

# El ‘yate’ elevado a ‘paquebote’<sup>1</sup>. Historia del Real Club Náutico de San Sebastián más allá del mito ‘lecorbuseriano’, 1905-1929

Miguel Ángel Ruano Hernansanz

La ampliación de 1929 del Real Club Náutico de San Sebastián, obra de Joaquín Labayen y José Manuel Aizpurúa, fue prontamente catalogada como una obra bajo la influencia del ‘paquebot-style’ de Le Corbusier, a pesar de que sus autores nunca manifestaron dicha influencia.

Una investigación de la historia del edificio, a través de las tres principales reformas que sufrió en 1905, 1916 y 1929, reveló que todas ellas se habían producido buscando la misma similitud naval que persiguieron los arquitectos donostiarras en 1929, decisión que provino en todas las ocasiones, de la juntas directivas del club. Bajo ese contexto, quedaría encajada la carta en la que Aizpurúa confesó a Giedion que el proyecto fue elegido por parecerse a un barco.

La incompreensión de los proyectos anteriores se debió a la descontextualización que se realizaba en su comparación con los paquebotes, tipología de barco con la que, ni por tamaño, ni por contexto temporal, se podía identificar, como sí pudo hacerse con la reforma de 1929. El modelo de barco de los edificios de 1905 y 1916 correspondió a las ‘goletas’, tipología de barco más pequeño, ligero, de vela, y además, usado para competiciones marítimas. Los elementos que tuvieron estos edificios, como el mástil, lumbreras, o tambuchones, considerados hasta ahora como ‘decorativos’, eran en realidad elementos ‘configuradores’ de esa tipología naval.

La ampliación del espectro de influencia de Aizpurúa por José Ángel Sanz Esquide primero, y la delimitación prácticamente al proyecto del edificio del Real Club Náutico de la inspiración en las ideas de Le Corbusier por José Ángel Medina Murua después, lleva a plantear si esa intensa, pero anecdótica, influencia lecorbuseriana realmente se llegó a producir o únicamente fue una figuración, de gran calidad pero sin mayores pretensiones teóricas, siguiendo la tradición histórica del club.

*The 1929 extension of the Real Club Náutico de San Sebastián (San Sebastian Royal Yacht Club), the work of Joaquín Labayen and José Manuel Aizpurúa, was quickly labelled as a work influenced by Le Corbusier's style paquebot, despite the fact that its authors never acknowledged this influence.*

*Research into the history of the building, including the three main reforms it underwent in 1905, 1916 and 1929, revealed that all the reforms had sought the same naval appearance that the Donostia architects pursued in 1929, and that this decision had, on each occasion, come from the club's board of directors. Indeed, Aizpurúa confessed to Giedion in a letter that the project was chosen because it resembled a ship.*

*The previous projects were misunderstood because they were compared, out of context, with ocean liners; they were neither of the right size nor from the right period to be identified with this type of ship, whereas the 1929 refurbishment was. The ship model of the 1905 and 1916 buildings was the ‘schooner’, a smaller, lighter, sailing ship used for maritime competitions. Elements of these buildings which had so far been considered ‘decorative’, such as the mast, portholes, or hatches, were in fact defining features of this naval typology.*

*First José Ángel Sanz Esquide broadened the spectrum of Aizpurúa's influence, and later José Ángel Medina Murua practically delimited the inspiration of the Real Club Náutico building project to the ideas of Le Corbusier. But we might ask whether this intense, but anecdotal, Lecorbuserian influence really took place, or whether it was just the brainchild of the club's historical tradition, of significant quality but without greater theoretical pretensions.*



Real Club Náutico de San Sebastián  
Le Corbusier  
José Manuel Aizpurúa  
Joaquín Labayen  
Paquebote

Real Club Náutico de San Sebastián  
Le Corbusier  
José Manuel Aizpurúa  
Joaquín Labayen  
Paquebot

Fig. 01.  
Autor desconocido.  
Fecha desconocida.  
San Sebastián. S/F.  
Unión postal Universal.  
Colección Miguel A.  
Ruano.

La figuración de paquebote del Real Club Náutico de San Sebastián (RCNSS), tras la reforma y ampliación realizadas por los arquitectos José Manuel Aizpurúa y Joaquín Labayen en 1929, pronto fue asociada a la influencia de las ideas de Le Corbusier, especialmente, tras su visita al edificio a finales del verano de 1930.

Bajo el título “Haus oder Schiff? Segelklunhaus in San Sebastian, Spanien” (¿Casa o Barco? Club Náutico en San Sebastián), la revista alemana *Wasmuth Monatshefte für Baukunst und Stadtebau*, fue una de las primeras publicaciones que oficializó públicamente esta idea en 1932, al iniciar el artículo con la siguiente cita de Le Corbusier: “Un arquitecto serio, capaz de mirar como arquitecto (creador de organismos), sabrá encontrar en el trasatlántico la redención de execrables servidumbres centenarias”<sup>2</sup>.

El número dedicado al arquitecto en *Nueva Forma*, a pesar de la denominación e imagen que quiere transmitir como el del “Terragni español”, como bien señala Carlos Sambricio<sup>3</sup>, recogió continuas referencias a Le Corbusier, alimentando la idea de haber sido uno de sus discípulos. La anécdota que contó Luis Moya, compañero de estudios de Aizpurúa, en las páginas interiores de la revista, situó el nacimiento de ese supuesto idilio durante su etapa de estudiante:

“El gran acontecimiento se produjo en noviembre de 1925 cuando llegó a manos de nuestra promoción la 2ª edición de ‘Vers une Architecture’, cuya introducción firmó Le Corbusier un año antes, en noviembre de 1924. Le entusiasmó, 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 Aizpurúa [...]”<sup>4</sup>

Sea como fuere, los trabajos realizados posteriormente de Carlos Sambricio primero, y de forma más completa por José Ángel Sanz Esquide y José Ángel Medina Murua después, permitieron dibujar una personalidad más compleja de Aizpurúa<sup>5</sup>, ampliando las referencias arquitectónicas a las que se le vincularon:

“Aizpurúa no se limitó a ser un arquitecto, ni menos aún un arquitecto lecorbuseriano. [...] Es decir, ¿por qué no ser, y no en sucesión o alternancia, varios arquitectos a la vez, en una sola obra en ocasiones?”<sup>6</sup>.

Medina Murua fue más lejos, y planteó abiertamente, un distanciamiento de Aizpurúa respecto de las ideas de Le Corbusier tras la experiencia del Náutico<sup>7</sup>. A pesar del progresivo alejamiento que los estudios arrojaban, ningún autor cuestionó el origen ‘lecorbuseriano’ del Real Club Náutico de San Sebastián, habiendo sido considerado como “un rito de iniciación gracias al cual el arquitecto, antes que nada, proyecta sus obsesiones para deshacerse de ellas”<sup>8</sup>.

Las referencias que aún vinculan la autoría del edificio del Real Club Náutico a Le Corbusier, además de su propia figuración, son apenas un par de referencias: la cita de Luis Moya, y la carta que Aizpurúa escribió a Giedion afirmando que “el proyecto fue aceptado por su similitud con un barco”<sup>9</sup>. El resto de las relaciones fueron generadas a lo largo del tiempo y planteadas en diferentes estudios y artículos, proceso paralelo a la acotación de la influencia de Le Corbusier a prácticamente el edificio del Náutico, además de rebuscadas comparaciones de elementos, o detalles –nunca de forma global– de otros proyectos.

Es decir, el proyecto del RCNSS habría sido una aproximación profesional, tan intensa como puntual, a las ideas de Le Corbusier. Entonces, ¿sería acertado afirmar que hubo tal influencia ‘lecorbuseriana’?

1. El título tiene su origen en el artículo de Ramón de Ubistondo, “De yate a paquebote”, *El Liberal*. Año LI. n.º 18.328 (18 de agosto de 1929): 1.

2. José Ángel Medina-Murua, *José Manuel Aizpurúa y Joaquín Labayen*. (San Sebastián: Colegio Oficial de Arquitectos Vasconavarro, 2011), 36.

3. *Ibid.*, 11.

4. Luis Moya, “Idea sobre un genio en la Edad Juvenil”, *Nueva Forma* n.º 40 (mayo de 1969): 165.

5. Las circunstancias históricas de la vida de José Manuel Aizpurúa y el hermetismo que caracterizó la de Joaquín Labayen, derivaron en numerosos estudios en torno a la figura de Aizpurúa, muchos de ellos vinculados al edificio del Real Club Náutico de San Sebastián, a la vez que no existe ninguno de su compañero, Joaquín Labayen. La simplificación de datos entorno a la figura de Aizpurúa se debe a estos motivos, no queriendo con ello restar importancia a la coautoría de Joaquín Labayen.

6. José Ángel Sanz-Esquide, *Real Club Náutico de San Sebastián* (Almería: Colegio Oficial de Arquitectos de Almería, 1995), 13.

7. ¿Dónde está L.C.?”, en Medina-Murua, Op. Cit., 47-50.

8. Medina-Murua, Op. Cit., 12.

9. Medina-Murua, Op. Cit., 37-38.



Fig. 02.  
Martín Ricardo. ID:  
98234318. San Sebastián.  
1928. Archivo Kutxa  
Fototeka.



Fig. 03.  
Autor desconocido. ID:  
40300566. San Sebastián.  
S/F. Archivo Kutxa  
Fototeka.

10. “[...] consiste en una balsa casa-botes de 16 metros de eslora. En la parte baja, que tiene comunicación con el mar por dos portalones á popa y proa, se depositan todas las embarcaciones de remo de la Sociedad, que son tres yolas de cuatro remos, dos de dos, una de una; un bote de vela, dos canoas de cuatro remos y tres botes de servicio”. Luis de Terán, “La España Naval” en *Nuestro Tiempo. Ciencias y Artes – Política y Hacienda* nº 115 (1908): 54.

11. Sin firmar. “Regatas” *Vida Marítima*, Años IV. nº129 (30 de julio 1905): 412-415.

12. Las obras duraron entre 3 y 4 meses. En abril de 1905, *Vida Marítima* publicó el comienzo de las mismas: “Han comenzado las obras de reparación en la rampa y edificio del Acuarium, que servirá de residencia al Real Club Náutico de San Sebastián.” *Vida Marítima* (10 de abril 1905): 12.

13. Sin firmar. “Regatas”. Op. Cit., 414.

14. Luis San Vicente, “Regatas de yates a vela en San Sebastián”, en *Gran Vida* nº26 (Julio 1905): 23-25.

## 1896-1905. Del barco real, al barco figurado

Hagamos un poco de historia y analicemos los diferentes edificios que configuraron al RCNSS. El primer Club Náutico estuvo situado en un gran gabarrón anclado en la bahía de la Concha, el cual, básicamente, cumplía la función de almacén de embarcaciones<sup>10</sup>. El crecimiento del club y la falta de espacios para realizar reuniones y actividades de *socialité*, llevó a la sociedad a adquirir en 1905 un pequeño local situado en el mismo paseo de la Concha, el acuarium del parque Alderdi Eder<sup>11</sup>. Las reformas para convertirlo en la nueva sede social del club fueron rápidas, siendo inaugurado el 19 de julio de ese mismo año<sup>12</sup>.

En la reforma se le añadieron elementos característicos de embarcaciones marinas: un palo mayor, telégrafo de banderas, flotadores salvavidas, dos lumbreras que iluminaban el salón principal desde la cubierta... e incluso disponía de dos elementos curvos a modo de ‘tambuchos’ o ‘manguetones’, elementos que se sitúan en las cubiertas de los barcos para ventilación de las estancias inferiores [Fig. 01].

Desde la cubierta y para acceder al salón principal, se realizó otra nueva escalera, la cual se cubrió en superficie con una carroza náutica de madera. Esta carroza, que copiaba los camarotes superficiales de los pequeños barcos tipo goleta, era popularmente conocida en San Sebastián como “la bombonera” por su semejanza con los envases de la época de estos productos.

La organización y simbología marina quedaron reforzadas con la colocación del pabellón nacional, o bandera de popa, sobre la puerta del Náutico en su fachada sur.

El edificio no sólo pretendió tener una decoración marina, sino que, como reflejó la prensa de la época, tenía la voluntad de parecerse a un barco:

“El aspecto del nuevo local es verdaderamente típico y perfectamente adecuado a lo que el Club representa, a lo que contribuía el aparejo adornado con el telégrafo de banderas y un hermoso palo mayor. La terraza simulaba a la perfección la cubierta de un barco, en la que se veían muchos oficiales de marina. [...]”<sup>13</sup>.

Otra publicación de la época, *Gran Vida*, insistió en la imagen de barco del edificio, aclarando la intencionalidad de ésta, al señalar que fue idea de la junta directiva, presidida en ese momento por el capitán de fragata Baldomero Vega de Seoane:

“La parte superior del edificio es otra terraza que simula exactamente la cubierta de un barco con su correspondiente palo mayor y aparejo. Por esta terraza tiene la entrada la Sociedad, cuya escalera está cubierta con un artístico cierre, copia exacta de los más airosos camarotes que sobre cubierta llevan los barcos.

Unido todo esto a que, como digo anteriormente, está construido el edificio en la misma orilla del Cantábrico, recostado en elegantes marquesinas que hay sobre cubierta, se hace cualquiera la ilusión más completa de que atraviesa el mar a bordo de un elegante trasatlántico, y con la seguridad de no naufragar. Plácemes sinceros merecen los individuos de la Junta directiva del Real Club Náutico por su feliz idea, y en especial su presidente el distinguido capitán de fragata D. Baldomero Vega de Seoane”<sup>14</sup>.

Otro elemento característico que tuvo la nueva sede fue la instalación de unos toldos semejantes a los que las embarcaciones de la época usaban para protegerse del sol en cubierta.



Fig. 04.  
Miguel Ángel Ruano. San  
Sebastián. 2018.

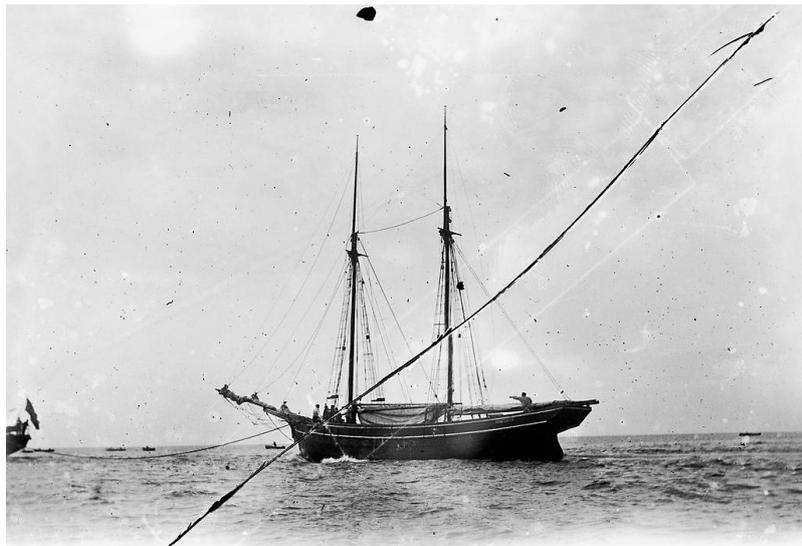


Fig. 05.  
Autor desconocido.  
ID:27475300 Sin fecha.  
Archivo Kutxa Fototeka.

15. El crecimiento del Real Club Náutico de San Sebastián desde su fundación, hizo que aumentasen las categorías de competiciones náuticas. También añadió la natación como actividad deportiva y de ocio.

16. “El Real Club Náutico de San Sebastián”, en *Heraldo Deportivo*, Año II, nº 45 (15 agosto de 1916): 269-270.

17. Almiro Pérez Moratinos, “Fiesta en el náutico” en *El Imparcial*. Año LXII, nº 21328 (falta fecha): 15.

18. “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. Signatura H-02191-02. Archivo Municipal de San Sebastián. Fotografías de la época, confirmaron la presencia de este volumen de escasa entidad y, salvo los colores que llegó a tener en un momento determinado, careció de integración volumétrica o de continuidad de diseño con el edificio existente.

19. Medina Murua, Op. Cit. 33.

20. Sanz Esquide, Op. Cit. 20-21.

21. La altura de cumbrera es actualmente es más alta que la original de 1929, habiendo sido elevada unos 30 cm en una intervención llevada a cabo en una reparación de cubierta en 1991. Originalmente, igualaría la altura, aproximadamente, de los antepechos de los balcones y miradores de la primera planta del Casino. “Rehabilitación de fachada y cubiertas en el edificio del Real Club Náutico”. 1991. Expte. A-04198-17 Archivo Municipal de San Sebastián.

22. José Ángel Febus, “El Náutico y el Casino” en *El Sol* nº 3617 (6 de marzo de 1929): 4.

## Ampliaciones de 1916 y 1919

En 1916, coincidiendo con el XX Aniversario de la fundación del RCNSS, la entidad realizó reformas en la sede para aumentar su capacidad y dar cabida a nuevas actividades, tanto de ocio, como deportivas<sup>15</sup>. La dirección del Club encargó el proyecto a uno de los arquitectos locales de más prestigio de la época, el donostiarra Francisco Urcola:

“Este año celebra el club el vigésimo aniversario de su fundación. El mejor festejo que pudiera ofrecerse era la mejora y remozamiento del local que ocupa. Se lanzó la idea; los socios respondieron, pues la suscripción de obligaciones sin interés, emitidas para pago del proyecto de don Francisco Urcola, han tomado 30.000 pesetas y aún se suscriben”<sup>16</sup>.

La nueva construcción sobre la terraza, tal y como detalló el artículo, fue una nueva carroza de mayores dimensiones que la primera para poder albergar un nuevo espacio social, el ‘fumeur’, o sala de fumadores, además de otras reformas menores en planta baja. La intervención de Urcola respetó todos los elementos preexistentes, como el palo mayor y las lumbreras, desapareciendo únicamente los tambuchos de la zona delantera, espacio que había sido ocupado por la nueva carroza [Fig. 02].

La reforma mantuvo la imagen de barco, tal y como recogió la prensa de la época: “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”<sup>17</sup>.

En 1919 se realizó una nueva ampliación del Real Club Náutico en su parte posterior (popa), para la cual la dirección del Real Club Náutico solicitó, en junio de 1919, el paso de carros con materiales<sup>18</sup>.

## Proyecto de Labayen y Aizpurúa de 1929

La evolución del edificio del RCNSS, ha sido desarrollada de forma muy completa en el libro de Sanz Esquide, completado posteriormente, por los detalles aportados por Medina Murua [Fig. 03]. Se ha evitado en el presente artículo, redundancias copiando lo descrito por estos autores. Se han señalado solo los puntos que se consideraron necesarios para la argumentación desarrollada.

Uno de ellos son las notas señaladas por Medina Murua referentes a la escasa altura del bar-restaurant, con tan sólo 2,20 metros libres:

“[...] 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”<sup>19</sup>.

La baja altura de la planta, más que una decisión de proyecto, como se solió interpretar, fue realmente un condicionante. El motivo de esta baja altura residía en la misma razón por la que la alcaldía paró la obra en diciembre de 1927<sup>20</sup>: la pérdida de vistas de los “vecinos de calle Igentea”, formalidad que, en realidad, se refería al Casino<sup>21</sup>. Este problema, además de ser el origen de la ventana rasgada descrita por Sanz Esquide, fue el motivo de la limitación de la altura de la cumbrera a la altura de los balcones del Casino: [Fig. 04]

“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. 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”<sup>22</sup>.

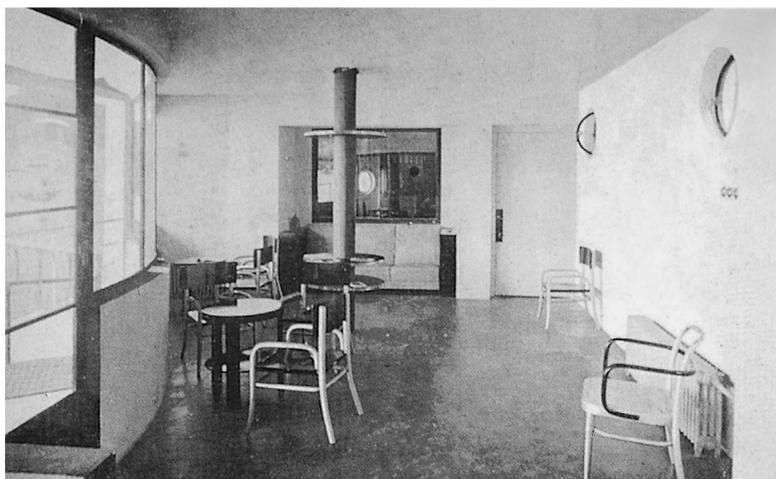


Fig. 06.  
Fotomontaje. Primera y segunda fotografías: Ricardo Martín. ID 78601468. 1919 e ID: 33015163. 1923. Archivo Kutxa Fototeka. Carroza de Francisco de Urcola de 1916. Nótese la puerta en el lado derecho y posición del mástil. Inferior. José Manuel Aizpurúa. 1929. Interior RCNSS tras la ampliación de Labayen y Aizpurúa, conservando mástil y puerta de acceso a la carroza de 1916.

23. Los *clippers* y goletas, empezaron a incluir motores de vapor como apoyo a las velas a partir de la segunda mitad del siglo XIX, pero la presencia de éstas aún dominaba en la imagen de los barcos bien entrado el siglo XX.

24. La historia de la Copa América de vela, denominada originalmente “Queen’s Cup”, así como de los primeros barcos que compitieron, está disponible en la web oficial de la competición <https://www.americascup.com/en/history> (Consultado 26 de octubre de 2021). Las goletas seguían siendo un barco de competición a comienzos del siglo XX. En “The Spanish Ocean Race”, competición de regatas celebrada en verano de 1928 entre Nueva York y Santander en la que participaron equipos del Real Club Náutico de San Sebastián, este tipo de embarcaciones fueron las empleadas. Las imágenes de las embarcaciones participantes y de sus interiores fueron publicadas en *Mundo Gráfico*, siendo reconocibles las similitudes entre ellas y el Club Náutico previo a la ampliación de Labayen y Aizpurúa. Queen X. “De América a Europa. Las grandes regatas de yates a vela” en *Mundo Gráfico*. Año XVIII. N° 858 (11 de abril de 1928): 4-5. Copia digital disponible en <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0002321682&page=4> (Consultado 28 enero 2022)

25. “Cartas Donostiarra, las obras a trompicones” en *La Voz* (26 de junio de 1929): 4. <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000868946&page=4>

26. Ramón de Ubistondo, “De yate a paquebote”, *El Liberal*. Año LI. n° 18.328 (18 de agosto de 1929): 1.

## El “barco” que siempre fue un “barco”

Aunque de forma abreviada, se ha señalado la intención que hubo, desde el origen y por parte de la de la dirección del Club, que el edificio tuviese una imagen de barco. Las notas de prensa que hacen alusión a esta semejanza se han podido encontrar en diarios especializados o generalistas, como *Vida Marítima*, *Gran Vida*, *Nuestro Tiempo*, *Heraldo Deportivo* o *El Imparcial*, por citar algunos, de forma continuada desde 1905 hasta 1928, año previo a la reforma emprendida por Labayen y Aizpurúa.

La intencionalidad de los edificios previos a la intervención de 1929, aunque conocida, fue considerada como una mera decoración marinera, un ‘ejercicio de interiorismo’, sobre un edificio común. Así lo trataron también tanto Sanz Esquide, como Medina Murua, autores que hicieron una descripción de los elementos decorativos previos a la ampliación de 1929, pero sin llegar a definir las construcciones previas como figuraciones de embarcaciones, visión que choca con la percepción social que tuvieron las diferentes versiones del edificio en su contexto histórico.

Es precisamente esa falta de consideración del momento histórico de cada versión del edificio lo que ha llevado a una lectura limitada de los mismos.

Los trasatlánticos eran barcos muy costosos, solo rentables en grandes movimiento de personas, como lo fue la propia ruta de emigración Reino Unido–EE.UU, que les dio nombre. Antes de que a mediados del siglo XIX apareciese el trasatlántico como tipología de barco en sí misma, el transporte de personas se realizaba combinado con mercancías en unos veleros llamados *clippers*<sup>23</sup>, caracterizados por su ligereza y velocidad, y que fueron los primeros barcos que recibieron el nombre de ‘trasatlántico’. Una variante denominada goleta, barco similar, pero de menor dimensión, se empleó para recorridos de poca distancia y menor volumen de mercancías y personas. Al igual que sus hermanos mayores, las goletas se caracterizaban por ser veloces y ligeras, siendo la embarcación elegida para realizar la primera Copa de América de vela<sup>24</sup>, por lo que fue un barco que estuvo directamente vinculado con el nacimiento de los clubes náuticos [Fig. 05].

En la falta de ese contexto y caracterización es donde residió el error de considerar la obra de Aizpurúa y Labayen pionera en la configuración de un “edificio barco”. Si comparamos el primer Náutico con una goleta, tanto por tamaño, como por diseño, podríamos ver que, tal y como la prensa de la época escribió, el edificio reprodujo con total detalle la cubierta de este tipo de embarcaciones.

Tampoco era comparable la configuración ni desarrollo que pudo tener el pequeño edificio de 1905 y unos 35 metros de largo, con los más de 56 metros que tuvo tras la ampliación de 1929. Un salto importante que cambiaba la percepción tipológica barco, tal y como la propia prensa de la época recogió:

“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”<sup>25</sup>.

Más explícito fue el diario *El Liberal*, que, bajo el título “De yate a paquebote”, dedicó un extenso artículo a la fiesta de inauguración de la ampliación proyectada por Labayen y Aizpurúa:

“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”<sup>26</sup>.

27. José Ángel Medina Murua, *Aizpurúa y Joaquín Labayen* (San Sebastián: Colegio Oficial de Arquitectos Vasconavarro, 2011): 28-29.

28. Podría incluirse, como paso previo a desarrollo neoplasticista al final de los estudios de Aizpurúa, la única referencia que le vincularía a una supuesta influencia de Le Corbusier, la cita de Luis Moya publicada en la revista *Nueva Forma* que fue referenciada al comienzo del artículo.

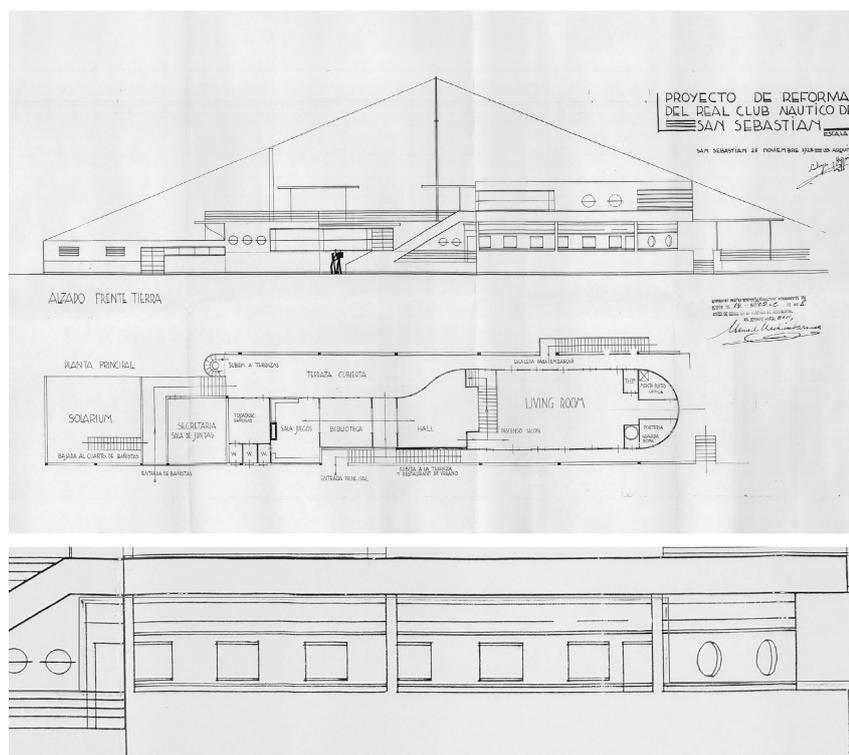


Fig. 07. Plano (arriba) localizado en el Archivo Municipal de San Sebastián y fechado en 1928. Labayen y Aizpurúa. Signatura H-00000-06. Archivo Municipal de San Sebastián. Ampliación zona de la carroza del nuevo plano (abajo) aportado con detalle de la línea que marcaba las preexistencias, envolviendo ésta a la carroza.

29. Sanz Esquide, Op. Cit., 29.

30. Medina Murua, Op. Cit., 53.

31. Medina Murua, Op. Cit., 53.

32. Medina Murua, Op. Cit., 39.

33. Sanz Esquide, Op. Cit., 29.

34. Aizpurúa, refiriéndose al sistema constructivo, indicó a Giedion que tuvieron “bastantes dificultades para la construcción ya que en España esas cosas no están todavía demasiado bien resueltas”. Medina Murua, Op. Cit., 38.

35. Tómese como ejemplo la construcción de la fábrica Ceres en 1900, con la patente Hennebique.

36. Cerámicas Eguía fue una de las primeras industrias construidas en hormigón en el País Vasco.

37. Archivo Municipal de San Sebastián, 1929, Signatura H-00000-06.

38. Sanz Esquide, Op. Cit., 20 y 22.

39. Durante el proceso de investigación, se localizaron en el Archivo Municipal de San Sebastián, planos de una nueva versión del Real Club Náutico, adicional a las aportadas por Sanz Esquide. Esta versión, que se situaría entre la segunda y tercera señaladas por el autor, conservaba el presupuesto de ejecución. Las “pérgolas” o “viseras corridas” en realidad eran “protección para el sol y lluvia y para recoger los toldos de cubierta.” Esta función de protección de los toldos explicaría la diversidad con la que aparecen reflejadas en las diferentes versiones del proyecto, de forma paralela, o perpendicular al mar, no respondiendo a necesidades de protección solar, sino de diferentes opciones de distribución la organización de los toldos de cubierta, que debían sortear, además, el mástil que se conservaba del proyecto de 1905. Es muy probable que esta memoria sea la misma a la que el propio Sanz Esquide hizo referencia, pero que no entró a analizar (Sanz Esquide, Op. Cit., 17)

40. Sanz Esquide, Op. Cit. 24.

## ¿Le Corbusier en el Náutico?

José Ángel Medina Murua, refiriéndose a Aizpurúa, no identificó que sus comienzos estuvieran próximos a las ideas de Le Corbusier, sino más bien, en la órbita neoplasticista de Mallet-Stevens<sup>27</sup>. Situó el fin de esta influencia hacia 1931, es decir, tras la construcción del Náutico, derivando el donostiarra a partir de entonces hacia un modelo de racionalismo germano. En esta línea evolutiva, el Náutico habría aparecido como una influencia ‘lecorbuseriana’, exultante, pero anecdótica en su corta trayectoria<sup>28</sup>. Una inflexión que los autores identificaron como parte de su inexperiencia y deseo de experimentación: “El Náutico es también un escenario donde se entrevén, bajo una aparente arrogancia, la duda, la improvisación, la inseguridad e incluso la impureza” según Sanz Esquide<sup>29</sup>, o en palabras de Medina Murua, “una locura de juventud”<sup>30</sup>.

Este último autor, a pesar de que no cuestionó los principios del Náutico, asegurando que “cumplía a rajatabla los cinco puntos de Le Corbusier”<sup>31</sup>, planteó que, tras su construcción, Aizpurúa rompió 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”<sup>32</sup>.

Ruptura que, como su supuesta aproximación a la órbita de pensamiento del maestro suizo, se habría producido tan vertiginosamente en los momentos anteriores y posteriores de la construcción del Náutico, que resulta incomprensible.

La manida cita de Luis Moya resulta ser el único testimonio que tenemos que podría vincular a Aizpurúa con Le Corbusier, dado que éste nunca se manifestó en ese sentido.

Otras comparaciones realizadas entre el Náutico y las ideas de Le Corbusier deberían ser valoradas de forma más crítica. Como, por ejemplo, el uso del hormigón armado, otro argumento empleado por Sanz Esquide para contextualizar a Aizpurúa en la órbita de Le Corbusier, dado que “El hormigón armado [...] no empezó a tratarse en la Escuela de Arquitectura de Madrid hasta 1926”<sup>33</sup>.

Aunque es cierto que el empleo del hormigón supuso un problema<sup>34</sup>, no fueron ni mucho menos, pioneros en su empleo. Debido a la industrialización, en el País Vasco se construía en hormigón desde finales del siglo XIX<sup>35</sup>. Su uso en San Sebastián, se habría producido en construcciones industriales al menos desde 1902<sup>36</sup>, habiéndose extendido rápidamente al ámbito arquitectónico. El puente de M<sup>a</sup> Cristina (1904), el Teatro Victoria Eugenia (1912) o El Kursaal (1921), son ejemplos de ello. Francisco de Urcola, responsable de la ejecución del Teatro Victoria Eugenia junto a Ramón Cortázar Urruzola, ya empleó el hormigón armado en el refuerzo de la cubierta del Real Club Náutico en la reforma que dirigió en 1916. Por ello, plantear una vinculación con le Corbusier por el simple hecho de usar este material, parece muy forzado.

El descubrimiento en la presente investigación de una nueva versión de los planos<sup>37</sup>, ha permitido matizar algunas de las afirmaciones realizadas por Sanz Esquide. Por ejemplo, la interpretación como “pérgolas” o “visera corrida” de unos elementos que aparecían en la terraza de algunas versiones del proyecto<sup>38</sup>, y que en realidad eran protectores de toldos, tal y como la memoria constructiva que acompañaba los planos encontrados, señaló<sup>39</sup>. O la interpretación realizada por el autor de la construcción de una “columna gratuita” situada en el vestíbulo-hall<sup>40</sup>, que en realidad era el mástil heredado de la construcción de 1905, embebido en el edificio tras la ampliación de Labayen y Aizpurúa.

La revisión más importante que se ha realizado sobre el estudio de Sanz Esquide, se refiere a la afirmación de que Labayen y Aizpurúa eliminaron “la bombonera”, o carroza

41. Sanz Esquide, Op. Cit. 19.

42. Sanz Esquide, Op. Cit. 24-25.

43. Los planos conservados en el Archivo Municipal de San Sebastián son fotocopias de los originales, los cuales se encuentran extraviados. Los planos publicados por Sanz Esquide, carentes de referencias de las fuentes documentales, por las muestras de manchas y dobleces en color negro, indicarían que son igualmente fotocopias sobre las que se dibujó posteriormente la línea roja que separaba las preexistencias de los volúmenes propuestos en la ampliación de Labayen y Aizpurúa. Un análisis más preciso de estos planos parece indicar que la línea roja original envolvía a la "carroza", habiendo sido respetada en el proyecto de Labayen y Aizpurúa. Bajo ese contexto de conservación se debe interpretar la afirmación llevada a cabo por los arquitectos en el número 130 de la revista *Arquitectura*, publicado en 1930, de que fue una "concesión al diseño" y no la indicada en el sentido de reconstrucción, señalado por Sanz Esquide (Sanz Esquide, Op. Cit., 24.)



Fig. 08.  
Pascual Marín. ID:  
54167100 1945. Archivo  
Kutxa Fototeka.

44. Como fácilmente se puede encontrar en la prensa de la época, durante las obras se produjeron competiciones de regatas, al menos en los meses de junio y julio. Lo que hace muy probable que la planta baja, donde se ubicaban los cuartos de balandristas, estuviese siendo usada mientras se producían las obras. Tómense como ejemplo las competiciones desarrolladas durante la Gran Semana Vasca, organizada bajo el patronato del Centro de Atracción y Turismo, del 13 al 21 de julio de 1929. *Heraldo de Madrid*. Año XXXIX. N.º 13559 (13 de julio de 1929): 4.

45. El catálogo de la exposición "Aizpurua. Arkitektura, noizko? ¿Cuándo habrá arquitectura? José Manuel Aizpurúa & Joaquín Labayen", recogió una fotografía del interior de la carroza tras la ampliación de Labayen y Aizpurúa en 1929, que muestra los cortes en su cubierta mencionados. José Ángel Medina Murua. *Aizpurua. Arkitektura, noizko? ¿Cuándo habrá arquitectura? José Manuel Aizpurúa & Joaquín Labayen*. San Sebastián: Colegio Oficial de Arquitectos Vasconavarro, 2012. 91

46. Sanz Esquide, Op. Cit., 27.

47. Medina Murua, Op. Cit., 37-38.

48. María Ángeles Aizpurúa Sánchez, "Biografía de José Manuel Aizpurúa Azqueta. Apuntes familiares" en *José Manuel Aizpurúa fotógrafo. La mirada moderna* (Madrid. Ediciones Aldeasa. 2004), 33-52.

49. La maquinaria de los motores y las salidas de humos se centraban en el diseño de los barcos con el objetivo de equilibrar pesos por la gran masa propia de la maquinaria

de Urcola<sup>41</sup> y a la interpretación de una posible reconstrucción manteniendo el diseño "a través de un chapeado de caoba y nogal" de la construcción original<sup>42</sup>. En realidad, ese espacio era, – y es, dado que se conserva en la actualidad –, la construcción realizada por Francisco de Urcola en 1916 [Fig. 06]. Un error en la interpretación de los planos realizada por Sanz Esquide le llevó a pensar que fue eliminada, pero una relectura de éstos, así como otra documentación consultada para esta investigación, ha permitido deducir que se trata, con gran seguridad, de la obra original de Urcola<sup>43</sup> [Fig. 07].

Esta aclaración es importante porque muchas de las explicaciones justificativas del 'lecorbuserianismo' del Náutico se han hecho partiendo de la hipótesis de que las soluciones tomadas eran decisiones de proyecto cuando, en realidad, se deben a condicionantes de proyecto.

La conservación de este espacio, y el mantenimiento funcional de la planta baja durante las obras, –espacio que albergaba los cuartos de balandristas –, habría impedido hacer una estructura intermedia<sup>44</sup>.

La solución tomada por los arquitectos, requerida probablemente por la dirección del Club, fue respetar la "bombonera" o carroza diseñada por Francisco de Urcola, envolviéndola con la nueva construcción y construyendo sobre ella la planta superior. Para el encofrado de las vigas se recortó el techo de la carroza, integrándose estos cortes en el diseño final del proyecto<sup>45</sup> [Fig. 08]. Estos condicionantes habrían provocado la aparición de los *pilotis* y la planta libre en el piso principal del Náutico, coincidiendo formalmente la solución adoptada con los principios de Le Corbusier. En la segunda planta no existieron estas limitaciones, por lo que la claridad de estos preceptos, no fue tan limpios, como reconoció el propio San Esquide al comparar ambas plantas, y sostener que "queda parcialmente en entredicho la idea anteriormente afirmada"<sup>46</sup>.

El análisis de la parte más evidente, la semejanza del edificio con un barco, intención ratificada por el propio Aizpurúa en la carta que dirigió a Giedion<sup>47</sup>, ha obviado históricamente, que esa figuración fue el 'leitmotiv' de todos los proyectos desarrollados desde la construcción de la primera versión, en 1905. La ampliación hecha en 1929 fue vista por los medios locales de comunicación, espectadores pasivos de la historia del Club, como una continuidad de esta tradición, como quedó reflejado en las notas ya referidas. Fue la prensa, nacional y extranjera, y la crítica, ajena a la historia del club, quienes vincularon el diseño de paquebote inequívocamente con las teorías de Le Corbusier.

Por último, el estudio del Aizpurúa arquitecto, ocultó al Aizpurúa marinero; un análisis que resulta sumamente importante<sup>48</sup>. Su familia regentó una naviera y su tío, Ángel Azqueta, fue uno de los miembros fundadores del Club en 1896, es decir, uno de los partícipes en la decisión de que el edificio pareciera un barco. Semejanza que fue llevada a cabo por los arquitectos no sólo en la envolvente, sino en la propia distribución de la planta principal. Al igual que los paquebotes, colocaron a la derecha del hall el *living-room*. Enfrente, la salida a la terraza principal, generando su ensanchamiento para la colocación de hamacas. A la izquierda y centrado en el diseño de la planta, un hogar con una chimenea saliente en la cubierta<sup>49</sup>, tal y como se situaban las maquinarias de los vapores en las embarcaciones de la época.

Decisiones que, por su inmediatez formal, parecen todas ellas destinadas a perseguir simplemente una recreación figurativa de un paquebote, y no tanto las sesudas pretensiones simbólicas o de significancia de Le Corbusier.

Los vaivenes administrativos y los condicionantes propios del proyecto, bien explicados por Sanz Esquide, y a los que habría que añadir el mantenimiento en uso de la planta baja durante las obras, –forzando con ello el uso de una estructura perimetral–, alteraron el diseño hasta obtener la imagen finalmente construida.

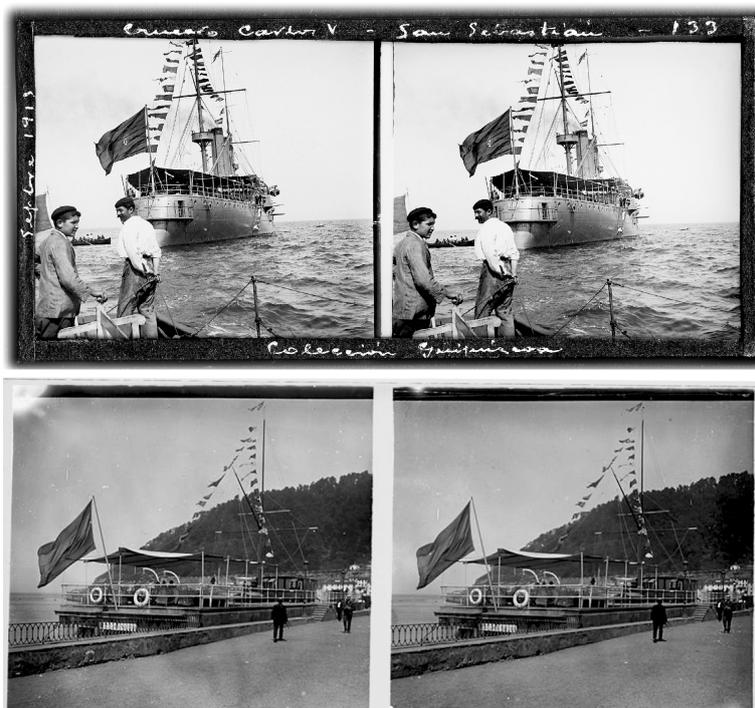


Fig. 09.  
 Fotomontaje. Arriba:  
 Autor desconocido. Barco  
 en el puerto de San  
 Sebastián, 1915. Abajo:  
 Autor desconocido. Vista  
 del Real Club Náutico de  
 San Sebastián (c.1910).  
 Archivo Koldo Mitxelena  
 Kulturunea.

Por todo ello, la lectura simbólica y significativa del Club como paquebote ‘lecorbuseriano’, con todas las pretensiones que ello implica, debe ser revisado. Las coincidencias estéticas, quizás algunas inspiradas ciertamente en Le Corbusier, pero también en otros tantos maestros como señalaron en sus estudios Sanz Esquide y Medina Murua, no significa *per se*, que el edificio se plantease intencionadamente bajo sus preceptos. Labayen y Aizpurúa, probablemente, nunca se aproximaron a esas ideas, al menos con la certeza y convicción que se ha descrito hasta ahora, realizando un planteamiento meramente formal con la intención de continuar con la tradición del Real Club Náutico de San Sebastián, la de dotarle de un edificio con forma de barco [Fig. 09].

Real Club Náutico de San Sebastián / Le Corbusier / José Manuel Aizpurúa / Joaquín Labayen / Paquebote

#### BIBLIOGRAFÍA:

- Aguinaga Azqueta, Eugenio María. “José Manuel Aizpurúa”. *Revista Nacional de Arquitectura*. Órgano del Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España, nº 191 (1957): 8-13.
- Aizpurúa Sánchez, María Ángeles. “Biografía de José Manuel Aizpurúa Azqueta. Apuntes familiares”. *José Manuel Aizpurúa fotógrafo. La mirada moderna*, 33-52. Madrid: Ediciones Aldeasa, 2004.
- De Ubistiondo, Ramón. “De yate a paquebote”. *El Liberal*, Año LI, nº 18.328 (18 de agosto de 1929): 1.
- Febus, José Ángel. “El Náutico y el Casino”. *El Sol* nº 3617 (6 de marzo de 1929): 4.
- Medina Murua, José Ángel Febus. “Un barco de hormigón. El día que Le Corbusier visitó San Sebastián”. *LARS. Cultura y Ciudad*. Issue nº8, 2007. Pp 49-53
- Medina Murua, José Ángel *José Manuel Aizpurúa y Joaquín Labayen*. San Sebastián: Colegio Oficial de Arquitectos Vasconavarro, 2011. 47-50
- Medina Murua, José Ángel. *Arkitektura, noizko? ¿Cuándo habrá arquitectura? José Manuel Aizpurúa & Joaquín Labayen*, 91. San Sebastián: Colegio Oficial de Arquitectos Vasconavarro, 2012.
- Moya, Luis. “Idea sobre un genio en la Edad Juvenil”, *Nueva Forman* nº40 (mayo de 1969): falta rango de páginas.
- Pérez Moratinos, Almiro. “Fiesta en el náutico”. *El Imparcial*, Año LXII, nº 21328 (14 de septiembre de 1928): 15.
- San Vicente, Luis. “Regatas de yates a vela en San Sebastián”. *Gran Vida*, nº26 (Julio 1905): 23-25.
- Sanz Esquide, José Ángel. *Real Club Náutico de San Sebastián, 1928-1929. José Manuel Aizpurúa y Joaquín Labayen*. Almería: Colegio de Arquitectos de Almería, 1995.
- Sin firmar. “Regatas” *Vida Marítima*, Año IV, nº129 (30 de julio 1905): 412-415.
- Sin Firmar. “El Real Club Náutico de San Sebastián”. *Heraldo Deportivo*, Año II, nº 45 (15 agosto de 1916): 269-270.