



## LE CIRQUE MODERNE

L'AUTODROME DE MESTRES FOSSAS À SITGES

Le circuit, aux dimensions réduites, fut construit dans les années vingt pour un millionnaire catalan, et il est relativement en bon état – ce qui permet de le parcourir en prenant certaines précautions –, au milieu d'un champ cultivé près de Sitges. Il s'agit d'une piste en béton comprenant deux lignes droites reliées par des courbes très inclinées, pareilles à celles des pistes de vélodrome, et est complétée par un petit auvent très simple. La piste semble être une blanche, rigide et étroite bande de Moebius appuyée sur le terrain.

Le sol s'affaisse rapidement. Le poids de la pierre provoque un brusque changement de niveau. Dans la partie inférieure du champ, pratiquement au fond d'une cuvette, repose la langue de ciment, enroulée sur elle-même comme un énorme serpent endormi, un dragon pétrifié dont la peau lisse et pâle éblouit sous un soleil de feu.

La piste n'est pas très visible, d'une part parce que les mauvaises herbes occultent sa présence très discrète, collée au terrain, et d'autre part parce que cet objet monumental, qui ressemble à un gigantesque graphisme clair mais incompréhensible ou à un symbole géométrique mystérieux, au tracé épais, net et frappant – qui marque la plaine comme une trace indélébile –, ne peut être contemplé et apprécié clairement autre part que depuis le ciel. Il rappelle une ruine très ancienne dont les vestiges, qui ne s'élèvent pas du sol, sont imperceptibles et illisibles de près, ou une ancienne enceinte à la forme indéfinie créée pour des êtres qui observent à partir d'une position supérieure.

L'enceinte, contrairement à une construction conventionnelle, n'est pas faite pour être parcourue et vécue – pour être découverte pas à pas, à mesure que l'on pénètre dans les espaces successifs – mais plutôt pour être contemplée à partir d'on ne sait où.

Celui qui s'aventure sur la piste, emprisonné dans l'étroit habitacle d'un véhicule, tourne sur lui-même, pris de folie, comme s'il avait pénétré dans un labyrinthe sans fin, dont on ne peut distinguer les corridors et les détours. Il revient sans arrêt sur ses pas, passe et repasse inlassablement par les mêmes endroits rigoureusement identiques, comme s'il ne trouvait pas la sortie ou comme s'il marchait sur un chemin sans limites, sans début ni fin, qui n'arrive nulle part. La piste est un piège mortel. Le coureur poursuit son ombre à toute vitesse. La piste est d'une certaine manière tracée pour rien, au service de rien. Selon les Anciens, il incombait aux architectes de construire les stades. Le mouvement circulaire des quadriges finit par provoquer la transe des participants et des spectateurs, en les transportant vers l'ineffable. De la même manière, les pistes modernes, un excellent viatique vers ce qui est moderne au-delà de toute expression, le vide ou le néant, sont logiquement l'oeuvre de créateurs comme Mestres Fossas qui croyaient en la modernité.

**Pedro Azara**, architecte. Il est professeur d'Esthétique à l'ETS d'Architecture de Barcelone. Participation dans diverses expositions : *Dura Realidad* à l'Ordre des Architectes de Catalogne, *Les cases de l'à-nima* au CCCB, et *La última mirada* au MACBA.

## EL CIRC MODERN

L'AUTÒDROM DE MESTRES FOSSAS A SITGES

PEDRO AZARA

El circuit, de petites dimensions, va ser construït als anys vint per a un milionari català, i encara es conserva en un relatiu bon estat –per la qual cosa pot ser recorregut amb precaució– enmig d'un camp cultivat de Sitges. Consisteix en una pista de formigó amb dos trams rectes enllaçats per corbes fortament peraltades, com les actuals pistes de ciclisme, i es completa amb un petit i senzill cobert. La pista recorda una blanca, rígida i estreta cinta de Moebius recol-

zada sobre el terreny. El terra s'enfonsa tot d'una.

El pes de la llosa provoca un bruscanvi de nivell. A la part inferior del camp, quasi al fons d'una fondalada, descansa la llengua de ciment, enrotllada sobre ella mateixa com una serp descomunal adormida, un dragó petrificat la pell pàl·lida i tesa del qual, sota un sol de justícia, enlluerna.

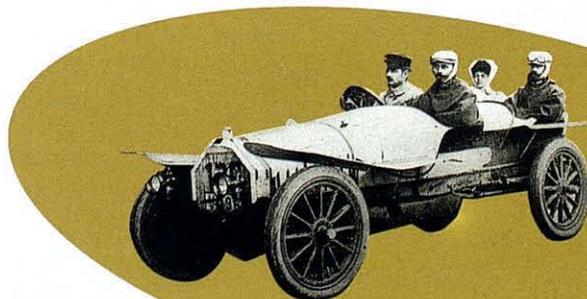
La pista no és visible des dels voltants, no només perquè les males herbes oculten la seva presència ajupida, enganxada al terreny, sinó perquè aquest objecte monumental, que s'assembla a un gegantí grafisme net però incompreensible o a un símbol geomètric misteriós, de traç gruixut, nítid i contundent –marcat en la planúria com una empremta indeleble–, no pot ser contemplat i apreciat clarament si no és des del cel. Recorda una ruïna antiquíssima les restes de la qual, que no s'aixequen del terra, són imperceptibles i il·legibles des de la vora, a un antic recinte de forma indesxifrable creat per a uns éssers que atalaien des de les altures.

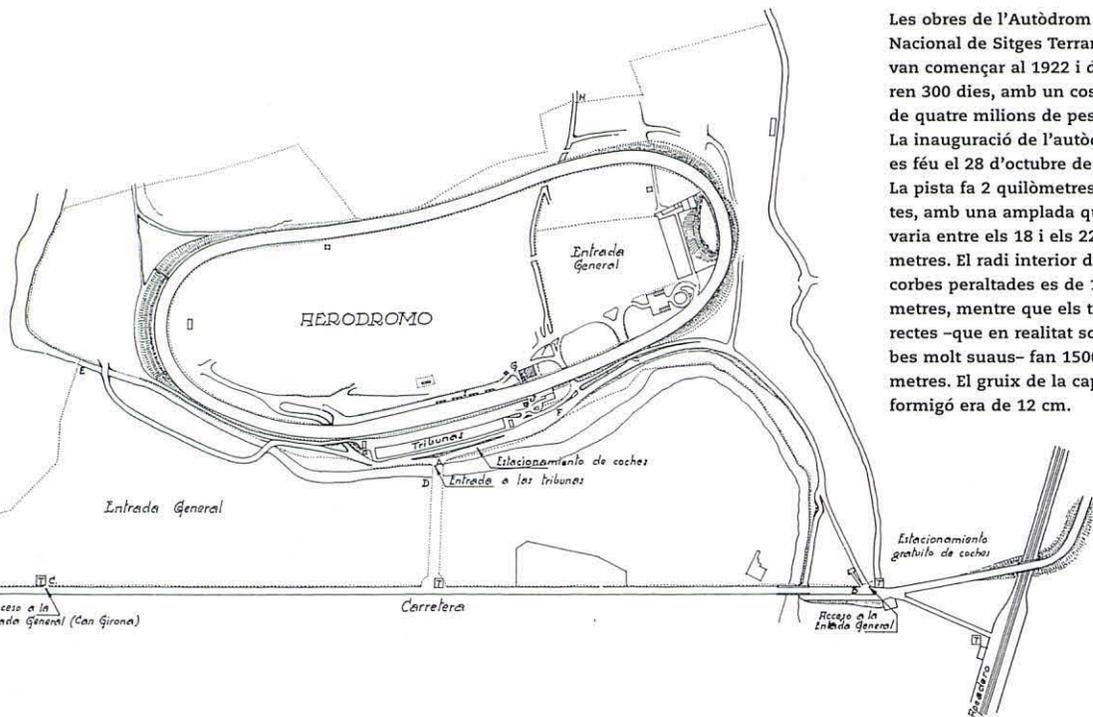
El recinte, contràriament a una construcció convencional, no s'ha fet per ser recorregut i viscut –per ser descobert pas a pas, a mesura que ens endinsem en els espais successius–, sinó per ser contemplat des de no se sap on. Qui s'aventura sobre la pista, empresonat dins l'estret compartiment d'un vehicle, dona voltes sobre ell mateix, embogit, com si s'hagués endinsat en un laberint sens fi, amb passadissos i topants indistingibles els uns dels altres. Torna una vegada i una altra sobre les seves passes, passa molts cops pels mateixos llocs, com si no trobés la sortida o com si recorregués un camí il·limitat, sense començament ni meta, que no apunta enlloc. La pista és una trampa mortal. El corredor persegueix la seva ombra a tota velocitat.

D'alguna manera la pista s'ha traçat per a no res, al servei de no res. La construcció dels estadis, d'acord amb els antics, incumbia als arquitectes. El moviment circular de les quadrigues acaba provocant el trànsit en els participants i els espectadors, transportant-los cap a l'inefable.

De la mateixa manera, les pistes modernes, un excel·lent viàtic cap a l'indicible modern que és el buit o el no-res, són, lògicament, l'obra de creadors que, com Mestres Fossas, creien en la modernitat.

**Pedro Azara**, arquitecte. És professor d'Estètica de l'ETS d'Arquitectura de Barcelona. Ha participat a diverses exposicions: *Dura Realitat* al Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, *Les cases de l'ànima* al CCCB i *La última mirada* al MACBA.



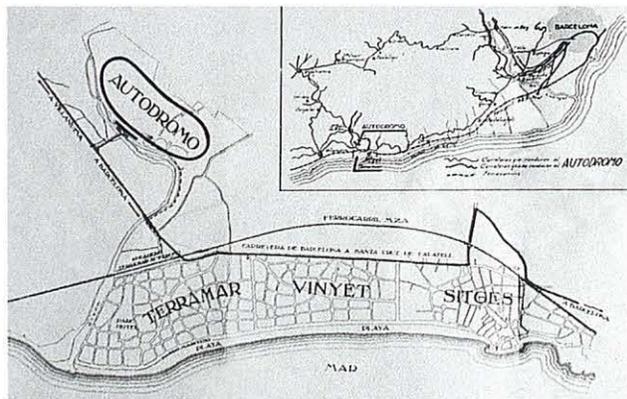


Les obres de l'Autòdrom Nacional de Sitges Terramar es van començar al 1922 i duraren 300 dies, amb un cost total de quatre milions de pessetes. La inauguració de l'autòdrom es féu el 28 d'octubre de 1923. La pista fa 2 quilòmetres exactes, amb una amplada que varia entre els 18 i els 22 metres. El radi interior de les corbes peraltades es de 110 metres, mentre que els trams rectes –que en realitat son corbes molt suaus– fan 1500 metres. El gruix de la capa de formigó era de 12 cm.

Les travaux de l'Autodrome National Sitges Terramar ont commencé en 1922 et ont duré 300 jours, le coût total fut de quatre millions de pesetas. L'inauguration de l'Autodrome eut lieu le 28 octobre 1923. La piste fait exactement deux kilomètres, et a une largeur variant de 18 à 22 mètres. Le rayon intérieur des courbes surélevées est de 110 mètres, tandis que les rectilignes –qui en réalité sont de légères courbes– font 1500 mètres. L'épaisseur de la dalle de béton est de 12 cm.

Encara que fins i tot no faltà l'ajut administratiu –es va fer fins i tot un baixador de tren especial per a l'autòdrom– el projecte va tenir tres problemes greus: la pista era aleshores lluny de Barcelona, la pista quedà aviat superada pel ràpid increment de prestacions dels vehicles i, finalment, el petit capital inicial aportat no fou suficient per pagar les obres. L'obsolescència d'una pista en la qual els cotxes més potents ja no podien rendir al màxim motivà que a poc a poc el públic deixés d'anar-hi. L'any 1925 ja gairebé no s'hi corria, i la darrera competició oficial que es va realitzar va ser una prova ciclista als anys 50.

Bien que l'aide administrative n'ait pas manqué – il a été réalisé spécialement une petite gare pour l'autodrome – le projet a eu trois graves problèmes: la piste était alors éloignée de Barcelone, elle devient aussi rapidement dépassé par le développement accéléré des prestations automobiles, et finalement, le capital insuffisant pour le coût des travaux. L'obsolescence d'une piste sur laquelle les voitures les plus puissantes ne pouvaient déjà plus s'entraîner "à fond" a motivé le fait que le public cesse peu à peu de s'y rendre. Des l'année 1925 on y courait presque plus, et la dernière compétition officielle qui eut lieu fut une épreuve cycliste dans les années 50.



Arxiu Històric de la Demarcació de Barcelona del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya

