

PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE JOAQUÍN LABAYEN Y JOSÉ MANUEL AIZPURUA

6.4.1. Ampliación de 1919

En 1919 se realizó una nueva ampliación del Real Club Náutico en su parte posterior, fachada sur, para la cual la dirección del Real Club Náutico solicitó en junio de 1919 al Ayuntamiento de San Sebastián autorización para el paso de carros con materiales¹:

Teniendo que hacer ciertas obras de reforma y ampliación en el local de esta sociedad, le solicito se digne concedernos la autorización necesaria para que los carros con materiales pasen por la parte del paseo que da frente al Club Náutico

Este volumen quedó identificado en los planos del proyecto de ampliación de 1929 de los arquitectos Joaquín Labayen y José Manuel Aizpurua a través de una línea roja que envolvía el contorno del volumen primario del Aquarium, junto al nuevo recrecido en la zona posterior (SANZ ESQUIDE, 1995:34-35). Fotografías de la época confirman la presencia de este volumen de escasa entidad y, salvo los colores que llegó a tener en un momento determinado, falto de integración volumétrica o de continuidad con el diseño del edificio preexistente (Figura 38).

La ampliación, de la cual no se tiene certeza de la que función debió cumplir², fue notablemente más baja que el basamento del Náutico, ajustando su altura a la del Paseo Marítimo de San Sebastián. De esta forma, el nuevo volumen reducía su impacto visual y no alteró la imagen primigenia de barco atracado que, desde la

¹ Signatura H-02191-02. Documento: Expediente relativo a obras en el Real Club Náutico para construir un embarcadero y una escalera de acceso al local y autorización para el paso de carros con materiales. Hoja sin numerar. Archivo Municipal de San Sebastián.

² El RCNSS fue añadiendo actividades, e introdujo la natación como una de ellas. Como indicó Sanz Esquide, es probable que fuese un cuarto para bañistas e incluso balandristas. Pero creemos que en un primer momento se habría usado como almacén de balandros, dado que como se observa en las fotos, hasta la intervención de Labayen y Aizpurua, carecía de ventanas y de cualquier otro elemento de iluminación o ventilación natural.

ciudad, siempre había perseguido el Club Náutico.

En el proceso de investigación, no se encontró documentación sobre esta ampliación, planos o memorias, ni se llegó a determinar su autoría. Los arquitectos del *Studia*, en las diferentes memorias publicadas sobre el proyecto de ampliación que realizaron 1929, se adjudicaron la totalidad de los metros añadidos en la parte posterior del edificio original³. Se descarta esta autoría ya que, se pudo verificar a través de fotografías su presencia en la parte trasera del edificio original desde el año 1919 (Figura 39).

En este sentido acierta Sanz Esquide al señalar que Labayen y Aizpurua hicieron una ampliación en 7 m. del cuarto de bañistas (SANZ ESQUIDE, 1995:19), sin identificar ni referirse a la ampliación realizada previamente.

La construcción se mantuvo diferenciada del edificio durante bastantes años, al menos así aparece en las fotografías fechadas entre 1920 y 1926 (Figura 40), siendo pintada e integrada al edificio existente a partir de 1927.

6.4.2. El paquebote de 1929

6.4.2.1 Antecedentes al proyecto

El origen de la ampliación de los arquitectos guipuzcoanos ha de situarse en 1927. Ese año Labayen y Aizpurua terminaron los estudios de arquitectura y la dirección del Náutico solicitó una licencia *de acceso al bar establecido recientemente en edificio Real Club Náutico en el muelle*⁴.

Desde el establecimiento de las instalaciones del Club en tierra existen numerosas fotografías en las que aparece bebida (Figura 11) o copas sobre las mesas de la terraza (Figura 32), lo que sugiere que ya existía un servicio de bar con bastante anterioridad al escrito. La solicitud podría deberse a una apertura pública, es decir, ofrecer el servicio a personas que no fuesen socios del Club, pero con un servicio independiente a éstos. En este sentido se entiende la referencia *al bar establecido recientemente* que aparece en la documentación, sin tener más detalles sobre el mismo.

A lo largo de la investigación se descubrió que algunas de las reformas que se habían asignado a Labayen y Aizpurua, se habían producido de forma previa. En concreto nos referimos al denominado *salón de fiestas y conversación*, cuya foto se incluyó en el reportaje dedicado al Real Club Náutico de San Sebastián en la revista *Arquitectura* en 1930 (LABAYEN y AIZPURUA, 1930:47). En la fotografía publicada, se pudo apreciar la existencia de un hogar en el fondo de la sala, pero el proyecto de Labayen y Aizpurua no tuvo ninguna chimenea en dicho lugar.

La hipótesis que desarrolló, es que el Náutico decidió abrir la bombonera, o también llamado *fumoir* tras la intervención de Francisco de Urcola, al público en general, siendo la referencia del *bar establecido recientemente en edificio Real Club Náutico*. Esta apertura habría promovido la reforma de la histórica sala de reuniones de la planta baja, reservándola como espacio privado para los socios del club. Esta sala se abrió reformado un poco después de la apertura del bar, seguramente en 1928, antes de la ampliación llevada a cabo por Labayen y Aizpurua.

Se habría producido una concatenación de acontecimientos. En primer lugar la apertura pública del bar. Esta decisión, como se detalla en los siguientes capítulos, convirtió al bar en primer lugar, y bar-restaurant posteriormente, en una de las principales fuentes de ingresos del club.

3 En la memoria publicada en *Arquitectura* (LABAYEN- AIZPURUA, 1930) y en la revista *AC* (LABAYEN- AIZPURUA, 1931) indicaron que el club pasó de medir 34,80 a 55,80 m. Fueron más explícitos en la memoria de *Arquitectura* aseverando que *Se ampliaron 21 ms.*

4 Signatura. H-03837-19. 1927. Archivo Municipal de San Sebastián.



Figura 38. Ampliación en la parte posterior. Galarza, S/F. ID: FOT1-07-102 Biblioteca Koldo Mitxelena (San Sebastián)



Figura 39. Primera fotografía en la que aparece la ampliación en la parte posterior (izquierda). Ricardo, Martín. 1919. ID: 31199667. Kutxa Fototeka. Disponible en <https://www.kutxateka.eus/Detail/objects/90314>



Figura 40. Última fotografía en la que aparece la ampliación sin pintar. Ricardo, Martín. 1926. ID: 80522003. Kutxa Fototeka. Disponible en <https://www.kutxateka.eus/Detail/objects/7434>



Figura 40bis. Posible chimenea del hogar que se construyó en la sala de reuniones de la planta baja. Ricardo, Martin. 1928. ID 82772581 (Detalle). Kutxa Fototeka Disponible en <https://www.kutxateka.eus/Detail/objects/6968>

En segundo lugar, el uso público de la planta primera, la terraza y la bombonera, habría promovido la reforma de la histórica sala de reuniones para el uso privativo de los socios. Se habría trasladado el *fumoir* a la planta baja, y eso explicaría la nobleza del tratamiento del lugar: chapado en madera, la vitrina de trofeos, el hogar... La obra la habría realizado Labayen y Aizpurúa, siguiendo el tratamiento empleado para la remodelación de las oficinas A.G.P llevado a cabo también en 1928, semejanza que también fue referida por Sanz Esquide y Medina Murua en sus respectivos libros.

El éxito del bar y quizás motivado por la reforma de este local, se encargó a los mismos arquitectos hacer la ampliación del edificio, proyecto que se empezó a redactar en octubre de 1928 (MEDINA MURUA, 2011:30). En este contexto encajaría el escrito enviado por Aizpurua a Giedion⁵:

El proyecto no fue a concurso. La sociedad nos lo pidió directamente porque la idea de la reforma fue iniciativa del Presidente y nuestra

Tan sólo habrían pasado unos meses entre la remodelación del local, la ampliación del edificio, lo que explicaría la ausencia de fotografías que mostrasen la chimenea por el exterior.

Solo se localizó una imagen que podría mostrar esa chimenea, precisamente en el verano de 1928. En ella se pudo apreciar un elemento alargado y de bastante diámetro que sobresalía sobre los toldos. Pero la imagen fue tan borrosa, que impidió confirmar este extremo (Figura 40 bis)

A pesar del uso del pronombre posesivo *nuestra* que usó Aizpurua en la carta a Giedion para referirse al origen de la idea de ampliación, el papel de Labayen en este proceso debió ser secundario⁶. José Manuel Aizpurúa era socio del club al menos desde 1918 y era sobrino de Ángel Azqueta Monasterio⁷, uno de los fundadores del Club Náutico en 1896 (SANZ-ESQUIDE, 2004:35) y miembro activo de la entidad en el momento de la adjudicación del proyecto.

⁵ La cita forma parte de la cata que escribió Aizpurua a Giedion, recogida en *José Manuel Aizpurua y Joaquín Labayen* de José Ángel Medina Murua (MEDINA, 2011:38)

⁶ Nos referimos aquí, a la gestión para la aprobación del proyecto de ampliación por parte del Club, no al diseño y desarrollo del proyecto en sí, del que no se cuestiona el papel de Joaquín Labayen. Aizpurua era socio del club, pero no hay constancia de que también lo fuese Labayen

⁷ Desde 1926, Ángel Azqueta Monasterio, había sido elegido Diputado Provincial por Guipúzcoa (*El Sol*, 1 de agosto de 1926), habiendo sido reelegido en las elecciones de 1927 (*El Sol*, 17 de marzo de 1927). En las elecciones de 1931, cuya consecuencia fue la proclamación de la III República, tanto tío como sobrino se presentaron a las elecciones municipales por el barrio Atocha de San Sebastián. José Manuel se presentó como independiente, mientras que su tío Ángel acudió por el partido Monárquico-regionalista, sin que ninguno de los dos saliese electo. A partir de 1938, habiendo sido fusilado Aizpurua, en la publicación *Falange*, Ángel Azqueta Monasterio apareció como miembro de esta organización política, por lo que consideramos que la relación entre sobrino y tío era estrecha.



Figura 41. Diferentes imágenes del interior del Salón de fiestas y conversación.
Superior. La imagen mostró el hogar de una chimenea, que el proyecto de 1929 no tuvo. Salón de fiestas y conversación. 1930. Arquitectura. Pp 47
Centro. Entrega de trofeos. Cuarto por la derecha J.M. Aizpurua. Marín, Pascual. 1932. ID 90238581. Kutxa Fototeka. Disponible en <https://www.kutxateka.eus/Detail/objects/258730/s/36>
Inferior. Fiesta en el Salón de fiestas y conversación. Autor desconocido. Fecha desconocida. Fondo Biblioteca Koldo Mitxelena

6.4.2.2 Versiones del proyecto

El proyecto de ampliación del Real Club Náutico de San Sebastián de Labayen y Aizpurua, por su importancia histórica dentro del Movimiento Moderno español, ha sido objeto de gran número de trabajos de investigación, entre los que destacaron los llevados a cabo por José Ángel Sanz Esquide (1995) y José Ángel Medina Murua (2011). Trabajos que son complementarios entre sí.

Sanz Esquide desarrolló con detalle el proceso de diseño y construcción de la ampliación llevada a cabo por los arquitectos, proceso que

se salió de los cauces habituales ya que proyecto y construcción no fueron sucesivos cronológicamente sino que se trató de un proceso paralelo, entremezclado y complejo. (SANZ-ESQUIDE, 1995: 19)

En este proceso entremezclado y complejo, San Esquide identificó cuatro versiones del proyecto que se habrían ido produciendo para solucionar las adversidades o demandas, según el caso, que fueron surgiendo en las obras de ampliación⁸.

El primer proyecto se fechó el 26 de noviembre de 1928, planteando un diseño de un barco extraordinariamente figurativo. Este proyecto contenía elementos un tambucho en la parte superior, palo de telégrafo, chimenea del vapor, etc. (Figura 42). Esta primera versión marcó los ejes fundamentales sobre los que se realizó el proyecto finalmente construido: alargamiento del cuerpo existente hacia el sur, ocupación de la totalidad de la planta primera del edificio original y parte de la ampliación de 1919, y la adición de una segunda planta para albergar un restaurante de doble uso, público y privado, que se desarrolló en el lado norte con una gran terraza en el sur. Fue requisito del proyecto crear un acceso independiente desde la calle al bar-restaurant, idea que, como se ha visto, habría surgido con la apertura de un bar en las instalaciones del club en 1927.

A pesar de las sucesivas modificaciones que sufrió el proyecto según avanzaron las obras, la distribución y organización quedó básicamente establecida desde esta primera versión. Los cambios que se fundamentalmente se introdujeron en las sucesivas revisiones, fueron referentes en su mayoría al diseño y organización de la primera planta.

La primera versión del proyecto pasó los trámites administrativos urbanísticos tanto en su aprobación por el arquitecto municipal como por la Comisión Permanente Municipal en la primera quincena de diciembre de 1928, pero pocos días después, el 27 de diciembre, fue suspendido por resolución del alcalde al afectar *a los intereses generales de la población*. El proyecto provocó la contestación vecinal, llegando quejas al ayuntamiento que denunciaron que el volumen del club afectaría a la vista de la bahía de la Concha desde la terraza del Gran Casino y el paseo Igantea (SANZ ESQUIDE, 1995:21).

El proyecto, a su vez, recibió críticas no sólo por su volumen, sino también por su diseño. A las críticas vecinales se unió cierta objeción dentro la corporación municipal y del propio club, pero ninguna de ellas impidió continuar la ampliación manteniendo las líneas generales del diseño del primer proyecto.

Según Sanz Esquide, Aizpurua y Labayen presentaron una segunda versión del proyecto el 7 de enero de 1929. La nueva versión redujo el volumen del previsto inicialmente. El equipo de arquitectos recortó la planta primera por lado sur, la zona que en su primera versión se destinaba a solárium. La planta superior, en esta propuesta, quedó completamente abierta, marcando la zona del restaurante sólo por una cubierta de hormigón sujeta por *pilotis* con un antepecho también de hormigón (Figura 43). Esta revisión del proyecto fue rechazada por el Club, que deseaba tener un restaurante que pudiese ser útil todo el año⁹, pero su planteamiento fue fundamental para el desarrollo de la solución posterior con el gran ventanal corrido de 40 m.

8 No es objeto del presente trabajo el análisis del edificio resultante, aconsejando leer la obra de los autores mencionados. No obstante, se recuerdan las cuatro versiones que Labayen y Aizpurua realizaron del Náutico, tal y como las recopiló Sanz Esquide, aunque sin entrar en los detalles, diferencias y modificaciones entre cada una de ellas. Se considera necesario este repaso, dado que es una de las bases argumentativa para entender los nuevos aportes que se hacen a la historia del edificio en la presente investigación

9 Como ya se indicó, en la documentación consultada a partir de la ampliación de 1929, el bar-restaurant, se convirtió en una de las principales fuentes de financiación económica del Club. Es probable que, para poder financiar la propia ampliación de 1929, fuese un elemento crucial y por ello el Club no podía renunciar a un espacio cerrado.

Otra modificación, que apareció en los planos de la segunda versión, fue el rediseño de la escalera para bajar al cuarto de bañistas convirtiéndose en un volumen independiente adosado al edificio en su parte posterior.

En la presente investigación se encontró una nueva revisión de los planos en el Archivo Municipal de San Sebastián¹⁰. Esta copia estaba fechada el 7 de enero de 1929, al igual que la segunda versión señalada por Sanz Esquide¹¹. Estos planos, a diferencia de los también fechados el 7 de enero de 1929 descritos por Sanz Esquide, presentaron una versión que carecía totalmente de una cubrición fija en la parte superior, convirtiendo toda la segunda planta en una terraza (Figura 44). El único volumen que sobresalía en esta planta era una estructura que Labayen y Aizpurua repitieron en otras versiones del proyecto y que Sanz Esquide describió como *una visera corrida por el lado del mar sobre toda la longitud de la terraza, sin aportar más detalles*¹² (SANZ-ESQUIDE, 1995:22).

Tras la revisión de la documentación conservada en el Archivo Municipal de San Sebastián, y tal y como, acertadamente fue considerada por Sanz Esquide, los arquitectos definieron esa estructura como visera, pero aportaron más detalles en el *Presupuesto de ejecución material de diversas obras de reforma en el Real Club Náutico de San Sebastián según el proyecto de los arquitectos Srs Aizpurua y Labayen*¹³, en el que se definió una partida de 39 m² de hormigón armado

de voladizos de 0.08 m. de espesor, formando viseras de protección para el sol y lluvia y para recoger los toldos de cubierta.

La memoria hallada correspondió a la valoración de la nueva versión del proyecto que se aporta en esta investigación. La superficie de la visera que se indicó en la memoria, trasladada a la longitud total de la terraza, unos 36,5 metros¹⁴, nos dio como resultado que dicha visera tendría una anchura de tan sólo 1 o 1,10 m¹⁵. Una anchura tan escasa induce a dudar de que este elemento tuviese la finalidad de prestar sombra y protección a la lluvia, como señalaron los propios arquitectos en el presupuesto. Sería realmente el último motivo citado, el de recoger los toldos de cubierta, lo que habría motivado su diseño. Como se puede ver en el lado opuesto del edificio, mostrado en las fotografías de la maqueta publicadas por Sanz Esquide (Figura 45), en la fachada del lado del Casino, o fachada este, se proyectó una estructura lineal, seguramente de acero por la esbeltez con la que se hizo, que serviría para sujetar los toldos¹⁶. La ausencia de más elementos estructurales nos hizo interpretar que el diseño planteado fue un sistema de toldos deslizantes a través cables similar a los que Sert realizó, meses después, para las terrazas de Muntaner (Figura 47) y años más tarde, para el Pabellón de la República.

La hipótesis de que el único fin de estas estructuras fuese el resguardo de los toldos quedó ratificado por las diferentes variaciones que se hicieron de estas viseras en las sucesivas versiones del proyecto, trasladando la estructura del lado este al oeste o dividiéndola en pequeñas partes, sin una lógica que pueda dar respuesta a la protección solar, sino más bien a un estudio de diferentes formas de organización de los toldos en cubierta.

En la primera versión de los planos la visera apareció en la fachada este, dividida en dos partes, y con vuelos laterales en sus apoyos. Esto sugiere un complejo sistema de distribución perpendicular de toldos (Figura 42). En la nueva variante que se aportó como novedad en esta investigación, la estructura de visera se situó en la misma fachada que en el primer proyecto, en el lado este, pero con un diseño continua y sin vuelos laterales en los apoyos, por los que los toldos se desplegarían linealmente (Figura 44). La segunda versión

10 Proyecto de reforma del Real Club Náutico de San Sebastián. 1929. Signatura. H-00000-06. Archivo Municipal de San Sebastián.

11 La coincidencia de fechas de las dos versiones, podría deberse a que Labayen y Aizpurua presentaron simultáneamente ambos proyectos en el proceso de negociación que el Real Club Náutico de San Sebastián, Casino y Ayuntamiento de la ciudad mantuvieron para acordar los límites volumétricos del edificio, con el objeto de que pudiesen ser discutidas diferentes soluciones.

12 Sanz Esquide describió este elemento en a tercera versión del proyecto

13 Presupuesto de ejecución material de diversas obras de reforma en el Real Club Náutico de San Sebastián según el proyecto de los arquitectos Srs Aizpurua y Labayen. 1929. Signatura H-00000-06. Archivo Municipal de San Sebastián. Página 7

14 En la memoria publicada por Labayen y Aizpurua en *Arquitectura*, señalaron que el basamento del edificio original medía 34,80 m. Como se puede observar en los planos de la nueva versión descubierta, la terraza superior, y la visera que la recorría, sobresalían por la parte posterior alrededor de 1,5 m. -quizás algo más-, llegando a esa cifra de 36,5 metros. Esta distancia se ha determinado a través del calco y reproducción con herramientas CAD del plano original.

15 Realizando operaciones matemáticas para comprobar los datos señalados en la memoria, comparados con una reproducción CAD del plano original, salió una anchura de 1,06 m. La diferencia obtenida podría ser originada, bien por un error de escalado en la reproducción de los planos en CAD, o bien a que los arquitectos estimaron un 5% de hormigón adicional en la partida presupuestaria.

16 Tras la construcción del Náutico, la estructura de toldos sólo cubrió parte de la terraza. En los años siguientes se alargó hasta cubrirla completamente. Creemos que la cubrición parcial de los primeros años se debió a las denuncias por la eliminación de las vistas de la bahía desde el Casino.

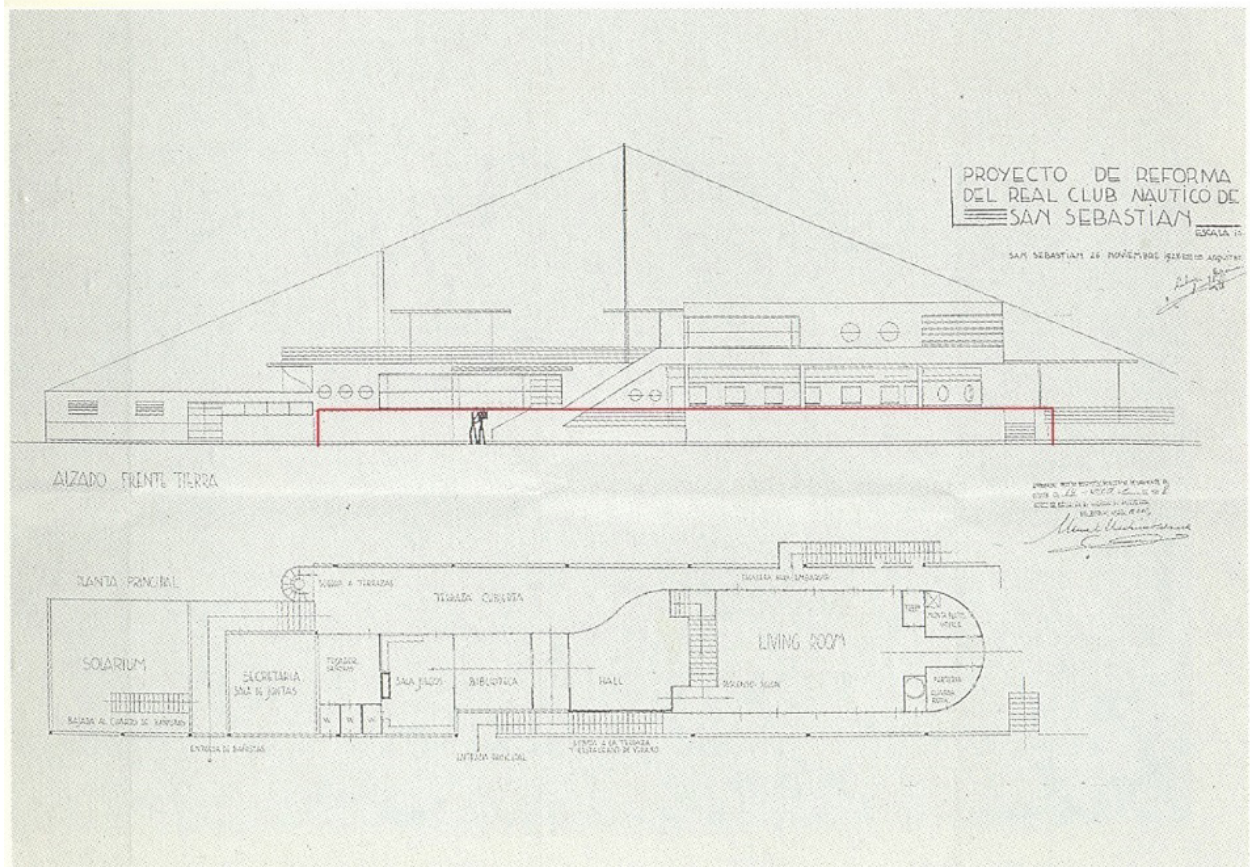
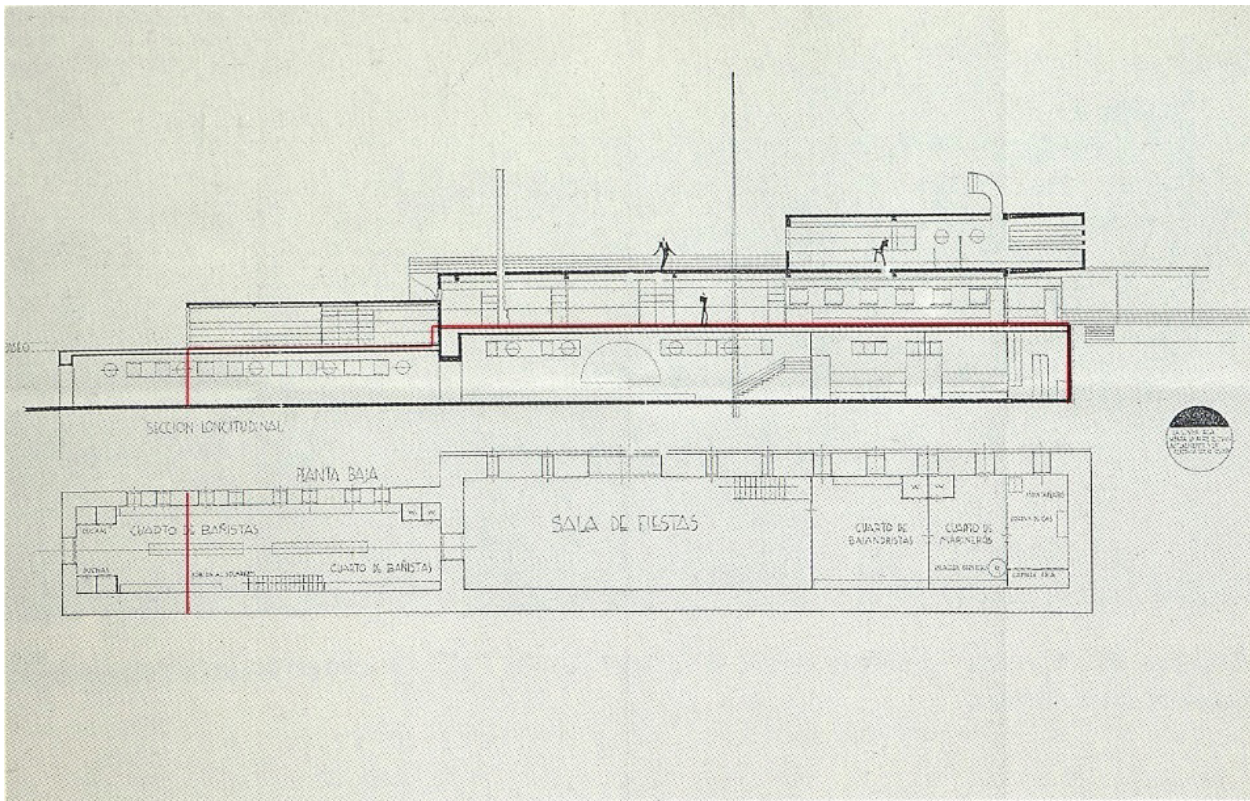


Figura 42. Primera versión de los planos del Náutico, 26 de noviembre de 1928. (SANZ ESQUIDE, 1995:34)

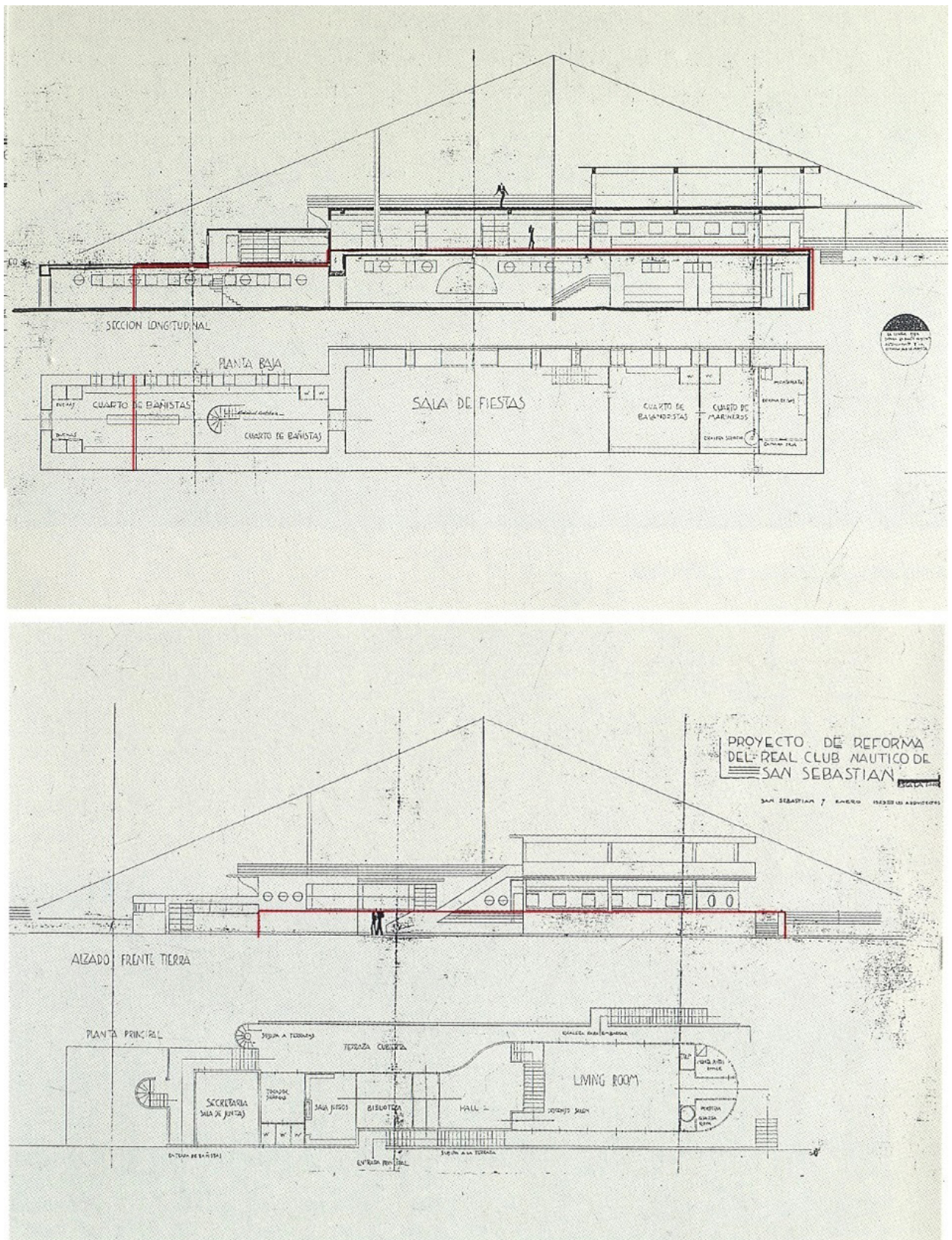


Figura 43. Segunda versión de los planos del Náutico, 7 de enero de 1929. (SANZ-ESQUIDE, 1995:35)

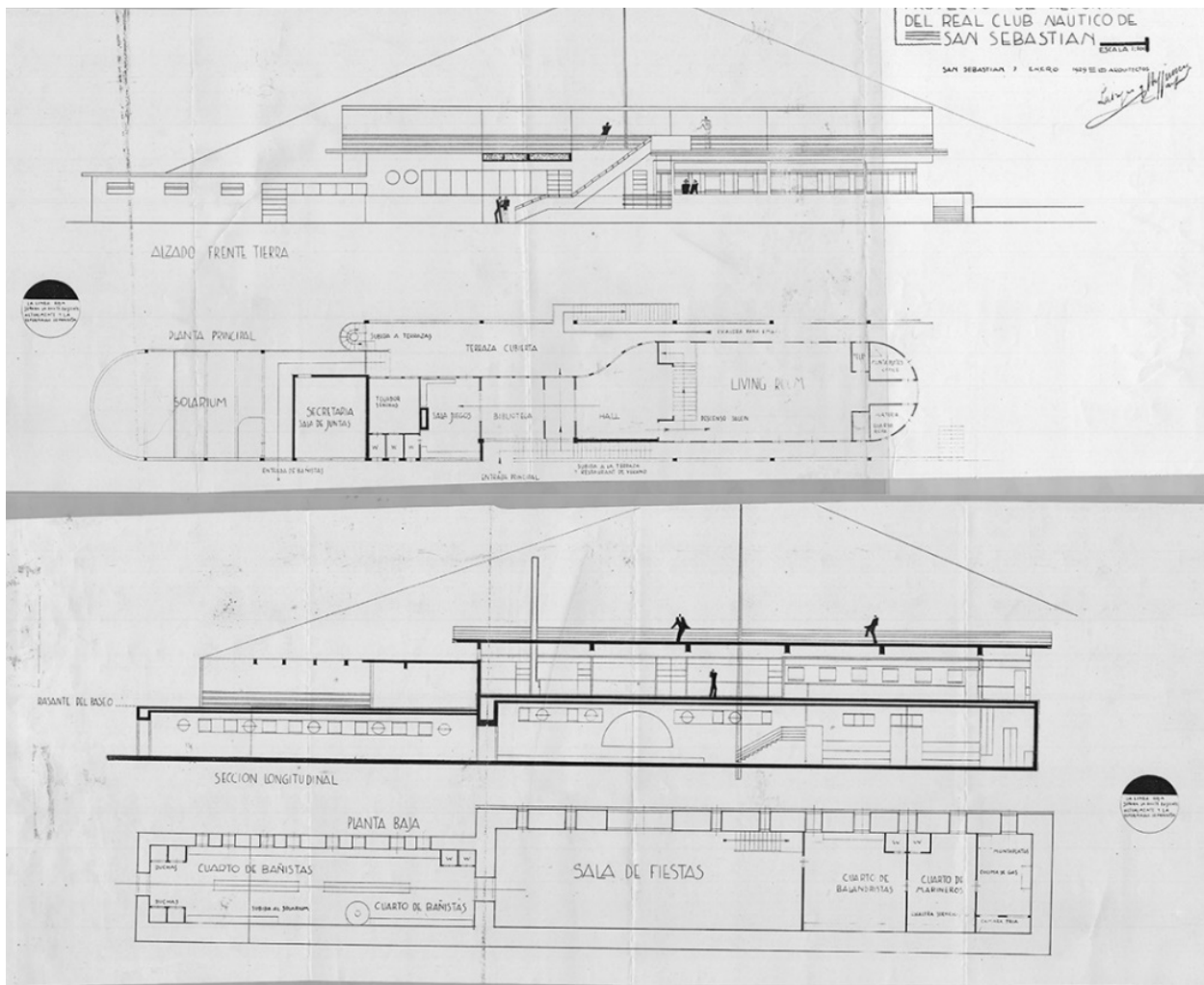


Figura 44. Tercera versión de los planos del Náutico, localizados en la presente investigación. 7 de enero de 1929. Archivo Municipal de San Sebastián. Signatura. H-00000-06. Plano sin numerar.

del proyecto, identificada por Sanz Esquide, careció de esa estructura de toldos, pero, en cambio, Aizpurua y Labayen añadieron un voladizo a la parte posterior del bar-restaurant, cuya función se ha interpretado que sería precisamente la de resguardo de los toldos planteándose, esta vez, una organización longitudinal, en vez de transversal, de los toldos sobre la terraza (Figura 43). Este vuelo en la parte posterior del bar-restaurant se llegó finalmente a construir, pero nunca llegó a albergar los toldos que se supone debía tener.

Resulta extraño que, desde las primeras versiones, Labayen y Aizpurua planteasen un sistema integrado de recogida de los toldos en la terraza y, en la versión finalmente construida, desapareció. Por ese motivo se consideró que el vuelo, finalmente construido en la fachada posterior del bar-restaurant, estuviese pensado para recoger los toldos al igual que se planteó dicho sistema en varias de las versiones anteriores del proyecto. Como se aprecia en las fotografías de la maqueta publicadas por Sanz Esquide, hay dos versiones diferentes de la misma; una en la que se muestra el voladizo adherido a la fachada del bar-restaurant, y otra versión sin dicho vuelo, pero mostrando la visera alienada a la fachada oeste -la de la bahía- (Figura 48). En esta última hipótesis los arquitectos habrían planteado, finalmente, un despliegue longitudinal de los toldos, pero el costo o las dificultades técnicas, como las tensiones que tendrían que soportar unos cables tan largos y la dificultad para recoger tanto metraje de lona, los habría llevado finalmente, y como solución no prevista, a recurrir a una estructura auxiliar de pórticos metálicos, semejante a la que ya se empleaba en la terraza del club. Como se apreció en las fotografías de la época se empleó una estructura auxiliar que no está integrada en el diseño, lo que apoyaría esta hipótesis (Figura 49).

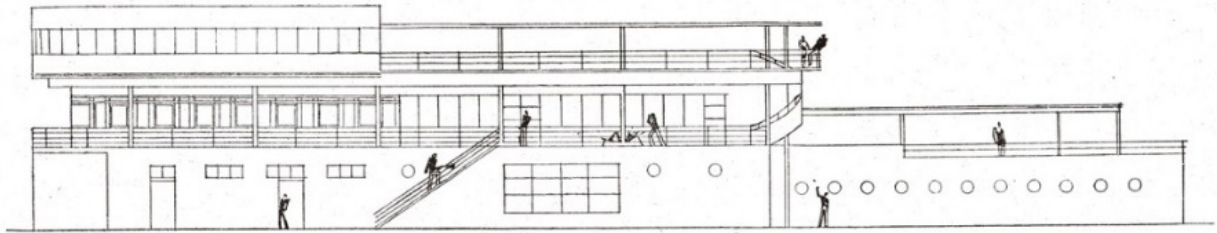
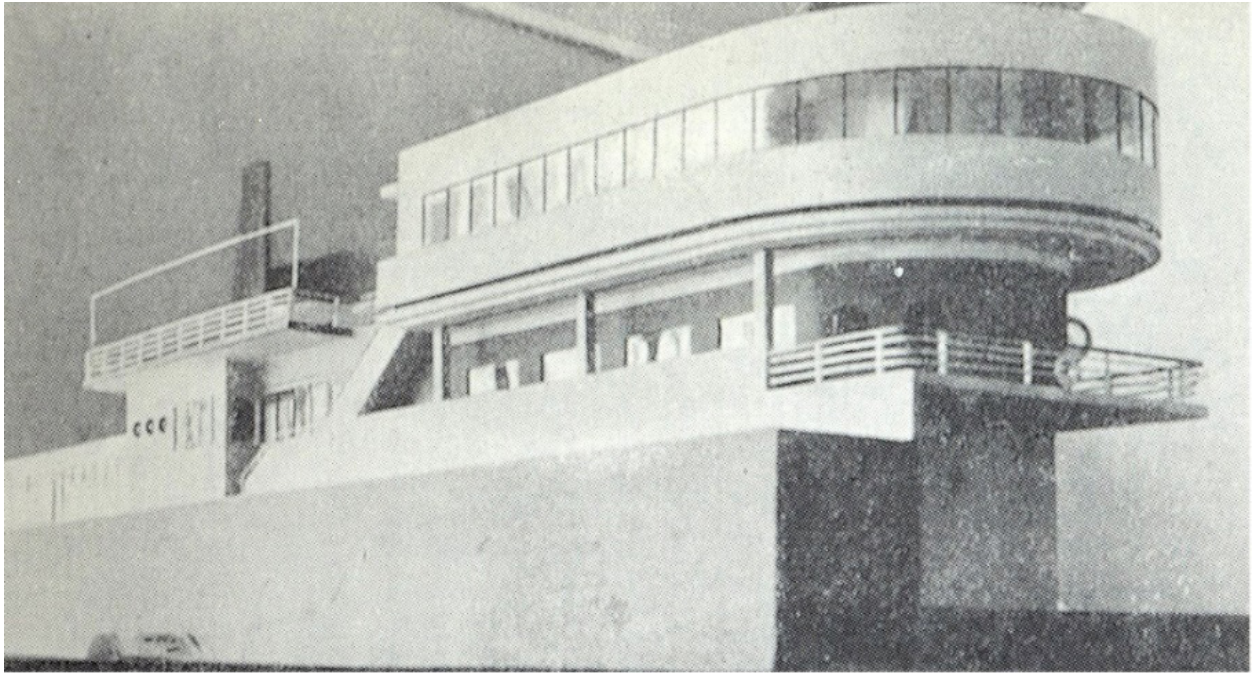


Figura 45. Tercera versión de los planos del Náutico según Sanz Esquide. Cuarta según la presente investigación. Abril de 1929. (SANZ-ESQUIDE, 1995:36-37)

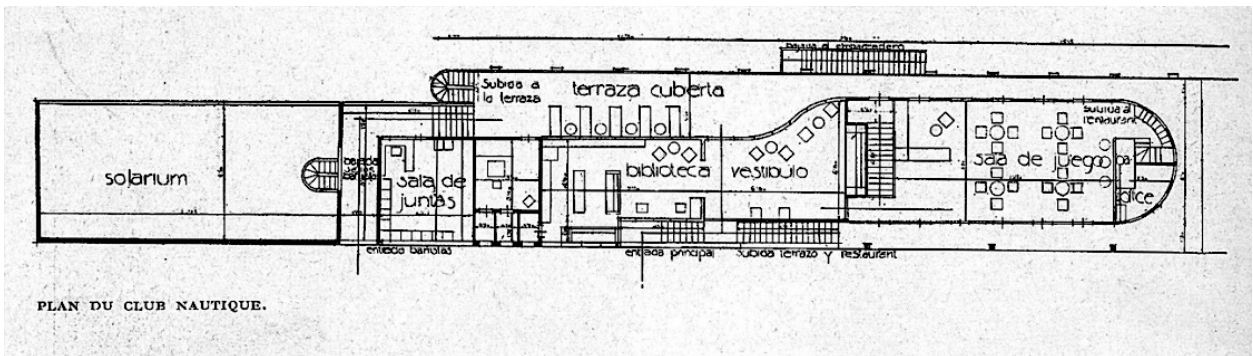


Figura 46. Cuarta versión de los planos del Náutico según Sanz Esquide, quinta según la presente investigación. 1929. (SANZ-ESQUIDE, 1995:39)



Figura 47. Sistema de toldos sustentado por cables en las terrazas de las viviendas de la Calle Muntaner 342-348 de Josep Lluís Sert. 1930. (SANZ-ESQUIDE, 1995:39)

Se desconoce el orden en el que se presentaron los planos encontrados en el Archivo Municipal de San Sebastián respecto a los aportados por Sanz Esquide. Dado que ambos tienen la misma fecha. Lo más probable es que realmente se hicieran a la vez dos versiones del proyecto para que fuesen valorados en las discusiones sobre el volumen del edificio entre la dirección del Náutico, el Casino y el Ayuntamiento de San Sebastián. Uno de los proyectos mostraba parte de la terraza con una cubierta fija, y la segunda, la nueva versión aportada en esta investigación, sin ella, con una solución de toldos desmontables.

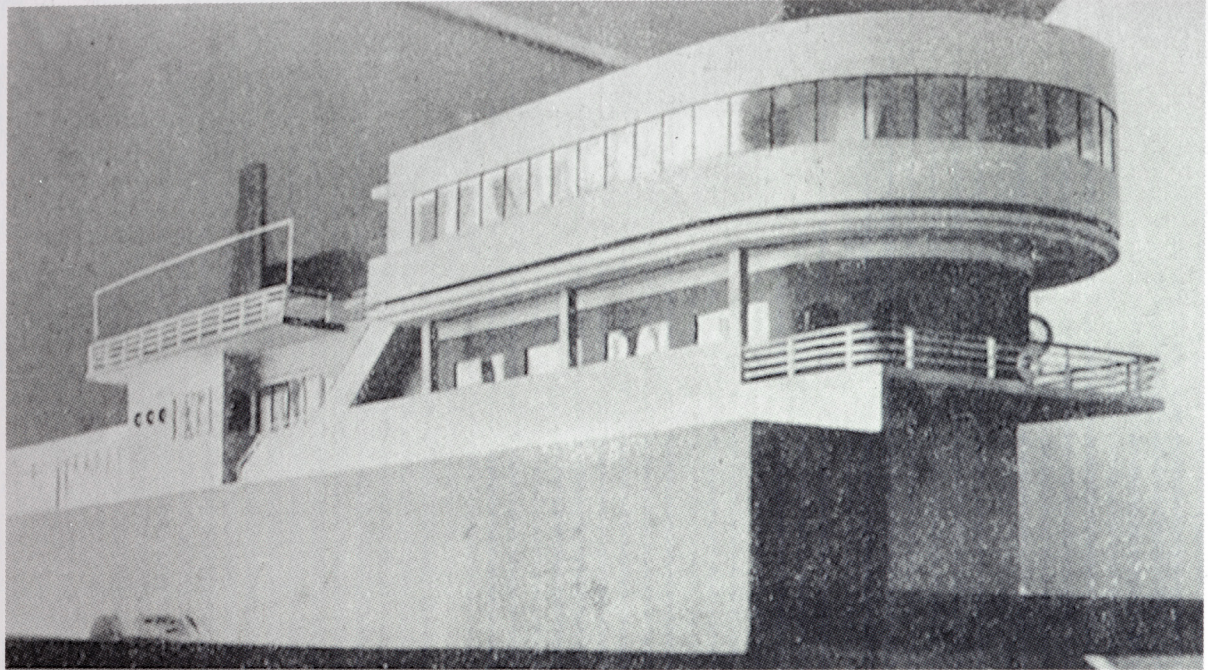
Los planos que Sanz Esquide identificó como tercera versión, mantuvieron el Solárium en la parte posterior con una parte cerrada y otra abierta en la que los arquitectos optaron por una pérgola fija como decisión intermedia entre la primera versión y la segunda mostrada por Sanz Esquide. El acceso al cuarto de bañistas se realizaría desde una escalera de caracol adherida al muro del paseo marítimo que sustituía a la escalera lineal de la primera versión presentada.

No hay diferencias significativas en la distribución de la planta baja y primera, respecto a la segunda versión de Sanz Esquide, a pesar de añadir un cerramiento semicircular del solárium en la parte posterior de la primera planta, tal y como lo recoge la tercera versión de Sanz Esquide, ahora cuarta, en la maqueta realizada por Labayen y Aizpurua.

Esa tercera versión que describió San Esquide, cuarta realmente en base a la presente investigación, habría sido presentada en torno al mes de abril, tal y como se deduce por la publicación de su aprobación en el Boletín Oficial de Guipúzcoa el 24 de mayo de 1929 (SANZ ESQUIDE, 1995:21). El principal cambio que introdujo fue cerramiento del bar-restaurant con una gran cristalera, tal y como finalmente se realizó. De este proyecto no se conservaron planos, pero sería la versión de la que se hizo la maqueta publicada en diferentes medios (Figura 45). En esta nueva fase del proyecto Labayen y Aizpurua suprimieron la chimenea y apareció la escalera de caracol que comunicó la terraza de la planta primera con la de la segunda. Existen otros cambios, como el retroceso respecto a su posición original, de la escalera escamoteable que, desde 1908, comunicaba la terraza de la planta primera con el embarcadero, o el distanciamiento del último *piloti* de la planta primera en el lado sur, no guardando ya el ritmo de 6 m. del resto, desplazamiento motivado por razones constructivas debido a la nueva escalera de caracol planteada.

Sanz Esquide señaló una última versión, la cuarta -quinta en base a la presente investigación-, la cual sería la más parecida a la planta finalmente construida (SANZ ESQUIDE, 1995:39). Lo más destacable es la aparición de la escalera que, desde la sala de juegos de la primera planta, subía al bar-restaurant en la parte frontal del edificio (Figura 46).

A pesar de las sucesivas modificaciones del proyecto sobre la marcha, la ampliación



Maqueta. Aizpúrua y Labayen.

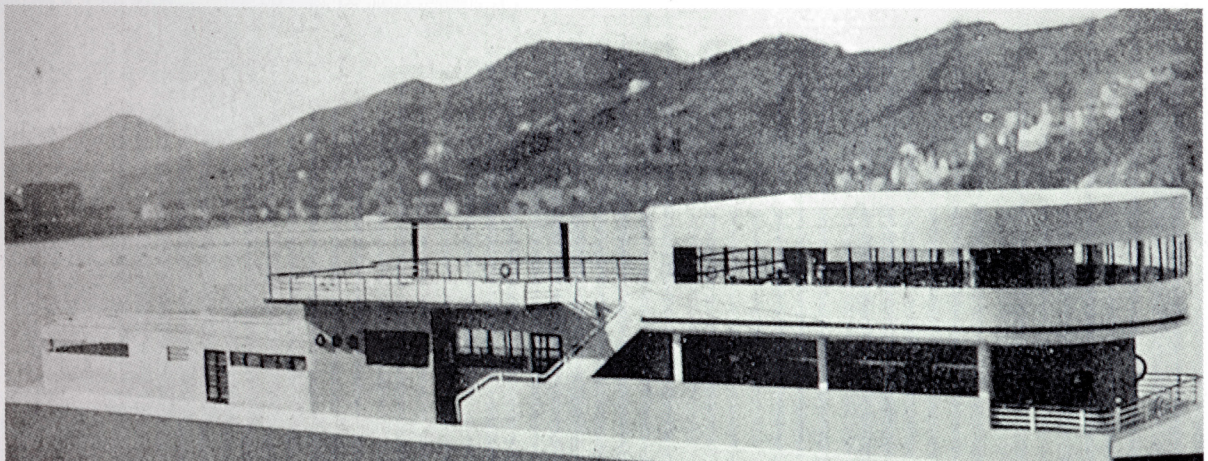


Figura 48. Fotografías de la maqueta publicadas por J.A. Sanz Esquide. En la fotografía superior, se aprecia el vuelo en la fachada posterior del bar-restaurant. La imagen inferior, mostró la visera sobre la terraza y dicho vuelo desapareció -se aprecia una mancha que podría ser un retoque fotográfico- (SANZ-ESQUIDE; 1995: 36)

del edificio se realizó con bastante rapidez, y el 15 de agosto de 1929 se inauguraron las nuevas instalaciones.

6.4.2.3 El edificio finalmente construido

Mucho se ha escrito ya sobre el edificio del Real Club Náutico de San Sebastián y, por no ser objetivo de este trabajo, se remite a la amplia literatura habida sobre el edificio, especialmente las obras, ya mencionadas, de José Ángel Sanz Esquide y José Ángel Medina Murua. Sin embargo, se incluyó este apartado para indicar algunas matizaciones y comentarios que, fruto de la investigación, matizan las descripciones y análisis hechas por estos autores citados previamente. También pretende ser un somero resumen de la organización del proyecto, en el que se describen y recuerdan algunas de las características del Náutico, como introducción a los puntos que se desarrollan en los siguientes capítulos.

Constructivamente el edificio se articuló en relación a las preexistencias, creando una estructura de hormigón modulada conforme a las pilastras que originalmente existían en los muros del Aquarium. Los pórticos quedaron separados entre sí cada 6 metros, con una luz de 8,5 metros. Estas luces, para la técnica constructiva del hormigón de aquella época, provocaron que los cantos de las vigas fuesen de unos 80 cm. Este canto quedó disimulado en el bar-restaurant con la colocación de falsos techos en la parte central, dejando una banda perimetral de entorno 1,5 m. sin él, donde se ocultaron unos reflectores que iluminaban indirectamente el salón, apoyado, a su vez, de otras luminarias situadas linealmente en el eje longitudinal del local. La altura libre del bar-restaurant era baja, de tan sólo 2,20 metros de altura.

Sobre esta solución, Median Murua dio a entender que se debió a una decisión de proyecto:

(...) en la planta primera, por el contrario, el encasetonado se rellena de aislante térmico y se cubre con un falso techo para lograr comprimir el espacio del restaurante -la altura libre es de 2,20 metros en el centro y de 2,70 en los extremos-. El efecto conseguido potencia enormemente la presencia rasgada de la ventana. (MEDINA, 2011:33)

La baja altura de la planta, más que una decisión de proyecto, fue un condicionante. En todas las versiones de los planos, incluidas la primera y la segunda en las que simplemente se hacía una losa de cubierta sin cerramientos horizontales, tienen la misma altura. La nueva versión, encontrada en la presente investigación, prescinde directamente de construir en segunda planta, siendo toda ella una terraza.

El motivo de esta baja altura, por tanto, residiría en la misma razón por la que la alcaldía paró la obra en diciembre de 1928, la pérdida de vistas *de los vecinos de calle Igentea*, formalismo para referirse a la *socialité* del Casino (Figura 50)¹⁷. En la solución final adoptada en el bar-restaurant del Náutico no se ocultó la visión de la bahía, que quedó a su izquierda, lo que se limitó fue la visión del puerto. Pero un edificio de más altura habría impedido que se viese la Isla de Santa Clara y gran parte del Monte Urgull, alineados visualmente con el volumen del bar-restaurant y la primera planta del Casino. Esa sería la causa real que condicionó su limitación de altura, tal y como se publicó en la noticia que apareció en el diario *El Sol* el 6 de marzo de 1929¹⁸:

Se ha llegado a una inteligencia entre la Directiva del Club Náutico, el alcalde y la Jefatura de Obras Públicas para la ejecución de las obras de ampliación del edificio del Club Náutico, en la bahía de la Concha. El alcalde había suspendido el acuerdo que adoptó en su ausencia la Permanente, consintiendo que se elevaran dos pisos de dicho club a la altura de los balcones del Gran Casino. Como solución media, el alcalde toleró que se elevara solamente un piso. Comenzadas las obras, vio el alcalde que, al parecer, éstas iban a hacerse en una gran extensión longitudinal, tapando la vista de la bahía desde la terraza del Casino.

17 La altura de cumbreira original, actualmente es más alta que la de la construcción de 1929, igualaría la altura, aproximadamente, de los antepechos de los balcones y miradores de la primera planta del Casino.

18 Febus. "El Náutico y el Casino" *El Sol*. 6 de marzo de 1929. Nº 3617 pp 4



Figura 49. Fijación mediante atado de la estructura de toldos auxiliar a la barandilla del Real Club Náutico. ID: Grupo de personas en la terraza del "Club Náutico" de San Sebastián. Martín, Ricardo. 1935. ID 89453193. Archivo:Kutxa Fototeka URL: <https://www.kutxateka.eus/Detail/objects/112565>



Figura 50. La altura original de la línea de cumbre, actualmente más alta que la construida en 1929 tras una intervención llevada a cabo en 1991, debió estar a una altura aproximada igual a la de los antepechos de las terrazas y miradores del Casino. Fotografía Google Maps

En vista de ello convocó esta reunión, y las obras no se efectuarán en tanta extensión, sino en la que primitivamente había autorizado el alcalde.

El edificio resultante tuvo tres estilos decorativos muy diferentes entre sí pero bien diferenciados y marcados. En primer lugar, estaba el salón que, según Sanz Esquide, *recordaba a la antigua "bombonera"¹⁹* (SANZ ESQUIDE, 1995:25), con una decoración muy clásica. Por otro lado, y en comunicación directa con este salón a través de una escalera, estaba el salón de fiestas, originariamente el primer salón social que tuvo el Náutico en 1905, caracterizado por su gran ventanal abierto hacia la bahía. El salón de fiestas tenía una decoración *decó*, con un panelado de chapas de madera de raíz de caoba y lámparas acordes a ese estilo. Las decoraciones de la "bombonera" y de este último salón, fueron consideradas *como concesiones a la decoración* por Sanz Esquide (SANZ ESQUIDE, 1995: 24). Ambos espacios eran los salones históricos del club y parece que la dirección pretendía conservar en ellos una estética de distinción social, o clase, al gusto de la burguesía de la época. Recordemos que el Náutico, además de las competiciones deportivas nacionales e internacionales que organizaba, era un centro social para el empresariado de San Sebastián al que acudía, anualmente, Alfonso XIII. De hecho, en la primera y segunda versión del proyecto, según Sanz Esquide, y la tercera aportada como novedad en la presente investigación, se proyectaron tres accesos al Club, uno de los cuales era exclusivo de las *Reales Personas*²⁰, teniendo tal consideración el acceso histórico que se producía por el norte, a través de las escaleras construidas en 1910. La valoración de este acceso específico para los reyes tenía su explicación en que era la entrada más cercana al embarcadero, lugar por el que solía llegar la familia real.

Labayen y Aizpurua aplicaron en su intervención la modernidad de su arquitectura. Soluciones puras que se ajustan a las necesidades del club, incluyendo nuevos servicios como un cuarto de bañistas de grandes dimensiones -presumiblemente con una previsión de que tuviera gran éxito- y un solárium privado, ya que estaba prohibido tomar el sol en la playa de la Concha .

Esta distinción funcional quedó organizada en los recorridos que establecieron los arquitectos. Cada una de las tres entradas del club servía para una función diferente: en la parte posterior un acceso directo para los bañistas que comunicaba con la escalera que iba a los vestuarios. En la parte central, y a través de la escalera que construyeron, se dio acceso, en una primera instancia a las instalaciones sociales, salones y terrazas, del club. Continuando por la misma escalera hasta la segunda planta se llegaba al bar-restaurant, recorrido público para todo el que quisiese disfrutar de sus servicios. Internamente, desde la primera planta, había otra escalera de comunicación para socios desde las instalaciones sociales, la vistosa escalera de caracol situada al final de la terraza. La escalera de acceso que, desde 1910, comunicaba el paseo con las instalaciones fue finalmente sellada. El acceso para las *Reales Personas*, se produciría por la entrada principal a las instalaciones sociales, sin distinción alguna.

6.4.2.4 El papel destacado de Aizpurua. Memoria del proyecto registrada en el Ayuntamiento. Nuevo aporte histórico.

Sobre el Real Club Náutico se conocían y se han reproducido en numerosas ocasiones, las memorias publicadas en la revista *Arquitectura* en 1930²¹, y un año más tarde, en la revista *AC*²². Ambas son memorias hechas a posteriori, puesto que no se había publicado hasta el momento ninguna memoria de proyecto. Sin embargo, junto a los nuevos planos localizados en la presente investigación, se encontró una memoria de proyecto hecha por los arquitectos que correspondía a la nueva versión aportada en esta investigación²³

19 Este tema se rebatirá en un capítulo posterior

20 Estos tres accesos se describieron en la memoria localizada en el Archivo Municipal de San Sebastián. 1929. Signatura H-00000-06

21 Real Club Náutico de San Sebastián. *Arquitectura*. Nº 130. Febrero 1930. Pp. 43-50

22 El Club Náutico de San Sebastián. *AC*. Nº 3. Segundo trimestre 1931. Pp. 20-25

23 El documento, de ocho páginas, incluye al principio una extensa explicación de los motivos por los que se desea realizar la ampliación. Sólo se reproduce la parte explicativa del proyecto. Al final del capítulo se ha incluido el documento entero para su consulta. *Proyecto de reforma del Real Club Náutico de San Sebastián*. 1929. Signatura H-00000-06. Archivo Municipal de San Sebastián.

Con esta concesión el Club tendrá esta distribución:

Tendrá el edificio tres ingresos: el principal en el medio del edificio; uno a la izquierda solo de verano para los bañistas que tienen abajo su gran vestuario con duchas y W.C. y ambos un solárium para baños de sol, ya que en la playa están prohibidos. La tercera entrada se conservará como hoy existe, para las Reales Personas. En la planta principal se instalará un "hall" con un ventanal corrido de panel a panel, con vistas a la bahía. A su derecha "living-room" tal como hoy está. A la izquierda del vestíbulo tiene una sala de juego y la biblioteca, con ventana corrida a un lado y a otro; todo esto puede dar a una gran terraza abierta de cuatro metros de ancho, sobre la bahía. En esta misma planta tiene el proyecto, un vestuario para señoras, un "office" y W.C. y guardarropa.

Para subir a la planta superior o terraza hay tres escaleras, una interior y dos exteriores, una adosada al exterior y con salida inmediata al paseo, y la otra a la terraza cubierta para uso de los socios.

En la planta baja con lucera a la rampa, se dispone la sala de fiesta, en correspondencia con el "living-room" por una escalera. También en esta planta están los cuartos de bañistas y balandristas.

Con lo expuesto damos por terminada esta memoria pues cuantos detalles sean precisos van en los planos contenidos y no dudamos que nuestra plausible intención, merecerá una feliz acogida por parte de las autoridades llamadas a estudiar y resolver nuestra petición.

Dios guarde a V.E. muchos años.

San Sebastián 18 de Enero de 1929

En las primeras páginas presente documento se explicaba que, aunque Aizpurua es una figura sensiblemente más destacada que Labayen, en las firmas y documentación el orden de los arquitectos fue casi siempre, "Labayen - Aizpurua". Así aparecen, por ejemplo, en el artículo publicado en la revista *Arquitectura*, y en ese orden aparecen las firmas en el proyecto.

Pero existen algunas excepciones. Por ejemplo en el artículo de la revista *AC*, revista del G.A.T.E.P.A.C., el artículo ordenó a los arquitectos como "Aizpurua-Labayen". Este cambio de orden se podría explicar por la diferente relación de los arquitectos del *Studio* con el grupo este del G.A.T.E.P.A.C., editores de la revista, en la que la participación de Labayen fue más bien anecdótica²⁴. En el proyecto del Náutico, en el encabezado de los presupuestos del proyecto que se conservan en el archivo municipal, el orden de los nombres también se invierte, aunque no así en el orden de las firmas, donde se mantiene el "Labayen - Aizpurua". Resultó especialmente significativo que el diario *Gran Vida* dedicara un artículo a la ampliación del Real Club Náutico, pero que, en él, sólo identificase a Aizpurua como autor del proyecto²⁵:

Los veraneantes y los deportistas que rinden a esta hermosa playa de la Concha su visita anual ac han visto gratamente sorprendidos con la importante reforma y ampliación del edificio del Club Náutico donostiarra, que pone una nota de modernismo y elegancia junto al viejo puerto y al democrático barrio de pescadores.

El edificio antiguo del Club, que aunque no cuenta más de un cuarto de siglo puede ostentar brillante ejecutoria, ha sido bellamente reformado bajo la inteligente dirección del joven arquitecto Sr. Aizpuru [Aizpurua], y los dos pisos con que ya contaba se han completado con un tercero, donde está el bar americano junto a una espléndida terraza al aire libre.

Los salones han sido decorados con exquisito gusto y ampliados los locales que se destinan a secretaría y otras dependencias. El nuevo edificio del Club Náutico de San Sebastián, por la originalidad de su traza y por la amplitud y confort que ofrecen sus sa-

24 La maquetación de la revista la realizaba el Grupo Este. Es posible que el cambio de orden de los nombres se produjera en el propio proceso de maquetación por la relevancia que tenía la figura de Aizpurua frente a la de Labayen dentro del GATEPAC.

25 Sin firmar. "El Club Náutico de San Sebastián y las regatas de balandros". *Gran Vida*. 1929, N° 315 pp 310-311. Op. Cit.

lones, puede presentarse como modelo en su clase, y la Junta directiva que preside el ilustre marqués de Caviedes merece un efusivo aplauso por el celo y acierto con que ha llevado a buen término la reforma.

Es probable que, como dieron a entender Sanz Esquide y Medina Murua, la idea de proyecto tuviera más de Aizpurua que de Labayen, pero en la parte técnica posiblemente hubiese más Labayen que Aizpurua²⁶. Esta afirmación hay que entenderla, más bien, como una señal de la importancia de la familia paterna, y sobre todo la materna²⁷, de Aizpurua dentro de la directiva del Náutico, y, por tanto, como un signo más de que la adjudicación del proyecto se realizó de forma directa, sin valorar ninguna otra opción más. Recordemos que *Vida Marítima* es, tal y como señala la base de datos de la Biblioteca Nacional, una publicación²⁸ del

órgano de propaganda de la Liga Marítima Española, verdadero grupo de presión de los industriales navieros tras el colapso de la guerra de independencia cubana durante las primeras décadas del siglo veinte .

Es decir, una publicación de la patronal a la que pertenecían las empresas e intereses de su familia materna, lo que explicaría la ausencia de Labayen en el artículo.

En esta línea se ha de contextualizar la afirmación que hizo Aizpurua en la carta dirigida a Giedion confirmando que la adjudicación del proyecto fue directa, y, aunque se refiere en plural, probablemente el único intermediario del *Studio* para lograr el proyecto fue él:

El proyecto no fue a concurso. La sociedad nos lo pidió directamente porque la idea de la reforma fue iniciativa del Presidente del Club Náutico y nuestra.

El proyecto fue aceptado por su similitud a un barco. (MEDINA, 2011:38)

Esta carta, usada también como argumento de defensa del *lecorbuserianismo* del proyecto por la confirmación de que la intencionalidad del proyecto fue parecerse a un barco, ha de ser considerada precisamente en sentido contrario: como la confirmación de que el proyecto nació con una intencionalidad figurativa, al igual que los proyectos que le precedieron en 1905 y 1916, y no como una operación intelectual e inspiradora arquitectónica.

6.4.3. La huella de Urcola. La autoría del *fumoir* o Living-Room y del Salón de Fiestas. Nuevo apunte histórico

Del proyecto que realizaron Labayen y Aizpurua se conocían las memorias publicadas en las revistas *Arquitectura* y *AC*, ambas hechas a posteriori de la construcción del Náutico. En ellas se adjudicaron como propia la ampliación llevada a cabo en la parte posterior del club en 1919. En *Arquitectura*, escribieron²⁹:

El antiguo Club constaba sólo de planta baja, cubierta con terraza, en parte de la cual había una construcción de madera chapeada en caoba. Esta planta era de fábrica de mampostería con muros de 1,20 de espesor y tenía 34,80 de longitud. Se ampliaron 21 ms.,

26 José Ángel Medina Murua recogió una conversación que se produjo entre M^a Ángeles Aizpurua, hermana del arquitecto, con Eugenio Aguinaga, primo y colaborador de José Manuel, el 22 de febrero de 1997 en Bilbao.

Comentaba Aguinaga: "José Manuel en primer lugar era un desastre del orden. Todo lo que tema de soberbio a la hora de concebir, de proyectar, de dibujar, esa facilidad para enfocar un asunto y tal..., lo tenía de desastre cuando se trataba de guardar papeles. (...) ¡Porque no sabía ni doblar un plano! Era una alianza rara. (...) lo que sí se puede afirmar, a juicio de personas que vivieron muy cerca y colaboraron con él, es que sin estos, la mayoría grandes profesionales, hoy no se conocería la obra de Aizpurua. (...) y le decías, podrá ser muy bonito pero es que esto no se sostiene en el sentido literal, físico de la palabra. Y él decía: pues que se caiga. Lo que pasa es que a la vez que te decía todo esto te hacía dos líneas y te convenía. (...) Me parecía el producto de un señor que tenía mucha afición a la arquitectura, que había estudiado arquitectura, al que le habían surgido todas esas ideas y que no tenía preparación técnica suficiente por haber estudiado poco, por haber ido poco a clase; y dibujaba muchas cosas, que técnicamente, no eran factibles". (MEDINA MURUA, 2011:105)

27 Aizpurua era nieto de Florentino Azqueta, propietario de una importante naviera y agente de las compañías británicas McAndrews y JCYC en España. Su tío, Ángel Azqueta, había sido uno de los fundadores del Real Club Náutico en 1896 y, desde 1926, Diputado Provincial de Guipuzcoa. El edificio donde se situaron Labayen y Aizpurua su *Studio*, en la calle Prim 32 de San Sebastián, era un edificio de su abuelo, Florencio Azqueta.

28 Hemeroteca Digital. Biblioteca Nacional de España. URL: <http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?q=id:0002741281> Consultado el 12 de julio de 2020.

29 *Arquitectura*. Nº 130. Febrero 1930. Pp. 43

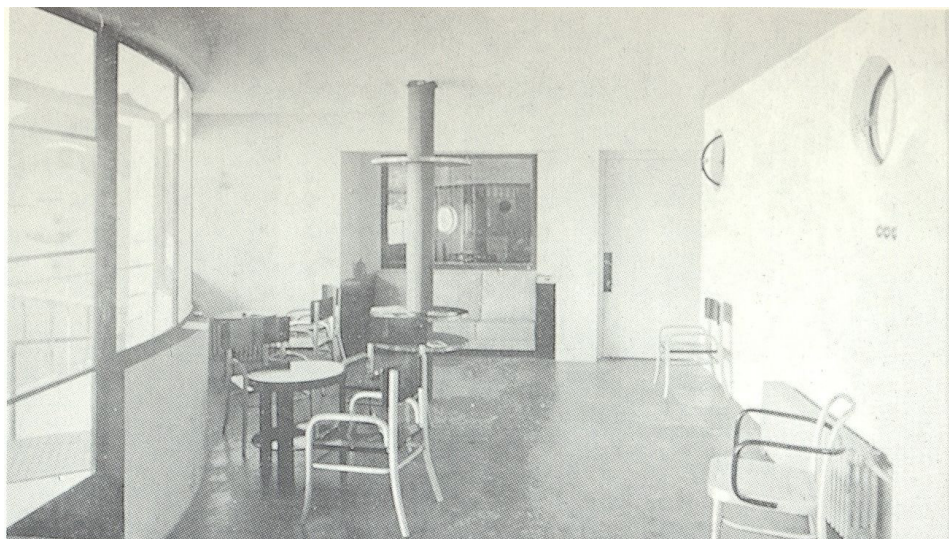


Figura 51. Arriba fotografías de la carroza de Urcola en las que se aprecia la existencia de una puerta a la izquierda y la vitrina central con el palo mayor delante (Fotos: Ricardo Martín, 1916. Kutxateka) Abajo misma distribución tras la intervención de Labayen y Aizpurua (Sanz Esquide, 1995:45)

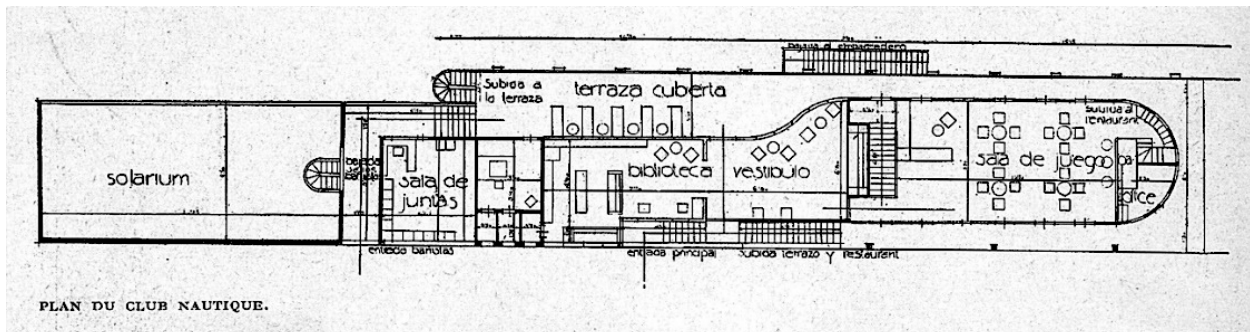


Figura 52. El Living-Room proyectado por Labayen y Aizpurua mantuvo la literalidad en dimensiones y organización de la carroza de Urcola

que hacen un total de 55,80 ms. X 10 ms. de anchura .

Y unas líneas más desarrollaron la descripción de la decoración interior, los acabados del fmoir y el de la sala de fiestas:

La decoración interior no existe. Todo se supedita a la contemplación de la bahía desde cualquier punto de los locales, por medio de grandes ventanales en horizontal. Todos los muebles responden a la idea de comodidad y sentido práctico; en algunas dependencias se han instalado muebles en serie, de la Casa Thonet. Únicamente se han hecho unas concesiones en la decoración de la sala de juego y en el salón de fiestas, empleándose maderas chapeadas con raíces de caoba y nogal, respectivamente; pero siempre con un predominio de la sencillez sobre el amañamiento.

La memoria que publicaron en AC es más sucinta, podría decirse que una re-elaboración de la publicada en *Arquitectura*, en la que volvieron a dar a entender, que toda la ampliación posterior se debió a su proyecto³⁰:

El actual Club Náutico está construido en el sitio que ocupaba el anterior, construcción en madera que se asentaba sobre unos muros de piedra (antiguo acuario) de 1,20 de espesor, formaban un rectángulo de 34,80 m. de longitud por 10 m. de ancho, cubierto por una terraza accesible, que rebasaba un metro sobre el nivel del paseo. Había que aprovechar estos muros, que sirven en parte de sustento a la nueva construcción, solo en parte pues ésta tiene 21 mts. más de largo que la antigua, así que su longitud total es de 55,80 mts. por los mismos 10 mts. de ancho que era obligatorio conservar .

La memoria publicada en AC prescindió completamente de comentarios respecto a la decoración de los dos salones históricos y, a diferencia de lo hecho en *Arquitectura*, no publicaron ninguna foto de sus interiores. Se trata de los dos salones que no se ajustaban a los criterios del racionalismo dogmático con los que había nacido el GATEPAC y AC. El propio Aizpurua parecía estar alineado con este enfoque de la revista, como muestra, por ejemplo, la crítica que escribió a sus compañeros sobre la inclusión del aeropuerto de Madrid de Gutiérrez Soto en el nº 2 de AC:

Debéis quitar de él [el segundo número] las fotos referentes al aeropuerto de Gutiérrez Soto pues la arquitectura que hace dicho señor es lo que yo llamo falso moderno que no sirve más que para despistar a la opinión. Es venenoso. Esto es muy importante: la revista debe ser una cosa muy pura (MEDINA, 2011:154)

Sanz Esquide acotó su estudio a la ampliación del Náutico por Labayen y Aizpurua, y no abordó las ampliaciones existentes antes de la de 1929. En su trabajo describió los planos de las diferentes versiones que encontró e interpretar la evolución del proceso de desarrollo del proyecto de los arquitectos del *Studio*. Las copias de los planos del proyecto

30 AC. Nº 3. Segundo trimestre 1931. Pp. 20



Figura 53. Nótese la presencia de la misma cornisa en el proyecto de Urcola de 1918 y el de Labayen y Aizpurua. Fotografías ID 37490737 Martín, Ricardo Kutxateka. <https://www.kutxateka.eus/Detail/objects/67775>. y Revista AC.Nº3 1931. Pp 22.



Figura 54. Nótese la diferencia de color entre la parte recta y la parte curva de la carroza. Fotografía Revista AC. 1931. Nº 3. Pp 21

de ampliación de 1929 que se conservan en el Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián tenían, originariamente, una línea roja que marcaba las preexistencias³¹ y, a partir de esa línea³², Sanz Esquide describió la intervención refiriéndose, no sólo a la ampliación por el sur del edificio, sino a una supuesta eliminación de la carroza o *bombonera*:

Después de eliminar la “bombonera” propone básicamente tres cosas: primera, alargar hacia el sur el volumen existente ampliando en 7 m el cuarto de bañistas; segunda construcción de una primera planta sobre toda la longitud del edificio preexistente; y tercera y última, la elevación de una segunda planta de 16 m de longitud a partir del extremo norte. (...)

Asimismo determina también el final en rotonda del extremo norte del piso principal, cuyo cerramiento en madera nos remite a la desaparecida “bombonera” (SANZ-ES-QUIDE, 1995:19-20)

Al reducir sus comentarios al análisis de estos planos fue certero al afirmar que Labayen y Aizpurua sólo ampliaron la planta baja en 7 m. No obstante, dio por hecho que los arquitectos eliminaron la *bombonera* basándose en dicha línea. Medina Murua no entró a analizar estos planos, dando por buena la versión de Sanz Esquide.

6.4.3.1 La confusión de Sanz Esquide en la atribución del *fumoir*³³

En la investigación desarrollada en el presente estudio se partió de la hipótesis de Sanz Esquide y se consideró el *fumoir* como una reconstrucción que remitía a la desaparecida *bombonera*. Cuando avanzó la investigación, las contradicciones que suponía asumir que este espacio era una reconstrucción, tanto en los hechos anteriores como en los posteriores a la obra de los arquitectos del *Studio*, obligó a que se replantease si realmente este espacio había sido reconstruido.

Las fotografías del interior de la nueva *bombonera* realizada por Urcola (Figura 33), mostraban unos espesores exageradamente anchos de la poyata de la ventana como para considerarla únicamente hecha en madera. Espesores, que eran muy similares a los espesores de las poyatas de las ventanas actuales, lo cual se debía a que el espacio del *fumoir* que se conserva en la actualidad es un doble revestimiento de madera, interior y exterior, con un núcleo de fábrica de ladrillo. Esto nos hizo suponer que Urcola habría tomado esa misma decisión.

Al comparar el diseño exterior sur de la carroza de Urcola con el cerramiento que de ese espacio que supuestamente realizaron Labayen y Aizpurua, observamos que mantenían la misma organización en “U”, respetando la entrada izquierda y el ventanal en el centro, con función de vitrina, que hizo Francisco de Urcola (Figura 51).

Labayen y Aizpurua desarrollaron en la primera y segunda versión del proyecto de ampliación identificados por Sanz Esquide, una distribución prácticamente idéntica a la desarrollada por Urcola en el espacio que los arquitectos del *Studio* denominaron como *fumoir* (Figuras 42 y 43). Labayen y Aizpurua añadieron en su propuesta una pieza semicircular en la zona norte del volumen, que inicialmente conservaba una puerta de acceso respetando el acceso que desde 1910 se producía al edificio desde la fachada norte. La configuración de este espacio se mantuvo en la versión finalmente construida, con apenas unos cambios en su organización y distribución interior, y eliminando el acceso histórico al club por su fachada norte (Figura 52).

La semejanza del nuevo proyecto de ampliación con la carroza de Urcola era tal, que la moldura de la cornisa que coronaba la carroza de 1916, la observamos también en la versión de Labayen y Aizpurua construyeron (Figura 53). Las abundantes semejanzas y coincidencias levantaron la sospecha de que la carroza de 1929 fuese realmente la carroza de Urcola sobre la que se habría construido el resto del edificio. Esta teoría se acrecentó

31 Sabemos de la existencia de esta línea roja, porque los propios planos tenían una leyenda que indica la presencia y significado de la línea

32 Los planos publicados por Sanz Esquide marcados con una línea roja, se han reproducido en el presente trabajo. Corresponden a las figuras 41 y 42.

33 *Fumoir*, o sala de fumadores, es el nombre que asignaron Labayen y Aizpurua en su proyecto a la carroza o “bombonera”.

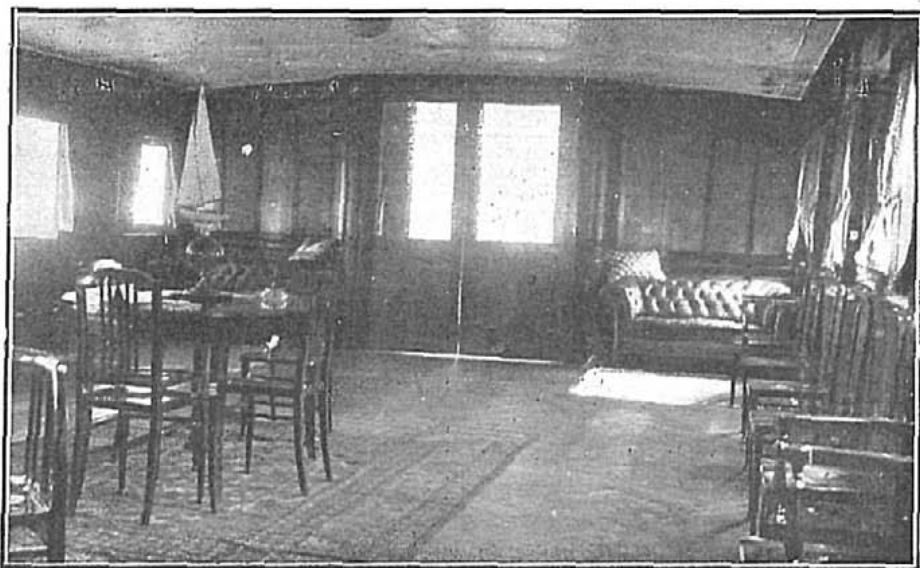


Figura 55. Superior, fotografía del techo en la carroza construida por Francisco Urcola en 1916 (1918). Medio, cortes en la cubierta tras la intervención de Labayen y Azipurua (1929). Inferior, el estado de la cubierta en 1945

cuando, además, se observó que en una de las fotografías publicadas de la ampliación llevada a cabo por Labayen y Aizpurua en la revista *Arquitectura*, la tonalidad color de la madera cambiaba entre la parte recta de la carroza y la parte curva, el volumen que se añadió en 1929 (Figura 54). Por otro lado, el Living-room (o *fumoir*) de Labayen y Aizpurua mantuvo la curvatura de la cubierta carroza de Urcola, aunque en las fotografías que realizó Aizpurua en 1929³⁴ se apreció unas hendiduras en el techo que lo diferenciaban del de 2016 (Figura 55).

La única contradicción, el único documento que impedía afirmar que realmente la carroza no fue una obra de Labayen y Aizpurua, sino de Urcola, era el plano de los arquitectos del *Studio* publicado por Sanz Esquide que delimitaba con una línea roja las construcciones preexistentes previas a su ampliación, y en el que no se incluyó la carroza.

Durante la investigación, no se ha localizado ninguna versión original ni en color de los planos de Labayen y Aizpurua, ya que, en el Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián sólo se conservaban unas copias en blanco y negro. Estos planos indicaban en su leyenda la existencia de esa línea roja que mostró la versión publicada por Sanz Esquide. Un análisis más detallado de los planos que dicho autor publicó, permitió comprobar que eran igualmente copias en blanco y negro a las que se les dibujó la línea roja a posteriori, quizás para la impresión del libro.

Se puede apreciar que los planos publicados por Sanz Esquide (SANZ-ESQUIDE, 1995), contenían manchas negras características de las fotocopias que se hacen de documentos doblados (Figura 43), por lo que habrían sido los mismos planos que estudió el autor.

Durante la investigación se revisaron de nuevo las copias de los planos conservadas en el archivo Revisando con detenimiento las copias de los planos del proyecto de 1929 conservados en el Archivo Municipal de San Sebastián. Se observó que en los planos de los alzados aparecía una línea paralela al contorno de algunos elementos del edificio. Se interpretó que sería la línea roja indicada por Labayen y Aizpurua, dado que la mayor parte del trazado de la misma coincidía con la línea roja de los planos publicado por Sanz Esquide (Figura 56). En nuestra observación, y a diferencia de los planos publicados por Sanz Esquide, la línea también bordeaba la carroza (Figura 57 y 57 -detalle-), considerando que hubo un error de interpretación por el autor. Este error condujo a creer que la carroza era una interpretación de Labayen y Aizpurua, cuando en realidad era la obra original de Francisco de Urcola. Esto explicaría a su vez la aparición de las hendiduras en la cubierta de la carroza que aparecen en las fotografías de 1929 y posteriores, dado que habrían sido los huecos que tuvieron que hacer para encofrar las vigas de hormigón del forjado que se construyó encima.

La integración de la carroza de Urcola llevada a cabo en el proyecto de Labayen y Aizpurua, habría consistido en eliminar el revestimiento de madera del lado sur, tratando el núcleo de fábrica con un revestimiento blanco. Así quedó integrada la comunicación entre el vestíbulo-hall y el *fumoir-living-room*, o carroza, de Francisco Urcola en el diseño racionalista del nuevo proyecto. Exteriormente, y una vez construido el forjado superior, habrían cerrado el hueco resultante con un murete de ladrillo apoyado sobre el núcleo de la carroza de Urcola, también de ladrillo. Finalmente, la intervención de 1929 añadió a la carroza de Urcola la parte curva en el lado norte, alojando en este espacio el office que dio servicio al bar-restaurant y la escalera de servicio entre ambos.

Identificada la originalidad de la carroza conservada como una obra de Francisco de Urcola, habría que cuestionarse si el otro salón disonante con el diseño de 1929, la sala de fiestas, fue realmente obra de los arquitectos del *Studio*. Las concesiones, que así denomina Aizpurua en la memoria publicada en *Arquitectura*, probablemente se refirieran al respeto a preexistencias. Al igual que en el texto de la memoria se adjudican como propia la ampliación de 1919, estarían adjudicándose como propia la autoría del *fumoir* o living-room, obra que ahora sabemos que en realidad es de Urcola, y del otro salón objeto de esas concesiones, el diseño del salón de fiestas:

34 José Manuel Aizpurua era un gran aficionado a la fotografía. Su obra ha sido publicada en *José Manuel Aizpúrua Fotógrafo. La mirada moderna* (SANZ-ESQUIDE, 2004) y *Arqitektura. Noizko?. ¿Cuándo habrá Arquitectura?*. José Manuel Aizpurua & Joaquín Labayen (MEDINA, 2012)

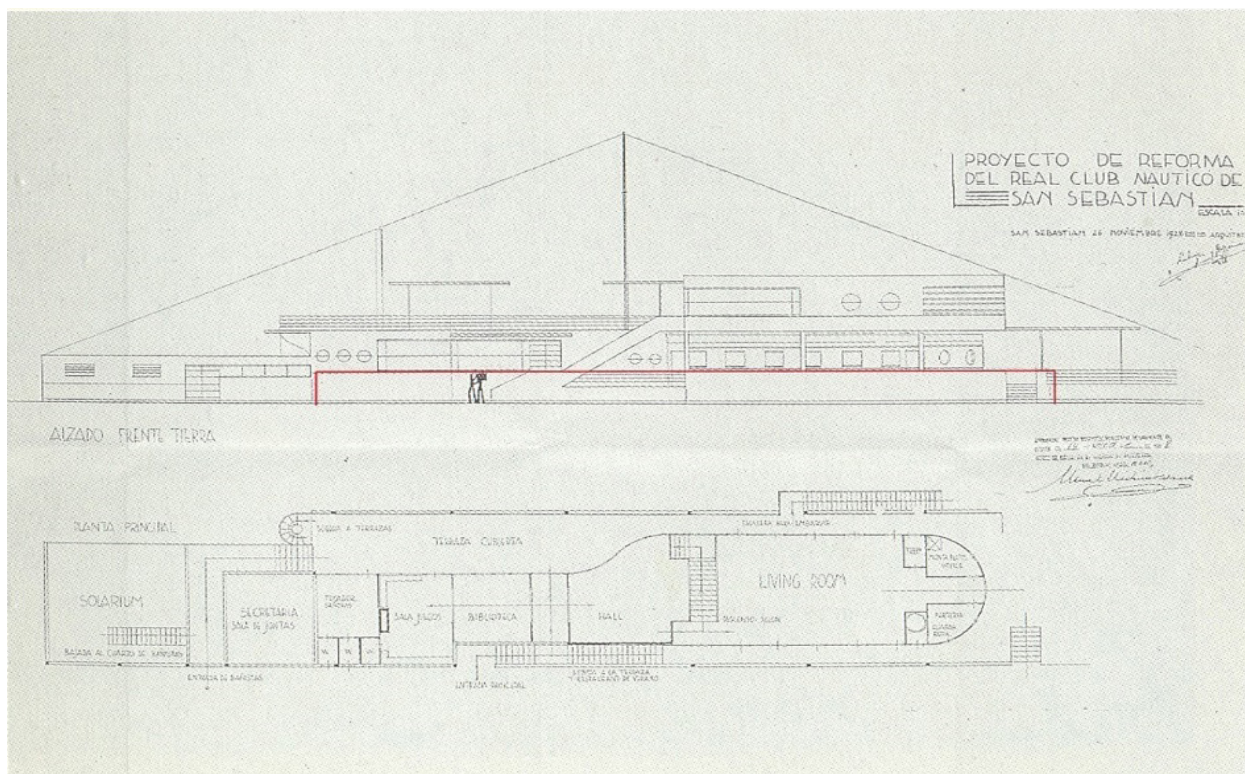


Figura 56. Primera versión de los planos del Náutico publicada por Sanz Esquide. La línea roja publicada en el libro de autor (SANZ-ESQUIDE, 1995:34), solo recogía el basamento del edificio original de 1905.

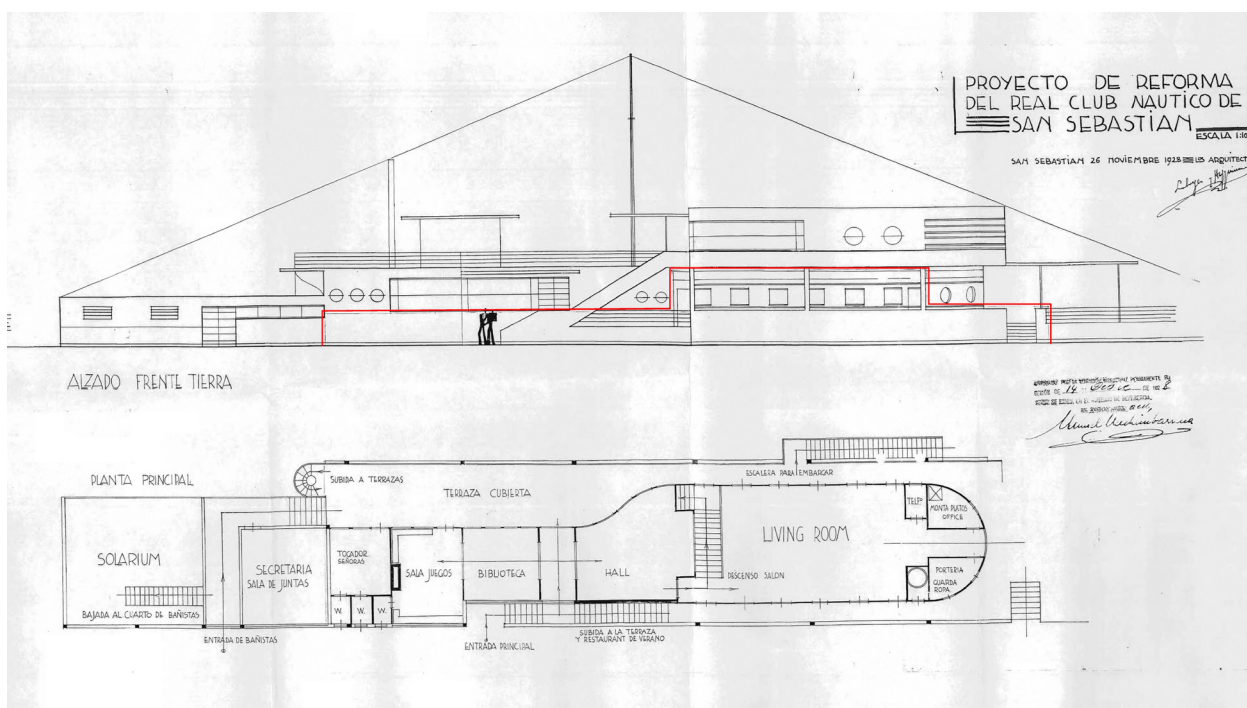


Figura 57. El mismo plano consultado por Miguel A. Ruano. Obsérvese en los detalles inferiores, que la línea "roja" contorneaba las preexistencias, marcada en rojo en la versión publicada por Sanz Esquide, en la que erróneamente, no incluyó el volumen de la carroza de Urcola. Expediente H-00000-06. 1929. Archivo Municipal de San Sebastián.

Únicamente se han hecho unas concesiones en la decoración de la sala de juego y en el salón de fiestas, empleándose maderas chapeadas con raíces de caoba y nogal, respectivamente; pero siempre con un predominio de la sencillez sobre el amañeramiento (AIZPURUA Y LABAYEN, 1930:50)

A diferencia de la carroza, no se han encontrado datos que puedan confirmar que la sala de fiestas no sea obra suya, pero el hecho de los arquitectos lo incluyan como una *concesión* junto al diseño de la carroza, ha de ser suficiente como para plantear esa duda. La hipótesis de que la sala de fiestas de la planta baja no pertenezca a las obras de 1929, fue explicada al comienzo del presente capítulo, en el apartado referido a las obras previas a la ampliación de Labayen y Aizpurua.

Como el propio título de la obra indica, *Real Club Náutico de San Sebastián, 1928-1929* (SANZ ESQUIDE, 1995), Sanz Esquide únicamente analizó en su libro el proyecto de remodelación de 1929, sin estudiar en profundidad los antecedentes históricos del edificio. Esta carencia, importante a ojos de este autor por tanto y cuanto una reforma está sujeta en mayor o menor medida a preexistencias, llevó a cometer a Esquide el error, no sólo de adjudicar la autoría del *fumoir* a Labayen y Aizpurua, sino de definir como una columna gratuita la parte del mástil que había quedado embebida dentro del vestíbulo-hall, al convertir este espacio originalmente exterior en interior (SANZ-ESQUIDE, 1995:24).

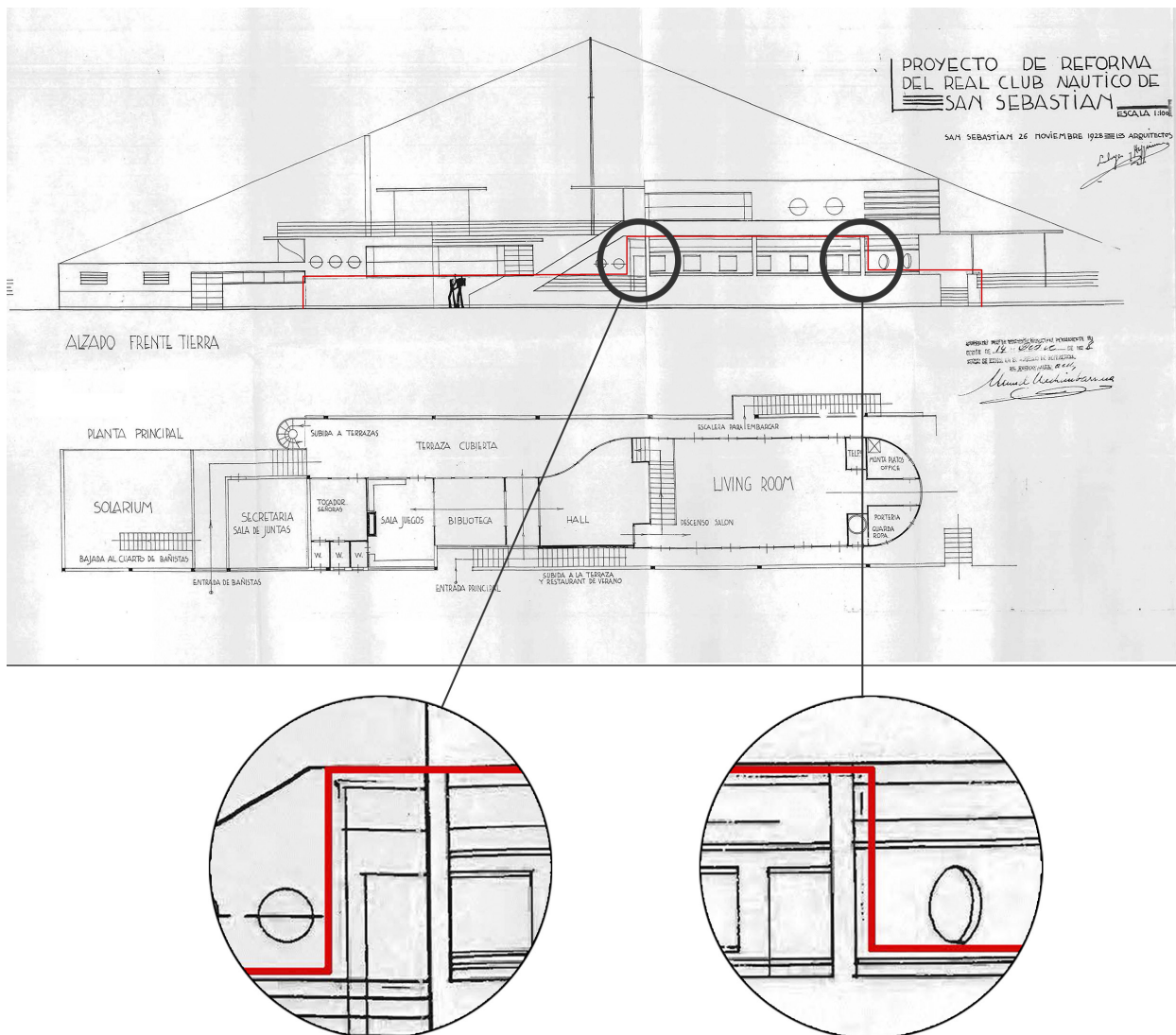


Figura 57 Propuesta del trazado que originalmente debieron trazar los arquitectos Labayen y Aizpurua. Se trazó una nueva línea roja por la parte externa de las marcas que fueron interpretadas en el presente estudio como la línea que originalmente señalaron los arquitectos del *Studio*.

6.4.4. ¿Le Corbusier en el Náutico?

6.4.4.1 El “barco” que siempre fue un “barco”.

La historia del edificio del Real Club Náutico de San Sebastián, desarrollada en las primeras páginas de esta investigación, deja patente que, desde su origen, la intención de la dirección del Club es que el edificio tenga una imagen de un barco. Así quedó reflejado en la prensa de la época desde el mismo día de su inauguración¹:

La terraza simulaba á la perfección la cubierta de un barco, en la que se veían muchos oficiales c/e marina. (...)

Argumento que se repetirá sucesivamente en todas las referencias al local de la sociedad en el primer cuarto de siglo. Diarios especializados o generalistas como *Vida Marítima*, *Gran Vida*, *Nuestro Tiempo*, *Heraldo Deportivo* o *El Imparcial*, recogerán en sus páginas desde 1905 hasta 1928, año previo a la reforma emprendida por Labayen y Aizpurua, la semejanza de la terraza del local con un barco. Esa última referencia antes de la ampliación, la de 1928, fue publicada en *El Imparcial*:

Sobre el mismo mar que lame sus cimientos, el Club Náutico es un buque anclado con su toldilla, sus mástiles, su magnífico y elegante salón de cubierta (PÉREZ MORA-TINOS, 1928:15)

La intencionalidad de que el edificio de 1905, y sus sucesivas reformas previas a la de 1929, se pareciera a un barco, aunque conocida, es excluida en la mayor parte de la bibliografía existente. José Ángel Sanz Esquide, por ejemplo, evitó esa comparación y obvió la mayor parte de los elementos marítimos que componían la terraza, como su mástil o las lumbreras y los tambuchos, por citar los más representativos:

Sobre la terraza había una pequeña construcción de madera chapeada en caoba llamada indistintamente la “bombonera” o la “carroza”. Asimismo la terraza estaba completamente cubierta por medio de lonas durante la temporada veraniega, sirviéndose de una estructura metálica posiblemente desmontable.

Esta construcción - un antiguo acuario situado en la rada de San Sebastián- era de fábrica de mampostería con muros de 1,20 m de espesor y tenía 34.80 m de longitud en la orientación norte-sur y apenas alcanzaba los 10 m de ancho. Los huecos de este edificio de una planta eran pocos y pequeños, debido a que en pleamar o en días de tormenta las olas lo barrían por completo. El otro elemento preexistente era un embarcadero (...) (SANZ-ESQUIDE, 1995: 18)

Esa misma descripción parcial de los elementos que componían la terraza, es repetida años después por José Ángel Medina Murua, quien también evitó realizar una comparación :

El proyecto [de Labayen y Aizpurua] plantea la reforma den antiguo Club Náutico, pequeña construcción de madera, que hasta entonces era popularmente llamada “la bombonera” por sus proporciones. El edículo se erguía sobre la plataforma del antiguo Náutico (...) y bajo él se encontraban las bodegas que servían de cobijo para pequeñas embarcaciones y utensilios náuticos. El volumen del club en sí era un paralelepípedo de madera de caoba que contenía el bar y la cafetería y servía al espacio superior de la plataforma, que eventualmente se cubría con toldos (MEDINA, 2011: 32)

Y aunque no lo mencionaron directamente, ambos autores limitaron la visión del edificio previo a la reforma de 1929 como un edificio con elementos decorativos marítimos,

¹ Sin firmar. 1905. *Vida Marítima*, 30 de julio 1905. Pp 13-15.

pero sin reconocer esa imagen de barco que, tanto la prensa contemporánea de la época, como la propia junta directiva del club, afirmaban que el edificio tenía a lo largo de los veinticinco años que transcurrieron desde la inauguración del local, hasta la famosa reforma de 1929.

Esta visión parcial bien puede deberse al desconocimiento que ambos autores demuestran de las primeras versiones del edificio, limitándose a describir parcialmente el estado de la última de ellas, la realizada por Francisco de Urcola. Medina Murua, además, yerra al considerar que la actividad social en esta versión previa a la ampliación de 1929 se desarrollaba sólo en la terraza, considerando la parte inferior como *bodega*².

Este enfoque limitado que muestran ambos autores es comprensible desde un análisis del edificio del Real Club Náutico a partir de 1928, partiendo del estado inmediatamente anterior a su gran ampliación, sin un conocimiento real de la historia precedente del edificio. Es este limitado estudio lo que, previsiblemente, llevó a Sanz Esquide a considerar como *columna gratuita*³ la parte del mástil del primer barco, el de 1905, que había quedado embebida en la planta primera tras la ampliación de Labayen y Aizpurua (SANZ-ESQUIDE, 1995:24). Con una simple observación de la sección de los planos, que él mismo publicó, habría podido comprobar que se trataba de dicho mástil.

Para entender esa idea de barco que, desde 1905 hasta 1928, tuvieron las versiones previas a la ampliación de los arquitectos del *Studio*, se ha de evitar la comparación con paquebote de 1929. Desde el proyecto de 1905 hasta el de 1929, ha pasado un cuarto de siglo con un gran desarrollo tecnológico e industrial, y por tanto estético, en la configuración de los barcos. Al comienzo de este trabajo se usó la definición de trasatlántico en su sentido original: *barco que cruza el Atlántico con un gran cabotaje* (capacidad de transportar personas), aunque con el desarrollo de los barcos de vapor y, fundamentalmente de la hélice, acabó por dar un tipo de embarcación específico a partir de la segunda mitad del s. XIX. Pero estos barcos sólo eran rentables para unos pocos trayectos, fundamentalmente para el trayecto Inglaterra - EE.UU. El uso de *clippers*⁴, primeros trasatlánticos (Figura 58), y goletas, barcos similares, pero de menores dimensiones, eran mayoritarios en puertos como el de San Sebastián, en la que sus trayectos no suponían un gran movimiento de gente.

Estos barcos se caracterizaban por ser muy ligeros y por elementos de cubierta que sobresalían muy poco. Esto era así por dos razones, en primer lugar permitir la movilidad de los palos de las velas, pero en segundo, y más importante, reducir la resistencia al aire. Las fotografías que se conservan del puerto de Pasaia en San Sebastián, puerto de embarque de personas, se puede observar que este tipo de embarcaciones eran las que amarraban a comienzos del s. XX (Figuras 59). No será hasta bien entrado la década de los años 20, cuando se empiecen a ver paquebotes en puerto de San Sebastián (Figura 60).

Si en vez de compararlo con un *clipper*, por tamaño, comparamos al primer Náutico con una goleta, podemos ver que, tal y como la prensa de la época escribió, el edificio reprodujo con total detalle la cubierta de este tipo de embarcaciones (Figura 61). Los detalles obviados siempre que se habla de esa primera versión del club, su palo mayor, sus lumbreras, su pabellón nacional... no asumen que éstos fueron las formas características de cualquier barco de la época y se situaron en el mismo orden que se situaban en las embarcaciones. Por ese motivo, no se puede considerar estos elementos, tal y como se ha hecho, como elementos secundarios o elementos decorativos, porque son realmente los elementos y formas configuradoras de los barcos de principio de siglo acordes con la escala de ese primer edificio.

Tampoco se ha de olvidar que, el Náutico de 1905 cuidaba la imagen de cara a la ciudad y al Casino, no preocupándole tanto la imagen que se veía desde el mar, en aquel momento secundaria, dado que no existía el paseo que rodea al Monte Ulía ni la ciudad envolvía, por aquel entonces, la bahía de la Concha en su totalidad. El alzado oeste, el que

2 El único espacio que pudo tener uso de *bodegas* al que se refiere Medina Murua, sería la ampliación realizada en 1919 y que Sanz Esquide se refiere a ella al describir las diferentes versiones de los proyectos dando a entender que se usaban como cuarto de bañistas, opción que tras esta investigación se considera poco probable por su carencia de ventanas como ya se ha explicado en el documento. En cualquier caso, la parte baja del edificio previa a la ampliación de Labayen y Aizpurua tenía las dependencias de gestión del club, un salón social y los cuartos de balandristas.

3 Se desarrolla esta idea en el apartado anterior: *La confusión de Sanz Esquide y el error de la atribución del fumoir*

4 Los *clippers* y goletas, empezaron a incluir motores de vapor como apoyo a las velas a partir de la segunda mitad del s. XIX. Hasta bien entrado el s. XX, se mantuvo al presencia de velas en este tipo de embarcaciones a pesar de la mayor importancia y preminencia de uso de los motores de combustión.

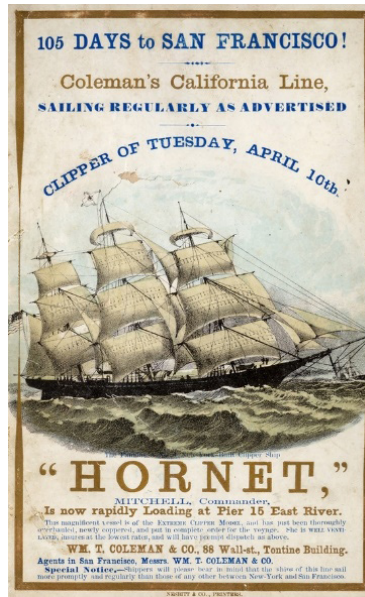


Figura 58. Anuncio de rutas en Clipper de la compañía Coleman's California Line (Hacia 1860)



Figura 59. Barco "Giralda" en San Sebastián. Chicoy Arreceigor, Juan. 1915. Colección Sanz Cortiella, Ricardo.



Figura 60. Anuncio de rutas en Clipper de la compañía Coleman's California Line (Hacia 1860)

vuelca al mar, la imagen más reproducida en las postales y que puede haber condicionado la incompreensión actual del primer edificio como un barco, realmente sólo se obtenía desde al puerto. Y es precisamente esa imagen de barco anclado en el puerto, la imagen que se percibida desde la ciudad, tal y como la propia prensa del momento reprodujo una y otra vez en el periodo que va de 1905 a 1928 (Figura 62).

Tampoco es comparable la configuración ni el desarrollo marino que puede tener un pequeño edificio de unos 35 metros de largo con el de algo más de 56 metros que tuvo tras la ampliación de 1929. El error de comparar la imagen de ambos, antes y después de la ampliación, con el mismo modelo de barco, es una grave equivocación. Esta gran diferencia sí fue apreciada en la época, y la prensa del momento recogió en sus páginas las impresiones que el cambio generó. El diario *La Voz* escribió⁵:

Han sido, como siempre, madrileños y zaragozanos, y lo primero que han hecho, en cuanto han dejado los equipajes en sus domicilios, Ha sido ir a ver las obras que se están realizando para ampliar y elevar el Club Náutico, que si antes tenía el aspecto modesto y simpático de un pequeño cañonero, ahora va a tener todo el empaque de un acorazado.

Más explícito fue *El Liberal*, que, bajo el título De yate a paquebote, dedicó un extenso artículo a la inauguración de la ampliación de Labayen y Aizpurua⁶:

Este año la inauguración se ha realizado en plena bahía de la Concha. El Club Náutico, ese barco anclado frente al Gran Casino, se ha agrandado y pulido, hasta adquirir aires de trasatlántico (...).

Y en la noche del 15 el yate, elevado a paquebote, inauguró una nueva etapa de su vida.

Cuando hacemos la correcta comparación, y escogemos la embarcación que, por tamaños y momento histórico le correspondía al primer edificio del Real Club Náutico, descubriremos que, efectivamente, aquel edificio, también fue un barco.

6.4.4.2 A vueltas con Le Corbusier

En la historia del edificio del Real Club Náutico de San Sebastián, desarrollada en las primeras páginas de esta investigación, se comentaba la extraña evolución que, siguiendo el hilo de la bibliografía hecha en torno a Aizpurua, habría seguido el "estilo" del arquitecto.

La visión *lecorbuseriana* del Real Club Náutico, surgida a raíz de la crítica de la época, y apuntalada por los análisis posteriores que del arquitecto se han hecho, ha de ser revisada.

Los estudios más recientes, como los de Carlos Sambricio, José Ángel Sanz Esquide o José Ángel Medina Murua, han abierto el abanico de influencias y limitado la visión *lecorbuseriana* sobre Aizpurúa, limitándola, fundamentalmente, a la obra del Náutico y a detalles de otros proyectos. Así lo aborda Sanz Esquide, quien, desde el comienzo de su trabajo, señala una influencia limitada de Le Corbusier sobre Aizpurúa:

Aizpurua no se limitó a ser un arquitecto, ni menos aún a un arquitecto lecorbuseriano. (...) Es decir, ¿por qué renunciar a ser al mismo tiempo Le Corbusier y Walter Gropius? ¿Por qué no ser, y en no en sucesión o alternancia, varios arquitectos a la vez, en una sola obra en ocasiones? (SANZ-ESQUIDE, 1995:13)

Pero al mismo tiempo que Esquide distancia la obra general de Aizpurúa y Labayen del *lecorbusieranismo*, apuntaló, a su vez, la influencia de las ideas de Le Corbusier en el Náutico. Primero con comparaciones de elemento parciales⁷ para terminar con la utilización

5 Sin firmar. "Cartas Donostiaras, las obras a trompicones". *La Voz*. 26 de junio de 1929. Pp 4.

6 DE UBISTIONDO, Ramón. 1929. "De yate a paquebote". *El Liberal*. Año LI. Nº 18.328. 18 de agosto de 1929. Pp1.

7 Refiriéndose a la escalera de acceso principal del Real Club Náutico, Sanz Esquide escribió: *es toda una tentación comentarla como variante de la propuesta por Le Corbusier para la Maison Citrohan de 1920* (Sanz-Esquide, 1995:24)

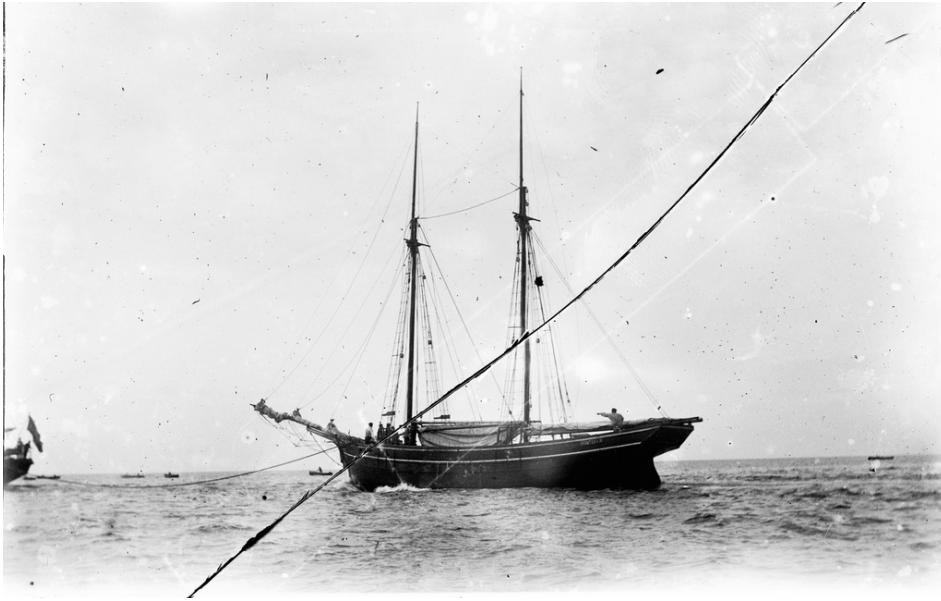


Figura 61. Goleta en el puerto de San Sebastián. Autor desconocido Sin fecha. ID:27475300. Kutxateka

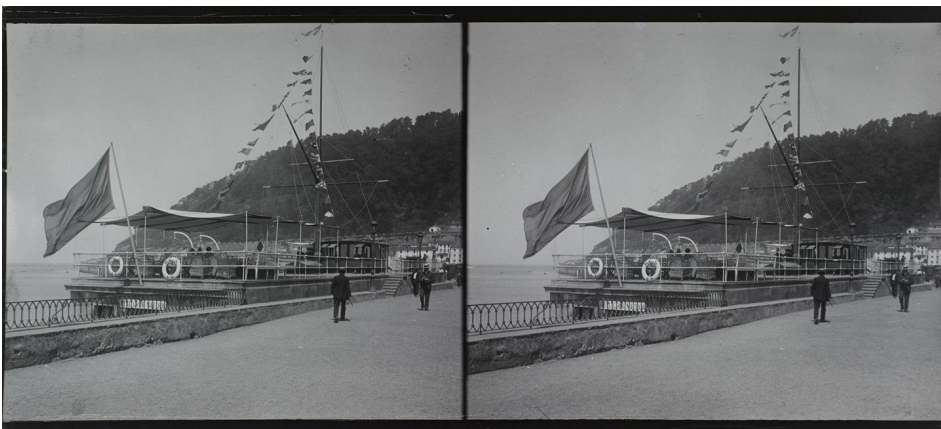


Figura 62. Arriba. Barco en el puerto de San Sebastián, Autor desconocido. 1912. Abajo. Vista del Real Club Náutico de San Sebastián. Hacia 1910. Polentinos, Aurelio (Conde de). Archivo Koldo Mitxelena Kulturunea.

de los *pilotis* de las consideraciones teóricas de los cinco puntos sobre una nueva arquitectura (SANZ-ESQUIDE, 1995:25).

José Ángel Medina Murua fue más directo en la comparación del Náutico con las ideas de Le Corbusier, así como también es mucho más profundo y amplio su estudio sobre Aizpurua que el realizado hasta el momento por otros autores. Medina Murua usó abiertamente los términos *paquebote* o *paquebot-style* para identificar el edificio del club como un hijo de las ideas de Le Corbusier:

El resultado es asombroso: parece que Le Corbusier haya pasado por San Sebastián. Su fidelidad al modelo lecorbuseriano le valdrá le valdrá una muy notable presencia en los medios de difusión profesionales (MEDINA, 2011:31)

Si leemos la obra de Medina Murua, en el estudio que realizó de la trayectoria de Aizpurua, no parece que sus comienzos estén próximos a las ideas de Le Corbusier, sino más bien en la órbita neoplasticista de Mallet-Stevens. Esta influencia, según Medina Murua, duró hasta 1931, es decir, tras la construcción del Náutico, empezando a desarrollar a partir de entonces modelos más sobrios, más germanos, para terminar con una variante del *Sti-le-Fascista*⁸ (MEDINA, 2011:68-78). En esta línea evolutiva del arquitecto, la aparición del Náutico como arquitectura lecorbuseriana, aparece de forma tan intensa, como anecdótica en toda su trayectoria⁹.

Esta extraña inflexión plantea, además, incongruencias con las teorías de Le Corbusier. Estas dudas han sido achacadas a la inexperiencia, la experimentación o deseo de exploración del arquitecto:

El Náutico es también un escenario donde se entrevén, bajo una aparente arrogancia, la duda, la improvisación, la inseguridad e incluso la impureza (SANZ-ESQUIDE, 1995:29)

El estudio de la figura de Aizpurua por parte de Medina Murua, le llevó a plantear que, en un momento determinado, se produjo una ruptura con los planteamientos de Le Corbusier:

Nos encontramos, por lo tanto, ante unos acontecimientos y una memoria que por un lado defiende la concepción mediterránea del edificio y por otro disimula el origen lecorbuseriano del mismo. La verdadera dimensión de este conflicto es difícil de desvelar. Pero, existe un acontecimiento que invita a pensar que, efectivamente, pudieron ponerse en duda los preceptos de Le Corbusier (MEDINA, 2011:39)

Esta ruptura fue presentada por Medina Murua como un hecho a posteriori, como parte de los acontecimientos que harían madurar al arquitecto, un proceso que sucedió a la vez que su vida se fue alejando de la arquitectura y aproximándose a la política. Pero ¿realmente se llegó a producir ese acercamiento a las ideas de Le Corbusier en el Náutico?

El *lecorbuserianismo* en el proyecto del Real Club Náutico de San Sebastián se ha defendido básicamente en base a tres preceptos:

- El texto de Luis Moya, referido a una anécdota de su época de estudiantes en la revista Nueva Forma, y presentado como prueba de la influencia de Le Corbusier sobre Aizpurua.
- La similitud del edificio con un paquebote, así como la declarada intención de que lo fuese, tal y como quedó recogido en la carta que Aizpurua dirigió a Giedion.

8 Medina Murua también identificó la aparición de temas populares y clásicos con una presencia desigual, en la última etapa de Aizpurua (MEDINA, 2011:78)

9 Podría incluirse en esa trayectoria su etapa de estudiante, en la que, según las notas de Luis Moya publicadas en la revista Nueva Forma (MOYA, 1969:105) *Vers une Architecture* tuvo una gran influencia sobre Aizpurua, siendo usada esta afirmación como una prueba del *lecorbuserianismo* del arquitecto donostiarra y que se reseña en las líneas siguientes.

- El uso de *pilotis* y otros elementos formales *lecorbuserianos*

El manido texto de Luis Moya describe el interés que *Vers une Architecture* despertó sobre Aizpurua, y usa como prueba la sorprendente solución que dio el donostiarra en un ejercicio académico al romper la simetría en planta y usar una estructura de hormigón armado visto¹⁰:

El gran acontecimiento se produjo en noviembre de 1925 cuando llegó a manos de nuestra promoción la 2.ª edición de "Vers une Architecture", cuya introducción firmó Le Corbusier un año antes, en noviembre de 1924. Le entusiasmo, como a todos, pero él, puso en práctica las ideas de Le Corbusier en el acto. El proyecto en curso, cuya planta, normal y simétrica, estaba ya dibujada, recibió una estructura de hormigón armado a la vista completamente asimétrica. Naturalmente, quedó muy bien, como correspondía a Aizpúrua, y todos quedamos convencidos de que aquéllo era una expresión más del magnífico humorismo de su autor, al que ya estábamos habituados. (MOYA, 1969:105)

Sobre la referencia al uso del hormigón armado en la estructura, Sanz Esquide consideró al arquitecto como pionero, siendo uno de los argumentos usados para justificar la inexperiencia y deseo de exploración, dado que

El hormigón armado (...) no empezó a tratarse en la Escuela de Arquitectura de Madrid hasta 1926 (SANZ ESQUIDE, 1995:29)

Pero, aunque el hormigón armado no lo viesen en sus estudios Labayen y Aizpurua, existía ya una importante experiencia en su empleo en el País Vasco, fundamentalmente en Bilbao, dado que, por su industrialización, este material se introdujo rápidamente¹¹. Su uso llegó al poco tiempo a San Sebastián, utilizándose en construcciones industriales al menos desde 1902¹². Después, el hormigón armado se extendió rápidamente al ámbito arquitectónico, como ejemplos destacados el puente de M^a Cristina (1904), el Teatro Victoria Eugenia (1912) o El Kursaal (1921). Será precisamente Francisco de Urcola, autor del Teatro Victoria Eugenia, junto a Ramón Cortázar Urruzola, uno de los arquitectos pioneros en el uso del hormigón armado a comienzos del S. XX en San Sebastián. De hecho, el refuerzo de la cubierta del Real Club Náutico en la reforma que Urcola llevó a cabo en 1916 fue ejecutada en hormigón, probablemente armado. Por ello, el uso de este material no se debe considerar tan pionero en el contexto vasco, y menos en 1929, donde ya era habitual encontrarlo en la construcción de muchos edificios.

Por otro lado, siempre se ha considerado su forma de paquebote, y la confirmación hecha por Aizpurua a Giedion de la intencionalidad de que así fuera, como otra prueba indiscutible de la influencia del suizo. Pero como se ha detallado en este documento, desde la construcción de la primera sede era intencionalidad declarada por la dirección del club que el edificio fuese figurativamente un barco. Así fue considerado por la prensa desde su construcción en 1905 hasta 1928, y la ampliación hecha en 1929 fue vista por los medios de comunicación como una continuidad de esta tradición. De esta forma quedó reflejado en la prensa local, espectadora de la historia del club, y por eso consideraron la ampliación como la transformación *de modesto y simpático de un pequeño cañonero, en un acorazado*¹³ o, de forma más ilustrativa, *El Liberal* con el titular *De yate a paquebote*¹⁴ en la noticia de la inauguración de la ampliación hecha por Labayen y Aizpurua el 15 de agosto. Fue la prensa nacional y extranjera, y la crítica, ajena a la historia del club, quienes vincularon el diseño de paquebote con las teorías de Le Corbusier¹⁵. Ni dicha prensa, ni dicha crítica, tuvo en

10 MOYA, Luis. 1969. "Idea de un genio en edad juvenil" *Nueva Forma*. N.º. 40, pp 105

11 Tómese como ejemplo la construcción de la fábrica Ceres en 1900 con la patente *Hennebique*

12 Cerámicas Egúía fue una de las primeras industrias construidas en hormigón en el País Vasco (SAGARNA, 2009)

13 *Ibidem*. Op. Cita. Sin firmar. "Cartas Donostiarras, las obras a tropicónes". *La Voz*. 26 de junio de 1929. Pp 4.

14 *Ibidem*. Op. Cita. DE UBISTIONDO, Ramón. 1929. De yate a paquebote. *El Liberal*. Año LI. N.º 18.328. 18 de agosto de 1929. Pp1.

15 No se ha de olvidar tampoco que, inicialmente, no estaba bien vista la arquitectura de Le Corbusier entre el nacionalismo político español. Los primeros artículos que se escribieron sobre Le Corbusier, o que se reprodujeron en medios españoles, abarcaron el debate sobre la arquitectura mínima, la fabricación en serie, el maquinismo... Pero a mediados de los años 30, cuando empezó a tratar la arquitectura Mediterránea, fue usada la popularidad de Le Corbusier, como medio de legitimación de las ideas fascistas en España. E. Giménez Caballero, cofundador de la JONS, escribió en marzo de 1935, en la revista *Acción Española*, un extenso artículo titulado "Expediente Le Corbusier". En la página 118, se refirió al arquitecto:

Hace muy poco he encontrado de nuevo a Le Corbusier. Bajo el cielo de Italia. Ni la primera ni esta vez quise hablarle. Me satisface con observarle, con escucharle. Ahora, con una diferencia: la admiración me la encontraba teñida de algo fraterno, de una alta ternura, como de una indecible camaradería y ritmo en la misma marcha. Veía en él -gran talento famoso- ingresar en la misma ruta ideal por donde yo

consideración que Aizpurua fue marino, que su familia regentó una importante naviera, y que su tío, Ángel Azqueta, fue miembro fundador del Club en 1896 y una de las personas que, desde su origen, apoyaron que el edificio pareciera un barco.

Es en ese contexto que hay que considerar la primera versión de los planos del Náutico, en 1928, como una realidad figurativa de barco que supera, por no decir que ridiculizaría, las teorías de Le Corbusier. De hecho, no sólo la forma recuerda a un barco, sino que la organización copia a la de los paquebotes, situó a la derecha del hall el Living-Room, enfrente la salida a la terraza principal que ensancha ese espacio, y finalmente, a la izquierda y centrado en el diseño, un hogar con una chimenea saliente en la cubierta del edificio tal y como se si de un vapor se tratase¹⁶ (Figura 63).

Finalmente, los vaivenes administrativos y los condicionantes propios del proyecto determinaron, en gran medida, el diseño, su baja altura, el empleo de la ventana corrida para permitir las vistas desde el Casino, o el uso de una estructura de hormigón de grandes luces, consecuencia de la necesidad de mantener la carroza de Urcola y las instalaciones de planta baja. Como se puede encontrar en la prensa de la época, antes de la inauguración de la obra de los arquitectos del *Studio* ese 15 de agosto de 1929, durante las obras se hubo competiciones de regatas, al menos en los meses de junio y julio¹⁷. Es decir, hay la posibilidad de que parte del edificio, fundamentalmente la planta baja, estuviese siendo usado mientras se producían las obras. La organización de los recorridos que desarrollan Labayen y Aizpurua, como se explica en un capítulo posterior, facilitaba la independencia de las diferentes funciones del club y, con ello, hacer compatible el uso de algunas instalaciones con las obras que se estaban llevando a cabo. El deseo de mantener funcionalmente parte de las instalaciones sería una explicación a la conservación de la carroza de Urcola y el supuesto respeto del diseño del salón de bailes¹⁸. Esta misma hipótesis justificaría que los cuartos de balandristas y bañistas, situados en planta baja, tampoco se viesen drásticamente afectados al estar en uso durante las obras.

Esta limitación funcional sería la razón por la que Labayen y Aizpurua, recurrieron a una estructura perimetral, *pilotis*, de modo que las dependencias de la planta baja no quedasen inutilizadas durante las obras, evitando tener que introducir apoyos intermedios, además de respetar la carroza de Urcola. El hecho de que fuese una necesidad estructural más que una opción conceptual explicaría las dudas que tanto Sanz Esquide¹⁹ como Medina Murua expresaron en la resolución adoptada por arquitectos del *Studio*. Este último, refiriéndose al hipotético alejamiento de Aizpurua de las ideas de Le Corbusier tras la ampliación del edificio, resaltó la manipulación de las fotografías del Club Náutico publicadas en el nº3 de la revista *AC*, en las que marcaron los contornos de las pilastras de la planta baja como forma de *disolver los pilotis* y, de esta forma, alejarse de las ideas de Le Corbusier (MEDINA, 2011:39). Pero ¿realmente fue un alejamiento? ¿O quizás quiso marcar distancias con una comparación de la crítica que él nunca pretendió?

Muchas de las explicaciones justificativas del lecorbuserianismo del Náutico, se han hecho partiendo de la hipótesis de que la solución tomada era una decisión de proyecto, cuando en realidad, como la citada solución estructural o la baja altura de los forjados de

marchaba ya -sin fama y sin honores- hace años.

De sobra es conocida la crítica, de baja calidad argumentativa, usada por los movimientos nacionalistas y fascistas de la época contra las "nuevas formas de la arquitectura". El propio Giménez Caballero escribió una ácida crítica, en tono sarcástico y tan solo unas líneas antes, en la página 117, sobre la arquitectura racionalista que empezaba a desarrollarse en nuestro país):

Mientras los arquitectos nórdicos bajaban a los climas solares, importando la cal y la terraza a sus climas abéticos, de niebla y nieve, nuestros arquitectos indígenas tomaban estos dos caminos, a cual más bufos: o se iban a la Königsplatz de Mónaco, o a la Brandeburgtor de Berlín, para importarnos edificios plúmbeos de piedra asalchichada, o bien se iban, los más jóvenes, a Stuttgart, a Dessau, a reingresarnos la cal y la sal de Andalucía con un «Made in Germany» oliente a cerveza, a sosería y a brutalidad. ¡Qué descastamiento y ridiculeces recíprocas!

Para seguidamente afirmar:

Le Corbusier -por fin- ha encontrado su camino de contrición y de recreación. Frente a su quimera de revolución social y de maquinismo integral, ha encontrado, según sus propias palabras, "une vérité sociale: Romie".

- 16 La maquinaria de los motores y las salidas de humos, se centraban en el diseño, con el objetivo de equilibrar pesos por la gran masa propia de la maquinaria
- 17 Del 13 al 21 de julio de 1929, además, se organizó en San Sebastián La gran semana vasca, en la que se mezclaron temas culturales y deportivos. Entre estos últimos, regatas de traineras. Sin firmar "Programa de la gran Semana vasca, organizada bajo el patronato del Centro de Atracción y Turismo, del 13 al 21 de julio". 1929. *Heraldo de Madrid*, Año XXXIX, Nº 13559. 13 de julio de 1929 pp 4.
- 18 El proyecto de Labayen y Aizpurua, no reformó drásticamente las instalaciones de la planta baja, más allá de transformar uno de los cuartos de balandristas en cocina y alguna otra reforma menor. Por otra parte, la inutilización de la carroza no existieron estas limitaciones, por lo que la claridad de estos preceptos, no fueron tan limpios, como reconoció el propio Sanz Esquide al comparar ambas plantas, y sostener que *queda parcialmente en entredicho la idea anteriormente afirmada* (SANZ ESQUIDE, 1995:27)
- 19 El probable uso de la planta baja durante las obras, y el respeto a la carroza de Urcola que Sanz Esquide desconocía, explican el uso de la estructura perimetral y exenta en la primera planta. En la segunda planta no existieron estas limitaciones, por lo que la claridad de estos preceptos, no fueron tan limpios, como reconoció el propio Sanz Esquide al comparar ambas plantas, y sostener que *queda parcialmente en entredicho la idea anteriormente afirmada* (SANZ ESQUIDE, 1995:27)

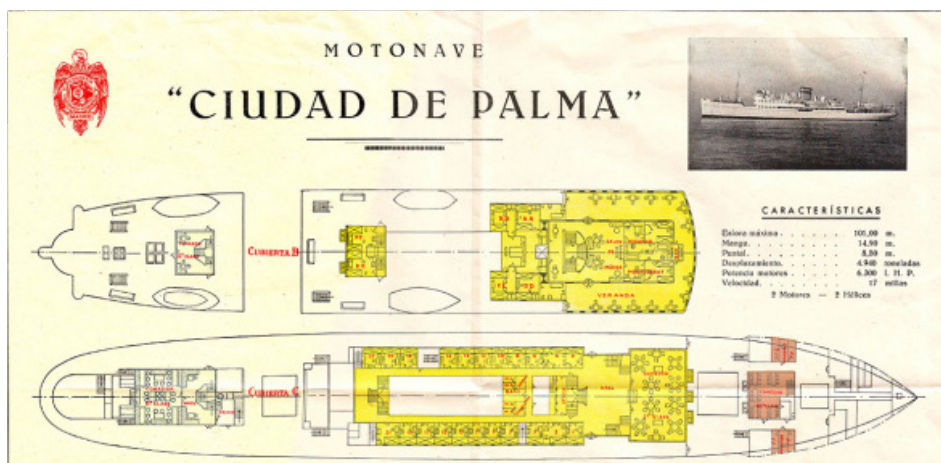


Figura 63. Distribución del paquebote o motonave “Ciudad de Palma” (1946) Nótese la distribución típica de los paquebotes en la planta de cubierta principal (planta inferior). Frente al *Hall*, el ensanche de la terraza. Derecha salón, e izquierda maquinaria del vapor. Distribución similar a la que realizaron Labayen y Aizpurua.

la planta segunda, se debieron realmente a condicionantes de proyecto. Esta diferencia es importante porque es lo que ha llevado a erróneas elucubraciones.

Labayen y Aizpurua crearon un barco, pero en su dimensión figurativa, representativa y apreciativa. Y para lograr este objetivo trataron detalles y remates del edificio como si de un barco fuera²⁰. Para Le Corbusier, el paquebote era un elemento argumentativo y visualmente descriptivo de sus ideas. Le Corbusier hablaba del paquebote como metonimia, como explicación gráfica de sus teorías arquitectónicas, pero nunca llegó a traspasar la barrera de la formalidad arquitectónica con la del paquebote. Y así debe entenderse el Náutico, como el cruce y coincidencia en tiempo y contexto de una formalización figurativa con la exposición de unas ideas a través de un recurso semántico usado para enfatizarlas.

Las contradicciones que el Náutico mostró con las ideas de Le Corbusier son más que el resultado de la inexperiencia o del deseo de exploración y experimentación de Aizpurua, tal y como se ha justificado hasta ahora. No se niega que no existiese esa inexperiencia ni ese deseo exploración, pero se duda que ésta se produjera el sendero de las ideas de Le Corbusier. Esa inflexión lecorbuseriana, tan intensa como puntual, que se ha establecido en el desarrollo profesional de Aizpurua cuando abordó el proyecto del Náutico, es probable que nunca se produjera.

Con esta reflexión no se pretendió cuestionar la originalidad de la obra de Labayen y Aizpurua, el racionalismo y funcionalismo que lograron y, a pesar de los condicionantes, el dinamismo y espacialidad que consiguieron en el Náutico. Es, sin lugar a duda, una de las obras más importantes del primer racionalismo español.

6.4.5. Los recorridos del proyecto final

La memoria que se encontró en la presente investigación, a pesar de no corresponder con la versión final, ayudó a entender, junto a la nueva versión que se ha presentado de los planos, la forma en la que Labayen y Aizpurua organizaron los recorridos que el edificio finalmente tendría.

La memoria definió tres accesos, aunque finalmente sólo se realizarían dos de ellos. El acceso que desapareció es el único acceso existente antes de la ampliación de 1929, la

²⁰ La copia de soluciones marítimas o de embarcaciones en los detalles realizados por Labayen y Aizpurua, fueron muy abundantes. Llegando a un nivel que supera la intención simbólica arquitectónica. Tómese como ejemplo el remate en madera de la barandilla, remate que se emplea en los trasatlánticos, pero que no se usa en las barandillas arquitectónicas de la época, y en concreto, Le Corbusier. El uso de madera en la cubierta principal, es decir, la de la planta baja, sobre el pavimento de Urcola. La organización de la distribución del vestíbulo, idéntica a la de los trasatlánticos, poniendo en frente el solárium, a la derecha el salón principal (*fumoir*) y a la izquierda el espacio dedicado a la chimenea del mecanismo de vapor, representado por Aizpurua por un hogar, con la chimenea saliendo por cubierta y quedando, además, en el centro del edificio, como así se colocaban los vapores en los barcos por una cuestión de compensación de pesos. En lo referente a la representación del mecanismo del vapor, el hogar que introduce Aizpurua, sólo aparecerá en las primeras versiones del proyecto, eliminándose en las posteriores.

escalera situada en la fachada norte, construida en 1911. Inicialmente se planteó dejar esta escalera como acceso exclusivo para visitas de la Familia Real, de este modo, tendría acceso directo al Living-Room y a la sala de fiestas. Se desconoce el motivo por el que al final la misma no se respetó. El proyecto, desde su primera versión, planteó una ampliación por esta fachada para crear un office que diese servicio al bar-restaurant; que al rey se le hiciese pasar por delante de los accesos del servicio, es una probable causa de su rechazo final. Las otras entradas que se mantuvieron resultaron muy descriptivas en la memoria. El ingreso por el lado izquierdo, visto desde la fachada del Paseo Igentea, sólo tendría un uso estacional²¹:

A la izquierda solo de verano para los bañistas que tienen abajo su gran vestuario con duchas y W.C. y ambos un solárium para baños de sol, ya que en la playa están prohibidos

De esta forma, la entrada principal, la que se sitúa en el centro del edificio enmarcado por la escalera que sube hasta la terraza, quedó como acceso general al Club. El sistema de recorridos quedó organizado con una cierta lógica funcional, aunque con ciertos problemas que provocarían algunas de las reformas posteriores (Figura 64).

El recorrido más conflictivo sería el de los balandristas, ya que éstos tenían que cruzar el Living-room, bajar a la sala de fiestas, y desde ahí, acceder al cuarto donde cambiarse y ducharse. Existiría un recorrido alternativo cruzando el hall desde la terraza de primera planta, bajando hasta la rampa por la escalera de la fachada oeste, para, finalmente, entrar desde el exterior al cuarto de balandristas. Este recorrido, aunque evita la mayor parte de las zonas nobles, tendría el problema de pasar por las zonas destinadas fundamentalmente a mujeres, hall y terraza, por lo que tampoco parece el más idóneo. La presencia de mujeres, por la ubicación del tocador, sería fundamentalmente en meses de verano, ya que su acceso sólo era posible desde la terraza.

El recorrido del servicio de cocina y de camareros se organizó de forma vertical, también con algún problema en su lógica de funcionamiento. La cocina se construyó ocupando parte del cuarto de balandristas en la planta baja. Comunicado por un montaplatos en la planta primera, había un office para dar servicio al Living-room y, probablemente, también a la sala de fiestas, puesto que no había acceso directo desde la planta baja. Este office tenía comunicación a través de una escalera de servicio con la segunda planta, donde se ubicaba el bar-restaurant, al que también llegaba el montaplatos desde la cocina. Esta sería una de las principales contradicciones del proyecto en su imitación con los paquebotes, ubicar una escalera de servicio en la parte frontal del edificio, zona que correspondería con el puente de mando en su semejante marino. En el contexto del proyecto en sí no es tan descabellada su posición, dado que es la vista del puerto de pescadores, probablemente la menos noble de todas las posibles desde el Náutico²².

Finalmente queda el recorrido de las personas ajenas al club para acceder al bar-restaurant, lo cual se producía de forma directa a través de la escalera de la fachada principal.

Aunque no estaba previsto, se generó un nuevo acceso al bar restaurant desde la puerta izquierda, la de los bañistas, cuando se producía algún evento de pago²³. Su ubicación en planta baja facilitaba colocar una taquilla adelantada en el paseo antes de acceder a las instalaciones del club. De esta forma, la escalera de caracol se convertiría en un acceso no sólo para los socios, sino también para el público en general cuando hubiese este tipo de eventos, sin necesidad de pasar por el interior del club.

21 Expediente H-00000-06. 1929. Archivo Municipal de San Sebastián Pp 3.

22 Tampoco se debe olvidar que esta escalera se ubicó en la parte que se añadió a la carroza, el espacio curvo frontal, no es un espacio preexistente.

23 Sobre estos eventos de pago, se conoce su existencia por las primeras obras de reforma que se producirán en los años 40 que llevará a la construcción de una taquilla y un guardarropa como se detalla posteriormente. No se descarta, que estos ya se produjeran antes de la Guerra Civil.

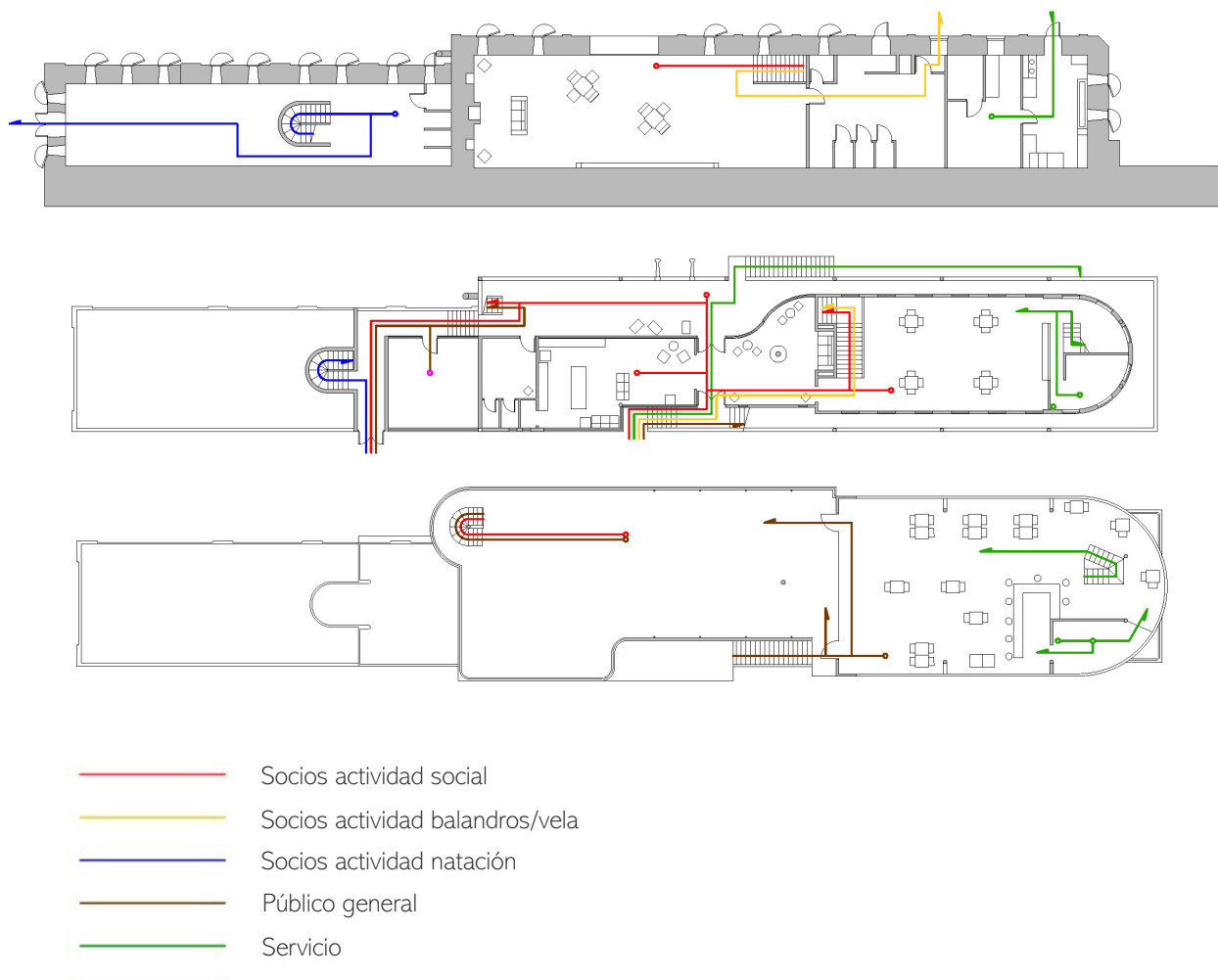


Figura 64. Interpretación de los recorridos en el Real Club Náutico de San Sebastián. Elaboración propia.

TRANSFORMACIONES EN EL REAL CLUB NÁUTICO DE SAN SEBASTIÁN (1928-2018)

6.5.1. Mantenimiento y reparaciones: primeras reformas

Apenas hay información del edificio del Real Club Náutico de San Sebastián, en los años previos a la Guerra Civil, más allá de las regatas y algún que otro acto social.

Las primeras obras de reforma, como tal, datan de la segunda mitad de la década de los años cuarenta del pasado siglo. Bastante antes de esas reformas se produjeron numerosas actuaciones de mantenimiento en el edificio, todas ellas inicialmente de poca entidad. En estos primeros años tras su construcción existe en el archivo Municipal de Donostia-San Sebastián registros de solicitudes de obra menor, sin mayor detalle, lo que impide determinar el alcance real de esas intervenciones. La mayoría parece que fueron actuaciones de mantenimiento y reparación, debido sobre todo a daños de temporales, tal y como se deduce de las fotografías conservadas.

Las fotografías, más que la documentación de los archivos, permitió detectar algunas de esas primeras obras. Una de las obras de mantenimiento más importantes que se produjeron fue la sustitución de las piezas de gran tamaño del solado de la cubierta con las que Labayen y Aizpurua remataron la terraza del Náutico, probablemente losas de hormigón, por un suelo de baldosines. (Figura 65). Estas losas se cambiaron entorno a 1932, año en la que aparecieron fotografiadas por última vez, y antes de 1935, momento en que se aprecia, en las fotografías localizadas, el nuevo solado¹.

Puede que la sustitución se produjera en las reparaciones de 1934, año en el que se tuvieron que realizar importantes obras. Ese año, un fuerte temporal pro-

¹ Por las fotografías consultadas, la reparación de la cubierta parece que se produjo con cierta asiduidad hasta su cubrición con una estructura fija. Es posible que tuviera problemas constantes de filtraciones.

dujo graves daños en el edificio, destruyendo el volumen de la escalera de acceso al cuarto de bañistas, la escalera que albergaba el volumen que sobresalía en la parte sur del Náutico (Figura 66). El temporal también produjo grandes daños en la rampa, que a punto estuvo de *descalzar* parte del edificio del Real Club Náutico (Figura 67). Como se aprecia en las fotografías de la época el agua entró en el interior del cuarto de bañistas arrasándolo. A parte de las fotografías que se facilitan, no se ha encontrado documentación en archivo o notas en la prensa de la época que den idea del alcance real de los daños que tuvo el Náutico en este temporal ni que hiciesen referencia a su reconstrucción posterior.

En estos primeros años, un cambio estético significativo que se produjo en el Real Club Náutico de San Sebastián fue la simplificación colorimétrica del edificio a un único color, el blanco. La policromía que lucía el edificio en 1929, heredada a su vez de las versiones anteriores del Náutico, desapareció. Este cambio se produjo con anterioridad a 1934 dado que, en las fotografías del reportaje que recoge los daños del edificio por el temporal, ya aparecía únicamente en este color (Figura 68). Una de las causas más probables de esta simplificación sería abaratar y simplificar el mantenimiento periódico del edificio, dado que como se pudo determinar durante la investigación, debido a su exposición al mar, necesita un repintado en periodos muy breves de tiempo (2 a 5 años).

El cambio más importante, por la repercusión posterior que tuvo, fue la sustitución del cerramiento que separó el bar-restaurant de la terraza. Originalmente, se construyó un cerramiento de ventanales de vidrio con estructura de madera (Figura 65). Se desconoce el momento en el que se produjo el cambio, pero en 1932 este sistema ya había sido sustituido por un sistema de puertas plegables, tal y como queda recogido en una fotografía de la terraza en la que aparece el propio Aizpurua (Figura. 70).

6.5.2. Primeras reformas tras la Guerra Civil

La actividad social del Real Club Náutico de San Sebastián se mantuvo a lo largo de la Guerra Civil: la temprana caída en manos del ejército de Franco de San Sebastián en el frente norte, hizo que esta ciudad no sufriese especialmente los efectos de la guerra. La importancia social del Náutico queda reflejada en la propia prensa de la época. El 18 de septiembre de 1936, cinco días después de la caída de la ciudad en manos sublevadas, los periódicos destacaron que la bandera roja y gualda ondeaba en el Náutico sin hacer referencia a otros edificios políticamente más representativos, como era el propio ayuntamiento²:

Al llegar, la primera cosa que se puede apreciar, es la bandera roja y gualda que ondea sobre el Club Náutico y el Monte Igueldo, donde hasta el domingo flameaban las banderas roja y tricolor.

De esta forma, el Club Náutico pronto recobró su actividad social, condicionada por la guerra, pero en cualquier caso con una cierta normalidad, al menos desde el año 1937, cuando aparecieron noticias referentes a eventos que se desarrollaron en el edificio. En 1940, apenas unos meses después de la guerra, el Club Náutico funcionaba con completa normalidad, organizando competiciones de regatas y recibiendo a ilustres visitantes, como la visita y comida de la Familia Real Belga, el rey Leopoldo III con su esposa e hijos, el 30 de julio de 1940³. Imagen que mostró la gran distancia social existente entre el público que podía acudir al Náutico y la

² Sin firmar. 1936. "Impresiones del enviado especial de Havas". *La Prensa*. Año XXVI Número 9946. 18 de septiembre de 1936. Pp. 5. Op. Cita.
³ Colección Marín. Marín, Pascual. 1940. ID 98411740. Kutxa Fototeka.



Figura 65. En la parte superior, fotografía del solado de la terraza de grandes piezas en 1929 y el baldosín que lo sustituyó. Fotografía 1935. Ricardo, Martín. 1929/1935 ID: 87837575/32327977. Archivo: Kutxa Fototeka

España que pasaba hambre.

Son precisamente estas actividades de la alta sociedad lo que provocó la primera reforma que afectó a la volumetría original del Náutico. La entrada posterior, como tal y como se ha analizado en apartados anteriores, aparte de ser la entrada de los bañistas en época estival, se convirtió en el acceso a eventos de pago. Este sería el motivo por el cual, el 4 de julio de 1946, el Comodoro del Real Club Náutico de San Sebastián, Antonio Zulueta y Besson, solicitó la construcción de una taquilla para los socios. La solicitud propuso dos soluciones, una "temporal", hecha de madera que se situaría en la parte posterior de la primera planta del Náutico, ocupando el espacio entre la escalera que baja al cuarto de bañistas y el Paseo de la Concha. La segunda opción, planteada como solución "definitiva", planteaba una duplicidad de este volumen por motivos estéticos⁴:

Que es de imprescindible necesidad la construcción de una taquilla en el citado Club, pudiendo ser ésta con carácter provisional o definitivo, cuyas dimensiones serán las siguientes: 1,35 x 2,20 x 2,50.

En el primer caso, su construcción sería de madera, pintada exteriormente con tres manos al óleo y en el segundo, de media asta, cubierta de hormigón armado, siendo el acceso por el interior del edificio.

Ahora bien, si el carácter de esta construcción es definitivo, conviene, por razones estética, hacer una simétrica de las mismas dimensiones, que se utilizaría para guardarropía de señores socios, para lo cual de V.E.

Pocos días más tarde, el 11 de julio, la Comisión Ejecutiva del Ayuntamiento, con el informe favorable del arquitecto municipal, respondió afirmativamente a dicha ampliación. El documento obligó a avanzar el volumen en la totalidad de la fachada sur con el fin de no *alterar la composición del edificio en esa parte del mismo*. Es decir, se aprobó la segunda propuesta que realizó el comodoro :

De acuerdo con el informe de la Comisión Ejecutiva entiendo que puede concederse la autorización para la construcción de la taquilla y guardarropa del Club Náutico con el avance de la fachada Sur en 1,35 metros, cota asignada a la taquilla, indicada en los adjuntos planos con el fin de no alterar la composición del edificio en esta parte del mismo.

El arquitecto Municipal

La riqueza volumétrica del proyecto de Labayen y Aizpurua, ya había perdido fuerza con la pérdida cromática. La ampliación llevada a cabo difuminó aún más el volumen de la escalera posterior, sobresaliendo únicamente la parte curva. La materialización de unas ventanas posteriores para los nuevos cuartos creados, intentó integrarse con el diseño original de la ventana de la escalera, pero el efecto final hizo empobrecer aún más la presencia del volumen saliente que se había respetado. Este volumen quedó diferenciado por su cubierta, que superó en unos centímetros a la de Labayen y Aizpurua, obligando a elevar un pequeño antepecho para igualar la altura del conjunto (Figuras 70 y 71). Es probable que esta ampliación motivase el acristalamiento del espacio entre la escalera de caracol y el guardarropa, en la fachada oeste hacia la bahía, ese mismo año, o en los años inmediatamente posteriores.

Sobre estas fechas, el Club Náutico también amplió la cubierta de toldos de la terraza. De cubrir aproximadamente la mitad en el proyecto de Labayen y Aizpurua de 1929, las fotografías de 1947 mostraron una estructura que, prácticamente, cubría la totalidad de la terraza (Figura 71).

4 Hoja sin numerar. Documento H-03499-27. Archivo Municipal Donostia-San Sebastián



Figura 66. Destrozos Real Club Náutico tras un temporal. Ricardo, Martín. 1934. ID:63880243. 1934. Kutxa Fototeka



Figura 67. Destrozos Real Club Náutico tras un temporal. Ricardo, Martín. 1934. ID:79202824. 1934. Kutxa Fototeka

6.5.3. La estética como excusa. Propuestas de ampliación 1949-1951

6.5.3.1 Primera propuesta. La ampliación conservadora

El proyecto de Labayen y Aizpurua convirtió el volumen añadido en 1919, en un cuarto para bañistas. La función de este espacio, *que servía de cobijo a pequeñas embarcaciones y utensilios náuticos*⁵ (MEDINA, 2011:32), no fue prevista en el proyecto 1929. Su vacío fue cubierto por una techumbre que, posiblemente desde la temprana fecha de 1930, se construyó para resguardar las embarcaciones durante la temporada de regatas⁶ (Figura 72).

La inclusión de competiciones náuticas con embarcaciones motoras provocó que, en 1949, el problema de espacio para albergar embarcaciones fuese acuciante. Para intentar solucionarlo, el presidente del Club, Lorenzo Roca Urigüen, solicitó al ayuntamiento poder utilizar la parte inferior del paseo de la Concha para dar cabida a nuevas instalaciones subterráneas, ampliando así la planta baja del Real Club Náutico.

Este espacio debía ir destinado a las actividades deportivas del club. La propuesta, que no llegó a definirse más allá de una descripción y bosquejo, quiso crear un espacio para la atención y cuidado de embarcaciones, sus motores y otros elementos de los mismos, así como contar con otras instalaciones dotacionales como un gimnasio y un vestuario.

*Esta ampliación, que podemos llamar subterránea, de urgente y vital necesidad, nos permitiría fundamentalmente, poseer el espacio necesario, para dedicar la atención debida al cuidado de embarcaciones, motoras, y demás elementos que ahora no puede ni siquiera adquirir la Sociedad; y, en consecuencia, cultivar la divulgación, preparación y puesta a punto en la medida que se desea, los diferentes deportes náuticos, cuya práctica fué origen y motivo de su fundación, y que, ahora desgraciadamente, por los motivos antepuestos no puede atenderlos. Al mismo tiempo, piensa la Sociedad, dedicar también parte del espacio que se trata de habilitar, para la instalación de un gimnasio y ampliación de los servicios de vestuarios*⁷.

Como se aprecia en el plano acompañado a la solicitud (Figura 73) la superficie demandada era muy grande, 387 m²., prácticamente toda la superficie del paseo que ocupaba el lateral del antiguo Casino, desde el año 1947 convertido en el Ayuntamiento de San Sebastián, y su plataforma hacia el parque Alderdi Eder. La solicitud no fue acompañada de una explicación que razonase la elección de la parte inferior del paseo en lugar de tomar otras medidas, como una posible ampliación del propio edificio en superficie o altura, que pudiese justificar una primera intención de proteger la estética náutica del edificio de 1929. Una propuesta de ampliación en la rampa, esto es aumentando el volumen construyendo el nuevo cuerpo en la parte frontal, espacio donde se ubicaba el embarcadero, o en altura, habrían desdibujado la silueta del ya icónico edificio.

Otra una explicación posible de esta propuesta, de carácter más administrativo, se debería a que la rampa donde se ubica el Náutico era un espacio que gestionaba la autoridad marítima, una ampliación bajo el paseo evitaría la gestión con una autoridad estatal, teniendo que tratar, únicamente, con el ayuntamiento.

5 Sanz Esquide, cuando explicó el proyecto de reforma de Labayen y Aizpurua, indicó que el proyecto consistía en alargar hacia el sur el volumen existente ampliando en 7 m. el cuarto de bañistas (SANZ-ESQUIDE, 1995:19), dando a entender que este espacio se usaba ya como tal antes de la ampliación. Antes de la reforma de 1929, este espacio carecía de ventanas o huecos, lo que hace poco probable que tuviera este uso, siendo más creíble su funcionamiento como almacén indicado por José Ángel Medina Murua.

6 Se conservan fotografías de comienzos de los años 30 que muestran esta techumbre. En la Figura 67, por ejemplo, se ven los restos de la misma tras los destrozos del temporal de 1934.

7 Plano sin numerar. Signatura H-02519-11. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.



Figura 68. El edificio del Real Club Náutico de San Sebastián pintado completamente en blanco. Ricardo, Martín. 1934. ID:87183238. Kutxa Fototeka



Figura 70. Aizpurua en la terraza del Real Club Náutico de San Sebastián. Obsérvese que no hay cerramiento entre el bar-restaurant y la terraza. Marín, Pascual 1932. ID: 60711724. Kutxa Fototeka

Ninguna de estas soluciones es descartable, aunque las razones estéticas, queriendo conservar la imagen original del edificio, se considera como una de las más probables. No es la primera vez que el club se mostró preocupado en este sentido, pues, como ya se ha visto en la ampliación de 1946, dicha ampliación en la parte posterior fue simétrica por razones estéticas.

El 7 de noviembre de 1949, el ayuntamiento autorizó la ejecución de dichas obras en precario⁸, obligando únicamente a conservar una zona de paso de 1,50 m. *en el lugar donde señale el ayuntamiento*⁹, ya que, según el documento, había intención de realizar zonas expositivas en el subsuelo del Paseo de la Concha.

A pesar de la aprobación se desconoce el motivo por el que las obras no llegaron a ejecutarse, no habiendo constancia, si quiera, de que se llegase a presentar un proyecto de ejecución. La inseguridad que produce la concesión en precario, corriendo con todos los gastos de la obra sin determinarse un plazo mínimo de concesión, y el riesgo declarado por parte del ayuntamiento de privarles en cualquier momento del mismo *en previsión de que el Ayuntamiento algún día necesitara el local*¹⁰, pudieron ser motivos suficientes para renunciar finalmente al proyecto:

(...) en previsión de que: al Ayuntamiento algún día necesitara utilizar el local sobre el que informamos, conviene que finalizadas las obras, cuya ejecución habrá de ser controlada por los técnicos Municipales, remita la Sociedad, la liquidación del importe, para que en nuestro archivo se tenga constancia del coste a que ascendieron las mismas.

6.5.3.2 Segunda propuesta. La excusa de la forma y el olvido del barco

En una nueva carta dirigida a los servicios de urbanismo del Ayuntamiento de San Sebastián, fechada el 12 de febrero de 1951, el presidente del RCNSS presentó un nuevo proyecto de ampliación del Real Club Náutico. La nueva propuesta fue realizada por el arquitecto Luis Jesús Arizmendi Amiel, quien pocos años antes, en 1945, en colaboración con el también arquitecto Juan Rafael Alday Lasarte, reformó el Gran Casino para transformarlo en el actual consistorio de la ciudad.

En esta ocasión el proyecto propuso una ampliación de la zona de terrazas en la planta baja y primera por el lado de la bahía. Se justificó la ampliación por falta de espacio en las instalaciones en épocas veraniegas, tanto para socios, como para el esparcimiento de forasteros. Así lo explicó Lorenzo Roca Urigüen, presidente en aquel momento del club, en la solicitud de la licencia:

La ejecución de la obra responde a imperiosas necesidades de ampliación, ya que en el momento actual, particularmente durante la temporada veraniega, la superficie útil del Club está manifiesta desproporción al gran número de socios que al mismo pertenecen. Además, afectando el proyecto también a la terraza superior, aumenta su cabida en notable proporción, ampliando así este lugar público, uno de los pocos que cuenta San Sebastián durante la estación veraniega, para el esparcimiento de forasteros .

8 Un acta firmado por el secretario del ayuntamiento el 19 de diciembre de 1949, explicaba las condiciones la concesión "en precario":

La autorización se concede en precario, pudiendo el Ayuntamiento retirarla cuando lo estime conveniente, sin que asista al Real Club Náutico derecho a reclamación, ni indemnización de ningún género, salvo que el hecho se produzca dentro de los diez años siguientes, que deberá ser comunicada al Excmo. Ayuntamiento, del que además se solicitará la correspondiente autorización para su utilización.

En otro informe, elaborado por el Negociado de Obras fechado el mismo 19 de diciembre de 1949, concreta las condiciones económicas de indemnización en caso de que el Ayuntamiento decida usar las instalaciones del Club antes de que pasen los diez años:

Si el ayuntamiento pusiera termino a la autorización que se concede antes de los diez años a que se hace referencia la cláusula anterior abonará al Real Club Náutico el importe de las obras realizadas, con un descuento del diez por ciento del mismo por cada año transcurrido desde que se autorice su utilización, para lo que se establece al efecto un periodo de diez años para su total amortización.

Documento sin numerar. Signatura H-02519-11. Archivo Municipal Donostia-San Sebastián

9 Informe Arquitecto Jefe Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián. 7 de noviembre de 1949. Signatura H-02519-1. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

10 *Ibidem*. Signatura H-02519-11. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.



Figura 70. Volumen de la caja de escaleras posterior en 1929. Ricardo, Martín. 1929. ID. 16743274. Fuente Kutxa Fototeka.



Figura 71. Ampliación del Real Club Náutico en la parte posterior. Nótese la pérdida de volumen de la caja de escaleras, y el leve aumento de la altura de la cubierta. Autor desconocido. S/F. ID: 40300566. Archivo Kutxa Fototeka

Arizmendi defendió la propuesta del proyecto en base a las limitaciones de ampliación por los límites de la rampa, y una diferente valoración estética entre el lado de la bahía y el frente del Paseo de la Concha. Destaca la justificación del respeto a la estética del proyecto de Labayen y Aizpurua, a la que, según Arizmendi, *no alterará casi, el aspecto habitual del edificio*¹¹:

Las condiciones especialísimas de situación; servidumbres de volumen derivadas lógicamente impuestas al mismo, a fin de que al conjunto del edificio sea ligero y agradable, sin perturbar la composición del lugar donde se halla ubicado; hace más difícil en el encaje de cualquier ampliación contraída al mantenimiento y prosecución de las circunstancias antepuestas. Sin embargo, la modificación -trazada ganando espacio hacia el lado del mar- no aumenta de modo visible el volumen del Club, por hallarse discretamente situada en sus espaldas, en lugar nada perceptible, por cuanto la obra -a su finalización- no alterará casi, el aspecto habitual del edificio cuya silueta se halla entrañablemente ligada a la bahía de la Concha.

La justificación estética, como se puede observar en los planos presentados (Figura 74), es bastante criticable. Esta argumentación usó un único punto de vista del Náutico para su valoración estética, la que se produce frontalmente desde el paseo Igentea, ignorando todas las demás perspectivas generadas desde el resto de puntos de la ciudad.

Lejos de ser sutil, como sugiere la memoria, la reforma propuesta era bastante agresiva, proponiendo profundos cambios, no sólo en el lado del mar, sino en el frontal del edificio, donde perdía la simetría y coherencia con el paquebote original.

En la primera planta el proyecto planteó un aumento de la terraza en su parte frontal, en la zona donde se ubicaba la carroza original de Francisco Urcola, con un voladizo hacia la bahía. Este vuelo, que habría aumentado casi un 50% la anchura del club, se apoyaba sobre pilares, dejando libre la planta baja. La escalera exterior, la que comunica la terraza con el cuarto de blandistas, adelantaba su posición para ser ubicada en este nuevo vuelo. La nueva terraza estaría hecha de rejilla *de fundición, a fin de que pueda expandirse el aire que, bajo ella, comprimirían las olas, de ser continua y cerrada.*

En la segunda planta el aumento de superficie propuesta fue aún mayor. Longitudinalmente el vuelo era igual al de la planta primera, pero con un notable aumento de dimensiones hacia el mar, cubriendo la escalera antes mencionada. Esta superficie no sólo se destinaba a terraza, sino que también se aumentaba el restaurante. Esta propuesta de ampliación modificaba igualmente el frontal del bar-restaurant, que, además de ensancharlo, perdía su forma semicircular. El ensanche del restaurante se prolongaría hasta el segundo pilar del proyecto, empezando desde el extremo norte, aproximadamente donde termina la curvatura de la fachada original. En ese punto y quebrando perpendicularmente el nuevo cierre, se unía con el cerramiento original del proyecto de Labayen y Aizpurua. El resto de la superficie que la propuesta añadía en la segunda planta se destinaría a terraza.

El proyecto se revisó, dado que existía una marca azul en el plano de la segunda planta, el correspondiente al bar-restaurant, que corregía el frontal del edificio representado en los planos. Inicialmente se proponía ensanchar el frontal dejando los laterales curvos, pero la parte central del cerramiento, recta. La corrección dibujada en línea azul proponía un frontal con una curvatura continua, sin el tramo recto central. En cualquier caso, la modificación era igualmente muy notable, tanto por la escala como por la pérdida de la forma semicircular original, derivando según esta

¹¹ *Ibidem.* Memoria del proyecto H-02519-12. Archivo Municipal Donostia-San Sebastián



Figura 72. A la derecha, tras el edificio del Náutico, techumbre para el resguardo de embarcaciones. Martín, Vicente. 1941. ID: 95974989. Kutxa Fototeka



Figura 73. Plano con el esquema de la superficie que se pretendió utilizar bajo el Paseo de la Concha. Sin firmar. 1949. Plano sin numerar. Signatura H-02519-11. AMSS.

nueva propuesta, en un frontal ovoide¹².

A pesar de la declaración de intenciones que Arizmendi hizo en la memoria del proyecto, en la que llegó a expresar un respeto a *la premisa fundamental del trazado, impuesta por el deseo de perturbar lo menos posible la silueta familiar por el contorno exterior del edificio*¹³, el cambio propuesto fue sustancial. El Real Club Náutico perdía con él su imagen compacta y unitaria, la imagen que precisamente le asemejaba a un paquebote.

A pesar de lo agresivo que era el proyecto, fue aprobado por el Ayuntamiento de San Sebastián. El 30 de abril de 1951, la Sección de Arquitectura del Ayuntamiento notificó esa aprobación al club con una carta en la que justificaba su decisión:

ya que su realización (en la zona marítimo-terrestre) compuesta en armonía a las disposiciones actuales del edificio, no aumenta de modo visible el volumen del Club, manteniendo las características náuticas y de ligereza que le son personales

El ayuntamiento ofrecía, al igual que Arizmendi, una argumentación de la protección estética desde una visión frontal de la fachada este, la que da hacia la ciudad. Obviaba todas las demás vistas que se producían alrededor de la bahía, desde las que se producían desde el Paseo del Muelle, a aquellas que se producían desde la cercana playa de la Concha, hasta la de Ondarreta. Esta decisión probablemente careció de un juicio técnico y crítico real dado que Luis Jesús Arizmendi Amiel fue, desde 1948 hasta 1968, director de los Servicios Técnicos de Arquitectura donostiarra¹⁴.

A pesar de la aprobación de las obras, al igual que sucedió con la propuesta de 1949, tampoco llegó a realizarse esta reforma.

6.5.3.3 Descomposición del proyecto de Aizpurúa y Labayen. Cambios interiores

A pesar de los grandes proyectos de reforma, no fueron estos, sino las pequeñas modificaciones que se fueron produciendo en el interior del Náutico, lo que acabó, con el tiempo, alterando significativamente al edificio en un primer momento. Estas pequeñas reformas fueron además, por su escala y alcance, de las que menos información se tiene, dado que la mayoría se realizaron a través de una simple licencia y, en ocasiones, ni eso.

En este sentido, a pesar de que el proyecto de Luis J. Arizmendi no llegó a realizarse, sus planos son de gran valor porque muestran los cambios que, poco después de terminar la Guerra Civil, se produjeron en el interior del Real Club Náutico de San Sebastián hasta el año 1950, fecha en la que están firmados los documentos¹⁵ (Figura 74).

El plano permite ver, por ejemplo, el diseño y alcance del proyecto de ampliación de 1947 con la construcción de la taquilla y guardarropa. La pequeña ampliación implicó cambios funcionales en la organización del edificio, que derivó en transformaciones de mayor impacto.

En primer lugar, vemos un cambio en los vestuarios. Desapareció el "cuarto de balan-

¹² Aunque no viene especificado en una leyenda, los planos usan el color rojo para indicar lo nuevo, el color amarillo para indicar las demoliciones y el azul, según interpretación de este autor, para indicar correcciones a los planos.

¹³ Documento de registro de la propuesta de ampliación al Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián firmado el 12 de febrero de 1951 por el Presidente del Club, Lorenzo Roca Urigén.

¹⁴ Arizmendi Amiel, Luis Jesús. *Enciclopedia Auñamendi* (en línea), 2020. (Fecha de consulta: 12 de agosto de 2019). Disponible en: <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/es/arizmendi-amiel-luis-jesus/ar-24736/>

¹⁵ Aunque el registro y tramitación del proyecto de reforma de Arizmendi se produjo en 1951, los planos tienen fecha de 1950.

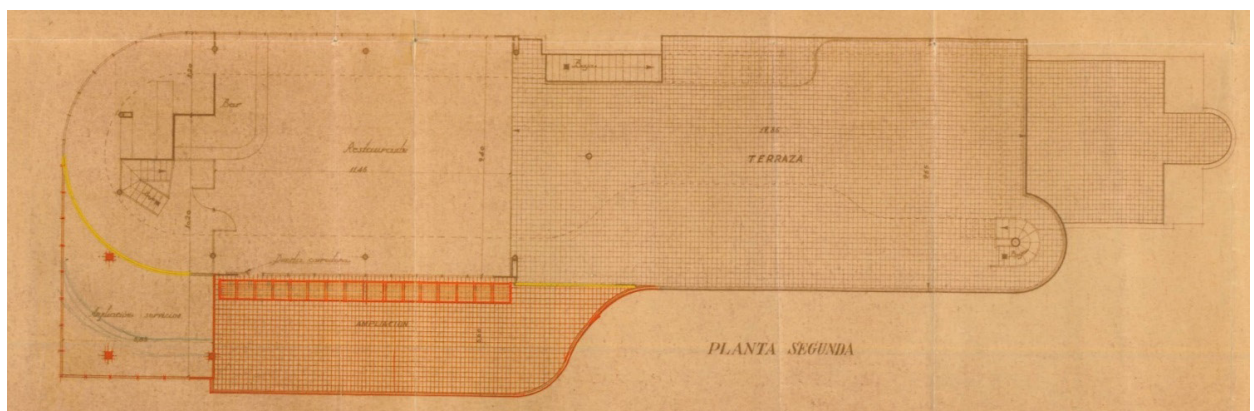
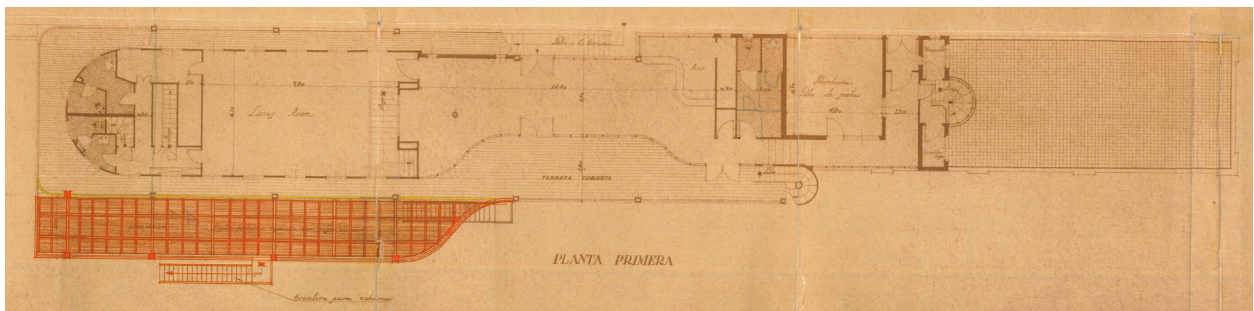
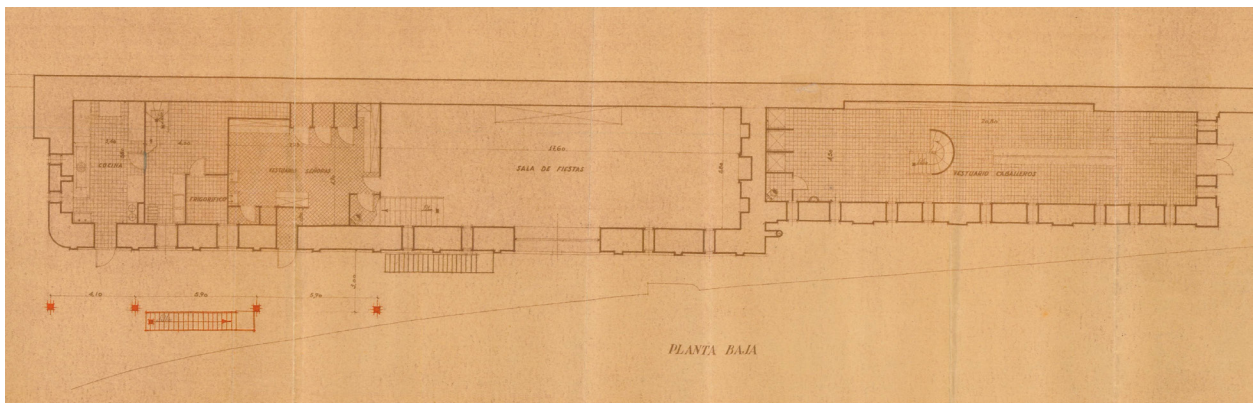
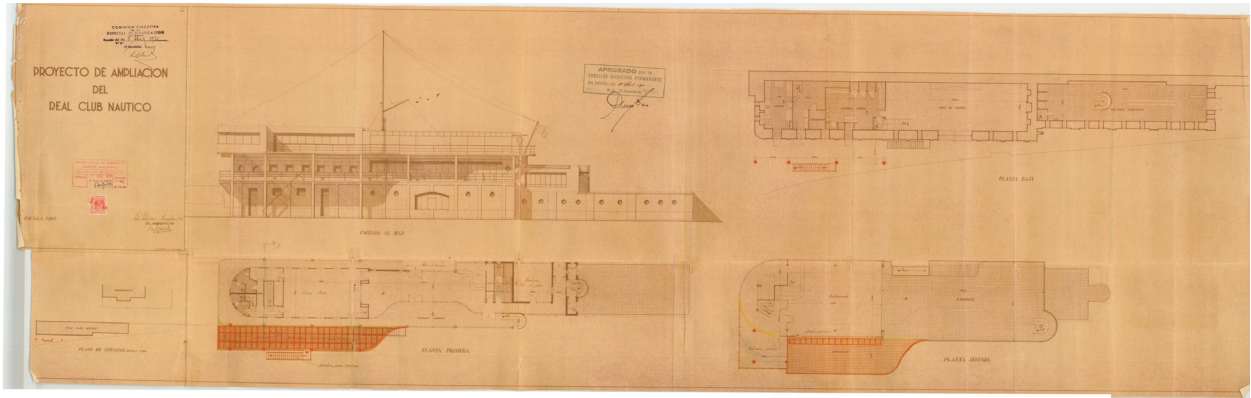


Figura 74. Primera imagen. Propuesta de ampliación del RCNSS realizada por el arquitecto Luis J. Arizmendi. En rojo se indicó la nueva construcción, en amarillo las demoliciones y, en azul, correcciones al proyecto. Arizmendi, Luis Jesús. 1951. Signatura H-02519-12. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián. Segunda imagen. Planta baja (detalle) Tercera imagen. Planta primera (detalle). Cuarta imagen. Segunda planta (Detalle). Nótese las ampliaciones hacia la bahía de las terrazas de primera y segunda planta.

dristas” y se convirtió en vestuarios femeninos. El cuarto de bañistas, pasó a ser el vestuario masculino. El acceso posterior del Club Náutico ya no era una entrada específica para los bañistas, creando una separación entre éstos y los blandristas según el proyecto de 1929, sino que se había convertido en un acceso específico para fiestas públicas con el cobro de entradas. Se puede apreciar en el plano de Arizmendi una segunda puerta de control de acceso tras el paso por la taquilla de 1947.

La biblioteca, situada en el vestíbulo del edificio, se convirtió en una barra de bar, desapareciendo los muretes divisorios que había entre el *hall* y la biblioteca (Figura 75). Para dar asistencia al bar, los baños tras él habían sido modificados, reduciendo su superficie para crear un pequeño almacén vinculado al primero. Desaparecía también, el tocador de señoras, sala situada tras la biblioteca en la organización original, convirtiéndose en la secretaría y sala de juntas. Este espacio, además, tenía abierta una nueva ventana hacia el pasillo que daba a la escalera que bajaba al cuarto de bañistas, seguramente para atención de los socios. El acceso que Labayen y Aizpurua habían pensado para uso ocasional, el paso a los cuartos de bañistas en verano, se convirtió en un acceso importante, pensado, probablemente, para fiestas privadas. Eso habría llevado a cerrar con una cristallera el corredor frente al tocador de señoras, ahora sala de juntas, y crear un nuevo cerramiento alabeado imitando el original de Labayen y Aizpurua situado en el extremo opuesto (Figura 76). En este nuevo cerramiento se creó un nuevo acceso a la terraza, recortando el recorrido entre los baños, y la planta superior comunicada internamente por la escalera de caracol posterior. El nuevo cerramiento permitió que todo el recorrido entre las dos puertas de acceso al club desde el Paseo Igentea quedase completamente interior.

Las transformaciones detectadas fue mucho más importantes dentro de la carroza. El office, que originalmente era únicamente el espacio semicilíndrico añadido por los arquitectos del *Studio* en 1929, había perdido su función original para convertirse en aseos. La zona además había restado espacio significativo al living-room, construyéndose una escalera que daba acceso directo a las cocinas de planta baja. Se puede apreciar, además, que en el desembarco de la escalera se dibujó un mostrador junto a las ventanas, posiblemente para dar servicio a los camareros de la terraza.

En el sótano no hubo cambios significativos salvo la aparición de un nuevo espacio alargado que comunicaba con las cocinas, pegado a la pared del paseo y robando espacio al cuarto de blandristas. Se desconoce su función. Por anchura y profundidad parece difícil que fuese destinado a almacenamiento. Este espacio apareció vinculado, años más tarde, a la ubicación del cuarto de la caldera, pero en un sótano. No parece muy probable que se hubiese instalado en 1950 una caldera en ese espacio por lo estrecho que era. Es probable que en este momento se hubiese trasladado el cuarto de calderas a un sótano, y ese espacio correspondiese a la escalera de bajada que años más tarde aparecerá en planos posteriores. Se sospecha que quizás no se deseó reflejar este nuevo espacio porque habían sido obras hechas sin permiso¹⁶.

En el extremo de la carroza, la parte curva, había desaparecido la barra de bar y el office del proyecto racionalista de 1929, siendo sustituido, además de los aseos y el corredor ya descrito, por espacios de almacenamiento. El bar situado en esta zona habría sido trasladado a la biblioteca, desapareciendo ésta, así como los muretes a media altura que diferenciaban este espacio con el de *hall*.

En la segunda planta también se produjeron reformas. El espacio de bar y office ocupaba ahora todo el frontal del edificio, el correspondiente al espacio semicilíndrico. La parte frontal, a la que Labayen y Aizpurua tampoco le otorgaron la importancia funcional que estética y volumétricamente tenía por el exterior, había quedado convertida en su totalidad en una zona de servicio (Figura 74).

16 De la mayor parte de las modificaciones detectadas en los planos de Arizmendi, no se localizó ningún documento o solicitud de obra. Puede ser información que se haya perdido, pero se sospecha que, al menos todas las reformas reflejadas en los planos de 1950 y llevadas a cabo en el frente del edificio en planta baja y planta primera, pudieron carecer de ella.



Figura 75. Nuevo bar creado en la planta primera, espacio ocupado originalmente pro la biblioteca. Marí, Paco 1947. ID:84259134. Kutxa Fototeka



Figura 76. En primer plano, cerramiento alabeado creado tras la construcción de las taquillas en 1947. El cierre afectó a todo el corredor abierto que pasaba entre la sala de juntas de la dirección del Náutico y la escalera de caracol en la fachada hacia la bahía. El cierre creó un paso entre la entrada posterior del Náutico, en el que se dispuso la taquilla construida en 1947, y el hall del edificio en planta baja, ahora convertido en bar. Charola, Víctor. S/F. ID: 86920469. Kutxa Fototeka

6.5.4. El periodo de las grandes transformaciones. 1950-1963

6.5.4.1 El proyecto de Olasagasti. Cubierta fija y cambio en los recorridos: Hacia la independencia funcional del restaurante.

Los cambios producidos en los años 40 del s. XX dirigidos a potenciar las actividades sociales del club, se intensificaron en los años 50. Esta actividad implicó nuevas reformas que transformaron la volumetría del Náutico.

La que más afectó a su estética se produjo a comienzos de la década, en 1953, un proyecto que propuso una reforma de los espacios de servicio del bar-restaurant, y la realización de una cubierta fija para sustituir las lonas que, hasta entonces, cubrieron la terraza del Náutico.

El autor del proyecto fue Eduardo Olasagasti¹⁷, hermano del pintor Jesús Olasagasti, estrechos amigos, ambos de José Manuel Aizpurua. Precisamente a Aizpurua, Eduardo le dedicó, años más tarde, el artículo "arquitectura, urbanismo, diseño, ambiente, arte", publicado en el número 40 de 1969 de la revista *Nueva Forma*, número dedicado íntegramente al arquitecto autor de la ampliación del edificio en 1929.

En la memoria del proyecto, fechado en 1953, Olasagasti justificó el proyecto por su capacidad de potenciar el perfil marinero del edificio¹⁸:

habiéndose estudiado todo ello de manera que el Club Náutico y su característico perfil marinero no pierda personalidad sino que por el contrario la acentúe

Olasagasti definió en su memoria tres tipos de actuaciones a llevar a cabo en el edificio del Real Club Náutico de San Sebastián¹⁹:

1. Reforma de distribución interior.
2. Escalera marina desmontable.
3. Reforma y mejora de la cubierta de la terraza.

O como el propio Olasagasti describió:

Como indica el título del proyecto se trata de reforma de distribución interior en parte de las tres plantas; de refuerzo y mejora de la cubierta de la terraza, convirtiéndola en una auténtica cubierta marinera, para lo que se ha conseguido (tanto en el perfilado del proyecto como en la construcción) la colaboración de la Constructora Naval, y por último del acoplamiento de una escalera marinera de tubo (desmontable) y cerrada con lona (como indica en el plano²⁰)

En lo referente a la *reforma de distribución interior*, la memoria definió la finalidad del proyecto en la *necesidad de acoplar convenientemente las cocinas y office, así como las secciones de repostería y cafetería*. La propuesta fue subir todas las cocinas, situadas en la planta baja, a la planta segunda. Según el plano del proyecto (Figuras 77 y 78), éstas debían ocupar más de un tercio de la superficie del bar-restaurant, incluida la totalidad de la parte semicilíndrica del frontal. La propuesta de la nueva instalación de cocinas estableció unos tiros de aspiración forzada *sin remates que puedan alterar la silueta del edificio*. Serían las chimeneas y aparatos mecánicos que aparecieron en la cubierta del edificio a partir de la década de los años 50.

En el espacio del bar-restaurant la barra del bar se adelantó y quedó paralela al ventanal del lado este. Recordemos que en el proyecto del Labayen y Aizpurua ésta era

17 Eduardo Olasagasti apenas tuvo obra construida notable. Fue el fundador de la revista *Arte y Hogar*, una publicación más próxima a la decoración que a la arquitectura en sí.

18 Memoria de proyecto de reforma de RCNSS firmado por el arquitecto Eduardo Olasagasti el 1 de abril de 1953. Signatura. H-02519-13. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

19 *Ibidem*.

20 Los planos indican la escalera, pero no detallan la cubrición con lona que describe la memoria.

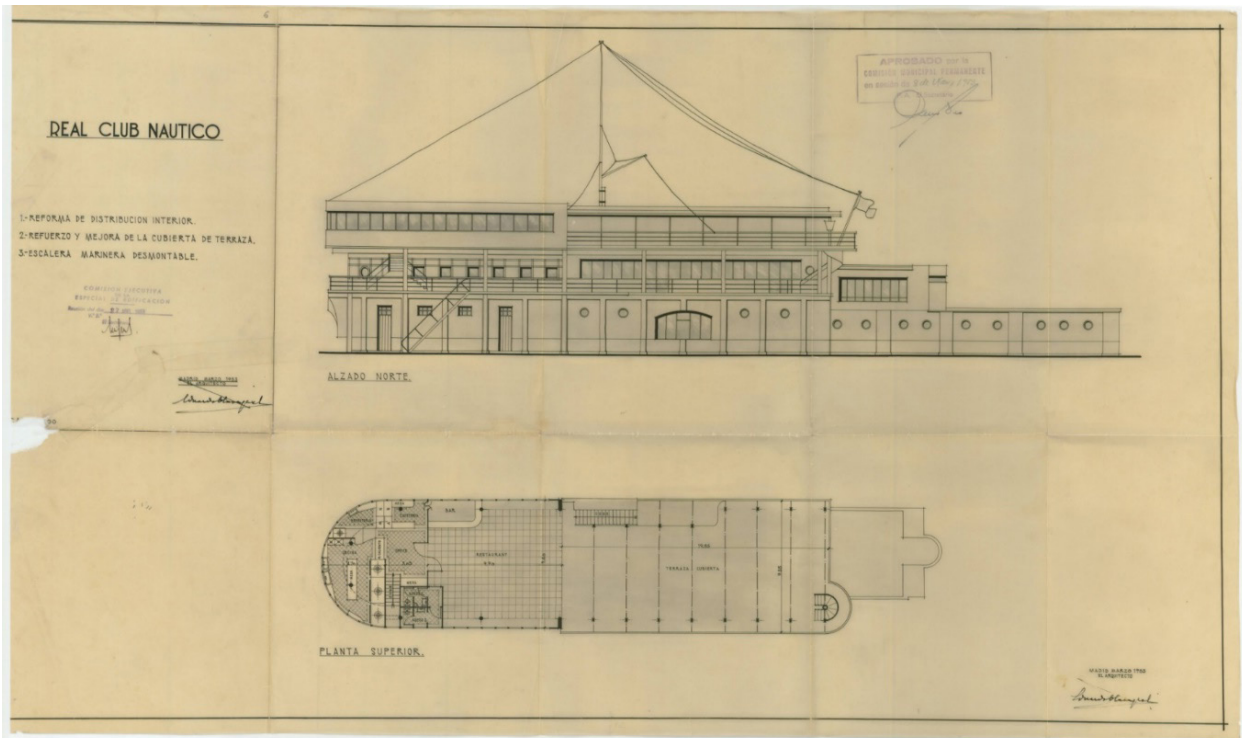


Figura 77. Alzado oeste y plano de cubierta del proyecto de Olasagasti. 1953. Signatura H-02519-13. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

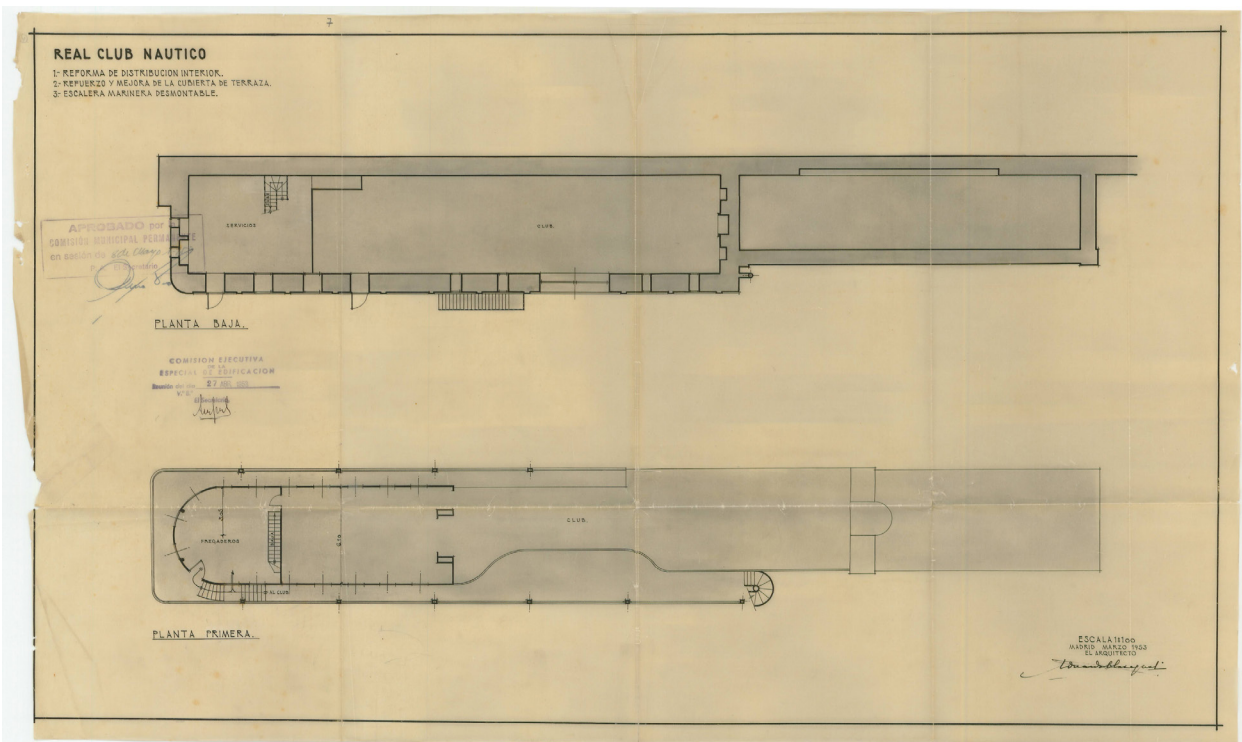


Figura 78. Planos de planta baja y primera del proyecto de Olasagasti. 1953. Signatura H-02519-13. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

perpendicular a los ventanales. Finalmente, se añadieron unos aseos adheridos a la zona de cocinas, de forma que no fuera necesario bajar a la planta primera del edificio.

Subir las cocinas suponía modificar el resto de las estancias que se situaban inmediatamente debajo de las mismas. Los aseos que, según los planos de Arismendi, había en parte frontal de la planta primera, se debían transformar en los fregaderos de la nueva cocina, desde los cuales, a través de la escalera ya existente, mantendrían la comunicación con la hasta entonces zona de cocina de planta baja.

La nueva distribución de cocinas de la planta segunda proponía la eliminación de la escalera de servicio que comunicaba este espacio, antes office, con la planta primera, es decir, la escalera frontal que construyeron Labaten y Aizpuru entre la planta primera y segunda. Para soliviantar su supresión, Olasagasti proyectó una nueva escalera que debía comunicar el restaurante con la terraza del náutico, y a través de ella, con los fregaderos. Esta escalera, según el proyecto, se desarrollaría por el exterior de la carroza, ocupando la terraza del lado oeste, el de la bahía de la Concha.

Estos cambios estaban vinculados con el segundo punto señalado Olasagasti, el cambio de ubicación de la escalera exterior de la terraza, la situada en el lateral oeste que daba a la bahía de la Concha. Básicamente, el proyecto propuso adelantar la posición de esta escalera para dar continuidad al recorrido de espacios destinados a la cocina, situándola como continuación de la escalera que propuso por el exterior y descrita en líneas anteriores. El cambio, aparentemente menor, habría convertido esta escalera, originalmente creada para que los socios tuvieran acceso directo con el embarcadero, en una escalera de servicio.

El 29 de abril de 1953, el Arquitecto Jefe del Ayuntamiento de San Sebastián redactó un informe positivo sobre las modificaciones solicitadas, indicando que

Como todo ello no representa un aumento de volumen, que pudiera obstaculizar la contemplación de la Bahía, y en cambio ha de reportar indudables beneficios a los usuarios de la terraza alta, -parte del Club- a la que como es sabido tiene acceso el público en general, no vemos inconveniente alguno en que se autorice la ejecución de los preindicados trabajos²¹

Autorización, que fue concedida finalmente el 4 de mayo de 1953 por la Comisión de Obras del Ayuntamiento de San Sebastián, aunque de nuevo en "precario":

(...) por lo que la Corporación podrá en cualquier momento, y sin tener que abonar indemnización alguna, ordenar el derribo de las obras que bajo el indicado concepto de precario se autoricen²².

La distribución propuesta finalmente no se llevó a cabo, al menos tal y como estaba proyectada, según se deduce de planos de actuaciones posteriores. En cualquier caso, como resultante de este proyecto, o de uno posterior desconocido, los siguientes planos localizados del interior del Náutico mostraban cambios en su distribución. Aunque estos cambios no se correspondían con el diseño de Olasagasti, sí respondían a la lógica funcional que planteó. Esto indujo a pensar que las modificaciones detectadas podrían corresponder realmente a Olasagasti, siendo la obra final una variación no documentada de este proyecto. De hecho, días antes de que fuese concedida la autorización, el presidente del club volvió a hacer una nueva solicitud al Ayuntamiento, en la que, habiendo presentado diferentes trabajos de reforma, *al objeto de ganar tiempo en la ejecución de los mismos (...) le sea concedida la autorización para derribo de tabiques²³.*

Las fotografías de la época, además, mostraron que se cambiaron parcialmente las carpinterías frontales de la segunda planta, coincidiendo aproximadamente con el espacio que, en el proyecto presentado por Olasagasti, se destinaba a cocina. Esta nueva carpintería tenía cada tramo una anchura notablemente inferior a la original con el objetivo de resolver mediante secciones planas, la curvatura del ventanal del frontal del club, existiendo en algu-

21 Ibidem. Informe Arquitecto Jefe Ayto. San Sebastián, 29 de abril de 1953. Signatura H-02519-13. Archivo Municipal de Donostia San Sebastián

22 Ibidem. Respuesta de la Comisión de Obras del Ayuntamiento de San Sebastián, 4 de mayo de 1953. Signatura H-02519-13. Archivo Municipal de Donostia San Sebastián

23 Ibidem. Signatura H-02519-13. Archivo Municipal de Donostia San Sebastián



Figura 79. Cristalerías cambiadas tras la conversión en cocinas de la parte frontal del Náutico. En la zona que se mantuvo el bar-restaurant, se conservaron las cristalerías originales. Marí, Paco. 1950-1969. ID: 58275917. Kutxa Fototeka



Figura 80. Cubrición fija realizada por Olasagasti. Marí, Paco. 1950-1969. ID: 58275917. Kutxa Fototeka



Figura 81. Parte posterior de la nueva cubrición, en la que se aprecia la desaparición de la sombrilla sobre la escalera de caracol. Marí, Paco. Sin fecha. Kutxa Fototeka

nos tramos rejillas de ventilación tales como las que se usan cuando hay cocinas de gas (Figura 79). Se produjo así, el primer cambio conocido en las carpinterías del ventanal corrido del Real Club Náutico, alterando la limpieza de los paños lograda por Labayen y Aizpurua.

Sobre el último punto que recogió el proyecto, la reforma y mejora de la cubierta de la terraza, se ejecutó, igualmente, con notables diferencias respecto a la documentación presentada en el Ayuntamiento. La memoria del proyecto original definía una propuesta muy respetuosa con la estructura de lonas existentes hasta el momento, pretendiendo con ello no alterar la silueta del edificio.

Al igual que pasó, presumiblemente, con la distribución interior, la cubrición fija finalmente construida no se ajustó al proyecto definido en el plano. Se redujeron notablemente los elementos verticales empleados, que resultaron de notable mayor sección y con un impacto visual importante. Se ganó para la terraza, además, el vuelo que existía sobre la escalera principal de acceso al club y al bar-restaurant. Su escaso espesor y capacidad portante, provocó que se recurriese a un nuevo apoyo estructural mediante un par de perfiles que descansaron sobre el antepecho de la escalera (Figura 80).

Esta nueva estructura no anuló la escalera de caracol que comunicaba el bar-restaurant con la terraza de la primera planta en la parte posterior del edificio, pero destruyó la sombrilla de hormigón que lo cubría. Uno de los pilares de la nueva estructura se apoyó parcialmente sobre la propia escalera, dificultando el paso de personas²⁴, aunque en este momento no se habría eliminado aún la comunicación entre la planta primera y la segunda por este punto (Figura 82 y 83).

Sobre la nueva cubierta Olasagasti planteó una linterna practicable para mejorar la ventilación y flujo de aire²⁵:

La cobertura de la terraza se formará por pórticos metálicos muy finos formados por angulares que reciben un alma de pletina aligerada por taladros circulares que se utilizarán como recurso decorativo. Los elementos verticales tendrán solamente 10X10 de sección. A lo largo de la cumbre correrá una linterna marinera cubierta con baldosa de vidrio fino y laterales practicables para complemento de la ventilación.

Entre formas correas de perfil I y angulares de repartición de una cubierta formada por una capa de Vitrofib entre dos entablados machibembrados, envueltos en cartón embreado, rematado todo ello en la bisara por un encintado blanco.

Entre formas se respetan los elementos de tubo que forman hoy el armazón del entoldado actual, de modo que la renovación no alteré su aspecto. El cerramiento de lonas se hará entre los bastidores de tubo en colorees variados y procurando dar una nota más de alegría en el conjunto de la bahía de San Sebastián.

Las lonas laterales a las que se refiere la memoria son lonas que, desde el propio origen del edificio del Náutico en 1905, se colocaban ocasionalmente en los laterales para otorgar privacidad o proteger del viento. Como se puede apreciar en el plano (Figura 77), la distribución de los pilares de la nueva cubrición era inicialmente idéntica a la de la cubierta de lonas existente.

Olasagasti publicó su intervención en la revista que el mismo dirigía, *Arte y Hogar*, en 1953²⁶. El artículo recogió fotografías que permiten apreciar otros detalles del proyecto, como la supresión del falso techo del bar-restaurant, que dejó la estructura de hormigón vista, aunque con un remate inferior de madera (Figura 83). En esa imagen, se pudo apreciar que se respetó el cierre plegable entre el espacio del bar-restaurant y la terraza. El resto de fotografías mostraron la linterna y el cierre de las cocinas (Figura 84) y un detalle del espacio con el mástil de 1905 en primer plano (Figura 85).

24 La intervención realizada en 2015 por José Ángel Medina Murua, eliminó el forjado de hormigón que cerró el paso de esta escalera, sustituyéndolo por un vidrio. Gracias a esta intervención, se aprecia el apoyo del pilar mencionado.

25 *Ibidem*. Signatura H-02519-13. Archivo Municipal de Donostia San Sebastián

26 La noticia dedicada al El Club Náutico de San Sebastián, apareció publicado como un apartado del artículo "Decoración marinera" firmado por Emilia Sacristán. La parte que se refiere al Náutico, ocupa las páginas 49 y 50

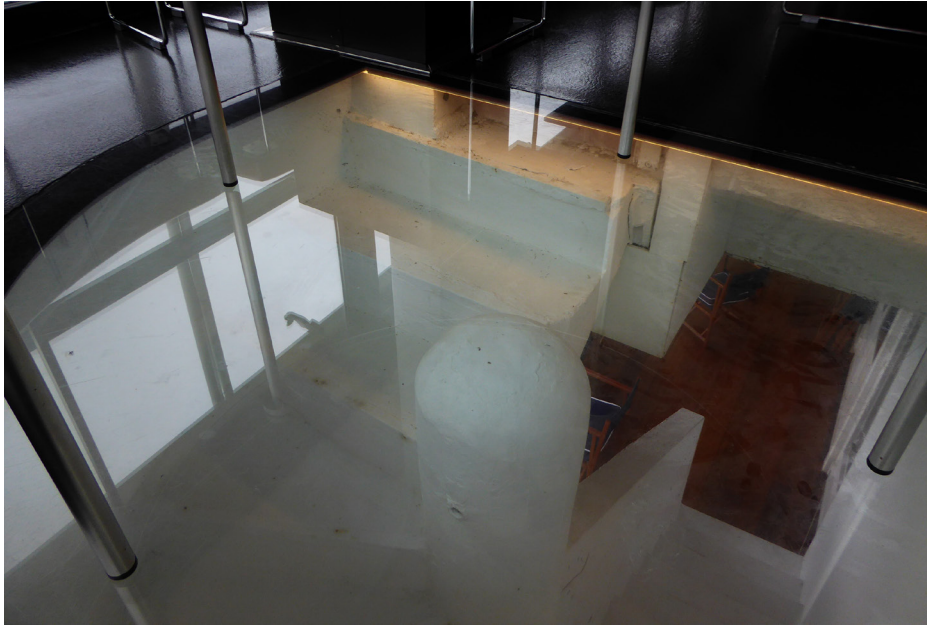


Figura 82. Reapertura del hueco de la escalera tras la intervención de José Ángel Medina Murua en 2015. Obsérvese en la parte superior izquierda, la existencia de un dado de hormigón invadiendo la escalera, correspondiente al anclaje de uno de los pilares del proyecto de Olasagasti. 2016. Fotógrafo: Miguel A. Ruano



Figura 83. Interior del Club Náutico tras la intervención de Olasagasti. Eliminación del falso techo del bar-restaurant. "Decoración Marinera". 1953. *Arte y Hogar*, pp 49

6.5.4.2 Comienzo de las ampliaciones frontales: Pérdida de autonomía volumétrica

En 1955 el Real Club Náutico retomó la idea de crear un espacio destinado a guardar los motores de las embarcaciones, cuyo primer intento, recordemos, fue en 1949. La solicitud fue realizada el 20 de junio de 1955 por Francisco Javier Pradera Machimbarrena, Comodoro del Club Náutico de San Sebastián²⁷, sin identificarse la autoría de la obra:

Que con destino de servir de local para guarda de los motores marinos y demás elementos de las embarcaciones de éste Real Club Náutico, se va a habilitar un pequeño espacio situado en el extremo Norte del edificio que éste Club posee en ésta Ciudad, de 40 m/2, y que se logrará mediante la construcción de unos muros de hormigón de 0,85 mts.

Y que deseando dar terminación a las obras presas al efecto, antes del día 18 de Julio próximo.

La Comisión de Obras del Ayuntamiento de San Sebastián permitió la ampliación el 15 de julio de 1955. La autorización se produjo de nuevo en precario, es decir, reservándose el Ayuntamiento la facultad de poder revocar libremente la autorización que concedió, pudiendo ordenar su derribo en cualquier momento.

La documentación consultada carecía de documentación planimétrica. El nuevo volumen construido ocupó la parte frontal del edificio en su lado norte, con una anchura igual a la del edificio en planta baja, y una largura de unos 3 metros. Su altura no sobresalió del nivel de la calle Igentea, siendo, por tanto, más bajo que el basamento del edificio original del Aquarium (Figura 86). La extensión de este nuevo cuerpo se vio limitada por la construcción de unas escaleras que dieron acceso directo al embarcadero, sin necesidad de pasar por las instalaciones del club²⁸ (Figura 87).

El alargamiento de la base mantenía aún la autonomía volumétrica del edificio, pero esta intervención fue la base para una posterior unión del paseo con el embarcadero, lo que supuso la pérdida de esa independencia del edificio.

6.5.4.3 Ampliación de la terraza de la planta primera. La cuestión estética del Náutico

Un año después de la ampliación del cuarto de motores, la dirección del Náutico volvió a retomar la idea de ampliación de la terraza²⁹, pero con una solución más contenida que la presentada en 1951. El proyecto consistió en la creación de un voladizo de la terraza de la planta primera, volando longitudinalmente a lo largo de la fachada oeste. El proyecto fue redactado por el ingeniero D. José María Gabarain Oyarzabal, miembro de la Junta Directiva del Club Náutico, quien a su vez firmó la solicitud de obras registrada en el Ayuntamiento.

La argumentación para su construcción volvió a ser, de nuevo, la falta de espacio en el edificio³⁰:

Desde hace muchos años ha preocupado a todas las directivas del Real Club Náutico de San Sebastián el problema de espacio de expansión que se plantea en la terraza del edificio social. (...) cada verano se padece escasez de sitio.

La memoria parece justificar las razones por las que no se realizaron los proyectos anteriores:

para resolverlo se tropezaba con una doble dificultad, causada por una parte por dificultades económicas y principalmente porque las actuaciones viables no eran del agrado de las Juntas

27 Signatura H-02519-14. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

28 Se desconoce cuándo se hizo este paso directo al embarcadero.

29 *ha sido tratado quizás por todas las Directivas del Club desde hace quince años o más.* "Antecedentes y objeto del presente proyecto". Gabarain Oyarzabal, José María. 1956. Signatura H-02519-15. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián

30 *Ibidem.* Memoria del Proyecto "Ampliación de la terraza del Club". 1956. Signatura. H-02519-15. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián

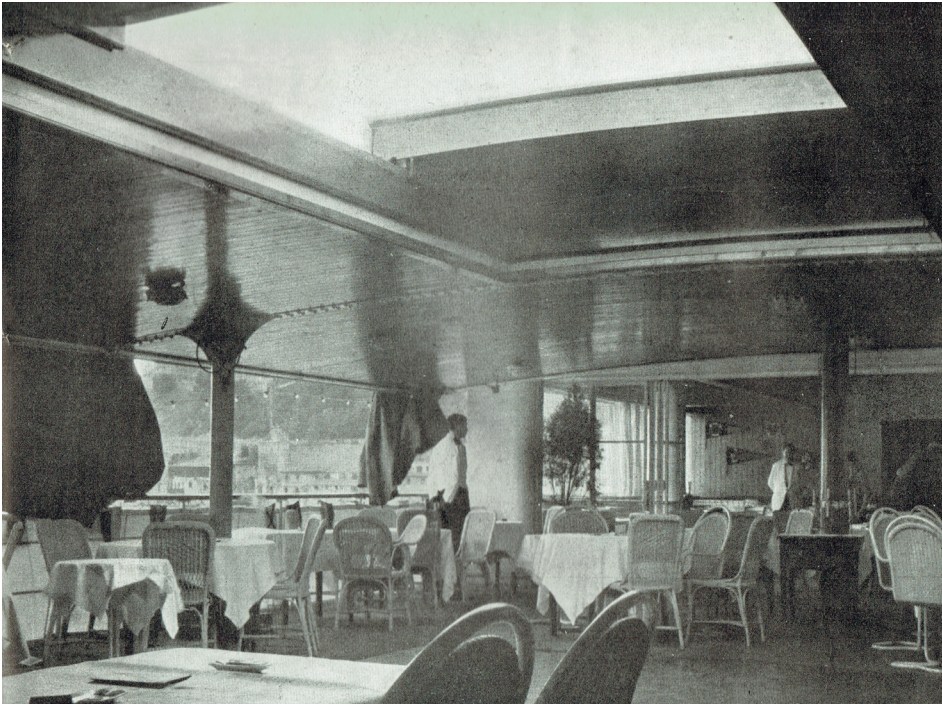


Figura 84. Detalle de la linterna y el cierre de las cocinas al fondo. "Decoración Marinera". 1953. *Arte y Hogar*, pp 49

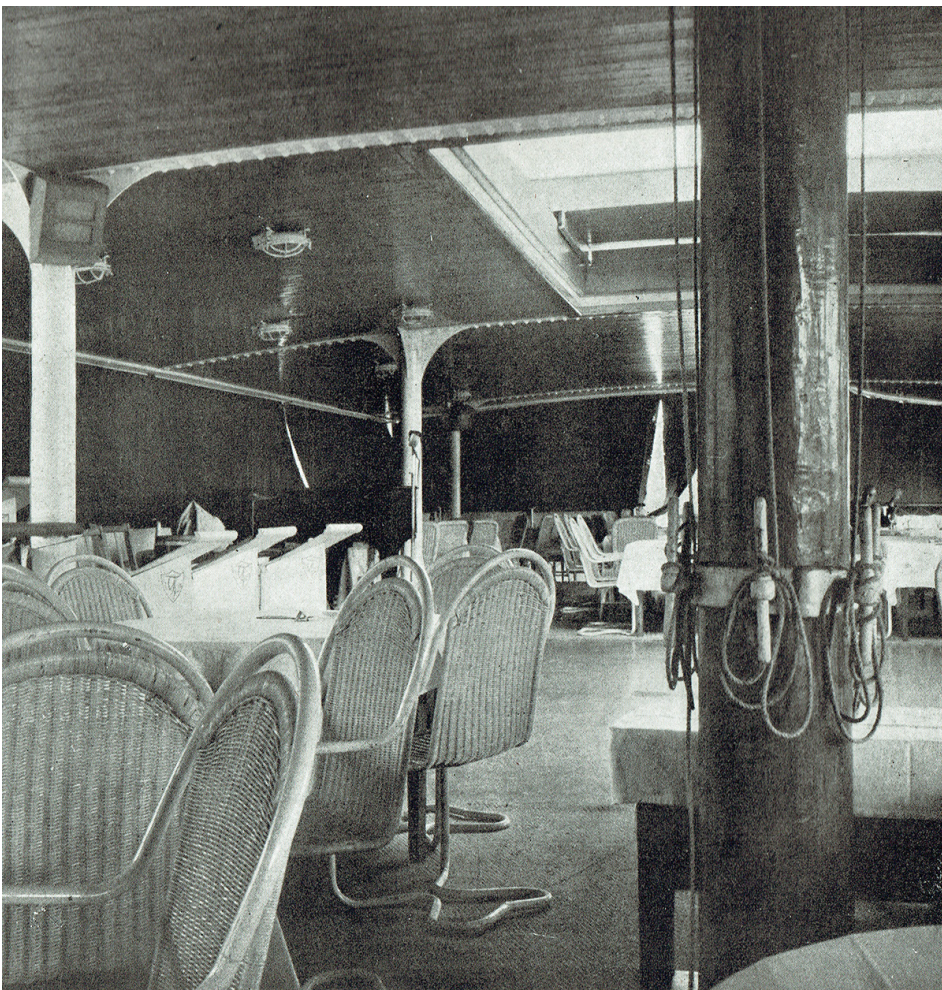


Figura 85. Detalle del interior de la terraza. "Decoración Marinera". 1953. *Arte y Hogar*, pp. 50

Este párrafo da a entender que la ampliación propuesta en 1951, según proyecto de Luis J. Arizmendi, a pesar de que fue aprobado, pudo ser rechazada por los socios, lo que podría suponer el motivo de que no se llegase a construir. La razón estética parece ser una de las causas que, gracias a los socios, habría conseguido limitar las actuaciones exteriores en el edificio del Náutico, siendo la ampliación de la terraza un tema polémico. Según la memoria, se llegó a estudiar realizar una ampliación de la terraza desmontable, usándose sólo en los meses de estío. Esta idea fue finalmente descartada por el coste que habría supuesto una mano de obra periódica de mantenimiento debido a la reposición de piezas por desgaste y corrosión, así como su posible destrucción en caso de temporales. De esta forma, la opción finalmente presentada se justificó por ser más económica y segura.

La solución consistió en crear un zuncho de hormigón armado apoyado sobre el muro del antiguo Aquarium, anclado a sus muros mediante la *técnica moderna de los taladros*³¹. Este zuncho ataba dos terrazas de 13,80 y 11,10 metros de largo respectivamente, con un vuelo ambas de 1,25 cm., y un espesor de 20 cm de canto. Las terrazas se remataron con un antepecho semejante al existente.

Las nuevas plataformas tenían, en el proyecto, unas muescas para permitir el izado de la escalera en caso de temporal, y el funcionamiento de los pescantes de maniobra de la compuerta de defensa del gran ventanal, de la sala de fiestas en planta baja. La división en dos de las nuevas plataformas respondía a que se respetó la escalera que bajaba desde la terraza a la rampa (Figura 87). Según la propia memoria, estas muescas o *trampas*, como la definía el ingeniero en el proyecto, se tapanían con entablamiento de quita y pon:

Las pequeñas trampas causadas por los pescantes se cubrirán con entabladuras de “quita y pon”

Aparte del vuelo, Gabarain Oyarzabal aprovechó la cubierta del nuevo cuarto de motores, hecho el año anterior, como ampliación de la terraza. Para unirlos construyó una escalera que salvó el desnivel entre la terraza de la primera planta del Náutico y la nueva cubierta, en la que se dio

continuidad debida al antepecho y por último (...), se cerrará el vuelo de la parte actualmente volada de la terraza sobre la precitada casamata

En los planos se aprecia, además, la apertura de una puerta en la carroza de Urcola hacia la terraza, inexistente hasta el momento. Esta puerta no se mencionaba en el proyecto y su posición, en el extremo sur-oeste de la carroza, no se correspondía con ninguna puerta conocida, ni anterior al presente proyecto, ni posterior a él. Es posible que esta puerta se abriese en este proyecto, pero más adelantada, frente a la escalera que, de la planta primera, unía con las cocinas de la planta baja. No fue el único cambio detectado dado que el proyecto no se ejecutó como se indicó en los planos.

A diferencia de lo planteado, se respetó la división en dos del voladizo y se mantuvo el hueco de la escalera de bajada al embarcadero en la fachada, aunque de una dimensión mucho menor a la proyectada³². No sucedió así con las muescas para los sistemas de elevación, las cuales no se realizaron, y con ello, desaparecieron los cablestantes de manipulación del portón del ventanal de la sala de fiestas y de la escalera. A partir de ese momento, el portón se sujetó en unas fijaciones colocadas bajo el nuevo voladizo (Figura 88).

6.5.4.4 Cierre de la terraza superior

Hasta 1963 no se produjeron obras significativas en el edificio más allá de pequeñas modificaciones o reformas, a menudo debidas a los daños de temporales.

La única que merece cierta atención se produjo en 1957. Ese año se recuperaron

31 Ibidem. Memoria del Proyecto “Ampliación de la terraza del Club”. 1956. Signatura: H-02519-15. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

32 No quedó claro que la escalera finalmente se colocase. El proyecto de Oyarzabal, planteó un hueco entre los vuelos en el que cabía la escalera izada. Como se puede apreciar en la Figura 85, finalmente se dejó un hueco sensiblemente inferior, lo que no permitiría la elevación completa, hasta una posición en horizontal, de la escalera.



Figura 86. En la imagen, señalado, volumen ampliado en 1955. Ruano, Miguel A. 2016.

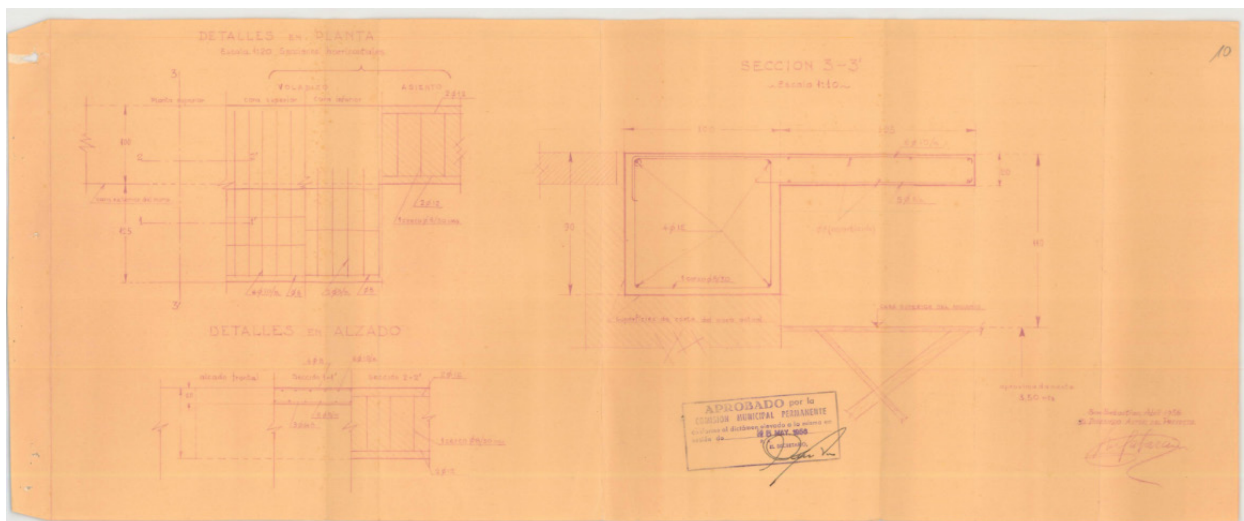
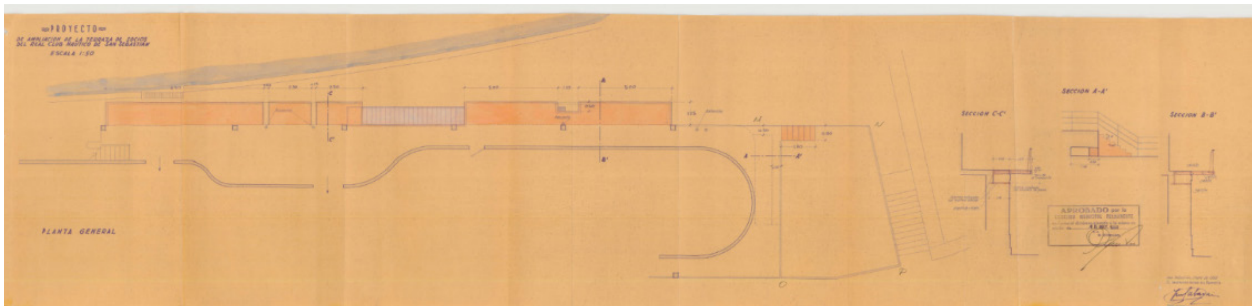


Figura 87. Planos del proyecto del ingeniero D. José María Gabarain Oyarzabal. 1956. Signatura. H-02519-15. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

las escaleras hechas en 1911, selladas en el proyecto de Labayen y Aizpuru, en la fachada norte del Real Club Náutico. La solicitud se realizó el 5 de enero de 1957, siendo concedido el permiso unos días después. La actuación iba dirigida a convertir la terraza sobre el cuarto de motores en una extensión del bar-restaurant del Náutico, a nivel de calle. La puerta que se abrió en la carroza, frente a las escaleras de servicio de la cocina, permitió dar acceso directo a este espacio, ganado tan sólo unos meses antes.

Tras esa actuación, en 1963, Manuel Urcola Ansola, hijo de Francisco Urcola, registró un proyecto para la *impermeabilización de la cubierta y el acristalamiento de las fachadas de la planta superior del club*³³. El proyecto, presentado a finales de mayo, definía una serie de obras de mantenimiento y reparaciones menores motivadas por los constantes y periódicos embates del mar. Estas reparaciones, según la propia descripción, afectaron especialmente a la planta superior *que por estar totalmente abierta en su parte Este, Sur y Oeste, es la que más ha sufrido las inclemencias del tiempo*.

El cierre acristalado se justificó *con el fin de evitar para lo sucesivo este inconveniente*. La solución propuesta, según la memoria del proyecto, consistió en

acristalar todo el perímetro de la fachada de esta planta, que hoy están abiertas, a base de amplios vidrios de LUNA PULIDA CRISTALINOLA, acoplados a perfiles metálicos.

Estos se han estudiado de forma que verticalmente coinciden con los elementos sustentantes de la baranda, disponiéndose de una parte baja hasta la actual baranda, que será toda ella fija. En cambio la parte alta, entre la baranda y la cubierta, estará formada por módulos repetidos dos a dos, unos fijos y otros practicables, de forma que al abrirse estos últimos, queden plegados sobre los fijos.

Con esta solución Urcola aseguró que se lograba que, *desde el interior como desde el exterior, su visión sea diáfana y luminosa, dando la sensación de que sigue abierto como en la actualidad*, siendo nuevamente una intervención justificada desde el respeto al aspecto original, a pesar de los cambios estéticos y de percepción volumétrica que en realidad introdujeron.

Como sucedió en anteriores proyectos, los planos que definían el estado previo del edificio reflejaron la existencia de cambios respecto a versiones anteriores, de los cuales no se han localizado referencias de tramitación de licencia, de obras o de actividad que pudiese precisar el qué y el cuándo que las motivó. El cambio más significativo fue la aparición en el extremo sur de la terraza, en su parte trasera, de una escalera de comunicación con la cubierta del volumen posterior, el cuerpo desde el cual se accedía a los cuartos de bañistas y albergaba la secretaría del club (Figura 89).

El espesor de la cubierta, reflejado ya en el estado previo, era significativamente superior al construido diez años antes, en 1953, por Olasagasti. Este espesor, resultado de alguna probable reparación, tenía un impacto visual notablemente superior al del original.

Por último, se apreció que, tanto en el estado previo como en el del proyecto, se mantenía aún el recorrido de la escalera de caracol que comunicaba la terraza de la primera planta del club con la del bar-restaurant.

El proyecto fue aprobado por la Comisión de Obras del Ayuntamiento de San Sebastián, aunque el ingeniero que supervisó el proyecto, Luis Garate, advirtió que esta reforma suponía el elevamiento de un nuevo piso y que sería la última autorización concedida:

Es criterio de esta Dirección, el que puede autorizarse el citado acristalamiento, pero manifestando al citado club, que será la última concedida y que para lo sucesivo deberá ir estudiando otro emplazamiento, si las necesidades del mismo lo requieren

La autorización, como la mayoría de las obras y ampliaciones realizadas, se concedió

33 Signatura H-03501-06. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.



Figura 88. Solución de voladizos finalmente construido. En el hueco entre ellos, no aparece ya la escalera levadiza. Fecha desconocida. S/A S/F. Kutxa Fototeka

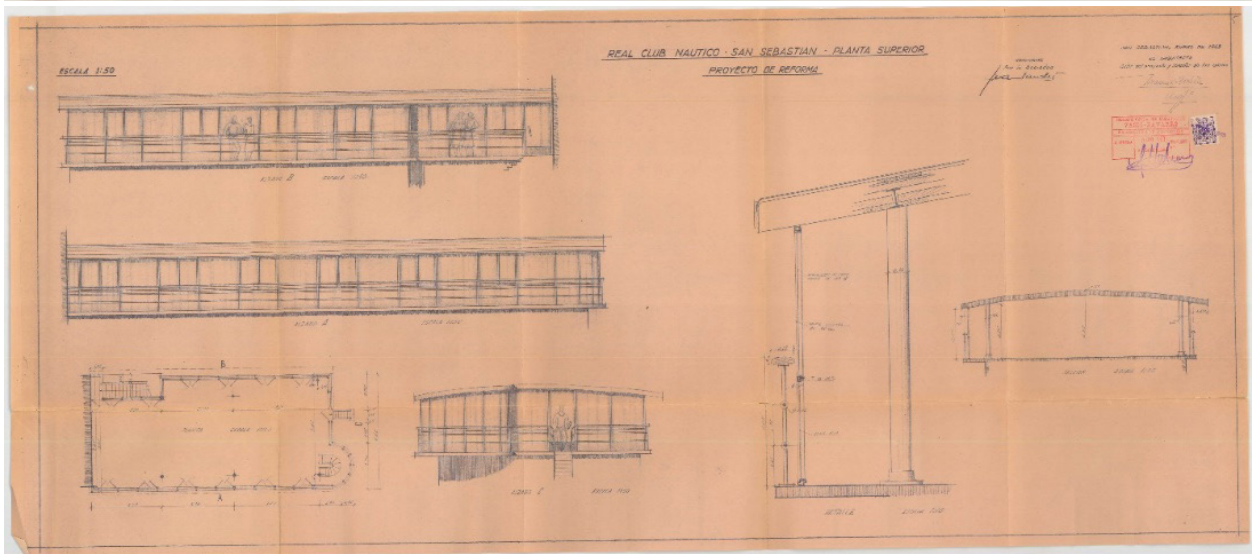
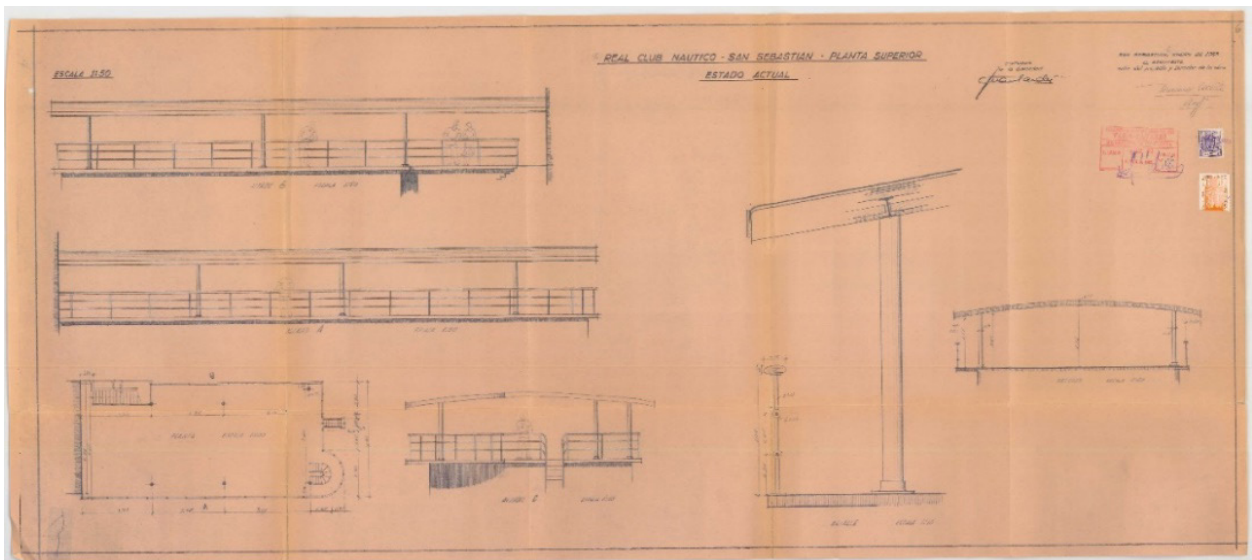


Figura 89. Planos del estado previo y propuesta de actuación del proyecto de Manuel Urcola Ansola.1963. Signatura H-03501-06. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

de nuevo en precario, es decir, que en cualquier momento el Ayuntamiento podía obligarles a deshacer lo hecho sin derecho ninguno a indemnización ni reclamación.

La aprobación de la licencia se realiza el 10 de junio de 1963. Ese mismo día el gestor del restaurante "El Puente", nombre que recibía en ese momento el restaurante del club³⁴, presentó una solicitud para instalar un rótulo con forma de banderín de plástico iluminado, con un saliente de un metro, y el texto dos caras *EL PUENTE RESTAURANTE DANCING*. El cartel, según el gerente del local, ayudaría a realzar la estética del local³⁵.

La coincidencia entre el proyecto de reforma y la solicitud registrada por el empresario gestor del bar-restaurant en ese momento, induce a pensar que fueron los intereses de este último, amén de unas probables mayores rentas para el club, el motivo que provocó el cierre de la terraza. La solicitud también permite descubrir que, a partir de estas fechas, el local, además de su función de restaurante, se destinó a sala de fiestas, cambio que marcó su porvenir en años sucesivos.

6.5.4.5 Desplazamiento mástil

Las fotografías que aparecieron a partir de 1963 mostraron que el mástil se desplazó de su posición original a la cubierta del bar-restaurant (Figura 90). Las fotografías de los años 50, como las publicadas por Olasagasti en *Arte y Hogar* en 1953, mostraron que éste aún permanecía en su posición original hasta, al menos, bien entrada la década.

Aunque no lo indicó en su proyecto, el momento más probable en el que se produjo el desplazamiento del mástil habría sido en las obras de reparación de la cubierta del proyecto de Manuel Urcola, posiblemente como solución a las probables filtraciones que por él se pudieran producir.

El histórico mástil que, desde 1905, había lucido el edificio fue eliminado completamente, desapareciendo no sólo de la planta segunda, sino también de la planta primera, como se puede apreciar en las fotografías realizadas a partir de esa fecha (Figura 91).

6.5.5. Desaparición de los recorridos de 1929. Evolución del local del Náutico 1963–1980

Tras el cierre de la terraza de la segunda planta en 1963, la dirección del Náutico ya no tuvo posibilidad de realizar nuevas ampliaciones exteriores. Esta limitación impuesta por los servicios técnicos del Ayuntamiento condujo a que las reformas se produjeran dentro del edificio, tan sólo unos pocos años después.

La primera gran intervención se planteó en 1966, aunque finalmente fue ejecutada en 1970. Esta reforma condujo a la eliminación definitiva de sistemas de comunicación y recorridos que, desde 1929, habían regido el funcionamiento de edificio.

6.5.5.1 El antecedente de primavera de 1966

En la primavera de 1966, de forma previa a la transformación que vino después, se realizaron unas pequeñas obras de reforma y mantenimiento. La solicitud fue realizada por el representante del RCNSS, Javier de Satrustegui³⁶, al Ayuntamiento de San Sebastián con fecha de 9 de mayo³⁷. No existe plano ni otra referencia que permitiesen conocer con detalle el alcance de las mismas, sólo la descripción que se realizó en la solicitud de licencia presentada. En ella, se indicó que estas consistieron en:

34 Por la información recabada, al menos desde los años 40 del s. XX, la explotación del bar-restaurant estuvo adjudicada a terceros. El alquiler de este espacio, tal y como desde la gerencia del club se indicó en el presente trabajo de investigación, supone una de la más importante fuente de ingresos de la entidad.

35 Instalación de rótulo en restaurante el Puente, en Real Club Náutico por Alfonso Redondo Palacios. 1963. Signatura A-06035-09. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

36 Acondicionamiento del Club Náutico por Javier de Satrustegui. 1966. Signatura A-05231-05. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

37 La comunicación afirmativa de la autorización de obras se realizaría el 20 de julio de 1966.



Figura 90. Modificación de la posición del mástil. Nótese el dado de hormigón construido para su fijación sobre la cubierta del bar-restaurant. . 1963. ID: 40479064. Kutxa Fototeka



Figura 91. Modificación de la posición del mástil. Nótese el dado de hormigón construido para su fijación sobre la cubierta del bar-restaurant. Mari, Paco. 1963. ID: 40479064. Kutxa Fototeka

- Acondicionamiento de vestuarios de socios y servicios de restaurante y cocina.
- Arreglo del actual tejado colocando planchas ligeras de ORGANIT.
- Repintado general del edificio. Interiores y exteriores.
- Revestido de azulejos y nuevos solados en planta baja.

No se pudo deducir tampoco la causa que motivó las obras, aunque puede que fuese una actuación derivada de probables daños del fuerte temporal que, en 1965, sacudió San Sebastián³⁸ (Figura 92). El presupuesto que acompañó la licencia da idea sobre qué elementos se intervino, siendo las intervenciones del tejado, *albañilería* y *pintura*, las mayores partidas, aunque con notables gastos en *herrería* y *carpintería*:

Tejado 94750 ptas.

Albañilería 70200 ptas.

Electricidad 15800 ptas.

Linternería 15000 ptas.

Herrería 30400 ptas.

Vidrio 18000 ptas.

Pintura 70000 ptas.

Carpintería 45000 ptas.

TOTAL 359150 ptas.

6.5.5.2 La gran reforma de 1970

Pasado el verano la dirección del Club planteó una reforma profunda de la distribución interior. En noviembre de 1966, el arquitecto Félix Llanos Goiburu redactó un proyecto de reforma del Real Club Náutico de San Sebastián, según la fecha indicada en los planos, aunque no se solicitó licencia para llevar a cabo las obras hasta 1970³⁹

Según la documentación obrante en el Archivo Municipal de San Sebastián las obras comenzaron sin licencia, siendo paralizadas el 8 de abril de 1970. Según la dirección del Club, en escrito firmado por José M^a Sanz Jauregui, la autorización fue solicitada y concedida tres años antes, aunque se habían paralizado las obras por falta de fondos:

En primer lugar queremos comunicar a V.E. que dichas reformas comenzamos hace tres años, habiendo solicitado el oportuno permiso que nos fue concedido en su día, y que por falta de medios económicos nos vimos obligados a paralizar las mismas, hasta que hemos recibido la ayuda que esperábamos.

Así queremos poner en su conocimiento que las citadas reformas solamente afectan a su interior quedando el exterior del Club como estaba actualmente .

No se ha encontrado documentación referente a la solicitud que menciona Jauregui, pudiendo quizás referirse a las obras realizadas en la primavera de 1966. Pero la licencia de esas obras se solicitó en mayo, varios meses antes de la redacción del proyecto de Félix Llanos Goiburu, arquitecto autor de la reforma que se denunciaba por esa falta de licencia.

La excusa no sirvió para librar al Náutico de una multa de 5000 ptas., aunque finalmente obtuvo la licencia para llevar a cabo las obras el 23 de abril de 1970.

38 Tal y como se detalla más adelante, la exposición del edificio a la violencia del mar en temporales ha ocasionado a lo largo de la vida del edificio importantes daños. Por ello, las obras pudieron ser de "mantenimiento", o derivadas de los daños que, el 1965, provocó uno de los temporales más fuertes que se han producido sobre San Sebastián. (Fuente NODO, 25 de enero de 1965. Filmoteca Española. Min 7:36-9:30 URL: <https://www.rtve.es/filmoteca/no-do/not-1151/1478037/> Consultado el 23 de marzo de 2019.

39 "Reformas interiores en el Real Club Náutico, por José María Sanz-Jauregui". 1970. Signatura. A-05295-02. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.



Figura 92. Fotograma del oleaje sobre el Real Club Náutico. NODO, 25 de enero de 1965. Min. 8:15.

6.5.5.3 Estado antes de la reforma de Goiburu.

Del proyecto redactado por Félix Llanos Goiburu, sólo se han localizado dos planos, no la memoria del proyecto. Ello dificulta la comprensión e interpretación de las intenciones de la reforma que se acometió, dado que, además, su proyecto presenta imprecisiones y contradicciones con documentación anterior y posterior del Náutico.

En el plano del estado actual, como en ocasiones anteriores, quedaron reflejados significativos cambios respecto a la documentación inmediatamente anterior. Aunque se conoce la existencia de pequeñas obras realizadas previamente, por ejemplo, la ejecutada en primavera de 1966, éstas no explican todos los cambios señalados entre el plano de Olasagasti de 1953 y el de Goiburu de 1966. En cualquier caso, el plano del estado previo muestra alguna inexactitud grave, como el reflejo del arranque de la escalera frontal en la planta primera, la escalera creada por Labayen y Azipurua en el proyecto de 1929, adherida a la fachada del semicilindro que los arquitectos del *Studio* añadieron a la carroza de 1916. Ese trazado de la escalera en la planta primera, no se corresponde con el trazado de la escalera original. No tiene, además, continuidad con el trazado dibujado en la planta segunda, donde sí aparece dibujada correctamente según el proyecto de 1929 (Figura 93). Por otro lado, es poco factible que esta escalera siguiese existiendo, ya que como se ha desarrollado en el apartado dedicado a la reforma de Olasagasti, se considera muy probable que se hubiese eliminado en esta reforma al poner las cocinas en la parte frontal de la segunda planta del Náutico. Esta incoherencia, la falta de datos, así como que la versión proyectada no llegó a coincidir con lo construido, hacen dudar de que los planos de Goiburu reflejasen totalmente un estado fiel del interior del Real Club Náutico en 1966, año en el que se firmaron.

En lo referente al estado actual de la planta baja que definió Goiburu, el cuarto de balandristas, ahora convertido en cuarto de mujeres, había sido modificado. Hubo desaparecido la mayor parte del espacio estrecho que, desde los planos de Arizmendi en 1951, se representaba tras él. Goiburu dibujó apenas un pequeño retranqueo, en vez de todo corredor que reflejaron planos anteriores. En este retranqueo apareció, por primera vez indicado el arranque de una escalera que conducía a un sótano cuya función no se definió en este plano. El acceso a esta escalera se producía desde las antiguas cocinas, ahora convertidas en espacio de servicio, con un baño y una instalación que, por los planos de reforma, podría ser un refrigerador.

En el extremo opuesto, al sur, el cuarto de bañistas se había ampliado ocupando

parte de la sala de fiestas, ahora señalada como sala de juegos⁴⁰, ocupando su extremo sur desde el cerramiento del edificio original de 1905 hasta prácticamente el comienzo del ventanal que da a la bahía en planta baja.

El resto de diferencias que se aprecian corresponden a las zonas de servicios del bar-restaurant en la planta primera y planta segunda. Es en ellos donde está la controversia del trazado de la escalera antes mencionada. En la planta primera hay una compartimentación diferente a la mostrada en planos anteriores, sin identificar igualmente, cuál era su uso. Por la distribución podrían ser cocinas, o una variante de los fregaderos proyectados por Olasagasti en 1953.

La segunda planta también muestra variaciones, aunque, en cualquier caso, la zona de servicio del restaurante ocupa ya todo el frontal como lo había detallado Olasagasti en su proyecto. Este espacio, probablemente fuera cocinas y almacenamiento, pero de nuevo, el plano no identificó su función. La barra del bar y los aseos aparecieron invertidos en su posición respecto a la planta de 1953, estando la barra en la fachada oeste, hacia la bahía, y los aseos al este, hacia el ayuntamiento de la ciudad. Junto a estos había un nuevo cuarto, de nuevo sin identificar su función, pudiendo ser un guardarropa.

6.5.5.4 Proyecto de reforma.

Ampliación bajo tierra y desaparición de los recorridos de 1929

El proyecto de reforma que presentó Félix Llanos Goiburu (Figura 94), al igual que los planos de estado actual, mostraron incoherencias y modificaciones poco creíbles o imposibles, aunque la obra de reforma finalmente ejecutada, se pareció, en grandes líneas, a la distribución dibujada⁴¹.

En la planta baja Goiburu planteó una reorganización de funciones. La zona de servicio se convirtió en el comedor de personal, creando una barra en la puerta para atender a las personas que estuviesen en la rampa. El cuarto que no aparecía identificado en el del *estado actual*, fue señalado como *frigorífico*, entendemos que refiriéndose a una cámara frigorífica. La extraña escalera que bajaba al sótano no identificada en ningún plano anterior, se señaló en el plano de intervención como el acceso a *la caldera*⁴². El antiguo cuarto de balandristas, ahora cuarto para socias, no sufrió grandes cambios a diferencia del cuarto de bañistas, ahora de socios, que vio modificada su organización. Se añadieron aseos y duchas, así como un guardarropa. El espacio que se había ganado ocupando parte de la antigua sala de fiestas, obra anterior de la que igualmente no se tienen noticias previas, se destinó ahora a gimnasio-sauna⁴³. El resto del espacio, el que se identificó en el plano del estado actual como sala de juegos, se convirtió, según el proyecto, en cuarto de proyecciones.

Es en los vestuarios de socios donde se produjo uno de los primeros cambios importantes que alteraría los recorridos originales de 1929. Desapareció la escalera que, desde planta primera, daba acceso al vestuario de hombres a través del cuerpo semicilíndrico que sobresalía en la parte posterior del edificio. Esta escalera se sustituyó por una de nueva construcción, dando continuidad a la que, en el proyecto de Labayen y Aizpurua, unió la terraza del edificio del antiguo Aquarium con la ampliación realizada en 1919.

La desaparición de esta escalera permitió hacer una reforma integral de la parte posterior del Náutico en la planta primera. El proyecto eliminó el corredor de acceso de los socios al cuarto de bañistas, así como la taquilla y el guardarropa que fueron añadidos en 1946. Goiburu convirtió todo este espacio en la secretaría y en oficinas del club, añadiendo también el espacio semicilíndrico posterior ganado con la desaparición de las escaleras. En

40 El salón de fiestas, según proyecto de Labayen y Aizpurua, aparece en varios planos posteriores identificado como Salón de Juegos. Es posible que, con la desaparición de la biblioteca en la planta primera y su conversión bar en 1947, la sala de fiestas pasase a ser el salón de juegos indicado.

41 Se sospecha que los planos muestran una distribución y organización intencionadamente inexacta. Se desconoce el motivo, pero podría ser para ocultar actuaciones que se habrían hecho de forma previa a su obra, sin una notificación oficial.

42 Los espacios de frigorífico y calefacción, seguramente fuesen los mismos que en el estado actual. Se sospecha que el estrecho corredor que, desde 1947, aparece reflejado en los planos, fuese desde un primer momento la escalera que Goiburu identificó para ir al cuarto de calefacción y, que por algún motivo, no se quiso mostrar. De hecho, es posible que ese cuarto se hiciese junto a las obras de ampliación de Labayen y Aizpurua en 1929. Como se muestra en la fotografías publicadas en *Arquitectura*, el edificio contó con radiadores, pero Labayen y Aizpurua no señalaron ningún cuarto de calderas en sus planos. Por otro lado, la chimenea que sobre salía por la cubierta en 1929, coincidía con la posición del sótano, siendo un motivo adicional para sospechar que el cuarto de calderas se ejecutó en 1929.

43 Este gimnasio existe en la actualidad, pero en una cota inferior, debajo de la antigua sala de fiestas. Este tipo de diferencias marcan los puntos oscuros de los planos de Goiburu.

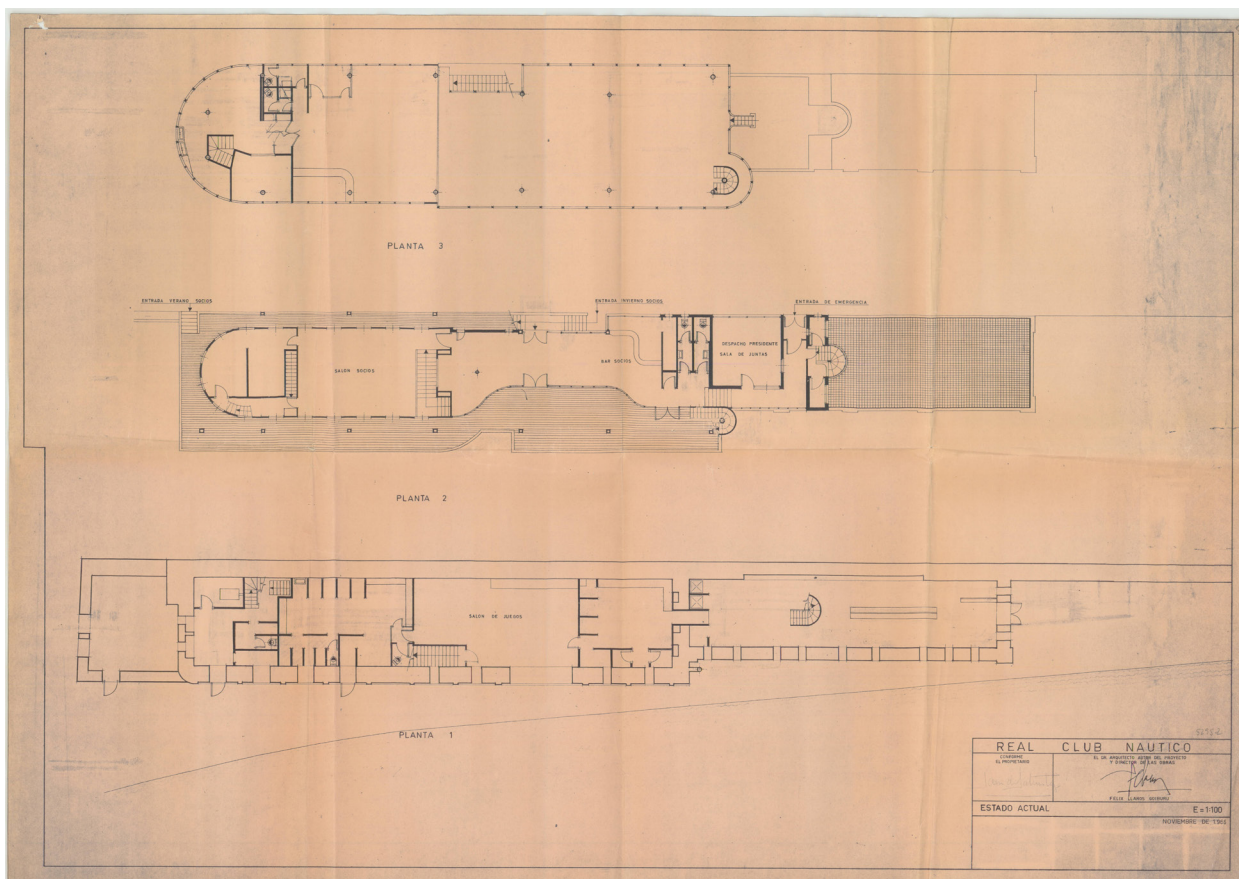


Figura 93. Proyecto estado actual de Félix Llanos Goiburu. 1966. A-05295-02. Archivo Municipal Donostia-San Sebastián.

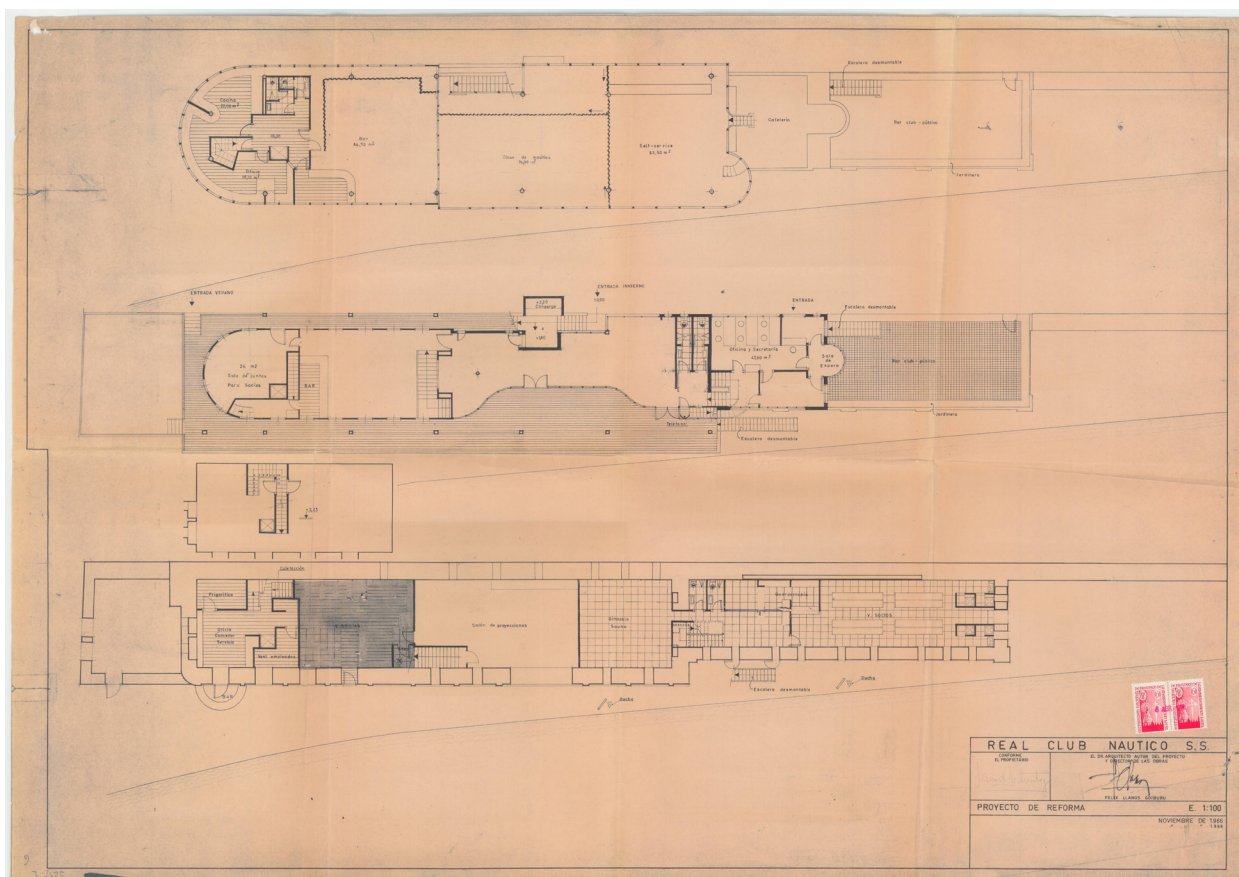


Figura 94. Proyecto de Félix Llanos Goiburu. 1966. A-05295-02. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

esta intervención la puerta de verano para bañistas, proyectada por Labayen y Aizpurua, se sustituyó por otra puerta de menor tamaño que rompió la unidad de los huecos en su parte posterior.

Goiburu, en su proyecto, planteó desplazar la escalera que comunicaba la terraza de la primera planta con el embarcadero en la fachada oeste, a la parte posterior, junto a la estructura de la escalera en espiral. Este desplazamiento finalmente no se produjo, desapareciendo la conexión directa entre la terraza de la primera planta y el embarcadero. La eliminación de esta escalera permitió suprimir la división del vuelo realizado en 1956 Gabarain Oyarzabal, dando continuidad a la terraza.

En la parte central de la planta primera, el hall, desapareció el bar que había sustituido a la biblioteca según el proyecto de 1929, eliminándose también los cuartos de almacenamiento que le daban servicio. En el acceso Goiburu planteó una modificación de la escalera principal de paso a las instalaciones ensanchando el descansillo para ubicar en él, y volando sobre el paseo de la Concha a una altura de 2,20 metros, un espacio destinado a conserjería. Este cambio, si se hubiese realizado, habría creado un espacio de distribución previo al hall, restándosele en superficie a éste, que implicaría modificar el acceso al club y, además, rebajar el forjado unos centímetros para adaptarse a la nueva organización. El eje original de acceso y la vista frontal de la bahía, según el proyecto de Labayen y Aizpurúa, habría desaparecido, ya que no se habría respetado el eje entre este acceso y la salida, al crearse un acceso lateral.

Se desconoce el motivo por el que no se llevó a cabo esta reorganización del acceso. Es probable que, el propio club, quisiese una solución más económica a la propuesta en el proyecto o hubiese objeciones al vuelo por parte del Ayuntamiento de San Sebastián. La situación actual de la conserjería, debajo la escalera, habría sido la respuesta que Goiburu habría dado a ese problema.

Siguiendo en la planta primera, la barra del bar que estaba en el hall, se desplazó al interior de la antigua carroza, delante de la escalera que baja al sótano. Las estancias que daban servicio al bar-restaurant, desaparecieron convirtiéndose en una Sala de Juntas para socios. Esta sala sólo sería posible con la desaparición de la escalera de 1929 que tras la reforma de Goiburu ocupaba el centro del nuevo salón. La imposible trayectoria dibujada en los planos, tanto del estado actual como del modificado, permite conjurar la posibilidad de que el proyecto previó su eliminación, no declarada, desde el inicio⁴⁴.

En el espacio que ocupa la carroza y el añadido semicilíndrico frontal de 1929, entre la planta primera y la planta baja, Goiburu dibujó una nueva planta intermedia sin definir su uso, e imposible de construir con la altura libre existente sin un rebaje previo de las soleras de la planta baja, como así debió suceder finalmente⁴⁵.

Los planos del proyecto copiaron el error de los planos del estado previo. Goiburu volvió a reproducir, erróneamente, la escalera del proyecto de Labayen y Aizpurua que unía la planta primera con la planta segunda en su parte frontal o norte.

En esta segunda planta el proyecto reorganizó los espacios de cocina y servicio respetando su superficie total, así como la posición de los aseos y la barra, según estaban definidos en el plano del estado actual. Aunque no está claro que se realizase finalmente, Goiburu organizó el espacio del bar-restaurant en tres espacios destinados a "bar", "clase de náutica" y "self service". Esta división se marcó en los planos con una línea ondulada, sin identificar qué representaba⁴⁶. Algunas de las divisiones planteadas habrían supuesto, si se hubiesen materializado finalmente, graves problemas por sus reducidas dimensiones. Es el ejemplo del corredor que se situaba en la fachada este, corredor que habría obligado a pasar entre el piloti de la estructura y el cerramiento. Es importante resaltar que, a pesar del cierre de la terraza llevado a cabo en 1963, Goiburu mantuvo la división entre el bar-restaurant original y la primitiva terraza, manteniendo el cierre entre ambas.

44 Actualmente esa escalera no existe. Sería en esta intervención, o alguna posterior inspirada en él, cuando se produjo la eliminación de la escalera de servicio frontal.

45 Esa planta intermedia aparece definida en planos posteriores, con una rebaja del solado de la planta baja en ese punto para poder acceder. Aun así, la altura libre de esa planta resultó escasa, rondando apenas los 2 metros de altura.

46 Podría ser un sistema de delimitación con telas, o un sistema de apertura en fuelle.



Figura 95. Cabina construida cerrando la escalera de caracol, espacio donde se ubicó un teléfono público. Marí, Paco. ID: 54657335.1970s. Kutxa Fototeka



Figura 96. Frente curvo de la planta baja del real Club Náutico de San Sebastián sin refuerzo estructural. Marí, Paco. 1967 ID: 54657335.1970s. Kutxa Fototeka

Otra de las propuestas del proyecto, que tuvo grandes repercusiones posteriores, fue la unión, a través de una escalera, de la cubierta de los vestuarios de hombres con la antigua terraza del bar-restaurant. Era intención del proyecto que esta cubierta se convirtiese en una terraza de la cafetería que, Goiburu, había situado sobre la cubierta intermedia del local, la correspondiente a las oficinas. Aunque este extremo parece que nunca llegó a producirse.

Las fotografías de esta época muestran otra serie de cambios cuyo origen pudo estar en el proyecto de Goiburu. Desde finales de los años 50s, o comienzo de los 60s, los pilares junto a la bahía se habían forrado con teselas, posiblemente con la intención de protegerlos de la corrosión salina. A comienzos de los años 70s, coincidiendo temporalmente con el proyecto de Goiburu, las fotografías mostraron estos pilares, así como el techo de la terraza de la primera planta, forrados de madera (Figura 95).

La reforma, a nivel estructural más importante que se debió producir por estas fechas, fue el refuerzo del muro semicircular en planta baja para soportar el voladizo frontal curvo de la planta segunda. Según las imágenes recogidas en el vídeo del NO-DO, este refuerzo no se habría producido todavía en 1965, lo que nos conduce a que quizás se hubiese producido en la reforma de Goiburu o en fechas próximas. Este ensanchamiento fue el causante de la desaparición del chapado de madera en la parte curva añadida por Labayen y Aizpurua a la carroza de Urcola, y que sobresaliese hacia fuera respecto al plano del resto del cerramiento. La primera fotografía en la que se detecto con este refuerzo, está datada entre 1950 y 1969 (Figura 79). Otra fotografía datada en 1967, recogió el frente del Náutico sin el refuerzo (Figura 96), acotando su construcción a lo dos últimos años de la década de los 60s, o comienzo de los 70s, es decir, dentro de las suposición expuesta.

6.5.5.5 Supresión de la escalera de caracol. Presencia del mástil

Se han comentado los problemas de exactitud detectados en algunos elementos de los planos de Goiburu, fundamentalmente en lo referente a realidad del estado de las escaleras en el momento de redacción del proyecto.

Además de los problemas señalados respecto a la escalera frontal, existió una incoherencia en la representación de los planos de la escalera de caracol, la que comunicaba originalmente la terraza de la primera planta con la de la segunda. Goiburu representó en el estado actual la escalera de forma correcta, pero en estado reformado, la escalera fue dibujada en giro inverso al que tiene realmente e incompatible con una trayectoria sobre el eje en el que se apoya (Figura 94). Se desconoce el motivo de esta confusa interpretación de las escaleras. Pudiese ser una propuesta para alterar el recorrido de la misma, uniendo la terraza de la primera planta con la cubierta que iba a ser transformada en bar sobre las oficinas, y de esta cubierta subir a la antigua terraza de la planta segunda. Pero esta propuesta sería inviable por los problemas de altura libre disponible, que habrían impedido el paso de personas.

Los problemas de representación también se detectaron en el plano del estado actual, dado que dibujó la existencia de estas escaleras cuando, por la documentación fotográfica existente (Figura 97), ya habría sido anulada, probablemente en la intervención de Manuel Urcola en 1963. Recordemos que el proyecto de Urcola también eliminó el mástil de 1905 colocando uno nuevo en una posición diferente, sin ser mencionado en las memorias ni identificado en los planos del proyecto.

Respecto al mástil también resultan poco claros los planos conservados de Goiburu. Representó el mástil en la planta baja, tanto en el estado actual como en el estado modificado, pero no en la segunda. Podría ser debido a que la intervención de Urcola sólo eliminó las partes superiores, la segunda planta y el tramo que sobresalía sobre la cubierta, respetando el tramo de la planta primera. En cualquier caso, si realmente se mantuvo ese primer tramo del mástil en las obras de 1963, tras la intervención de Goiburu, desapareció.



Figura 97. Nótese las sillas en el espacio donde debía estar el hueco de la escalera en espiral. Marí, Paco. 1964. ID: 96023525. Kutxa Fototeka

6.5.5.6 Continuación de las reformas.

Las obras de 1973 y el fin de la independencia volumétrica del Náutico

El 3 de mayo de 1973, el comodoro en ese momento del RCNSS, Jacques Domergue Mathiot, solicitó una nueva licencia de obras para la para la construcción de un montaplatos. Este estaba ya planteado en el proyecto de Goiburu pero, al parecer, no se llegó a ejecutar⁴⁷:

Montaplatos. Esta instalación figuraba en los primitivos planos del Club, sin que se hubiera construido ninguno antes⁴⁸. Se trata de desarrollar esta importante instalación para mejora del servicio y aborro de mano de obra, en un edificio de tres plantas. La obra se desarrollará en el interior de la cocina en la tercera planta, en el acceso de servicio de la planta intermedia y en el vestuario antiguo de personal de la planta baja.

Si fuese cierta la documentación de Goiburu respecto a la presencia de la escalera frontal de Labayen y Aizpurua que unía primera y segunda planta en el momento que redactó el proyecto, aunque sólo se solicitó la construcción de un montacargas puede que fuese en este proyecto, y no en el de Olasagasti en el que desapareciera la escalera. En cualquier caso, su solicitud vendría a confirmar que, al menos a partir de este momento, esa escalera ya no existía⁴⁹.

Las obras de 1973 añadieron un par de actuaciones exteriores que no afectaron como tal al edificio del Náutico, pero con gran repercusión sobre el mismo. Estas modificaciones, según la propia memoria, fueron⁵⁰:

Acceso a Restaurante. Se trata de hacer practicable la barandilla del paseo de la Concha, de forma similar a la Perla y al Atlético de San Sebastián. (Foto 1) [Figura98]

Acceso al Muelle. Se trata de suprimir las escaleras de bajada a la calle Igentea al

47 "Obras de reforma en el Real Club Náutico" 1973 A-05298-15. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

48 El proyecto de Labayen y Aizpurua recogía, como indica en su escrito Jacques Domergue, un montaplatos. La documentación obrante no indica que no se llegase hacer, sino al contrario, que realmente llegó a existir. Su desaparición se debió producir con la construcción de la escalera en los años 40, antes del proyecto de Arizmendi

49 Creemos más probable que la escalera frontal hubiese dejado de existir en 1953, con el proyecto de Olasagasti, que en esta intervención.

50 Ibidem. 1973. Signatura A-05298-15. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

Solarium del Club para volver a subir la escalinata del embarcadero. Al comunicar directamente el embarcadero y la calle Igentea, se mejoran las condiciones de estancia del Solarium y de acceso al embarcadero, al no tener que salvar ningún desnivel (foto 2) [Figura 99]

El acceso posterior al restaurante, en la fachada sur, se convirtió en su entrada principal, quedando, así, independizado por completo del resto de las estancias del club.

La construcción de la plataforma para unir el Paseo Igentea con el embarcadero, sin tener que bajar y subir posteriormente escaleras, colmató el espacio libre que había delante del cuarto de motores construido en 1955.

La unión del volumen del Club Náutico con el citado Paseo eliminó la independencia del edificio, su imagen de barco atracado quedó truncada al perder su independencia volumétrica.

6.5.6. Consolidación reformas. 1980-1990

6.5.6.1 La reforma del bar-restaurant en 1980

La cubrición y cerramiento de la terraza de la segunda planta entre 1953 y 1963, y la gran reforma del espacio interior promovida en el proyecto de Félix Llanos Goiburu ejecutada entre 1970 y 1973, convirtió al bar-restaurant en un elemento funcional completamente independiente del resto de las instalaciones del Real Club Náutico de San Sebastián.

Las consecuencias de esta independencia y su unificación volumétrica, fue la consiguiente consideración de continuidad espacial interior, obviado la división original entre el volumen primigenio del bar-restaurant, según el proyecto de 1929, y la antigua terraza de la segunda planta, ahora cerrada.

El 29 de diciembre de 1979 la policía municipal de San Sebastián comunicó al Ayuntamiento de la ciudad el comienzo de unas obras, sin licencia, que se estaban realizando en el interior de Club Náutico. El parte que redactó la policía lo definió como *ampliación de la sala de Bingo*⁵¹:

Comunican a esta Jefatura, los Policías de este cuerpo Sres. Benito y Hernández, que, personados en el Club Náutico para verificar si tenían en su poder la debida autorización municipal para la realización de obras que están realizando consistentes en la ampliación de la sala de Bingo allí existente, puestos en contacto con el Administrador de dicho Club, han manifestado que carecían de dicho permiso ya que se trataba de quitar las cocinas y reparar las ventanas metálicas por hallarse en malas condiciones, quedando dicho administrador, Don Juan Carlos Redondo en pedir el permiso pertinente en el Excmo. Ayuntamiento.

Tras la denuncia, el ayuntamiento exigió a la dirección del Náutico el depósito de una fianza de 100.000 ptas. como medida para poder continuar con las obras. Después de su depósito, el entonces administrador-gerente del Real Club Náutico de San Sebastián, D. Juan Carlos Redondo Hernández solicitó, al Servicio de Negociado de Arquitectura del ayuntamiento, la devolución del dinero argumentando el desconocimiento de la normativa. Esta misiva dio más detalles del alcance de las obras:

⁵¹ Expediente A-05453-34. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián



Figura 98. Imagen descriptiva del objeto del proyecto. Autor desconocido. 1973. Signatura. A-05298-15. AMSS.



Figura 99. Fotografía descriptiva del objeto de la intervención. Con ella, la independencia volumétrica del edificio del Real Club Náutico de San Sebastián, quedó truncada. Autor desconocido. 1973. Signatura A-05298-15. AMSS.

(...) con fecha 17 de diciembre se procedió a la retirada de la decoración de moquetas y pintura así como a la reparación de cristales existentes en el piso superior, zona norte del Real Club Náutico de San Sebastián

Rechazando este escrito, el 11 de febrero de 1980, el Negociado de Arquitectura propuso una multa del 5% del coste de las obras, las cuales ascendieron, según el presupuesto⁵², a 1.633.399 ptas. En un intento de evitar la multa, el administrador del club escribió una segunda carta en la que alegó que en la fecha de inspección sólo se habían levantado moquetas y corrido muebles, sin haberse iniciado obra de fábrica alguna.

Se desconoce el alcance de estas obras por la falta de documentación gráfica y una mayor descripción, pero habría afectado al bar-restaurant, tal y como se deduce de la documentación inmediatamente posterior.

En 1982, probablemente como resultado de la denuncia de 1980, la dirección del Real Club Náutico presentó un proyecto de reforma integral del espacio del bar-restaurant, denominado ahora "Sala de Bingo", para transformarlo en "Pub-discooteca".

El proyecto de reforma, redactado por Alfredo J. Arizmendi Barnes y Alfredo Eugui⁵³, trató toda la superficie de la segunda planta como una unidad, sin distinción de las zonas de cubierta y de terraza de 1929, como se había producido hasta entonces, a pesar de la cubrición de la última. No se descarta que la unidad espacial se hubiese producido en obras anteriores, quizás en la de 1980 tal y como se sugiere en la denuncia, dado que, en el plano del estado actual del proyecto, ya no existía la cocina que, desde el proyecto de Eduardo Olasagasti en 1953, se situaba en el frontal de la segunda planta.

Los planos del estado actual del proyecto de Arizmendi y Eugui mostraron una segunda planta libre con dos espacios cerrados. Uno de ellos, situado junto al histórico acceso de 1929 en la fachada este, frente al ayuntamiento, correspondía a los aseos y guardarropa. A continuación, delante de la escalera, la barra del bar y, al otro extremo de la escalera, la cabina de pinchadiscos.

Del segundo espacio cerrado no aparece definida su función en los planos, correspondiendo a un posible *office* del local (Figura 100).

Las escaleras posteriores, que daban acceso a través de las cubiertas de los volúmenes del edificio en la zona sur, sufrieron un ensanchamiento respecto a las reflejadas en los planos de Goiburu, lo que corroboraría que este se había convertido en el acceso principal a la segunda planta del edificio, la antigua terraza del Náutico de 1929.

En la parte frontal de la segunda planta se apreciaba la existencia de una nueva chimenea. Su origen parecía estar en la remodelación de la planta baja para albergar las cocinas suprimidas en el bar-restaurant de la segunda. Este cambio de cocinas, del cual no se tienen documentación, se situaría en las obras denunciadas en 1980. La cocina, que desde 1953 se situó en la planta segunda, volvió a su situación original, la planta baja del edificio, según el proyecto de 1929. En este traslado se habría añadido al espacio de la cocina el cuarto de motores⁵⁴, construido en 1955 delante del edificio, tal y como se reflejó en planos posteriores.

52 No fue localizado en la presente investigación en el archivo el presupuesto citado

53 "Reforma de 1º planta en Club Náutico en Igentea. 9, por Tristán Montenegro Zulueta". 1982. Signatura A-02320-05. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

54 Los almacenes de embarcaciones se trasladaron a finales de la década de los años 50s, a nuevas instalaciones situadas en el puerto. Esa es la razón por la que se construyó una escalera que dio acceso directo desde el Paseo Igentea al embarcadero sin pasar por el club, tal y como ya apareció reflejado en los planos de José María Gabarain

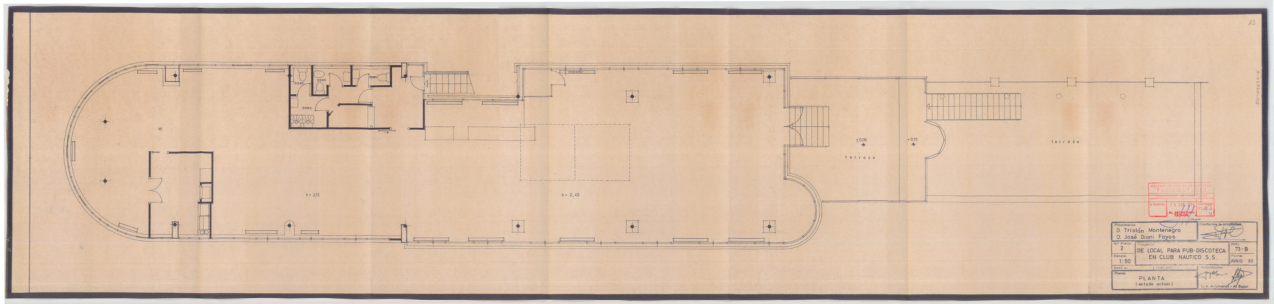


Figura 100. Plano del estado actual del proyecto de Arizmendi Barnes, Alfredo J. y Eugui, Alfredo. 1982. Signatura A-02320-05. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

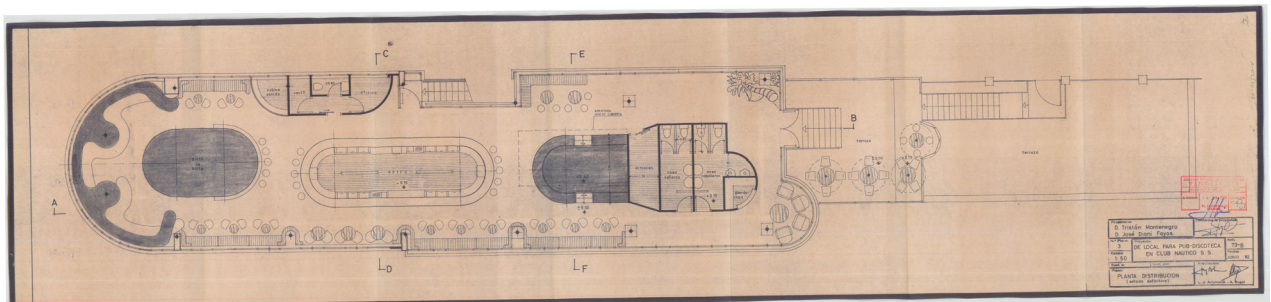


Figura 101. Planta del proyecto de reforma de Arizmendi y Eugui 1982. Signatura A-02320-05 Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

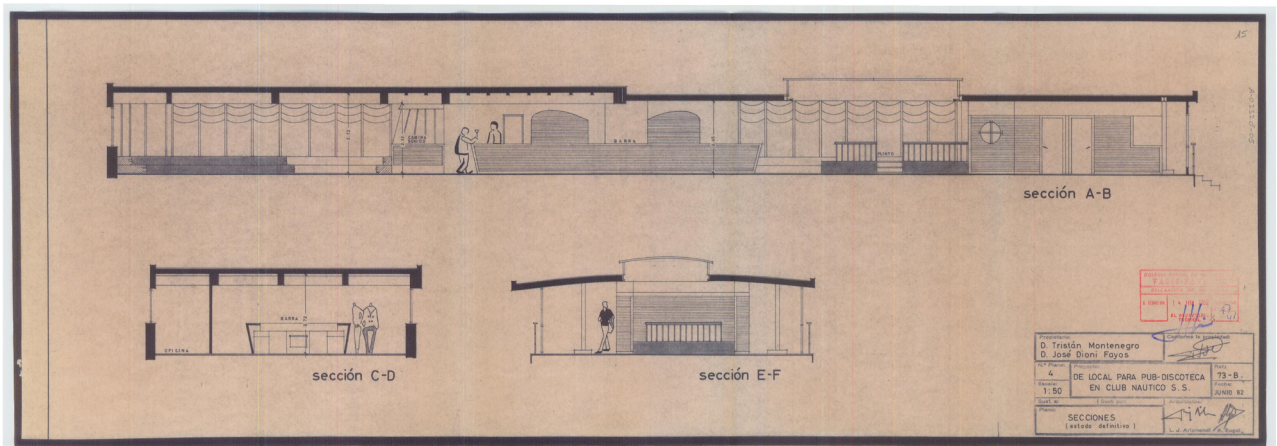


Figura 102. Nótese la unidad espacial independientemente de la diferencia de cubiertas. Arizmendi y Eugui 1982. Signatura A-02320-05. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

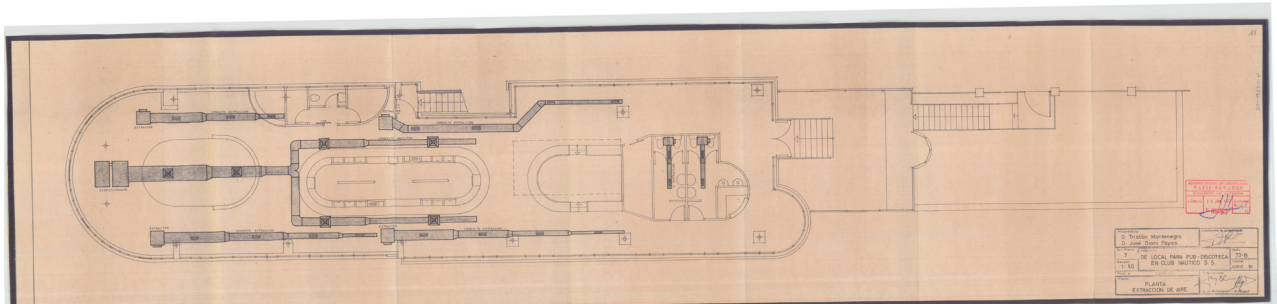


Figura 103. Instalación de climatización. Arizmendi y Eugui 1982. Signatura A-02320-05. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

La propuesta los arquitectos Arizmendi y Eugui mantuvo la estética exterior que heredaron, aunque potenció el impacto de la entrada posterior al aumentar sus dimensiones⁵⁵:

El acceso se efectuará por dos de las fachadas del edificio: uno, el correspondiente al propio Club Náutico, se mantiene en su actual situación, mientras en la fachada recayente a la terraza se realizará un nuevo acceso de una anchura de 2m. con lo que se posibilita un fácil ingreso al local y, por otra parte, una rápida evacuación en caso de emergencia.

Salvo ese cambio, no se proyectó ninguna otra modificación exterior, asumiendo el equipo de arquitectos que la volumetría exterior que heredaron era la que “había que conservar”, habiéndose perdido la referencia de la imagen, volumetría y colores originales.

Dadas las características del edificio el tratamiento exterior no va a ser alterado excepto en una limpieza general de fachada y pintado de la misma, pero manteniendo los colores anteriores. Por ello, y excepto la escalera antes citada, el proyecto consistirá en una obra de reforma interior y adaptación sin cambiar su conocido y personal aspecto exterior

El diseño planteado por los arquitectos trató como una unidad espacial toda la planta, sin realizar ninguna diferenciación entre lo que era el bar-restaurant y la terraza del proyecto de 1929 (Figuras 101 y 102). De hecho, la barra del nuevo local quedó en la mitad de ambos espacios, cosiendo los dos volúmenes al difuminar sus diferentes materialidades.

El módulo de aseos fue desplazado al sur, junto a la entrada de la nueva escalera, donde también se ubicó un ropero y almacén. El espacio ocupado por los aseos, según estaban detallados en el plano de Goiburu, fueron convertidos en espacio de oficina y barra de sonido. El acceso de 1929 quedó convertido en una salida de emergencia del local, tal y como Arizmendi y Eugui lo describieron en la memoria del proyecto:

La superficie del local es de 337 m2 donde se tiene previsto distribuir diversas zonas, como se aprecia en el plano nº3. La planta es única constando de un vestíbulo de entrada de forma irregular próximo al cual se encuentran el guardarropa y los aseos de señoras y caballeros junto con el almacén y formando todo ello una primera zona que denominaremos de acceso y servicios.

A continuación una segunda zona agrupa la cabina de sonido, junto con una oficina y el vestuario del personal, en cuya proximidad recae el acceso de emergencia. También muy próximo a esta se encuentra la barra exenta y de forma ovalada, en la cual se podrá trabajar a cuatro caras donde se realizará la función de bar junto con las mesas y divanes anexas.

Finalmente se ha previsto una tercera zona en la que se incluye una pista de baile de reducidas dimensiones (3,50 x 6 m.), que constituye la discoteca propiamente dicha y cuyo tratamiento se completará con unos divanes olas de carácter marino

Los divanes a los que hace referencia la memoria se situaron en la parte frontal del club. La forma de olas fue un tratamiento estético como resultado de adaptarlos a la forma curva del frontal, integrando, en su trazado, los dos pilares frontales de la estructura. Los divanes, butacas y mesas, se distribuyeron perimetralmente, aprovechando la cubierta de las oficinas, en la parte sur, como terraza del local.

El proyecto detalló un sistema de climatización por aire cuya instalación tuvo

⁵⁵ Memoria del “Proyecto de Pub-Discoteca en la planta primera del edificio Real Club Náutico de San Sebastián” de Alfredo J. Arizmendi Barnes y Alfredo Eugui. A-02320-05. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián



Figura 104. Interior de la segunda planta en 2009. RCNSS. URL <https://www.rcnss.com/portfolio-item/xii-torneo-dia-rio-vasco-1-5112009/>. Última visita 23 abril 2018



Figura 105. Interior de la segunda planta en 2011. RCNSS. URL <https://www.rcnss.com/portfolio-item/equipo-ve-la-2010-1102011/>. Última visita 23 abril 2018



Figura 106. Exterior del Real Club Náutico de San Sebastián en 1987. RCNSS. URL <https://www.rcnss.com/portfolio-item/1987-vista-general-872009/>. Última visita 23 abril 2018

un impacto muy potente en el interior del edificio (Figura 103). La instalación fue definida en un plano independiente, pero no en los alzados o en el plano de sección (Figura 102). Dicho sistema de climatización y su maquinaria tuvo un gran impacto visual en la parte frontal de la cubierta del Náutico por su volumetría.

La reforma fue llevada a cabo por la empresa arrendadora del local, DIOMON S.L. La autorización fue solicitada el 14 de junio y concedida el 6 de julio de 1982 con una serie de condiciones adicionales vinculadas a temas de ruido, pero sin modificar el proyecto presentado.

La intervención de Arizmendi y Eugui fue, a grandes rasgos, la organización y distribución que se conservó en la segunda planta del Náutico hasta 2015 (Figura 104 a 106).

6.5.6.2 Obras de mantenimiento y conservación

A lo largo del resto de la década de los 80 no hubo obras más allá de las de mantenimiento y conservación del edificio. La, cada vez más abundante, documentación que aparece a partir de esta década referente a "repintados", sustituciones y reparaciones de barandas y antepechos, así como de otros elementos externos, se achacan a un mayor control urbanístico, dado que, por la situación del edificio, su exposición a la corrosión y envite de temporales, estos trabajos fueron habituales a lo largo de toda la historia del edificio, cada dos o cinco años máximo.

La reparación más significativa se produjo en 1984, motivada por los daños de un temporal⁵⁶:

Acusamos recibo a su escrito de fecha 12 del presente mes de Mayo y en relación al asunto que nos interesa, debemos informarle que las obras a las que se refieren, son de reposición de barrotes y tableros, que fueron derribados por un temporal.

Las obras de reparación se empezaron a llevar a cabo sin licencia, produciéndose una denuncia al respecto. La denuncia fue acompañada de fotografías que muestran el estado del edificio en 1984 (Figuras 107 y 108).

El documento permitió observar la pérdida de independencia volumétrica que se produjo a raíz de la construcción del cuarto de motores (1955) y la unión del embarcadero con el paseo (1973) en la parte frontal, fachada norte, del Náutico. Su uso como terraza, y la colocación de unos paneles para dar privacidad, ayudaron a potenciar la deformación de la silueta del edificio.

La carpintería de la ventana corrida mantendría el mismo estado que, tras la intervención de Olasagasti, dominó el frontal del edificio, conservándose en los laterales rectos la probable carpintería original del proyecto de Labayen y Aizpurua.

En la cubierta se apreció el impacto de las instalaciones de ventilación en la reforma de la segunda planta en 1982, antes comentada, acompañadas de una antena de televisión.

También se identificaron una serie de modificaciones, menores, pero que ayudaron a desdibujar la imagen original del barco de 1929. En la terraza de la primera planta, por ejemplo, apareció, por primera vez, una cubrición fija volada con la misma anchura que el vuelo de la terraza realizado por Oyarzabal en 1956. El vuelo deformó y ensanchó el volumen del edificio de 1929 hacia mar (Figura 107).

⁵⁶ "Reposición de cierre exterior en muelle-paseo La Concha s/n por Real Club Náutico de San Sebastián". 1984. Signatura A-06031-12. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.



Figura 107. Daños hechos en el Náutico por el temporal. 1984. Signatura A-06031-12. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián



Figura 108. Daños hechos en el Náutico por el temporal. 1984. Signatura A-06031-12. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.



Figura 109. Ventilaciones realizadas sobre el cuarto de bañistas en 1986. Septiembre de 2013. Miguel Ángel Ruano Hernansanz

Todo el edificio estaba pintado de blanco, incluidos los acabados de madera de la carroza de Urcola, mostrándose el refuerzo estructural en la parte curva frontal de la planta primera realizado a finales de la década de los años 60 del s. XX.

En 1985 se llevaron a cabo dos obras de mantenimiento. Una de ellas, realizada en julio, fue el pintado de la fachada⁵⁷.

Un mes antes de esta solicitud, el 8 de junio de 1985, el presidente del Club, D. Ignacio Eizaguirre Aregui, solicitó licencia para picar y echar capa de hormigón en el gimnasio⁵⁸. La solicitud careció de proyecto y sólo fue acompañada de presupuesto y una breve descripción:

Picar paredes en las paredes del gimnasio que son de hormigón de 10 o 12 cm de profundidad. Zarpearlo y maestrearlo para talocharlo posteriormente. Azulejarlo.

En el suelo del mismo, picarle hasta donde esté la capa de compresión si es que la hay, para echar una capa de hormigón de 8 cms o 10, metiendo mallazo de 15 x 15 cms, hechándole una capa de cemento en polvo por encima pasándole la llana o rodillo o bien pulirlo.

El gimnasio era el espacio ocupaba parte del salón histórico del edificio, el que tuvo originalmente el ventanal con forma de concha, y que apareció documentado por primera vez en el plano del estado actual del proyecto de reforma de Félix Llanos Goiburu (1970-1973). En la ejecución de la nueva solera es muy probable que se profundizase en el terreno, ganando altura al espacio⁵⁹.

En junio de 1986 otra obra de mantenimiento abrió unas claraboyas en el

57 "Pintado de la fachada en el Real Club Náutico" 1985. A-04729-06. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián. Es la primera vez que aparece la solicitud de licencia para el pintado del club sin ninguna otra intervención de mayor envergadura, pero como se ha explicado, es una operación que se realiza de forma periódica. Aparecieron otras dos solicitudes de pintado de fachada en la década de los 80. La primera fue una solicitud realizada el 18 de mayo de 1987. El presupuesto, de Vilas Simón Hnos. C.B., indicó *rascado de zonas desconchadas en techos y paredes de la fachada de todo el edificio y aplicación de dos manos de pintura tipo fungicida exteriores*. 1985. A-04752-26. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

La segunda solicitud, fue realizada el 16 mayo de 1989: *El presupuesto, de Antonio Moreno. Pintura y decoración, detalla "Raspar y emplastecer las paredes ahuecadas. Dar una mano de antihumedad en partes oxidadas. Y dos manos de pintura marca Junokril en color blanco.*

58 Expediente A-04728-36. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián

59 En un proyecto posterior, redactado por el arquitecto Manuel Arrue de Pablo en 1991, el acceso a este espacio se produce con unas escaleras, inexistentes en los planos de Goiburu en 1970. Es probable que, aparte de una renovación de la solera, se hiciese en esta obra una planta intermedia, como apareció reflejado en los planos de la segunda obra Arrue de Pablo, en 1998.

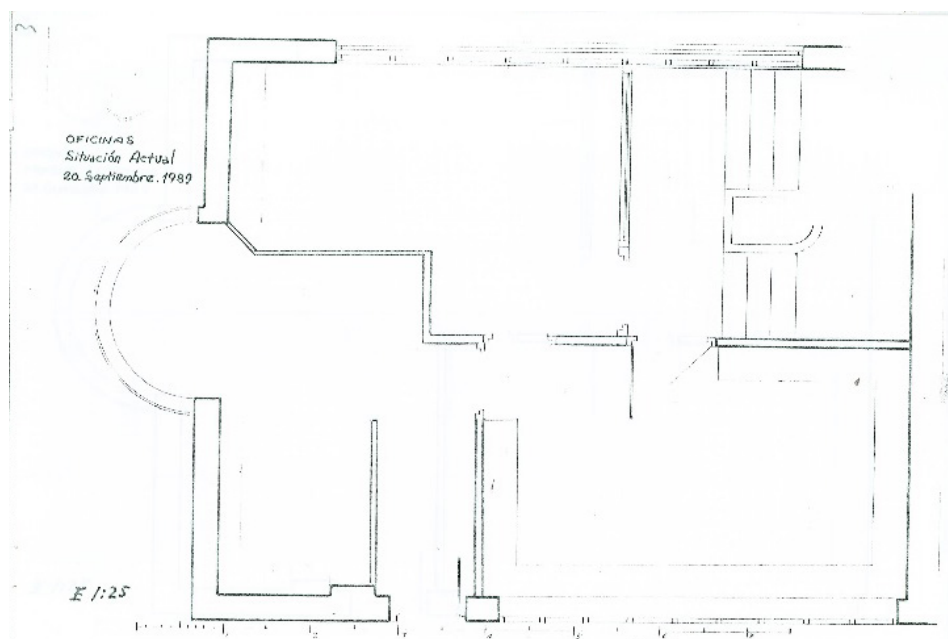


Figura 110. Estado previo a la reforma de la zona de oficinas de 1989, según los planos del aparejador Antonio Zabala Alegría. Signatura A-04304-12. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

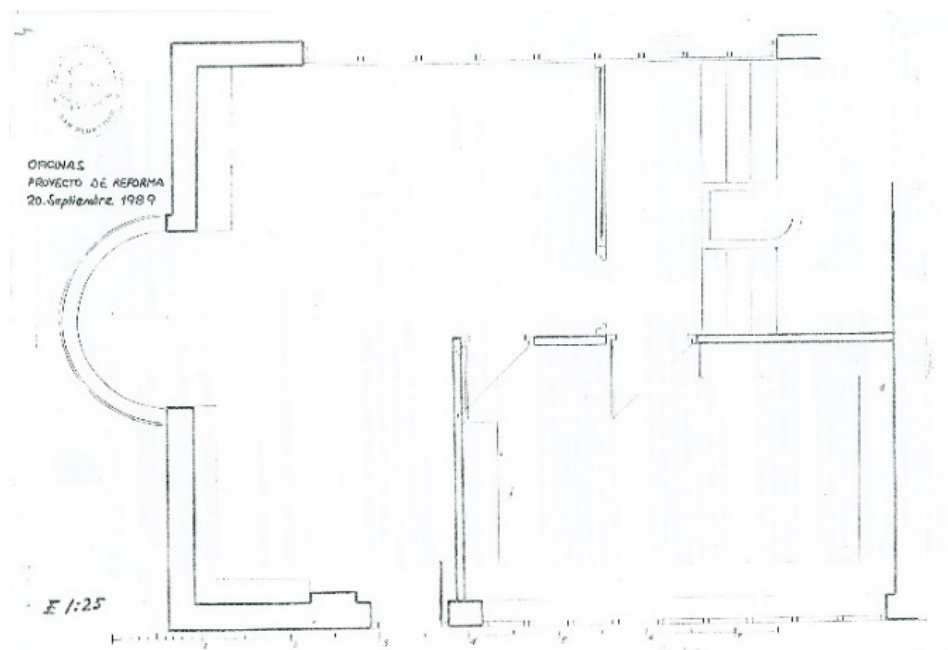


Figura 111. Distribución propuesta en la reforma de la zona de oficinas de 1989, según los planos del aparejador Antonio Zabala Alegría. Signatura A-04304-12. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

tabique tambor y ejecutó unos respiraderos de ventilación en el cuarto de bañistas. Fue acompañada de otra obra de reparación e impermeabilización de la cubierta, que añadió un acabado de grava (Figura 109)⁶⁰:

Se procederá a la apertura de unas claraboyas de ventilación para el tabique tambor. Así mismo a la apertura de unos respiraderos de la zona de vestuarios mediante tubo de PVC.

Limpieza total de la superficie, para la aplicación del plástico reforzado, subiendo por la base de la balaustrada sin salir a la acera, en las mochetas exteriores saliendo hasta el exterior. Quedando de esta manera la terrada totalmente impermeabilizada sin una sola junta.

Colocación de Grava de Miranda en un espesor medio de 10 cm, colocando en los desagües tubo rejilla para imposibilitar la entrada de la misma.

La memoria también describió la *proyección de una capa de poliuretano in-situ* sobre en el techo de los baños.

La década finalizó con otras tres obras menores. El 22 de enero de 1987 los responsables del Real Club Náutico de San Sebastián solicitaron *bajar techo con placa lisa de escayola en salón de juegos*⁶¹, sin mayores especificaciones.

En 1989 se llevaron a cabo las otras dos obras menores, vinculadas, ambas, a la reforma de las oficinas. La primera de ellas consistió en una redistribución de los despachos, eliminando algunas divisiones. El proyecto fue realizado por el aparejador José Antonio Zabala Alegría⁶², en el que se encontraron, de nuevo, cambios en el plano del estado actual, respecto a los planos previos, los redactados por Félix Llanos Goiburu (Figura 110). La intervención del aparejador consistió en eliminar tabiques para lograr una estancia de mayor tamaño, desapareciendo todo vestigio del cerramiento sur original del proyecto de Labayen y Aizpurua⁶³, que fue anexionado completamente a los espacios de taquilla y guardarropa construidos en 1946 (Figura 111).

Tras esta obra se solicitó la *aplicación de capa de poliéster en la terraza de la planta sur en el Edificio Social del Real Club Náutico de San Sebastián*, correspondiente a la cubierta de las oficinas en las que se acababa de ejecutar las obras de reforma.

6.5.7. El Náutico convertido en objeto patrimonial. Las obras de Manuel Arrue de Pablo

6.5.7.1 El intento de reforma de la segunda planta. Primer reconocimiento patrimonial del edificio

En la última década del S XX la dirección Real Club Náutico de San Sebastián volvió a presentar una solicitud de obras para la segunda planta del edificio, concretamente el 30 de mayo de 1990. La propuesta, denominada *Trabajos para conservación, Club Náutico terraza superior y redactada por el interiorista Ángel L. de la Nava Bores*⁶⁴, era en realidad, una completa reforma de dicha planta.

60 "Impermeabilización y aislamiento de la terraza del Club Náutico". 1987. Signatura A-04741-20. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

61 "Renovación del techo de escayola en la sala de juegos del edificio social, Real Club Náutico de San Sebastián". 1988. Signatura A-04688-14. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián

62 "Reforma oficinas Club Náutico en Pª de la Concha por Mariano Yurrita Tierno". 1989. Signatura A-04304-12. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián

63 El cerramiento original del Proyecto de Labayen y Auzpurua, debió desaparecer realmente en la intervención de Goiburu, pero se mantenían tabiques alineados con el cerramiento original.

64 "Mejoras y rehabilitación general de la planta superior en el Real Club Náutico de San Sebastián, por Mariano Yurrita". 1990. Signatura A-04099-16. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.



Figura 112. La terraza mostró poca variación con respecto a las fotografías de 1984, 1990. Signatura A-04099-16 Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.



Figura 113. Las carpinterías del ventanal parecen ser las mismas de la reforma de 1953 de Eduardo Olasagasti. 1990. Signatura A-04099-16 Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

La solicitud, conservada en el Archivo Municipal de San Sebastián, carece de planos, pero el presupuesto era lo suficientemente detallado como para conocer el alcance de la reforma. En el documento había partidas para cambiar todos los revestimientos de suelos y paredes, ejecución de 2 barras de bar, construcción de mamparas separadoras de espacios, creación de una chimenea artificial, ejecución de lavabos a *modo de bidones*, realización de una mesa central con un mástil, etc. Una de las partidas más destacables es la de *sustitución de ventanales exteriores, por otros de carpintería de aluminio lacados en blanco. Respetando medidas y divisiones actuales. Incluso vidrio climalit*. El presupuesto carecía de mediciones, pero era la partida más elevada de todas, 1.842.240 ptas. Se desconoce si la sustitución de las carpinterías se refería sólo a la carpintería corrida frontal, o también incluía los cerramientos de la terraza.

El 8 de junio de 1990 el aparejador municipal del Ayuntamiento de San Sebastián respondió a la solicitud de reforma efectuada por la dirección del Náutico. La respuesta recoge las obligaciones que, la catalogación del edificio en las nuevas figuras de planeamiento de la ciudad:

Este edificio se encuentra situado dentro del ámbito de actuación del “Plan Especial del Área “R”, Plan aprobado definitivamente. Este documento recoge en las Ordenanzas un catálogo de edificios señalando que por su valor histórico-artístico se propone este edificio como “permanente”.

Por lo tanto, a la vista de estar catalogado este edificio como permanente, la reforma ahora propuesta debería plantear la recuperación de las fachadas en su composición a su estado original, así como justificar las modificaciones realizadas, y reformas propuestas.

Como proceso a seguir para los Servicios Técnicos puedan emitir un informe sobre las obras referidas, estimo necesario la realización de un proyecto visado y redactado por técnico competente donde se recoja;

Memoria sobre la reforma propuesta.

Estado actual de las plantas que se reforman y estado modificado.

Alzados de las distintas fachadas estado actual y actuaciones propuestas.

Secciones

Usos propuestos

El Plan General de Ordenación Urbana de San Sebastián vigente en 1990 era, aún, el redactado en 1962. El “Plan Especial del Área R” (o área romántica)⁶⁵, fue el origen del primer catálogo patrimonial de la ciudad, siendo este aprobado en 1977. Era, por tanto, un documento vigente en las obras de remodelación de la segunda planta en 1982, así como de todas las reformas y obras que, aunque menores, se realizaron a lo largo de la década de los 80s. Después de más de una década en vigor, fue la primera vez que se hizo una lectura del Real Club Náutico de San Sebastián desde una perspectiva patrimonial, y así expresada, por los técnicos del área de urbanismo del Ayuntamiento de San Sebastián.

La solicitud realizada por el aparejador municipal no recibió contestación, y el 20 de agosto de 1990, las obras quedaron desestimadas *por no haber aportado la documentación solicitada*⁶⁶. En el informe se adjuntaron cuatro fotografías que mostraron el estado del Náutico en 1990 (Figuras 112 a 115), sin que hayan observado variaciones significativas desde la reforma de 1982.

Solo cabría señalar como novedad, la sustitución de la carpintería de la cristalera que, por primera vez, cerró la escalera original del proyecto de Labayen y Aispurua en la fachada este, frente al Ayuntamiento (Figura 114). También es apreciable la ocupación de la terraza por el lado oeste, lado de la bahía, por un acceso a la cocina y zona de servicio del bar-restaurant, aunque ésta ya apareció documentada en las fotografías de 1981 (Figura 107).

⁶⁵ El *Plan Especial del Área R* fue redactado por los arquitectos Luis Peña con Ferrán, Mangada, Solá-Morales y Rafael Moneo.

⁶⁶ “Mejoras y rehabilitación general de la planta superior en el Real Club Náutico de San Sebastián, por Mariano Yurrita”. 1990. Signatura A-04099-16. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.



Figura 114. Cierre de la escalera que da acceso a las dependencias sociales del Club con una cristalería. 1990. Signatura A-04099-16 Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.



Figura 115. Escalera de acceso posterior a la segunda planta. Aparece como novedad la estructura de cubrición de la escalera del proyecto tras la de reforma 1982 y el cierre con chapa grecada de la parte inferior a la misma. 1990. Signatura A-04099-16 Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

Por otro lado, la pintura blanca que cubría la decoración de madera de la carroza había desaparecido de la mayor parte de la misma, observándose únicamente en la zona de la terraza (Figura 112). Se desconoce si la recuperación de la madera fue un decapado, o una sustitución de la misma en la fachada del Paseo Igentea.

6.5.7.2 Modificaciones estéticas del primer proyecto de rehabilitación de Manuel Arrue de Pablo

La necesidad de realizar un *proyecto visado y redactado por técnico competente*⁶⁷, llevó a la dirección del Club a descartar las obras de reforma interior del local de la segunda planta del edificio y promover el proyecto de *recuperación de las fachadas en su composición a su estado original*⁶⁸, tal y como la propia memoria del proyecto, redactada por el arquitecto Manuel Arrue de Pablo, recogió:

El proyecto responde al programa que le promotor exige y contempla en los informes recogidos del Excmo. Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián

El proyecto fue redactado en marzo de 1991, con el objeto de rehabilitar la cubierta y fachada que se encontraban en deficiente estado de conservación:

La cubierta denominada de proa, en la actualidad es una terraza plana impermeabilizada y rematada con baldosa hidráulica sin ningún tipo de aislamiento. La solución que se proyecta consiste en el levantado de la baldosa hidráulica e impermeabilización, proyección de poliuretano, capa de mortero de protección de aislamiento y aplicación de la impermeabilización a base de poliéster y fibra de vidrio en tres capas de color blanco.

*La cubierta denominada de popa son ningún tipo de aislamiento en la actualidad está realizada con placas onduladas traslúcidas de tipo filón sobre rastreles de madera. La solución que se proyecta consiste en el levantado de la cubrición de placas, proyección de poliuretano entre rastreles de madera, colocación de tablero fenólico sobre rastreles y aplicación de la impermeabilización a base de poliéster y fibra de vidrio en tres capas*⁶⁹.

A pesar de que los espesores de poliuretano son ínfimos, 3 cm, la superposición de capas de protección descritas implicó un aumento del espesor de las cubiertas. En el caso de la *cubierta de proa*, o cubierta de la terraza, colocó un remate lateral que aumentó notablemente la presencia visual de la cubierta elaborada por Olasagasti y eliminó la visión curvada de la misma desde la parte posterior del Náutico (Figuras 117 y 119) En la cubierta del bar-restaurant original, además de los acabados mencionados, se añadió una capa de grava superficial. Con todo ello, se produjo una elevación de la cornisa de unos 20 cm., según se indicó en los planos. El muro de cerramiento sobre la ventana corrida, paso de tener una altura de 80 cm., a tener 100 cm., modificando la percepción del edificio (Figuras 116 a 119).

La sección que acompañó el proyecto permite apreciar que se había ganado altura libre en la planta baja excavando en el terreno, quedando únicamente a la altura original, parte del salón de juegos de juegos de 1905 (Figura 116).

La intervención en las fachadas consistió en la sustitución de los elementos dañados, así como el pintado de todo el edificio en blanco. Se eliminó la pintura blanca de las paredes que no se corresponden al propio edificio en sí, recobrando el color de la piedra de los muros del Paseo Igentea. La memoria del proyecto describió así la intervención:

En cuanto a las fachadas se proyecta sustituir los elementos en las mismas, igualmente en mal estado. La carpintería metálica es de hierro sin ningún tipo de tratamiento excepto la pintura encontrándose los perfiles oxidados en gran parte y su instalación no es

67 Ibidem. Signatura A-04099-16. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

68 "Rehabilitación de Fachada y Cubiertas en el edificio del Real Club Náutico de San Sebastián, Igentea 9, por José Antonio Gómez Chaos". 1991. Signatura A-04198-17. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián

69 Manuel Arrue de Pablo usó la denominación "cubierta proa", para denominar la cubierta de hormigón original del restaurante del proyecto de 1929; y "cubierta de popa", para definir la cubrición posterior de la terraza, la realizada en 1953 por Eduardo Olasagasti.

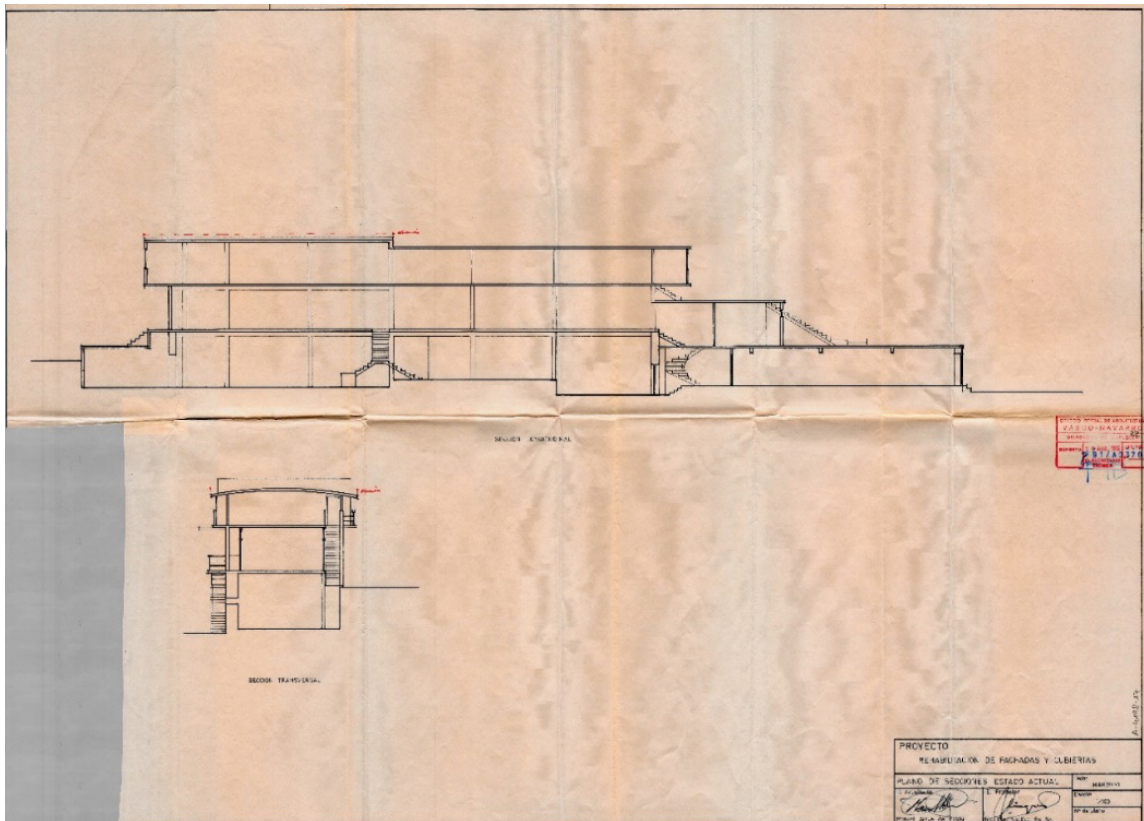


Figura 116. Aumento de los cantos de las cubiertas del Real Club Náutico detallado en rojo en los planos. 1991. Signatura A-04198-17. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

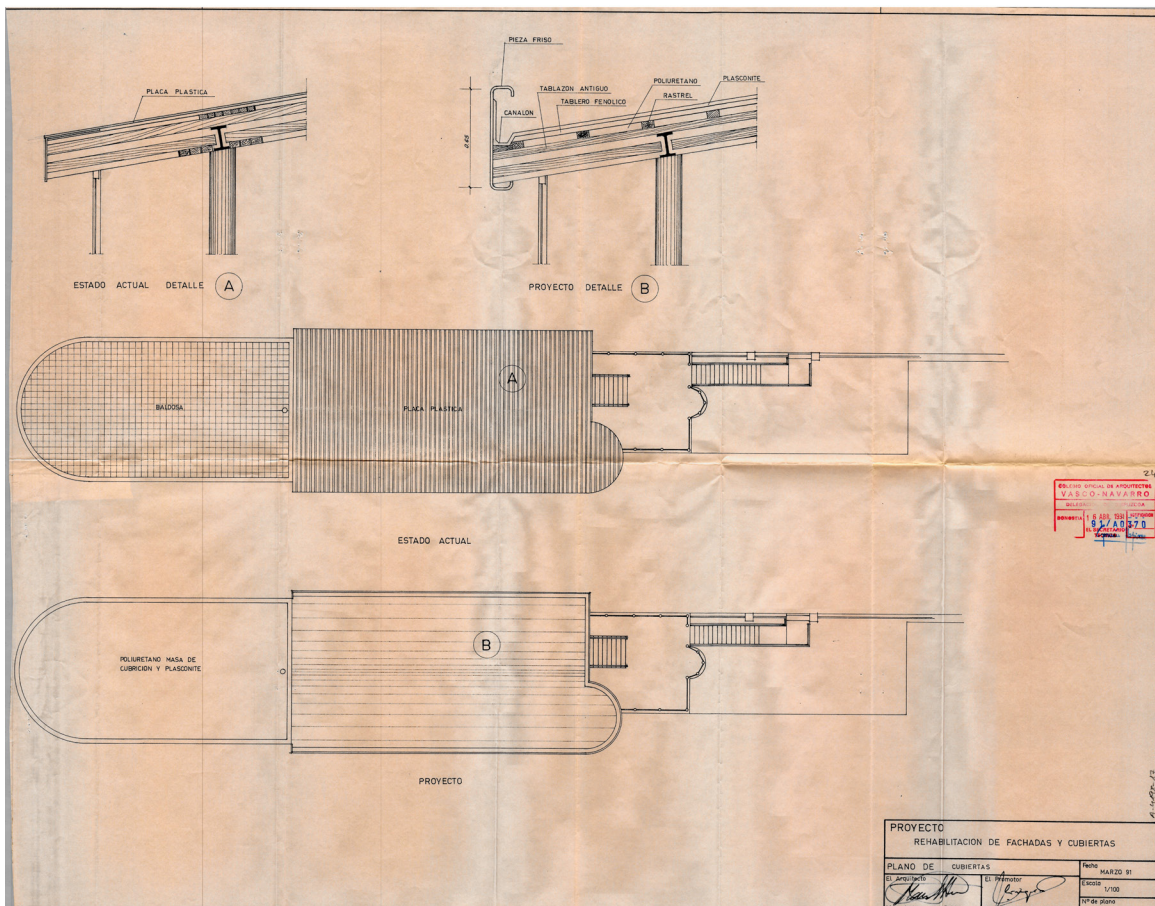


Figura 117. Detalles constructivos de la intervención a realizar en la cubierta de la terraza del RCNSS. 1991. Signatura A-04198-17 Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

paralela a la fachada. Los barandos y pasamanos exteriores de madera se encuentran pintados con esmalte e igualmente y debido al difícil acceso para su mantenimiento, se encuentran muy deteriorados.

Tanto el caso de la carpintería como de las barandillas y pasamanos exteriores la solución que se pretende es su sustitución. En el caso de la carpintería se ha escogido un perfil de aluminio lacado en blanco de pequeña escuadría para no romper con la estética actual de los perfiles metálicos de pequeña sección. Se ha escogido esta solución ya que cualquier otro tipo de carpintería presenta secciones de perfilería mayores que romperían con la actual fisonomía del edificio.

En cuanto a los barandos pasamanos de madera se sustituirán por otros del mismo diseño y escuadría, pero en madera en acabado natural con tratamiento de tipo Lasur para exteriores

El resto de la fachada se pintará en blanco con pintura tipo Rubson para exteriores previo rascado y preparación de los soportes.

Por último y en la zona denominada patio de caballos se picarán los raseos del muro d costa y se dejará la piedra del mismo vista para diferenciar totalmente el edificio propiamente dicho del muro de costa.

El concepto de *mantenimiento de las características del edificio* que usó Arrue de Pablo, llevó implícito la idea de mantener las características del edificio según el estado con el que se lo había encontrado, no el estado original según el proyecto de 1929. Así, Arrue de Pablo introdujo cambios estéticos como la alteración de la altura de la cornisa del Náutico, o la anulación de la curvatura de la cubierta en la parte posterior. Introdujo, por tanto, nuevas modificaciones en el edificio, pequeñas pero acumulativas, a pesar de la protección urbanística de la que ya gozaba el edificio.

Su intervención en el ventanal corrido del frente del edificio homogeneizó el despiece de la carpintería, pero asumió las dimensiones heredadas de intervenciones anteriores, no las originales, así como el color blanco con el que había llegado a 1991. Aunque la memoria se refiere a usar una carpintería *con un perfil de aluminio lacado en blanco de pequeña escuadría para no romper con la estética actual de los perfiles metálicos de pequeña sección*, su escuadría fue notablemente de mayor espesor, que, junto al color blanco, le dio una mayor visibilidad y presencia dentro del conjunto de la que hasta entonces carecía.

Con la reforma Arrue de Pablo eliminó las chimeneas y sistemas de ventilación que poblaban la cubierta (Figura 120) y propuso un sistema de ventilación inspirado en la primera versión del proyecto de Labayen y Aizpurua, con unos conductos curvados hacia el frente, como si de tambuchos se tratara. Finalmente, estas salidas no se llegaron a ejecutar (Figura 121).

El proyecto fue informado favorablemente el 15 de julio por la dirección de urbanismo del ayuntamiento, pero solicitando una serie de correcciones y concreciones adicionales⁷⁰:

Sección tipo, características y dimensiones del perfil de la carpintería exterior. Memoria de carpintería, cuáles se sustituyen y cuáles se mantienen. Adecuación de los cristales para que sean iguales.

Idem con respecto a las barandillas, sección tipo, color y características.

Adecuación de los elementos de fachada y cubierta y señalización de los conductos, rejillas y demás instalaciones del bar, pub, vestuarios, etc... con indicación expresa de donde se ubican altura, etc...

Idem respecto al cierre de la escalera de la zona de Popa.

Señalización de la recogida y desagüe de las aguas pluviales en cubierta.

Eliminación de pintura, no sólo en la zona de Patio de Caballos, sino en aquellas

⁷⁰ "Rehabilitación de Fachada y Cubiertas en el edificio del Real Club Náutico de San Sebastián, Igentea 9, por José Antonio Gómez Chaos". 1991. Signatura A-04198-17. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

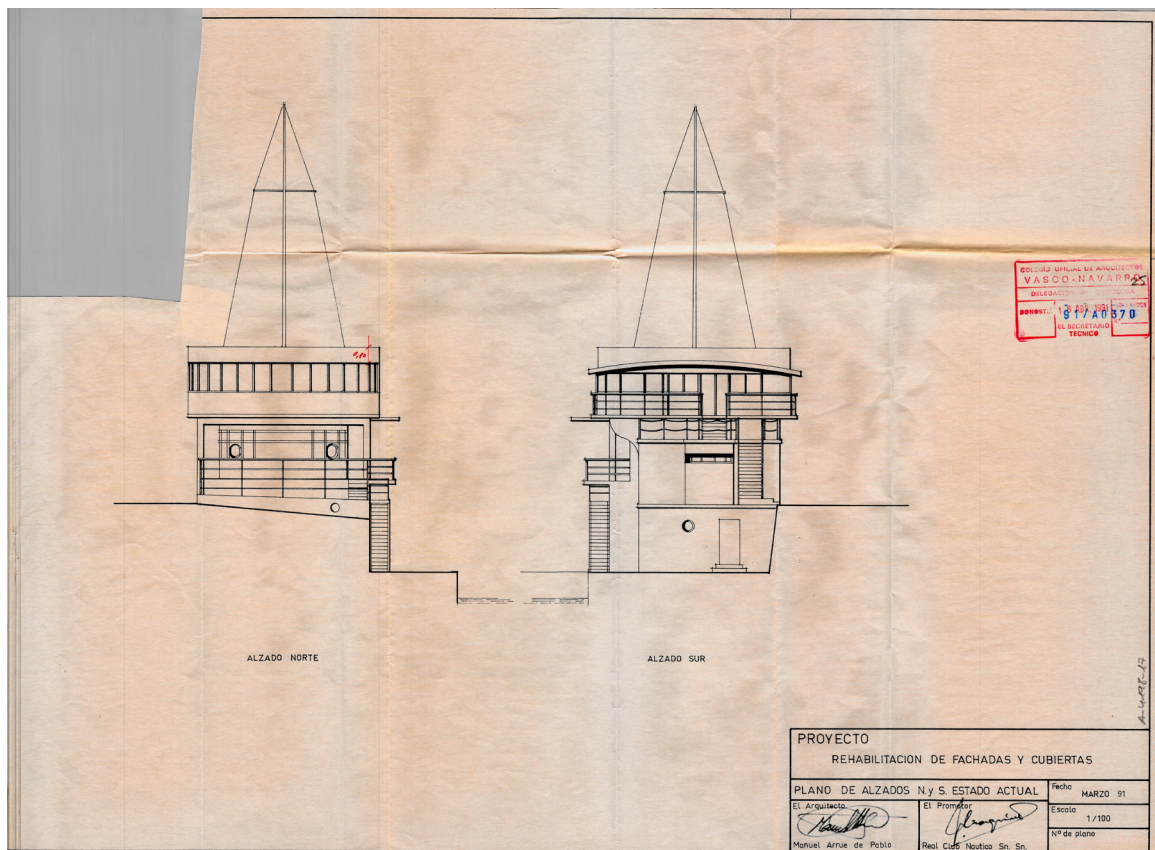


Figura 118. Estado previo a la reforma. 1991. Signatura A-04198-17. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

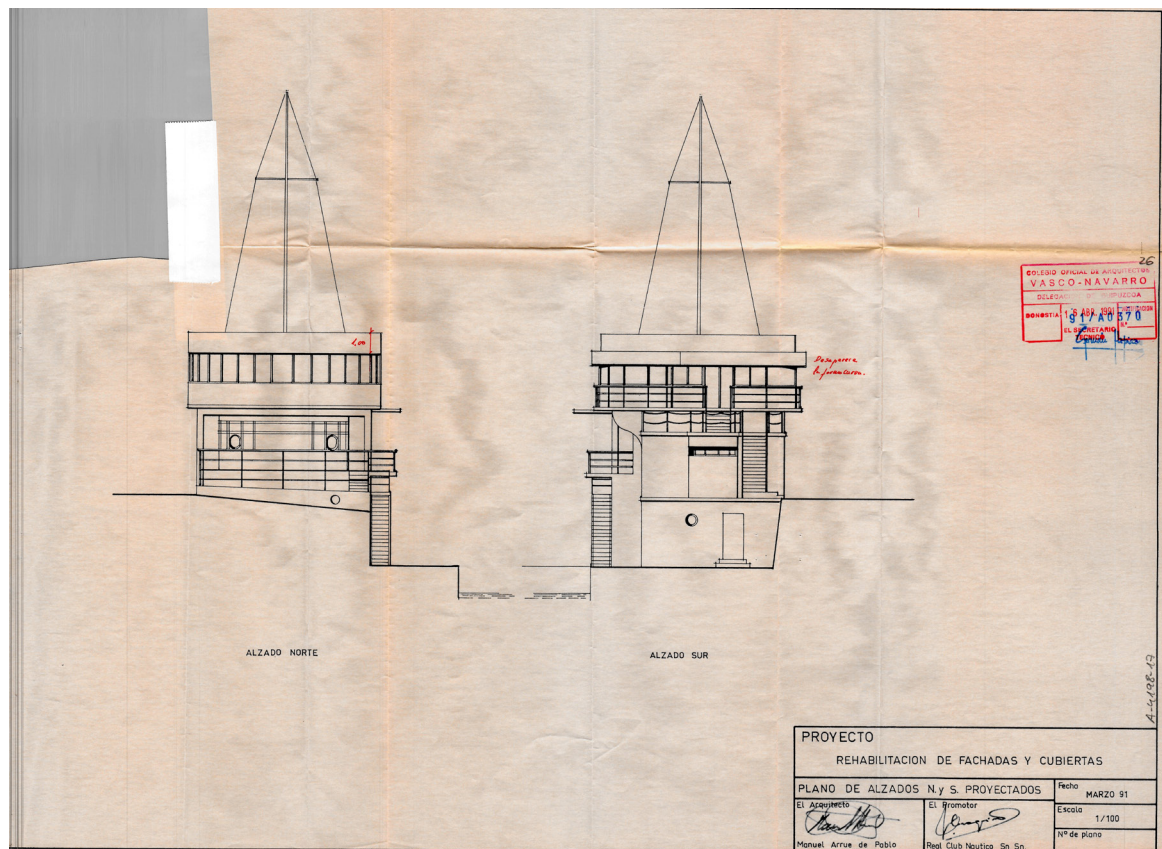


Figura 119. Estado posterior a la reforma. Obsérvese el aumento de la cornisa de la parte frontal y el canto de la cubierta de la terraza, dejando de ser visible su curvatura desde la parte posterior del edificio. 1991. Signatura A-04198-17. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

otras que sin formar parte del edificio, han sido pintadas, malecón, frente al crucero de costa, etc...

Así mismo se exige que se respete el diseño original del edificio, sus acabados y su tratamiento uniforme en aquellos elementos que vayan a ser sustituidos.

Se estima necesario pedir informe al servicio de Prevención, Extinción de Incendios Y Salvamento.

En octubre de 1991 Manuel Arrue de Pablo entregó una memoria adicional que concretó los detalles del proyecto solicitados, iniciándose las obras pocos días después:

En los planos adjuntos se definen los condicionantes definidos en el informe.

1.- Se sustituyen exclusivamente los ventanales de la planta superior que se definen en el plano de acuerdo con las dimensiones y detalles de la sección definidas.

2.- Las barandillas se respetarán en cuanto a diseño y dimensiones, sustituyéndose en el pasamanos el acabo en color azul por madera natural, en Iroko tratado al lasu.

3.- Se han definido todos los elementos especificados.

4.- No se ha previsto la modificación del cierre y remates de las escaleras exteriores.

5.- Se han señalado las recogidas y desagües de aguas pluviales que se mantienen en su situación actual.

Se eliminará la pintura en la zona citada.

6.5.7.2.1 El "estado previo" en el proyecto de Manuel Arrue de Pablo

Como en anteriores ocasiones, la documentación del *estado actual* del proyecto mostró cambios respecto a las reformas documentadas previamente, así como el resultado de otras que, aunque documentadas, no aportaron detalles de su alcance. La documentación de Arrue de Pablos fue detallada y muy completa, permitiendo conocer el alcance de todas esas intervenciones.

Los alzados laterales permitieron ver el alcance de todas las ampliaciones realizadas en el Náutico, y la deformación de la silueta del paquebote. En el alzado oeste, desde la bahía, el cerramiento de la terraza provocó la pérdida de la claridad de la silueta del barco (Figura 122). El desplazamiento del mástil, desde la cubierta, como correspondería a un barco real, al techo del bar-restaurant, lo convirtió en un pastiche decorativo, demostrando el desconocimiento marino de quienes intervinieron en el edificio tras Aizpurua.

El alargamiento por la parte frontal, con la presencia de la escalera para subir desde la rampa a las terrazas de la planta primera, unida visualmente con la escalera posterior de acceso a la segunda planta, hizo que el edificio perdiera el símil que tenía de barco atracado, para convertirse en un edificio más. La pérdida de esa imagen era mayor desde la fachada este, lado del paseo marítimo, donde realmente se debería alcanzar su imagen de barco atracado, que tantas referencias recibió en la prensa en su momento. El mencionado alargamiento por la parte frontal provocó la pérdida de su independencia volumétrica, acentuada por el tratamiento opaco de los cerramientos de las nuevas terrazas delanteras. El volumen del cerramiento de la terraza de la segunda planta, junto con las escaleras de acceso por la parte posterior, potenciaban la imagen plomiza y longitudinal del edificio (Figura 123).

La fachada este reflejó, por primera vez, la ocupación de la parte inferior de la escalera de acceso al club por la conserjería, como variante construida de la propuesta volada del proyecto de Goiburú. No aparecen dibujados en el alzado de esta fachada ni los apoyos añadidos en 1953, ni la cristalería de cierre de las escaleras, documentada en las fotografías del proyecto anterior.

Como único cambio destacable se ha de comentar que apareció una nueva puerta en los cuartos de bañistas de la parte posterior. Era una nueva puerta lateral, inexistente y

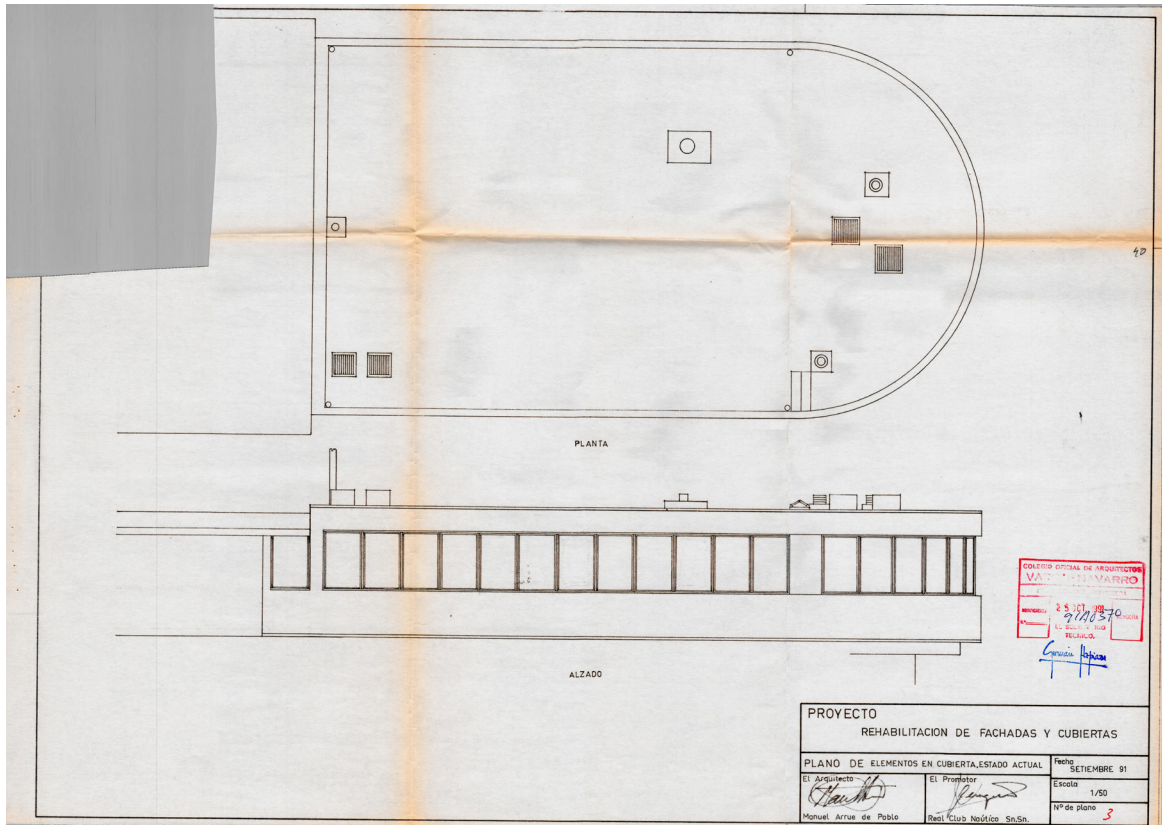


Figura 120. Estado de la cubierta antes de la intervención. 1991. Signatura A-04198-17 Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

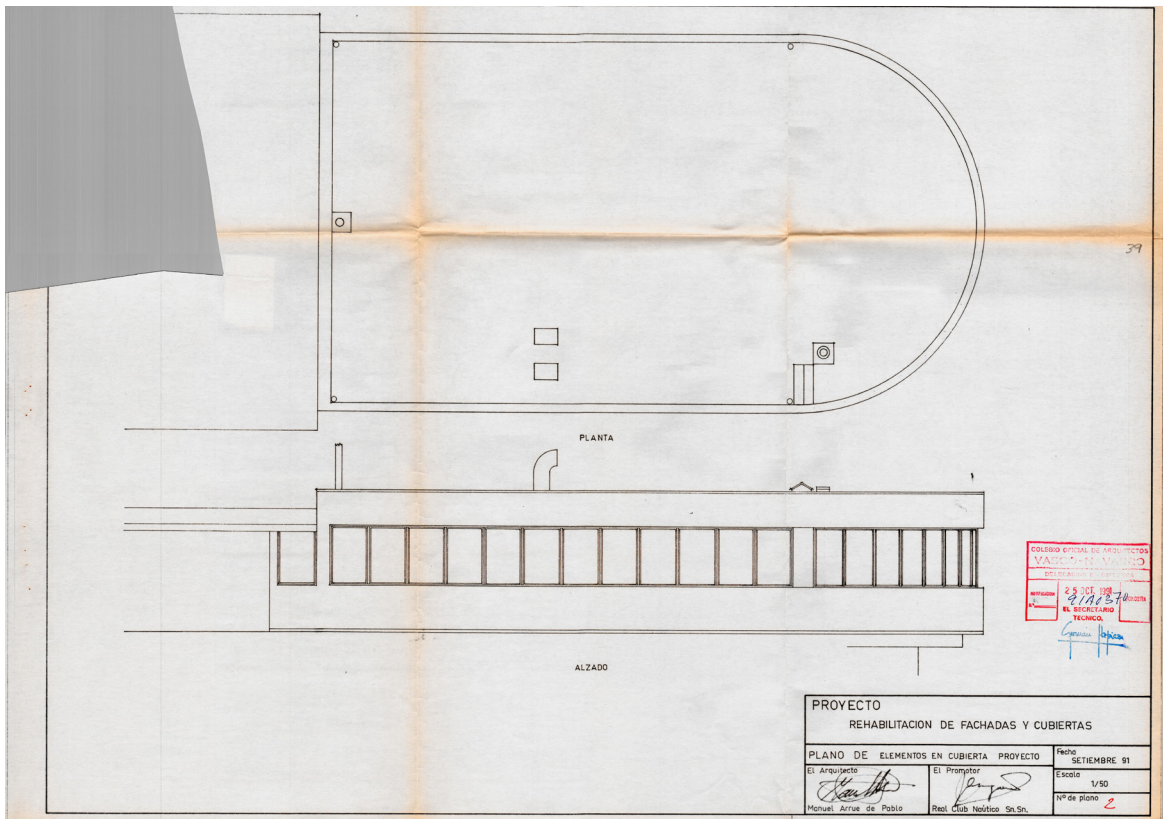


Figura 121. Propuesta de cubierta tras la intervención. Nunca se llegó a realizar las salidas curvas proyectadas. 1991. Signatura A-04198-17 Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

no referenciada en la documentación anterior. Esta puerta fue estanca, siendo el modelo que se pondría en las siguientes intervenciones de la planta baja (Figura 122).

6.5.7.2.2 Primera consolidación estructural del bar-restaurant

Las obras de impermeabilización de la cubierta, detalladas en el proyecto de Manuel Arrue de Pablo, dejaron al descubierto una estructura de hormigón con graves deficiencias. El mal estado de la estructura provocó que el arquitecto redactase un proyecto complementario para reforzarla. El nuevo documento, firmado igualmente por Manuel Arrue de Pablo, fue registrado en diciembre de 1991. No se han localizado fotografías que muestren el estado de la estructura en ese momento, pero la memoria es bastante concisa en la descripción de las lesiones⁷¹:

Al realizar los trabajos indicados [impermeabilización de la cubierta], se ha puesto al descubierto la estructura de hormigón armado y como consecuencia su defectuoso estado.

Aún cuando la estructura garantiza la estabilidad del edificio, se aprecia que debido a la falta de compacidad del hormigón empleado⁷², la humedad ha penetrado a través de la capa exterior de revestimiento de las armaduras, que han sufrido un proceso de oxidación cuya dilatación ha provocado el agrietamiento del hormigón según un proceso que ha afectado a un elevado número de las vigas y pilares, estando según este proceso, unas zonas más afectadas que otras e incluso conservándose en buen estado la parte más importante.

Como consecuencia de dicho mal estado se reforzó el forjado de la segunda planta y su cubierta, así como los pilares estructurales que los sujetaban

El refuerzo por el que optó Manuel Arrue de Pablo, fue un refuerzo mediante perfiles y encamisado de los pilares con acero (Figura 105). Esta solución, en un ambiente salino, no fue la más acertada, siendo en gran medida el origen de los problemas estructurales que se produjeron posteriormente:

(...) con objeto de solucionar el problema se ha decidido, además de sanear toda la estructura, forrarla literalmente con chapa metálicas, que una vez pintadas, armonizan con la decoración tipo barco del edificio y complementa las capacidades portantes de la estructura.

(...) Se procederá, de acuerdo con los planos, a revestir las partes interiores y laterales de las vigas, así como los pilares circulares en todo su contorno, fijándose con fijación Spit roc. Se formarán cartelas metálicas de unión soldadas entre las vigas y pilares de la zona de proa del modo que lo están las de popa en su estado actual.

Antes de la colocación de los refuerzos estructurales, se procedió al saneamiento de las zonas dañadas mediante su picado, cepillado de armaduras y sellado con resinas epoxi y mortero con aditivos para la reparación de estructural (Figura 124 a 126). Los elementos que se reforzaron fueron los componentes de la estructura envolvente del bar-restaurant: forjado, cubierta y pilares que los unen.

Esta intervención debió suponer una reforma de la discoteca, pero sólo en su parte frontal, dejando sin reformar la parte de la terraza del proyecto de Arizmendi y Eugui de 1982. Según la memoria de Arrue de Pablo, este proyecto de renovación de la decoración interior se trató como obra menor, no existiendo documentación de los cambios que realizó.

71 Proyecto de Saneamiento estructura del Real Club Náutico en Igteeta 9. 1991. Signatura A-04243-21. Archivo Municipal de DonostiaSan Sebastián.

72 José Manuel Medina Murua recoge una carta de Aizpurúa dirigida a Giedion, en el que Aizpurua le comentó que tuvieron muchas dificultades en la construcción por la falta de mano de obra especializada:

En cuanto respecta a la cuestión técnica le debo indicar que la construcción fue hecha en hormigón armado. Tuvimos bastantes dificultades para la construcción ya que en España esas cosas no están todavía demasiado bien resueltas. (MEDINA, 2011:63)

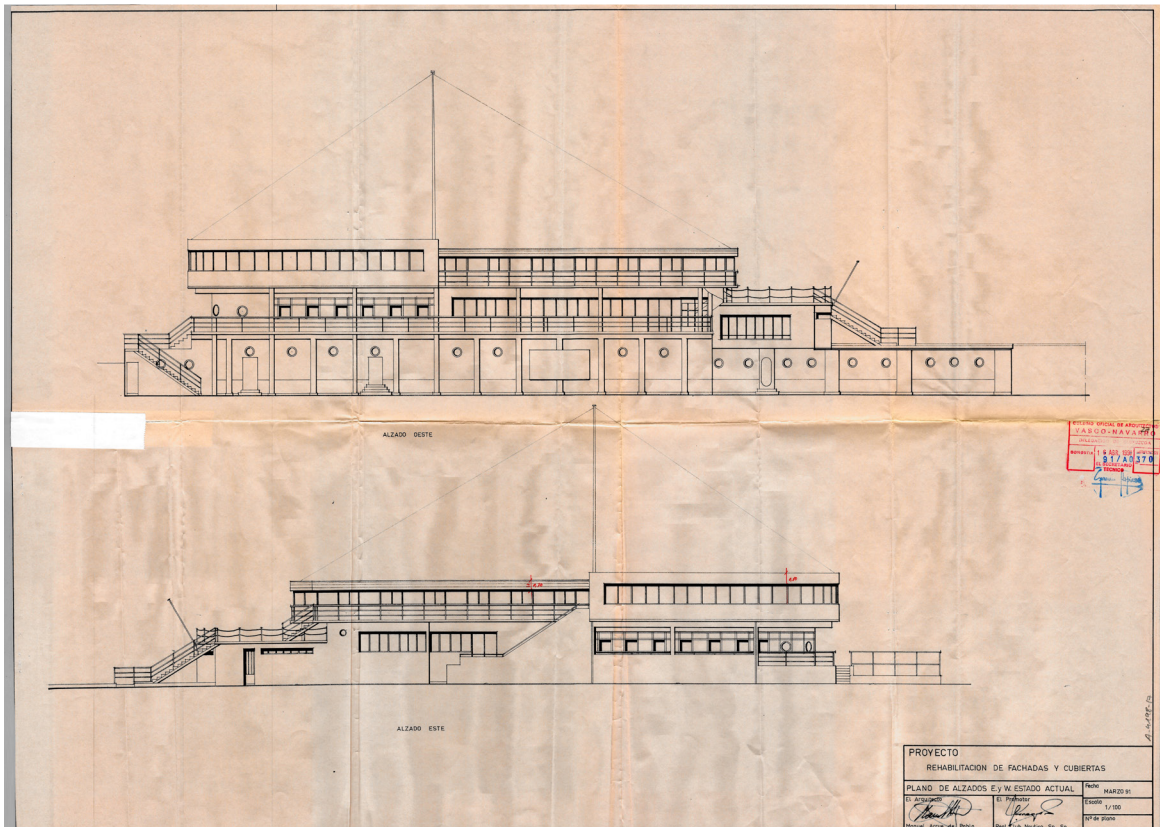


Figura 122. Alzados en el "estado previo" a la intervención. Signatura A-04198-17 Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

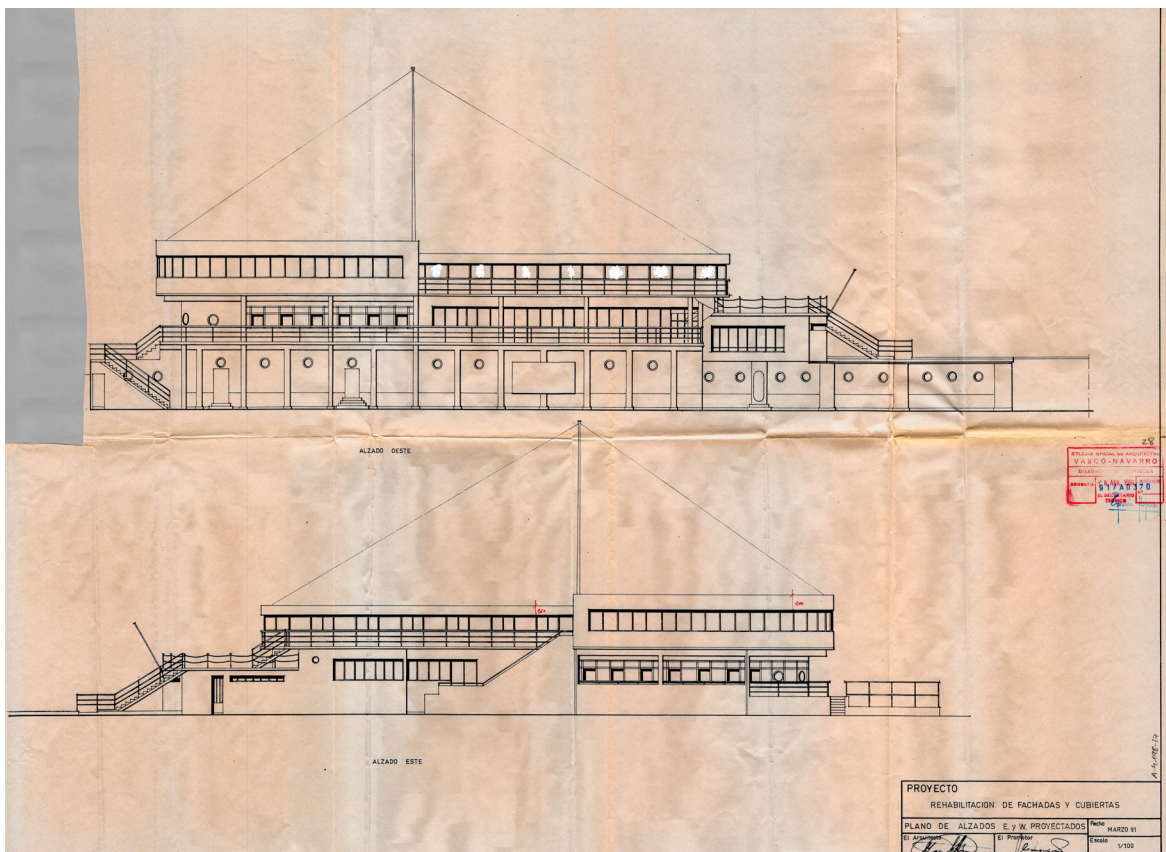


Figura 123. Estado tras la propuesta de intervención. Sólo varían la imagen de las cubiertas de la segunda planta. Signatura A-04198-17 Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

6.5.7.3 Última ampliación del Real Club Náutico de San Sebastián. Construcción de un nuevo sótano

A finales de 1997, el Real Club Náutico de San Sebastián recurrió de nuevo a Manuel Arrue de Pablo para la *consolidación de la cimentación y rehabilitación de sótano*⁷³. La obra fue solicitada inicialmente con licencia de obra menor, a pesar de la intervención estructural que el propio título indicaba, siendo obligado a corregirlo y presentar el correspondiente proyecto en la memoria registrada con fecha de marzo de 1998, Arrue de Pablo describió que el motivo de las obras se debía a los problemas de evacuación de aguas negras del edificio, así como las dudas sobre el estado de la cimentación del mismo:

La Junta Directiva del Club, consciente de las deficientes condiciones en que se realiza en la actualidad la evacuación de las aguas negras del edificio, así como las dudas que ofrece el estado de la cimentación bajo el salón social, ha encargado al arquitecto que suscribe la redacción del presente proyecto en base al cual se puedan resolver definitivamente ambos problemas.

El proyecto describió, por un lado, los problemas de evacuación de aguas negras y los malos olores generados con las arquetas existentes, por lo que propuso una simplificación de la red de saneamiento, evitando el bombeo de las aguas negras de las plantas sobre el nivel del paseo de la Concha, es decir, planta primera y segunda. Su propuesta era bombear sólo las aguas negras generadas en la planta baja y sótano⁷⁴, creando nuevas arquetas y registros que facilitasen su mantenimiento.

La segunda línea de intervención, y que dio nombre al propio proyecto, fue la actuación en la cimentación y estructura de los sótanos:

Bajo el Salón Social existe un espacio de sus mismas dimensiones sin solado alguno y con una altura variable de relleno de cascotes y restos de obra que denominamos sótano C.

El solado del Salón Social está tendido sobre un forjado de viguetas autorresistentes de hormigón aligerado con bovedillas debajo del que existe una antigua solera de hormigón, presumiblemente ligeramente armada⁷⁵.

La solera citada es evidente que se realizó hormigonando directamente sobre la arena, incluidas dos zanjás a modo de zapatas corridas junto a los muros, y que el subir y bajar de las mareas acabó vaciando gran parte de la arena, dejando sin apoyo la solera y las zapatas. Esta solera estará armada pero en todo caso el conjunto no tiene más apoyo que el rozamiento entre el hormigón y los antiguos muros.

Observando las secciones transversales se aprecia que el edificio se apoya en los muros de costa y del paseo, a excepción de los tres pilares que permiten formar el hueco estructural por el que se levanta la escalera de acceso desde el paseo. Estos pilares, que soportan parte importante de los forjados desde la cubierta, se apoyan directamente sobre la zapata corrida junto al muro del paseo. La falta de apoyo de la zapata crea una situación estructural poco recomendable.

Arrue de Pablo distinguió tres sótanos (Figura 127). El que denominó "Sótano A", situado en la parte frontal del Náutico, daba servicio a la cocina situada en su parte superior. Este sótano fue construido en las obras de Goiburú, según el proyecto de 1966. Arrue de Pablo aportó detalles sobre ese sótano, indicando que tenía una superficie de 23 m² y una altura libre de 1,83 m. El "sótano B", espacio con una superficie de 59 m² y una altura libre de 1,60 m., estaba situado debajo del vestuario de señoras y era accesible desde la cocina a través de una tapa estanca y una escalera metálica fija. Este sótano albergó la arqueta de aguas negras y la maquinaria de bombeo de las mismas, correspondiendo al espacio que

73 Expediente 1998/94. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de San Sebastián.

74 Manuel Arrue de Pablos denominó sótano a lo que históricamente se ha considerado "planta baja" del Club Náutico, al estar ésta situada bajo la zona de tránsito del Paseo de la Concha.

75 La solera a la que se está refiriendo, fue la ejecutada en 1985 en la que, como se ha detallado en páginas anteriores, se aprovechó para bajar la cota del "espacio bajo el Salón Social" que describe.

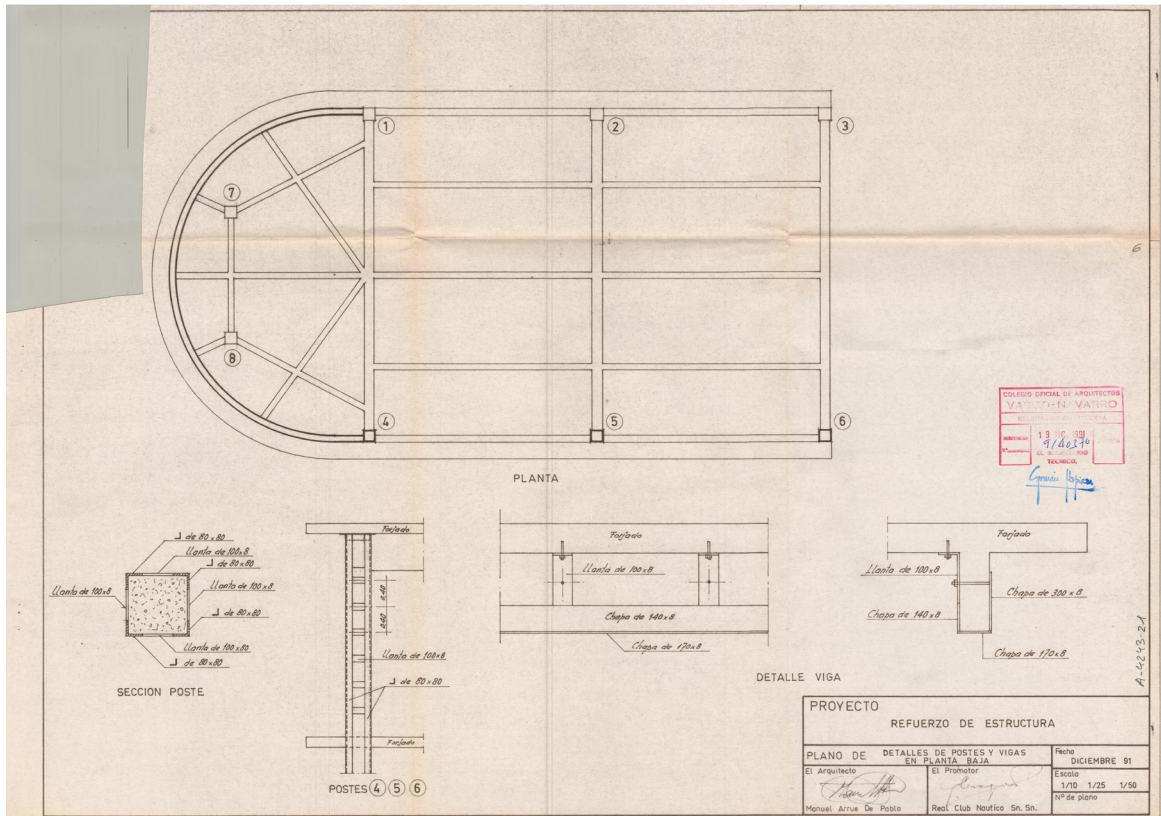


Figura 124. Plano de refuerzo estructural en pilares y forjado de techo de la planta primera. Los pilares que se refuerzan con pletinas de acero, son los del lado de la bahía. 1991. Signatura A-04243-2 Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

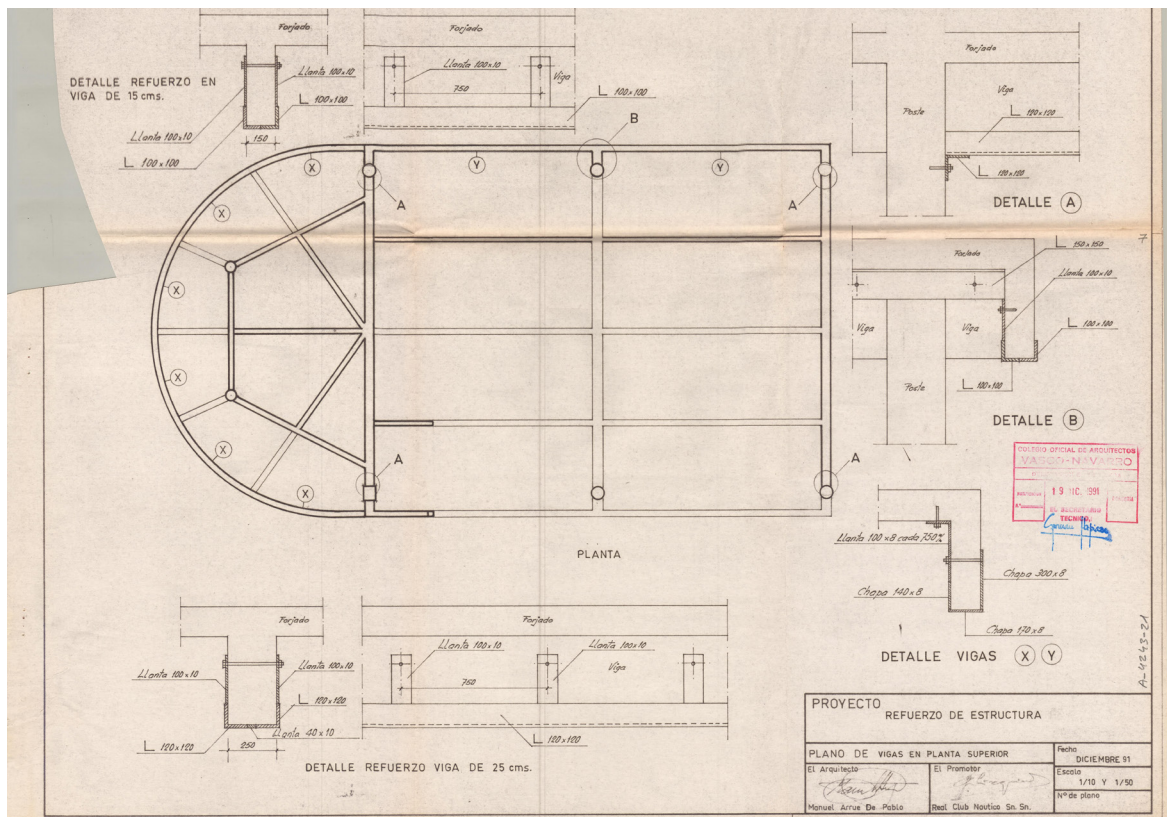


Figura 125. Plano de refuerzo estructural en pilares y forjado de techo de la planta segunda. 1991. Signatura A-04243-21 Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

al que se bajaba desde las escaleras que empiezan a aparecer en la documentación desde 1963⁷⁶. Por último, nombra a un "sótano C" que, según la memoria de Arrue de Pablo:

Hemos denominado Sótano C al espacio existente bajo el Salón Social. Como ya se ha indicado, existe un vacío debido al arrastre de finos realizado al bajar las mareas. La arena está cubierta por escombros y cascotes provenientes de alguna obra realizada en el edificio.

El "sótano C" era el espacio robado al salón social histórico, el de 1905, para convertirlo en gimnasio, al que se le había hecho otra obra, no documentada, que resultaría en una planta intermedia entre planta baja y dicho gimnasio⁷⁷. La propuesta de Arrue de Pablo es rebajar más la cota de las soleras de estos sótanos para otorgarles una altura libre aceptable para su uso:

(...) se ha optado por la solución siguiente:

Demolición de parte del forjado y solera que separan el Salón Social y el Sótano C.

Vaciado, a través del hueco anterior, del escombros existente en el Sótano C y el producido por la demolición de la arqueta de bombeo y solerilla del Sótano B, así como la arena suficiente para llegar a un nivel que permita la realización de una solera de hormigón armado dejando altura libre suficiente para la utilización de los Sótanos B y C, con usos útiles al Club (almacén, despensa, ampliación de gimnasio, comunicación entre cocina y salón social, etc.). La decoración y acabado de esos espacios será objeto de otro proyecto una vez definidos sus usos.

La consolidación de la cimentación parece, por tanto, una justificación para realizar una obra de mayor envergadura en el Real Club Náutico de San Sebastián, realizando de facto una ampliación, ya que ganaría superficie útil en los sótanos bajo la planta baja. Lo que Manuel Arrue llama sótano "C", es realmente una suposición de cámara de aire bajo la salera del salón social histórico del club, espacio que probablemente no existiese. Así lo consideró también el arquitecto municipal, Ander Aramburu Garagorri, que redactó un informe, fechado en abril de 1998, indicando la necesidad de redactar un proyecto completo, y no de obra menor, al ser un proyecto de ampliación de los espacios de sótano:

El Proyecto Básico presentado abarca no solo la reforma interior de espacios sino la ampliación, al crear nuevos espacios de sótano. Por ello, y por tener apreciables actuaciones estructurales (como el refuerzo de cimentación, derribo de solados o forjados existentes y creación de otros nuevos a diferentes cotas) es exigible que la tramitación de licencia de obras sea como Obra Mayor.

El informe técnico, además, exigió unas alturas mínimas que benefició al interés del Club Náutico. El documento indicó que se debían ampliar todos los sótanos en profundidad para realizar las obras de consolidación que mencionaba el proyecto. En una nueva solicitud de licencia, Arrue de Pablo presentó un nuevo proyecto básico con una memoria complementaria a la anterior, así como nuevos planos que detallaron la intervención. La nueva memoria señaló las nuevas alturas mínimas exigidas desde el servicio de urbanismo del Ayuntamiento de San Sebastián:

En la zona del sótano denominado C, que se pretende destinar a uso como espacio complementario al gimnasio, con una superficie no superior a 40 m², se proyecta una altura libre de 2,80 m. El espacio sótano B, se destinará a almacén y paso. En el sótano A, de altura menor a 2,1 m, no se realizarán reformas y se mantendrá sin uso como hasta la fecha.

⁷⁶ Recordemos que, desde 1951, primeros planos del Náutico realizados desde la obra de Labayen y Aizpuru, en donde están las escaleras para bajar a ese "sótano B", aparecía un espacio estrecho y alargado cuya función se desconoce.

⁷⁷ Inicialmente fue una ampliación de los vestuarios de hombres, según el estado actual del proyecto de Goiburú, arquitecto que lo transformó en gimnasio según proyecto de 1966 y que, en 1985 se profundizó para ganar altura. En los planos aportados en 1998 por Manuel Arrue de Pablo, aparece una planta intermedia nueva, entre la primera planta y este gimnasio dedicada a sauna. Esta planta no aparecía en la sección que el propio Arrue de Pablo hizo en su proyecto de 1991. Es una probable planta hecha al margen de la legalidad, aunque su origen radicaría, probablemente, en 1985, cuando se aumentó la altura libre de ese espacio.

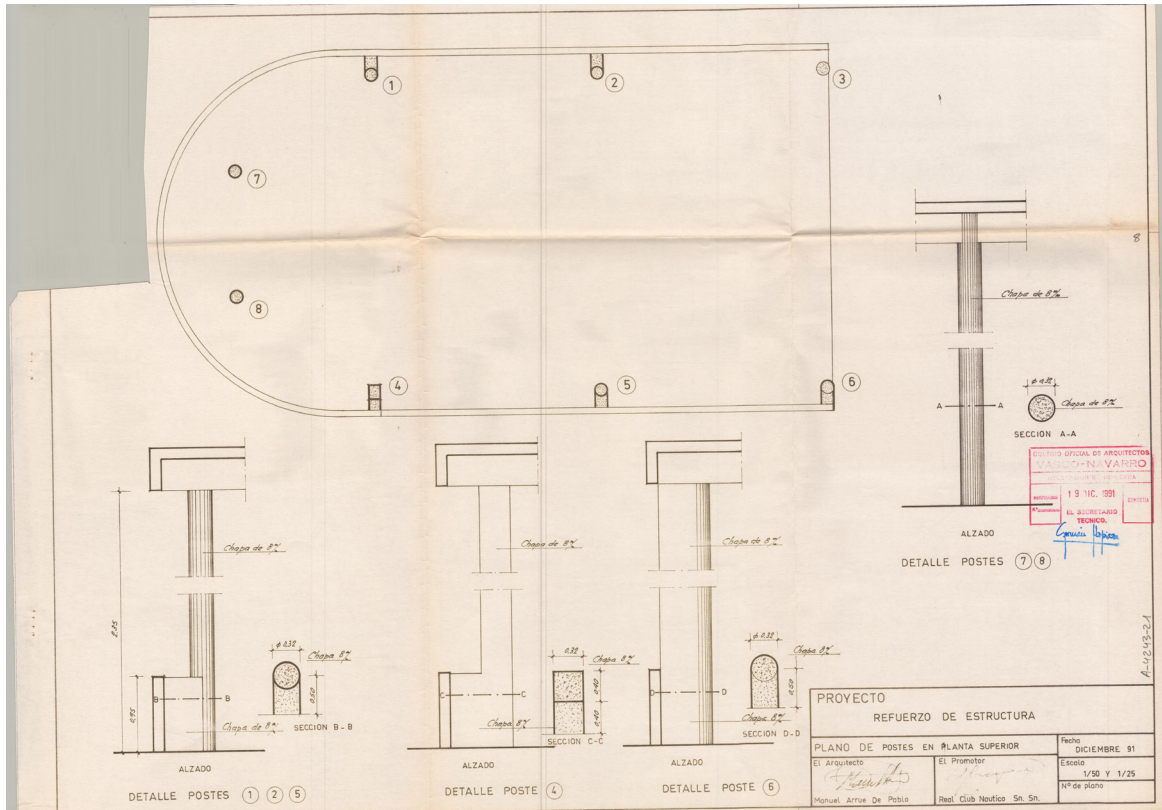


Figura 126. Plano de detalles de forrado de pilares con acero en planta segunda. 1991. Signatura A-04243-21. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

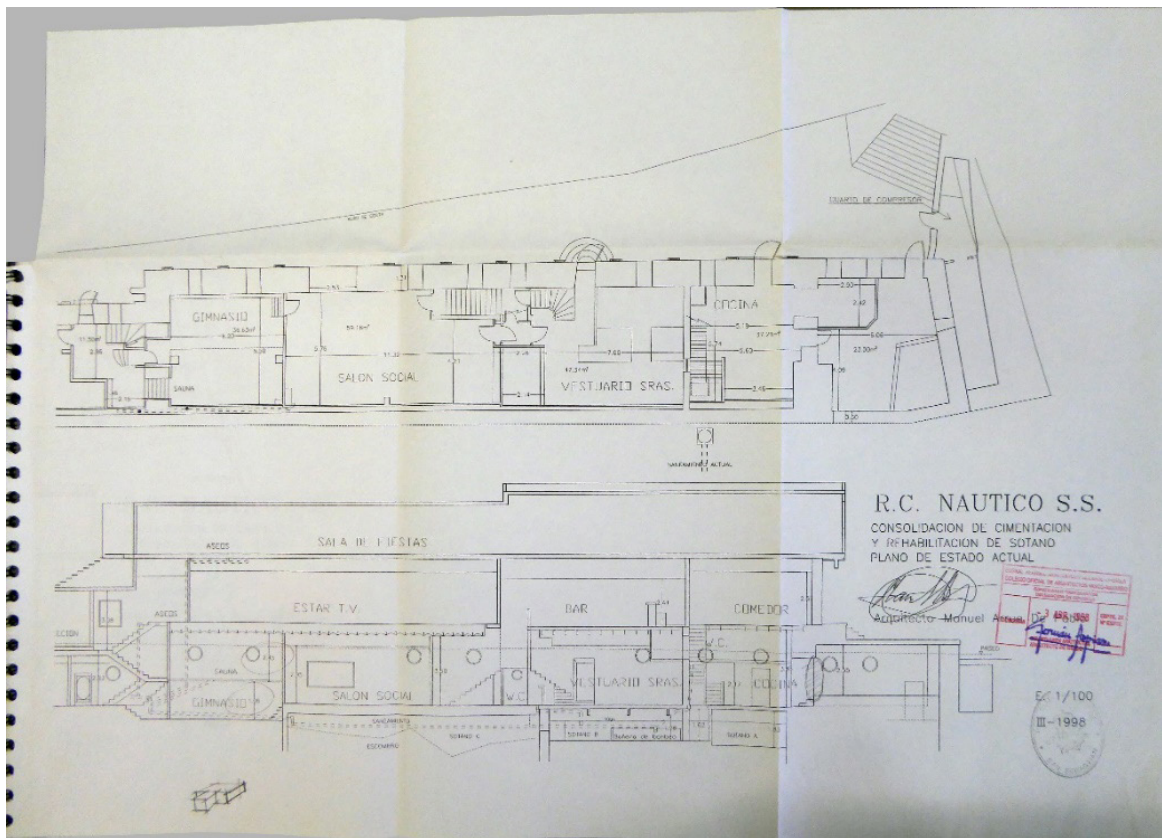


Figura 127. Estado previo a la actuación propuesta por Arrue de Pablo. Se puede apreciar los espacios que denomina como "sótano A", "sótano B" y "sótano C". Expediente 1998/94. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

A pesar de la distinción de los sótanos "C" y "B", el proyecto propuso un único sótano, bajando la cota del sótano "B" y construyendo ex novo el sótano "C" (Figura 130). El proyecto finalmente ejecutado, como se verá en la documentación posterior, volvió a ir más allá de lo especificado, y la cota del gimnasio se rebajó igualándose a la de los sótanos "B" y "C", ubicándose debajo del salón social. En la documentación aportada por Arrue de Pablo, la referente al estado modificado, el gimnasio no fue dibujado (Figura 130 y 131). En este proceso no reflejado en el proyecto, desapareció la planta intermedia destinada a "sauna", recobrando el salón social este espacio.

La nueva versión del proyecto descartó la apertura de nuevas ventanas de ojo de buey para ventilación, opción detallada en la primera solicitud. Ésta se sustituyó por conductos verticales a cubierta.

Con fecha de 19 de noviembre de 1998 el Arquitecto Municipal autorizó las obras instando a presentar el proyecto de ejecución, que se registró, finalmente, en febrero de 1999 iniciándose las obras poco tiempo después. Como consecuencia del primer informe técnico emitido por el ayuntamiento se obligó a la dirección del Náutico a tomar medidas para cumplir la normativa de accesibilidad, aunque estas medidas no se llevaron a cabo hasta 2010 con la instalación de un salva-escaleras.

La planimetría que elaboró Manuel Arrue de Pablo, aportó nuevos detalles del estado de edificio del Real Club Náutico de San Sebastián. Se confirmó la unión de las cocinas de planta baja con el cuarto de motores, originado a partir de la reforma del proyecto de Goiburu con la desaparición de las dependencias de servicio en la planta primera y segunda (Figura 127). Como se puede observar en el plano, la ampliación se realizó rompiendo el muro del edificio original del Aquarium, en donde estaban los huecos de ventanas del edificio de 1905 que no fueron selladas por la escalera de 1911.

Hay una diferencia sutil entre los planos del estado actual y el estado reformado de la cocina. La división que desapareció tras la reforma correspondía a las zonas de evacuación de aguas, la que en la memoria se identificó como el espacio que generaba los *malos olores en la cocina*.

6.5.8. El efecto de los temporales en el Real Club Náutico de San Sebastián

La situación del edificio del Real Club Náutico sobre la superficie denominada históricamente como *rampa*, a una altura de escasos centímetros del nivel del mar, le convierten en presa fácil del oleaje de los temporales que, periódicamente, asolan la costa de San Sebastián.

Los primeros temporales ayudaron a potenciar la imagen de barco del primer edificio al obligar, a la junta directiva del Real Club Náutico que decidió crear la sede en tierra, a proteger el edificio de las olas mediante sistemas que, solo la tecnología marina de la época, podía ofrecer. Es el ejemplo del temporal que, poco después de la inauguración de la sede en tierra del club, en 1906, destruyó el edificio obligando a cambiar las ventanas, inicialmente rectangulares a otras de portillos o de ojo de buey, y colocar la compuerta para proteger el ventanal con forma de concha que, con el sistema de cabrestantes, ayudó a reforzar esa imagen de barco (Figura 08).

Aparte de esta primera reforma causada por un temporal, apenas hay más información de nuevos daños ocasionados por éstos, a pesar de que, como reflejan las fotografías a lo largo de la historia del club, fueron muy habituales (Figuras 134 a 142)

La ampliación de 1929, y el mayor volumen alcanzado del edificio, hizo que los daños de los temporales aumentaran. Entre algunos de los registros de los daños ocasionados por temporales en esta segunda etapa del náutico, están: los daños del temporal de 1933, con la destrucción de la parte posterior del edificio y que habría sido el momento en el que se decidió simplificar el pintado del edificio a únicamente el color blanco (Figura 135); los

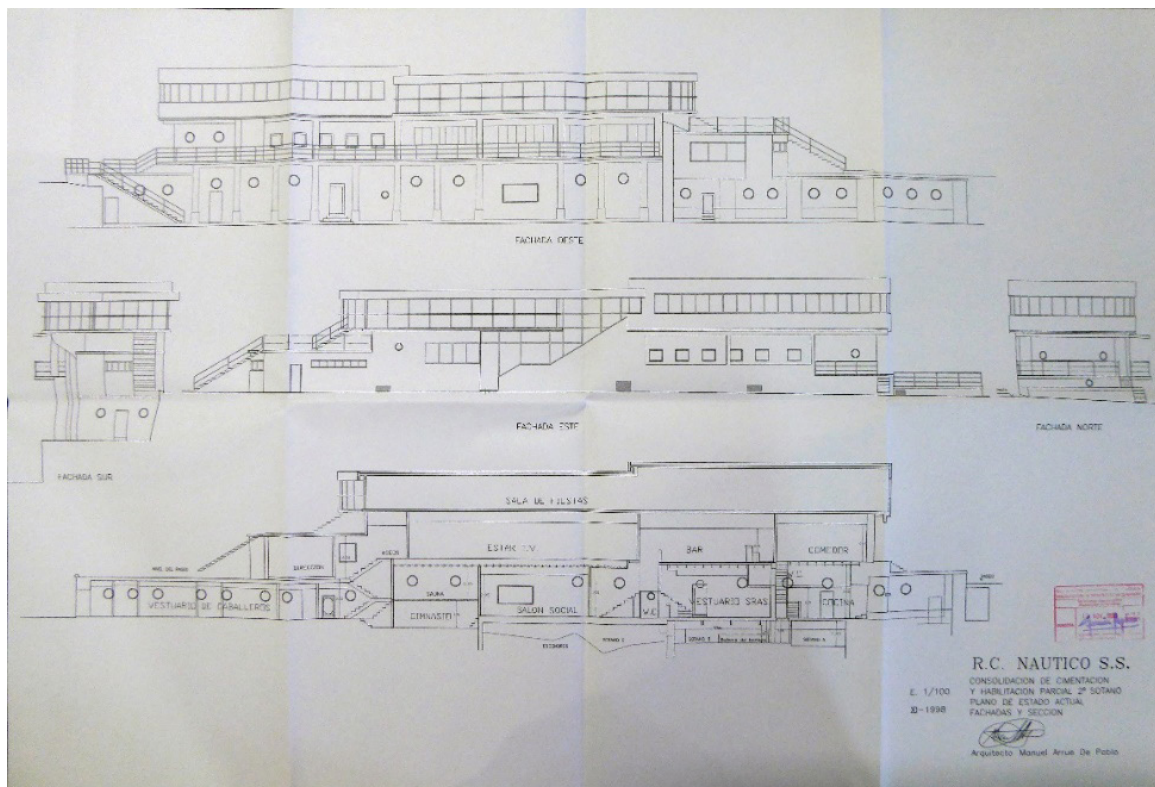


Figura 128. Alzados y secciones del estado previo a la actuación de Manuel Arrue de Pablo "sótano A", "sótano B" y "sótano C". Expediente 1998/94. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

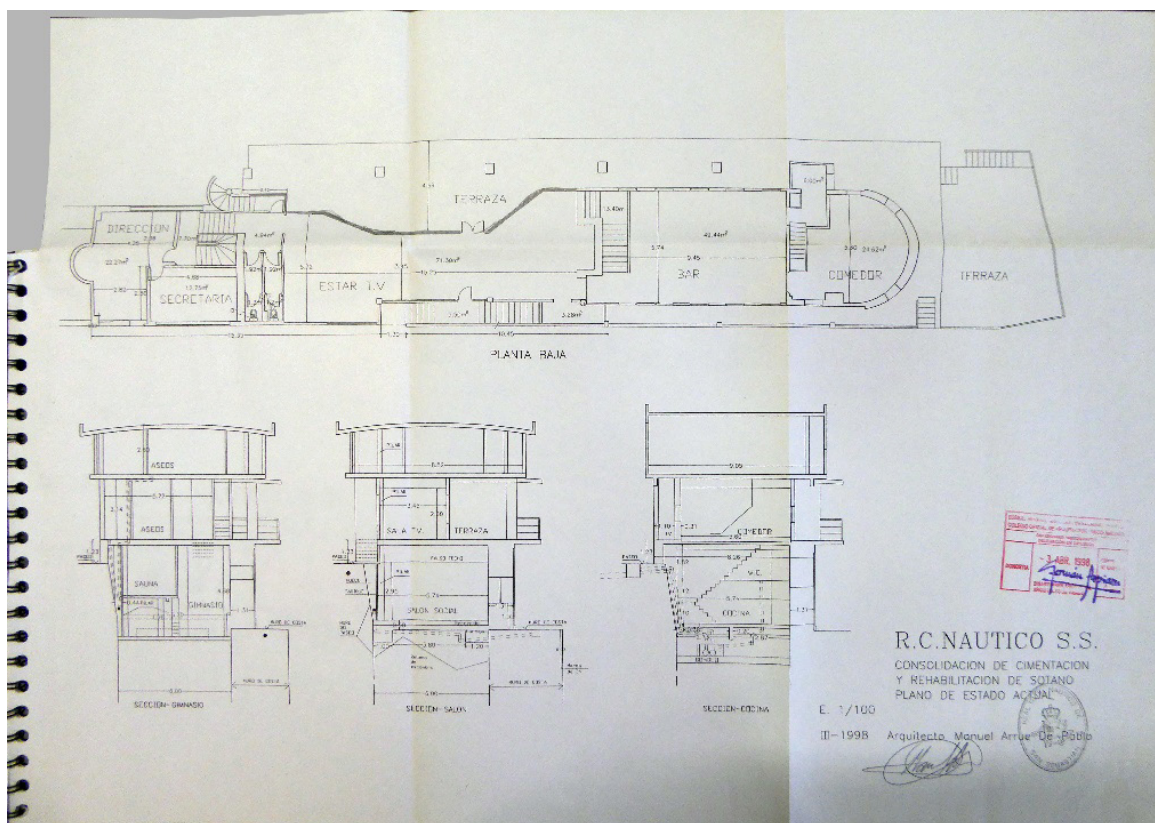


Figura 129. Secciones del estado previo a la actuación de Manuel Arrue de Pablo "sótano A", "sótano B" y "sótano C". Expediente 1998/94. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

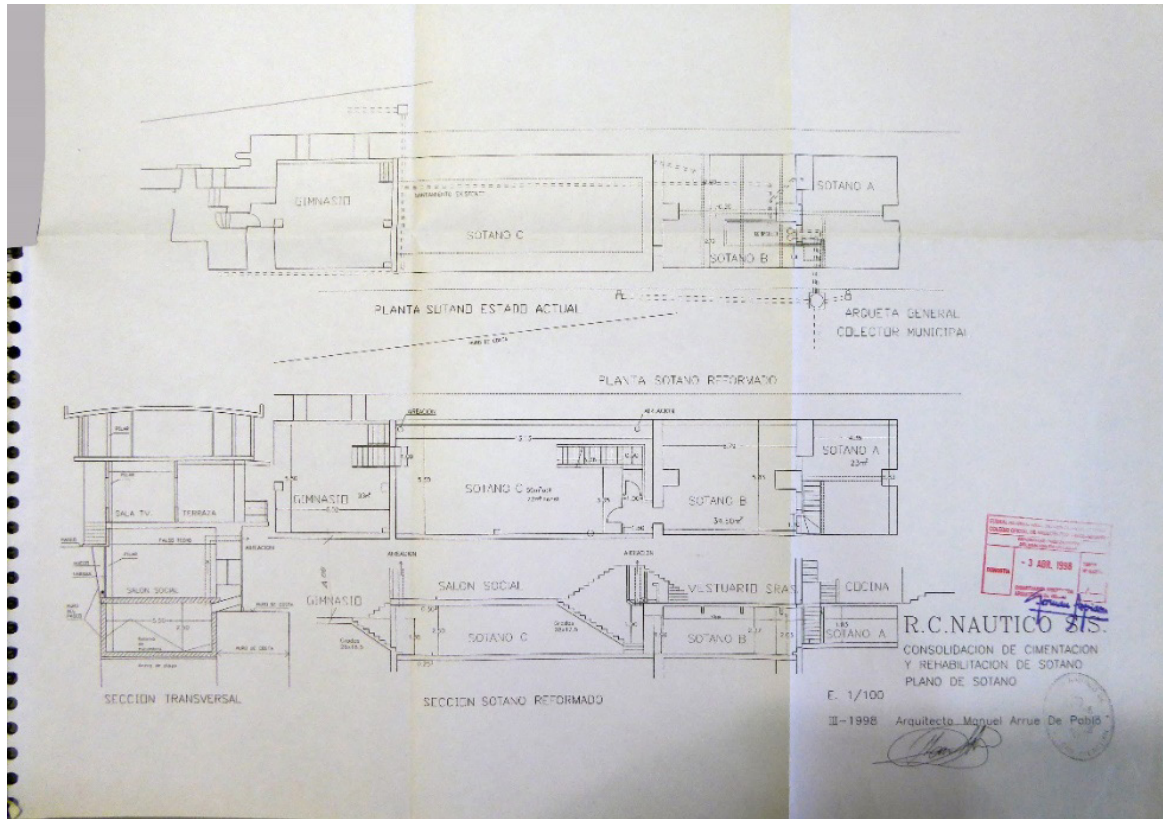


Figura 130. Sección del estado reformado del proyecto. El sótano "B" y "C" quedan unificados, a pesar de su diferente nomenclatura. Expediente 1998/94. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

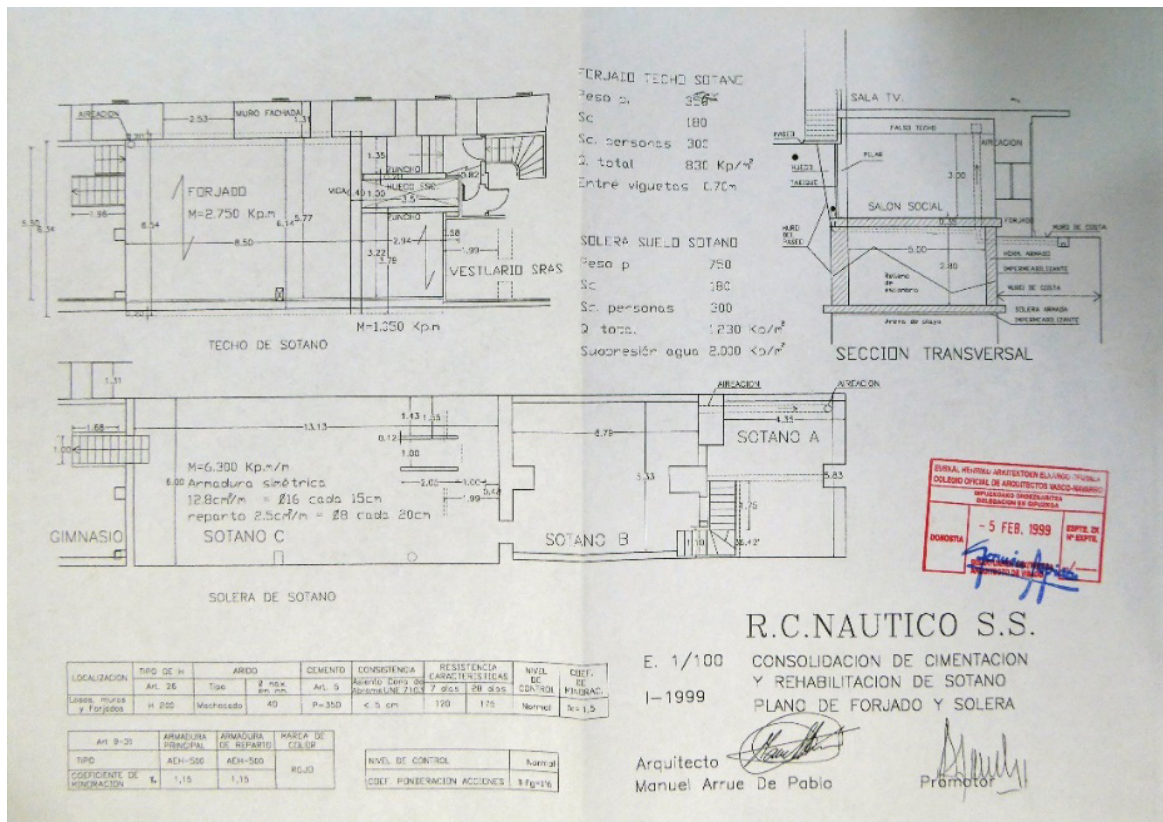


Figura 131. Soluciones constructivas de la intervención de Manuel Arrue de Pablo. Expediente 1998/94. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

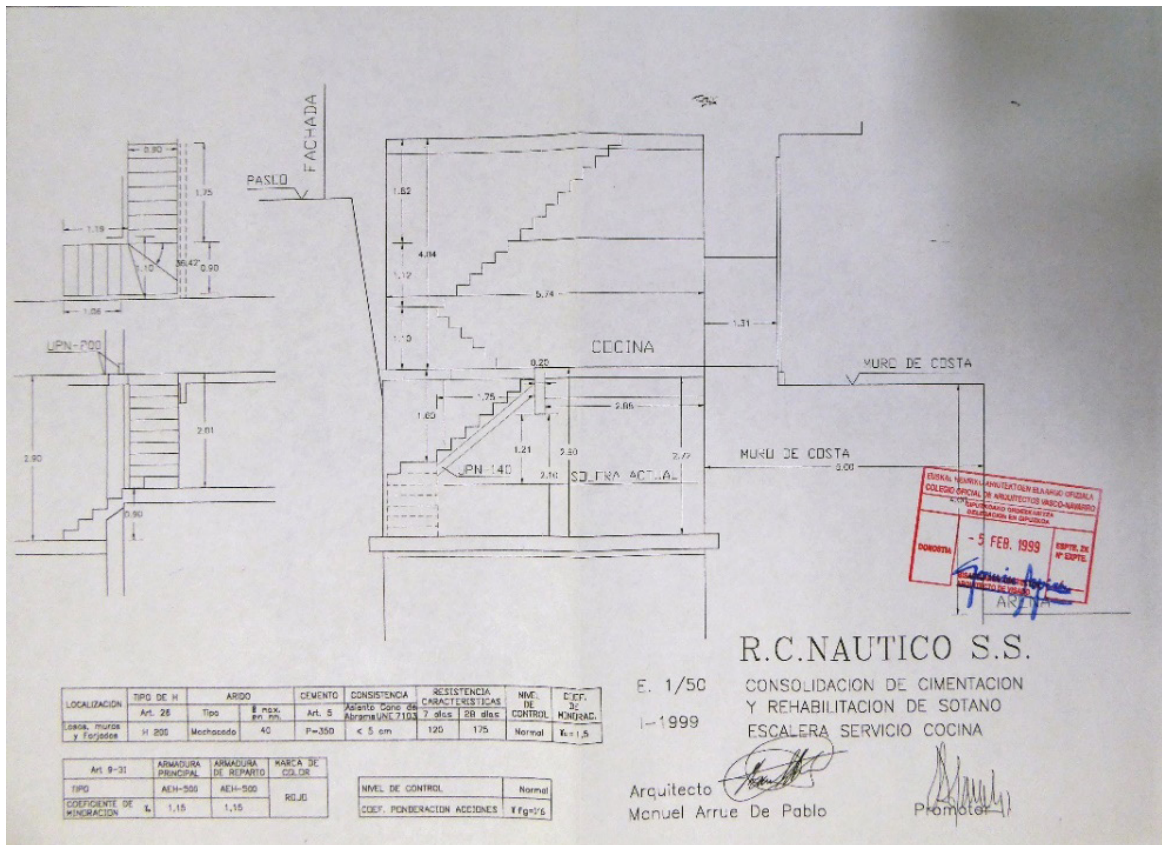


Figura 132. Soluciones constructivas de la intervención de Manuel Arrue de Pablo. Expediente 1998/94. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

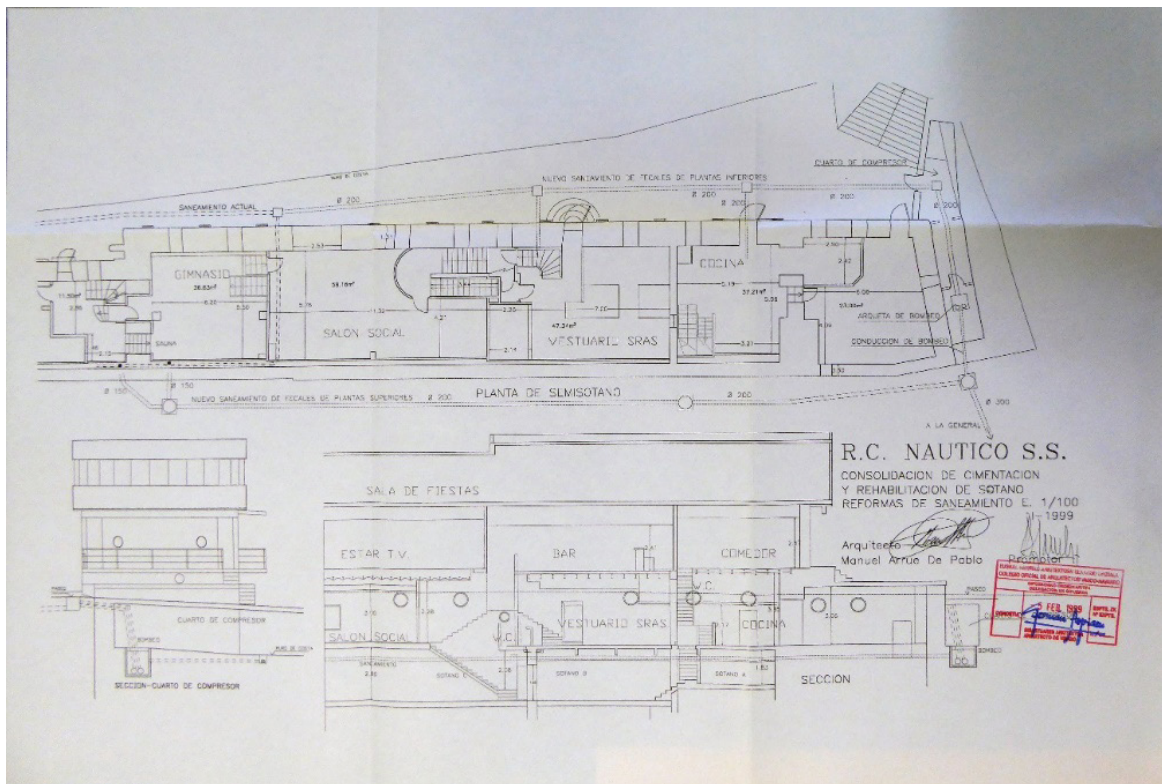


Figura 133. Soluciones constructivas de la intervención de Manuel Arrue de Pablo. Expediente 1998/94. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

temporales de 1935 (Figura 136) y 1947 (Figura 137), de los que, aunque no hay datos de los daños, las fotografías ya mostraron la simplificación colorimétrica del edificio y el sellado con mortero de los huecos de la planta baja para evitar filtraciones (Figura 138). Uno de los temporales más graves fue el de 1951, que destruyó parte de la rampa y estuvo a punto de llevarse el basamento sobre el que apoya el edificio (Figura 139).

Los daños en el náutico fueron constantes incluso en las plantas superiores. La década de los años 60 fue especialmente agresiva en temporales, siendo el más destructivo el acontecido en 1965, donde llegaron a romper olas de 15 m. de altura contra el paseo de la Concha (Figura 140). En épocas más recientes, el ciclón de 2009 produjo graves daños en la planta segunda, (Figura 141) y en 2014 otro grave temporal, dañó el interior de las instalaciones (Figura 142).

Muchos de estos daños han quedado registrados, en ocasiones en forma de noticia, otras en forma de fotografía y las menos, en licencias de obras para reparaciones. El constante mantenimiento, debido a la exposición marina, derivó en una simplificación de las tareas de mantenimiento y reparación. Estas labores, consideradas, la mayor parte de las veces, como menores y razón por la que se carece de documentación en la mayoría de los casos, fueron introduciendo variaciones que, si bien es cierto que la mayoría de ellas son de escaso impacto de forma individual, la suma de todas ellas introdujo cambios, de forma paulatina, que fueron alejando al edificio de su imagen de 1929.

Una de las más significativas fue el blanqueamiento del edificio que eliminó la policromía original, apenas un puñado de años después de su construcción, hasta llegar al pintado blanco de la propia carroza en los años 70 del s. XX con una notable destrucción de la volumetría que generaban el juego de claroscuros originales (Figura 143 y 144).

Otras poco significativas, como la cubrición de los pilares con telas desde los años 60 (Figura 145), derivó en una posterior protección con paneles de madera⁷⁸, al igual que la parte baja del falso techo de la terraza de la primera planta. La pérdida de elementos, debida probablemente a los daños de temporales, sumado a la creación del cerramiento del corredor posterior, el que comunicaba la terraza de la primera planta con las escaleras para bajar al cuarto de bañistas en 1929, y la diferencia de materiales para acometer estas protecciones, terminaron por modificar, notablemente, la percepción del espacio lograda en el proyecto original. (Figura 146 a 148).

⁷⁸ Posiblemente la madera esté tapando algún tipo de refuerzo o capa protectora del pilar, dado que alguno de ellos, especialmente el que se usó para la fijación de la escalera escamoteable, presentaba fisuras apenas unos años después de su construcción, como se aprecia en fotografías de la época.



Figura 134. Temporal de 1928, poco antes de comenzar las obras de ampliación según proyecto de Labayen y Aizpurua. Martín, Ricardo. 1928 ID: 97229001. Kutxa Fototeka



Figura 135. Daños provocados por el temporal de 1933. Marín, Pascual. 1933 ID: 84774965. Kutxa Fototeka



Figura 136. Temporal de 1935. Sellado con mortero de los huecos de la planta baja. Martín, Ricardo. 1935. ID: 53876997. Kutxa Fototeka



Figura 137. Temporal de 1947. En la fotografía se muestra lo que podría ser la abertura de una nueva abertura en la carroza para acceder a las cocinas. Marí, Paco. 1947. ID: 67874620. Kutxa Fototeka



Figura 138. Detalle sellado con morteros de los huecos. Marí, Paco. 1950-1969. ID: 72698587. Kutxa Fototeka

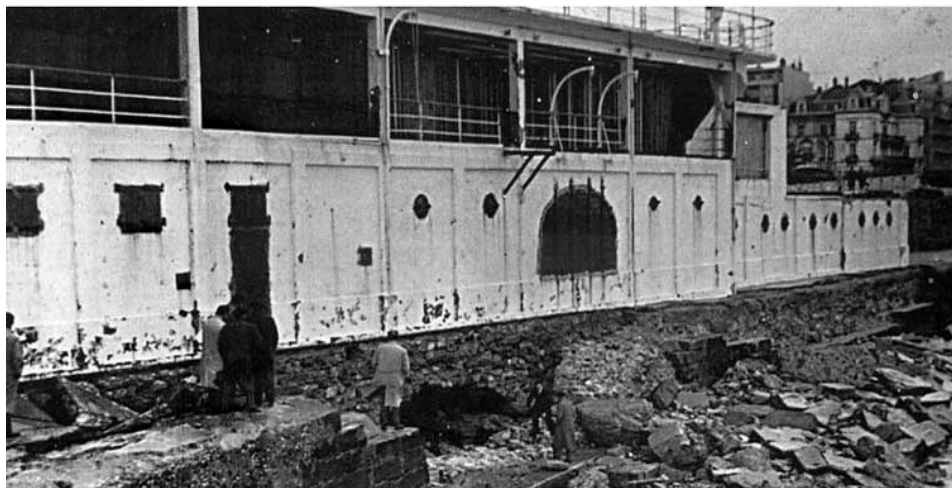


Figura 139. Daños en la rampa en el temporal de 1951. Fuente RCNSS <https://www.rcnss.com/portfolio-item/temporal-diciembre-de-1951-1192009>. Consultado 28 agosto 2018



Figura 140. Temporal en la década de los años 60s. Marí, Paco. 1960s. ID: 92639973. Kutxa Fototeka

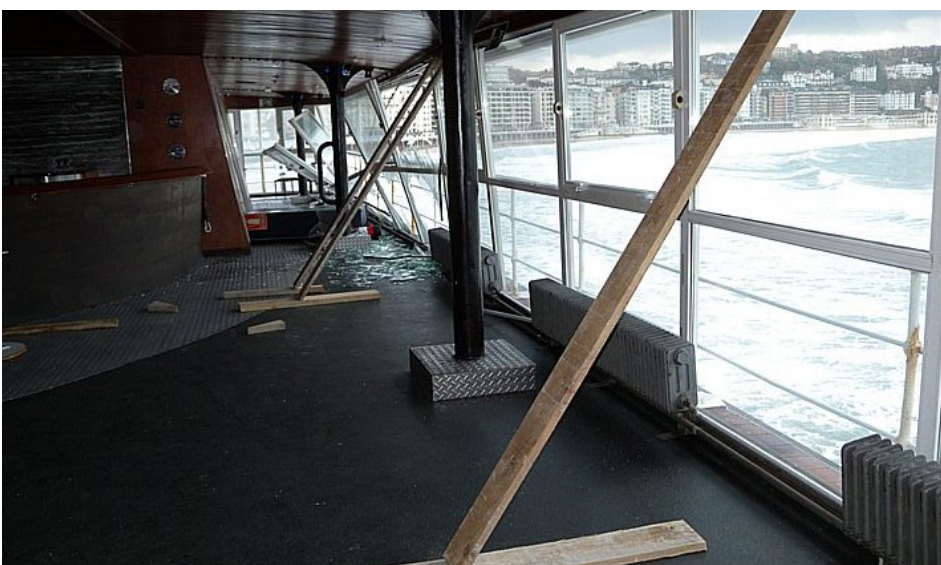
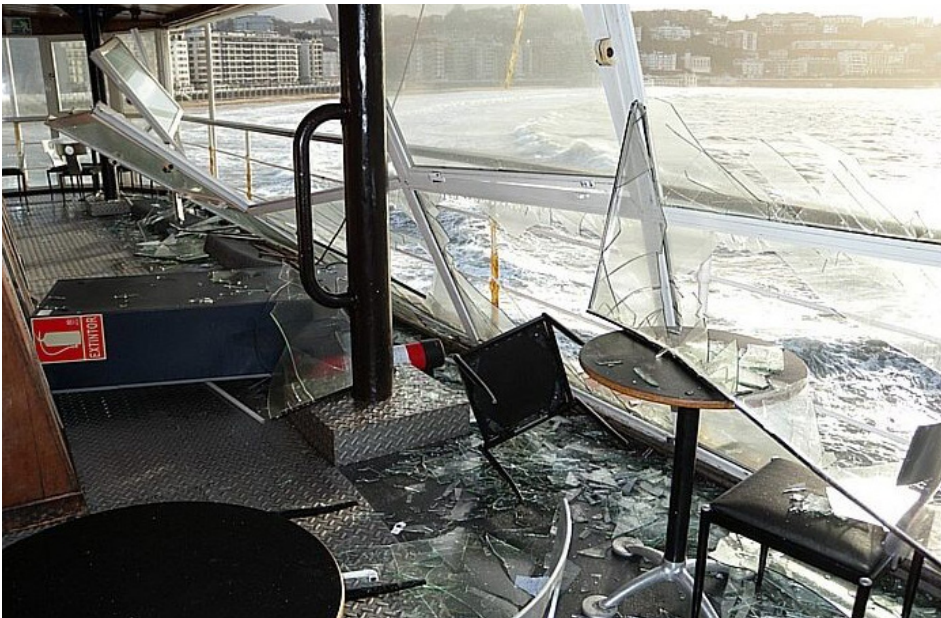


Figura 141. Daños ciclón 2009. Fuente RCNSS. www.rcnss.com/portfolio-item/ciclón-del-24-de-enero-de-2009-2. Consultado 28 agosto 2018



Figura 142. Daños instalaciones Real Club Náutico San Sebastián temporal 2014. Fuente RCNSS. <https://www.rcnss.com/portfolio-item/09022014-2>. Consultado 28 agosto 2018



Figura 143. Edificio con su colorimetría original. Marín, Pascual. 1929. ID: 83422881. 1929. Archivo: Kutxa Fototeka



Figura 144. Edificio pintado completamente de blanco, incluida su carpintería y madera de la carroza. Charolan, Víctor. S/F. ID: 12933334. Kutxa Fototeka



Figura 145. Protección con teselas de los pilares. Marí, Paco. 1967. ID: 51503307. Kutxa Fototeka

6.5.9 Reconocimiento BIC. Las intervenciones de carácter "patrimonial"

6.5.9.1 Catalogación y declaración BIC

El *Plan Especial del Área R* (o área romántica) del año 1977, redactado bajo el Plan General de Ordenación Urbana de 1962, incluyó al Real Club Náutico de San Sebastián dentro de un listado de 36 edificios permanentes, es decir, *aquellos cuyos valores histórico-artísticos obligan a su conservación y mejora*¹. A pesar del catálogo, no fue hasta 1990, con la propuesta de reforma de la segunda planta por el interiorista Ángel L. de la Nava Bores, cuando los técnicos de urbanismo citaron y frenaron por primera vez, una intervención en el edificio del Náutico, obligando a tener en cuenta el grado de protección que dicho Plan Especial.

Años después, en 1995, se redactó un nuevo Plan General de Ordenación Urbana. El nuevo Plan General catalogó el edificio Real Club Náutico con el Grado I, o grado de máxima protección². Con la vigencia de este plan, en 1998, se permitió realizar el nuevo sótano del proyecto de Manuel Arrue de Pablo. La tramitación de la licencia urbanística citó en varias ocasiones dicha protección, pero *al no afectar a su perfil y siluetas originales*³ y cumplir con el resto de parámetros urbanísticos, fundamentalmente el de edificabilidad, la obra fue autorizada.

En 2001 el Gobierno Vasco declaró al Real Club Náutico de San Sebastián como Bien de Interés Cultural (B.I.C.)⁴. Con esta declaración las revisiones posteriores del Plan General fueron matizando los límites de las intervenciones, añadiendo los condicionantes exigidos en el *Decreto 288/2000, de 26 de diciembre, por el que se califica como Bien Cultural, con la categoría de Monumento, el edificio del Real Club Náutico de Donostia-San*

1 "GALDU GENUEN HIRIA - LA CIUDAD QUE PERDIMOS" Folleto exposición. 2017. Disponible en https://www.donostiakultura.eus/images/500_noticias/530_gabinete_de_prensa/2019/Erakusketak/Galdu-genuen-hiria/OKENDO-la-ciudad-que-perdimos-nota.pdf Consultado 17 agosto 2018.

2 El Plan General de Ordenación Urbana de San Sebastián, según el texto refundido de 2010 en el capítulo IV "Los edificios y elementos construidos de interés histórico y Arquitectónico", define el Grado I:

Se incluyen en este grado los edificios y construcciones declarados, calificados, o que cuentan con expediente incoado, y que están sujetos bien a regímenes de protección e intervención propios, bien a regímenes de protección e intervención genéricos y transitorios y, en todos los casos, a consultas vinculantes de instituciones supramunicipales, y a las correspondientes autorizaciones a emitir por las mismas.

En otras palabras, se trata de edificios y construcciones afectados bien por decisiones o declaraciones de protección, o por expedientes incoados con ese fin, aun cuando no estén finalizados, promovidos por entidades supramunicipales (Administración Autónoma, Administración del Estado) competentes en la materia.

El régimen de tratamiento y preservación de esos edificios, construcciones y espacios se corresponde con el correspondiente y específico régimen de protección establecido para los mismos en el marco de la indicada declaración, calificación o expediente específico.

3 Expediente 1998/94. 1998. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

4 Decreto 288/2000 de 26 de diciembre (B.O.P.V. nº 16 de 23 de enero de 2001).



Figura 146. Terraza de la primera planta en 1929. Fuente RCNSS. <https://www.rcnss.com/portfolio-item/1929-terraza-del-rcnss-862009>. Consultado 28 agosto 2018



Figura 147. Terraza de la primera planta en los años 60. Charola, Víctor. S/F. ID: 56232929. Kutxa Fototeka



Figura 148. Terraza de la primera planta en 2015. Fotografía Miguel A. Ruano

Sebastián (Gipuzkoa). El decreto, en sus artículos 3 y 4 del Anexo III, especificó los elementos o aspectos a mantener y los modificables, referidos fundamentalmente a los añadidos y modificaciones realizados en el edificio desde el proyecto de Aizpurúa y Labayen:

Artículo 3.— Determinación de elementos objeto de especial protección. Los elementos objeto de una protección especial en el edificio calificado son los siguientes:

La volumetría original del edificio y su organización espacial.

La envolvente original del edificio: los elementos perimetrales que conforman las fachadas exteriores del edificio con los diversos elementos que completan la composición de las mismas.

La organización general de la estructura.

Artículo 4.— Determinación de los elementos o aspectos del edificio modificables. La determinación de los elementos o aspectos del edificio susceptibles de sufrir modificaciones tiene por objeto identificar aquellos elementos o actuaciones que entorpecen la correcta lectura del edificio original de 1929 y que no revistiendo un mayor interés podrán sufrir intervenciones sujetas a los términos que se detallan en las determinaciones sobre el Régimen de Intervenciones (Capítulo III). Los elementos o aspectos del edificio modificables son los siguientes:

- *Ampliación sobre la terraza de la planta superior.*
- *Actuación sobre la escalera oeste de acceso a la terraza de la planta superior.*
- *Escalera sur desde la planta principal al cuarto de bañistas en planta baja.*
- *Cabina de salida de la barra del bar a la terraza de la planta principal.*
- *Cierres acristalados no originales de la escalera principal desde el paseo de la concha y de la terraza oeste de la planta principal.*
- *Escaleras metálicas de acceso a la terraza superior desde el sur.*
- *Fachadas, en lo relativo a recuperar la composición y tratamiento original de los elementos que las componen, distribución y tipos de huecos con despiece de carpinterías y tratamiento de las mismas originales.*

Dado que con esta declaración el edificio alcanzó el máximo grado de protección posible, el Ayuntamiento de San Sebastián no lo incluyó en el Plan Especial de protección del Patrimonio Urbanístico Construido (PEPUC) de 2009, destinado a proteger el patrimonio local.

Donde sí fue incluido es en el catálogo del *Plan Nacional de Patrimonio del Siglo XX*⁵, aprobado en 2015, aunque dicho catálogo sólo recoge una descripción básica y limitada del edificio.

6.5.10 Primeros proyectos de rehabilitación

6.5.10.1 Reforma del salón social

Entre el año 2000 y 2001⁶ el arquitecto Juan Pablo Samaniego Arocena reformó el espacio del primer salón social. Sobre este proyecto no se ha localizado documentación, conociendo su autoría por la memoria de un proyecto posterior del mismo arquitecto.

El proyecto de Arrue de Pablo, realizado en 1999, rebajó la cota de suelo del gim-

5 El Náutico aparece referenciado en el tomo IV de la "Redacción de la documentación de 256 elementos del catálogo inicial de edificios del plan nacional del patrimonio del siglo XX" del *Plan Nacional del Patrimonio del S.XX*. El catálogo fue elaborado por el DOCOMOMO Ibérico, añadiéndose nuevos edificios en revisiones posteriores.

6 No se ha encontrado referencia documental sobre esta obra, siendo probable que se tramitase como obra menor. La única referencia que se ha localizado es la que aparece en la memoria del "Proyecto de rehabilitación de elementos formales de fachada del edificio del Real Club Náutico de San Sebastián" de 2002, 2002-OMLO-01265. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.



Figura 149. Recuperación de la ventana con forma de concha durante la reforma del Salón Social del sótano. Fotografía Juan Pablo Samaniego Arocena. 2002-OMLO-01265. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.



Figura 150. Salón social del sótano tras la intervención de Samaniego. 2013. Miguel Ángel Ruano Hernansanz



Figura 151. Salón social del sótano. 2013. Miguel Ángel Ruano Hernansanz

nasio, y bajo prácticamente la cota de todo el edificio histórico del Aquarium, ejecutando un nuevo sótano. En este proyecto, o en el de Juan Pablo Samaniego⁷, se eliminó la planta intermedia que, según los planos, albergaba una sauna⁸ (Figura 128).

El proyecto de Samaniego fue un ejercicio fundamentalmente de interiorismo del salón histórico, denominado, en el nuevo proyecto, como *salón de usos múltiples*. En los trabajos de reforma el arquitecto recuperó la forma de Concha del ventanal original de 1905 (Figura 149), tomando como decisión recuperar la forma primitiva por el interior y dejarla forma rectangular que había llegado a nuestros días por el exterior⁹:

Otra reforma recientemente realizada es la ampliación de la ventana de usos múltiples situada en el sótano del edificio. Anteriormente se trataba de una ventana rectangular apaisada de 1,32 m de altura por 2,53 m de longitud. Durante las obras efectuadas para el acondicionamiento interno de la sala se descubrió que estaba enmarcada por el arco rebajado de aire modernista que podemos observar en una fotografía posterior y que estaba en esta situación con anterioridad al proyecto de Aizpurua. Buscando en fotografías y documentación del proyecto del año 1929 observamos que éste proponía la sustitución del arco existente por un gran hueco de proporciones rectangulares apaisadas, sustitución que nunca se llevó a cabo.

Tras el descubrimiento del arco actual nos encontramos con la opción de conservarlo, sus proporciones y sobre todo el hecho de ser bastante mayor que el hueco actual permitían introducir una cantidad de luz mucho mayor al interior de la sala, favoreciendo las vistas desde ese punto. Sin embargo, si observamos la propuesta de Aizpurua para este lugar, plantea un ventanal rectangular más acorde con la arquitectura del edificio. Se propuso por tanto una solución intermedia. Por una parte, y desde el interior se conserva el hueco del arco descubierto. Y por la cara exterior, en fachada, se propuso ampliarla rectangularmente hasta una anchura máxima de 4 m cubriendo en su totalidad el arco de piedra .

La reforma de Samaniego no tuvo ninguna consideración estética con el proyecto que Labayen y Aizpurua habían mantenido en su ampliación¹⁰ a pesar de existir alguna fotografía de su estado en 1929, como la publicada en *Arquitectura*¹¹. Creó un espacio azul, inspirado en el mar, con un falso techo de lamas de madera que *simulaba el movimiento del oleaje* y recuperó en gran medida las dimensiones del salón social de 1916, el resultante de la intervención de Francisco de Urcola, y que fue respetado en el proyecto de Labayen y Aizpurua (Figura 150 y 151).

Samaniego añadió un aseo al espacio, situándolo junto a la escalera de comunicación con la carroza de la planta primera.

6.5.10.2 Recuperación de la "carroza". Proyecto de "limpieza de 7 elementos"

A raíz del proyecto de reforma del salón social, Juan Pablo Samaniego Arocena y Francisco Zuzunaga Camargo, propusieron a la dirección del club llevar a cabo el *Proyecto de rehabilitación de elementos formales de fachada del edificio del Real Club Náutico de San Sebastián*¹² en 2002. Proyecto que fue aprobado por los socios del club:

Antecedentes: Con anterioridad al presente proyecto de rehabilitación de algunos elementos formales exteriores del edificio del Real Club Náutico de San Sebastián se ha

7 La falta de documentación sobre la obra acometida por Samaniego, podría ser debida a que se trató como un proyecto de interiorismo. Tanto por este motivo, como por el alcance de las obras acometidas por Manuel Arrue de Pablo, lo más probable es que fuese este último quien unificó el salón histórico.

8 Recordemos que, la primera vez que aparece la división de este espacio, es en los planos de Goiburú de 1966.

9 Ibidem. La referencia aparece reflejada en el apartado "Elementos exteriores a recuperar" de la memoria. Arocena comete el error de concebir la ventana de Labayen y Aizpurua como rectangular, cuando en realidad conservó el arco superior regularizando únicamente los laterales de la "Concha".

10 Aunque otros autores como José Ángel Sanz Esquide, indicaron que este salón es autoría de Labayen y Aizpurua, en los primeros capítulos se desarrolló la idea de que es muy probable que la reforma de esta sala se realizase antes de la ampliación de 1929. La autoría del proyecto quizás pudo ser de los arquitectos del *Studia*, pero es un dato que realmente se desconoce. En cualquier caso, la modificación de esta ventana se habría producido en esta reforma, entorno a los años 1927 y 1928, de forma previa a la de 1929.

11 Op. Cita. *Arquitectura* Nº 130 1930, pp. 43-50

12 2002-OMLO-01265. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián



Figura 152. Estado previo antes de la intervención. Foto Pablo Samaniego Arocena y Francisco Zuzunaga Camargo. 2002-OMLO-01265. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

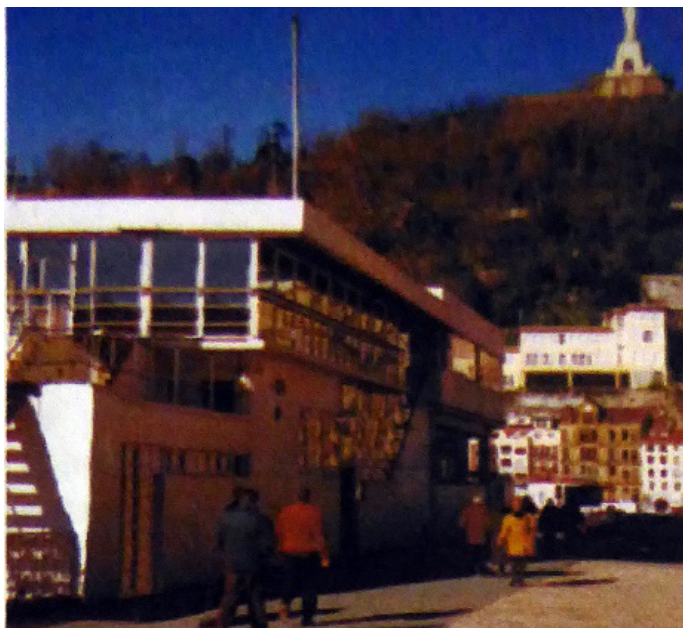
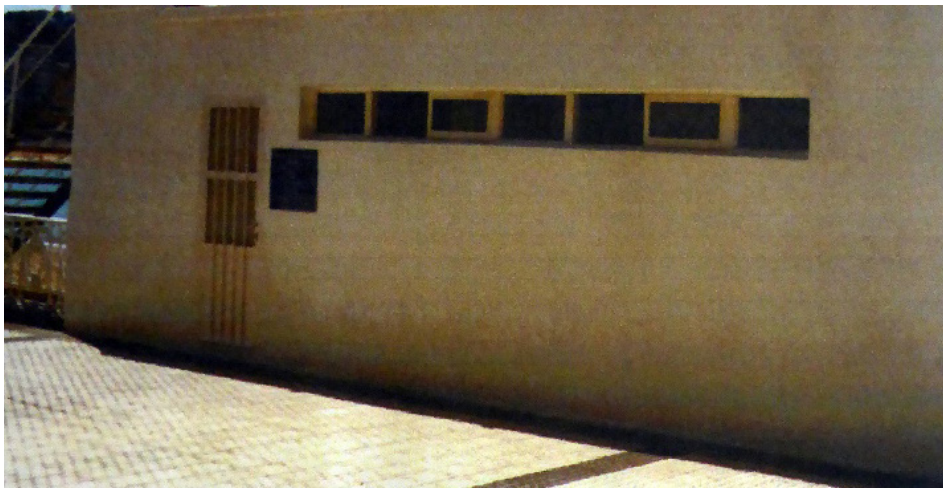


Figura 153. Estado de la puerta de acceso posterior y fotomontaje de la intervención propuesta de intervención

realizado, por parte del arquitecto Juan Pablo Samaniego Arocena, un proyecto de interiorismo para una sala de usos múltiples en el sótano del éste. (...)

El encargo parte de la Junta y del Presidente del Real Club Náutico de San Sebastián. En un primer momento construimos el anterior proyecto de interiorismo para una sala de usos múltiples en el sótano del edificio que ocupa el club. Al mismo tiempo se me invita a estudiar el estado del edificio desde un punto de vista de la decoración tanto interior como exterior. Tras una serie de estudios y, debido principalmente a una limitación presupuestaria, se llega a la conclusión de acometer las obras de decoración interior de la sala de usos múltiples en el sótano del edificio y una serie de pequeñas reformas puntuales de determinados elementos formales en fachada. Este proyecto se presenta a la junta del club que decide presentarlo a los socios antes de su aprobación definitiva. Se convoca así a los socios a una presentación colectiva del proyecto mediante diapositivas, explicación que termina en una votación entre los socios del club sobre la conveniencia o no de la realización de las obras presentadas. En dicha votación el proyecto es aprobado por mayoría absoluta. En la actualidad ya se han finalizado las obras de la sala de usos múltiples interior.

El proyecto que aquí se presenta contempla la decoración exterior del edificio, entendida ésta como la rehabilitación de algunos elementos de fachada que se han ido deteriorando con el paso del tiempo. Es un proyecto que debe ser entendido como un mantenimiento cuidado del edificio.

El nuevo proyecto presentado por Samaniego, en colaboración con Zuzunaga, fue el primer proyecto realizado en el edificio del Real Club de San Sebastián con la categoría de BIC¹³.

Este fue el primer proyecto que abordó un amplio estudio histórico del edificio en su memoria. Este estudio sirvió a los arquitectos, a su vez, para definir siete operaciones de limpieza de elementos a realizar en este momento, y que fueron el objeto de intervención del proyecto. Esas siete operaciones que fijaron los arquitectos, fueron:

Recuperación del empanelado de madera de proa. La propuesta propone recuperar el empanelado que recuerda a la antigua carroza en la planta baja, así como su color original.

Supresión de la cabina exterior de la salida a la terraza desde la barra del bar.

(...) en la actualidad una cabina de fábrica de ladrillo enlucida y pintada de blanco. En el interior de esta cabina se encuentra en la actualidad la máquina de café y sirve como salida de servicio desde el interior de la barra del bar a la terraza. El hecho de estar pintada de blanco y de abrazar uno de los pilares exteriores del edificio desvirtúa totalmente la composición de esta fachada (Figura 152)

Recuperación del color blanco de los pilares de la terraza de planta baja.

Los pilotes son uno de los cinco puntos sobre la nueva arquitectura corbuserianos citados anteriormente. La idea principal de este punto es la separación conceptual entre la estructura y las particiones interiores de la edificación. Originalmente se encontraban pintados de blanco expresando claramente su diferenciación de la fachada posterior y colaborando a entender la lectura de la planta superior sobreelevada.

Recuperación de la forma de timón de la ventana del paseo. Buscan recuperar la forma del conjunto puerta-ventanas de la parte trasera del Náutico (Figura 153)

Supresión del toldo de la escalera posterior al piso superior. En la puerta de acceso al Náutico, había un toldo que proponen suprimir para recuperar “la visión de esta fachada y con ello la del conjunto”

Apertura de la escalera exterior oeste de acceso al piso superior. Vinculado al punto anterior, es el cerramiento de cristal sobre el que se apoya el toldo a lo largo de la escalera

¹³ Con la salvedad del proyecto de remodelación del salón histórico, del cual no se encontró documentación.



Figura 154. Cabina telefónica ocultando escaleras de caracol. Fotografía Juan Pablo Samaniego Arocena y Francisco Zuzunaga Camargo. 2002-OMLO-01265 Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.



Figura 155. Estado inicial y fotomontaje con el estado final tras las actuaciones previstas en el proyecto de Pablo Samaniego Arocena y Francisco Zuzunaga Camargo. 2002-OMLO-01265. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

que daba acceso a la planta segunda desde el Paseo de la Concha. No se ha encontrado documentación del momento en el que se debió poner el mismo.

Recuperación de la distribución y el mobiliario del vestíbulo de acceso de planta baja.

En planta baja se ha estudiado la forma de recuperar la distribución original del edificio y con ella algunos ejemplos del mobiliario utilizado en 1929. En el vestíbulo principal de acceso al edificio en la actualidad encontramos una serie de mobiliario, sofás y mesas, absolutamente vulgares que desmerecen el cuidado con el que Aizpúrua y Labayen cuidaban el interiorismo de sus proyectos en general y de este edificio en particular.

Concretando, más adelante, cómo intervenirían en el espacio de la planta primera donde se ubicó la biblioteca en 1929:

Por tanto proponemos recuperar los materiales de acabados interiores del área del vestíbulo, pavimento de terrazo continuo y los huecos del falso techo en la medida de lo posible, y amueblar el espacio utilizando un mobiliario similar al utilizado en aquel momento. La propuesta contempla el subdividir el área de biblioteca de la de vestíbulo propiamente dicho con unos pequeños antepechos como los construidos en 1929. El mobiliario de la biblioteca pasaría por reconstruir una estantería como la que puede observarse en las fotografías y completar el espacio con unos sillones y unas mesas como las que se aprecian en las fotografías.

El análisis fue contenido, ajustado a una realidad económica y funcional, tal y como señalaron en la introducción del proyecto. No obstante, no tuvieron en cuenta otros elementos cuya recuperación no habría sido muy costosa, como el desplazamiento del mástil a su posición original, desplazado tras la intervención de Manuel Urcola en 1963.

El proyecto de actuaciones fue dividido en varias fases, que no fueron definidas en la memoria, desarrollando únicamente la denominada "1º fase", que era la propuesta de actuación del proyecto presentado en 2002:

En una primera fase se van a acometer las actuaciones incluidas en la Orden Foral 712 EA/OF 549 2001. De la enumeración anterior figuran como prioritarias en esta orden la recuperación del empanelado de madera de proa, la supresión de la cabina exterior y la apertura de la escalera exterior oeste.

Se ha planteado por tanto comenzar por estas actuaciones a la mayor brevedad, comenzando por el empanelado de madera de proa que se intentará recuperar tan pronto como sea posible, incluso antes del verano, para después del periodo estival acometer el resto de actuaciones de la terraza, la supresión de la cabina y la apertura de la escalera de caracol. Para esta última se va a empezar abriendo la escalera a la terraza inferior y repeldañeando y colocando barandillas, pero sin llegar a abrirla en el piso superior hasta más adelante, una vez superados los obstáculos existentes en esa planta¹⁴.

El resto de actuaciones quedan pendientes para su realización en próximos ejercicios. Hay que entender esta división en fases como un esfuerzo que el propio RCNNS viene realizando para el mantenimiento del edificio y que tiene intención de continuar haciendo dentro de las limitaciones de presupuesto a las que se enfrenta

Tal y como recogió el proyecto, Juan Pablo Samaniego Arocena y Francisco Zuzunaga Camargo, eliminaron la caseta telefónica que ocultaba la escalera de caracol (Figura 154), suprimieron la cabina exterior del restaurante y recuperaron el empanelado de madera de la planta primera (Figura 155). Aunque en la memoria no se mencionó como actuación de la primera fase, reflejaron en sus planos la recuperación de la puerta posterior, la que originalmente era el acceso para bañistas en el proyecto de Labayen-Azpúrua (Figura 156). Esta actuación finalmente no fue llevada a cabo.

¹⁴ Los obstáculos a los que se refirió, era el alquiler de la segunda planta para fines hosteleros e independientes a los del Real Club Náutico de San Sebastián.

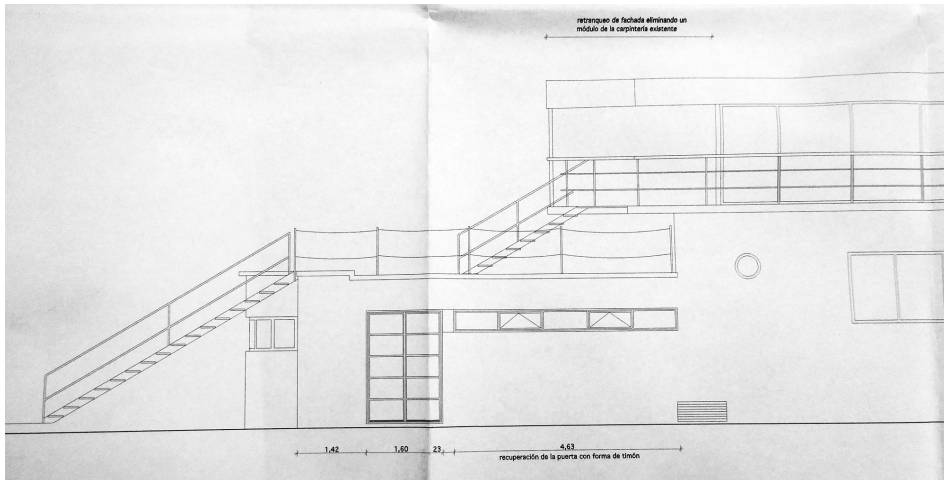


Figura 156. Estado inicial y fotomontaje con el estado final tras las actuaciones previstas en el proyecto de Pablo Samaniego Arocena y Francisco Zuzunaga Camargo. 2002-OMLO-01265 Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

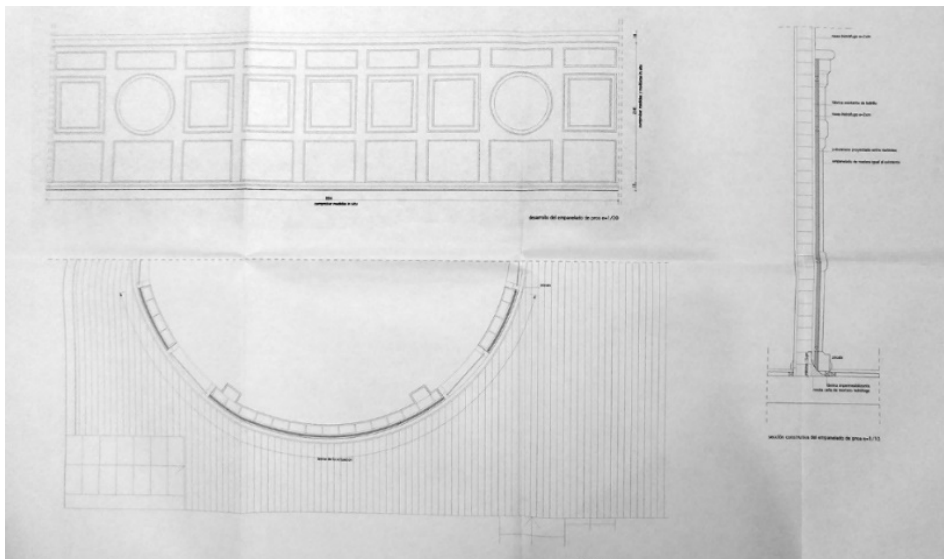


Figura 157. Detalle de la recuperación del empanelado de madera en la parte frontal. El muro se dibujó con espesor de $\frac{1}{2}$ pie, teniendo realmente 1 pie, tal y como es apreciable en la actualidad. 2002-OMLO-01265. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

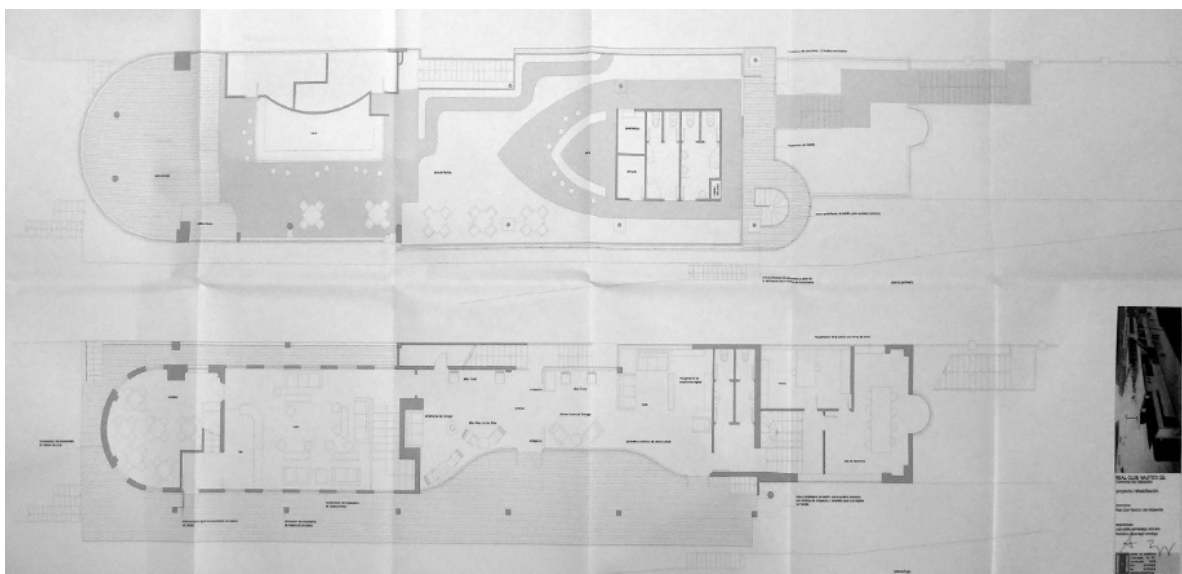


Figura 158. Planos del estado actual recogidos en el proyecto de Samaniego y Zuzunaga. 2002-OMLO-01265. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

Como se pudo apreciar en las fotografías, de forma previa a la intervención de Samaniego y Zuzunaga, había sido eliminado el color blanco de la madera de la carroza y recuperado su color original, pero faltaba el chapado la parte frontal que es la que abordó su proyecto. Esta zona correspondía al refuerzo estructural realizado al final de la década de los años 60 del s. XX. Los arquitectos, en su proyecto, no se dieron cuenta del considerable mayor espesor de este muro, y lo dibujaron en sus planos con un espesor de medio pie, anchura que corresponde al del resto de la carroza (Figura 157).

Los planos del estado actual de Samaniego y Zuzunaga volvieron dar detalle del estado del edificio en el momento de su intervención. La diferencia más notable con la documentación previa estuvo en un rediseño de la segunda planta respecto al proyecto de 1982, cuyo origen debió producirse en las obras acometidas a nivel estructural en 1991 por Manuel Arrue de Pablo. Fue la primera vez que el "estado actual" de una intervención en el Náutico no arrojó información sobre actuaciones desconocidas. Los planos también permiten conocer el alcance de las obras, acometidas por Arrue de Pablo en el sótano. El único elemento que se echó de menos en los planos fue la representación de la planta intermedia de aseos, la situada debajo de la carroza, construida en la intervención de Guiburu (Figuras 158 y 159).

6.5.10.3 Trabajos de mantenimiento y reparación

El proyecto de Juan Pablo Samaniego Arocena y Francisco Zuzunaga Camargo no volvió a tener continuidad, a pesar del planteamiento de sucesivas actuaciones, para cumplir con la *limpieza de los siete elementos añadidos* que propusieron.

A partir de este momento y hasta 2013, las obras que se realizaron en el RCNSS fueron fundamentalmente de mantenimiento y reparación.

La primera reparación se realizó en 2005. Ese año, la empresa *GRS. Proyectos Obras y Reformas*¹⁵ se encargó de acondicionar la *solera que el Club usa como solárium*. Con ese nombre denominaron en el proyecto a la plataforma de hormigón que constituyó la *rampa*. Estos trabajos consistieron en el picado del hormigón y restitución del mismo debido al mal estado, lo que hace que los *bañistas (socios del Club Náutico) que la utilizan, tengan dificultades sobre todo para andar con los pies descalzos, lo que ocasiona cortes y pequeños accidentes* (Figura 160).

Un año después, en 2006, la dirección del club intervino la fachada y las carpinterías¹⁶. En la fachada realizó una limpieza y repintado de la misma, y lijó y aplicó selladores y esmaltes en las carpinterías metálicas, tanto en los ventanales como en barandillas¹⁷.

A pesar de ser intervenciones exteriores, el proyecto presentó planos de la planta baja, primera y segunda, no así del sótano, mostrando el estado del edificio en 2006, en el que no hay modificaciones importantes y únicamente se aprecia una optimización de las duchas de los vestuarios de mujeres (Figura 158 y 159).

Seis años después, en 2012, se llevó a cabo una nueva reparación integral de las fachadas del Real Club Náutico de San Sebastián, esta vez bajo la dirección de los arquitectos Íñigo Arizpereta Olano y Paola Vértiz de Luca¹⁸. Según la memoria, la intervención se centró en los elementos de hormigón y acero. También recogió un nuevo mantenimiento de la madera del pasamanos de las barandillas, y la limpieza y recuperación *de los ojos de buye de bronce* de la planta baja.

El documento no mencionó la reparación o mantenimiento de la madera de que conforma la carroza, por lo que debió haber mantenimientos previos entre 2006 y 2012 que la pintaron de una tonalidad azul-grisácea, tal y como quedó recogido en las fotografías que se adjuntaron en el proyecto del estado de la fachada (Figura 163):

15 Expediente 2005-OMLO-00142. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián

16 Expediente 2006-OMLO-00547. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián

17 Como se pudo observar en las sucesivas fotografías históricas del edificio, uno de los problemas fue la corrosión de los elementos metálicos, siendo necesaria un continuo mantenimiento al igual que sucede con el repintado de las fachadas.

18 "Reparación de Fachadas Real Club Náutico de San Sebastián". . 2012. Expediente AK02-2012-000113. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián

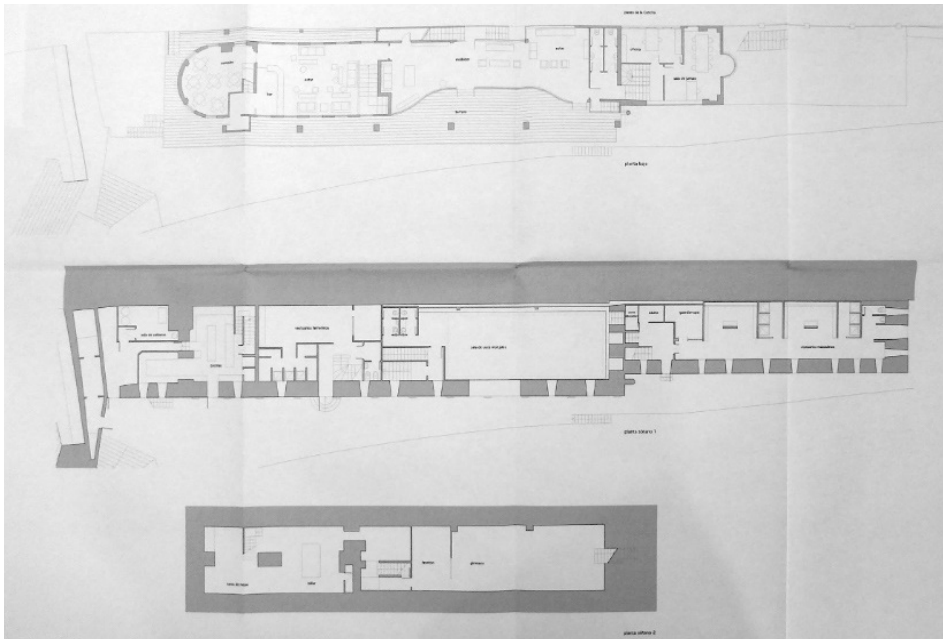


Figura 159. Planos del estado actual recogidos en el proyecto de Samaniego y Zuzunaga. 2002-OMLO-01265. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.



Figura 160. En la reparación de la fachada de 2006, se mantuvo el color de la madera de la carroza. Fotografía 2006-OMLO-00547z. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.



Figura 161. Estado antes de la reparación. 2006-OMLO-00547. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

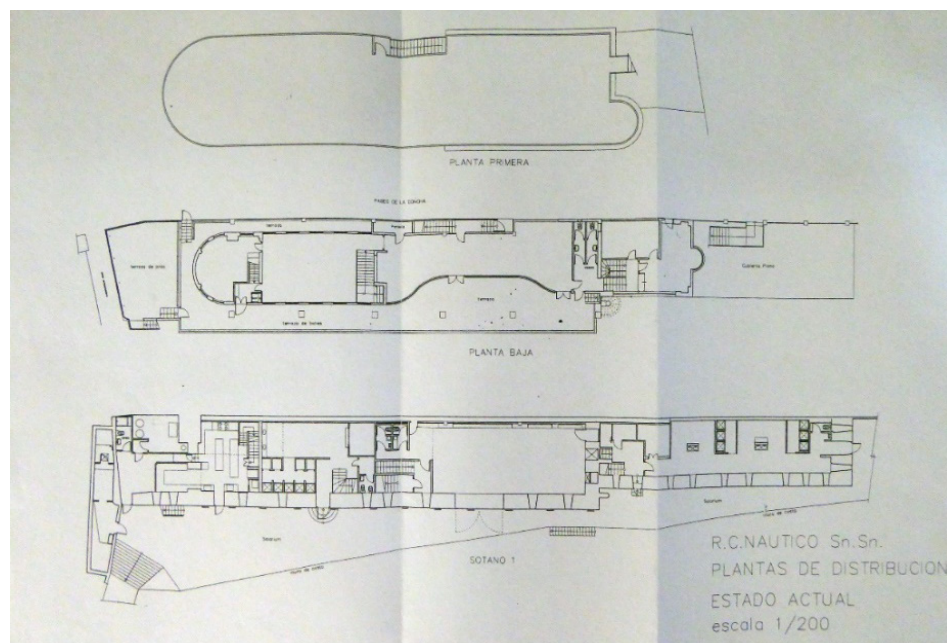


Figura 162. Planos del estado en 2006. 2006-OMLO-00547. Archivo Urbanismo Ayuntamiento Donostia-San Sebastián



Figura 163. Estado antes de la intervención. La carroza no conservaba el color de madera, apareciendo en una tonalidad oscura. AK02-2012-000113. Archivo Urbanismo Ayuntamiento Donostia-San Sebastián



Figura 164. Fotografía del estado final tras la intervención de Íñigo Arizpereta Olano y Paola Vértiz de Luca, según final de obra. AK02-2012-000113. Archivo Urbanismo Ayuntamiento Donostia-San Sebastián

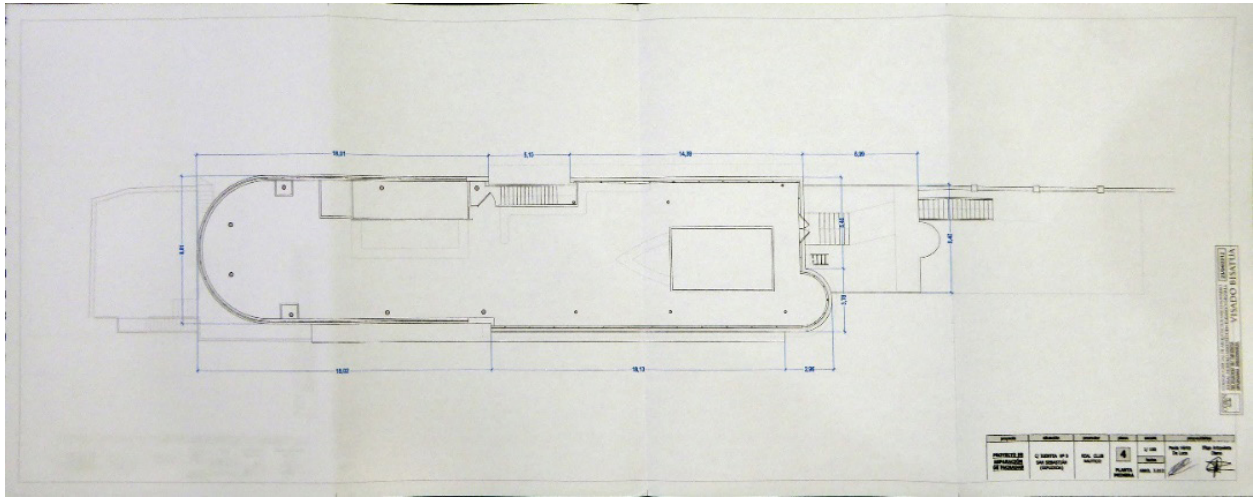


Figura 165. Estado de la planta segunda según lo planos de Íñigo Arizpereta Olano y Paola Vértiz de Luca. La distribución sería la misma que dejó Manuel Arrue de Pablo tras el refuerzo estructural de 1991. AK02-2012-000113. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

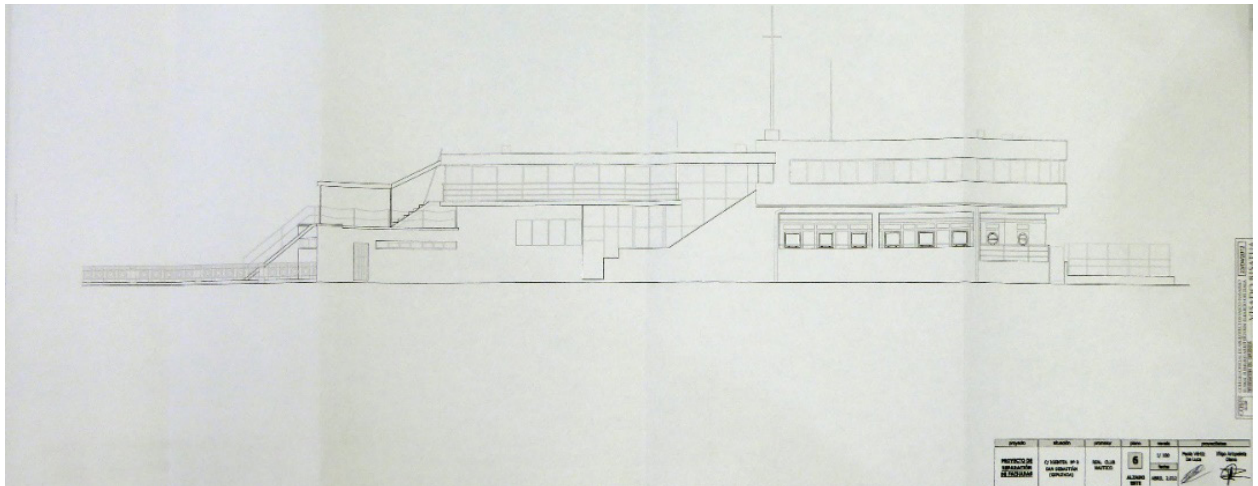


Figura 166. Alzado del RCNSS desde el Paseo de la Concha, según lo planos de Íñigo Arizpereta Olano y Paola Vértiz de Luca. AK02-2012-000113 . Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

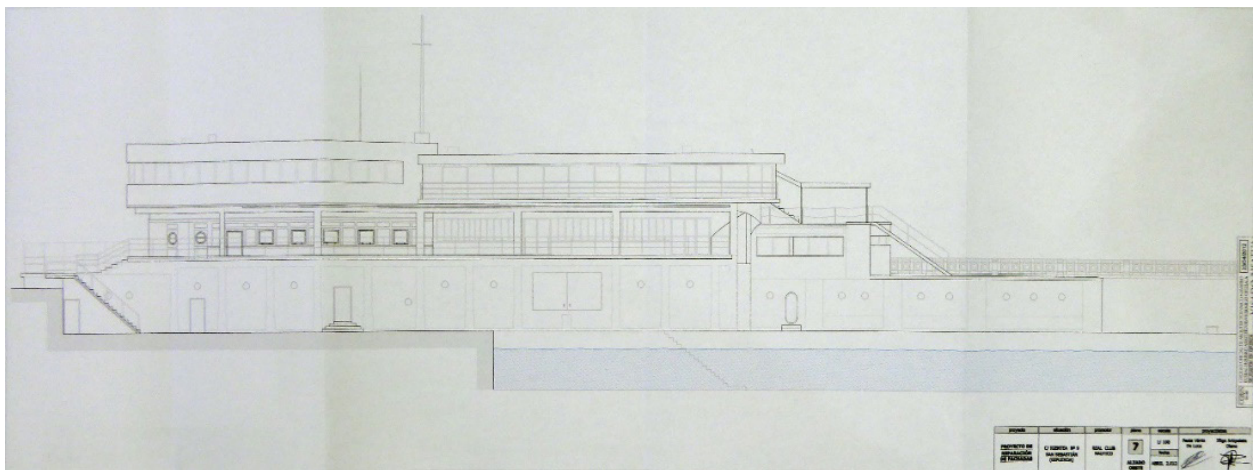


Figura 167. Alzado del RCNSS desde la Bahía de la Concha, según lo planos de Íñigo Arizpereta Olano y Paola Vértiz de Luca. AK02-2012-000113. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

El acabado general raseado y pintado presenta zonas deterioradas, con abombamientos en la zona del zócalo, y con fisuras, manchas de suciedad y desconchados en las plantas superiores.

En los elementos de hormigón armado se aprecian desperfectos de tipo superficial, así como síntomas de oxidación de armaduras interiores, lo que provoca la aparición de manchas de óxido, fisuración, etc.

Las barandillas, metálicas, se encuentran deterioradas, con zonas más afectadas que otras por oxidación de elementos metálicos.

Los pasamanos de madera también presentan síntomas de deterioro.

Se pretende actuar rehabilitando los diferentes elementos, asegurando su correcta conservación, reponiéndolos por elementos equivalentes en aquellos casos en los que se observen irreversibles. No se realizan modificaciones en el perfil o volumen del edificio, disposición de huecos, materiales ni acabados. No se actúa en el interior del edificio.

En el tratamiento de fachada, como en ocasiones anteriores, además de las actuaciones de reparación y saneamiento de zonas dañadas, se trataron con mortero y pinturas hidrófugas, especiales para ambientes marinos (Figura 164).

El proyecto de mantenimiento también fue acompañado de planos, pero en esta ocasión sólo reflejaron el contorno exterior, salvo en la segunda planta, cuyo estado es, a grandes rasgos, igual al que tenía en 2006 (Figuras 165 a 167).

Entre las intervenciones de 2006 y 2012 se llevaron a cabo dos intervenciones menores. En el año 2009 se puso la silla sube-escalera ya mencionada su necesidad desde los servicios urbanísticos del Ayuntamiento de San Sebastián en los trámites del proyecto de Manuel Arrue de Pablo de 1998. La silla elevadora se colocó en el acceso principal del edificio, en el Paseo de la Concha (Figura 168 y 169).

En el año 2011, se realizaron nuevas labores de impermeabilización de la cubierta de los vestuarios de hombres¹⁹. Los trabajos consistieron en retirar los aislamientos que existían, construyendo una cubierta invertida con un acabado de grava, igual al que existía de forma previa.

6.5.10.4 Mirador del Náutico

Una nueva intervención, esta vez ajena a la dirección del Real Club Náutico de San Sebastián, afectó notablemente a la percepción del edificio por su exterior. El proyecto, promovido por el Ayuntamiento de San Sebastián en 2007, creó una terraza sobre la *rampa*, en el espacio que había entre el Náutico y el puerto. Históricamente, esta zona de la rampa fue usada para tender las redes de pesca, convirtiéndose posteriormente en un espacio residual, ocasionalmente utilizado como *solárium*.

El proyecto que el Ayuntamiento encargó a la empresa de ingeniería "Girder" (Figura 170), creó una nueva plataforma a la misma altura que el Paseo Igentea, construyendo un juego de voladizos sobre la bahía. Esta plataforma se prolongó desde el muro del puerto hasta el propio edificio del Club Náutico, eliminando por completo la diferencia de cotas entre la rampa y el paseo. Con esta intervención, se dañó notablemente el aislamiento visual original del edificio, aunque a juicio del alcalde de la ciudad, la intervención no generó ningún impacto²⁰:

Elorza destacó que la solución aprobada «no genera ningún tipo de impacto», crea una terraza «totalmente accesible» y permite quitar a este ámbito el «carácter de zona residual que ha provocado tantos problemas». El alcalde opinó que no habrá problemas para que el Gobierno Vasco autorice esta actuación, que esboza una solución de calidad para un

19 2011. 2011-OMLO-00006 Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián

20 MUNGUÍA, Aingeru. Una terraza-mirador de madera y cristal unirá el Náutico y el Puerto a la altura del actual paseo. *Diario Vasco* http://www.diariovasco.com/prensa/20070415/san_sebastian/terrazza-mirador-madera-cristal_20070415.html



Figura 168. Escalera antes de la colocación del Salva-escaleras. Fotografía 2009-OMLO-00250. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.



Figura 169. Salva-escaleras instalado en 2010 para solventar el cumplimiento de accesibilidad indicado en el informe técnico municipal de 1998. Fotografía RCNSS. Consultado 28 agosto 2018. Archivo Servicio de Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

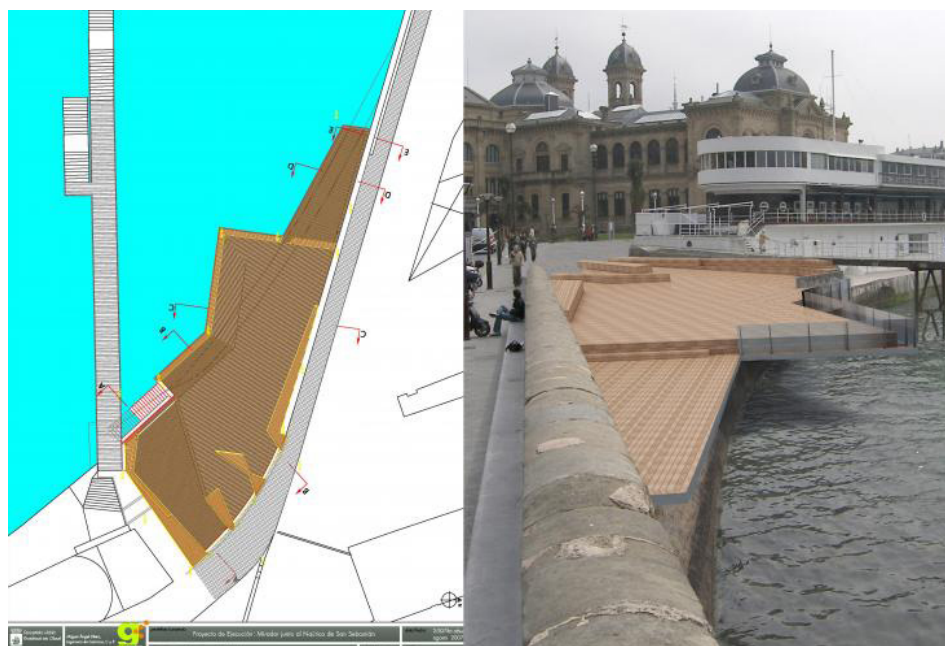


Figura 170. Proyecto del Mirador del Náutico. 2008. Girder Ingenieros

lugar muy querido por los donostiarras y que se ubica junto al Náutico -J. M. Aizpurua y J. Labayen (1928-29)-, considerado una joya de la arquitectura racionalista y recientemente declarado Bien de Interés Cultural con categoría de Monumento.

El local para motores de 1955 y la unión del Paseo de la Concha con el embarcadero en 1973, habían emborronado el aislamiento del Real Club Náutico, y por tanto su imagen de barco atracado. Esta nueva intervención unió el puerto con el edificio, eliminando por completo la diferencia de cotas y el juego de volúmenes que habían convertido el edificio en el icónico paquebote del primer Movimiento Moderno español (Figura 171).

El Diario Vasco recogió una descripción de la intervención en octubre de 2008²¹:

El nuevo mirador sustituirá el actual plano inclinado de hormigón, que desde siempre se ha utilizado como solarium en los días de buen tiempo, y supondrá en la práctica una apertura del paseo hacia el mar, que descenderá suavemente hasta situarse a 5 metros de altura sobre el agua. Bajo la nueva plataforma se genera un amplio espacio de almacenamiento de unos 300 m², con una altura variable entre 3,4 y 2,1 metros.

El muro del muelle que limita el paseo se abrirá para generar una entrada por tres puntos a la nueva terraza. La superficie de madera hará la función de «una pequeña playa urbana, un lugar de descanso y un mirador a la bahía», según recoge la memoria del proyecto. El mirador tendrá en planta una forma triangular y estará delimitado por una barandilla de cristal de seguridad de 13 milímetros de espesor.

Bajo el mirador se ubicó un local de unos 300 m², destinado, según el proyecto, a actividades de almacenaje de material marino. En las intenciones del proyecto se barajó su cesión al propio RCNSS, sin que hubiese producido dicha cesión de locales en el momento de realizar este trabajo.

21 MUNGUÍA, Aingeru. La construcción del mirador de madera y cristal del Náutico finalizará en febrero. *Diario Vasco*. Disponible en <http://www.diariovasco.com/20081024/san-sebastian/construccion-mirador-madera-cristal-20081024.html>



Figura 171. Antes y después de la ejecución del Mirador del Náutico. Gílder Ingenieros

INTERVENCIÓN DE JOSÉ MANUEL MEDINA MURUA ENTRE LO FUNCIONAL Y LA CUESTIÓN PATRIMONIAL

6.6.1. Proyecto de intervención

En el 2013, los arrendatarios del local de la segunda planta, el bar restaurante, decidieron acometer una reforma del local encargando el proyecto a José Ángel Medina Murua. Medina Murua había realizado la tesis doctoral *Crónicas de la vanguardia. 1927-1936. La arquitectura de Aizpúrua y Labayen*¹, leída en la Universidad de Navarra en 2005. A raíz de la misma, el Colegio de Arquitectos Vasco Navarro, publicó *José Manuel Aizpúrua y Joaquín Labayen* (2011), publicación que fue acompañada de exposiciones con la documentación recopilada de los familiares de los arquitectos, como la desarrollada en el centro Koldo Mitxelena de San Sebastián (2012) y en el Museo Oteiza en Navarra (2013).

Tal y como indicó el arquitecto, el conocimiento de estos trabajos fue lo que llevó a los responsables de la empresa de hostelería a ponerse en contacto con él².

La obra ejecutada por Medina Murua se compuso de varios proyectos y licencias que, en conjunto, configuró una actuación que se prorrogó de 2013 a 2015.

La documentación del proyecto de reforma propiamente dicho, y que inició el proceso de remodelación de la planta segunda, no estuvo disponible para su consulta durante la investigación realizada para el presente trabajo³.

El proyecto, básicamente, consistió en una remodelación del espacio del bar-restaurante del Náutico encargado por la empresa arrendadora, en la que la dirección del Náutico, más allá de aprobar las obras en su papel de arrendador, se mantuvo, en gran medida, al margen.

1 MEDINA MURUA, José Ángel. 2005. *Crónicas de la vanguardia. 1927-1936. La arquitectura de Aizpúrua y Labayen*. Tesis doctoral inédita. Juan Miguel Ochotorena Elícegui (dir. tes.) Universidad de Navarra

2 Conversación mantenida por el autor del presente trabajo con José Ángel Medina Murua en el IX Congreso DOCOMOMO ibérico, San Sebastián, del 16 al 18 de noviembre de 2016

3 En 2015, 2016 y 2017 se intentó consultar la documentación referente al proyecto de la reforma llevada a cabo por José Ángel Medina Murua en los archivos de las oficinas del departamento de urbanismo del Ayuntamiento de San Sebastián, sin éxito. En ninguna de las ocasiones fue posible dado que el documento estaba judicializado por una causa derivada de las instalaciones de cubierta. La documentación que no se pudo consultar, corresponde al expediente AK01-2013-0009

Bajo la definición de *Gastro bar club*, la empresa arrendadora buscó crear un espacio polivalente en el que poder ofrecer un servicio de bar, disfrutar de un acompañamiento de comida y, por las noches, convertirlo en un club de ocio nocturno.

Median Murua organizó el espacio linealmente, dividiéndolo en dos zonas, cuya división coincidía con la organización de bar-restaurant y terraza, en las que originalmente se distribuía la segunda planta en 1929. La zona que, históricamente, fue la terraza, sería la zona usada para bar y tapeo, y el volumen histórico del bar-restaurant, un espacio destinado a eventos privados. Llegada la noche, todo el volumen se convertía en pub (Figura 172).

6.6.1.1 Problemas estructurales

Iniciada la obra, en los trabajos de demolición de los elementos existentes, quedó a la vista la estructura de hormigón original de 1929. El grave deterioro que mostró llevó a paralizar la obra y redactar un informe del estado de la estructura, solicitando, posteriormente, una *Licencia de obra urgente para rehabilitación de estructura Planta superior del RCNSS*, redactada igualmente, por José Ángel Medina Murua.

El informe estructural, fechado en mayo de 2013, fue realizado por la arquitecta Beatriz Gil Rodríguez⁴. En su informe detalló graves daños y deficiencias en la estructura, tales como carbonatación, ataque por cloruros, así como la pérdida de sección e incluso desaparición en algunas zonas, tanto de hormigón, como de armadura (Figura 173).

El informe, además, detalló una baja resistencia del hormigón, de f_{ck} 1,00 KN/cm², y de f_{yk} 24KN/cm² para el acero, con la conclusión de que no era posible garantizar la estabilidad de la estructura:

Tras el análisis se concluye que se debe reparar con urgencia la totalidad de la estructura de la mitad noroeste del local para proteger la armadura y garantizar que ni la degradación del hormigón ni la corrosión de la armadura continúen avanzando. (...)

La urgencia en la reparación se desprende por un lado de la incapacidad de garantizar la estabilidad de la estructura. Este aspecto viene agravado por el hecho de que, aunque el local en cuestión no está habitado actualmente, se trata de un edificio con uso en las plantas inferiores. Por otro lado, la degradación de los elementos estructurales avanza a un ritmo elevado.

La propuesta de reparación de losas y viga de la estructura que propuso el informe, fue:

- *Saneado del hormigón deteriorado eliminando las partes de hormigón suelto y dejando la armadura interna al descubierto en todo su perímetro. Se realizará picando con martillo neumático todas las zonas afectadas hasta localizar la parte sana del mismo.*
- *Limpieza de la armadura eliminando totalmente el óxido hasta un grado SA 2 1/2, según la norma sueca de calidad, mediante chorro de arena.*
- *Pasivado de las armaduras con la aplicación dedos manos de epoxi Mapefer 1K inhibidor de la corrosión.*
- *Se reforzará la armadura en las zonas donde la pérdida de su sección sea igual o superior al 40%, sustituyéndola por otra del mismo diámetro y características (mínimo acero corrugado B500S).*
- *La correcta limpieza de las vigas así como la reposición de la geometría original de las mismas supone el desmontaje de las carpinterías de ventana ya que están unidas directamente a las vigas. Una vez desmontadas se procederá a su reposición. Se adjunta en Anexo 2 documentación sobre la nueva carpintería.*

⁴ 2013. Expediente AK02-2013-000176. Archivo Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

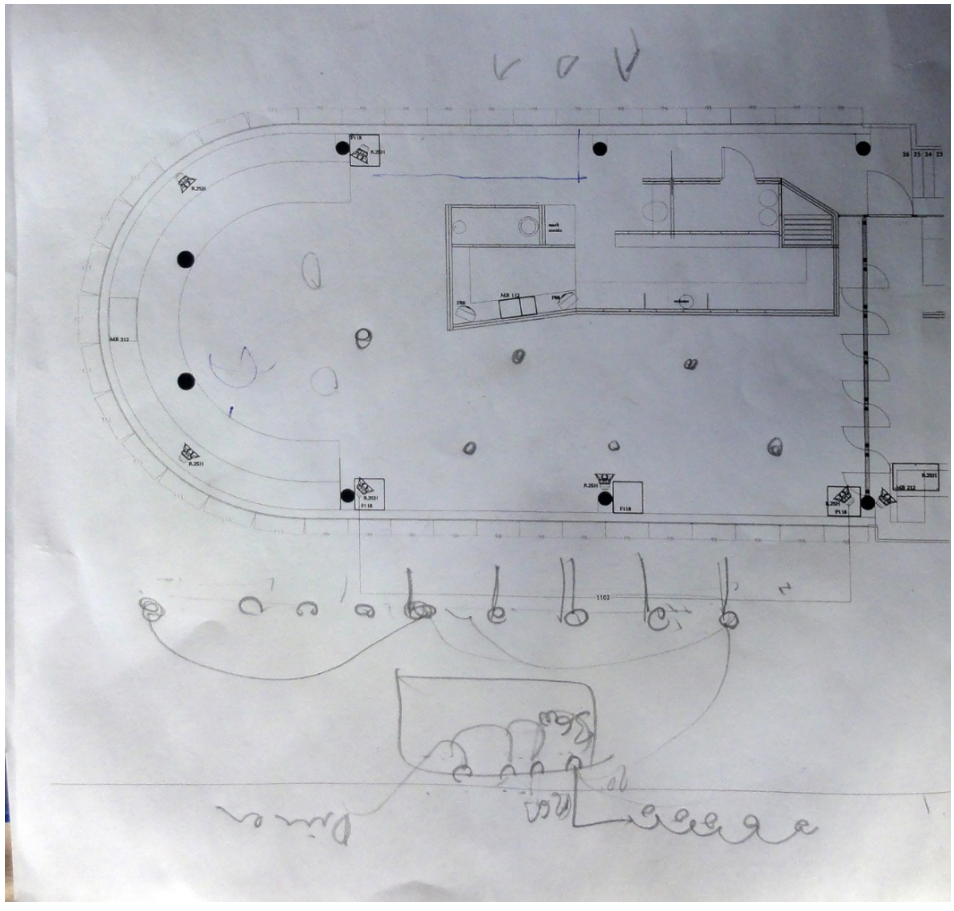
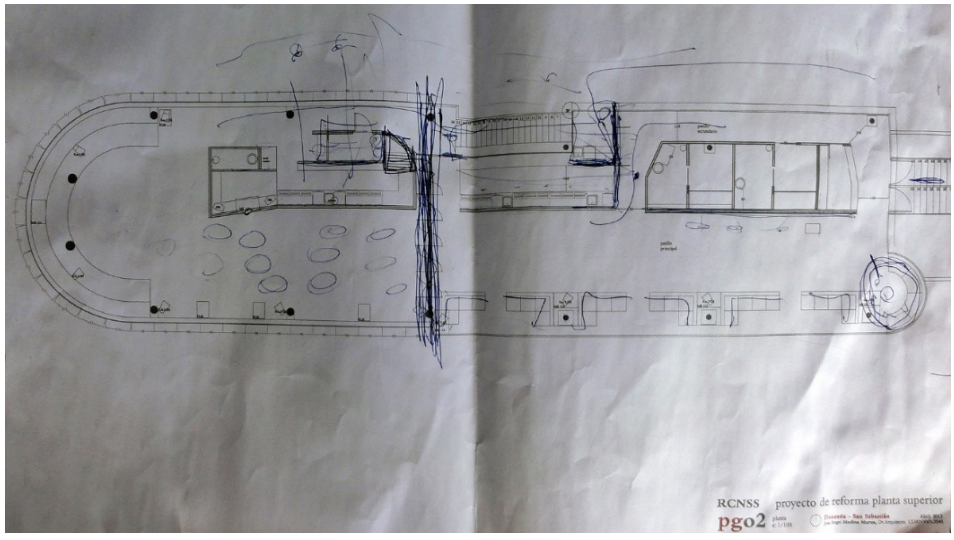


Figura 172. Arriba, plano con modificaciones en obra. Abajo, detalle de la zona de eventos privados y pub, con la división que históricamente existió. Fotografía Miguel A. Ruano

- *Se ejecutará una correcta reposición de la geometría original de la sección del pilar o vigas, mediante la aplicación de un mortero tixotrópico (Mapegrout T60 reforzado con fibras con una resistencia a compresión >35 N/mm²) de retracción compensada apto para reparaciones en elementos verticales y horizontales y sulfuresistente. El recubrimiento mínimo de las armaduras será de 2 cm, con un espesor medio de 3 cm acabado con un mortero de reparación cosmética en capa fina fratasado fino, listo para pintar.*
- *En las losas se proyectará con máquina el mortero de reparación dejando un acabado a buena vista con la pistola de proyección.*

El informe fue acompañado por un amplio reportaje fotográfico en el que se podían apreciar tanto los daños descritos, como las marcas de actuaciones anteriores sobre la cubierta, tales como las salidas de humos de las cocinas que, durante los años 50 y 60 del siglo XX, estuvieron ubicadas en la parte frontal del Náutico (Figuras 174 a 177).

Los pilares, recordemos, habían sido forrados en acero al menos en dos ocasiones, en la intervención de Olasagasti en 1953, y en la de Manuel Arrue de Pablo en 1991. Había piezas de acero, probablemente las colocadas por Olasagasti, que mostraban un avanzado estado de corrosión, habiendo desaparecido por completo en algunas zonas.

La intervención en la estructura se inició poco después, siguiendo las indicaciones del informe técnico. Durante el proceso de intervención en la estructura en el año 2013, tuve la oportunidad de visitar las obras de recuperación que se estaban llevando a cabo. La intervención eliminó todos los componentes estructurales de acero y se procedió a la reparación de la estructura de hormigón. En este proceso, las vigas ganaron algo de espesor, poco apreciable, a diferencia de los pilares que son notablemente de mayor espesor que los originales (Figura 180)

Uno de los pilares, como se ha mostrado en una foto anterior (Fig 175), había sido sustituido o convertido en un pilar cuadrado en algún momento anterior. Su reparación, a diferencia de los circulares, consistió en un empresillado de acero que se dejó visto. (Figura 180).

Para solucionar la rotura a cortante de las vigas se ejecutó una ménsula, por debajo de las mismas, hasta la conexión con la primera línea de vigas transversales (Figura 180).

Para dar cabida a la iluminación, instalaciones de climatización, así como equipos de sonido, se dejó la estructura de hormigón vista, alojando todos estos elementos en los entrepaños de la misma.

Tal y como indicó el informe, la intervención en la estructura, fue una oportunidad para cambiar la carpintería del ventanal corrido, dado que el que había previamente se debía desmontar para

La correcta limpieza de las vigas así como la reposición de la geometría original de las mismas supone el desmontaje de las carpinterías de ventana ya que están unidas directamente a las vigas

Basándose en la documentación original del proyecto de Labayen y Aizpurua de 1929 (Figura 181), se ejecutó una carpintería similar e igual despiece, en acero inoxidable con un tratamiento especial anticorrosión, y lacadas en negro con el fin de recuperar la composición y tratamiento original (Figura 182).

6.6.1.2 Gu

Como se ha comentado anteriormente, la tramitación de la obra, aunque pueda considerarse como única, realmente se gestionó en diversas licencias y tramitaciones ad-

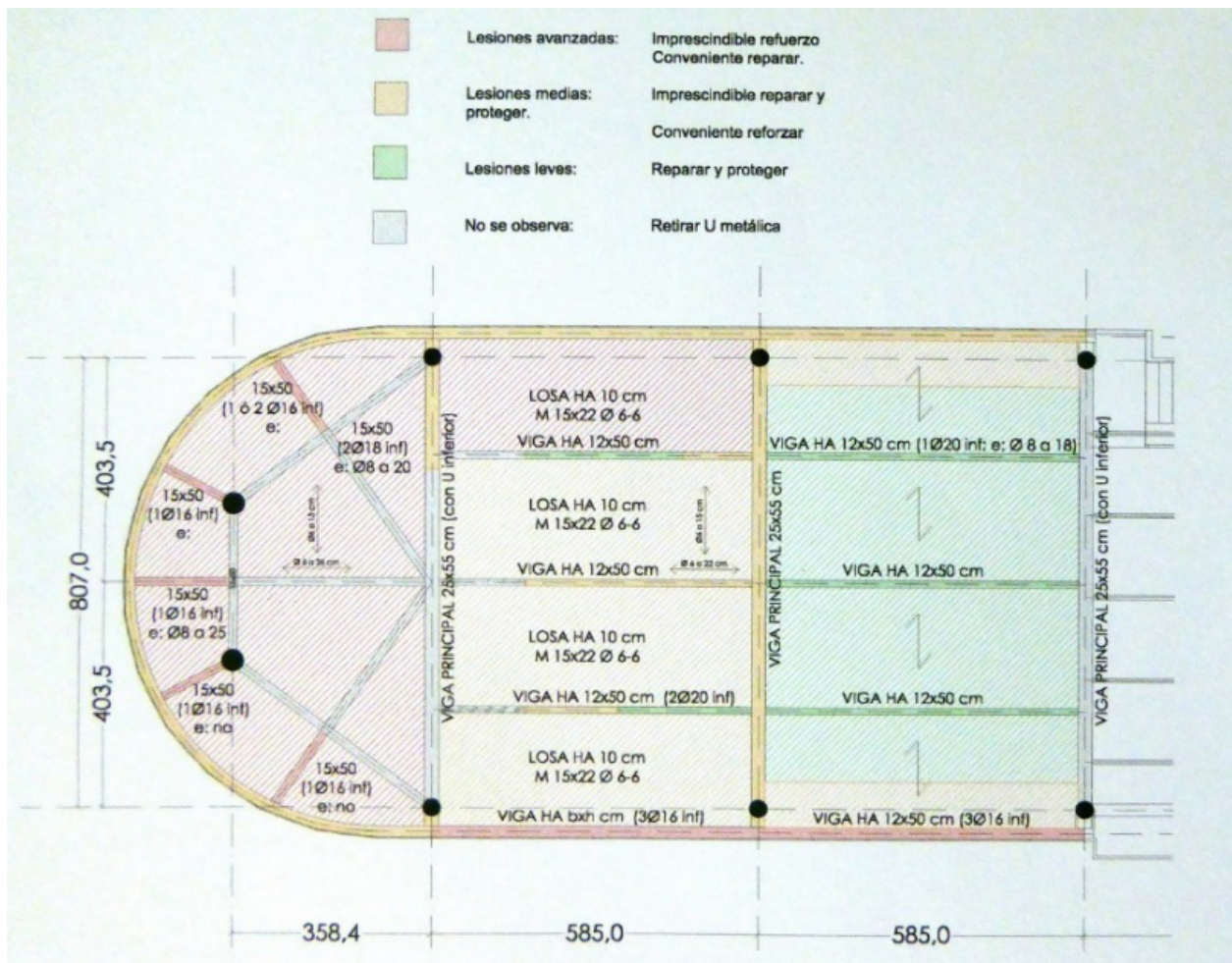


Figura 173. Plano de lesiones y estado de estructura de cubierta de la segunda planta del Real Club Náutico de San Sebastián. 2013. Beatriz Gil Rodríguez



Figura 175. A la izquierda, pilar rectangular. 2013. Beatriz Gil Rodríguez.



Figura 174. Lesiones estructura cubierta segunda planta RCNSS. Las piezas de acero bajo las vigas, fueron consideradas en el informe como "decorativas", dado que los elementos estructurales de hormigón no apoyaban sobre ellas. 2013. Beatriz Gil Rodríguez.



Figura 176. Paso de conductos abandonados. Se aprecia la estructura metálica que sujeta las ventanas apoyándose en la de hormigón. 2013. Beatriz Gil Rodríguez.



Figura 177. Estado de la estructura de cubierta en la parte frontal de la cubierta de la segunda planta del RCNSS. 2013. Beatriz Gil Rodríguez.



Figura 178. Rotura de la viga a cortante. La carpintería de la ventana corrida, había sido rebajada algunos centímetros, tal y como demuestra los rellenos de ladrillo en la parte superior de la carpintería, probablemente para dar cabida a las piezas en "U" metálicas que se pusieron debajo de las vigas. 2013. Miguel A. Ruano.



Figura 179. Corrosión y rotura de camisa de acero, probablemente de la intervención de Olasagasti en 1953. 2013. Miguel A. Ruano

ministrativas.

El propio José Ángel Medina Murua resaltó la complejidad del proyecto en la entrevista mantenida en el transcurso del IX Congreso DOCOMOMO Ibérico, San Sebastián, del 16 al 18 de noviembre de 2016⁵.

El congreso coincidió con la polémica de su intervención en el edificio, que salió publicada en diversos medios de comunicación locales⁶. Medina Murua aclaró que el proyecto que le fue encargado se trató de la reforma de un local, no de un proyecto de restauración.

Partiendo de esta base, la resolución de los problemas que surgieron fue compleja y problemática. En primer lugar, porque había dos propiedades, la dirección del Náutico y la empresa arrendadora, además de tres administraciones que *se pasaban la pelota de una a otra sin resolver ni mojarse en os problemas*⁷. Lo que se hizo, según sus palabras, fue *una constante lucha en la que se fue cediendo*.

Los problemas estructurales, detallados en el apartado anterior, obligaron a desanclar el ventanal corrido existente, aconsejando, a su vez, a la empresa arrendataria a cambiarlas y poner finalmente la réplica que se ejecutó. Fue una iniciativa que abordó íntegramente la empresa arrendadora, dado que la dirección del Náutico se desentendió.

A partir de ahí los problemas vinieron a raíz de las instalaciones. Según las palabras de Medina Murua, estas debían ser aéreas por la propia configuración y constitución del edificio. Pero la poca altura libre y espacio lo complicó todo, dado que hubo que cumplir con normativas actuales acústicas, de accesibilidad y, a su vez, surgieron problemas de compatibilidad con el respeto por la obra original de 1929 en cuanto a los vidrios, el impacto visual del sistema de ventilación, etc.

El sistema de ventilación se tramitó en un expediente posterior, en 2014⁸ (Figura 184), en un documento, acompañado de un estudio acústico y de impacto visual, (Figuras 185 y 186) que justificaba la solución tomada. Aunque finalmente fue aprobado, hubo diversas complicaciones que prolongaron su tramitación.

5 Conversación mantenida por el autor del presente trabajo con José Ángel Medina Murua en el IX Congreso DOCOMOMO ibérico, San Sebastián, del 16 al 18 de noviembre de 2016

6 Se trata en el siguiente apartado

7 Las administraciones a las que se refiere José Ángel Medina Murua, son el Ayuntamiento de San Sebastián, Diputación de Guipúzcoa y Gobierno Vasco.

8 2014. Expediente AK02-2014-000347. Archivo Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.



Figura 180. Derecha: empesillado del pilar rectangular. Nótese la ménsula que parte de este mismo pilar. Enfrente, pilares circulares cuya sección es sensiblemente superior a la original. 2016. Miguel A. Ruano

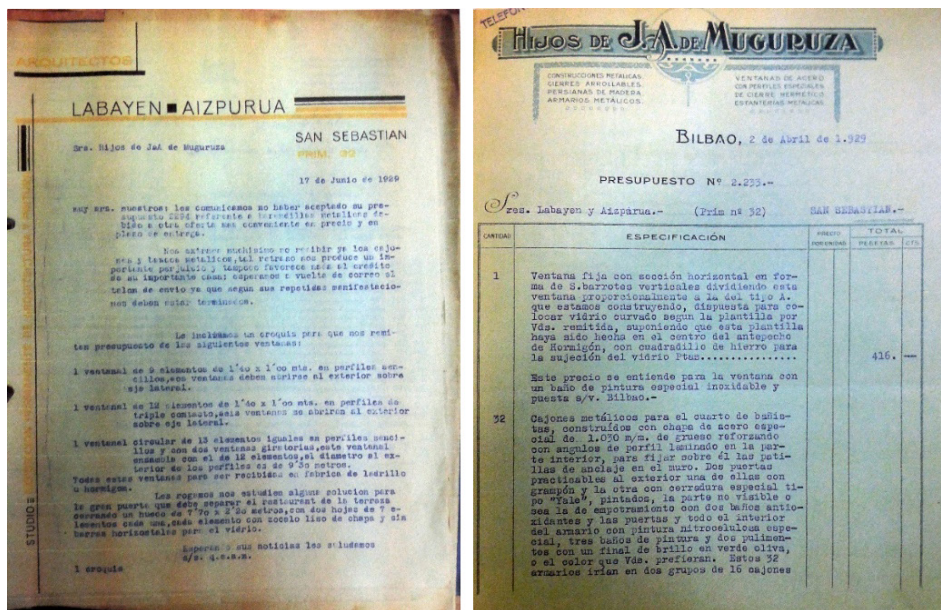


Figura 181. Copia de la documentación original del proyecto de Labayen y Aizpurua adjuntada en el informe. 2013. Expediente AK02-2013-000176. Archivo Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

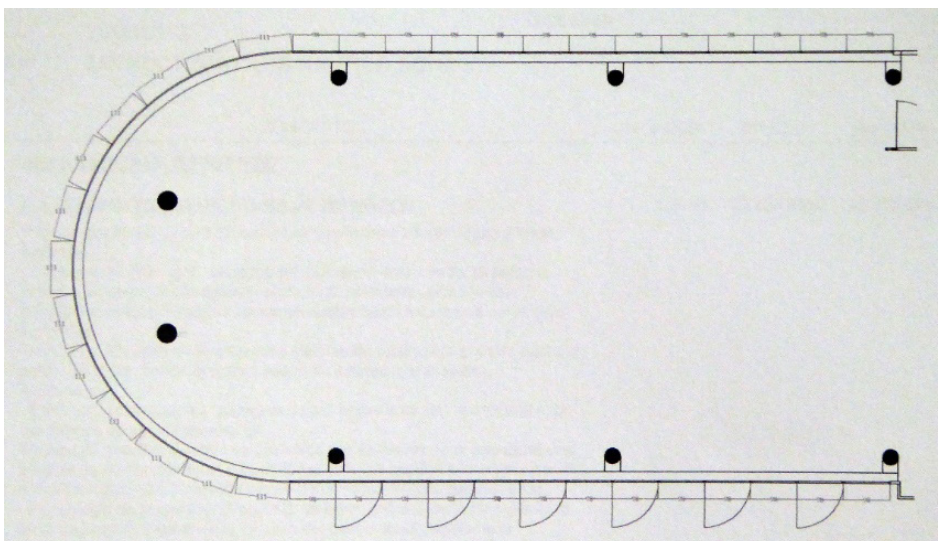


Figura 182. Plano descomposición nueva carpintería basada en la distribución original. 2013. Expediente AK02-2013-000176. Archivo Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

Junto a solicitud de instalación de los sistemas de climatización, la nueva licencia solicitada por Medina Murua pidió la sustitución de los portones que cerraban el lucernario de la cubierta, proyectada por Olasagasti en 1953, por razones de falta de estanqueidad y nulo aislamiento térmico y acústico. La alternativa propuesta, y finalmente construida, fue un lucernario de cristal que permitía su apertura ya que no suponía ninguna agresión contra el monumento, y se simplificaba su geometría con el fin de que desde el interior resultase más limpio (Figura 187).

La documentación realizada por Medina Murua fue acompañada de una sección transversal del estado actual en la que no apareció reflejado el sótano del edificio, evidenciando una situación similar al que dibujó Manuel Arrue de Pablo en 1998.

Finalmente, en 2015, Medina Murua añadió un anejo al proyecto de 2013 para realizar un “aterpe” en la entrada⁹

La exposición de las terrazas de acceso a la planta superior del Club Náutico hacen necesario contar con algún elemento de protección en su entrada.

Hasta el momento el acceso desde las terrazas ya contaba con un elemento de protección. Se trataba de una estructura metálica pintada de blanco, no original del edificio, sobre las escaleras de acceso al local y cubierta con un toldo. Este elemento se sustentaba sobre las barandillas de las escaleras y fue retirado con las mismas, ya que estas no cumplían las exigencias de evacuación y seguridad de utilización.

Al plantearse un nuevo elemento de protección del acceso se considera que la estructura anterior es muy poco adecuada para el lugar. Al tratarse de tubo de hierro blanco se confunde con las barandillas originales del edificio que son protegidas creando una confusión entre elementos añadidos y originales. Se puede comprobar en las fotografías que el resultado es un enjambre de elementos metálicos bastante confuso.

Por otro lado, el toldo, a lo largo de la terraza que no favorece la lectura de la volumetría del edificio. Al ser un elemento alargado y blanco se une al edificio, también blanco, creando una continuidad con el mismo que desvirtúa su organización volumétrica.

La nueva configuración de lo que Medina Murua denominó “aterpe”, se basó en la casa desmontable del grupo GATCPAC al cual pertenecían Joaquín Labayen y José Manuel Aizpuru, arquitectos del edificio (Figura 181). La configuración del aterpe siguió el diseño de los volúmenes interiores diferenciándose de la parte original del edificio:

Este proyecto consistió en un “Mecano” de madera que permitía su adaptación a distintas topografías. Así, el bastidor de principal de madera permitía la configuración de la caseta mientras el cerramiento era de panel de madera. Fácil de montar y económico.

Esta idea de “Mecano” es la que se ha aplicado para incluir los distintos usos del interior del local.

El nuevo aterpe supone una continuidad en el exterior del elemento de baños y guardarropa del interior. Se ha seguido además el mismo criterio que en las terrazas, el respeto y diferenciación del elemento original. En este sentido, la actuación que se ha realizado en el edificio está apoyada por diversas corrientes de restauración tendentes a la manifestación de un principio de honradez y respeto por lo auténtico, cuando es ineludible la intervención en un monumento. Es el caso de las teorías iniciadas por Camilo Boito y Torre Balbás que se basan en diferenciar el estilo entre lo nuevo y lo viejo y diferenciar los materiales con el fin de respetar lo original y auténtico.

En las terrazas del Club Náutico se ha intervenido siguiendo estas directrices. Se han escogido materiales, formas y colores que se diferencien con el edificio. Las barandillas son de vidrio sobre una llanta de hierro negra. Se han separado 50 cm de la línea de facha-

⁹ Medina Murua considera originales las barandillas de la terraza, cuando en realidad están han sido sustituidas en varias ocasiones. . 2015. Documentación complementaria AK01-2013-00009. Archivo Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.



Figura 183. Vista de la intervención llevada a cabo en la estructura de la segunda planta. 2013. Miguel Ángel Ruano

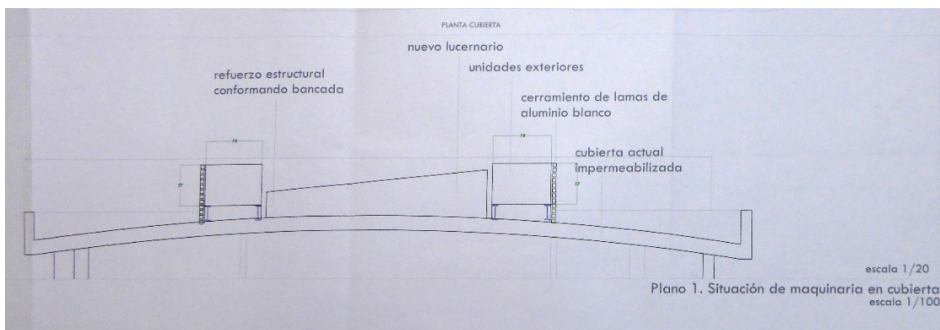


Figura 184. Detalle solución del sistema de climatización en cubierta. 2014. Expediente AK02-2014-000347. Archivo Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.



Figura 185. Estudio acústico sistemas de climatización. 2014. Expediente AK02-2014-000347. Archivo Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

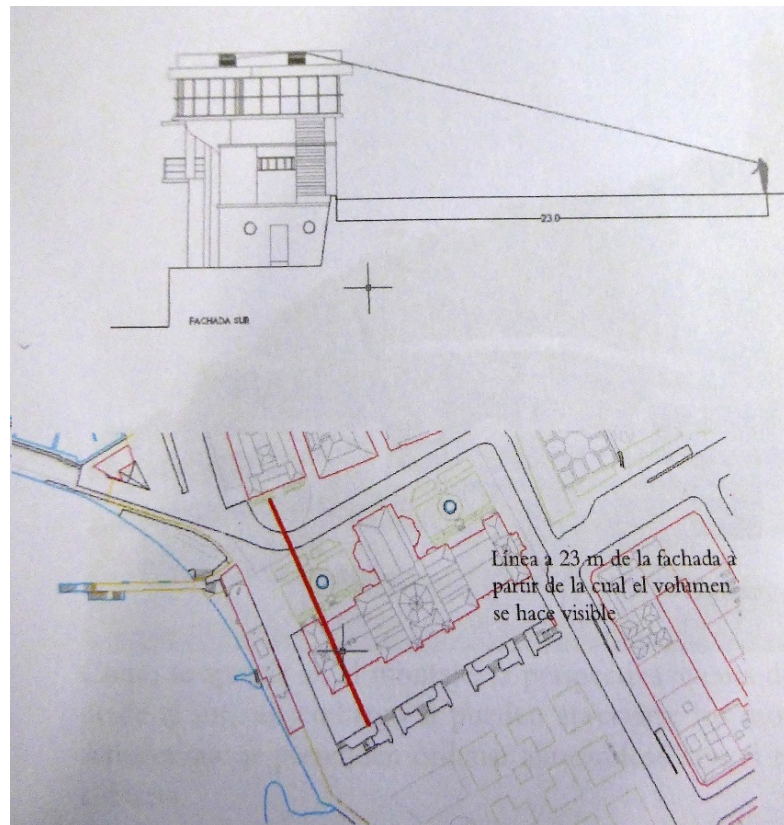


Figura 186. Estudio impacto visual de las instalaciones de climatización. 2014. Expediente AK02-2014-000347. Archivo Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.



Figura 187. Portones superiores que fueron sustituidos por el cerramiento de cristal. 2014. Expediente AK02-2014-000347. Archivo Urbanismo Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.



Figura 188. Reconstrucción Casita Desmontable del GATCPAC. Coac: 2002 + Josep Llinàs. <http://www.sio2arch.com/projects.html>. Consultado 29 diciembre 2018



Figura 189. Terrazas tras la intervención. Los antepechos que no se corresponden con el trazado original de los mismos según el proyecto de 1929, fueron sustituidos por piezas de vidrio. Fotografía Miguel A. Ruano



Figura 190. Elevador. Se sitúa en la planta baja cuando no es necesario su uso. Fotografía El Diario Vasco <https://www.diariovasco.com/san-sebastian/201504/22/renovado-balcon-concha-20150415001146-v.html> (Consultado 29 de diciembre 2018)

da en todo el contorno para no confundir el volumen del edificio y diferenciarse del mismo. Las escaleras son de llanta negra y todo la terraza y los peldaños son de madera de IPE barnizada con su color natural.

6.6.1.3 Descripción de la intervención

El proyecto finalmente se inauguró en 2015 con el nombre de *Gu*, en homenaje a la sociedad cultural en cuya creación participó Aizpurua.

Medina Murua aprovechó las dos cubiertas de los volúmenes posteriores del RCNSS, cuarto de bañistas y oficinas como terrazas del local, eliminando los antepechos metálicos por vidrios (Figura 189). En las terrazas se añadieron elevadores, obligados por normativa, para poder acceder a la segunda planta del edificio (Figura 190).

El interior de la segunda planta se organizó en dos espacios, respetando la división entre el bar-restaurant y la terraza del proyecto de 1929. Las cristalerías que se pusieron en a parte de la terraza tenían como objetivo no hacer visible la carpintería que, hasta entonces, había tenido una importante presencia (Figura 191). Estos vidrios tenían el objetivo de facilitar las vistas desde el interior a la vez que, desde el exterior, y sin generar un espacio trasparente, oscurecían el perímetro de la terraza, con el fin de disolver su presencia.

Las dos partes en las que se dividió el espacio respondían a las diferentes funciones del nuevo local¹⁰:

Dos barras, la primera abierta de 16 a 22 horas, que se amplía con la segunda hasta la madrugada, junto a una zona de comedor donde se ofrecen cenas hasta la una de la madrugada.

Como se adelantó unas líneas más arriba, Medina Murua organizó todas las dependencias de forma lineal hacia la fachada del Paseo Igentea, sin adherirlas a la misma, dejando un corredor de servicio. En la primera mitad, junto a la entrada al local, Medina Murua situó los aseos y, a continuación, la primera barra para atender los servicios de esa primera mitad (Figura 192).

El tratamiento inferior de la cubierta de la antigua terraza se llevó a cabo para que, de día, se pareciese a la lona original. Con unos paneles traslúcidos, se ocultó iluminación que cambiaría de color según el ambiente del local, blanco diurno, de colores nocturno. Para ganar espacialidad, en la pared del cuerpo de los baños, Medina Murua puso espejos que reflejaron la bahía (Figura 193).

El segundo espacio, correspondiente con el histórico bar-restaurant, recuperó su función de restaurante a medio día y hasta la 1 de la madrugada, tras lo cual, todo el local se transforma en sala de ocio nocturno. La intervención de Medina Murua no recuperó el falso techo que, en el proyecto de 1929, tenía este espacio. Usó los vacíos del entrevigado para la colocación de la iluminación, los equipos de climatización e iluminación para el ocio nocturno (Figura 194).

Medina Murua reabrió el forjado para hacer visible, a través de un vidrio, la escalera de caracol que, históricamente, unió la terraza de la primera planta con la de la segunda.

6.6.1.4 Denuncias y protestas. La cuestión patrimonial

La intervención realizada por José Ángel Medina Murua fue denunciada, proceso judicializado como se comentó anteriormente, y duramente criticada por diversos sectores de la población con una notable repercusión en los medios de comunicación locales.

La protesta fue impulsada por el profesor de bellas artes Juan Ignacio Mendizabal,

¹⁰ DÍAZ, Joti. 2015. *Gu*, renovado balcón de La Concha. Diario Vasco. 22 de abril de 2015. Disponible en <https://www.diariovasco.com/san-sebastian/201504/22/renovado-balcon-concha-20150415001146-v.html> (Última consulta 28 diciembre 2018)



Figura 191. Cristaleras antes y después de la intervención de José Ángel Medina Murua. Fotografías Girder Ingenieros

según la reseña de *El Diario Vasco*¹¹, cuya carta contra las obras realizadas fue firmada por más de 900 personas. Según los firmantes, las modificaciones arquitectónicas que se han llevado a cabo “desvirtúan y afean” el edificio, denunciando que¹²

se han incorporado a las terrazas y la escalera de acceso a la discoteca de la planta superior unos antepechos de vidrio que sustituyen a las anteriores, “que eran más acordes con el proyecto original, de hierro pintado o de hierro y cuerda, que evocaban las barandillas de los barcos”.

Las barandillas a las que se refiere la queja son las de las terrazas posteriores, sobre la cubierta de los vestuarios y actuales oficinas, donde, en la versión construida en 1929 por Labayen y Aizpurua, nunca hubo realmente dichos elementos. Mendizabal exigió además que *se rectifique las obras que ha llevado a cabo en la terraza del club náutico al entender que “alteran profundamente” la imagen original de esta “joya” de la arquitectura racionalista*¹³.

La protesta no fructificó, ya la Diputación de Guipuzcoa confirmó que las obras se ajustaban a la legalidad, indicando que¹⁴

fue el Ayuntamiento donostiarra el que les que solicitó la autorización para llevar a cabo la obra. Los técnicos forales analizaron el proyecto y dieron su visto bueno por entender que se cumplía la actual normativa de protección. Incluso durante el tiempo que ha durado la obra la Diputación de Gipuzkoa ha hecho un seguimiento de los trabajos y ha mantenido diversas reuniones con los responsables del proyecto. Y tras estos trabajos concluyen que las obras respetan la normativa de protección del edificio.

Una de las cuestiones que surgieron a raíz de la protesta fue la definición de la intervención de José Ángel Medina Murua como restauración. Como ya se indicó, el propio Medina Murua declaró no haber realizado una restauración, aunque logró recuperar la imagen de la cristalera frontal y tuvo que rehabilitar la estructura por la situación, casi de colapso, en la que se encontró el Club Náutico. Recientemente, Medina Murua manifestó la necesidad de acometer una restauración al edificio, pidiendo a la administración que se involucrase, dado que

La complejidad de su conservación y la puesta en valor de su arquitectura merece una profunda iniciativa conjunta entre las instituciones implicadas que permitan hacer llegar al edificio a los 100 años como merece un monumento como este (MEDINA, 2020)

La denuncia devolvió al debate situaciones de falsos históricos. En este caso motivada por un ciudadano, debido a que a lo largo del edificio se asumieron como auténticas actuaciones previas a las suyas. El edificio del Real Club Náutico de San Sebastián muestra un consenso histórico sobre la protección de la imagen del edificio que rara vez se produce.

Como se ha visto, prácticamente todas las actuaciones llevadas a cabo fueron justificadas en la protección, o refuerzo, de la imagen de barco. Salvo la intervención de Guiburu en los años setenta del pasado siglo, las intervenciones sobre el Real Club Náutico han sido en su mayoría a pequeña escala, sin gran impacto de forma aislada. La sucesión de estas pequeñas actuaciones, tomado la versión del edificio que cada uno de los arquitectos intervinientes recibe como estado “O”, y previa a cada una de sus propias actuaciones sobre el barco que hay que proteger, fue desfigurando el edificio y provocando un daño acumulativo en el contexto patrimonial considerable.

11 EFE. 2015. Más de 900 personas firman contra las obras del náutico de San Sebastián. *El Diario Vasco*. <https://www.diariovasco.com/san-sebastian/201504/01/personas-firman-contra-obras-20150401151557.html> Consultado 28 de diciembre de 2018.

12 PIZARRO, Vicky. 2015. Protestas por las modificaciones del Náutico. Ser. 24 de marzo de 2015. https://cadenaser.com/emisora/2015/03/24/radio_san_sebastian/1427194498_223627.html Consultado 28 de diciembre de 2018.

13 Op. Cita. EFE. 2015

14 PIZARRO, Vicky. 2015. La obra del Náutico cumple con la normativa. Ser. 1 de abril de 2015. https://cadenaser.com/emisora/2015/04/01/radio_san_sebastian/1427909745_544757.html. Consultado 28 de diciembre de 2018.



Figura 192. Primera parte en la que Median Murua organizó el espacio. Al fondo, la división móvil del espacio Fotografía GU

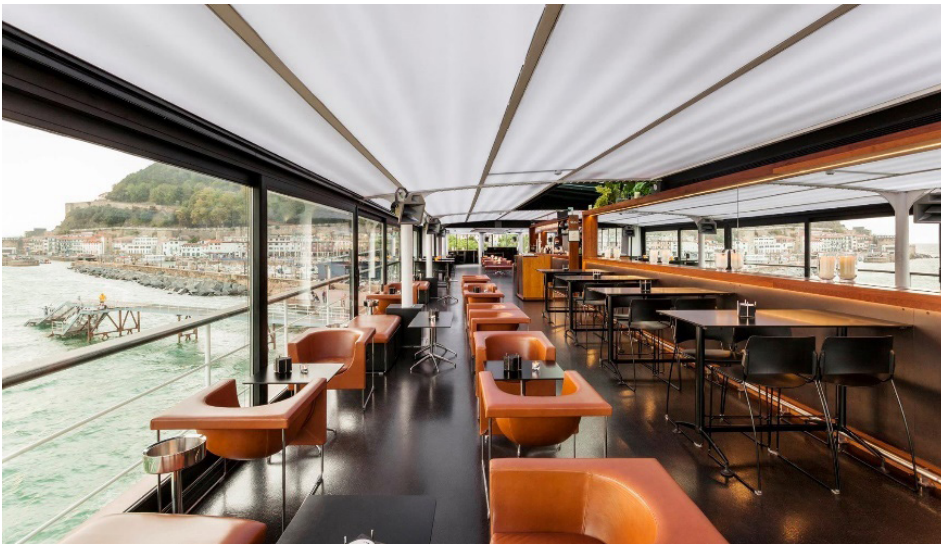


Figura 193. Espacio sin la división. A la derecha, espejos que reflejan la bahía. Fotografía GU.



Figura 194. Segundo espacio, correspondiente al antiguo bar-restaurant. El espacio entre vigas se ha usado para la colocación de la iluminación, equipos de climatización y luces. Fotografía Miguel A. Ruano



Figura 195. Abertura de la escalera de caracol que unió la terraza de la planta primea con la de la segunda en 1929. Fotografía Miguel A. Ruano