

LAMBRETTA LOCOMOCIONES



(Santi Yaniz)

Gipuzkoa

Eibar

Erdigunea Casco urbano

*Ainara Martínez Matía*

Lambretta Locomociones enpresa sortu zutenean, ibilgailuen industria puripurian zegoen; hain zuzen, aurreko mendeko 50eko hamarkadan Eibar aldean garrantzi handia izan zuen. Hala, 20ko hamarkadatik aurrera bizikletak egiten aritu ondoren, ziklomotorrak ekoizteari ekin zioten. Hori horrela izanik, kontsumo-ondasunok eta haien osagarriak egiten zituzten enpresa ugari sortu zen Eibarko industria-egituran. Horrenbestez, aukera horri helduta eta egoera berria aprobetxatuta, ibilgailuentzako osagaiak fabrikatzen hasi ziren Eibarko enpresa asko eta asko. Eta, halaxe egokitu zen Eibar berriro ere gizarte-eskari berrietara; horren adibide, Carbureibar etxeak ekoizten zituen Zenith karburagailuak edota Silca etxearen segurtasun-uhalak. Eibarko ibilgailu-industriako izarra, ordea, Lambretta motozikleta izan zen, inolako zalantzarik gabe; benetako ikur bilakatu zen 60ko hamarkadan.

El nacimiento de la empresa Lambretta Locomociones vino a unirse a la creciente industria de la automoción, que en el ámbito eibarrés tuvo gran repercusión en la década de los cincuenta del siglo pasado. La fabricación de bicicletas, que se había iniciado en los años veinte, pronto da paso a la producción de ciclomotores, lo que genera en el tejido industrial de Eibar una gran cantidad de empresas dedicadas a estos bienes de consumo y sus accesorios. La industria eibarresa no desaprovecha esta oportunidad, y son muchas las empresas que, al amparo de las nuevas circunstancias, fabrican accesorios y componentes para la automoción. Desde los carburadores Zenith de la empresa Carbureibar hasta los cinturones de seguridad de Silca, Eibar nuevamente se readapta a la demanda de la sociedad. La estrella de la industria eibarresa de la automoción será, sin duda, la motocicleta Lambretta, que llegará a ser todo un símbolo en la década de los sesenta.

Sektore honetan, nolahi ere, Bizkaia izan zen aitzindari, LUBE motor-enpresa sortu baitzuten 1945ean, Barakaldoko Lutxana auzoan. Lantegi hori martxan egon zen 1967ra arte, eta 800 motor egiten zituzten egunean. Instalazioak 2006ko azaroan eraitsi zituzten. Lube etxearekin Bultaco marka indartsuak bat egin zuen Estatuan. Francisco Javier Bultó enpresari kataluniarrak, ehungintza-enpresekin lotutako sendi batean jaiok, 1958an sortu zuen azken enpresa hori.

Bultaco gurpil handiko motozikleta-fabrikazioan espezializatu zen; Lanbrettak, aldiz, gurpil txikiko motorrak ekoizten zituen, oso egonkorak eta arinak. Florentzio Irigoien Berrondoren jabetzako enpresa 1952an sortu zen, eta Eibarko hainbat etxek parte hartu zuten; esate baterako, Cooperativa de Máquinas de Coser Alfa, Compresores ABC, edota malgukiak egiten zituen Valenciaga lantegia. Handik urte pare batera, 1954an, Lambretta markako motozikletak fabrikatzen hasi ziren, Milango Innocenti SG etxearen lizentziarekin (APRAIZ; MARTÍNEZ MATÍA, 2008, 375).

Bizkaia fue pionera en este sector con la creación de la empresa de motos LUBE en 1945 en el baracaldés barrio de Lutxana. Esta fábrica, que se mantuvo en activo hasta 1967, momento de su cierre, llegó a producir unas 800 motos diarias, y sus instalaciones han sido demolidas en noviembre de 2006. A la Lube se sumaría, en el ámbito estatal, la potente marca Bultaco, fundada en 1958 por el empresario catalán Francisco Javier Bultó, hijo de una familia relacionada con las empresas textiles.

A diferencia de la Bultaco, que se especializó en la fabricación de motocicletas de rueda grande, Lambretta se caracterizó por producir motos de rueda pequeña, muy estables y ligeras. La empresa, propiedad de Florencio Irigoyen Berrondo, nace en 1952, participando en ella varias empresas eibarresas, como la Cooperativa de Máquinas de Coser Alfa, Compresores ABC y la fábrica de muelles y resortes Valenciaga Hermanos. En 1954 comienza la fabricación de motocicletas marca Lambretta, bajo licencia de Innocenti S. G. de Milán (APRAIZ; MARTÍNEZ MATÍA, 2008, 375).



Bulegoen eraikineko kantoï kurboa, 50 hamarkadako arkitekturaren piezarik erakusgarriena. (Santi Yaniz)

El chaflán curvo del edificio de oficinas es la pieza más representativa en la arquitectura de los 50. (Santi Yaniz)

Etxearen eraikin enblematikoa Joaquín Domínguez Elo-segi arkitektoak proiektatu zuen 1953an. Aipatutako eraikina industria-jarduera handiko 4. poligonoan dago, 634 errepide nazionalaren alde banatan, Bilborako noranzkoan. Arkitektoa hau Eibarreko nabarmenetakoa da; izan ere, Olave, Solozabal y Cía eta tankerako obra entzutetsuetan parte hartu zuen 50eko hamarkadatik 70eko hamarkadara bitartean (esandako enpresa «El Casco» markagatik da ezaguna). Berak txertatu zituen errezel-horma eta antzeko elementuak, eta hainbat solairudun hormigoi armatzuko egituren defendatzaile sutsuenetako bat izan zen. Gogora dezagun, gainera, era horretako eraikin ugari dagoela Eibarko industria-arkitekturan.

Higiezina hormigoi armatzukoa da, eta aipatutako arkitektoak 1956 eta 1960 bitartean egindako lanaren emaitza da. Joaquín Domínguezek bere garaiko industria-eraikinak oso kontuan hartu zituen, baita xx. mende hasieratik ibilgailu-industriaren eraikuntza-jarraibideak ipini zituzten ere-

El arquitecto Joaquín Domínguez Elósegui proyecta en 1953 el edificio emblemático de la firma, situado en el denominado Polígono 4, una zona de expansión industrial desarrollada en ambas márgenes de la carretera nacional 634, en dirección a Bilbao. Este arquitecto es uno de los más destacados de Eibar, puesto que participó en obras tan emblemáticas como la de Olave, Solozabal y Cía., popularmente conocida por su marca «El Casco», desde la década de los cincuenta hasta bien avanzados los setenta. Fue responsable de la introducción de elementos como el muro cortina, y uno de los más acérrimos defensores de las estructuras de hormigón armado en pisos que tanto caracterizan la arquitectura industrial eibarresa.

Realizado en hormigón armado, el inmueble es fruto de las distintas intervenciones que en los años 1956 y 1960 llevó a cabo el citado arquitecto. Joaquín Domínguez tuvo muy en cuenta los edificios industriales de su época, así como los modelos que desde principios del siglo xx ha-

duak ere. Industria-eraikinaren hasierako proiektuak oso kontuan hartu zituen era horretako enpresen ezaugarriak, baita lurzorua ahalik eta ondoen aprobetxatzeko beharra ere. Hori horrela izanik, terrazari ere ahalik eta etekin handiena ateratzea aurreikusi zuen. Hala, motozikletak probatzeko pista gisa erabili zuen, eta 50 km/h abiadura ere hartzen zuten autoek terrazan. Planteamendu hori Turineko Lingotto auzoko Fiat lantegitik hartua da (1916-1926, Giacomo Mattè-Trucco industria-ingeniariaren diseinua), eta tankera horretako Euskal Herriko adibide bakarra zen.

Industria-arkitekturak urteetan jabetutako topo guztiak Lambrettaren proiektuan daude jasota, definizio propioa gogo biziz bilatu nahian; hala, jarduteko espazio berezia sortzen du, presentzia fisiko handiagoaren bitartez. Eraikinaren bolumetriak, oraindik ere, eraiki zuten tokia markatzen jarraitzen du, gaur egungo Otaola kalean. Gaur egun ez dauka hain presentzia nabaria, ekoizpen-nabeak eraitsi egin baitituzte; edonola ere, eraiki zuten garaian, inguruan zebiltzanak ez zituen axolagabe utziko. Eraikina industria-arkitektura garbiaren adibide ezin hobea da: kantoietako profil markatuak edota murruan ageri diren leihate handiak. Izan ere, argia bilatu izan dute industriarekin lotutako higiezinak; hala, estetika propioa lortu dute (*shed* erako estalkiak, errezel-horma...).

Arkitektura-bolumenaren profil zurrun horiek nolabait ere gozatu egiten ziren gailurrean; hain zuzen ere, kurba baten eta haren kontrakurbaren bidez zegoen jasota enpresaren izena. Eraikina harlauza irregularrez estalitako plinto zabal baten gainean zegoen eraikita; plinto horrek, halaber, higiezinaren funtsa indartzeko basamentu gisa ere balio zuen. Solairuak irekiak dira, eta lantegiak ekoizpen-gunea nola erabiltzen zuten erakusten dute. Bertan, gizakia eta makina elkarrekin bizi dira, aurrez finkatutako nolabaiteko ordenan, eraikin osoak irudikatzen duen muntaketakate handian.

bían marcado la pauta constructiva a la industria de la automoción. El proyecto inicial planteó una construcción industrial basada en el conocimiento de las necesidades de una empresa de estas características y en la importancia del óptimo aprovechamiento del suelo. De esa manera previó obtener el máximo rendimiento de su terraza utilizándola como pista de pruebas para las motocicletas, que podían alcanzar allí una velocidad de 50 km/h. Este planteamiento es claramente deudor de la fábrica Fiat de Lingotto, Turín (1916-1926, diseño de Giacomo Mattè-Trucco, ingeniero industrial), y un ejemplo único en el País Vasco.

El proyecto de Lambretta presenta todos los topes de los que la arquitectura industrial, con el paso del tiempo, se había ido apoderando en una ansiosa búsqueda de una definición propia, creando su particular espacio de actuación a través de una mayor presencia física. La volumetría con la que fue presentada la obra sigue marcando el lugar donde fue erigida, en la actual calle Otaola. Pero si hoy su presencia se muestra mutilada al haber desaparecido las naves de producción, en el momento de su construcción no debió de dejar indiferente a los paseantes que por allí se encontrasen. Los marcados perfiles de sus esquinales y los grandes ventanales que perforaban el muro, llegando a disolverlo, hicieron de este edificio un claro exponente de la arquitectura más puramente industrial. Y es que la luz ha sido siempre la búsqueda principal de los inmuebles industriales, búsqueda que ha marcado toda una estética, de la cubierta en *shed* al muro cortina.

Sin embargo, los rotundos perfiles con los que se delimitaba el volumen arquitectónico se dulcificaban en la cumbre, que mediante una curva y su contracurva alojó el nombre de la empresa. El amplio plinto sobre el que se elevaba la construcción, recubierto de lajas de piedra irregular, hacía las veces de basamento para potenciar la entidad del inmueble. Sus plantas diáfanos hablan de la utilización del espacio productivo, en donde el hombre y la máquina conviven en una suerte orden preestablecido en la gran cadena de montaje que es todo el edificio.



Instalazioen barnealdea. Berrogeita hamarreko hamarkada. (Foto Pascual Fondoa. Kultura Saila. Eusko Jaurlaritzan)

Interior de las instalaciones. Años cincuenta. (Fondo Foto Pascual. Departamento de Cultura. Gobierno Vasco)

Jatorrizko proiektuan administrazio-erakin bat ere jasota zegoen, ekoizpen-guneari atxikita; hala ere, 1956ra arte ez zuten eraiki. Pabiloi horrek fabrikazio-guneak beste garrantzi zuen; izan ere, garai hartan enpresen irudia bulegoen bidez indartzeko joera zegoen. Hortaz, bulego-erakin berriak altxatu zituzten, berez protagonismoa hartzen dutenak. Domínguez Elosegik Eibarko hirigintzaren ohiko eredua jarraitu zuen. Hala, kantoi kurbatua diseinatu zuen, kale-elkarguneak arintzea ahalbidetzen duena eta,aldi berean, eremu irekia ere sortzen duena, lau angelu zuzenek mugatuta egon ordez. Nolabaiteko defentsa-dorre honen murruean atzean lau solairu daude; solairuotan enpresak ondo funtzionatzeko beharrezko gelak zeuden.

Aunque el proyecto original contemplaba también un edificio administrativo, adosado al de producción, su construcción se demoró hasta el año 1956. La entidad de este pabellón iguala la de la zona de fabricación, según una tendencia habitual en la época de reforzar la imagen de las empresas mediante sus oficinas, para las que se construyen nuevos inmuebles que adquieren protagonismo en sí mismos. Domínguez Elósegui sigue una tónica habitual en el urbanismo eibarrés al plantear el esquinual curvo que permite aligerar las intersecciones de las calles, al tiempo que crea un área visualmente abierta, no constreñida entre cuatro ángulos rectos. Tras los muros de esta suerte de torre defensiva se disponen cuatro pisos que albergaban las dependencias necesarias para el buen funcionamiento de la empresa.



Ikuspegi orokarra. 50-eko hamarkada. (Foto Pascual Fondoa. Kultura Saila. Eusko Jaurlaritzza)

Vista panorámica de la fábrica. Años cincuenta. (Fondo Foto Pascual. Departamento de Cultura. Gobierno Vasco)

Hala, beheko solairuan edo harrera-gunean harmailadia hasten zen, eta, bertatik, solairuetara joaten zen (baita igogailuaren bidez ere). Atondoa, arkitektoen eta enpresariaren iritziak, funtsezkoa zen enpresaren irudiarentzat; nolabait esatearren, bisitariarentzako aurkezpen-gutuna. Nolanahi ere, Eibarren atarteak protagonismo benetan ikusgarria hartu zuen; hala, bihurtu nabarmeneko harmailadiak, kare tupariak, harrinabarrak eta tankerako material nobledun estaldurak, zur exotikoak barandetan eta zokaloetan, linea modernoko lanparak, eta bestelakoak erabili zituzten. Ildo horretatik, Lambretta etxearen egoitza ez zen kasu bakarria izan; nabarmentzekoak dira, halaber, Fundiciones Aurrera, Cadenas Iris, Alfa, eta beste hainbat ere.

Así, en la planta baja o zona de recepción se ubicaba el arranque de la escalinata que, junto con el ascensor, conducía a las distintas plantas. Este vestíbulo era entendido por arquitectos y empresarios como pieza fundamental en la imagen de la firma, auténtica carta de presentación ante el visitante. En el caso de Eibar el protagonismo que llegó a alcanzar el hall fue realmente espectacular; con escalinatas de curvas pronunciadas, revestimientos de materiales nobles como travertinos y jaspes, maderas exóticas en pasamanos y zócalos, lámparas de líneas modernas, etc. Desde luego, el de Lambretta no será el único caso, destacando también los de Fundiciones Aurrera, Cadenas Iris, Alfa...

Lehenengo solairuan edo solairu nagusian bulego teknikoak, administrazioa eta gerentearen zein zuzendari teknikoaren bulegoak zeuden. Kantoiko gunean, berriz, batzordearen aretoa zegoen; ekoizpen-gunearen ostean espaziorik garrantzitsuenak, hain zuzen. Hirugarren solairuan artxibategiak daude. Laugarren solairuak, azkenik, ez zuen erabilgarritasun-funtziorik. Higiezinaren alde kurbatua altuago agertzeko balio zuen; horrez gain, pinakulua errematatze-ko basamentua zen, eta bertan zegoen Lambretta Locomociones enpresaren anagrama (L) jasotzen zuen mastarkoa ere.

En la planta primera o planta noble se albergaban las oficinas técnicas, administrativas y despachos de gerencia y director técnico. Será la zona del chaflán la que se reserve para la sala del consejo, el espacio más importante tras la zona de producción. La tercera planta albergaría los archivos y, por último, encontramos una cuarta altura que carecía de función real y elevaba visualmente la zona curva del inmueble, sirviendo de basamento para el remate en pináculo y el mástil para la bandera con el anagrama de la empresa Lambretta Locomociones (L).

ekoizpen-gunea eta administrazio-gunea, 50eko hamar-kadako eraikinetan ohikoa zenez, hormigoi armatuz eginak dira; material hori, nolabait esatearren, Eibar osoaren epidermisa da, eta eraikin gehienak Gerra Zibilaren ostean eraikitakoak dira. Ekonomikotasun eta erresistentzia arrazoiak direla-eta, hormigoi armatua arkitektura garaikidearen ezaugarri nagusia izango da, eta, gaur egun ere, ez dio beste ezein materialek nagusitasuna kendu. Lambretta proiektatu zutenean, hormigoiak bi alderdi ezberdin izan zituen, eraikitzeko garaian ohikoa zen joerari jarraiki. Bate-tik, lantokian bertan igeltserotza zarpiatuzko hormak dira nagusi, eta egituraren itxura harro erakusten dute; bestetik, bulego-gunean, bistako adreiluzko estaldura proiektatu zuten, nolabaiteko apaindura kutsua emateko. Hala eta guztiz ere, fabrikazio-nabeak eraitsi aurreko urteetan, kanpo-estaldurak berdinu egin zituzten; hortaz, pabiloi bakoitzaren funtzionaltasunaren berri ematen zuten desberdintasun horiek desagertu egin ziren.

Lambretta 1982an itxi zuten, eta instalazioak beste hainbat industria-erabileretarako baliatu zituzten, bai eta aparkaleku gisa ere. Ekoizpen-gunea 2009ko hasieran eraitsi zuten. Bulego-gunea da arkitektura-lan eder honetatik iraun duen elementu bakarra, eta egun Ertzaintzaren egoitza da.

#### BIBLIOGRAFIA

APRAIZ SAHAGÚN, A.; MARTÍNEZ MATÍA, A., 2008 • «<http://www.artxibogipuzkoa.gipuzkoakultura.net/libros-eliburuak/bekak-becas06.pdf>» [CONSULTA 12/12/08] • AZPIRI ALBISTEGUI, A. (COORD.), 2004 • BANHAM, R., 1986, 1989 • BONFANTI, E.; BONICALZI, R.; ROSSI, A., 1979, 1980.

Como corresponde a las edificaciones realizadas en la década de los cincuenta, tanto la zona de producción como la administrativa se construyen con estructura de hormigón armado, material que, podríamos decir, constituye la epidermis de toda la villa eibarresa, con sus inmuebles levantados mayoritariamente tras la Guerra Civil. Por su economía y resistencia, el hormigón armado será el elemento más característico de la arquitectura contemporánea, sin que a día de hoy ningún otro material haya logrado arrebatarse esa primacía. En el caso de Lambretta la presencia del hormigón se proyectó con dos aspectos diferenciados, siguiendo una tendencia habitual en el momento de su construcción: así, en la fábrica propiamente dicha los muros de albañilería raseada adquirían una presencia destacada, mostrando orgullosamente la apariencia de la estructura, mientras que en la zona de oficinas se proyectó un revestimiento de ladrillete a cara vista, más unida quizás a un cierto decorativismo. No obstante, en los años previos a la demolición de las naves de fabricación, esta diferenciación visual, que atendía a una diferente concepción de la funcionalidad de cada pabellón, desapareció al uniformizarse los revestimientos exteriores.

Tras el cierre de Lambretta en 1982, sus instalaciones fueron reutilizadas para otros usos industriales y como zona de aparcamiento, derribándose la zona productiva a principios de 2009. Por su parte, la zona de oficinas, único elemento que se ha conservado de esta magnífica obra arquitectónica, es hoy sede de la policía autonómica, la Ertzaintza.

#### BIBLIOGRAFÍA

APRAIZ SAHAGÚN, A.; MARTÍNEZ MATÍA, A., 2008 • «<http://www.artxibogipuzkoa.gipuzkoakultura.net/libros-eliburuak/bekak-becas06.pdf>» [CONSULTA 12/12/08] • AZPIRI ALBISTEGUI, A. (COORD.), 2004 • BANHAM, R., 1986, 1989 • BONFANTI, E.; BONICALZI, R.; ROSSI, A., 1979, 1980.