

Филиппов Василий Дмитриевич

Самарский государственный технический университет

Filippov Vasily

Samara State Technical University

ДЕЗУРБАНИЗМ: СОВЕТСКАЯ УТОПИЯ И АМЕРИКАНСКАЯ ПРАКТИКА DISURBANISM: SOVIET UTOPIA AND AMERICAN PRACTICE

Сегодня во многих европейских городах принимаются меры по ограничению и даже запрету автомобильного движения. Причина даже не в экологии, а в элементарной невозможности использования автомобиля в городе из-за постоянных затруднений в движении. В статье описаны принципы советского дезурбанизма, предсказавшего такую ситуацию ещё в конце 1920-х гг. и предложившего выход из неё. К идеям дезурбанизма, воспринятым, как утопия (и отчасти бывшим утопией), совершенно независимо пришли в США – к ним подступился Фрэнк Ллойд Райт, а затем Хомер Хойт уже окончательно сформулировал идею рассредоточенного города. Эта идея предопределила рождение американского пригорода, который сегодня является основным местом для жизни в больших американских городах. В статье описаны история строительства и особенности одного из самых известных пригородов – Левиттаун (Нью-Йорк), ставшего прототипом для многих аналогичных жилых районов во всей стране. Раскрыты причины его недостатков и ограничений, которые удалось преодолеть при жилищном строительстве ряда других американских городов (в частности, Хьюстона), что привело к их устойчивому развитию и росту.

Nowadays in many European cities, the authorities are taking steps to restrict and even ban car traffic. The reason is not even ecological, but in the simple impossibility of using a car in the city due to constant difficulties in movement. The article describes the principles of Soviet disurbanism, which predicted such a situation as early as the late 1920s, and offered a way out of it. The ideas of disurbanism, perceived as utopia (and partly the former utopia), came to the United States absolutely independently — Frank Lloyd Wright, and then Homer Hoyt, finally formulated the idea of a dispersed city. This idea predetermined the birth of the American suburb, which today is the main place to live in large American cities. The article describes the history of construction and features of one of the most famous suburbs - Levittown (New York), which became the prototype for many similar residential areas throughout the country. The paper reveals the reasons for its shortcomings and limitations that were overcome during the housing construction of several other American cities (in particular, Houston), which led to their sustainable development and growth.

Ключевые слова: город, автомобиль, дезурбанизм, Михаил Охитович, Бруно Таут, Фрэнк Ллойд Райт, теория секторов, Хомер Хойт, рассредоточенный город, американский пригород, Уильям Левитт, Левиттаун, Хьюстон

Keywords: city, car, disurbanism, Mikhail Okhitovich, Bruno Taut, Frank Lloyd Wright, sector theory, Homer Hoyt, dispersed city, American suburb, William Levitt, Levittown, Houston.

Убийство автомобиля в современном европейском городе

Автомобиль убил большой город. Автомобиль должен спасти его [1]. По сегодняшнему опыту европейских городов, главный рецепт спасения города видится в убийстве автомобиля. «Начиная с ноября, в Мадриде будет запрещён въезд автомобилей из любой точки города в его центр. Исключение будет сделано для автомобилей, принадлежащим жителям центра, транспорта с нулевым уровнем выбросов, такси и общественного транспорта (автобусов). ... Осло планирует запретить все автомобили в центре города к 2019 году – за шесть лет до вступления в силу такого же запрета во всей Норвегии. Норвежская столица инвестирует большие средства в общественный транспорт и заменит 35 миль автомобильных

дорог велосипедными дорожками. ... В течение двух следующих десятилетий Гамбург сократит число автомобилей, разрешив лишь пешеходам и велосипедистам доступ в определенные районы. Проект предусматривает создание gruenes netz, или «зеленой сети» соединенных пространств, которые станут недоступны для автомобилей. К 2035 году сеть будет охватывать 40% Гамбурга, и включать в себя парки, детские площадки, спортивные площадки и кладбища. В феврале Высший административный суд Германии также постановил, что для улучшения качества воздуха в городах, их власти смогут запрещать автомобильное движение на некоторых улицах. Штутгарт и Дюссельдорф – немецкие города с высоким уровнем загрязнения – скорее всего, примут первые такие запреты осенью. Штутгарт, где находятся

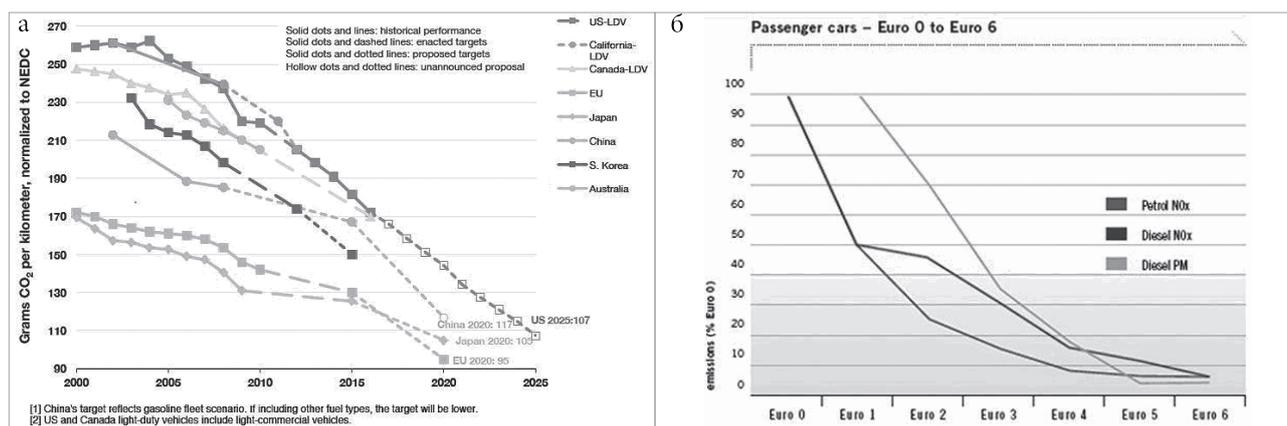


Рис. 1. а) Изменение уровней допустимых экологическими нормами вредных выбросов для лёгких коммерческих автомобилей (углекислый газ) и б) для легковых автомобилей (окислы азота)

Mercedes-Benz и Porsche, недавно их одобрил. ... Сегодня более половины велосипедистов в Копенгагене (благодаря усилиям города по созданию пешеходных зон, начиная с 1960-х гг.) ездят на велосипеде ежедневно. В датской столице теперь более чем 200 миль велосипедных дорожек и один из самых низких процентов владения автомобилем в Европе. Последняя цель заключается в создании магистрали для велосипедов, которая пройдёт по окрестностям города» [2].

Причина здесь не в экологии – в результате ужесточения экологических норм с каждым годом автомобили всё меньше загрязняют окружающую среду (рис. 1). Причина в обычной невозможности использовать автомобиль в городе из-за постоянных затруднений в движении – оттого, что не справляется дорожная сеть. Если автомобиль нельзя эффективно использовать в историческом городе (а речь в большинстве упомянутых ограничений именно о нём), то и общество оказывается готовым к тому, чтобы в таком городе запретить его – даже на родине автомобиля в Германии. У того, что происходит в Дании и Норвегии, есть ещё и свои причины. Это страны победившего скандинавского социализма, что выражается как в рациональном обобществлении жилья, так и в обобществлении средств передвижения – приоритетном развитии общественного транспорта. Такое уже было в нашей отечественной истории (когда городские районы проектировались и строились для пешеходов и общественного транспорта), и последствия этого сегодня наблюдаются повсеместно в виде парковочного кошмара внутри советских микрорайонов и многократной перегруженности городских дорог. Каков будет итог у скандинавского опыта, покажет время – не исключено, что благодаря небольшому населению этих стран (в

Норвегии проживает 5 млн., в Дании – 5,5 млн. человек) и их ограниченной территории, он может оказаться иным, нежели в России. В большой стране и по-настоящему большом городе невозможно заставить человека отказаться от автомобиля, дающего ему не достижимую никакими иными средствами свободу передвижения.

А главной причиной невозможности использовать автомобиль в городе является его жёстко заданная градостроительная планировка. Лишь при отсутствии частной собственности на землю в СССР эту проблему, чисто по-варварски – ликвидацией исторической застройки, ещё как-то можно было решать. Между прочим, в этом видится главная причина ничем другим не объяснимого тяготения Ле Корбюзье к тоталитарным режимам. Бенито Муссолини, по приходу к власти, заявляет, что Риму должен быть возвращён исходный исторический облик, притом путём расчистки позднейших наслоений застройки. И тут же Ле Корбюзье едет в Рим, и читает там лекции о своих новых городах. У Иосифа Сталина объявляют о реконструкции Москвы – и Ле Корбюзье уже в Москве. Последняя попытка пойти на сделку с дьяволом случилась 27 мая 1941 г., во время нацистской оккупации Франции: со своим другом, экономистом Франсуа де Пьеррефу (François de Pierrefeu), с которым они вместе издавали синдикалистские журналы *Plans* и *Prélude*, и архитектором-модернистом Андре Боллом (André Boll), Ле Корбюзье входит в комиссию по разработке национальной строительной политики. Но в оккупационном правительстве быстро разобрались, кто к ним пришёл, и 14 июля 1941 г. этот проект был закрыт. А после того, как, по просьбе де Пьеррефу и Ле Корбюзье, теолог Бенджамин Бордачар (Benjamin Borda-char) в 1942 г. написал письмо

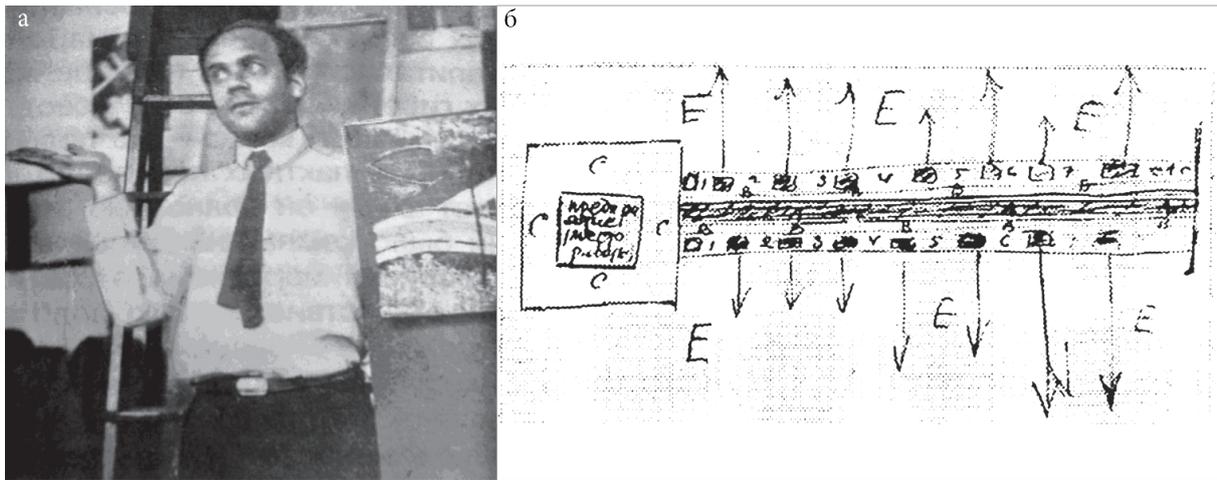


Рис. 2. а) Михаил Охитович и б) его схема жилищ при децентрализованной планировке, 1930 г. На схеме: А. Магистраль (речной путь, автодорога). В. Полоса запрета жилищных строений к путям (водным и авто). С. Полоса запрета жилищных строений к предприятиям. Линия водоснабжения, освещения, отопления, канализации. Д. Полоса группировки жилищ вдоль магистрали. Нормированные интервалы между жилыми строениями в продольном направлении. Е. Район поперечной (глубинной) группировки отдельных жилых строений [4]

маршалу Петену, где ещё раз предложил их услуги по градостроительству, через две недели все трое были уволены с государственной службы [3].

При демократии и частной собственности, инициативы по перепланировке транспортной сети города или по расширению его дорог часто встречаются непреодолимые препятствия, что вынуждает власти прибегать к практике запрета автомобильного движения. Всё изложенное – не более, чем следствие исполнения одного предсказания: *Идеалом авто-движения в городе окажется лишь иллюзорное владение авто – (все будут иметь отдельное и, может быть, не одно авто, – к этому идет дело), но не способность осуществлять это владение [4].*

Дезурбанизм

Однако, ещё в 1930 г. были впервые предложены идеи, позволявшие обеспечить мирное сосуществование города и автомобиля. И идеи эти были о принципиально новом расселении человечества. Наиболее последовательно и точно сформулировал их Михаил Охитович, по сути создавший само понятие дезурбанизм (рис. 2):

Новое социалистическое расселение человечества – это соединение в одно целое промышленности и земледелия, города и деревни, горожанина и крестьянина. Новый социалистический человек, добавим к нашей формулировке, это соединение рабочего и крестьянина, интеллигента и рабочего, работницы и женщины в одно целое... Каждый человек имеет отдельное жилище: от воли человека зависит расположить жилище вблизи такого человека, товарища, возлюбленной, ребенка, с кото-

рым он хочет жить близко... Для существования, развития, тем более расцвета личности, нужна не казарма, не общежитие, но, во-первых, отдельное жилое помещение и, во-вторых, свободное от работы время, которое давало бы возможность пользоваться отдельным жилищем. [5]

Эту идею поддержал и принявший тогда участие в дискуссии Бруно Таут, ещё в 1920 г. издавший книгу «Распад городов» (Die Auflösung der Städte [6]) с очень похожими мыслями:

Требование «рассеяния поселений», другими словами «дезурбанизация», привело меня тогда, как ныне Охитовича, к тому выводу, что параллельно с принципом обобществления, изоляция человека, как стимулирующий момент к развитию его личности является также равноправным требованием. В соответствии с этим набросок № 7 (прим.: рис. 3) показывает многоквартирный дом со всеми подсобными помещениями и с ванной. В принципе это – «коробка» с единственным жилым помещением, форма которого меняется в зависимости от ветра, солнца и местоположения. ... Промежуточные стенки передвижные, так что внутреннему помещению также можно придать любую форму. Другими словами, бесконечная вариация форм из одинаковых составных частей дома. Как и человек, дом может быть подвержен всяким превращениям. Пространственно отдаленные друг от друга люди ведут более интенсивную индивидуальную жизнь, возрастающая ценность которой усиливает ценность всего общества. Другими словами, не оседлость и не кочевничество, не мещанский уют и не бродяжничество, не крестьянин, но

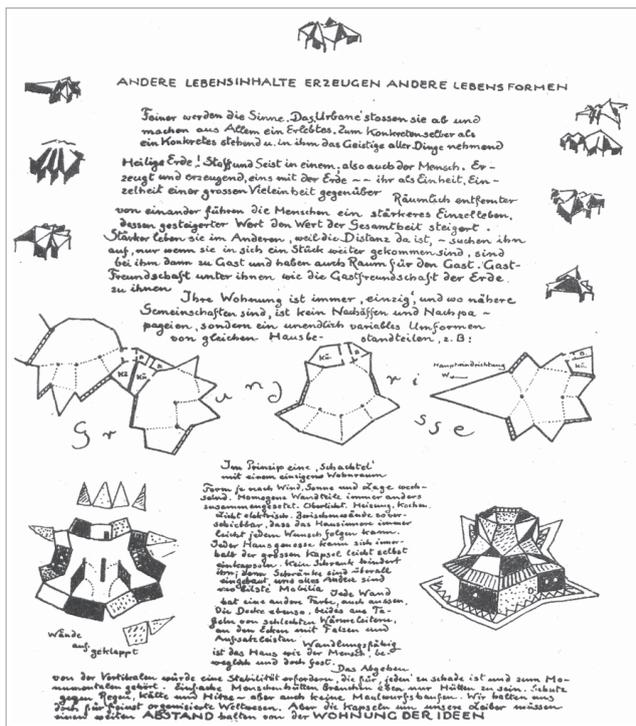


Рис. 3. Набросок №7 (арх. Бруно Таут, 1920 г.) [6].

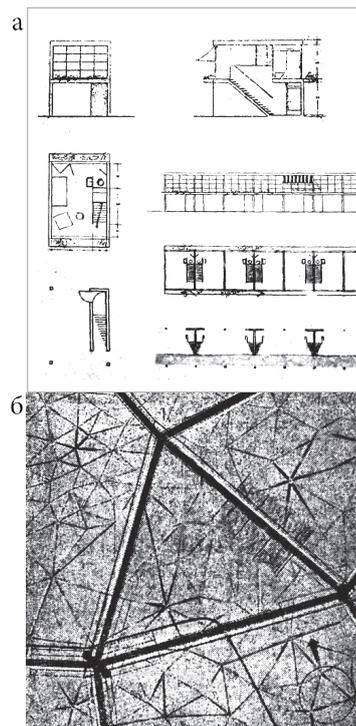


Рис. 4. а) Жилой дом проекта «Зелёный город» (арх. Михаил Барц и б) Моисей Гинзбург, 1930 г.) [8] и общая схема «нового расселения» [11].

и не горожанин, человек – не растение, которое «пускает корни», но и не какое-либо животное, а именно – человек, который вкушает гостеприимство земли [7].

У Николая Милютин, в своей книге «Соцгород» обобщившего результаты поисков дезурбанистов, на деле также речь идёт о создании, хотя и крайне малогабаритной, но автономной жилой ячейки, обладающей «минимумом необходимого оборудования, являющегося неотъемлемой частью жилья человека» [9]. Нужно заметить, одного человека. Поэтому не огромные дома, а дома небольшие, в идеале рассчитанные на одного человека – «не дом-коммуна, а коммуна домов» [10], как это было реализовано в проекте Гинзбурга (с Михаилом Барццем) «Зелёный город» [8], дома в

котором могли ставиться и в одиночку, и блокироваться друг с другом, составляя некий таунхаус (рис. 4).

Наиболее последовательно «новое расселение» (рис. 4) было реализовано в проекте самого Охитовича «Магнитогорье» (с Михаилом Барццем, Вячеславом Владимировым и Николаем Соколовым) (рис. 5): «Не только многообразное воздействие социальной действительности, но и отсутствие внешних раздражений. Все это должно дать жилище. Расстановкой строений, разделенных расстоянием и растительностью и связанных развитой системой средств связи и транспорта, это достигается. Никто не мешает тем, кто пожелает жить семьей или коммуной, одиночкой, парой и т. д.» [10].

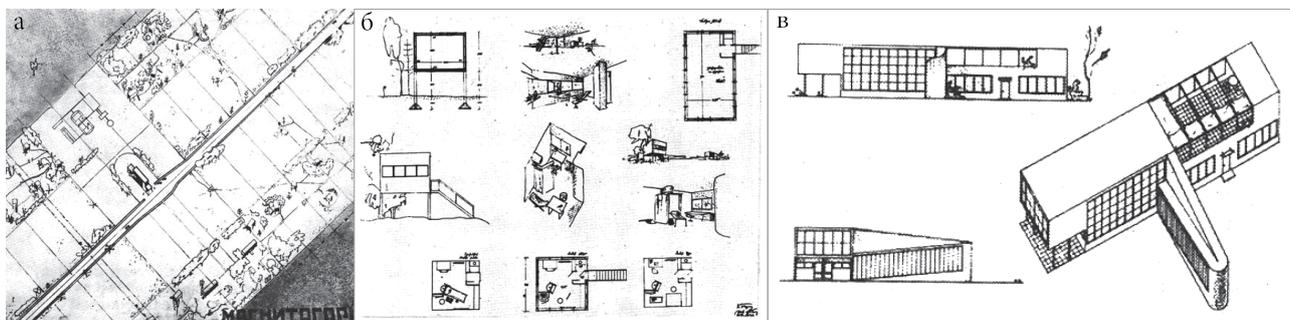


Рис. 5. «Магнитогорье»: а) Линия расселения (фрагмент), б) индивидуальная жилая ячейка и в) «Километровая станция» - фасады, аксонометрия (арх. Михаил Охитович, Михаил Барцц, Вячеслав Владимиров и Николай Соколов) [10]/

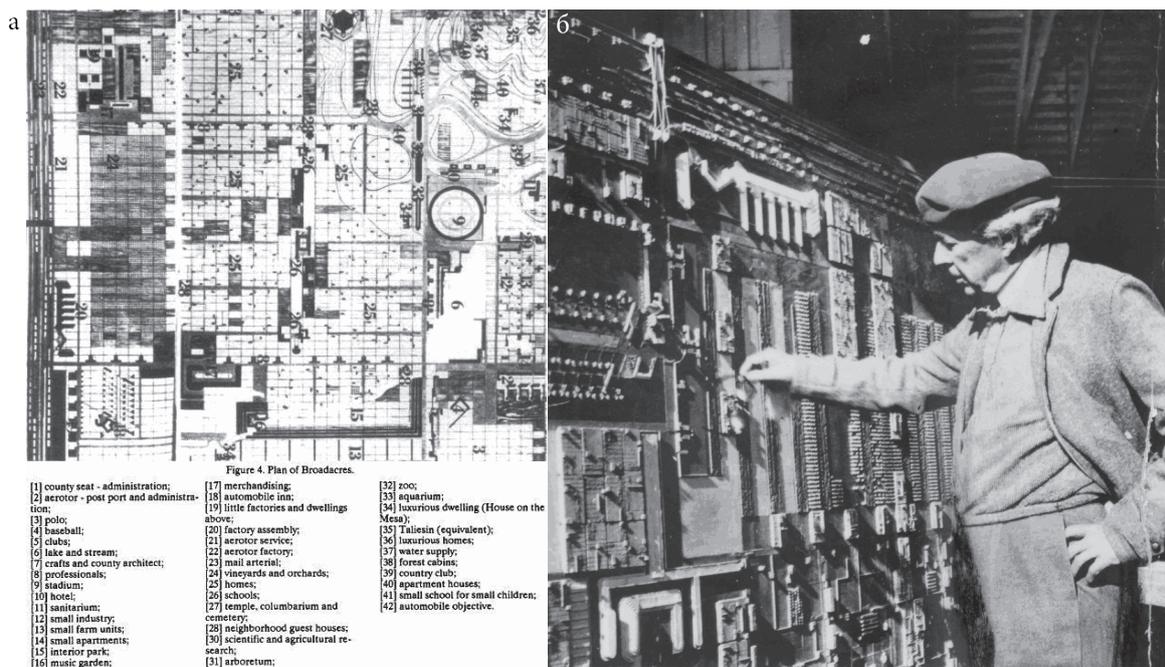


Рис. 6. а) Broadacre City [13] и б) Фрэнк Ллойд Райт у его макета, 1935 г. (Frank Lloyd Wright Foundation).

Согласно проекту, общая протяжённость каждой линии расселения вдоль автомобильных дорог (всего их было восемь) составляла 25 км и на каждом километре располагалась «Километровая станция», общественное здание, являющееся местным культурно-коммунальным центром (столовая, распределитель предметов обихода, кладовые для обслуживания жилища, спорт-кладовая, парикмахерская, справочная, газеты, розничная продажа - прием заказов). За зданием «километровой станции» спортивная площадка, напротив нее (через дорогу) ясли. На протяжении километра среди жилищ расставлены постройки для детей 8-15 лет, позволяющие их свободное общение со взрослыми и друг с другом. Дети могут жить и вместе с родителями. Каждая лента расселения имеет три школы. [11]

Совсем ненамного позже к подобным мыслям пришёл за океаном Фрэнк Ллойд Райт. Он их изложил в книге «Исчезающий город» (The Disappearing City) 1932 г. [12] (почти как у Бруно Таута «Распад городов») и в своём, иллюстрирующем книгу, проекте «Просторный город» (Broadacre City, 1935 г.) [13] (рис. 6). Мысли Райта были вызваны, в отличие от неведомых ему советских предшественников, американской Великой депрессией и объединять жилища он никаким образом не планировал – как раз наоборот, каждой семье безвозмездно в пользование (тоже социализм, но в духе Нового курса) по отдельному акру на жильё и на все остальное. Однако, основанный на полном индивидуализме

(как, впрочем, и проекты дезурбанистов), результат у Райта оказался похож на результаты их поисков – оттого, что, как и у них, основой его города должна была стать широкая и длинная дорога.

Однако, рыхлая и разобщающая людей схема города Райта (одна семья на одном акре земли), которую, наверное, точнее назвать рассредоточенной деревней, в американских городах не получила дальнейшего развития. Развитие получили, хотя и рассредоточенные, но вполне компактные городские поселения, впервые предсказанные Хомером Хойтом.

Хомер Хойт и рассредоточенный город

По общему мнению, советский дезурбанизм (предсказавший гибель автомобиля в городе и указавший выход из ситуации) – не более, чем всего лишь исторический курьёз: «В отличие от многих других градостроительных концепций архитектурного авангарда, постепенно созревающих, а затем также медленно сходящих с арены, дезурбанизм появился, можно сказать, внезапно и также быстро исчез» [11]. Однако, как впоследствии выяснилось, дезурбанизм исчез только в СССР. Выдающийся американский экономист Хомер Хойт с 1934 по 1940 гг. работал в Федеральной жилищной администрации президента Рузвельта, где создал методологию определения мест в городах для эффективных государственных инвестиций в жилищное строительство, используя с этой целью карты жилого фонда и различные социально-экономические показатели (возраст жилья / его

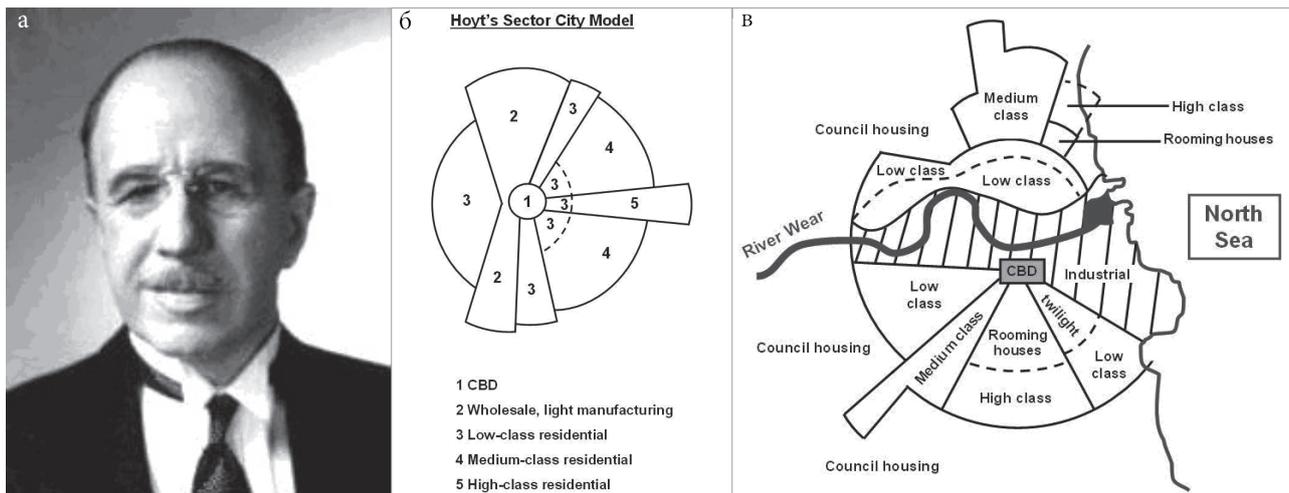


Рис. 7. а) Хомер Хойт, б) секторная модель города и в) пример расселения в г. Сандерленд (Великобритания) (сronodon.com) CBD – центральный деловой район города.

стоимость, расы арендаторов, степень владения жилищем, перенаселенность и т.д.) [14]. Огромный объём переработанной (были использованы данные по 142-м городам США) и осмысленной информации позволил ему, помимо указанной методологии, создать секторную модель заселения и развития города [15] и модель, описывающую его экономический рост [16]. Секторная модель (рис. 7) описала существующее заселение районов города сообществами с разными уровнями дохода в виде секторов, примыкающих к главным транспортным (тогда ещё рельсовым) пригородным и междугородным магистралям (спицам транспортного колеса), что позволяло спрогнозировать, как потребности в жилищном строительстве и в его типологии в различных районах города, так и, в целом, его дальнейшее пространственное развитие. Можно сказать, что Хойт в секторной модели (города развиваются секторами вдоль дорог) не придумал дезурбанизм, как это сделали архитекторы в СССР, а открыл его принципы, опираясь на прочный фундамент статистики.

В 1941 г. в своей статье «Силы городской централизации и децентрализации» [17] он проанализировал главные предпосылки и причины происшедшей в мире централизации населения в городах или урбанизации (централизация власти, оборона, религия, развлечения, торговля, промышленность, транспорт, финансы и коммунальное хозяйство) и пришёл к выводу, что в современных ему условиях эти факторы уже не служат явными предпосылками к централизации, а некоторые из них в ряде случаев прямо способствуют децентрализации. На основании своих данных, размышляя в 1943 г. в статье «Структура

американских городов в послевоенную эру» [18] о будущем городов США после окончания войны, Хойт привёл весьма красноречивые цифры и пришёл к любопытным выводам.

Число зарегистрированных автомобилей увеличилось с 194000 в 1908 году до 23000000 в 1929 году, но, несмотря на множество частных автомобилей, семьи в поисках жилья в 1930 году все ещё ориентировались главным образом на районы, расположенные вблизи маршрутов массового транспорта. Однако за последние семь или восемь лет в пояс открытой местности вне города, между главными спицами транспортного колеса, произошло большое движение – там прежде не было межевания, поэтому земля могла быть получена по ценам сельхозугодий и затем покрыта кривыми улочками и тупиками в соответствии с лучшими стандартами землеустройства. В сорока трех из крупнейших городских районов в десятилетие с 1930 по 1940 эти не присоединённые к городу области расширялись в 14,5 раза быстрее, чем центральные города и в 9,5 раза быстрее, чем присоединённые к городу пригороды. Эти не присоединившиеся пригороды были расположены почти случайно, потому что автомобиль, канализационный бак-септик и насос с механическим приводом сделали огромное количество мест доступными для строительства жилья, освободив их от привязки к маршрутам массового транспорта [18].

Хойт заметил, что ещё в предвоенное время в США стало стихийно развиваться жилищное строительство в пригородах больших городов – но лишь там, где были автомобильные дороги. И во время войны появились примеры подобной, но уже не стихийной, а вполне планомерной застрой-



Рис. 8. а) Район Вестчестер, Лос-Анджелес, (1941-1944) и международный аэропорт Лос-Анджелес с авиационными заводами и б) жилым районом (фото 1945-1950 гг., Loyola Marymount University's Digital Collections).

ки. В частности, район Вестчестер в г. Лос-Анджелес (3230 домов на 10000 жителей), был построен в 1941-1944 гг. группой компаний во главе с Фрицем Бернсом (Fritz V. Burns) [20] для рабочих авиационных заводов, расположенных у международного аэропорта. Строили его по суровым понятиям военного времени: к концу 1940-х, когда население увеличилось до 30000, здесь не было ни полицейского участка, ни пожарной части, ни станции скорой помощи, ни прямой телефонной линии с остальным городом, в конце 1949 г. здесь ещё не было даже парикмахерской [21]. Ни о какой американской мечте в таких условиях и речи быть не могло.

Упомянув о проявившейся уже в предвоенные годы тенденции к снижению населения больших городов и возможной их реконструкции, об уплотнении с расчисткой и озеленением районов вблизи деловых центров, в итоге Хомер Хойт пишет о новом послевоенном городе:

К концу войны от девяти до тринадцати миллионов мужчин в вооруженных силах и двадцать миллионов рабочих на военных заводах сформируют великое мобильное население, которое будет готово переехать в любой город, обещающий им рабочие места. ... Промышленность, вероятно, будет тяготеть к новым военным заводам на периферии, и дома рабочих будут построены в областях, где достаточно пространства для сада и места для развлечений. ... Использование пластмасс и методов массового производства в строительстве обещает самое отличное предложение частным строителям жилья для групп с низким доходом. Дома для рабочих авиационного завода Гленна Мартина под Балтимором уже построены из дешевых пластмассовых материалов.

... Может потребоваться новая теория роста городов, соответствующая фактам в тот период, когда города растут медленнее, когда автомобили и самолеты ликвидируют зависимость от фиксированных рельсов, когда государственный контроль и налогообложение высоких доходов на благо бедных уменьшают степень стратификации, основанной на доходе. Исторический компактный город также устарел при появлении дальнего бомбардировщика. Новый город должен быть построен с учётом защиты от воздушного нападения. ... Новый столичный район эры самолёта таким образом включит в свою сферу влияния не только открытые зеленые зоны, окружающие его самые высокие здания, но и возьмет в свою орбиту десятки тысяч квадратных миль открытой местности. Там должен произойти синтез городской и сельской жизни, обеспечив естественную красоту природы для городского жителя и преимущества библиотек, лекций и магазинов для сельского жителя.

В первую очередь, конечно, следует отметить, что переход от войны к миру – это самая фундаментальная проблема. Если свыше двадцати девяти миллионов военных рабочих, солдат и матросов вдруг внезапно будут брошены в омут мирного труда, и частная промышленность окажется неспособной их быстро принять, всю нашу экономическую систему ожидает падение, которое повсюду на время остановит любой городской рост. Следует принять, однако, что эта проблема императивного характера, при её возникновении, должна быть решена федеральным правительством – во-первых, постепенной демобилизацией и, во-вторых, предоставлением программы общественных работ, которая, по крайней мере, создаст какой-то переходный период, если в дальнейшем

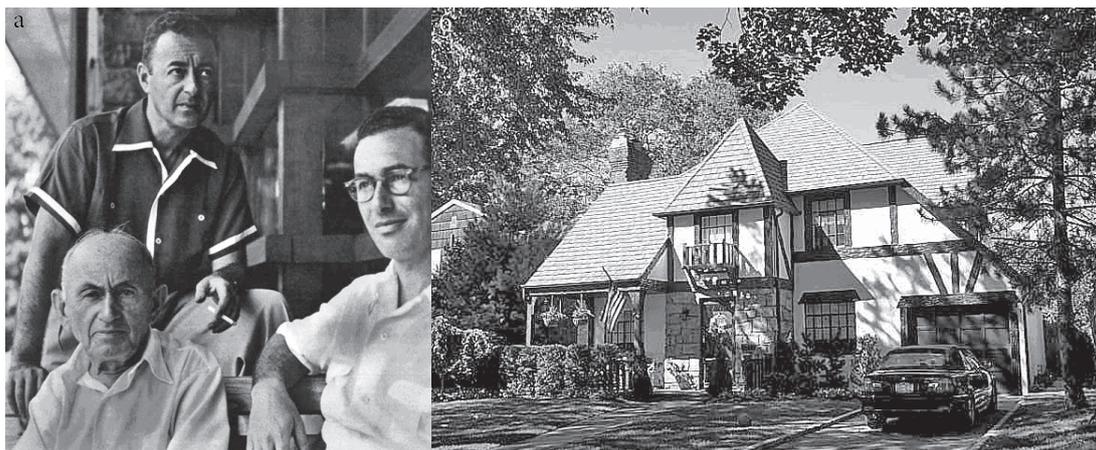


Рис. 9. а) Абрахам Левитт с сыновьями Уильямом и Альфредом (*Fortune*, 1952 [25]) и б) один из первых домов, построенных Levitt and Sons в 1930 г. «в стиле Тюдор» в Роквилл-центре, Нью-Йорк (фото 2010 г., thefoundersoflevittandsons.wordpress.com)

не произойдет расширения доли государственной промышленности в экономике. ... Если после войны возникнет дефицит частного строительства, будет большой спрос на строительство, субсидируемое, в целом или частично, федеральным правительством – это, вероятно, будет принято законодателями, если структура государственного долга сможет дополнительно расширяться в послевоенный период. Несомненно, строить дома нужно не только для того, чтобы, во исполнение долга государства, предоставить жилье тем, у кого нет достойных квартир, но еще и с целью обеспечения необходимого, для предотвращения экономической катастрофы при переходе от войны к миру, объема занятости [18].

Так американский дезурбанизм, который после войны в 1950-е гг. стал одной из причин небывалого роста американской экономики, получил надёжное социально-экономическое обоснование. Хойт, после войны оставив науку (он тогда читал лекции в Массачусетском технологическом институте и Колумбийском университете), сам включился в процесс создания новых городов. Основав в 1946 г. свою фирму, он, как эксперт по недвижимости, вначале консультировал инвесторов, а затем сам, как инвестор, строил торговые центры в бурно растущих пригородах больших городов – чтобы дать их жителям преимущества библиотек, лекций и магазинов. Эти торговые центры и стали урбанистическим ядром возникшего тогда нового американского рассредоточенного города.

Дезурбанизм как воплощение американской мечты

Хотя Хойт первым сформулировал идею послевоенного развития американских городов, своим

авторитетом содействовал её продвижению и сам построил в пригородах более двухсот торговых центров [22], создателем американского «нового расселения» назвали другого человека, который лишь творчески исполнил его предсказания. По какой причине Хомер Хойт остался в этой истории «забытым героем»? Возможно, не последнюю роль в этом сыграло американское научное сообщество – ведь никакое сообщество не любит, когда его покидают ради денег.

Строителем американской мечты был назван потомок еврейских иммигрантов из России Уильям Левитт. В начале Великой депрессии в 1929 г., адвокат по недвижимости и сын раввина, Абрахам Левитт решил организовать строительную фирму Levitt and Sons, в которой старший сын Уильям стал исполнять обязанности её президента, а младший сын Альфред – главного архитектора и планировщика. Первые дома, построенные этой фирмой на участках в Роквилл-центре, которые достались Абрахаму Левитту от обанкротившегося клиента, предназначались для верхушки среднего класса (рис. 9) и довольно неожиданно оказалось, что, несмотря на Великую депрессию, они пользуются неплохим спросом. В целом, к началу 1941 г. им удалось построить на северном берегу Лонг-Айленда в Нью-Йорке и продать более двух тысяч подобных домов [23].

Поворотным пунктом стал 1941 год, начало войны и получение заказа на строительство жилья для военно-морской базы в районе Окдейл Фармс города Норфолк (Вирджиния). Во время войны, за один год с 1941 по 1942 г. фирма здесь построила 750 домов для морских офицеров и еще 1600 – для рабочих судоверфи [23], некоторые из



Рис. 10. а) Подготовка к заливке фундамента [24] и дома, б) построенные в Окдейл Фармс (г. Норфолк), в 2006 г. [25].

них сохранились по сегодняшний день (рис. 10). Это был их первый опыт массового строительства недорогого жилья, который не во всём был удачным – прибыли от этого проекта ими получено не было, все ушло на оплату издержек. Тем не менее, именно в это время была впервые отработана и применена технология, ставшая затем отличительной особенностью всех дальнейших проектов – тонкий плитный фундамент из бетона, армированного, совместно с арматурой, трубами горячего водо и теплоснабжения (рис. 10). Исключив возможность обустройства подвала, это позволило сделать в доме тёплый пол. Отказ от подвала позволил им сэкономить не менее 1000 долларов при строительстве каждого дома.

Спустя некоторое время после завершения строительства в Норфолке, Уильям Левитт став военным служащим ВМС США, в чине лейтенанта и на должности командира строительного подразделения, отправился служить на Гавайи [26]. Потом он утверждал, что военная служба ничего ему не дала, но это было не так. Имея в подчинении 260 военных строителей, он просто не мог с ними не общаться и, когда после демобилизации вернулся в 1946 г. к себе домой в 12-комнатную квартиру в Нью-Йорке, он уже знал, что очень многим из них вернуться с войны будет попросту некуда.

Тем временем, президентом Рузвельтом был предложен, законодателями одобрен, и 22 июня 1944 г. был подписан Акт о реорганизации военнослужащих (Servicemen's Readjustment Act) или Билль Джи-Ай (G.I. Bill) [27]. По этому закону льготы для ветеранов включали оплату обучения и расходов на проживание в средней школе, колледже или техническом училище, недорогие ипотечные кредиты, займы с низким процентом для начала бизнеса, а также один год выплаты пособия по безработице. Важно то, что государство не

выдавало ипотечные кредиты, а предоставляло свои гарантии на них, фактически сразу оплачивая частному кредитору до 50% от общей суммы кредита (с учётом принятых в 1945 г. изменений) не более 8000 долларов и сроком до 25 лет [28]. И такие кредиты могли получать государственную гарантию только при покупке вновь построенного жилья. Таким образом, этим законом было профинансировано новое «строительство, субсидируемое, в целом или частично, федеральным правительством».

Поэтому, вернувшись с военной службы и, как ветеран, уже зная обо всём этом, Уильям Левитт вполне представлял, чем ему следует заняться. Ещё в начале 1930-х его отец купил у фермеров на Лонг-Айленде примерно 500 акров картофельных полей, поражённых золотистой нематодой, что сделало их сельскохозяйственное использование разорительным. В дальнейшем площадь скупленных бывших сельхозугодий выросла до 6000 акров. И в сельской местности (рис. 11), носившей имя Jerusalem / Island Trees (по названию ближайших деревень), в 1947 г. ими было решено начать строительство.

При получении одобрения на строительство в администрации округа Нассау, в который входило место застройки, с плитным фундаментом возникли проблемы – по строительным нормам округа, постройка жилых зданий без подвалов не допускалась. Однако, мобилизовав ветеранов на пикеты и подключив газеты, Уильям Левитт 27 мая 1947 г. добился изменения местных норм, сразу же началось строительство и первые 300 семей поселились в этих домах 1 октября 1947 г. [29]. Методике индустриальной организации строительства, позволившей достичь немыслимого на то время уровня производительности (за один день строилось 36 домов) и свести издержки к абсолютному

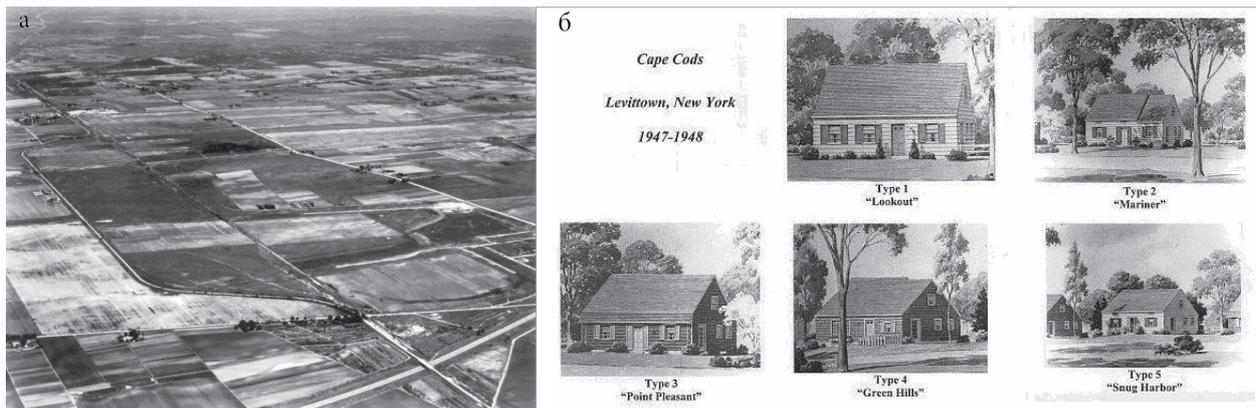


Рис. 11. а) Jerusalem / Island Trees (аэрофотосъёмка 2 мая 1947 г.) и б) варианты дома «Кейп-Код» [24].

минимуму (в чём несомненная заслуга Уильяма Левитта), посвящено множество статей и исследований. В контексте данной статьи уместно упомянуть лишь один момент.

Уильям Левитт сумел договориться с крупнейшими американскими производителями техники для дома о прямых оптовых поставках и, благодаря полученной экономии, каждый новый дом, не превысив заданной цены в 8000 долларов, был укомплектован автоматической стиральной машиной *Vendix*, холодильником, сушилкой и плитой *General Electric* (рис. 12). Это было второй (после плитного фундамента с тёплым полом) особенностью домов и во многом обеспечило общий успех проекта.

Альфред Левитт спроектировал прочный и очень экономичный каркасный дом, который назвали Кейп-Код, (*Cape Cod*), именем мыса на северо-востоке США в Новой Англии, где впервые стали строить такие здания. По конструкции этот дом был аналогичен их домам, построенным в Норфолке, только предельно упрощён – несомненно, их целью было не выйти за ограничение по

цене в 8000 долларов, установленное администрацией Рузвельта для льготных ипотечных кредитов ветеранам, получить прибыль и, по возможности, предоставить жителям что-то ещё. Было разработано пять его вариантов, отличавшихся числом, расположением окон и небольшими деталями (рис. 11). В доме с общей площадью 70 кв. м. было две спальни, гостиная, кухня и ванная с совмещенным санузлом. Чердак дома был не достроен, но мог быть при желании самостоятельно превращён хозяином в дополнительную жилую комнату. Вначале эти дома вместе с участком от 6000 до 7000 кв. фут. (по российским меркам – от 5,5 до 6,5 соток) сдавались исключительно внаём с последующим выкупом и только семьям ветеранов войны. Примерно через год (благодаря тому, что в 1946 г. администрация Трумэна посредством своей Федеральной жилищной администрации расширила льготное ипотечное кредитование практически на всё население США) дома стали продаваться в кредит по цене 6990 долларов.

В 1962 г. фолк-певица и политическая активистка Мальвина Рейнольдс (*Malvina Reynolds*),



Рис. 12. а) Рекламный плакат *General Electric*, б) установка рабочим-строителем стиральной машины в доме «Кейп-Код» и в) стандартная кухня в доме «Ранчо» [24].



Рис. 13. а) Дома в Daly City (Сан-Франциско) и б) дома Кейп-Код в Левиттаун (Нью-Йорк) [24].

проезжая через Дейли Сити, после того, как увидела его дома (рис. 13), прямо по пути в горы Санта Круз, написала песню «Маленькие коробочки» (Little boxes), которую затем исполняли многие во всём мире – начиная с великого американца Пита Сигера (Pete Seeger), и заканчивая чилийцем Виктором Хара (Victor Jara) [30]:

*Little boxes on the hillside,
Little boxes made of ticky-tacky
Little boxes on the hillside,
Little boxes all the same. [30]*

Несмотря на то, что у застройки Левиттаун (название Levittown район получил 1 января 1948 г.) ничего общего с застройкой Дейли Сити (рис. 13), но вероятно оттого, что Левиттаун к тому времени (1960-е) стал главным символом американского пригорода, название «маленькие коробочки» приросло и к его домам. Следует заметить, что в Левиттаун полностью пригодные для жилья дома, по своей сути являлись полуфабрикатами (чердак был описан выше). Ряд исследователей, например, Дэвид Кушнер [31], видят в этом главный их плюс – дома допускали весьма значительную, к тому же, разрешённую проектировщиком персонализацию (Альфред Левитт для этого даже составил необходимое пособие) и дальнейшее их расширение. Поэтому сейчас практически ни один дом в Левиттаун не соответствует исходному проекту. Ещё в 1995 г., к 50-летию района там искали «хотя бы одну маленькую коробочку с нетронутым ticky-tacky» (примерный перевод этого придуманного Рейнольдс словечка – хлипкая дрянь), но такого дома там так и не нашли [32]. Поэтому следует с Дэвидом Кушнером согласиться и опять вспомнить советских дезурбанистов:

Дома превратились в коробки, получили форму коробок. Вы не можете сделать сводчатый потолок, ибо выше вас есть другое жилище. Необходимость для жильцов ступать по ровному полу неизбежно заставляет вас, живущего под ними, иметь ровный потолок. Вы не можете изменить форму жилища ни в горизонтальном направлении, ни увеличить его размеры, ибо внешняя форма вашего жилища и его размер ограничены расположением, группировкой жилищ. Дороги и забор – первая причина перехода жилища к «прямоугольной» форме от «круглой» ... Жилище, как одежду, можно улучшить: увеличив его в размерах вширь, вверх, увеличив размеры окон и т. д. Разве это мыслимо при старой технике? Нет, только сборный, разборный, досборный дома будут отвечать актуальным потребностям конкретного развивающегося человека [33].

Появившийся в 1949 г. новый проект дома «Ранчо» (Ranch), о котором уже можно было говорить, как о полноценной архитектуре, при соблюдении изначально заданной цены (рис. 14), имел 4 варианта и также обладал возможностями для изменений и расширения: в дополнение к достраиваемому чердаку здесь появилась большая веранда, которую также можно было своими руками превратить в ещё одну жилую комнату. Помимо техники, перечисленной для «Кейп-Код», этот дом комплектовался встроенным телевизором.

Никаких исходных документов о планировке района не сохранилось, поэтому можно предположить, что изначально общего его плана не было. Косвенно на это указывают ранние, весьма скромные намерения Левиттов по его строительству – 7 марта 1947 г. они разместили объявление

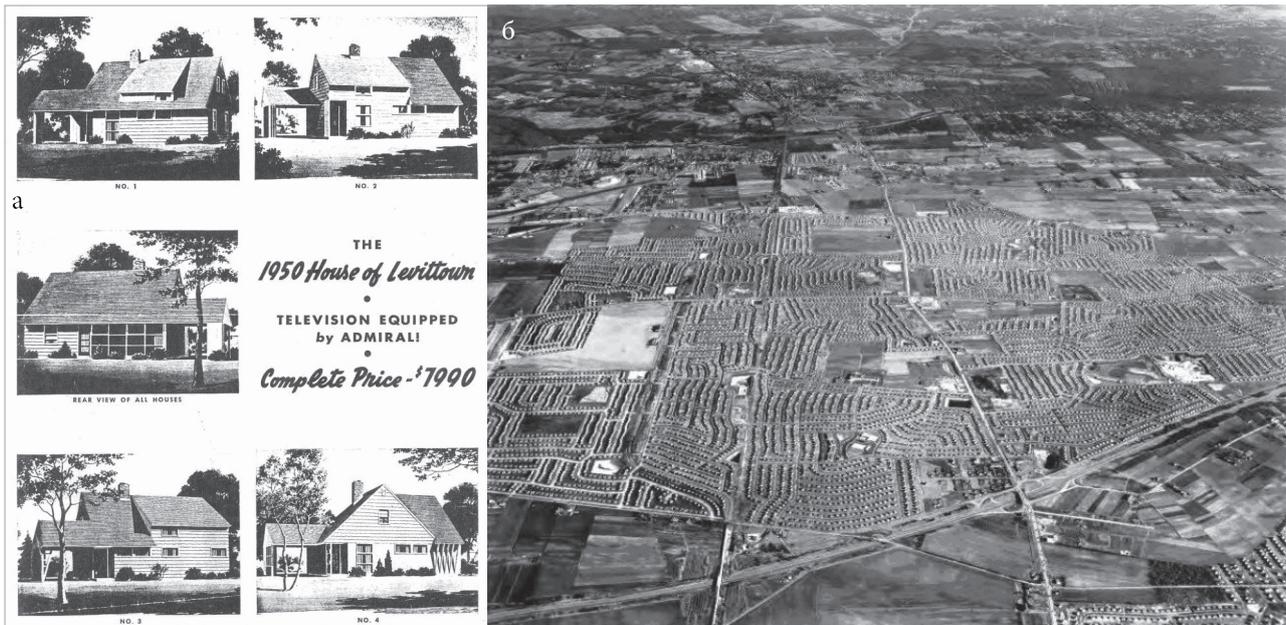


Рис. 14. а) Левиттаун. Реклама дома «Ранчо» (1950 г.) и б) аэрофотосъёмка застройки (24 декабря 1949 г.) [24].

о продаже всего лишь 350 строящихся домов [29]. Но общие принципы планировки, несомненно, были с самого начала. И принципы эти не во всём соответствовали предсказанию Хойта о земле, покрытой кривыми улочками и тупиками в соответствии с лучшими стандартами землеустройства.

Улочки (а точнее было бы назвать их дорогами), в основном, были кривыми, но ни одного тупика не было, и с самого начала не планировалось, – по любому маршруту его можно было проехать насквозь на автомобиле и, при некотором везении, даже ни разу не остановиться. Планировка Левиттаун оказалась очень похожа на планировку одного из лучших американских рабочих посёлков начала XX в. – Eclipse Park в г. Белойт (Висконсин),

спроектированного в 1917 г. и затем построенного мастерской знаменитого американского архитектора Джорджа Поста [34] (рис. 15). Можно ещё заметить, что ни там, ни там переулков – нет. Несомненно, был реализован следующий принцип: каждому, без исключения, дому (а значит и каждой семье) – кратчайший путь на полноценную асфальтированную автодорогу общего пользования. С самого начала этот город был задуман как город с домами у дороги (а это и есть главный принцип дезурбанизма) и именно в таком виде он был осуществлён (рис. 15).

Советские дезурбанисты считали автодорогу какой-то неприкосновенной данностью, и потому не догадались, что можно не только построить

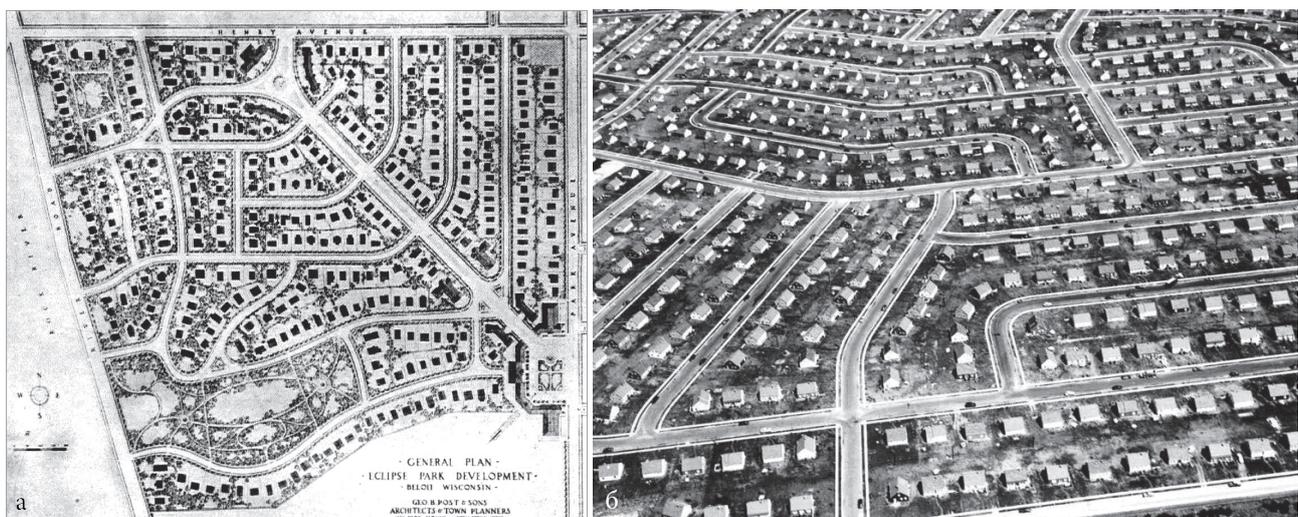


Рис. 15. а) План рабочего посёлка Eclipse Park завода двигателей Фэрбенкс-Морзе (г. Белойт, Висконсин, арх. George B. Post & Sons, 1917 г. [35]); б) фрагмент застройки и дорожной сети в Левиттаун (Hulton Archive).

дома у дороги, но и дорогу построить возле каждого, без исключения, дома – и тем самым обеспечить его жителям исключительно важную для их «нового расселения» мобильность. С другой стороны, кривизна улиц и некая запутанность дорожной сети в Левиттаун не давали водителям возможности разогнаться, что повышало безопасность движения и давало возможность детям безбоязненно играть у дороги.

О Левиттаун (и новом пригороде вообще) по отношению к детям хорошо сказал один из главных критиков американского «нового расселения», выдающийся историк и теоретик архитектуры Льюис Мамфорд:

В пригороде можно было бы жить и умереть, не омрачив образ невинного мира, кроме случаев, когда какая-то тень зла вдруг обнаруживалась в газетной колонке. Таким образом, пригород служил убежищем для сохранения иллюзии. Здесь домашнее хозяйство могло процветать, не обращая внимания на повсеместную регламентацию. Это была не просто среда, ориентированная на ребенка; она была основана на детском взгляде на мир, в котором реальность была принесена в жертву принципу удовольствия [36].

Различные могут быть точки зрения о том, когда детям нужно узнавать о тёмных сторонах этой жизни и следует ли взрослым от них укрываться в своём собственном инфантилизме. Но в одном с Мамфордом безусловно следует согласиться: эта жилая среда, в отличие от враждебной детям среды многоэтажной застройки, на них и была ориентирована.

Массовая застройка, подобно Левиттаун, пригородов жильём, совпала по времени с взрывным ростом рождаемости (рис. 16) в США после войны [37] и во многом ему способствовала. Две цитаты

из знаменитой книги, Эрмы Бомбек, воспевавшей американский пригород [38]:

Пригороды не изобрели секс – они лишь придали ему дикое распространение.

В пригородах беременность не была состоянием, здесь это был современный стиль. Все были с животом на разных стадиях его развития – и неважно, хорошо это выглядело или нет.

Этому соответствовала и статистика: если в целом по США доля женщин, работавших вне дома, в 1953 г. составляла 27%, то в пригородах таких женщин было всего 9%. Именно в Левиттаун в это время все жители были белыми, молодыми – от 25 до 35 лет, состояли в браке менее 7 лет и в каждой семье было в среднем по три ребёнка [39].

Годы строительства Левиттаун совпали по времени с бурным расцветом деятельности главного американского искателя коммунизма всюду и везде, и, прежде всего, в администрации Гарри Трумэна, сенатора Джозефа Маккарти. Проекты кооперативного многоквартирного (и малоэтажного) жилья, которые в послевоенные годы также получили финансирование от администрации президента Трумэна, были охарактеризованы борцом с коммунизмом как «преднамеренно созданные территории трущоб, за счет федерального бюджета – питательная среда для коммунистов» [31].

Левиттаун, напротив, сенатору нравился – он позировал в рекламе стиральных машин для него, бывал там и хвалил его, как правильный образец американского пути [31]. Попробуем разобраться, хорошо ли понимал предмет своих усилий неутомимый борец с коммунизмом.

Можно начать с того, что в Левиттаун застройщиком было запрещено огораживать участки капитальными заборами. Допускались лишь лёгкие декоративные пикетные заборы (picket fence),



Рис. 16. а) Рождаемость в США (на 1000 чел. населения) с 1909 по 2003 г. [35] и б) дети в Левиттаун (Нью-Йорк) [24].

по-русски штакетник, высотой не более метра. В результате многие не стали себя огораживать вообще, лишь обозначив свой участок редкой живой изгородью.

Это привело к тому, что тут очень быстро образовалось местное сообщество. Дети могли беспрепятственно путешествовать по всей территории поселения (рис. 16), всюду им были рады, они стали неким «социальным клеем» для закрепления связи своих родителей. О своём детстве в Левиттаун вспоминали так: «Жизнь здесь была, как в одной большой семье. Здесь было много матерей. Если вы вдруг почему-то не смогли поговорить со своей мамой, вы всегда могли поговорить с чужой мамой». Один из выросших в Левиттаун позже сказал: «Если бы мы остались в городе, я бы никогда не присоединился ни к чему» [20].

Женщины-домохозяйки стали костяком и фундаментом сформировавшегося сообщества. У них хватало времени для общественной жизни, и потому здесь эта жизнь процветала. Тут все могли положиться на них и от этого все полагались уже и друг на друга. Здесь было принято регулярно у кого-то собираться смотреть телевизор, хотя у каждого дома был в наличии свой. Тут женщины объединялись в уходе за детьми, и все делились своими развлечениями, которые у них появлялись помимо телевизора [20].

Работающие мужчины тоже старались не отстать от своих жён и сообща решали многие вопросы – начиная с регулярной стрижки газонов (это также было обязательным требованием застройщика) (рис. 17). Вот как по этому газону прошла в своей книге Эрма Бомбек:

Пригородный газон стал не только источником одержимости пригородного мужа, но и сам превратился в важный символ мужественности [38].

Можно добавить – и неплохим источником социализации этого мужа в сообществе таких

же пригородных мужей. И завершалась их социализация совместным планированием достройки собственных домов (рис. 17). Вот так, сама собой и без указаний свыше, здесь образовалась коммуна. Трудно сказать, куда, при таком разгуле вражеской идеи, смотрел сенатор Маккарти.

Поэтому вовсе не кажется парадоксальным то, что сила здешнего сообщества в полной мере проявилась при начавшейся в 1950 г. десегрегации – ведь в любой коммуне всегда много внимания уделяли персональному отбору будущих членов [11]. Здесь не было отвратительных проявлений расизма, как в Левиттаун Пенсильвании [31], однако, начиная с самого Уильяма Левитта, расовое смешение, мягко говоря, не приветствовали. В п. 25 стандартного договора аренды для первых домов было написано, что дом не может быть «использован или занят кем-либо, кроме лиц, принадлежащих европеоидной (caucasian) расе». Левитт пояснил: «Наша позиция заключается в следующем: мы можем решить жилищную проблему, или мы можем попытаться решить расовую проблему, но мы не можем решать их вместе» [39]. Этот пункт был изъят из договора в 1948 г., согласно постановлению Верховного суда США по другому делу, определившему, что такие ограничения «не являются законными и противоречат государственной политике». Однако на практике, вплоть до 1960 г. Левитт придерживался этих ограничений в своих районах, объясняя это так: «Негры в Америке пытаются за 400 лет достигнуть того, чего евреи в мире не смогли полностью достичь в течение 600 лет. Как у еврея, у меня нет места в разуме или в сердце для расовых предрассудков. Но я как-то выяснил, что если мы продадим один дом негритянской семье, то 90 или 95 процентов белых клиентов не купят дом в нашей общине. Это их отношение, а не наше» [39]. С другой стороны, когда в 1957 г. произошли расовые беспорядки (против

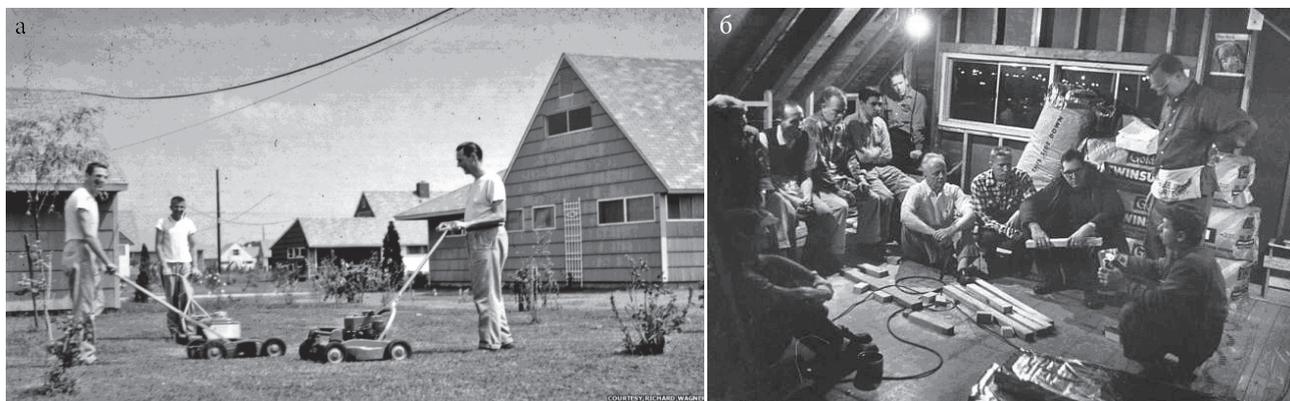


Рис. 17. а) Левиттаун (Нью-Йорк): стрижка газонов и б) обсуждение вопросов достройки домов [24].

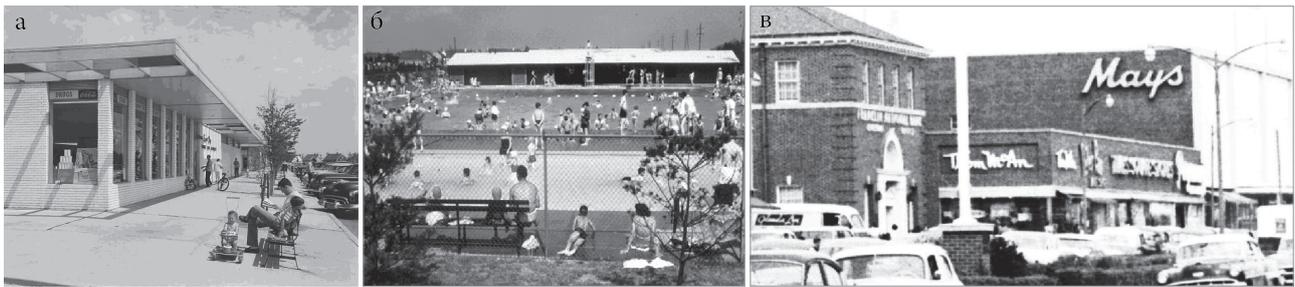


Рис. 18. а) Center Lane Village Green (1952), б) плавательный бассейн в East Village Green и в) Levittown Center (printerest.com).

заселения в дома афроамериканцев) в Левиттаун Пенсильвании, местные организации, включая Levittown Democratic Club, Jewish War Veterans, а также местный протестантский пастор высказались за жильё, открытое для всех. Но, как сказал живший здесь профессор Университета Хофстры, Герберт Розенбаум: «В те годы даже такие либеральные люди, как мы, принимали жилищную сегрегацию как должное, не одобряя ее. Но никто из нас не вышел на улицу, чтобы это изменить» [39]. Итоги такого привычного расизма или «поселкового коммунизма», подвели к 50-летию Левиттаун:

В 1990 г., согласно переписи, из 53286 жителей Левиттаун насчитывалось 51883 белых, 2184 латиноамериканцев, 950 азиатов, 137 чернокожих (0,26 процента), 31 американский индеец или алеут и 285 человек «прочих» [39].

Следует отметить, что уже в 1990 г. явное большинство «других» (4%) уже составляли латиноамериканцы, которые в своей массе являются католиками. В дальнейшем, по переписи 2010 г., их доля увеличилась до 11,5%. Это говорит о том, что религия и связанная с ней общая система ценностей служат важнейшими факторами расовой интеграции.

Всего в Левиттаун с 1947 по 1951 г. построили 17447 домов. Здесь было обустроено 14 парков и игровых площадок, выстроено 7 сравнительно небольших общественных зданий для магазинов и бизнеса (в шаговой доступности от жилья) в местах, названных «Зелёными деревнями» (Village Greens), где, как правило, располагались пекарня с булочной, супермаркет, парикмахерская и универсальный магазин. Уже другими застройщиками здесь был построен большой торговый центр площадью 25000 кв.м., названный Levittown Center. Его успех стал уроком для Уильяма Левитта, который был усвоен при дальнейшем строительстве таких же районов в Пенсильвании, Нью-Джерси и Пуэрто-Рико – большие торговые центры там были запроектированы уже изначально. В «Зелёных деревнях» было построено 9 бассейнов, первый из которых открылся в июне 1949 г. [29] (рис. 18). Также в Левиттаун было построено и сегодня функционирует 27 школ различного уровня [40] и 5 христианских церквей [41].

Изъяны прототипа американской мечты

Из описания выше может показаться, что этот район был лишён недостатков. Это не так.

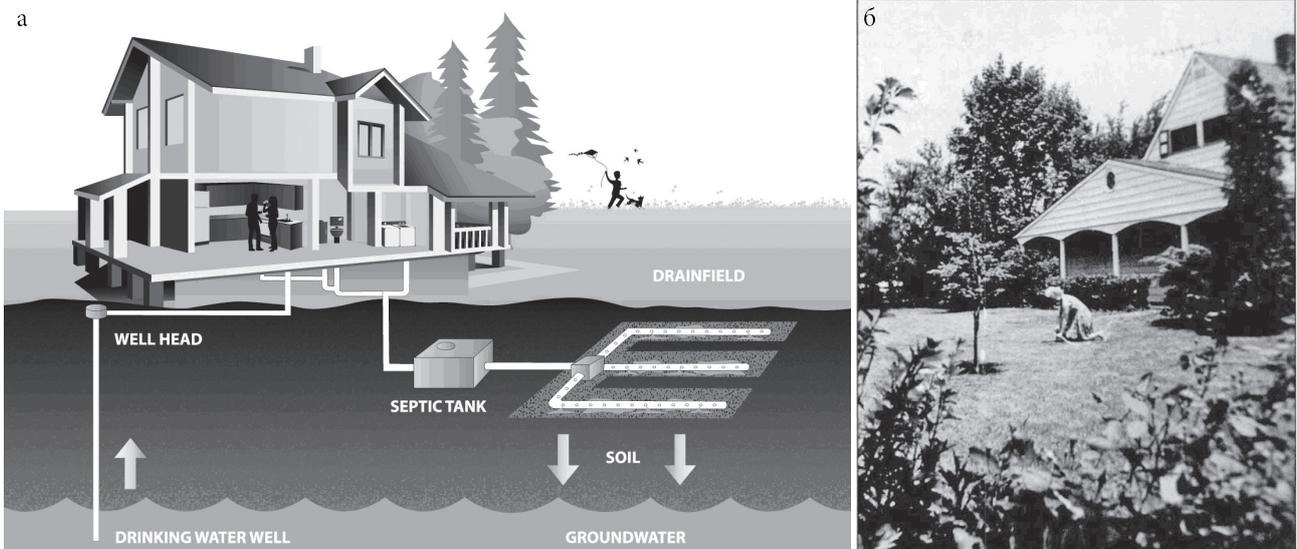


Рис. 19. а) Схема загрязнения грунтовых вод и питьевой воды системой с баком-септиком (doh.wa.gov) и б) девочка в Левиттаун, играющая возле её вентиляционной трубы [43].

Левиттаун был построен без общественной канализации и его канализационные баки-септики оказались низкого качества и недолговечными, что впоследствии вынудило домовладельцев за свой счёт всё переделывать – после того, как истёк срок гарантии. Несомненно, это явилось и одним из источников пригородного фольклора, цитируемая выше книга Эрмы Бомбек так и называется «Над баком-септиком трава всегда зеленее» (*The Grass is Always Greener Over the Septic Tank*). Оказалось, что проблема загрязнения окружающей среды при использовании септиков существует не только здесь, но и буквально во всех пригородах США – в дальнейшем было подсчитано, что в период с 1945 по 1980 г с их авариями было связано примерно 40% вспышек инфекций, связанных с заражениями через питьевую воду по всей стране [42]. Потому в 1965 г. Департамент жилищного строительства и городского развития Федеральной жилищной администрации изменил нормы строительства для предотвращения использования септиков в больших пригородных поселениях и в 1970-х гг. выделил 30 миллиардов долларов федеральных субсидий на реконструкцию для создания в пригородах сетей централизованной канализации [42], что также было сделано и в Левиттауне.

Весьма сложно назвать достоинством абсолютно плоский или, как его тогда называли, «бульдозерный» [42] ландшафт – но это сами Левитты изначально предвидели, и, наряду с запретом заборов и обязательной стрижкой газонов, внесли в стандартный договор аренды **обязательное требование озеленения участков**. В пособии, составленном Абрахамом Левиттом, прямо указывалось, сколько, как минимум, должно быть деревьев на участке и давались рекомендации по

их расположению и выбору конкретных видов, и такие же рекомендации были даны в отношении кустарников. По этой причине, в ряде случаев, в дальнейшем возникали проблемы и с местным водопроводом – его трубы, проложенные на малой глубине, часто разрывались корнями деревьев, которые здесь были высажены на каждом участке.

Но, пожалуй, главный недостаток Левиттауна был в том, что он являлся лишь частью большого города Нью-Йорка, который строился и развивался на иных, прямо противоположных ему, принципах – принципах максимальной концентрации. Вновь уместно вспомнить советских деурбанистов:

Город – экономический и культурный комплекс; нельзя построить город из одних магазинов, одних аптек, одних театров или из одних жилищ, прежде всего потому, что они не смогут в таком виде существовать, как не могут существовать отдельные члены тела вне организма. И территория, и плотность в таких пунктах будут, быть может, налицо, но города все же не будет. Революция в транспорте, автомобилизация переворачивает все рассуждения по поводу неизбежности скученности и скоплений зданий и квартир. На место территориальной смежности выступает проблема транспортных и коммуникационных возможностей. Планировка предприятий должна образовать возможность организации производства в масштабе всего народного хозяйства. Сырье, переработка, распределение продукта, рабочая сила для производства сырья, обработки и распределения. Культурные учреждения планируются применительно к «интересам» производственной планировки. Включим туда и обслуживающие учреждения. Все это вместе составит

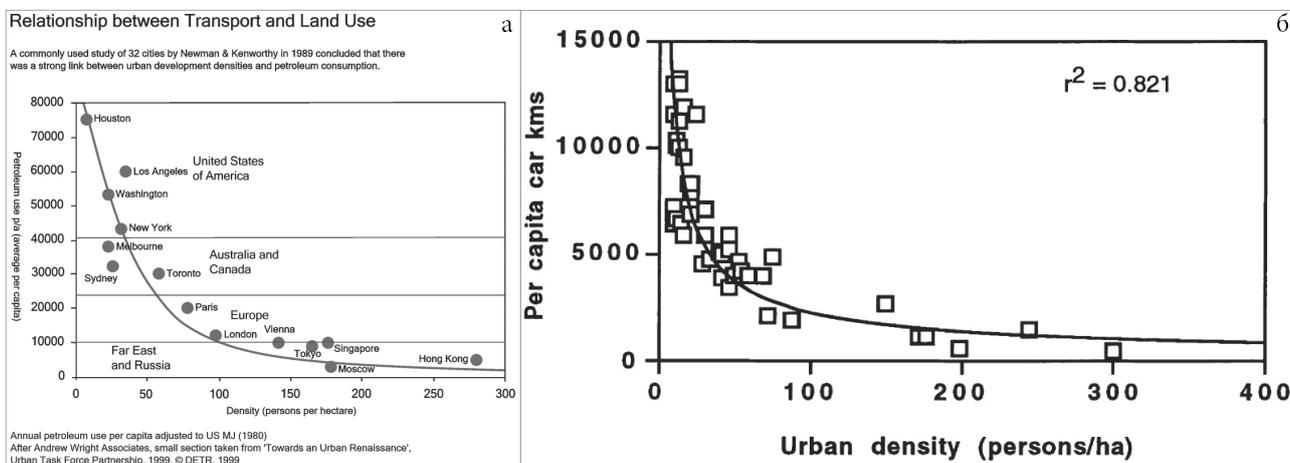


Рис. 20. а) Среднее потребление бензина на один автомобиль (wikipedia.org) и б) среднегодовой пробег автомобиля в городах в зависимости от плотности их населения [45].

всем его принципам. Дезурбанистами был допущен ряд грубых ошибок (которых успешно избежали в США), сделавших невозможной его реализацию в исходном виде где бы то ни было. Помимо уже упомянутого непонимания возможности не жилого дома у дороги, а дороги к каждому жилому дому, главной ошибкой (впрочем, свойственной в их время всем) было полное отрицание семьи, как социального фундамента при строительстве их рассредоточенного города. Возможно, проведённое исследование позволит, указав на эти ошибки, выделить главное, в чём и состоит существенный вклад советского дезурбанизма в мировое градостроение.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Le Corbusier «Urbanisme», Éditions Crès, Collection de «L'Esprit Nouveau», Paris, 1924
2. Garfield Leanna “13 cities that are starting to ban cars”. Business Insider, Jun. 1, 2018, URL: <https://www.businessinsider.com/cities-going-car-free-ban-2017-8>
3. Brott Simone “The Le Corbusier Scandal, or, was Le Corbusier a Fascist?” *Fascism*, 2017, Vol. 6, No.2, 196-227. DOI: 10.1163/22116257-00602003
4. Охитович М.А. Отчего гибнет город? // Строительство Москвы. 1930. №1. С. 9-11. URL: <https://thecharnelhouse.org/2011/06/18/>
5. Охитович М.А. Социализм города (ответ т. Черня) // Революция и культура. - 1930. - № 3. - С. 50-58.
6. Taut Bruno “Die Auflösung der Städte”. *Folkswang Verlag zu Hagen*, 1920.
7. Таут Бруно Распад города // Современная Архитектура, 1930, №1-2, С. 63-65.
8. Барщ М.О., Гинзбург М.Я. Зеленый город // Современная Архитектура, 1930, №1-2, С. 20-36.
9. Милютин Н.А. Соцгород: Проблема строительства социалистических городов - Москва; Ленинград: Государственное издательство, 1930. - 81 с.
10. Барщ М.О., Владимиров В.Н., Охитович М.А., Соколов Н.Б. Магнитогорье // Современная Архитектура, 1930, №1-2, С. 38-56
11. Хан-Магомедов С.О. Архитектура советского авангарда. Книга вторая. Социальные проблемы – М.: Стройиздат, 2001. – 712 с.
12. Wright F.L. “The Disappearing City”. New York: W.F. Payson, 1932.
13. Johnson, Donald L. “Broadacres geometry: 1934-35”. *Journal of Architectural and Planning Research*, 1988, vol. 5, no. 2, pp. 129-144. URL: www.jstor.org/stable/43028877
14. Beauregard, Robert. “More Than Sector Theory: Homer Hoyt’s Contributions to Planning Knowledge”. *Journal of Planning History*. 2007, 6, 248-271. DOI: 10.1177/1538513206298337
15. Hoyt Homer “The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities”. United States. Federal Housing Administration, 1939, pp.189
16. Terry, Edwin Franklin, “Homer Hoyt’s urban employment multiplier” (1962). *Retrospective Theses and Dissertations*. 2079. Iowa State University. DOI: 10.31274/rtd-180813-4887, URL: <https://lib.dr.iastate.edu/rtd/2079>
17. Hoyt Homer “Forces of urban centralization and decentralization”. *American Journal of Sociology*, 1941, Vol. 46, No.6, pp.843-852. DOI: 10.1086/218799
18. Hoyt Homer “The Structure of American Cities in the Post-War Era”, *American Journal of Sociology*, 1943, Vol. 48, No.4, pp. 475-481. DOI: 10.1086/219214
19. Westchester - Playa del Rey Historic Districts, Planning Districts and Multi-Property Resources - November 2013. Los Angeles Historic Resources Survey. URL: http://preservation.lacity.org/sites/default/files/Westchester_Playa%20Del%20Rey_Districts.pdf
20. Nicolaidis Becky, Wiese Andrew “Suburbanization in the United States after 1945”. *Oxford Research Encyclopedias. American History*. DOI: 10.1093/acrefore/9780199329175.013.64
21. Applegate, Joe “Westchester: Suburb Where LAX Is King: Despite dominance of airport, community’s institutions thrive and the air is cool”. *Los Angeles Times*. July 02, 1989. URL: http://articles.latimes.com/1989-07-02/realstate/re-4545_1_westchester-community
22. Cook Joan “Homer Hoyt, early planner of urban shopping centers”. *The New York Times*, Dec. 1, 1984. URL: <https://www.nytimes.com/1984/12/01/obituaries/homer-hoyt-early-planner-of-urban-shopping-centers.html>
23. William Levitt Facts. *Encyclopedia of World Biography*. URL: <http://biography.yourdictionary.com/william-levitt>
24. New York Heritage. Levittown Public Library. Levittown History Collection. URL: <https://nyheritage.org/collections/levittown-history-collection>
25. *Second Suburb: Levittown, Pennsylvania*. Edited by Dianne Harris. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2010. 448 pp.
26. *Together We Served - William Levitt, LT - Navy*. URL: <https://navy.togetherweserved.com/usn/servlet/tws.webapp.WebApp?cmd=ShadowBoxProfile&type=Person&ID=671174>
27. G.I. Bill. Wikipedia, the free encyclopedia. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/G.I._Bill
28. Legislative history of the VA home loan guaranty program. Department of Veterans Affairs. USA. URL: <https://www.benefits.va.gov/homeloans/documents/docs/history.pdf>
29. Levittown History. Levittown Public Library. URL: <https://www.levittownpl.org/research-history>
30. Little Boxes. Wikipedia, the free encyclopedia. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Little_Boxes
31. Kushner, David “Levittown. Two Families, One Tycoon, and the Fight for Civil Rights in America’s Legendary Suburb”, *Bloomsbury Publishing USA*, 2009, pp. 256
32. Nieves Evelyn “Wanted in Levittown: Just One Little Box With Ticky Tacky Intact”. *The New York Times*.

Nov. 3, 1995. URL: <https://www.nytimes.com/1995/11/03/nyregion/our-towns-wanted-in-levittown-just-one-little-box-with-ticky-tacky-intact.html>

33. Охитович М.А. Заметки по теории расселения // Современная архитектура, 1930, № 1-2, с. 7-16.

34. George B. Post & Sons "Eclipse Park Industrial Housing Development, Beloit, Wisconsin: Report Made for Fairbanks, Morse and Co", 1917, pp. 26.

35. Veiller, Lawrence "Industrial housing developments in America – Part I. Eclipse Park, Beloit, Wis.; Geo. B. Post & Sons, Architects and Town Planners". Architectural Record, 1918, Vol. 43, No.3, pp. 231-256.

36. Mumford, Lewis. The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects. New York, 1961.

37. Mid-twentieth century baby boom. Wikipedia, the free encyclopedia. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Mid-twentieth_century_baby_boom

38. Bombeck, Erma "The Grass is Always Greener Over the Septic Tank", New York: McGraw-Hill, 1976.

39. Lambert, Bruce "At 50, Levittown Contends With Its Legacy of Bias", The New York Times, Dec. 28, 1997. URL: <https://www.nytimes.com/1997/12/28/nyregion/at-50-levittown-contends-with-its-legacy-of-bias.html>

40. Here's a look at schools in Levittown. URL: <https://www.greatschools.org/new-york/levittown/>

41. Churches in Levittown NY. URL: <https://www.churchfinder.com/churches/ny/levittown>

42. Rome, Adam "The Bulldozer in the Countryside: Suburban Sprawl and the Rise of American Environmentalism". Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2001.

43. Margaret Lundrigan Ferrer and Tova Navarra "Levittown: The First 50 Years", New York: Arcadia Publishing, 1997, pp. 128.

44. Охитович М.А. К проблеме города // Современная архитектура, 1929, № 4, с. 130-134

45. Kenworthy Jeffrey, Laube Felix "Patterns of automobile dependence in cities: an international overview of key physical and economic dimensions with some implications for urban policy". Transportation Research Part A: Policy and Practice, 1999, 33 (7-8), 691-723. DOI: 10.1016/S0965-8564(99)00006-3

REFERENCES

1. Le Corbusier «Urbanisme», Éditions Crès, Collection de «L'Esprit Nouveau», Paris, 1924

2. Garfield Leanna "13 cities that are starting to ban cars". Business Insider, Jun. 1, 2018, URL: <https://www.businessinsider.com/cities-going-car-free-ban-2017-8>

3. Brott Simone "The Le Corbusier Scandal, or, was Le Corbusier a Fascist?" Fascism, 2017, Vol. 6, No.2, 196-227. DOI: 10.1163/22116257-00602003

4. Okhitovich M.A. Why is the city dying?. Construction of Moscow. 1930. №1. Pp. 9-11 (in Russian) URL: <https://thecharnelhouse.org/2011/06/18/>

5. Okhitovich M.A. The socialism of the city (answer t. Chernya). Revolution and culture. - 1930. - № 3. - p. 50-58 (in Russian)

6. Taut Bruno "Die Auflösung der Städte". Folkswang Verlag zu Hagen, 1920.

7. Taut Bruno, Disintegration of the City. Modern Architecture, 1930, No. 1-2, pp. 63-65. (in Russian)

8. Barsch M.O., Ginzburg M.Ya. Green City. Modern Architecture, 1930, №1-2, pp. 20-36. (in Russian)

9. Milyutin N.A. Sotsgorod: The problem of building socialist cities - Moscow; Leningrad: State Publishing House, 1930. - 81 p. (in Russian)

10. Barsch M.O., Vladimirov V.N., Okhitovich M.A., Sokolov N.B. Magnitogorie. Modern Architecture, 1930, №1-2, pp. 38-56 (in Russian)

11. Khan-Magomedov S.O. The architecture of the Soviet avant-garde. Book two. Social problems - M.: Stroyizdat, 2001. - 712 p. (in Russian)

12. Wright F.L. "The Disappearing City". New York: W.F. Payson, 1932.

13. Johnson, Donald L. "Broadacres geometry: 1934-35". Journal of Architectural and Planning Research, 1988, vol. 5, no. 2, pp. 129-144. URL: www.jstor.org/stable/43028877

14. Beauregard, Robert. "More Than Sector Theory: Homer Hoyt's Contributions to Planning Knowledge". Journal of Planning History. 2007, 6, 248-271. DOI: 10.1177/1538513206298337

15. Hoyt Homer "The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities". United States. Federal Housing Administration, 1939, pp.189

16. Terry, Edwin Franklin, "Homer Hoyt's urban employment multiplier" (1962). Retrospective Theses and Dissertations. 2079. Iowa State University. DOI: 10.31274/rtd-180813-4887, URL: <https://lib.dr.iastate.edu/rtd/2079>

17. Hoyt Homer "Forces of urban centralization and decentralization". American Journal of Sociology, 1941, Vol. 46, No.6, pp.843-852. DOI: 10.1086/218799

18. Hoyt Homer "The Structure of American Cities in the Post-War Era", American Journal of Sociology, 1943, Vol. 48, No.4, pp. 475-481. DOI: 10.1086/219214

19. Westchester - Playa del Rey Historic Districts, Planning Districts and Multi-Property Resources - November 2013. Los Angeles Historic Resources Survey. URL: http://preservation.lacity.org/sites/default/files/Westchester_Playa%20Del%20Rey_Districts.pdf

20. Nicolaides Becky, Wiese Andrew "Suburbanization in the United States after 1945". Oxford Research Encyclopedias. American History. DOI: 10.1093/acrefore/9780199329175.013.64

21. Applegate, Joe "Westchester: Suburb Where LAX Is King: Despite dominance of airport, community's institutions thrive and the air is cool". Los Angeles Times. July 02, 1989. URL: http://articles.latimes.com/1989-07-02/real-estate/re-4545_1_westchester-community

22. Cook Joan "Homer Hoyt, early planner of urban shopping centers". The New York Times, Dec. 1, 1984. URL:

- <https://www.nytimes.com/1984/12/01/obituaries/homer-hoyt-early-planner-of-urban-shopping-centers.html>
23. William Levitt Facts. Encyclopedia of World Biography. URL: <http://biography.yourdictionary.com/william-levitt>
 24. New York Heritage. Levittown Public Library. Levittown History Collection. URL: <https://nyheritage.org/collections/levittown-history-collection>
 25. Second Suburb: Levittown, Pennsylvania. Edited by Dianne Harris. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2010. 448 pp.
 26. Together We Served - William Levitt, LT - Navy. URL: <https://navy.togetherweserved.com/usn/servlet/tws.webapp.WebApp?cmd=ShadowBoxProfile&type=Person&ID=671174>
 27. G.I. Bill. Wikipedia, the free encyclopedia. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/G.I._Bill
 28. Legislative history of the VA home loan guaranty program. Department of Veterans Affairs. USA. URL: <https://www.benefits.va.gov/homeloans/documents/docs/history.pdf>
 29. Levittown History. Levittown Public Library. URL: <https://www.levittownpl.org/research-history>
 30. Little Boxes. Wikipedia, the free encyclopedia. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Little_Boxes
 31. Kushner, David "Levittown. Two Families, One Tycoon, and the Fight for Civil Rights in America's Legendary Suburb", Bloomsbury Publishing USA, 2009, pp. 256
 32. Nieves Evelyn "Wanted in Levittown: Just One Little Box With Ticky Tacky Intact". The New York Times. Nov. 3, 1995. URL: <https://www.nytimes.com/1995/11/03/nyregion/our-towns-wanted-in-levittown-just-one-little-box-with-ticky-tacky-intact.html>
 33. Okhitovich M.A. Notes on the Theory of Settlement. Modern Architecture, 1930, No. 1-2, p. 7-16. (in Russian)
 34. George B. Post & Sons "Eclipse Park Industrial Housing Development, Beloit, Wisconsin: Report Made for Fairbanks, Morse and Co", 1917, pp. 26.
 35. Veiller, Lawrence "Industrial housing developments in America – Part I. Eclipse Park, Beloit, Wis.; Geo. B. Post & Sons, Architects and Town Planners". Architectural Record, 1918, Vol. 43, No.3, pp. 231-256.
 36. Mumford, Lewis. The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects. New York, 1961.
 37. Mid-twentieth century baby boom. Wikipedia, the free encyclopedia. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Mid-twentieth_century_baby_boom
 38. Bombeck, Erma "The Grass is Always Greener Over the Septic Tank", New York: McGraw-Hill, 1976.
 39. Lambert, Bruce "At 50, Levittown Contends With Its Legacy of Bias", The New York Times, Dec. 28, 1997. URL: <https://www.nytimes.com/1997/12/28/nyregion/at-50-levittown-contends-with-its-legacy-of-bias.html>
 40. Here's a look at schools in Levittown. URL: <https://www.greatschools.org/new-york/levittown/>
 41. Churches in Levittown NY. URL: <https://www.churchfinder.com/churches/ny/levittown>
 42. Rome, Adam "The Bulldozer in the Countryside: Suburban Sprawl and the Rise of American Environmentalism". Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2001.
 43. Margaret Lundrigan Ferrer and Tova Navarra "Levittown: The First 50 Years", New York: Arcadia Publishing, 1997, pp. 128.
 44. Okhitovich M.A. To the Problem of the City. Modern Architecture, 1929, No. 4, p. 130-134 (in Russian)
 45. Kenworthy Jeffrey, Laube Felix "Patterns of automobile dependence in cities: an international overview of key physical and economic dimensions with some implications for urban policy". Transportation Research Part A: Policy and Practice, 1999, 33 (7-8), 691-723. DOI: 10.1016/S0965-8564(99)00006-3

Для ссылок: Филиппов В.Д. Дезурбанизм: советская утопия и американская практика // Innovative project. 2017. Т.2, №2. С.50-69. DOI: 10.17673/IP.2017.2.02.6

For references: *Filippov V.D.* Disurbanism: Soviet Utopia and American Practice. Innovative project. 2017. Vol.2, No.2. pp. 50-69. DOI: 10.17673 / IP.2017.2.02.6