УДК 711.4

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

DOI 10.23968/1999-5571-2019-16-6-67-78

© 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 АРТУРО СОРИА: АНАЛИЗ ПРИЧИН НЕУДАЧИ ПРОЕКТА

LINEAR CITY OF ARTURO SORIA: ANALYSIS OF THE REASONS FOR THE PROJECT FAILURE

Статья является завершением работы «Линейный город: градостроительные и социальные аспекты проекта Артуро Сория». Рассматриваются особенности городской среды так, как ее понимали авторы проекта. Проанализированы причины возникновения трудностей в его осуществлении и пути, которыми Артуро Сория пытался их преодолеть. Изложена хронология неудач, которые в начале Первой мировой войны привели к банкротству Мадридской компании по урбанизации. Изложена история Линейного города после смерти основателя, которая завершилась его исчезновением с карты Мадрида. Большая часть материалов впервые представлена на русском языке

Ключевые слова: линейный город, Артуро Сория, Иларион Гонсалес дель Кастильо, историческое наследие, урбанизация, рурализация.

The article is a final part of the «Linear city: Urban planning and social aspects of the Arturo Soria project» study. Features of the urban environment as understood by the authors of the project are considered. The causes of difficulties in the project implementation and the ways in which Arturo Soria tried to overcome them are analyzed. The chronology of failures that at the beginning of World War I had led to the bankruptcy of the Madrid Urbanization Company is described. The author presents the history of the Linear City in the period after the death of the founder, which had come to its end with the Linear City disappearance from the map of Madrid. Most of the materials are first presented in Russian.

Keywords: linear city, Arturo Soria, Hilarión González del Castillo, historical heritage, urbanization, ruralization.

Городская среда, нелинейные кварталы и непреодолимые трудности

Представление о городе у Артуро Сория было своеобразным и, по сути, свелось к трамваю с водопроводом (электростанция обслуживала только трамвай — дома подключались к сети Мадрида), проведенным в деревню с сельским укладом жизни (рис. 1). Молочных ферм в 1930 г. было 16 [1], одна них — прямо на главной улице. Хотя «гигиена не рекомендует жить с животными, но при должной предосторожности санитарные правила можно согласовать с их разведением» [1], и жителям предлагали заняться также птицеводством, для этого были готовые решения.

Иные места труда в Линейном городе, собственные городу обычному, создавались СМУ,

а если кто-то еще и размещал здесь свое предприятие (желающих было мало), об этом писал журнал, прилагая фото подвижника, и событие превращалось в праздник. Внимание к рядовым в обыкновенном городе (и необычным для Линейного) предприятиям вызывалось тем, что успехи прогресса (их олицетворением должен был являться Линейный город) не спешили сюда, обходя это место стороной, оставляя его в деревенской глуши с водопроводом и трамваем. Линейный город также должен был стать символом побед либерального капитализма и, вне зависимости от государства, добиться экономического успеха. А с этим, из-за отсутствия здесь капитализма промышленного как фундамента экономики любого города, были проблемы. Пока

Рис. 1. Вид Линейного города у шоссе Арагон (Programa de la XII Fiesta del Árbol en Ciudad Lineal, 1909) и ферма с домом г-на Сааведры (La Ciudad Lineal, 1912, N 478)

энергии и личных средств Артуро Сория хватало, развитие продолжалось, а с их истощением наступил закономерный итог: не добившись окупаемости, с середины первого десятилетия XX в. проект превратился в пирамиду, которая жила за счет средств новых вкладчиков. Тому свидетельство — активизация рекламной компании Линейного города. В 1905 г. в журнале появилась обширная реклама Фестиваля деревьев, в ней город был многоядным местом для праздничного, рационального и здорового образа жизни. Продолжение следовало с 1906 по 1909 гг. (рис. 2). В 1908 и 1909 гг., кроме статей в журнале, издали отдельные брошюры Фестиваля деревьев, с программами праздника, фотографиями и описанием преимуществ Линейного города. Со временем реклама потеряла эффект, и с 1910 г. картинки праздника из журнала исчезли.

С запуском в 1904 г. трамвая по главной улице Сория стал добиваться расширения Линейного города. Препятствием этому стал тот самый либеральный капитализм. В начале строительства Линейного города участки земли стоили дешево. Когда появилось жилье, цены выросли многократно.

Как говорилось в статье «Линейного города», для строительства «нам иногда приходилось

иметь дело с владельцами, настолько неуклюжими или непонимающими, что их землю нужно было экспроприировать путем долгой и тяжелой административной волокиты» (La Ciudad Lineal, 1908, № 350). Даже вдоль главной улицы скупил не все участки и расширять пришлось не там, где вычислила математическая наука, а где удалось приобрести землю по разумным ценам. Так у Линейного города возникли «нелинейные» кварталы без связи с главной улицей (рис. 3).

Тем не менее, в 1904 г. появился проект расширения Линейного города, с севера — до Фуэнкарраля (Fuencarral), с юга — до Вальекаса (Vallecas). Концессию на южную линию получили в 1907 г. [3], но план по причинам, описанным выше, несмотря на призывы в журнале к собственникам земли, так и не был реализован за все время активной деятельности СМУ (рис. 4).

В поисках средств для развития в 1904 г. Сория выкупил концессию на строительство железной дороги из Монклоа в Пасифико, существовавшую с 1888 г., и создал акционерное общество Compañía del Ferrocarril de la Moncloa al Páxico, предоставив ее как вклад в его капитал. Объявления о привлечении акционеров три года были в каждом номере журнала (рис. 4), но, не собрав

Рис. 2. Реклама XI Фестиваля деревьев (La Ciudad Lineal, 1908, N 347)

Рис. 3. «Нелинейные» кварталы Линейного города (La Ciudad Lineal, 1903, № 177; 1904, № 201,213; 1907, № 328)

Рис. 4. Планы развития 1904 и 1929 г. Схема железной дороги Moncloa al Pacífico из объявления в журнале (La Ciudad Lineal, 1904, № 214 и 1929, № 812)

средств, компания в 1910 г. прекратила существование [3]. В 1908 г., планируя расширение Линейного города до Вальекаса, приобрели Tranvía de Madrid a Valdecarlos y Las Canteras с линией трамвая от Мадрида до Вальекаса. Но и к концу 1912 г. не было документов о конфискации земель для строительства [3] — кроме убытков, эта линия ничего не принесла.

Проектом, который принес успех, было не относящееся к Линейному городу строительство железной дороги из Куатро Каминос в Кольменар-Вьехо. Успех пришел благодаря субсидии 250 000 песет от властей Кольменара и права на эксплуатацию там гранитных карьеров. 23 июня 1911 г. линию открыли (рис. 5), и в 1913 г. она стала прибыльной [3].

Несмотря на это, 1913 г. стал крайне тяжелым. Об этом свидетельствует статья 10 марта

1913 г. «Линейный город и протекция государства». В ней Артуро Сория впервые обращается к государству за помощью. Упомянув поддержку государством частных компаний, строивших железные дороги и недорогое жилье в городах, он пишет: «Линейный город, который взяла на себя СМУ, это все вместе. Это железные дороги; водопровод для города и деревни; строительство домов не для одного социального класса, а для всех; это открытие и сохранение улиц с высадкой деревьев и садов». В связи с этим, он предлагает дать льготы Линейному городу: субсидии на километр города, аванс капитала, или гарантии процентов, или временные льготы по налогам, и «по крайней мере, всеми способами стимулировать строительство линейных городов, дав строителям шанс реализации их социальных целей путём объявления общественной полезности Линейного

Рис. 5. Строительство дороги Фуэнкарраль – Кольменар-Вьехо и первый поезд (слева в локомотиве Артуро Сориа) (La Ciudad Lineal, 1908, № 360; 1909, № 372; 1911, № 452)

города и принятия в его пользу закона о принудительной экспроприации, позволяющего легко и быстро принимать решения о выделении полосы земли шириной не менее 500 метров» (La Ciudad Lineal, 1913, № 514).

Ответа не последовало, поэтому вспомнили опыт рекламы Фестиваля деревьев, чтобы привлечь к Линейному городу внимание общества. Летом 1912 г. в Линейном городе провели чемпионат мира по греко-римской борьбе, повторили его в 1913 г., и здесь вновь стало многолюдно. Немало зрителей собрали в конце 1913 г. и первые полеты самолета над Мадридом с велодрома Линейного города.

Вопреки всем усилиям начало Первой мировой войны привело к краху СМУ и приостановке платежей, о чем Сориа объявил 30 августа 1914 г., пояснив это «прекращением притока капитала от государственных держателей акций и его выводом из сберегательного банка частными вкладчиками». Затем его отстранили от управления и за несколько лет провели процедуру банкротства. 6 ноября 1920 г. в возрасте 75 лет Артуро Сориа умер.

Гибель утопии Линейного города

После кончины Сориа СМУ возглавили его сыновья (рис. 6), а продолжателем его идей стал Иларион Гонсалес дель Кастильо (Hilarión González del Castillo). В акционеры компании он вошел в 1898 г., еще будучи консулом на Филиппинах. С 1901 г. он начал публиковать письма, а затем статьи в «Линейном городе». После возвращения в Испанию в 1908 г. включился в работу СМУ, активно продвигая идеи Сориа [4]. Имея международные связи, неоднократно представлял проект на конгрессах по градостроительству. В 1913 г. представил Линейный город Конференции по планированию городов на Всемирной вы-

ставке в Генте. Несмотря на его же хвалебный отчет о докладе, отзывы даже адептов города-сада были иными: «Предложение «Линейного города» противоречит концепции самого города, так как, по существу, распространение города заставляет его исчезнуть. Если бы гипотетически города простирались вдоль дорог до точки слияния друг с другом, у нас были бы не города, а населенные дороги. Это не было бы урбанизмом; пока мы считаем города жилищами цивилизации, мы должны улучшать их, а не заставлять исчезать» [4].

Следствием этой критики стали изменения проекта 1914 г. в Международной экспозиции урбанизма на Всемирной выставке в Лионе. Не все кварталы делились на участки, и некоторые из них могли быть полностью заняты парками без жилых зданий. Это указывает на влияние принципов «Города прекрасного» (City Beautiful) Даниеля Бёрнема (Daniel Burnham), о них, будучи консулом Испании на Филиппинах, дель Кастильо узнал в 1906 г., ознакомившись с проектом Бёрнема по реконструкции Манилы [5].

Еще больше Линейный город изменился с реорганизацией компании. После войны Брюссель объявил конкурсы проектов своей реконструкции: первый (1917 г.) — районы строительства дешевого жилья, второй (1919 г.) — реконструкция разрушенных кварталов и третий (1919 г.) — планировка городов-садов. Так Линейный город превратился в испанский вид города-сада, в отличие от английского, с линейным развитием и расширением [4].

Город был ограничен в длину, территория расширилась за счет четырех продольных проспектов с двух сторон магистрали. Введено зонирование: городская, промышленная, сельскохозяйственная и лесная зоны. Главная улица шириной 60 м каждые 1260 м прерывалась круглой, эллип-

тической или многоугольной площадями, они стали ее частью. В городской зоне, кроме жилья, размещены общественные здания (офисы, банки, отели), но нет предприятий, они в промышленных поясах между проспектами А и В. В промышленных зонах, поблизости от заводов, находятся и дома рабочих (санитария и гигиена для них не описана). За проспектами В симметрично вдоль главной улицы — сельскохозяйственные пояса для ферм и огородов, и они здесь должны быть всегда, сразу за ними — лесные пояса. Форум, или общественный центр, расположен посередине города на эспланаде шириной 240 м и длиной 560 м, куда сходились «восемь великих дорог». Число жителей — до 60 000, длина города — 10 км, ширина — 2340 м [4, 6] (рис. 7).

План «бельгийского» Линейного города, как и исходного, стал известен благодаря дель Кастильо, но никогда не был реализован. Оба вдохновляли и продолжают вдохновлять архитекто-

Рис. 6. Артуро Сория (в центре) с сыновьями, 1906 г. (madrid.org)

ров всего мира, которых, как в свое время Артуро Сория, не перестает завораживать бесконечная перспектива и кажущаяся простота решения всех проблем городского развития.

Рис. 7. Линейный город в «бельгийском стиле»: общий план, зонирование и центр [6]

В мадридском же Линейном городе после возрождения компании, несмотря на подъем экономики Испании, нового строительства почти не было. Об этом говорят две цифры: при посещении США в 1921 г. число домов было названо «около тысячи» [6], в путеводителе по Линейному городу 1930 г. сообщается, что их «более тысячи» [1]. Строить после частичного решения проблем стали в 1922 г. Некоторое развитие происходило, но, судя по планировкам участков в журнале, о линейном городе речи уже не шло. В одном из последних проектов, который компания начала в конце 1920-х гг., явно заметна классическая планировка города-сада (рис. 8).

В 1920-х гг. компания стала строить в самом Мадриде — многоэтажные доходные и офисные дома (рис. 9). СМУ в журнале объяснила это так: «ее деятельность как строительного предприятия никак не ограничивается строительством Линейного Города. Линейный Город не означает для нее ничего, кроме места для экспериментов» (La Ciudad Lineal, 1927, № 793).

С уходом из жизни Артуро Сория внутреннее содержание СМУ все больше стало отличаться от ее внешнего представления. Наверняка, с дель Кастильо, противником такого строительства [7], никто не советовался. Его попыткой спасти идеи Артуро Сория стал их вывод на международный уровень: его усилиями в 1925 г. Жорж

Рис. 8. Участки 1920-х гг. (La Ciudad Lineal, 1922, № 735; 1925, № 763; 1928, № 800)

Рис. 9. Здания в Мадриде (La Ciudad Lineal, 1923, № 740; 1927, № 793; 1930, № 820)

Бенуа-Леви представил Линейный город в Лиге Наций, а в 1928 г. в Париже была основана Международная ассоциация линейных городов [8]. Но сыновья Сория иначе, чем их отец, видели перспективы компании. Даже строительство в это время перестало быть их главным делом и продолжалось лишь ради поддержания бренда.

Ликвидация центров «нового здорового и рационального образа жизни» Линейного города началась еще при жизни Сория. В 1910 г., через три года после открытия, театр сдали в аренду под казино. В 1918 г. при процедуре банкротства продали арену для боя быков. В 1923 г. велодром перестроили в стадион для сдачи в аренду клубу «Реал», а после того, как тот построил свой стадион, в 1926 г. продали. В 1932 г. сдали в аренду Парк развлечений, а с 1933 г. здесь находилась киностудия «Испано-американская кинематография» (СЕА) [9]. В 1931 г. из-за забастовки работников типографии сначала на 4 месяца, затем совсем прекратился выпуск журнала «Линейный город» [10].

С 1920 гг. компания СМУ занималась лишь эксплуатацией трамвая и железной дороги, а прочая ее деятельность стала исчезать из отчета о прибылях и убытках. Послевоенный подъем экономики, который вызвал расширение Мадрида и повышение достатка его жителей, привел к росту спроса на услуги транспорта и постоянному ежегодному увеличению прибыли. За период с 1922 по 1928 гг. доход от трамваев и железных дорог удвоился [10]. Так было до 1929 г., в это время остальное ушло на второй план, а Линейный город — на международный уровень.

Тем временем в Мадриде стал появляться другой транспорт. В 1919 г. в городе открыли метро. Еще в первом окружном Линейном городе (1892 г.) был подземный участок «железнодорожного трамвая» (проект Мануэля Бесерры (Manuel Becerra)), между Линейным городом и площадью Салон-дель-Прадо. В 1898 г. проект изменили (рис. 10), и главной станцией стала Пуэрта-дель-Соль [11]. Последний проект метро, с учетом всех замечаний бюрократии, был в 1914 г., статья в журнале вышла 20 июня, а через два месяца СМУ остановила платежи. Первая линия метро, построенная при участии короля Альфонсо XIII и открытая им 17 октября 1919 г., прошла от пло-

щади Пуэрта-дель-Соль до Куатро Каминос, что было совсем близко от Линейного города [11].

Кроме метро, в 1920-е гг. в городе появились городские и междугородные автобусы, а также такси. Это не отразилось на услугах, предоставляемых СМУ и, что было вполне логично, на Линейном городе. Тут, как и прежде, единственным видом транспорта был трамвай. Но вследствие возросшей конкуренции с другими видами транспорта и мирового экономического кризиса, 1929-й год стал для компании годом снижения всех экономических показателей. Дальше ситуация ухудшалась, и к 1932 г. СМУ столкнулась с массовыми жалобами на низкое качество услуг и забастовками рабочих, требовавших повышения оплаты, что приводило к дальнейшему снижению качества услуг. В 1933 г. было принято решение «прекратить некоторые виды деятельности по известным акционерам причинам, сократить другие до минимальных пределов и поддерживать железную дорогу без возможностей модернизации и обновления состава» [10]. В 1934 г. было закрыто строительство и проект «Линейный город» перестал существовать.

О том, что здесь построили. В 1903 г., когда дель Кастильо еще был на Филиппинах, он опубликовал в журнале письмо к Сория с впечатлениями о зданиях: «В нашем Линейном городе много домов, стоимость которых значительно возросла бы, если бы больше заботились о художественном аспекте, что можно было бы сделать с очень небольшими затратами. Если бы, например, вместо грубого кирпичного фасада были окрашенные или оштукатуренные фасады; если бы вместо простых проемов без каких-либо украшений они имели углубления, украшенные выступами из кирпича, или гипса, или цемента; если бы вместо обычной входной двери была дверь с простым железным навесом и остеклением» (La Ciudad Lineal, 1903, № 179). Он предложил печатать в журнале проекты домов (это сделали) и принять в СМУ скульптора-декоратора, «облагородить» то, что здесь строилось и было построено. Судя по фотографиям домов, этого не сделали — вероятно, в озеленении видели решение всех проблем.

Всерьез получилось то, о чем позже грустно пошутил Ф. Л. Райт: «Врач может похоронить свои ошибки, но архитектор может только

Рис. 10. Проект линии метро СМУ по ул. Алкала (1892 г.) и его станция (1898 г.) [11]

дать совет своему клиенту обсадить их виноградной лозой» (New York Times Mag. 04.10.1953). Но архитектуру, которой озеленение не требовалось, тут можно было найти — от популярного на рубеже веков неомавританского стиля до модернизма — с именами мастеров, строивших здания (рис. 11).

Линейный город после утопии

В октябре 1934 г. СМУ начала переговоры с муниципальной компанией городских перевозок (EMTU), чтобы вслед за Линейным городом избавиться и от трамваев — на выгодных условиях сдать актив в аренду с получением компенсации. После долгих обсуждений в августе 1935 г. было подписано соглашение, но в марте 1936 г. городская компания от него отказалась, так как выяснила, что для приведения в порядок изношенного хозяйства СМУ требуется 6 млн песет. Из-за угрозы отзыва концессии рабочие трамвая, опасаясь потери работы, в середине марта взяли предприятие под контроль своего Комитета, а в апреле Министерство общественных работ решило концессию спасти, передав ее государству

по причине несоблюдения СМУ обязанностей концессионера. В июле 1936 г. началась гражданская война, в это время уже все трамвайные компании Мадрида отдали под управление Рабочего совета [10]. Так СМУ избавилась не только от проекта Линейного города, но и, пока на время, от его трамваев.

Трамваи вернулись весной 1939 г., после взятия Мадрида генералом Франко, с сентября СМУ возобновила услуги, а в 1940 г. пришли новые акционеры, благодаря им стали возможны ремонт и какое-то обновление хозяйства, крайне изношенного еще до войны. В Линейном городе и окрестностях был восстановлен водопровод, разрушенный в гражданскую войну. Услуги трамвая СМУ оказывала до конца 1951 г., когда все продали Муниципальной транспортной компании при городском совете, затем сосредоточилась на купле-продаже земли и недвижимости в Линейном городе и окрестностях Мадрида, чем занята до сих пор [10].

По воспоминаниям жителя 1940-х — начала 1950 гг., «Линейный город отличался спокой-

Рис. 11. Остановочный павильон (1900 г., арх. Manuel Ortiz de Villajos), Театр (1904, арх. Ricardo Marcos Bauza) [2] и «особая вила» (1934, арх. Luis Gutierrez Soto) (Arquitectura, 1934, № 5, pp.139–146)

ствием, так как почти не имел движения; с боковой улицы шум далекого Мадрида было слышно лучше, чем какой-либо другой шум, помимо лая собак ночью. Когда наступала ночь, остановки трамвая, освещенные лишь светом звезд, были такими одинокими, что, казалось, трамвай хотел их избежать, быстро проходя мимо в своем теплом свете. Все платформы главной улицы и боковые дороги были без асфальта, то есть под ногами одна земля; кроме того, вы никогда или почти никогда не увидели бы здесь припаркованный автомобиль. С 1940 по 1947-й Линейный город не менялся совсем» (Ernesto Fernández [2]).

В 1940 г. был построен «Домашний городской университет социальной помощи» (НСУ), это было единственное новое здание, которое строили уже без СМУ. В 1947 г. тут начали строить шоссе, пересекавшие главную улицу, а с начала 1950-х вокруг них развернулось строительство жилья. Но и к концу 1950-х Линейный город сохранил свой деревенский вид (рис. 12).

Население Мадрида перед войной составляло около 800 тыс., а в конце 1950-х приблизилось к 2 млн жителей [12]. В связи с этим росло и число автомобилей, вместе с трудностями их передвижения по городу, так как Линейный город (еще при жизни его называли улицей Артуро Сория) был рассчитан лишь на трамваи.

На рисунках профиля главной улицы разных лет (рис. 13) можно найти этому причину. Трамваи везде, а автомобили встречаются всего один раз в 1911 г., на новом участке главной улицы, который построить не удалось. Перед кончиной Сория посвятил автомобилю статью, где было следующее: «Автомобиль дополняет и совершенствует теорию и практику линейного горо-

да, основанную на железнодорожном движении, демократизированную в форме трамвая. Жизнь, основанная на комфорте автомобиля, для своей практичности должна использовать другие виды передвижения или набор новинок Линейного Города» (La Ciudad Lineal, 1914, № 559).

Автомобиль не рассматривался Артуро Сория как основное средство передвижения и до поры до времени был здесь редким гостем. Из двух полос автодороги с самого начала использовали одну, вторая перешла в распоряжение хозяев построек и была без асфальта. Улицу строили по принципу «сумма времени, затраченного на сообщение каждого дома со всеми остальными, будет минимальна», но она превратилась в проблему сообщения для всего Мадрида (рис. 14).

Конец истории Линейного города

К 1960-м гг. проблему передвижения стали решать, и в 1961 г. совет Мадрида утвердил Генеральный план, в котором улица стала автомагистралью. Это вызвало дискуссию в испанском архитектурном и градостроительном сообществе. И как когда-то дель Кастильо пытался на мировом уровне спасти идеи Сория, точно так при поддержке иностранных архитекторов [12] (виднейший американский историк архитектуры Джордж Коллинз, открывший миру Зитте и Гауди, тогда написал ряд статей, а затем и книгу о Линейном городе) испанские архитекторы пытались спасти то, что от них осталось.

Все видели плачевное состояние Линейного города: «заброшенные или неиспользованные улицы, поваленные деревья, дома, построенные вопреки благородным идеям Линейного Города» и «непролазная перегруженная трясина» [13], но все понимали его значение для градостроительства. В дискуссии было две крайние точки зрения.

Рис. 12. Главная улица Линейного города и остановка трамвая (1958–1959 гг. [2, 12])

Рис. 13. Профиль главной улицы в 1904, 1911 и 1930 гг. (La Ciudad Lineal)

Рис. 14. Улица Артуро Сориа в конце 1950-х – начале 1960-х гг. [2]

Первая, ее защищали видные архитекторы, — это объект «исторического и культурного значения» и его трогать нельзя, а следует восстановить чуть ли не в исходное состояние. Вторая, как не сложно догадаться, была у застройщиков: «Это позволит модернизировать здания, не препятствуя тому, кто захочет сохранить свои жилые виллы, он сможет сохранить их в текущем со-

стоянии, а необходимость преобразования будет видна сама по себе, как только проспект будет урбанизирован» [13]. При этом все понимали, что итогом «урбанизации» Линейного города станут воспоминания о вкладе Испании в урбанизм. Понимал это и выдающийся градостроитель Фернандо Теран, предложивший третий вариант. Он видел, что проблемы города нужно ре-

шать и эта магистраль ему необходима, поэтому он задался «*вопросом, что значит спасать или защищать. Чтобы Мадрид мог переносить все неудобства, связанные с включением музейного экспоната такого размера в свою жилую ткань, нужна какая-то компенсация городу интереса, который отрицают защитники*» [13]. Еще он видел, что при урбанизации «*Мадрид потеряет Линейный Город, получив взамен очередную печальную цепь пошлостей*» [13]. Его вариант был, при учете автомагистрали, в реконструкции (по конкурсу) Линейного города и превращении его в место отдыха, «*согласно современным идеям и с настройкой на сегодняшние нужды, что станет решением функциональных проблем, увековечив память Сория, используя структурную основу, которую он завещал*» [14].

Исходя из минимума затрат, город оставил в силе свое решение без каких-то изменений. В октябре–ноябре 1966 г. были решены все вопросы: утверждены проект «урбанизации» улицы Артуро Сория, соглашение о выкупе земли и, наконец, выкуплена полоса шириной 40 м, занимаемая улицей, площадью 130 897 кв. м, на чем СМУ выручила 3 млн песет [13]. Сегодня от Линейного города осталось несколько домов, которые заняты офисами, а жилье вдоль улицы — в стандартных микрорайонах. В 1972 г. с улицы Артуро Сория убрали трамвайные пути [2], и о том, что здесь когда-то произошло, напоминают ее название и станция метро «Линейный город».

Заключение

Анализ причин происшедшего с Линейным городом Артуро Сория может занять еще не одну страницу, и отчасти он есть в самой этой статье. Прежде всего, линейная схема не решила транспортных проблем города, а при массовом появлении другого транспорта их усугубила, породив еще и другие проблемы. Следует сказать об одном важном обстоятельстве. Город — это социальное явление, и он должен быть местом, где люди, взаимно дополняя друг друга, создают совместную «добавленную стоимость», принадлежащую всем и никому в отдельности. То, что способствует этому сложению усилий и их синергии, способствует успеху города и каждого его жителя. Все, что этому препятствует, создает прямую предпосылку неудачи и города, и всех его горожан. То, что попытался реализо-

вать в своём проекте Артуро Сория, называется не урбанизацией, а рурализацией, переселением горожан в сельскую местность с сопутствующим этому их отделением и отдалением друг от друга, которое ускорило и усугубило линейное расселение, рассредоточив на максимальное расстояние друг от друга. Города как «*жилища цивилизации*» не получилось и, несмотря на первоначальный успех, в конечном итоге люди здесь перестали селиться. В этом видится основная причина неудачи Линейного города. В науке нет плохих результатов, а отрицательный результат — это повод задуматься и сделать какие-то выводы. В этом значение проекта и жизни Артуро Сория для всей градостроительной науки.

Благодарности

Автор выражает признательность Национальной библиотеке Испании (<http://www.bne.es/>), Электронной библиотеке сообщества Мадрида (<http://bibliotecavirtualmadrid.org>), Цифровой библиотеке «Память о Мадриде» (<http://www.memoriademadrid.es/>) и Архиву Политехнического университета Мадрида (<http://oa.upm.es/>). Без исторических материалов, предоставленных ими в открытый доступ, подготовка статей была бы сопряжена с такими трудностями, что стала бы невозможной.

Библиографический список

1. Guia de la Ciudad Lineal, 1930–1931. C.M.U. Madrid, 1930.
2. Historias matritenses. Investigación sobre barrios desaparecidos y actuales, de Madrid. URL: <http://historias-matritenses.blogspot.com/>
3. Peris Torner Juan. Compañía Madrileña de Urbanización – CMU // Ferrocarriles de España. URL: <https://www.spanishrailway.com/compania-madrilena-de-urbanizacion-c-m-u/>
4. Sambricio Carlos. De la Ciudad Lineal a la Ciudad Jardin. Sobre la difusión en España de los supuestos urbanísticos a comienzos del siglo. Ciudad y Territorio, 1992, № 94, pp. 147–159. URL: <http://oa.upm.es/1551/>
5. Vernon Christopher. Daniel Hudson Burnham and the American city imperial. Thesis Eleven, 2014, 123(1):80–105.
6. Wood Edith. The Spanish Linear City. The Journal of the American Institute of Architects, 1921, vol. 9, pp. 169–174.
7. Correa Antonio. Paisaje urbano, Ciudad Lineal y masonería // Villa de Madrid, 1991, № 104, pp. 3–22.

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

9. Sánchez David. Un paseo por la Ciudad Lineal. Ediciones la Librería, Madrid, 2010, 412 p.

10. López Rodríguez Armando. La singladura de la Compañía Madrileña de Urbanización a la muerte de su fundador. *Espacio Tiempo y Forma. Serie V, Historia Contemporánea*, [S.l.], 2017, № 29, pp. 329–351.

11. Iniesta Muñoz Alejandro. (2018). La arquitectura del Metro de Madrid: conservación y restauración. Proyecto Fin de Carrera / Trabajo Fin de Grado, E.T.S. Arquitectura (UPM).

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

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

14. Terán Fernando. Ante el proyecto municipal para la Ciudad Lineal de Madrid // *Ciudad y territorio*, 1969, № 1, pp. 58–60.

References

1. *Guía de la Ciudad Lineal*, 1930–31. C.M.U. Madrid, 1930–1931.

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

3. Peris Torner, Juan. *Compañía Madrileña de Urbanización – CMU*. Ferrocarriles de España. Available at: <https://www.spanishrailway.com/compania-madrilena-de-urbanizacion-c-m-u/>

4. Sambricio Carlos. De la Ciudad Lineal a la Ciudad Jardín. Sobre la difusión en España de los supuestos urbanísticos a comienzos del siglo. *Ciudad y Territorio*, 1992, no.94, pp. 147–159. Available at: <http://oa.upm.es/1551/>

5. Vernon, Christopher. Daniel Hudson Burnham and the American city imperial. *Thesis Eleven*, 2014, 123(1), pp. 80–105.

6. Wood Edith. The Spanish Linear City. *The Journal of the American Institute of Architects*, 1921, vol. 9, pp. 169–174.

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

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

9. Sánchez David. Un paseo por la Ciudad Lineal. Ediciones la Librería, Madrid, 2010, 412 p.

10. López Rodríguez, Armando. La singladura de la Compañía Madrileña de Urbanización a la muerte de su fundador. *Espacio Tiempo y Forma. Serie V, Historia Contemporánea*, [S.l.], 2017, no.29, pp. 329–351.

11. Iniesta Muñoz Alejandro. *La arquitectura del Metro de Madrid: conservación y restauración*. Proyecto Fin de Carrera. Trabajo Fin de Grado, E.T.S. 2018, Arquitectura (UPM).

12. 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.

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

14. Terán Fernando. Ante el proyecto municipal para la Ciudad Lineal de Madrid. *Ciudad y territorio*, 1969, no. 1, pp. 58–60.