



EL ORIGEN DEL
BARRIO DE LA ESTACIÓN

1

EL ORIGEN DEL BARRIO DE LA ESTACIÓN

EL COMERCIO DEL VINO





Escena de "El Quijote", Cervantes.
Cap. 35. Luchas con los pellejos de vino

“ ¿QUÉ SANGRE, NI QUÉ FUENTES DICES, ENEMIGO DE DIOS Y DE SUS SANTOS? NO VES, LADRÓN, QUE LA SANGRE Y LA FUENTE NO ES OTRA COSA QUE ESTOS CUEROS QUE AQUÍ ESTÁN HORADADOS Y EL VINO TINTO QUE NADA EN ESTE APOSENTO, QUE NADANDO VEA YO EL ALMA, EN LOS INFIERNOS, DE QUIEN LOS HORADÓ. QUE ME MATEN - DIJO A ESTA RAZÓN EL VENTERO - SI DON QUIJOTE O DON DIABLO NO HA DADO ALGUNA CUCHILLADA EN ALGUNO DE LOS CUEROS DE VINO TINTO QUE A SU CABECERA ESTABAN LLENOS, Y EL VINO DERRAMADO DEBE DE SER LO QUE LE PARECE SANGRE A ESTE BUEN HOMBRE ”

EL TRANSPORTE DEL VINO

El vino ha sido un complemento alimentario en las sociedades tradicionales pero, pese a la extensión de su cultivo, en el pasado existían zonas no productoras que precisaban del comercio del vino y, por lo tanto, de su transporte. Como elemento líquido y como producto susceptible de transformaciones biológicas exigía una adecuada preparación para su transporte. La tradición habla de problemas en el traslado de los vinos, cómo éstos pasaban mal los puertos o precisaban de condiciones muy específicas para su distribución comercial.

En la Biblia, tenemos el primer ejemplo de transporte de un grandioso racimo de uvas. A partir del s.VII a.C. tenemos constancia del comercio de vinos del Oriente mediterráneo con la Península Ibérica. Además, desde antaño, había regiones prestigiadas por la calidad de sus vinos que enviaban sus productos a países remotos. Para este delicado transporte se idearon, desde la antigüedad, sofisticados medios a fin de conseguir que los preciados vinos llegaran a su destino. Tenemos referencias de vinos trasladados por mar en época fenicia, en diversos tipos de vasijas de barro, desde las clásicas “ánforas” hasta las “dolias” de gran tamaño, que podrían constituir el prototipo de los actuales barcos cisterna. El barro se ha empleado

para torneear los envases utilizados en el transporte del vino, así como la madera que ha sido otro material necesario para el traslado del vino. Desde antes de los romanos, los troncos vaciados podían contener líquidos; posteriormente se fabrican cubas y toneles con maderas cercadas por cellos de madera o hierro. Los romanos difundieron este invento etrusco por toda Europa y hasta hoy se siguen empleando estos envases para elaboración, guarda y transporte de los vinos. Algunos frutos, sobre todo de las cucurbitáceas, se han utilizado para guardar y trasladar vinos, aunque sea más popular la calabaza jacobea. Las pieles de animales han servido para contener vinos, como nos relatan los autores clásicos. La piel vaciada de una cabra, incluso de un novillo, se ha utilizado para transportar y comercializar vinos en nuestro país hasta casi a finales del siglo pasado. Regiones vinícolas como La Rioja, Navarra o Burgos han sido patria de pellejeros y boteros que con sus pellejos en carros y, posteriormente en camiones, distribuían el vino a poblaciones no productoras.



*Transporte de vinos por canales
Carros para transporte de vino*



Salida de los vinos hacia América



Ánforas para transporte de vino



*Embarque de vinos franceses
Camión de vinos de Jerez*



La bota de vino ha sido un utensilio popular entre campesinos, cazadores y excursionistas, vinculada a los vinos de cosechero o familiares. El metal no es un material que acoja bien a los vinos. No obstante, conocemos envases de diversas chapas metálicas que se han utilizado para medida, conservación y transporte. La llegada del acero ha dignificado una difícil unión entre los metales y el vino. La transformación de las ventas de vino del granel a los envasados ha magnificado la importancia del vidrio en el comercio del vino. Pero no hemos de olvidar el transporte de miles de garrafones que cada año salían de las zonas productoras hacia las grandes capitales, donde se iba incrementando el consumo. Estos materiales - madera, arcilla, cueros, metales y vidrios - han servido para conservar el vino, para transportarlo y para consumirlo.

Cada región y cada momento histórico ha empleado con mayor intensidad cada uno de ellos, pero todos han tenido un contacto digno con el vino. En ciertos casos, algunos de estos materiales ocultaban los defectos del vino, pero en otros su contacto ha mejorado sus cualidades, como le ocurre a la unión entre la madera y el vino. Es complemento necesario para la comercialización del vino un riguroso sistema de medida de los líquidos. En el comercio del vino se pueden producir fraudes por lo que en muchas ocasiones se ha vendido a peso, y siempre ha precisado de un estricto sistema de medidas. En Francia, a través de los canales, ha sido habitual este tipo de comercio. El Canal de Castilla, eminentemente empleado para el transporte de cereales, también sirvió para conducir vinos a través de sus esclusas.

POR TIERRA Y POR MAR

A través de las calzadas romanas, las cañadas pastoriles o los caminos reales el vino se ha distribuido por todo el territorio. El carro ha sido el vehículo más utilizado, tirado por caballerías o vacunos. Algunas regiones españolas se especializaron en el comercio con este medio, como los maragatos leoneses o los habitantes de la región de Pinares, sorianos y burgaleses. El vino se transportaba en pellejos de cuero de vaca o de cabra, cubiertos en su interior por una capa de pez, procedente de la resina, que los hacía impermeables.

El transporte del vino en envases de madera también era habitual, muchas veces fabricados con castaño. Las jornadas del recorrido estaban fijadas previamente, con los descansos establecidos en ventas y mesones situados al lado de la red viaria. En estos establecimientos se daba servicio a los animales y a sus dueños, y son frecuentes los relatos y sucesos vinculados al vino, como el acaecido al caballero hidalgo cervantino. Los comerciantes y transportistas del vino estaban en relación con productores, pellejeros y clientes y en muchos casos los propios artesanos se encargaban de la compra y distribución del vino. Con la llegada de los medios de transporte mecánicos con combustibles líquidos, los mismos carreteros pasaron a emplear los camiones, transportando de nuevo los pellejos y cubas en estos ruidosos vehículos. El cambio en la comercialización del vino, de graneles a embotellados, se produce por la búsqueda de la calidad y por la popularización de la botella de vidrio. Este nuevo material cómodo,

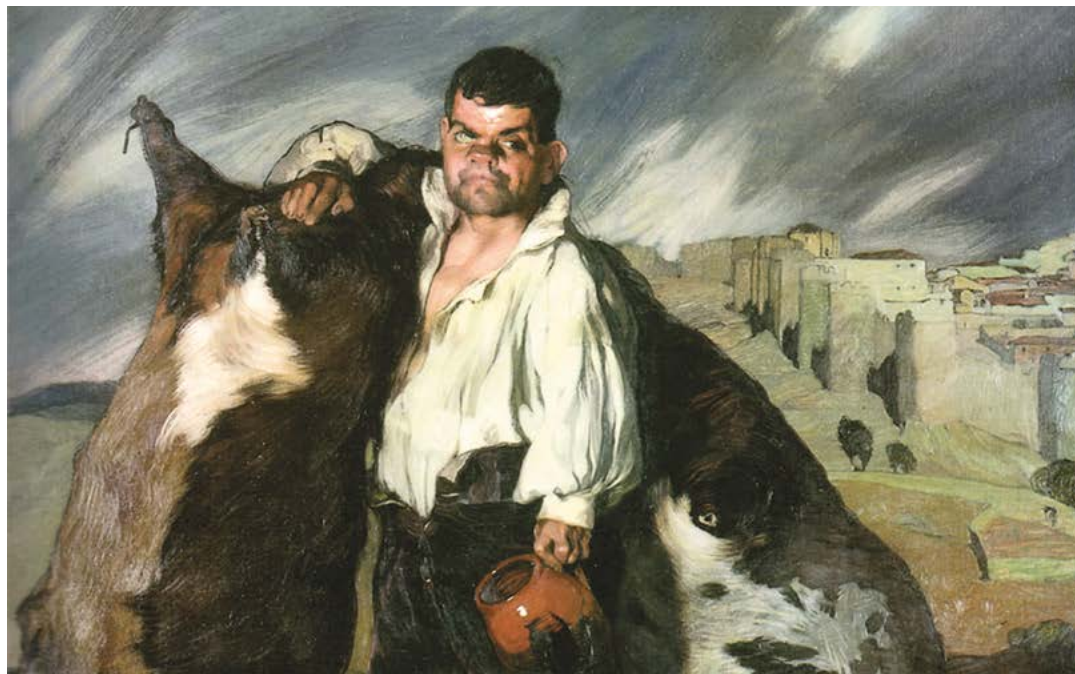
limpio y reciclable es el envase que hoy transportan los comercializadores del vino. Desde el carro romano al actual contenedor refrigerado y paletizado han pasado dos mil años de transportar vino. Desde la antigüedad el vino también se ha transportado por mar, por ríos y canales. En algunas excavaciones submarinas se han localizado pecios con multitud de “ánforas”, lo que confirma este floreciente comercio marítimo. Con el descubrimiento de América, los vinos españoles viajan a través del océano para surtir a misioneros y conquistadores. El envase más utilizado eran las cubas que llevaban vinos muy alcoholizados para mantener su escasa calidad. Más tarde, puertos como Sevilla, Cádiz, Lisboa, Oporto y Burdeos han sido el origen de un floreciente negocio a través del transporte marítimo del vino. Algunos ríos como el Guadalquivir, el Guadalete, el Guadiana o el Duero han permitido el traslado de vinos en la Península Ibérica. En Francia, a través de los canales, ha sido habitual este tipo de comercio. El Canal de Castilla, eminentemente empleado para el transporte de cereales, también sirvió para conducir vinos a través de sus esclusas.



Envío de uvas del barco, Almería
Transporte de vino de Oporto



Curiosa forma de transporte del Chianti



“El Botero”, Zuloaga, 1907. Museo de Hermitage

ODRES, PELLEJOS Y BOTAS

Desde la Grecia clásica, las citas de la Biblia o las referencias faraónicas, describen el empleo de los envases de cuero y piel en estas épocas. La piel completa, extraída de animales, ha servido para contener líquidos. Leche, vino, aceite o agua han llenado estas pieles, que en relatos fantásticos también sirvieron como flotadores náuticos. El artesano saca la piel completa del animal, vaca, cabra e incluso gatos, dejando los orificios del cuello y las patas. Posteriormente, se curte con cortezas vegetales, cenizas u otros curtientes cortando el pelo de forma escalonada. Una vez curtida la piel, se le da la vuelta y en algunos casos se rellena de pez, sustancia extraída de la resina del pino, y que le aporta impermeabilidad. La pez también sirvió para cubrir el interior de “ánforas” y “dolias” romanas para el transporte marítimo. Los

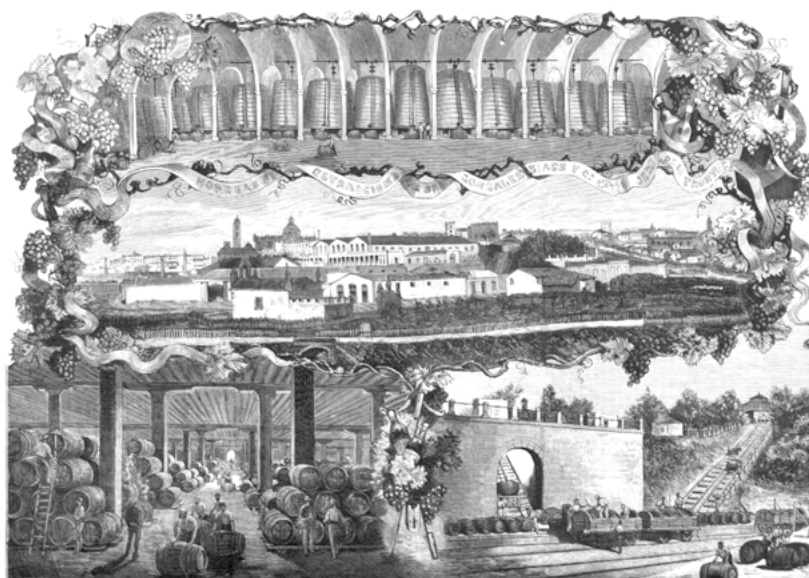
orificios se atan y se deja una salida para el relleno de los líquidos. Si la piel tiene algún orificio, se cierra con una “botana” o pieza de madera de boj. Estos envases de piel han tenido muy diversa capacidad: desde los voluminosos pellejos hechos de piel de buey, hasta las manejables botas de piel de gato.

El botero, con una piel de cabra, efectúa un envase cosiendo la piel cortada, y siguiendo el mismo proceso de impermeabilizar el interior. La relación entre el cuero y el vino se relata en escritos y leyendas y, hoy en día, la técnica permite nuevas aplicaciones de esta artesanía ligada al vino.

2

EL ORIGEN DEL BARRIO DE LA ESTACIÓN

LA LLEGADA DEL FERROCARRIL



Grabado del Proyecto de ferrocarril en Jerez de 1829

**“ TAMPOCO SE ECHA VINO NUEVO
EN ODRES VIEJOS; PUES DE OTRO
MODO LOS ODRES REVIENTAN, EL
VINO SE DERRAMA Y LOS ODRES
SE ECHAN A PERDER; SINO QUE
EL VINO NUEVO SE ECHA
EN ODRES NUEVOS Y ASÍ AMBOS
SE CONSERVAN ”**

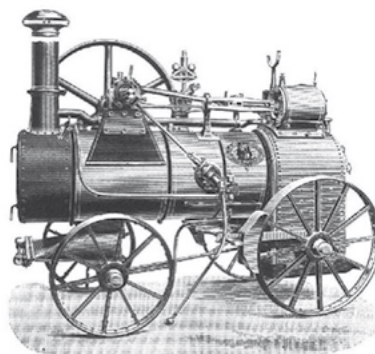
EL FERROCARRIL EN ESPAÑA

A lo largo de la Historia de la humanidad, el transporte de personas y materiales ha sido una necesidad que ha generado tecnología y desarrollo. Hasta mediados del s.XIX, el medio más habitual de transporte ha sido a pie o por medio de animales. Pero desde épocas remotas se han aplicado diversos sistemas para la traslación de pesos y líquidos. Distintos tipos de carros arrastrados por diferentes clases de animales, generalmente caballares y vacunos, se han desarrollado por el orbe.

La aparición de la máquina de vapor, ingeniada por Watt en 1769, produce un cambio radical por la aplicación de esta solución al transporte a través de la locomotora que se comienza a desarrollar a partir de 1825 en Inglaterra. Rápidamente, los antiguos tranvías y vagonetas arrastradas “a sangre” son enganchadas al ingenio locomotor que posteriormente sería sustituido por los combustibles líquidos y la electricidad. La primera línea española se desarrolla en Cuba en 1837.

En territorio peninsular español, se realiza la primera línea entre Barcelona y Mataró en 1848. En Jerez de la Frontera y relacionado con el vino, se promueve un ferrocarril urbano en 1829. A partir de los primeros intentos, grandes empresarios como el *Marqués de Salamanca*, además de capital extranjero y de inversores vinculados al mundo del vino como *Rothschild*, ponen sus capitales en proyectos ferroviarios españoles. Ya en 1856 se crean empresas para fomentar este

nuevo medio de transporte, como la Compañía de Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante, y la vinculada con la Estación de Haro, la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España, o la similar en la región andaluza de 1877. En 1855 se aplica la Ley General de Caminos de Hierro que marca las directrices para regular este tipo de transporte. Mientras tanto, la polémica entre el trazado entre Burgos y Vitoria enfrentaba a dos posibles enclaves para el más importante nudo de comunicaciones del norte; Haro por los defensores del proyecto de Belorado y los burgaleses, que pretendían el diseño por Briviesca, Pancorbo y Miranda de Ebro. Al final, este recorrido fue decidido, generando una gran decepción en Haro y un fuerte enfrentamiento con Logroño.



*Ferrocarril sobre el río Oja-Tirón
Primer ferrocarril del vino en Jerez*



El ferrocarril Haro-Ezcaray



Vendedor de vino



*Transporte de pellejos en Madeira
Ferrocarril en las Conchas de Haro, 1863*



Estación de Oporto, Portugal

EL FERROCARRIL Y EL VINO

El vino hasta la época del ferrocarril era trasladado mediante carretas. Desde la aparición del nuevo medio de transporte se ingenian modos para transportar el vino en el ferrocarril. Diferentes zonas de producción buscan la llegada del ferrocarril como vehículo para dar salida a sus vinos. El comercio con ciertas zonas se fomenta por la llegada de este transporte, como es el caso de La Rioja, pero también Cariñena, Somontano, La Mancha o Penedés.

Es muy significativo que el primer proyecto de ferrocarril de España sea el pretendido tren del vino de Jerez de la Frontera, que en su realización en 1854, unía las diferentes bodegas de la localidad con el Puerto de Santa María y más tarde con Cádiz. Otra localidad muy vinculada al vino a través del ferrocarril ha sido Reus, en la que se concentraban los vinos de la comarca del Campo, Priorato, Montsant y Penedés.

Pero, probablemente, el mejor ejemplo de relación entre vino y ferrocarril es el desarrollo de las comarcas vinícolas manchegas, a partir de la instalación de los diferentes ferrocarriles que recorrían su territorio desde la segunda parte del s. XIX. La línea Madrid-Alicante llevaba hacia el Mediterráneo los vinos de Alcázar de San Juan, Campo de Criptana o Socuéllamos, desde 1858. Más tarde la línea Villacañas-Quintanar de la Orden dio salida a otros vinos manchegos.

Este sistema de transporte generó nuevos empleos vinculados al sector. El incremento de envases de madera para transporte precisó de modernos talleres de tonelería para el envío de vinos a granel. También se fabricaron grandes envases para el traslado de los vinos, llamados “*fudres*”, de hasta 25.000 litros. Otros envases de menor tamaño se aplicaban dentro de los vagones, a modo de tinas de almacenaje. Además, se trasportaba también uva de las zonas productoras a las elaboradoras, conteniendo en cada vagón 100 comportas, con un peso de unos 8.000 kilos de uva. El tren, por lo tanto, modificó la actividad vitivinícola y, sobre todo, posibilitó la comercialización desde zonas remotas hacia fronteras y puertos marítimos.



RED DE FERROCARRILES EN EL S.XIX



Fases de construcción de la red de ferrocarriles por el territorio español:

— 1848 - 1851	— 1851 - 1855	— 1855 - 1860	— 1860 - 1868	— 1868 - 1900
---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

LA RED DE FERROCARRILES ESPAÑOLES SE CREA A PARTIR DE INVERSIONISTAS PRIVADOS NACIONALES Y EXTRANJEROS. MUCHAS ZONAS AGRÍCOLAS E INDUSTRIALES CONFIARON EN EL TREN PARA LA COMERCIALIZACIÓN DE SUS PRODUCTOS. POR EL TRAZADO DE LOS RECORRIDOS SE ENFRENTARON PUEBLOS Y REGIONES, Y LA MAYOR PARTE DE LOS PROYECTOS NO LLEGARON A REALIZARSE, MUCHOS DE ELLOS POR SER UTÓPICOS. EL COMERCIO DEL VINO SE APROVECHÓ DEL AUGE DE ESTE TRANSPORTE, QUE HOY HA OLVIDADO TOTALMENTE ESTE PRODUCTO.

3

EL ORIGEN DEL BARRIO DE LA ESTACIÓN

EL ANTES Y DESPUÉS DEL BARRIO



Plano de Francisco Coello, 1851

LA VILLA DE HARO, QUE PASA A SER CIUDAD EN 1891, TIENE UNA LARGA HISTORIA VITÍCOLA. SUS BODEGAS ESTUVIERON EXCAVADAS EN LAS LADERAS DEL CERRO DEL CASTILLO Y DE SANTA LUCÍA. POSTERIORMENTE SE CONSTRUYEN BODEGAS BAJO LAS EDIFICACIONES DE LAS CALLES Y NACE TAMBIÉN EN LA CALLE CUEVAS UN COMPLEJO BODEGUERO DE GRAN INTERÉS.



*El Barrio a finales del s.XIX
Los inicios de Barrio de la Estación*



Antiguo trazado del ferrocarril jarrero

HARO Y EL FERROCARRIL

Al otro lado del río Oja-Tirón se localizaban varios molinos y ríos molineros que regaban huertas y cultivos. Por esa zona discurría el Camino de Miranda y el Camino Real a Álava. Los caminos del vino se designaban como “*carravinaleros*” y unían las localidades productoras. Esa zona, hoy bodega de fama mundial, era tierra de cultivos, y albergaba los términos de Cantarranas, Vicuana, Cores, Las Callejas, Los Arenales o La Chopera de la Villa. Pero desde mediados del s.XIX sufre una importante transformación, generada por el trazado del ferrocarril que uniría Bilbao con Aragón y el Mediterráneo.

Por lo tanto, a partir de 1856, comienza a modificarse la propiedad en la zona, favoreciendo la especulación. Las tierras alrededor del trazado adquirirían gran valor, pese a no conocerse hasta muy tarde el emplazamiento definitivo de la futura Estación. Las vías cortaron los viejos caminos y hasta los sistemas de regadío y, con la decisión de construir la Estación en el término de Cantarranas a partir de 1867, se comienzan a situar diferentes almacenes para comercializar productos a través del ferrocarril. Es muy probable que la primera edificación relacionada con la actividad vinícola la emplearan los *Hermanos Savignon* desde 1859, en pleno Barrio de la Estación de Haro. Pero la primera construcción vinícola la edifica otro francés de *Pau*, *Armand Heff*, con la colaboración de *Rafael López de*

de Heredia, en 1877. Alrededor de la estación, había diferentes edificios de propietarios franceses que aprovechaban el ferrocarril para enviar sus productos a Francia. Una vez decidido el trazado, comienzan las expropiaciones y obras concluyendo la tarea en agosto de 1863, fecha de la inauguración oficial de la línea. La decisión del emplazamiento de la Estación se toma más tarde, pero ya había en Cantarranas una instalación provisional, además de la casa del responsable de las obras y del jefe de estación. A partir del funcionamiento del tren, los empresarios se sitúan alrededor de las vías y surge un modelo completamente diferente a los espacios de elaboración del vino tradicionales de Rioja. Se construyen instalaciones que toman como modelo la arquitectura francesa, con edificios de anchos muros para proteger los vinos de las condiciones meteorológicas adversas. No obstante, se mantiene la tradición de los calados subterráneos, fórmula tradicional riojana para guardar los vinos.

A ambos lados de las vías van surgiendo las empresas, y van cambiando los propietarios. Hay que saber que la época de esplendor del comercio de vinos es desde 1877 hasta 1892, periodo de protección aduanera para los vinos españoles en Francia. Pero los empresarios van dirigiendo sus propuestas a buscar nuevos mercados y, sobre todo, a elaborar vinos embotellados criados en barrica siguiendo la tradición francesa.

LA PRESENCIA FRANCESA

A mediados del s.XIX ya se localizan varios apellidos franceses instalados en Haro. La crisis del *oidium* hace que comisionistas del país vecino lleguen a España para comerciar con muchos materiales, sobre todo cereales y vino. Estos productos se enviaban al puerto de Bilbao y de Pasajes por medio de carretas a través del Camino Real. Se ha de destacar el importante papel de la Alhóndiga de Bilbao, que posteriormente tendrá este complejo comercial a partir de 1905.

Con la llegada del ferrocarril, esos comerciantes, no elaboradores de vino, enviaban los caldos a través del tren, en barricas y toneles alquilados en Francia. Eran vinos a granel preparados para sustituir a los franceses, ya que las viñas, en este caso, fueron arrasadas por la *filoxera*. Los vinos eran elaborados por cosecheros riojanos y adquiridos por estos comisionistas, que aprovechan el acuerdo hispano-francés para el comercio del vino, con tasas aduaneras muy reducidas.

Posteriormente se instalan tonelerías en Haro para suministrar envases para el comercio. Los vinos ni se envejecían, ni se embotellaban, ya que se mandaban

a granel a los destinos franceses. Son empresarios españoles los que comienzan a hacer vinos finos en el Barrio de la Estación de Haro, después de los años del éxito comercial con el país vecino, que concluyen para 1892. Estos comerciantes se van especializando en el vino, olvidando la compra de cereales, por la mucha demanda de esta bebida en Francia. Con la conclusión del tratado hispano-francés, la mayor parte de los almacenistas galos se vuelven a su tierra, quedando la zona sumida en una profunda crisis que termina con la aparición de la *filoxera* en 1899. Sí podemos decir que en la zona se mantenía una importante relación con Francia, que comenzó a ser proveedora de técnicas de elaboración, como también de útiles y maquinaria agrícola y de bodega. Además, los vinos que elaboraban los vinateros españoles tomaban pomposos nombres franceses, como *Rioja Medoc*, *Rioja Sauternes* o *Rioja Borgoña*, hasta que aparecen las marcas nominales de cada una de las bodegas del Barrio de la Estación.



Cartel promocional



El puerto de Burdeos, 1789, Jean-Giles Berizzi



Salida de vinos bordeleses

Atentado al tren real en las Conchas de Haro, 1875





Postal con bodega al lado del ferrocarril



Tren del vino. Garibaldi, Brasil

LAS NUEVAS BODEGAS

Empresarios españoles, algunos de ellos procedentes del País Vasco, comienzan una nueva andadura en el ámbito del Barrio de la Estación, aprovechando en algunos casos las infraestructuras que habían creado los almacenistas franceses. Estos bodegueros comienzan a elaborar los denominados “vinos finos” de tradición francesa que ya había ensayado un siglo antes *Manuel Quintano* en Labastida y que preparaba el *Marqués de Riscal* en Elciego desde 1864.

Capital vasco se invierte en la zona y nace la experiencia bodeguera riojana, heredera del hacer de los comisionistas franceses, y con modelos y maquinaria procedente del país vecino. En el Barrio se construyen nuevas edificaciones y se aprovecha la infraestructura ferroviaria para elaborar y comercializar vinos hacia todo el mundo, como lo demuestra la presencia de estas casas comerciales en exposiciones internacionales en diferentes países. Además, la creciente burguesía de las grandes ciudades españolas comienza a apreciar estos nuevos vinos, muy diferentes de los tradicionales “vinos de pasto”. El fenómeno de la publicidad a comienzos del s.XX hace que se conozcan estos nuevos vinos por medio de carteles, anuncios y otros medios.

Poco a poco la estructura urbana del Barrio se va consolidando, y para la primera década del 1900, ya tenía la configuración urbana que hoy podemos observar. El puente de Labastida generaba un flujo hacia el otro lado del Ebro y el naciente ferrocarril hacia Ezcaray acrecentó el servicio ferroviario. No se llevó a cabo el pretendido ferrocarril de Haro a Laguardia, por lo que los bodegueros alaveses dependían para el traslado de sus productos de las estaciones de Haro, Cenicero y Fuenmayor, situadas al otro lado de los puentes fluviales, que atravesaban el Ebro. El nombre de *Rioja* como comarca vitivinícola se fragua y se consolida como tal en este Barrio generado por el tren.



1845

Primeros estudios para la realización del ferrocarril Madrid-Irún.

**1855**

Legislación sobre el ferrocarril Madrid-Irún.

1856

Propuesta para la construcción del ferrocarril Bilbao-Zaragoza.

**1857**

Obras del ferrocarril Bilbao-Tudela.

1859

Primera presencia de comerciantes franceses en el Barrio de la Estación.

1861

Polémica sobre el emplazamiento de la futura Estación de Haro.

**1863**

Inauguración del ferrocarril Bilbao-Tudela pasando por Haro.

1864

Inauguración línea Madrid-Irún por Miranda.

**1867**

Plano para la remodelación de la Estación de ferrocarril de Haro.

1877

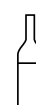
Se funda López de Heredia.

**1878**

Compañía de Caminos de Hierro del Norte.

1879

Aparece la Comercial Vinícola del Norte de España. CUNE.

**1880**

Estudio del Ferrocarril Haro-Ezcaray. Exposición Provincial de Logroño.

1881

Fin de las obras de la Estación de Haro.
Concesión de aguas a las bodegas
del Barrio de la Estación.

**1884**

Exposición Vinícola
Regional de Haro.

1886

Un noble vinculado al ducado
de Moctezuma de Tultengo crea la bodega que más
tarde adquieren los Hermanos Gómez Cruzado.
Inauguración de la Plaza de Toros de Haro.

**1890**

Se funda la Sociedad Vinícola La
Rioja Alta, Haro.

1891

Llegada de la electricidad al
Barrio de la Estación.
Haro recibe el título de Ciudad.

1892

Concluye el Tratado Aduanero
hispano-francés.

**1895**

Fundación de Bodegas
Martínez Lacuesta.

1899

Aparece el primer ataque de filoxera
en Sajazarra, La Rioja.

**1900**

Creación de la Asociación
de Toneleros de Haro.

1901

Nace Bodegas Bilbaínas.

**1904**

Se crea la Bodega Rioja Santiago S.A.

1905

Exposición Agrícola de Haro.

**1907**

Asociación de Exportadores
de Vino de La Rioja.

1912

Se funda la Asociación de Viticultores de Rioja.

**1913**

Comienzan las obras del ferrocarril Haro-Ezcaray.

1915

Concluye la ampliación de la Estación de Haro.

1916

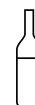
Inauguración del ferrocarril Haro-Ezcaray.

**1917**

Inauguración de la nueva Estación Enológica de Haro.

1923

Fecha del Registro de Embotellador de Bodegas Muga.

**1925**

Exposición Regional de Productos, Logroño.

1926

Se crea la marca "Rioja".

**1964**

Se clausura el ferrocarril Haro-Ezcaray.

1976

Se electrifica el ferrocarril desde Miranda a Zaragoza

**1987**

Fundación de Bodegas Roda.

2004

Se inaugura el apeadero en El Pardo, Haro.

**2015**

Primera Cata del Barrio de la Estación.



BODEGAS Y VIÑEDOS
GÓMEZ CRUZADO
AVDA. DE VIZCAYA, Nº 6 · 26200, HARO, LA RIOJA (ESPAÑA)
T. (+34) 941 312 502 · bodega@gomezcruzado.com

WWW.GOMEZCRUZADO.COM

CRÉDITOS

Texto:

Luis Vicente Elías

Imágenes:

Fundación Vivanco para la Cultura del Vino, Briones

Luis Vicente Elías

Jose Luis Jimenez, Jerez

Cartelera arandina, Aranda de Duero

Instituto del Patrimonio Cultural de España, Madrid

Biblioteca Nacional de Madrid

Museo de América, Madrid

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Madrid

Archivo Histórico de La Rioja, Logroño

Museo de Hermitage