УДК 711.4

© В. Д. Филиппов, ведущий инженер дирекции
Академии строительства и архитектуры
(Самарский государственный технический
университет)
E-mail: filippov.vd@samgtu.ru

DOI 10.23968/1999-5571-2019-16-5-55-67

© V. D. Filippov, leading engineer of the Directorate
of the Academy of Construction and Architecture
(Samara State Technical University)
E-mail: filippov.vd@samgtu.ru

«ЛИНЕЙНЫЙ ГОРОД»: ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ПРОЕКТА АРТУРО СОРИА

«LINEAR CITY»: URBAN PLANNING AND SOCIAL ASPECTS OF THE ARTURO SORIA PROJECT

Рассматривается история проекта «Линейный город», оказавшего впоследствии влияние на теорию градостроительства во всем мире. Проанализированы причины его возникновения и идеи, которые его автор, испанский инженер и предприниматель Артуро Сория, пытался своим проектом реализовать. Изложена подробная хронология возникновения проекта и его первоначальных успехов. Большинство материалов исследования впервые представлены на русском языке.

Ключевые слова: транспортная проблема, трамвай, линейный город, Артуро Сория, Мариано Бельмас, Рамон Гомес де ла Серна.

The article describes the history of the “Linear City” project, which subsequently influenced the theory of urban planning throughout the world. The causes of its emergence and the ideas, that its author, a Spanish engineer and entrepreneur Arturo Soria, tried to implement with his project, are analyzed. A detailed chronology of the emergence of the project and its initial successes is presented. Most research materials are presented in Russia for the first time.

Keywords: transport problem, streetcar, linear city, Arturo Soria, Mariano Belmás, Ramon Gomez de la Serna.

С ноября 2018 г. в Мадриде был запрещен въезд в центр города автомобилей, помимо принадлежащих жителям центра, электромобилей, такси и автобусов [1]. Казалось бы, идет борьба за чистоту окружающей среды. Но причина не в экологии — из-за ужесточения экологических норм с каждым годом автомобили все меньше эту среду загрязняют, а в том, что не справляется дорожная сеть (рис. 1). Раз автомобиль нельзя использовать в историческом городе (речь в ограничениях именно о нем), то и общество оказывается готовым к тому, чтобы его запретить.

Но в конце XIX века именно в Мадриде был провозглашен принцип: «Первая фундаментальная проблема урбанизации, из которой вытекают все остальные, — это проблема передвижения, сообщения одних домов с другими. Форма города идеальна, когда сумма времени, затраченного на сообщение каждого дома со всеми остальными, будет минимальна» [2]. И было объявлено

о его реализации. В исследовании рассматривается история этого проекта.

Линейный город: предыстория и первый проект

Артуро Сория (Arturo Soria y Mata) родился в Мадриде в 1844 г. и прожил насыщенную жизнь [3]. По окончании средней школы попытался поступить в Школу гражданских инженеров, но неудачно. В 1863 г. для подготовки к Школе кадастра он по конкурсу устроился на телеграф в Сантандере помощником телеграфиста. Из-за смерти матери вернулся в Мадрид и стал служащим управления железной дороги, где продолжил работу при обучении в Школе кадастра. В 1865 г. примкнул к движению против монархии, летом 1866 г. участвовал в неудачном восстании против королевской власти — тюрьмы или изгнания удалось избежать потому, что он уже был зятем маркиза де Сантьяго, начальника королевской охраны [4]. Школу кадастра окончил в 1867 г.,

Рис. 1. Дорожные затруднения в Мадриде (elconfidencial.com)

а в сентябре 1868 г. Сория принял участие в революции, приведшей к смене династии и демократическим свободам. После революции занимал должности главы в правительствах ряда городов, а также губернатора Оренсе, где в октябре 1869 г. пришлось подавить организованное из Мадрида восстание, за что был награжден высшей гражданской наградой Испании — орденом Изабеллы Католической, но от награды отказался. В 1871 г. был назначен главой Высшего гражданского правительства Пуэрто-Рико и стал проводить законодательство об отмене рабства. Освободили 355 рабов, но местные помещики вынудили его уйти в отставку. По возвращении был избран депутатом Кортесов, где по отречении короля Амадея в 1873 г. голосовал за объявление Испании республикой. С падением республики в 1874 г. ушел из государственной жизни [3].

Это была предыстория, в ней ничего не сулило строительства городов. История началась не с города, а с трамвая в городе. Первый конный трамвай в Мадриде появился в 1871 г. По возвращении из Пуэрто-Рико в 1872 г. Сория вместе с инженерами сделал обоснование и подал заявку на строительство и эксплуатацию трамвая между вокзалами и рынками. Из-за политических событий концессия на прокладку линий между одним из вокзалов и двумя рынками была получена в 1876 г., трамвай в ней также был конным. В марте 1878 г. Сория с партнерами основал компанию «Трамвай Станций и Рынков» (Tranvía de Estaciones y Mercados), которая в апреле перешла под его управление [5]. Хотя удобного доступа к вокзалам и рынкам добиться не удалось, к 1880 г. линии были построены и введены в эксплуата-

цию. Но в 1886 г. он продал акции и ушел из руководства [3].

Артуро Сория потом объяснил это тем, что тогда у него появилась и окончательно оформилась идея Линейного города: «В 1882 и 1883 годах я опубликовал в газете Эль-Прогресо ряд статей. В них я сетовал на то, что не было архитекторов, которые могли бы строить города так, как нужно их обустроить и возводить дома; и давая волю своей наглости, я пришел не к чему-то, а к образу новой архитектуры. То, что начиналось как игра воображения без какой-либо скрытой цели, проснулось и принесло новые идеи. Затем пришло убеждение, что линейный город, который я описал, был возможен и удобен везде, и крайне необходим для снижения смертности и улучшения гигиенических условий в столице Испании» [6].

Истоки его идеи видятся в том, что, руководя трамвайной компанией, Сория бывал на всех ее линиях и замечал, что происходит не только на них, но и возле станций и путей. После запуска линий в пригороды вокруг стало стихийно появляться жилье, без связи с планом развития Мадрида и без городской инфраструктуры [3]. Там было лишь одно удобство — доступ к городскому транспорту. Заметив, что люди селятся у путей даже при таких условиях, он сделал вывод, что, если дать им городскую инфраструктуру, это расселение не только сможет быть успешным, но и будет превосходить обычный, в то время загрязненный и скученный город условиями для здоровья и передвижения жителей. Так у Артуро Сория сформировалась идея Линейного города.

Через короткое время после публикаций Сориа обратился в Кортесы за разрешением на

строительство вокруг Мадрида 50 км трамвайной линии, вдоль которой будет новый город, и в конце 1882 г. его получил [3]. Однако проект родился лишь через 10 лет. До 1886 г. Сория управлял «Трамваями Вокзалов и Рынков», в 1889 г. вернулся на госслужбу и на год отправился на Кубу, а возвратившись, работал в Министерстве заморских территорий, откуда окончательно уволился со службы, посвятив все время идее Линейного города.

В августе 1892 г. появился первый проект Линейного города инженера Хуана Доменчина (Juan Domenchina). Это была кольцевая железная дорога (рис. 2), по которой двигались трамваи и полноценные поезда, она называлась «Железнодорожный трамвай» (ferrocarril-tranvía) (рис. 3).

Вдоль главной улицы шириной 40 м по центру — два пути железной дороги, по краям — две обычные дороги с тротуарами, под ними трубы с холодной и горячей водой, кабели электричества и телефона. Была труба для новшества — пневмопочты, для канализации труб не было. Главная улица через 300 м пересекалась поперечными шириной 15 м и длиной 200 м в обе стороны. Кварталы делились на участки с минимальным размером 20×20 м, где могли быть и жилые дома, и предприятия (рис. 4). Главная станция окружного Линейного города была в центре Мадрида,

на площади Салон-дель-Прадо, с кольцом железной дороги соединялась подземным туннелем (это был один из первых проектов метро в Мадриде). Но город не разрешил ее размещение там, и этот проект остался на бумаге [3].

Второй проект, начало строительства и основные принципы

Не получив доступ в центр города, Сория решает начать с пригородов Мадрида. В поисках инвесторов он с июля 1893 г. размещает объявления в газетах, итогом стало создание в марте 1894 г. «Мадридской компании по урбанизации» (Compañía Madrileña de Urbanización, CMU). В уставе этого акционерного общества были: купля-продажа земли, строительство (с водоснабжением), продажа и сдача в аренду зданий, строительство и эксплуатация железных дорог, производство и продажа стройматериалов, а главная цель — создание и эксплуатация линейных городов [7]. CMU стала скупать земли и в июле 1894 г. начала строить. В 1895 г. вышла газета La Dictadura («монархическая»), где был уже новый Линейный город (рис. 5).

Проект первой очереди длиной 5,2 км разработал архитектор Висенте Музас (Vicente Muzás) (см. рис. 5). В мае 1896 г. Сория внес свое разрешение на строительство в уставной капитал CMU, взамен получил 3500 акций (из 5000 выпущенных) и приобрел ничем не ограниченный

DON ARTURO SORIA Y MATA
INVENTOR DE LA CIUDAD LINEAL.
FUNDADOR Y DIRECTOR DE LA COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN.
EX-DIRECTOR A CORTEZAS.
FUNDADOR Y DIRECTOR, DURANTE CINCE AÑOS, DEL TRAMWAY
DE ESTACIONES Y MERCADOS DE MADRID.

Рис. 2. Артуро Сория [8] и план окружного Линейного города вокруг Мадрида [6]

FERRO-CARRIL-TRANVIA DE CIRCUNVALACION DE MADRID

VISTA DE UNA PARTE DE LA CALLE PRINCIPAL Y DE UNA TRANSVERSAL.

Рис. 3. Главная и поперечная улицы окружного Линейного города [6]

Рис. 4. Кварталы окружного Линейного города со станциями и варианты застройки [6]

LA CIUDAD LINEAL

Compañía Madrileña de Urbanización

ACCIONES de 500 pesetas

TERMINO de 5.152 años a cada acción. Antes de 2 años el pie de terreno valdrá más de 10 céntimos y el terreno se habrá mejorado de todo su capital.

PAGARES desde 100 pesetas en adelante al 8 por 100 anual perpetuo todo el haber social y construcciones lógicas.

INTERESES pagados por trimestres.

Primera barriada de 4 kilómetros.

Colocación segura del capital contribuyendo al bien material y moral de Madrid.

Рис. 5. Главная улица Линейного города (La Dictadura, 1896, No. 39) и его план [3]

9. Цивилизованное возвращение к Природе. Линейный город в состоянии обратить опасный анархический исход городов на заброшенные поля, в мирный исход городов в поля со всеми преимуществами, улучшениями и удобствами цивилизации. Рациональная архитектура городов, идущих к Природе, — зародыш упорядоченного прогресса, неотложной и мирной революции, объект внимания справедливых и дальновидных правителей.

10. Справедливость в распределении земли. Линейный город — реализация в консервативном смысле и консервативным путем революционных идей справедливого распределения земли [2].

Часть принципов оформилась еще до проектирования окружного Линейного города, часть сложилась во время строительства. На практике они нашли отражение в строительных нормах, принятых в 1902 г. Кроме перечисленного, в них было ограничение на высоту зданий (не более 15 м), появились нормы санитарии и обустройства туалетов — они должны быть на возвышении относительно земли, колодцы выгребных ям располагаться равномерно на улице в 3 м от фасада [3]. Отказ от канализации как первого условия гигиены стал одной из причин ухода из

компании ее главного архитектора [9], о чем будет сказано ниже.

К концу 1897 г. была запущена насосная станция и в Линейном городе появилась вода, затем — электростанция, и в 1906 г. появилось освещение центральной улицы. Но «железнодорожный трамвай», основа города, так и не появлялся — Сория упорно пытался получить разрешение на прокладку линий до Салон-дель-Прадо, а власти Мадрида упорно отказывали. В итоге СМУ купила в 1898 г. действующую трамвайную линию «Куатро Каминос до Тетуана» (Cuatro Caminos a Tetuán), продлив ее до северного конца Линейного города, в 1899 г. построила линию, соединившую сеть трамваев Мадрида с южной оконечностью. В мае 1898 г. впервые появилась схема проезда из центра Мадрида, с площади Пуэрта-дель-Соль. Вдоль главной улицы линия вступила в строй в 1901 г. [7]. Трамваи были сперва конные, с 1906 г. — паровые, а с 1909 г. — электрические [3] (рис. 7).

Об условиях, в которых строили Линейный город, есть свидетельство Артуро Сория: «В начале (1894 г.) сплетни описывали Линейный город как мошенничество; в 1895 году начали исчезать сомнения в нравственности намерений, но про-

VIAJE DESDE LA PUERTA DEL SOL Á “LA CIUDAD LINEAL,,

Рис. 7. Схема маршрутов от центра Мадрида (площадь Пуэрта-дель-Соль) до Линейного города (La Ciudad Lineal, 1898, No. 25) и трамваи Линейного города: конный, паровой и электрический (1901–1914 гг., printerest.com)

ект был охарактеризован как полная глупость, которую нельзя осуществить (в частных разговорах, конечно) — техническими персонажами различного уровня, которые составляют то, что я называю научным населением; в 1896 году мы добились, что многие, считавшие это утопией, рассматривали проект как вполне разумную и возможную вещь, но в очень далеком будущем; уже на четвертый год, в настоящем 1897 году, хорошее управление и намерения проекта были красноречиво и убедительно подтверждены, и сегодня многие верят в возможность его немедленной реализации, а некоторые — с более глубоким пониманием и более щедрым сердцем — решительно поддерживают наш проект» [10].

В год, когда Сория писал эти строки, у СМУ уже было 600 акционеров, построено 33 здания и Линейный город был представлен в кварталах от № 75 до № 100 [10]. О движущей силе его проекта тогда же Сория написал в своей брошюре: «видя себя покинутым властителями капитала, он мощно взывает к демократии мелких капиталистов, вдохновляет бедных на самообеспеченность — добродетелью индивидуальных и коллективных усилий» [9]. Благодаря этому строительство Линейного города вначале было успешным: в 1897 г. — 33, в 1906 г. — 300 [2], в 1911 г. — 680 домов [8].

Главным архитектором и партнером Сория в СМУ стал Мариано Бельмас (Mariano Belmás Estrada), один из основателей и секретарь Испанского общества гигиены [11] (поэтому отказ от требований гигиены и вызвал его уход в дальнейшем). В проектах он опирался на исследования типологии экономного гигиеничного дома и опыт строительства в 1890-х гг. колонии «Современный Мадрид» (Madrid Moderno) (рис. 8)

[12]. К началу строительства Бельмас создал перечень типовых проектов домов трех видов: «роскошные», «буржуазные» и «дома для рабочих» (рис. 9). Кроме самого дорогого «роскошного», который появился в журнале лишь несколько раз, типовые проекты массово использовались в строительстве.

Социальная программа Линейного города

Социальная идея Сория — идея проживания богатых и бедных в одном квартале, как было заявлено в его принципах. Он критиковал «смешанные» дома для богатых и бедных, появившиеся тогда в Испании (богатые жили на этажах, а бедные — в подвалах и мансардах): «смешанные дома для бедных и богатых и многие другие гениальные творения созерцают дерево зла с разных сторон, но бьют лишь по его ветвям. Корень зла — в форме города, и именно туда следует наносить удар. У каждой семьи должен быть свой дом, совершенно отдельный от других; кусок земли, каким бы малым он ни был, и только своя часть солнца и воздуха. ... Ни подвал, ни чердак, скопления страданий, которые в современных благотворительных сооружениях порождают новые страдания» [10].

Поэтому нужно вкратце описать «смешанные» дома и идеи, лежавшие в их основе. Их сформулировал видный архитектор конца XIX в. Энрике Мария Репулье (Enrique María Repullés y Vargas). Он обследовал жилье рабочих в Мадриде и на Конгрессах архитекторов в 1881 и 1888 г., а затем в 1892 г. в книге «Рабочий и общество» описал дом: «Идеальным был бы дом, цокольный этаж которого — для торговли и промыслов, главный этаж — для аристократа, второй — для профессионала или коммерсанта, третий — для скромного квалифицированного работника,

Рис. 8. Система экономических домов Мариано Бельмаса (1881 г.) [12], колония Madrid Moderno в 1900 г. (urbancidades.wordpress.com) и ее план 1927 г. (eblancooliva.com)

Рис. 9. Дома: роскошные, буржуазные и для рабочих (La Ciudad Lineal, 1903, No. 180)

а также подвал и мансарда для рабочего» [13]. Репулье считал, что проживание рабочих семей вместе с семьями из всех слоев общества, при одинаковом уровне обслуживания и общении между ними, способствовало бы избавлению рабочих от дурных привычек и наклонностей, приобретенных при жизни в нищете. В целом, благодаря неизбежному общению и помощи друг другу жильцов такого дома, он выглядел (учитывая популярность в то время революционных идей) средством достижения социального мира: «он заметит, что все относятся к нему приветливо и что, если он честен, щедро помогут ему в его неприятностях; он увидит, что богатые не враги бедных, он будет любить их и, в свою очередь, поможет им, когда они нуждаются в нем» [13]. С несколько иными причинами, в ином виде (без жилья в подвалах) через 100 лет эти идеи назвали «джентрификацией».

Свой подход был у Мариано Бельмаса. На основании исследований он пришел к выводу, что оптимальны (в экономике и гигиене) двухэтажные дома на семью, сблокированные малыми группами, что способствовало общению и препятствовало скученности. И возле дома — хоть небольшой, но сад: «Если районы для рабочих понимать как места в разных точках расселения, на которых расположены дома с большим или меньшим садом для скромных семей, благословенны рабочие районы, потому что они реализуют прекрасный идеал» [14]. В «Современном Мадриде» (рис. 8) пространство дома на улице делится на общее (тротуар), полуприватное (крыльцо) и частное (сам дом). Вдохновлен-

ный идеями о единении классов в одном квартале, Бельмас вначале активно включился в проект Сория, но реализация проекта привела в 1898 г. к его уходу из компании [11]. Одна причина (отказ от канализации — главного условия гигиены) была описана выше. Практика строительства наводит на мысли еще об одной причине.

Единения классов не получилось. На плане квартала (см. рис. 6): большие «роскошные» участки выходят на главную улицу, средние «буржуазные» — на поперечные улицы, а маленькие участки «для рабочих» — на тыльную улицу, которой часто не было. В «смешанном» доме сегрегация была по этажам или по вертикали, а здесь стала сегрегацией вглубь квартала по горизонтали — и ее Сория считал уместной, что заметно в проектах домов после ухода Бельмаса. У «роскошных» и «буржуазных» место для отходов не обозначено (по правилам колодец выгребной ямы всегда был на улице в 3 м от границы участка), в домах «для рабочих» яма была прямо у дома (рис. 9). В отличие от «смешанных» домов с единой лестницей, на которой обитатели разных этажей могли и должны были встречаться и общаться, классы были изолированы друг от друга — даже их улицы были разделены. Для размежевания СМУ спроектировала и предлагала к строительству 11 видов заборов — от простых с колючей проволокой до изысканных с кованой решеткой. Все (кроме простейшего) были высотой 2,5 метра (рис. 10). Пространство города не предполагало стихийного общения, поэтому организованному общению здесь уделялось особое внимание.

В 1897 г. в Линейном городе посадили первое дерево, по предложению Бельмаса провели «Фестиваль деревьев» (Fiesta del Árbol). После запуска водопровода с 1898 г. праздник стал ежегодным. Во время него не только озеленяли пустынную территорию, но и устраивали разные соревнования и развлечения. За первые 3 года высадили более 3000 деревьев [3]. Помимо общественно-полезного труда, Артуро Сория не забыл и про отдых. В 1905 г. была построена арена для боя быков, она использовалась и в качестве цирка. Тогда же был построен Парк развлечений с театром на 2500 человек (рис. 11), в 1907 г. — ресторан (Kursaal), ставший затем летним театром. В 1910 г. был построен велодром для 20 000 зрителей [15].

В 1904 г. на пожертвования жителей была возведена церковь Зачатия (Iglesia de la Concepción) [15]. Также были построены медицинский пункт, в 1910 г. — начальная школа, в 1916 г. — школа (интернат) для сирот флота, электростанция и мастерские по ремонту трамваев [3] (рис. 12).

Здания строила СМУ с целью, которую Сория заявил 5 января 1901 г. в статье «Новый век, новая жизнь»: «XX век, век великих открытий и прогресса человечества, во всех цивилизованных странах включит в свои достижения линейные города, этот новый образ жизни на рациональном научном уровне, с большим соответствием

гигиене тела и души, чем в городах сегодня, где дома и службы города стали результатом случая, а не математических правил» (La Ciudad Lineal, 1901, No. 92).

Линейный город — не только новая форма дорог и кварталов, но и новый образ жизни. Проект Сория содержал, помимо градостроительной, социальную программу, один из ее принципов был упомянут выше: «для каждой семьи дом, у каждого дома сад и огород». Он был полностью взят из утопического романа «Год 3000» (L'Anno 3000), написанного в 1897 г. итальянским врачом и дарвинистом Паоло Мантегацца (Paolo Mantegazza), его отрывки (впервые на испанском языке) были опубликованы в 1902 г. в «Линейном городе» со словами в предисловии: «Мантегацца, показывая то, к чему мы должны стремиться и что он считает реализованным в 3000 году, полагает, что Андрополис, ... великий мегаполис мира, очень похож ... на наш «Линейный город» (La Ciudad Lineal, 1902, No. 142).

Артуро Сория считал, что «в Линейном городе преступления исчезнут, полиция будет не нужна, социальным проблемам не останется места и снизится смертность» [10]. И это произойдет благодаря рациональному математическому планированию жизни. Он был математиком и увлекался геометрическими построениями — все более сложными многогранниками в работе «Вклад

Рис. 10. Заборы Линейного города (La Ciudad Lineal, 1901, No. 114)

Рис. 11. Парк развлечений, фронтон [15] и карусель (La Ciudad Lineal, 1909, No. 382)

в многогранное происхождение видов» (1896 г.) он доказал саму теорию Дарвина. Такой была для него сила математической науки. Как дарвинист он также был либералом. На появление в Испании в 1880-х гг. «Коммунистического манифеста» К. Маркса Сория ответил в 1898 г. манифестом «Неограниченный прогресс». Назвав эти идеи «буддийской революцией против прогресса человечества», он в ответ изложил свои:

«Истинное фундаментальное разделение людей — это не разделение бедных и богатых. Естественное разделение людей — это разделение добра и зла, разделение на мудрых и невежественных, разделение на здоровых и больных. ... Организованная группа сильных, мудрых и добрых людей являет собой превосходящую доминирующую расу, а набор слабых, невежественных и порочных — иную расу, отличную от доминирующей или поработленную. ... Разочарования реальности разорвут поэтическую завесу лирических мечтаний о братстве. Черно-желтые расы уже серьезная опасность для белой расы и ее цивилизации, и эта опасность возрастает и усугубляется, потому что плодovitость низших рас выше таковой у белых, занимающих вершины цивилизации. ... Давайте сначала установим превосходство белой расы над всеми остальными, жестко и твердо, грубой силой, если это для

самообороны, без социалистической романтики или демократического лицемерия ... Важнее скрещивание человеческих рас, чем разведение лошадей; появление новых видов баранов... не так важно, как появление превосходящих нас новых людей, сознательно полученных отбором, мудро направленным и основанным на полном знании математических законов эволюции. ... Одно дело с христианским духом признать человеческое достоинство низших рас, а другое — оставить им постель, хлеб и законы, готовя и одобряя их господство и наше исчезновение. ... Самые сильные, самые умные и самые добродетельные покорят власть и богатство, праздные, невежественные и порочные уйдут от власти, став рабами страданий и добычей болезней и смерти, они исчезнут перед праздником жизни. ... Белая раса сделает еще один шаг на пути неограниченного прогресса» [16].

Это была программа Артуро Сория. Отчасти ее можно оправдать при сравнении с программами, через короткое время реализованными в Италии и Германии — это не государственная, а его частная программа и его город — это «частный город, задуманный, спроектированный, построенный и управляемый акционерной компанией» [17].

Рис. 12. Церковь Зачатия, Школа сирот флота и электростанция Линейного города [15]

Другая сторона Линейного города

Примерно к 1911 году Линейный город, благодаря озеленению и тем развлечениям, что появились здесь, в выходные дни стал местом отдыха всего Мадрида. Когда выходные заканчивались, начиналась другая жизнь. Первым ее описал основоположник испанского авангарда, основатель Пен-клуба в Испании Рамон Гомес де ла Серна в 1923 г. в романе «Шале роз».

Прототипом главного героя стал известный на рубеже веков писатель Фелипе Триго. Врач, затем военный, он, добившись успеха в литературе, в 1905 г. переехал в Мадрид, купил участок в Линейном городе и построил для своей семьи «Луизиану» (рис. 13), «чистый, радостный дом с белыми стенами и большими окнами, через которые проникали солнце и свежий воздух», желая «обрести первозданную чистоту природы и спокойствие удаленности» [18]. Здесь он написал один из лучших романов «Жаррапеллейос» (Jarrapellejos) (1914 г.) и книгу эссе «Кризис цивилизации» (1915 г.).

Среди друзей Триго восторженно пропагандировал Линейный город. Любитель столярного дела и цветной фотографии, он три года провел, не выходя из дома, где на полках и шкафах цвели розы. Как-то он появился в Мадриде, побывал там, где собирались литераторы, затем снова укрылся за стенами своего шале. И вскоре закончил жизнь выстрелом в голову.

Был 1916 год. Эта смерть стала потрясением для интеллектуального Мадрида. Но роман появился не сразу, а после того как Рамон Гомес де ла

Серна узнал про парижского злодея Анри Ландрю: он из корысти убивал одиноких женщин на своей вилле и был пойман в 1919 г. Так в романе самоубийца стал убийцей, а место действия в первой главе осталось то же — шале в Линейном городе с белыми стенами, большими окнами и розами повсюду. Ощущения автора от города: «Печаль Линейного города была печалью одной из тех новых руин; то есть руин домов, которые не смогли быть достроены в пустынном и необитаемом ландшафте» [19]. Тишина, нарушаемая лишь трамваем, вызывает мысли: «Линейный город выглядел как кладбище живых, поддельный город-сад и настоящий город-пантеон, и в том его характеристика» [19]. Это «город для преступников и особого ордена математиков», а в речи адвоката убийцы это «пейзаж Страстной пятницы» и место, провоцирующее преступление [18].

Рамон был влюблен в живой и многолюдный центр Мадрида, площади Пуэрта-дель-Соль, Пасео-дель-Прадо и рынок Растро стали героями его романов [18]. И эта характеристика может показаться преувеличением его художественного воображения. Но, если смотреть не на парадные фасады, а на фотографии среды Линейного города (рис. 14), заметно, что городское благоустройство (кроме заборов) тут практически полностью отсутствует.

Города нет — это территория, которая «не смогла быть достроенной», и потому, как показала ее дальнейшая история, обреченная на деградацию. Вклад в этот процесс внес и сам Арту-

Рис. 13. Фелипе Триго (1910-е гг.), вилла «Луизиана» (1930-е гг.) [15], обложка романа «Шале роз» (1923 г.) и Рамон Гомес де ла Серна (1928 г.) (wikipedia.org)

Рис. 14. Пейзажи Линейного города (1920-e гг., www.cmu1894.es)

Рис. 15. Новые «дома для рабочих» (La Ciudad Lineal, 1906, No. 269 & Blanco y Negro Madrid, 1906, No. 785)

ро Сория: провозгласив принцип гигиены и здоровой жизни, по сути от гигиены отказался.

Провозгласив принцип «для каждой семьи дом, у каждого дома сад и огород», в 1906 г. он построил новый дом «для рабочих», на которых ради снижения цен и большего их привлечения это решили не распространять, предоставив каждой семье место в барачном таун-хаусе и индивидуальный скотный двор (рис. 15). Повторений творческого отношения к принципам больше не было — но пример говорит о проблемах при заселении города.

Во второй части исследования проанализированы причины трудностей Линейного города, приведших к банкротству СМУ и после смерти Сория к искажению продолжателями принципов проекта, затем к полному отказу и от них, и от него самого, что привело к его исчезновению с карты Мадрида.

Библиографический список

1. Garfield Leanna. 13 cities that are starting to ban cars. Business Insider, 01.06.18. URL: <https://www.businessinsider.com/cities-going-car-free-ban-2017-8>

2. Terán Fernando. Revisión de la Ciudad Lineal: Arturo Soria. Arquitectura. 1964. No. 72, pp. 3–20. URL: <http://oa.upm.es/11030/>

3. Maure Rubio Miguel. Arturo Soria y Mata. Real Academia de la Historia, URL: <http://dbe.rah.es/biografias/8378/arturo-soria-y-mata>

4. Arturo Soria. Biografías y Vidas. La enciclopedia biográfica en línea. URL: https://www.biografiasyvidas.com/biografia/s/soria_arturo.htm

5. EMT y sus inicios. Empresa municipal de transportes de Madrid, S.A. 2006. URL: <https://www.emtmadrid.es/Ficheros/EMT-y-sus-Inicios.aspx>

6. Soria y Mata Arturo. Ferrocarril tranvía de circunvalación de Madrid a Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo. Madrid. 1892. 64 p.

7. Muñoz de Pablo Maria. Arturo Soria, ideólogo e inventor de la Ciudad Lineal. Ilustración de Madrid, 2011, No. 19, pp. 7–12.

8. Boileau Ivan. La Ciudad Lineal: A Critical Study of the Linear Suburb of Madrid. The Town Planning Review, 1959, Vol. 30, No. 3, pp. 230–238.

9. Sambricio Carlos. “Los orígenes de la vivienda obrera en España: Madrid, 1848-1911” // Arquitectura, 1981, No. 228, pp. 65–71.

10. Navascués Palacio Pedro. “La Ciudad Lineal de Arturo Soria”. Villa de Madrid, 1969, No. 28, pp. 49–58. URL: <http://oa.upm.es/7682/>

11. Da Roc ha Aranda, Óscar. "Mariano Belmás Estrada". Real Academia de la Historia, URL: <http://dbe.rah.es/biografias/43440/mariano-belmas-estrada>

12. Antonio B. Núñez, Juan C. Olmo García, María P. Sáenz Pérez. "Las viviendas del terremoto de Andalucía de 1884." // Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, 2018, vol. 23, No. 1. 252 p.

13. Repullés, Enrique María. "El obrero en la sociedad". Madrid, 1892.

14. Pérez-del Hoyo R., García-Mayor C., Serrano-Estrada L. "La construcción de barrios obreros, 1881–1907" // Scripta Nova, 2016, vol. 20, No. 546.

15. Historias matritenses. Investigación sobre barrios desaparecidos y actuales, de Madrid. URL: <http://historias-matritenses.blogspot.com/>

16. Terán Fernando. "La Ciudad Lineal, antecedente de un urbanismo actual". Ciencia Nueva, Madrid, 1968, 77 p. URL: <http://oa.upm.es/10948/>

17. Sambricio Carlos. "Ciudad Lineal, un ejemplo de urbanismo liberal". In: "Arturo Soria y el urbanismo europeo de su tiempo 1894–1994". Fundación Cultural COAM, Madrid, 1996, pp. 38–49. URL: <http://oa.upm.es/45565/>

18. Correa Antonio. "Paisaje urbano, Ciudad Lineal y masonería" // Villa de Madrid, 1991, No. 104, pp. 3–22.

19. Fernández-Medina Nicolás. "La galería comercial de Ramón Gómez de la Serna en El hombre de la galería: la modernidad y la experiencia urbana". Bulletin of Spanish Studies, 2013, 90:7, pp. 1105–1120.

References

1. Garfield Leanna. 13 cities that are starting to ban cars. *Business Insider*, 01.06.18. Available at: <https://www.businessinsider.com/cities-going-car-free-ban-2017-8>

2. Terán Fernando. Revisión de la Ciudad Lineal: Arturo Soria. *Arquitectura*, 1964, no. 72, pp. 3–20. Available at <http://oa.upm.es/11030/>

3. Maure Rubio, Miguel "Arturo Soria y Mata". Real Academia de la Historia. Available at: <http://dbe.rah.es/biografias/8378/arturo-soria-y-mata>

4. Arturo Soria. Biografías y Vidas. *La enciclopedia biográfica en línea*. Available at: https://www.biografiasyvidas.com/biografia/s/soria_arturo.htm

5. EMT y sus inicios. Empresa municipal de transportes de Madrid, S.A. 2006. Available at: <https://www.emtmadrid.es/Ficheros/EMT-y-sus-Inicios.aspx>

6. Soria y Mata, Arturo "Ferrocarril tranvía de circunvalación de Madrid a Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo". Madrid, 1892, 64 p.

7. Muñoz de Pablo, Maria "Arturo Soria, ideólogo e inventor de la Ciudad Lineal". Ilustración de Madrid, 2011, no.19, pp. 7–12.

8. Boileau, Ivan "La Ciudad Lineal: A Critical Study of the Linear Suburb of Madrid". *The Town Planning Review*, 1959, vol. 30, no. 3, pp. 230–238.

9. Sambricio, Carlos "Los orígenes de la vivienda obrera en España: Madrid, 1848–1911". *Arquitectura*, 1981, no.228, pp. 65–71.

10. Navascués Palacio, Pedro "La Ciudad Lineal de Arturo Soria". Villa de Madrid, 1969, no.28, pp. 49–58. Available at: <http://oa.upm.es/7682/>

11. da Roc ha Aranda, Óscar "Mariano Belmás Estrada". Real Academia de la Historia, Available at: <http://dbe.rah.es/biografias/43440/mariano-belmas-estrada>

12. Antonio B. Núñez, Juan C. Olmo García, María P. Sáenz Pérez "Las viviendas del terremoto de Andalucía de 1884." *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 2018, vol. 23, no. 1, 252 p.

13. Repullés, Enrique María "El obrero en la sociedad". Madrid, 1892.

14. Pérez-del Hoyo R., García-Mayor C., Serrano-Estrada L. "La construcción de barrios obreros, 1881–1907". *Scripta Nova*, 2016, vol. 20, no. 546.

15. Historias matritenses. Investigación sobre barrios desaparecidos y actuales, de Madrid. Available at: <http://historias-matritenses.blogspot.com/>

16. Terán, Fernando "La Ciudad Lineal, antecedente de un urbanismo actual". Ciencia Nueva, Madrid, 1968, 77 p. Available at: <http://oa.upm.es/10948/>

17. Sambricio, Carlos "Ciudad Lineal, un ejemplo de urbanismo liberal". In: "Arturo Soria y el urbanismo europeo de su tiempo 1894–1994". Fundación Cultural COAM, Madrid, 1996, pp. 38–49. Available at: <http://oa.upm.es/45565/>

18. Correa, Antonio "Paisaje urbano, Ciudad Lineal y masonería". *Villa de Madrid*, 1991, no.104, pp. 3–22.

19. Fernández-Medina, Nicolás "La galería comercial de Ramón Gómez de la Serna en El hombre de la galería: la modernidad y la experiencia urbana". *Bulletin of Spanish Studies*, 2013, 90:7, 1105–1120.