etiquetas y billetes de GV y PV. Para que nos hagamos una idea de la celeridad del transporte, tenemos múltiples referencias en nuestros archivos del envío de cajas de vino en dos jornadas a Málaga, o la anécdota habitual en la primavera de cada año cuando el encargado de nuestra bodega en Haro pasaba las vías al atardecer portando una cesta de mimbre que contenía los espárragos y las habas recién cortadas cubiertas de hierba fresca, que llegaban a la mañana siguiente a la oficina central de nuestra empresa en el edificio de la Equitativa en la calle Alcalá de Madrid.

Merced a ese buen hacer del servicio de correos a través del ferrocarril podemos reconstruir la historia de nuestra bodega, por una sencilla razón. Desde 1893 nuestro fundador decide trasladar la oficina central a Madrid, donde ejercía más directamente las acciones comerciales y de promoción. En Haro quedaban sus empleados que superaban en esa fecha la veintena a cargo de un apoderado, un bodeguero y un responsable del campo. Cada día se redactaba una carta con las incidencias más importantes de la jornada, en las tres áreas de oficina, elaboración y agricultura; además de todo lo referente a la construcción. De esa carta diaria se hacía una copia con la prensa para el copiado de documentos y se enviaba a la oficina central a la que llegaba cada mañana, y era respondida por nuestro fundador en la tarde llegando a Haro al siguiente día. De esta manera se formalizaban pedidos, se daban instrucciones, se aconsejaba y se dirigía a distancia una empresa. Hoy son decenas los Libros Copiadores de Cartas que guardan la historia diaria de la bodega.

Hemos de tener en cuenta que las primeras líneas de servicio telefónico se comienzan a instalar entre Haro y el Barrio de la Estación en 1886, como servicio local y en nuestra bodega se coloca en 1903.

El ferrocarril, por lo tanto era el medio más eficaz no sólo para el transporte de personas y mercancías, sino también para la comunicación.

Por lo tanto, el ambiente de las estaciones era bullicioso y hasta desordenado. Allí se reunían viajeros, desocupados, rufianes y espías de las bodegas, que querían saber a que destino iba enviada tal partida de botellas o aquel conjunto de barricas; y cada bodega tenía a ciertas horas alguien destacado en los andenes para vigilar a la competencia.

Por las estrechas relaciones entre bodega y estación, era frecuente en Navidad un sustancioso obsequio de vino para todos los empleados del servicio, que siempre creaba ciertas polémicas.

Ante los problemas de “espionaje”, fracturas de botellas, robos y accidentes en las estaciones, nuestra bodega optó desde época temprana por la adquisición de vagones privados para el traslado de nuestros productos.

En 1920 se adquieren tres vagones cerrados rotulados con la marca de la casa más afamada: “Viña Tondonia”, y estos permitían que los productos viajaran con seguridad y además constituían un reclamo de nuestra marca.

En 1940 se volvieron a comprar otros tres y el uso de este tipo de vagones se continuó hasta los años 1960, con las unidades encargadas a la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles de Beasaín (Guipuzcoa).

EL FERROCARRIL Y LA PUBLICIDAD

Una de las preocupaciones de nuestro fundador era la de difundir los vinos producidos en sus bodegas de Haro. Según sus escritos estaba convencido de la calidad del producto elaborado, pero era necesario que las personas que consumían este tipo de vinos conocieran su marca.

En aquellos años finales del siglo XIX la publicidad tenía unos objetivos concretos. El primero era “hacer la marca”, ya que pese a haber nacido en 1877 era necesario presentarse ante los clientes que comenzaban a conocer el producto. Por lo tanto la publicidad y el registro de las marcas en el Ministerio de Fomento y en su Oficina de Patentes era primordial.

Y la segunda era defender al producto de las constantes falsificaciones que se producían en aquellas épocas. Siendo una etapa de escaso control sanitario de los productos y de un cierto desconocimiento de la calidad de los mismos, era necesario proteger la marca de la falsificación que constantemente sufrían los vinos.

De aquí la importancia de la etiqueta con toda la información que proporcionaba o del alambrado con la clásica malla que impedía el rellenado, o incluso del lacrado y los precintos de garantía, que desde aquellos años utilizan nuestros envases.

La razón del traslado familiar y empresarial de nuestro fundador a Madrid estaba en su preocupación por divulgar una marca y su producto. En poco tiempo sus exportaciones habituales a Francia y a Europa se ampliaron a América del Sur y a Estados Unidos, teniendo también referencias de envíos a Bombay y Japón (1904); Calcuta (1906), Ceylán (1908), y a otros muchos destinos.

Su meta era establecer una red de distribuidores por toda España y sobre todo llegar a los restaurantes y hoteles de fama de su capital. Y para alcanzar estas metas se valió del medio más adecuado: la publicidad. Y en este apartado volvemos a tener relación con el ferrocarril.

En 1901 la bodega hace una campaña publicitaria instalando carteles de celuloide de 16 x 35 ctms, en las estaciones de ferrocarril.

Más tarde en 1907 crea con otros dos socios una empresa de publicidad, y entre otros proyectos que realizan está el de divulgar de nuevo la imagen de la bodega en las estaciones de ferrocarril de toda España. Uno de sus asociados era el Agente publicitario para España de las Estaciones de Ferrocarril.

Fue una tendencia en aquella época el empleo de los medios de transporte para publicitar nuestra marca como lo demuestran los tranvías que llevaban paneles con nuestro nombre en Madrid desde 1915 y en Sevilla en 1916.

De nuevo en 1935 se instalaron 300 anuncios transparentes en los tranvías madrileños. Una foto clásica es la de unos manifestantes dentro de un tranvía con una bandera republicana, y en su parte superior el cartel de publicidad de los vinos de Viña Tondonia Blanco.

La publicidad en el espacio del ferrocarril y del transporte en general, fue un medio para publicitar un producto de calidad.

CONCLUSION

A partir de la clasificación del valioso Archivo de las Bodegas R. López de Heredia Viña Tondonia, nos dimos cuenta, por el volumen de la documentación relacionada con el ferrocarril, de las estrechas relaciones que la bodega había tenido con este medio de transporte.

Por esta razón nos ha parecido de interés el aportar esta información, a modo de bosquejo, que podría ir ampliándose con los datos de otras instituciones para completar la historia del ferrocarril y su vinculación con un área industrial determinada.

La importancia que el sector del vino tenía en la economía de una comarca como la Rioja Alta en el último tercio del siglo XIX, puede explicar las estrechas relaciones entre los dos sectores: el vinícola y el del transporte; y quizás demostrar

algunos hechos relacionados con el urbanismo y la concepción de la actual ciudad de Haro.

La importancia económica del barrio de la Estación de Haro, no se puede comprender sin el hecho de la implantación del ferrocarril en esa ciudad a mediados del siglo XIX. Hoy, en que además de los valores económicos y nutricionales del vino, buscamos otras fórmulas de promoción del mismo, podemos muy bien ofertar el Barrio de la Estación de Haro como un espacio patrimonial relacionado con la historia del vino y como tal promocionarlo como un recurso del Turismo Enológico, teniendo en cuenta que tanto la Estación como muchas de las bodegas vecinas de su entorno tienen una vigencia más que centenaria.