

C-340 Drive-in



"In a way, the Castelldefels highway could be seen as a paradigmatic place of modernity. The Macià Plan by Le Corbusier and the GATEPAC of 1934 proposed a similar axis linking the city, the airport and the city of rest.

This was the first motorway to be built in Spain, and a series of spontaneous, juxtaposed actions succeeded each other along this axis throughout the fifties: the development of Castelldefels as a mass tourist beach and the emergence of new programmes such as camp sites, bungalows, garden cities in the American style, discotheques, Caribbean night-clubs, bowling alleys, billboards, large supermarkets, drive-in movies, the first political meeting of the PSUC, golf courses, industrial areas, hospitals, working-class housing, water-skiing and business parks.

On Sundays in the sixties the petite bourgeoisie carried out a kind of ritual procession along the highway, driving their brand new automobiles through those conquests of modernity in a baptism of speed and aerodynamics. At the end stood the airport, the limit, where Barcelona ended and the world began. The foreign visitor would also drive along these replicas, simulations or realities of modernity before entering the city.

For decades this zone has been a laboratory for the introduction of new programmes. In some cases the models have been assimilated; in others not. We find, for example, the ruins of an unsuccessful drive-in cinema, a kind of fragment of modern archaeology.

As if it were one more of the peculiar ecosystems existing in the territory through which it runs, we might consider the Castelldefels highway as the paradigm of an unstable place over which a constant transit of ideas has flowed."

"D'alguna forma l'autovia de Castelldefels podria ser vista com un lloc paradigmàtic de la modernitat. El pla Macià de Le Corbusier i el GATEPAC de 1934 proposava un eix similar unint la ciutat, l'aeroport i la ciutat de repòs.

Fou la primera autovia construïda a Espanya, i una sèrie d'accions espontànies i juxtaposades van tenir lloc al llarg d'aquest eix a partir dels anys cinquanta: el desenvolupament de Castelldefels com a platja turística de masses, l'aparició de nous programes, com càmpings, bungalows, ciutats jardí a l'americana, discoteques, Night-clubs caribencs, pistes de bitlles, billboards, grans supermercats, autocines, el primer míting del PSUC, golf, àrees industrials, hospitals, habitatges obrers, pistes d'esquí nàutic i business parks.

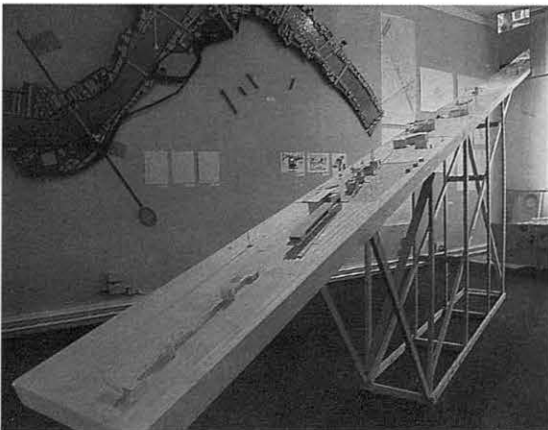
Els diumenges dels anys seixanta la petita burgesia realitzava una espècie de processó ritual al llarg de l'autovia, conduint l'automòbil acabat d'estrenar, a través d'aquelles conquestes de la modernitat, en un bateig de velocitat i aerodinàmica. Al final hi havia l'aeroport, el límit, el lloc on Barcelona acaba i el món comença.

El visitant estranger també conduiria a través d'aquestes rèpliques, simulacions, o realitats de la modernitat, abans de capbussar-se en la ciutat.

Aquesta zona ha estat durant dècades un laboratori per a la introducció de nous programes. En alguns casos els models han estat assimilats, en d'altres no. Ens trobem, per exemple, les ruïnes d'un autocine sense èxit, com fragments d'una arqueologia moderna.

Com si fos un més dels peculiars ecosistemes existents en el territori pel qual discorre, podríem considerar l'autovia de Castelldefels com a paradigma d'un lloc inestable, on sempre ha fluït un continu trànsit d'idees."

Yago Conde



Architectural Association Projects Review, 1987.

Intervencions programàtiques sobre l'autovia de Castelldefels. Unitat de Yago Conde

(Al fons, actuacions sobre el Tàmesi. Unitat d'Alex Wall i Stefano di Martino)

Programmatic interventions along the Castelldefels highway.

Design unit headed by Yago Conde (In the background, projects on the Thames.)

Design unit headed by Alex Wall and Stefano di Martino)





Autovia de Castelldefels: imatges de vora
Castelldefels Highway: edge images