

01 | La moto de Molezún. Registro fotográfico de la Lambretta C125 durante el viaje europeo de un pensionado en Roma. The motorbike of Molezún. Photographic record of the Lambretta C125 during the European journey of a pensioner in Rome _Enrique Colomé Montañés, Carlos Martín Muñoz



[1]



El *Nemo Propheta in Patria* de Alvar Aalto, el *Road Machine* de Frank Lloyd Wright, el *Loosmobile* de Adolf Loos, el *Voiture Minimum* de Le Corbusier o el barco sinfónico diseñado por Louis Kahn son ejemplos donde los arquitectos abandonan su zona de confort y se sumergen en el mundo de “la máquina” configurando vehículos en los que aplican conceptos de la arquitectura tales como el control del espacio, el confort o la funcionalidad. La moto de Molezún es un ejemplo de todo esto. Si bien el arquitecto no diseña su moto partiendo de cero, es capaz de transformarla y personificarla convirtiéndola en su hogar y en su inseparable compañera de viaje durante sus años como pensionado en la Academia de Bellas Artes de Roma ¹. [1]

Compañera de viaje

El viaje comienza en Roma, con la convocatoria de dos becas de arquitectura para una estancia en la Real Academia Española de Bellas Artes y a la que solo se presentará Ramón Vázquez Molezún, siguiendo la recomendación de Modesto López Otero, director de la Escuela de Arquitectura de Madrid en ese momento. En la España de postguerra, las posibilidades de salir al exterior eran bastante escasas para muchos jóvenes que ansiaban la posibilidad de conocer mundo más allá de sus fronteras. A pesar de esto, muchos arquitectos de aquella época decidieron hacer ese esfuerzo en busca de nuevas influencias en la búsqueda de un estilo propio. Para un joven Ramón Vázquez Molezún, recién graduado en arquitectura con 27 años, el hecho de obtener una beca de la Academia Española de Bellas Artes para una estancia de 3 años en Roma se trataba de una gran oportunidad.

En su prueba de acceso, Molezún llevará a cabo el proyecto de un Faro Votivo al apóstol Santiago. Una vez en Roma, en un ambiente rodeado de artistas, dedicará la mayor parte de su tiempo a una labor en gran parte pictórica y escultórica, sin dejar de lado la arquitectónica, obteniendo por el último proyecto que realiza durante su beca, el Museo de Arte Contemporáneo de Madrid, el Premio Nacional de Arquitectura en 1953. [2]

Junto a la pintura, su otra gran pasión en estos años será la de viajar y aprender más allá de las puertas de la Academia. Para ello se hará con uno de los objetos italianos más famosos en aquella época: un *motorino*, recordado entre otros por Alejandro De la Sota: “Le recuerdo en Roma. Una Roma enseñada a mí por él en su Lambretta con la que rodó por media Europa

Resumen pág 56 | Bibliografía pág 62

Universidad Politécnica de Madrid.
Enrique Colomé Montañés, MA and Ph. D. Architect, es Profesor de Proyectos Arquitectónicos en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid. Doctor Internacional con Mención Premio Extraordinario (UPM), entre sus publicaciones se encuentran *Mies van der Rohe: Cafe de Terziopelo y Seda* y artículos en revistas de investigación como *Constelaciones*, *REIA*, *ZARCH*.
enrique.colomes@upm.es

Universidad Politécnica de Madrid.
Carlos Martín Muñoz, MA Architect. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid. Mención Honorífica en el Trabajo Fin de Grado.
carlos.martin.munoz@alumnos.upm.es

Palabras clave

Moto, Ramón Vázquez Molezún, Academia Española de BBAA de Roma, Lambretta C125, movilidad, libertad, viaje

Keywords

Motorbike, Ramón Vázquez Molezún, Spanish Academy of Fine Arts in Rome, Lambretta C125, mobility, liberty, ingenuity

Método de financiación

Financiación propia

DOI

10.24192/2386-7027(2020)(v14)(01)

[1] Ramón Vázquez Molezún junto a su Lambretta C125 en Copenhague, Suiza e Italia. Fuente: Ramón Vázquez Molezún. Archivo del Servicio Histórico COAM. Legado de Ramón Vázquez Molezún. VM_F0166.

[2] Ramón Vázquez Molezún en la Academia de BBAA de Roma. Fuente: Archivo del Servicio Histórico COAM. Legado de Ramón Vázquez Molezún. VM_F0168.

[3] Lambretta C125 de Ramón Vázquez Molezún junto al Big Ben de Londres, la catedral de Girona, la catedral de Colonia y el Baptisterio de Pisa. Fuente: Archivo del Servicio Histórico COAM. Legado de Ramón Vázquez Molezún. VM_F0166.

y con la que tuvimos (yo de paquete) un accidente”². Molezún viajará por toda Italia con su Lambretta a la que fotografiará de forma continua allá donde va.

Entre todos los viajes comprendidos durante su estancia en Roma en el periodo 1950-1953, cabe destacar uno de los primeros que realiza a Florencia, con motivo de la exposición de Frank Lloyd Wright que se organizó en el Palazzo Strozzi y de la que escribió una reseña para el *Boletín de Información de la Dirección General de Arquitectura* de 1951, con el que colabora en estos años. En el verano de ese mismo año, viajará con su Lambretta fuera de Italia, visitando en primer lugar Londres, con motivo del “*Festival of Britain*”, donde se mostraban avances tecnológicos en el ámbito de la construcción. Aprovechando su paso por Inglaterra, viajará también a las ciudades de Harlow y Stevenage, presumiblemente porque también lo hicieron los participantes de la CIAM VIII, lo que motivaría a Molezún a acercarse a ellas³.

Otra de las importantes exposiciones a la que acudirá durante ese año será la “*Constructa Bauausstellung*”, llevada a cabo en Hannover y donde se expusieron modelos para la industria de la construcción⁴. Se trataba de la tercera exposición sobre construcción realizada en Alemania y la primera tras la Segunda Guerra Mundial. [3] De sus viajes más documentados en sus negativos destaca su paso por Francia, visitando la obra de Le Corbusier y teniendo la oportunidad de acudir a la Unité de Marsella justo antes de su finalización, cuando aún estaba sin habitar, mostrando el joven arquitecto una especial atención por los detalles constructivos del hormigón armado, que fotografió detenidamente.

Durante esos viajes por Italia y Europa, Molezún no se limitó a fotografiar las exposiciones y la arquitectura que visitaba, sino que trata de plasmarlos a través de la pintura⁵. Su fama como gran pintor bien la corrobora la obra pictórica de esta etapa de pensionado en Roma, donde en un breve periodo de tiempo llegó a producir más de 300 pinturas. Algunas de estas aparecerán publicadas en las portadas de la *Revista Nacional de Arquitectura* con la que colaboró en aquellos años⁶. [4]

¹ El origen de esta investigación se remonta a la exposición “Fotografía y arquitectura moderna en España entre 1925-1956”, llevada a cabo en la Fundación ICO, en colaboración con el proyecto FAME en el año 2014. En esta muestra, junto a todas las fotografías de arquitectura, se recogían unos negativos de Ramón Vázquez Molezún donde aparecía fotografiada su Lambretta durante esos viajes a principios de los años 50. Posteriormente fue realizada una breve reseña de la exposición por JRC en Veredes titulada “La moto de Molezún” donde destacaba la presencia de la moto en las imágenes de la exposición.

² CORRALES GUTIÉRREZ, José Antonio; VÁZQUEZ MOLEZÚN, Ramón. *Corrales y Molezún, medalla de oro de la Arquitectura 1992*. Madrid: Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España, 1993, p. 86.

³ “De cualquier manera, de la coincidencia de fechas y de lugares que visitó, al menos se puede afirmar sin lugar a dudas que conocía los intereses de los congresos de los CIAM y seguía sus pasos.” GARCÍA ALONSO, Marta. “Los viajes des-velados de Ramón Vázquez Molezún”. En: POZO MUNICIO, José Manuel; GARCÍA-DIEGO VILLARIAS, Héctor. *Viajes en la transición de la arquitectura española hacia la modernidad*. Actas preliminares, Pamplona, 6-7 mayo 2010, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Navarra. Pamplona: T6 Ediciones, 2010, pp. 165-176.

⁴ DIEZ MEDINA, Carmen. “Industrialización y Prefabricación en la Alemania de los 50. Las exposiciones de arquitectura”. En: *Los años 50: la arquitectura española y su compromiso con la historia*. Actas del Congreso Internacional, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Navarra. Pamplona: T6 Ediciones, 2000, p. 65.

⁵ “Cada año hacía viajes, pintaba y sobre todo dibujaba”. Declaraciones personales de Ramón Vázquez Molezún a Ángel Urrutia Núñez en su estudio de la calle Bretón de los Herreros en Madrid, 1983.

⁶ La pintura no supone solo un modo de conocimiento para el arquitecto en estos años, sino también un medio de subsistencia ya que vendería muchas de estas para poder costearse su estancia y sus viajes.

⁷ VÁZQUEZ MOLEZÚN, Ramón. “Viaje de Estudios a Dinamarca”. *Boletín de información de la Dirección General de Arquitectura*, diciembre 1953, pp. 18-24.

100.000 kilómetros

“Decidimos, pues, hacer un tipo mixto de viaje, y el gran pedazo de Madrid-París, de 1.200 kilómetros y pico hacerlo en tren, y el resto, a través de Bélgica, Holanda y Dinamarca y Alemania con las motos”⁷.

Si hay un viaje durante estos años en el que la Lambretta de Molezún adquiere un papel aún más relevante de lo habitual, será sin duda alguna el realizado junto a las dos Vespas de Amadeo Gabino y de su primo y pintor Manuel Suárez Molezún al norte de Europa. [5] Los motivos que les impulsaron a tomar la decisión de iniciar el viaje en moto desde París fueron el tiempo y el bajo presupuesto del que disponían. En el verano de 1953 la Delegación Nacional de Educación les otorgaba una beca de 30.000 pesetas con la obligación de escribir un artículo del viaje que se publicaría en el *Boletín de Información de la Dirección General de Arquitectura*. De este modo, se embarcaron los tres en un viaje de mes y medio por el norte de Europa que resultó ser una auténtica aventura, dadas las condiciones y los medios de los que disponían:

[2]



[3]





[4]

[5]

“La moto nos permitió dar al viaje un aspecto mucho más pintoresco, cargando con la tienda de campaña (que hay que ver la de noches que soluciona...) sin contar lo emocionante que resulta afeitarse mojando la brocha en las aguas históricas del Rin, con la catedral de Colonia como decoración de fondo” ⁸.

A pesar de estas situaciones un tanto precarias, aunque con cierto encanto como ellos mismos afirman, el viaje les brinda la oportunidad de llegar hasta Dinamarca; de la que se sentían especialmente atraídos por el “concepto moderno de su arquitectura, de la decoración de interiores y de su artesanía” ⁹.

A lo largo de todo el artículo publicado en la *Revista Nacional de Arquitectura*, se recogen detalladamente todas las ciudades que visitan durante ese mes y medio sobre sus scooters. Copenhague es, sin duda, la que más interés despierta en ellos ya que, en su visita a la sede de la revista *Arkitekten*, consiguen el ansiado listado para conocer las obras más destacadas de los arquitectos daneses. Aprovecharán también para visitar el complejo de Bellavista y Soholm I en Klampenborg, de Arne Jacobsen, las torres de pequeños apartamentos en el barrio de Bellahof, del arquitecto Eske Kristensen, o la casa de campo del propio Jorn Utzon. De esta arquitectura danesa afirman sentirse cautivados por su sentido de la proporción: “Una escala de medida tan humana y apropiada, y tan reñida con la monumentalidad, que da como producto un funcionalismo y una sencillez de volúmenes admirables, y que unido a la modestia de la ejecución consigue una arquitectura modelo de simpatía y sentido práctico” ¹⁰.

Estos principios arquitectónicos, que tanto les impresionan, los verán también en la ciudad Universitaria de Aarhus, a través de edificios de “proporciones adecuadísimas, y con las formas más puras de expresión... Admirando el tremendo sentido práctico de la realización y lo cuidado de la misma, hasta el punto de que siempre el cariño y la terminación del trabajo prevalecían sobre la nobleza de la materia” ¹¹.

El artículo se complementa con una serie de dibujos llevados a cabo por Manuel Suárez Molezún y por su primo que nos dan una idea muy aproximada de esos viajes sobre las motos abarrotadas de fardos, ropa, mochilas, tiendas de campaña; las noches en la tienda de campaña, las mañanas afeitándose en la orilla del río y los enormes bocadillos junto con las latas de conserva como el principal alimento durante ese maravilloso y “fatigoso” mes y medio: [6] “El capítulo de la alimentación lo solucionamos muchas veces gracias a unos metros de lomo embutido y bastantes latas de conserva que llevábamos de aquí, y que en sus variadas formas de chipirones en su tinta, bonito en aceite, fabada asturiana o perdiz en escabeche, causaron muchas veces la admiración de los indígenas” ¹².

Autorretrato

“Las fotografías testimonian una elección humana en una situación determinada. He decidido que merece la pena registrar lo que estoy viendo” ¹³.

Durante estas jornadas y etapas de sus viajes, Molezún fotografía de manera continua su Lambretta, ya sea junto a los diferentes paisajes naturales o junto a las grandes obras de

⁸ *Ibidem*, p. 18.

⁹ *Ibidem* p. 19.

¹⁰ *Ibidem* p. 22.

¹¹ *Ibidem* p. 23.

¹² *Ibidem* p. 19.

¹³ BERGER, John. *Sobre las propiedades del retrato fotográfico*. Barcelona: GG mínima, 2006.

¹⁴ Los artículos de la tesis de Marta García Alonso, desvelaron la existencia de una carpeta que recopilaba todos los negativos tomados por el propio arquitecto durante su pensionado en Roma. La carpeta con los negativos, localizada en el Legado de Ramón Vázquez Molezún (Archivo Histórico del COAM) ayudó a entender la importancia que la moto tenía para el arquitecto, ya que aparecía fotografiada como la gran protagonista de estos viajes y al mismo tiempo sirvió como base para analizar la transformación que esta había sufrido. La carpeta contiene un total de 2628 negativos, divididos en 100 A3, donde la moto de Molezún aparece fotografiada hasta en 180 de estos.

¹⁵ HERNÁNDEZ NAVARRO, Luis. “John Berger en tres tiempos”. *La Jornada*, nº 630, 1 de abril de 2007.

¹⁶ VÁZQUEZ MOLEZÚN, Ramón. “Viaje de Estudios a Dinamarca”. *Boletín de Información de la Dirección General de Arquitectura*, dic 1953, pp. 18-24.

arquitectura que visita, colocándola siempre en un primer plano. Echando un vistazo a su faceta como dibujante, podemos aprender mucho del gran artista que era, documentar sus viajes e incluso aprender de su forma de “mirar”, su manera de ver el mundo y sus inquietudes. Pero es la fotografía la que, además de aportarnos mucha más documentación gráfica de sus viajes, nos muestra al Molezún más personal, el gran aventurero que era y de los pocos medios de los que disponía ¹⁴.

En su gran colección de negativos de estos años, podemos observar dos formatos diferentes el 35 mm y el 6x6. El primero se trata de un formato muy característico en el mundo del cine y tiene unas proporciones de 1,5:1 para un fotograma patrón de 24x36 mm. El 6x6 tiene una relación de aspecto de 1:1 y un tamaño de 56x56 mm, siendo 3,6 veces más grande la superficie que el 35 mm. Todos ellos componen un extenso registro fotográfico que deja constancia de la multitud de ciudades, arquitectura y paisajes europeos que el arquitecto recorrió a lo largo de estos años. Molezún utiliza la moto como su *alter ego*, se fotografía, a través de ella, dando testimonio de su presencia en esos lugares, homenajea también a la que fue su fiel compañera; la que le dio oportunidad de conocer arquitectura más allá de las puertas de la Academia. [7] La moto es su autorretrato y es un símbolo de libertad por la movilidad y la independencia que le otorga. Siguiendo la reflexión de John Berger:

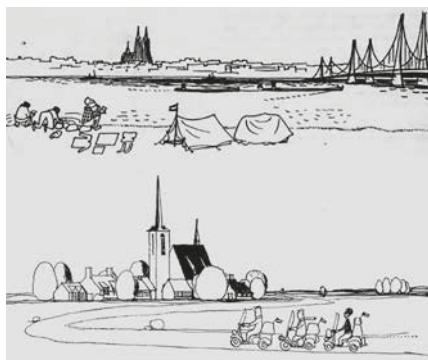
“El asunto al manejar una moto es que tú manejas el riesgo, así que deja de ser desconocido o de estar en la penumbra. Otra cosa es que cuando vas manejando el tiempo entre la decisión y el efecto de esa decisión –y ambos dependen de todo tu cuerpo– es el más breve posible. Tú decides algo y sucede, y en ese momento estás acercándote a algo que está muy cerca de la libertad existencial” ¹⁵.

Viendo el aspecto de ese *motorino* cargado hasta los topes, sin siquiera un espejo retrovisor en muchas ocasiones (un complemento que apenas se usaba por aquel entonces), podemos hacernos una idea del riesgo que suponía viajar en esas condiciones y, al mismo tiempo, de la placentera sensación de libertad que pudo experimentar sobre él. Esta idea de libertad no viene dada solo por el riesgo de conducir una moto durante miles de kilómetros, sino por la versatilidad que esta le aportaba durante sus viajes; idea que el propio Molezún explica en su artículo “Viaje de estudios a Dinamarca”:

“...es el método ideal de viaje en nuestras condiciones, por la independencia y movilidad que nos aportaron. En efecto, una ciudad se ve así diez veces mejor y en diez veces menos tiempo que si se recorre a golpe de calcetín o dejándose arrastrar por los habituales medios de transporte” ¹⁶.

El objetivo claro de estos viajes era poder abarcar y aprender lo máximo posible de los sitios por los que pasaba, llenarse de todo lo nuevo que se descubría en estas rutas de miles de kilómetros, gozando de una flexibilidad en todo momento que les permitiese cambiar la ruta y el destino si así lo creían oportuno.

[6]



[7]

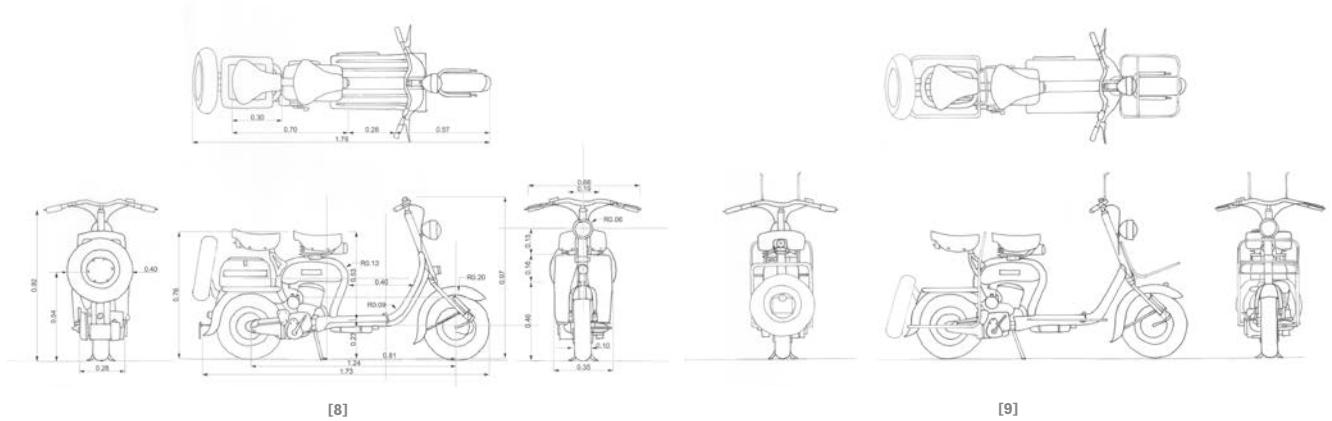


[4] Pinturas de Ramón Vázquez Molezún del Parlamento de Londres (1952) y Brujas (1952). Técnica mixta sobre táblex, 78 x 100 cm. Fuente: *Revista Nacional de Arquitectura*, n° 134 y 138, 1953.

[5] Lambretta C125 de Ramón Vázquez Molezún en el Castillo de Fredericksborg (Copenhague), Estocolmo, puente en Colonia y Parque del Cincuentenario (Bruselas). Fuente: Archivo del Servicio Histórico COAM. Legado de Ramón Vázquez Molezún. VM_F0166

[6] Ilustraciones de Manuel Suárez Molezún. Fuente: *Boletín de información de la Dirección General de Arquitectura*, 1953. Ramón Vázquez Molezún junto a la tienda de campaña y su Lambretta en el sur de Italia. Fuente: RMV, Servicio Histórico COAM VM_F0166.

[7] Lambretta C125 de Ramón Vázquez Molezún en diversos paisajes de Francia, Austria y Holanda. Fuente: RMV, Servicio Histórico COAM VM_F0166.



Lambretta C125

“Para entender las cosas había que dibujarlas y cuánto mejor se entendían, mejor se dibujaban” ¹⁷.

Viendo las fotos de la Lambretta C125 de Molezún, lo primero que llama la atención es su aspecto tan peculiar, lleno de cachivaches, lo que hace que surjan una serie de preguntas: ¿Cómo partiendo de un objeto tan básico como una moto de poco más de metro y medio consiguió almacenar todo lo necesario para “sobrevivir” durante un mes y medio de viaje por el norte de Europa? ¿Qué cambios realizó para poder transportar cantimploras, fardos, tiendas de campaña, bolsas de viaje, etc.? Partiendo del modelo original, cuyas medidas principales han sido tomadas de la ficha técnica aportada por Vittorio Tessera, director del Museo dello Scooter e della Lambretta; y ayudándonos de las fotos del propio Molezún, se ha conseguido analizar toda esa metamorfosis. ^[8]

En la Lambretta C125 estándar aparecen casi siempre fotografiados la rueda de repuesto y el asiento del acompañante, que se sujetan a un soporte que sobresale en la parte trasera de la moto y al chasis tubular característico de este modelo, no así el parabrisas ni el espejo retrovisor ya que se trataba de complementos; aunque hay constancia de que llegaría a adquirirlos más adelante para sus viajes.

Los segundos planos realizados en esta investigación muestran la moto “desnuda”, sin los equipajes de Molezún, pero con las modificaciones que este llevó a cabo para poder incorporarlos posteriormente. De detrás a delante vemos las siguientes modificaciones. ^[9]

Molezún extrae el pequeño baúl y desplaza la rueda de repuesto colocándola más abajo, consiguiendo un gran espacio de almacenaje. Estos cambios le obligan a cambiar la colocación de la luz trasera y la matrícula, que pasarán a estar colocadas en la propia rueda de repuesto, para que sean visibles. Introduce una pieza complementaria que consiste en una estructura en la que el acompañante puede sujetarse y apoyar los pies. Esta le servirá también para atar el equipaje que lleva en la parte trasera.

Añade además el parabrisas, aunque no lo utilice demasiado, prueba de ello son los soportes sobre el manillar que aparecen en muchas de las fotografías. Otra de las piezas más características que incorpora es una estructura con perfil en forma de L que corona la *scooter* y le sirve principalmente de soporte para la tienda de campaña. Esta se trata de un complemento muy básico en cualquier moto, por tanto, entendemos que compró la pieza en lugar de montarla él mismo, aunque no es descartable.

La tercera representación gráfica de la moto pretende ser un reflejo lo más veraz posible del aspecto que tenía la Lambretta C125 de Molezún durante sus largos viajes. ^[10] Si bien es cierto que el equipaje varía según el tiempo y las condiciones, hay una serie de objetos que casi siempre se repiten en sus negativos. Para poder llevar tal cantidad de equipaje no podían faltar unas buenas alforjas con tres grandes bolsillos en cada lado, donde portaba sus instrumentos de dibujo, cantimploras y otra serie de objetos. Su principal bolsa de viaje, así como rollos de ropa o sábanas iban colocadas en el espacio que consiguió con la extracción del *bauletto* y el desplazamiento de la rueda, atados con cuerdas y pulpos a la estructura que incorpora.

En la parte delantera, Molezún coloca su pequeña bolsa de viaje atada al manillar de la moto, sin que esta le llegue a molestar durante la conducción, a pesar del poco espacio y de su gran estatura. Junto a esta serie de planos se adjuntan unos despieces que ayudan a entender mejor las piezas que modifica en su *motorino*. ^[11]

¹⁷ VÁZQUEZ MOLEZÚN, María en “Ramón Vázquez Molezún y su Pintura Perdida”. En: *Ramón Vázquez Molezún, pintor*. Museo do Pobo Galego, do 14 de setembro ó 16 de outubro, 1998. Catálogo de la exposición, organizada por el Concello de Santiago en Colaboración de Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia, 1998, p. 91.

¹⁸ La realización de este análisis de la transformación de la Lambretta C125 ha sido posible gracias a la detenida observación de todos los negativos en los que el arquitecto fotografía su Lambretta, comparándolos unos con otros y con la Lambretta original, para entender y consignar todas y cada una de las modificaciones. Durante el proceso de desarrollo de estos dibujos, se ha tenido muy presente la mentalidad artesanal de Molezún. Su amor por lo “manual”. Por este motivo se ha optado por prescindir de cualquier software de diseño asistido por ordenador y realizar los dibujos a mano.

¹⁹ FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI, Justo. “Un legado del siglo XX para el XXI”. *Legado 01. Ramón Vázquez Molezún*. Madrid: Fundación COAM, 2006.

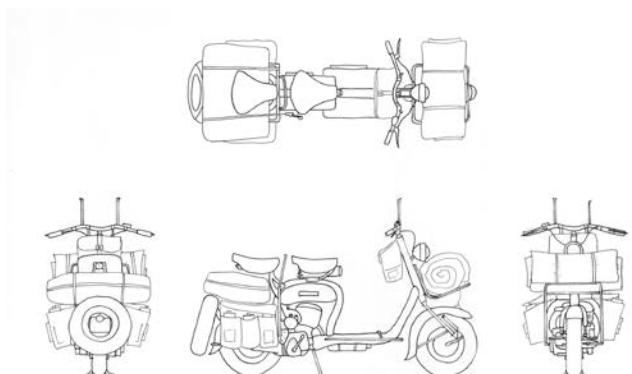
[8] Planta y alzados Lambretta C125 original.
Fuente: Dibujos de Carlos Martín Muñoz.

[9] Planta y alzados Lambretta C125 modificada por Ramón Vázquez Molezún. Fuente: Dibujos de Carlos Martín Muñoz.

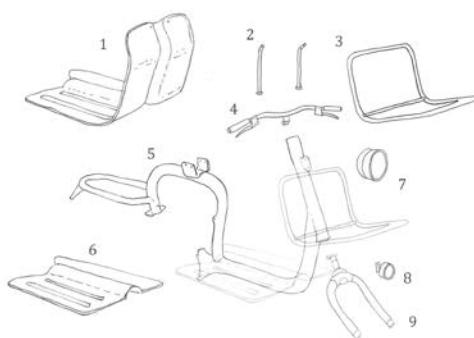
[10] Planta y alzados Lambretta C125 de Ramón Vázquez Molezún con su equipaje. Fuente: Dibujos de Carlos Martín Muñoz.

[11] Despieces de la Lambretta C125 de Ramón Vázquez Molezún. Fuente: Dibujos de Carlos Martín Muñoz.

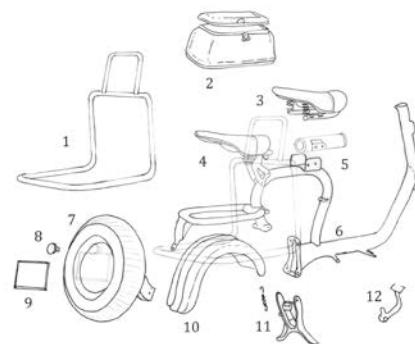
[12] La moto transformada en mueble y hogar durante sus viajes (Italia). Fuente: RMV, Servicio Histórico COAM VM_F0166.



[10]



[11]



Una de las modificaciones que genera más dudas es la que lleva a cabo en el escudo, del que extrae la parte vertical que le sirve como protección durante sus viajes, manteniendo la parte horizontal, básica para apoyar sus piernas y a la que se solapan piezas como el tubo de escape y el freno. Esta se trata de una única pieza que discurre a lo largo del chasis, lo que hace más difícil extraer una parte de esta sin dañar la estructura de la moto. En un principio, viendo que esta pieza no aparece en ninguna de las fotos, se interpretó que la moto originalmente no contaba con ella pero una de las primeras fotos de Molezún con su Lambretta, sin apenas modificar, reveló que originalmente sí la poseía. El motivo por el que extrae dicha pieza sigue siendo una incógnita; podemos suponer que se trataba de un tema de comodidad en la conducción o que esta le supusiera algún estorbo a la hora de colocar el equipaje ¹⁸.

Transformaciones

“Para Molezún era posible construirse un tecnógrafo de igual manera que podía ajustar las piezas de su Lambretta o cortar el fibrocemento de Bruselas” ¹⁹.

Molezún parte de considerar la moto como un objeto con una única función para manipularla y adaptarla a sus necesidades. Precisa que la moto sea algo más que su medio de transporte por toda Europa, necesita que sea su casa durante ese tiempo, como un caracol que transporta su hogar a cuestas, y que ese “hogar esté hecho a su medida”. La moto adquiere un carácter polivalente. Se convierte en arquitectura móvil desmontable. En su polivalencia, la Lambretta tiene también mucho de mueble ya que, desde un principio, es un medio de almacenaje, dado que necesita transportar toda la ropa, las herramientas de dibujo, la cámara de fotos, elementos indispensables allá donde va. La *scooter* es también el asiento donde poder descansar tras una intensa jornada visitando la arquitectura nórdica, o la mesa en la que comer cuando coloca su maletín de dibujo sobre la estructura en L donde transporta la tienda de campaña. [12]

Para Molezún el mundo artesanal tenía tanta importancia como el intelectual. Lo cual queda patente en sus propias palabras escritas durante su viaje a Dinamarca: “Creemos que, si nuestros

[12]





[13]

arquitectos, pintores y escultores colaborasen con la tan variada y densa artesanía española, el producto resultante sería capaz de competir con los mejores del mundo”²⁰. El mundo artesanal, siempre ligado a la producción de mobiliario, nos da una idea de la importancia que este tiene para él, en un campo donde no destaca por ser un gran diseñador que propone nuevas formas completamente revolucionarias, sino que se trata más bien de la figura de un carpintero que modifica un mueble para adaptarlo a sus necesidades y así mejorarlo.

Al igual que hace con su Lambretta, Molezún “arranca del tornillo”²¹, de la bisagra, del detalle más pequeño hasta acabar configurando todo un armario o una mesa de trabajo. Consigue que los muebles adquieran un carácter lo más funcional posible, añadiendo mecanismos que los hagan más útiles: mesas plegables para planchar, muebles acoplados a encimeras con aperturas gracias a bisagras, camas con testeros abatibles, cajones con muelles... Molezún jugará con el mobiliario, buscando que este no sea fijo y se transforme.

Para él todo tiene un porqué, una función, y se preocupó en entenderlo para, una vez entendido, mejorarlo y personificarlo, haciéndolo suyo. Solo así se explican sus inventos más o menos disparatados, desde construirse un tecnógrafo con las piezas de una bicicleta o tratar de ayudar a su hija a aprobar “Análisis de Formas” construyéndole un asiento con caballete desplegable que le hacía ser la “envidia” de toda la clase.

Este principio de manipulación que aplica para transformar su Lambretta en algo más que una moto se refleja también en toda su arquitectura, bastaría como prueba de ello el módulo que compone una de sus obras más destacada, el Pabellón de España para la Exposición Universal de Bruselas de 1958; donde, junto a su inseparable José Antonio Corrales, ideó la brillante solución de que este fuese a su vez cubierta, estructura y evacuación de aguas; construcción prefabricada desmontable, arquitectura que estudia Molezún en los viajes con su Lambretta a las ya mencionadas “Festival of Britain” y “Constructa Bauausstellung”.

La dorna

“Tenía sorprendente habilidad manual que ejercitaba desmontando sus motos y arreglando su frágil barca de Bueu en la ría de Pontevedra, que le permitía proyectar como si estuviera construyendo con sus propias manos”²².

Este modo de proyectar y construir a través de las manos característico de la arquitectura de Molezún, y que empieza en la Lambretta, alcanza su máximo exponente 20 años después en la playa de Beluso, donde transforma los muros de mampostería de una antigua fábrica de salazón en su casa de verano, La Roiba. Junto a un carpintero de la zona diseñará todas las carpinterías de la casa, aprovechando su propio hogar para explotar toda su faceta como inventor. Toda ella es un compendio de artilugios hechos, fundamentalmente, a base de poleas, cuerdas y contrapesos. Desde el sistema que aplica en las puertas para que estas estén abiertas o cerradas hasta la propia pérgola de la terraza donde coloca un torno con pescantes para subir las embarcaciones. [13]

Uno de los elementos más particulares de la casa y que ayuda a entender esa conexión permanente de esta con el mar es el tambucho²³, una caja de madera con una escalera vertical que comunica directamente con el pañol, espacio donde se almacenan los barcos, y en el que diseña un raíl sobre el que se colocan unos rodamientos con unas cuerdas a los que se cuelgan los botes para desplazarlos directamente al mar. [14]

²⁰ VÁZQUEZ MOLEZÚN, Ramón “Viaje de Estudios a Dinamarca”. *Boletín de información de la Dirección General de Arquitectura*, diciembre 1953, pp. 18-24.

²¹ MIQUEL SUÁREZ-INCLÁN, Luis. *Corrales y Molezún, arquitectura*. Madrid: Xarait Ediciones, 1983.

²² AROCA HERNÁNDEZ-ROS, Ricardo. *Legado 01. Ramón Vázquez Molezún*. Madrid: Fundación COAM. 2006, p. 5.

²³ El tambucho es la abertura practicada en la cubierta para el acceso de personas a los espacios confinados del interior de un buque.

²⁴ La dorna es una embarcación de pesca típica de las Rías Bajas de aproximadamente 4,50 metros de eslora y 1,50 metros de manga, con proa redonda que sobresale de cubierta, la popa chata y pequeña y quilla pronunciada. Evoluciona con una única vela de relinga y lleva dos remos de apoyo para cuando no hay viento.

²⁵ AROCA HERNÁNDEZ-ROS, Ricardo. *Legado 01. Ramón Vázquez Molezún*. Madrid: Fundación COAM. 2006, p. 5.

²⁶ ALMONACID CANSECO, Rodrigo. *La Roiba, homenaje a un viajero*. Madrid: redfundamentos S.L., 2014.

[14]



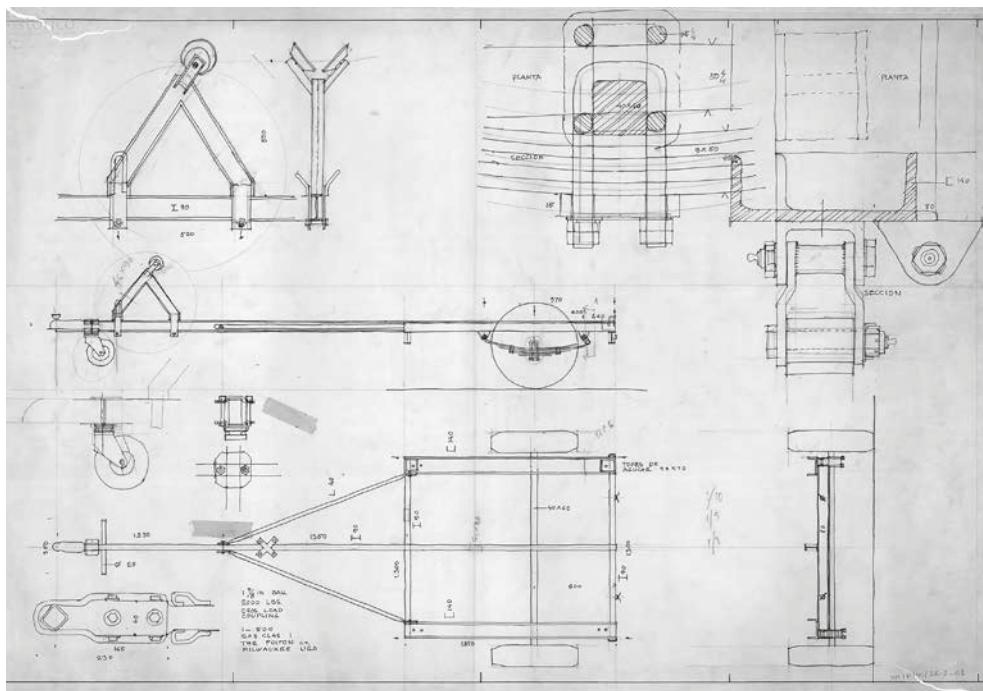
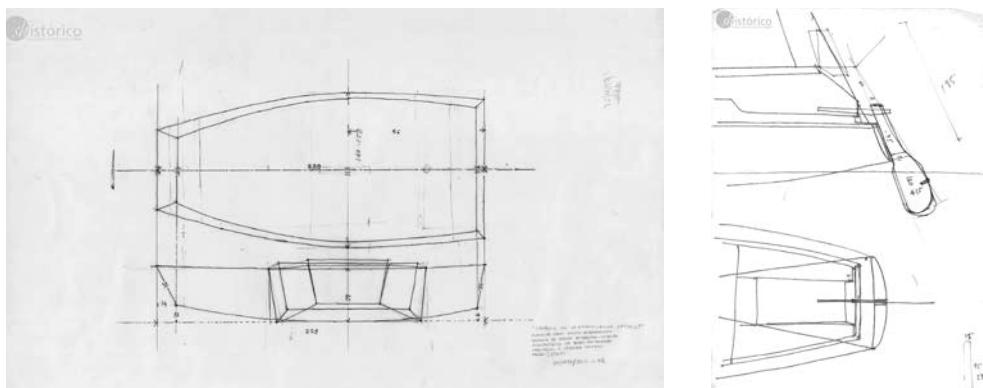
Si la Lambretta refleja el carácter de un incansable aventurero de 30 años con ganas de conocer, aprender y descubrir; la dorna ²⁴ es el reflejo de madurez ligado a su otra gran pasión, el mar. El Molezún más adulto recupera esa libertad que le proporcionaban sus viajes de miles de kilómetros por carretera cuando se encuentra frente al mar de Bueu.

Al igual que la casa, Molezún quiere salir al mar, él se siente marinero y trata de aprender el oficio en esos veranos en la Roiba. Estudia el funcionamiento de un barco para acabar cambiando él mismo las piezas de su dorna, como hizo anteriormente con el *motorino*, diseñando incluso el timón y un remolque tanto para motos como para embarcaciones, [15] habiendo “cambiado tantas piezas que no quedaba ya ningún trozo de madera original pero no obstante seguía siendo la misma barca” ²⁵. Al igual que la Lambretta C125 acaba siendo “su” moto, única e inconfundible, consigue que una dorna sea “su” dorna y que una casa de veraneo sea “su” Roiba.

Molezún dejó antes la moto que el barco, debido a su enfermedad, pues perdió visión periférica, fundamental para pilotar una moto. Más adelante tuvo que dejar de conducir su propio coche, pero aún podía seguir navegando: “Ese hombre que un día quiso hacerse viajero sin saber que, en el fondo, acabaría siendo marinero” ²⁶. En este viaje por tierra y mar, Ramón Vázquez Molezún se descubre ante nuestros ojos como alguien próximo a un “hombre del Renacimiento”: pintor, arquitecto, ingeniero. El ejemplo de un genio curioso que busca entender y aprender siempre porque, como él mismo afirmaba, “No hay nada complicado, solo hay que esforzarse más o menos para entenderlo”.

La moto fue el medio imprescindible en la primera etapa de su desarrollo como arquitecto, con el que descubre el mundo y se descubre a sí mismo, en una actitud y experiencia que trasladó a su arquitectura. Un lugar en movimiento y transformación donde Molezún se libera y no tiene límites, salvo los que él mismo se impuso, donde pone a prueba sus habilidades y donde busca entender lo que no conoce.

[15]



[13] Fotografía de torno con pescantes. La Roiba. Molezún en el Marco Polo. Puerto de Pollensa 1963. Fuente: Aportadas por María Vázquez Molezún.

[14] Raíl del pañol (La Roiba) para sacar las embarcaciones. Saco de arena como contrapeso en el interior de la vivienda. Fuente: Aportadas por María Vázquez Molezún.

[15] Croquis de embarcación “Optimist”. Plano para un remolque. Timón para uno de sus barcos. Fuente: Ramón Vázquez Molezún. Servicio Histórico COAM. Legado de Ramón Vázquez Molezún. VM_P170, VM_P140, VM_P294.

01 | La moto de Molezún. Registro fotográfico de la Lambretta C125 durante el viaje europeo de un pensionado en Roma _Enrique Colomés Montañés; Carlos Martín Muñoz

Si hay algo que caracteriza la obra de Ramón Vázquez Molezún es la creatividad, el riesgo, la emoción. Su obra, vital y optimista, fue innovadora y absolutamente personal, y el origen de todo ello habría que buscarlo en algo tan prosaico como una moto. Siendo pensionado en Roma a principios de los años 50, Molezún adquiere una Lambretta C125 que transforma y adapta completamente hasta apropiarse de ella y convertirla en una verdadera casa a cuestas y perfecta compañera en su viaje por Europa. Un vehículo que le permitió una movilidad e independencia reflejos de su inquieto carácter vitalista y artístico en formación, convirtiéndose en un objeto imprescindible, lleno de significados, que Molezún fotografió insistentemente junto a los hermosos paisajes y edificios que visitó durante los más de 100.000 km recorridos en este gran viaje. La moto se desvela en Molezún como mucho más que un rápido y barato medio de transporte; se descubre como campo de prácticas y transformaciones del futuro arquitecto. Mente y manos unidas en el trabajo; simbiosis de arquitecto y artesano. Un viaje de vida que empieza en tierra sobre una moto en Roma y acaba sobre un barco, su dorna, en el mar de Bueu.

Palabras clave

Moto, Ramón Vázquez Molezún, Academia Española de BBAA de Roma, Lambretta C125, movilidad, libertad, viaje

01 | The motorbike of Molezún. Photographic record of the Lambretta C125 during the European journey of a pensioner in Rome _Enrique Colomés Montañés; Carlos Martín Muñoz

If there is something that characterizes the work of Ramón Vázquez Molezún it is creativity, risk, emotion. This work, vital and optimistic, was innovative and absolutely personal, and the origin of all this should be sought in something as prosaic as a motorbike. As a pensioner in Rome in the early 1950s, Molezún acquired a Lambretta C125 which he transformed and adapted completely until appropriated it and turned it into a real house on his back and a perfect companion on his journey through Europe. A vehicle that allowed him mobility and independence that reflected his restless vitalist and artistic character in formation, becoming an indispensable object, full of meaning, that Molezún photographed insistently alongside the beautiful landscapes and buildings that he visited during the more than 100.00 km he travelled on his great journey. The motorbike is revealed in Molezún as much more than a fast and cheap means of transport; it is discovered as the driving range and transformations of the future architect. Mind and hands united in work; symbiosis of architect and craftsman. A journey of life that begins on land on a motorbike in Rome and ends on a boat, his dorn, in the Bueu Sea.

Keywords

Motorbike, Ramón Vázquez Molezún, Spanish Academy of Fine Arts in Rome, Lambretta C125, mobility, liberty, ingenuity

01 | La moto de Molezún. Registro fotográfico de la Lambretta C125 durante el viaje europeo de un pensionado en Roma _Enrique Colomé Montañés, Carlos Martín Muñoz

BERGER, John. *Sobre las propiedades del retrato fotográfico*. Barcelona: GG mínima, 2006.

CANOSA BENÍTEZ, Sílvia. "A Roiba, una casa que navega. El refugio de Ramón Vázquez Molezún". *REIA, Revista Europea de Investigación en Arquitectura*, nº 9, 2007.

Casa Lambretta. [En línea] <http://www.casalambretta.it/>

Como las amapolas. "Prisca Vázquez". [En línea] Blog *Como las amapolas*, 24 de agosto de 2017. <https://comolasamapolas.blogspot.com/2017/08/prisca-vazquez.html?m=1>

CORNELLANA DÍAZ, Joan Ramón. *La Roiba. El retiro como resistencia íntima*. Directores: José Antonio Ramos Abengózar y Francisco González de Canales. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid. Proyectos Arquitectónicos, 2017.

CORRALES GUTIÉRREZ, José Antonio. *Corrales y Molezún: Medalla de Oro de la Arquitectura 1992*. Madrid: Madrid Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España, 1993.

CORRALES GUTIÉRREZ, José Antonio; CÁNOVAS ALCOCER, Andrés. *Pabellón de Bruselas '58: Corrales y Molezún*. Madrid: Ministerio de Vivienda. Departamento de Proyectos Arquitectónicos ETSAM, 2005.

CORRALES GUTIÉRREZ, José Antonio; VÁZQUEZ MOLEZÚN, Ramón. *Corrales Y Molezún: arquitectura*. Madrid: Xarait, 1983.

GALLO, Jesús; OLALQUIAGA, Pablo; VÁZQUEZ MOLEZÚN, María. *La Roiba, 1967-80: Ramón Vázquez Molezún*. Madrid: redfundamentos, 2016.

GARCÍA ALONSO, Marta. "Los viajes des-velados de Ramón Vázquez Molezún". En: POZO MUNICIO, José Manuel; GARCÍA-DIEGO VILLARÍAS, Héctor. *Viajes en la transición de la arquitectura española hacia la modernidad*. Actas preliminares, Pamplona, 6-7 mayo 2010, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Navarra. Pamplona: T6 Ediciones, 2010.

GARCÍA ALONSO, Marta. "Molezún: pinturas de un largo viaje". En: VV.AA. *El dibujo de viaje de los arquitectos*. Actas del XV Congreso Internacional de Ex- presión Gráfica Arquitectónica. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Servicio de Publicaciones y Difusión Científica, 2015.

GARCÍA ALONSO, Marta. "Museo y Musa. Referencias y repercusión del proyecto de Molezún realizado en Roma". *ZARCH*, nº 6, 2016.

HERNÁNDEZ CORREA, José Ramón. "La moto de Molezún" [En línea] Blog *¿Arquitectamos locos?*, 25 de junio de 2014. <http://arquitectamoslocos.blogspot.com/2014/06/la-moto-de-molezun.html>.

HERNÁNDEZ NAVARRO, Luis. "John Berger: campesino, motociclista y poeta". [En línea] <http://www.pensamientocritico.org/luiher30307.html>

Lambretta. [En línea] <https://www.lambretta.com/scooters/classics/>

Legado de Ramón Vázquez Molezún. Madrid: Servicio Histórico del COAM, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.

MAURIZ BASTIDA, Yolanda. "La herencia de Herrera de Pisuerga". En: COUCEIRO NÚÑEZ, Teresa (coord.). *I Congreso Pioneros de la Arquitectura Moderna Española: vigencia de su pensamiento y obra*. Actas digitales de las Comunicaciones aceptadas al Congreso. Madrid: Fundación Alejandro de la Sota, 2014.

Museo dello Scooter e della Lambretta. [En línea] <http://www.museoscooter.it/>

Museo Meridionale della Lambretta. [En línea] <http://www.museolambretta.it/>

OLALQUIAGA BESCÓS, Pablo. *Casa Huarte. José Antonio Corrales y Ramón Vázquez Molezún. El concepto de lo experimental en el ámbito doméstico*. Director: Juan Navarro Baldeweg. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid. Proyectos Arquitectónicos, 2014.

PRON, Patricio. "Raymond Roussel no sale de su camarote". [En línea] *El País*, 4 agosto 2016. https://elpais.com/cultura/2016/08/01/babelia/1470046809_802207.html

RÍO VÁZQUEZ, Antonio Santiago. *La recuperación de la modernidad en la arquitectura gallega*. Director: José Ramón Alonso Pereira. Universidade da Coruña. Departamento de Composición, 2013.

TESSERA, Vittorio. *Catalogo ricambi 2018. Tutti i Modelli 1947-1971*. Milan: Casa Lambretta, 2018.

Tutto Lambretta. [En línea] <http://www.tuttolambretta.it/lambretta.asp?codwa=0000LAMB125C&codcm=082>

URRUTIA NÚÑEZ, Ángel. "Ramón Vázquez Molezún: de pensionado de Roma a gran arquitecto". *Anuario del Departamento de Historia y Teoría del Arte*, Vol. VI, 1994.

VÁZQUEZ MOLEZÚN, María. Entrevistas por Carlos Martín Muñoz. *Café Bulevar*, Madrid, 2018.

VÁZQUEZ MOLEZÚN, Ramón; FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI, Justo. *Ramón Vázquez Molezún*. Madrid: Fundación COAM, 2006.

VÁZQUEZ MOLEZÚN, Ramón. "Frank Lloyd Wright". *Boletín de información de la Dirección General de Arquitectura*, diciembre, 1951.

VÁZQUEZ MOLEZÚN, Ramón. "Viaje de estudios a Dinamarca". *Boletín de información de la Dirección General de Arquitectura*, diciembre, 1953.

VELASCO, Jaime. "Cushicle, Michael Webb (Archigram), 1966". [En línea] 11 enero 2012. <https://proyectos4etsa.wordpress.com/2012/01/11/cushicle-michael-webb-archigram-1966/>