

**В. Д. ФИЛИПОВ****ЛИНЕЙНЫЕ ГОРОДА: НЕЗАВИСИМЫЕ АМЕРИКАНСКИЕ ПРОЕКТЫ**

## LINEAR CITY: INDEPENDENT AMERICAN PROJECTS

Описаны два проекта Линейного города, появившиеся в начале XX столетия в США независимо от реализованного ранее в Испании проекта Артуро Сориа. Приведены технические и градостроительные особенности проекта Эдгара Чемблесса «Дорога-Город» и социальные идеи, лежащие в его основе. Проанализированы причины неудачи этого проекта, а также подобных проектов, появившихся впоследствии. Приведена история возникновения проекта Мило Хастингса и его идея линейной концентрации жилищ в городе. Хотя этот проект также не был реализован, показаны причины, по которым его градостроительные идеи нашли применение в послевоенном строительстве американского пригорода, а социальные идеи – в Новом курсе президента Франклина Рузвельта.

**Ключевые слова:** линейный город, Артуро Сориа, Эдгар Чемблесс, дорога-город, Мило Хастингс, ячейка города, линейная концентрация, Новый курс Рузвельта, американский пригород

В работах целого ряда испанских исследователей [1–4] можно найти подробную историю идеи, реализации, деградации и гибели самого первого Линейного города в Мадриде. Трудности, которые при этом возникли у Артуро Сориа и привели к неудаче в воплощении его замысла, имели не только объективный, но и субъективный характер. И может возникнуть впечатление, что при наличии доброй воли и поддержки правительства Испании и городских властей Мадрида, а также при коррекции в проектировании и реализации и отказе Артуро Сориа от идей «либерального урбанизма», результат мог бы быть иным. В связи с этим проекты линейного расселения в виде разных вариаций на тему мадридского Линейного города стали возникать ещё при жизни Сориа, есть они и сегодня и наверняка возникнут в будущем. Причина здесь довольно проста: сама идея линейного развития города на рубеже XIX и XX вв. буквально витала в воздухе, и Артуро Сориа первому удалось её сформулировать, обосновать и отчасти реализовать в Мадриде. Проекты, появившиеся впоследствии, ввиду их многочисленности даже перечислить невозможно. Поэтому следует остановиться на тех из них, что появились независимо от Линейного города в Мадриде, оказав в дальнейшем влияние на теорию и практику градостроительства.

*Two projects of the Linear City, which appeared at the beginning of the 20th century, in the United States, regardless of the project implemented earlier in Spain by Arturo Soria, are described. The technical and town-planning features of the Roadtown project by Edgar Chambless and the social ideas underlying it are given. The reasons for the failure of this project, as well as similar projects that appeared later, are analyzed. The history of the project of Milo Hastings and his idea of a linear concentration of dwellings in the city are given. Although this project was also not implemented, the reasons why its town-planning ideas found application in the post-war construction of the American suburb and social ideas in the New Deal of President Franklin Roosevelt are shown.*

**Keywords:** linear city, Arturo Soria, Edgar Chambless, Roadtown, Milo Hastings, city cell, linear concentration, Roosevelt New Deal, American suburb

Не зная о работах Сориа, к этой идее в 1909 г. в США пришли два друга: инженер Эдгар Чемблесс (Edgar Chambless) и писатель Мило Хастингс (Milo Hastings) [5]. Первый в 1910 г. издал книгу «Дорога-Город» (Roadtown) [6], а второй вначале лишь пропагандировал её идеи в газетных статьях, затем сам разработал проект, отчасти на базе концепции Чемблесса, но при этом считал сплошной бетонный Roadtown одной из крайностей, которую необходимо избегать. Этот проект получил одну из двух первых премий конкурса Американского института архитекторов «Лучшее решение жилищной проблемы» и был опубликован в 1919 г. в статье «Решение жилищной проблемы в Соединенных Штатах» [7].

#### «Дорога-Город» (Roadtown) Эдгара Чемблесса

Проект Чемблесса представлял собой некий бесконечный дом, совмещённый с дорогой, в котором, как и у Артуро Сориа, должны были воплотиться передовые технические достижения, но уже начала XX в.

Здесь также была социальная программа: «сообщество, в котором люди были хозяевами своих собственных судеб (без недостатков капитализма) и брали лучшее от города и деревни» [8]. Обитаемая зона Дороги-Города должна была состоять из двух основных этажей, на

первом из которых (на уровне земли) располагались помещения для труда (также здесь можно было устроить солярий, оранжерею, игровую комнату или гостиную). Труд заключался в ремесленном производстве – одежды, обуви и других изделий лёгкой промышленности. Сырьё планировалось закупать, а изделия продавать через кооперативы, хотя каждый мог это делать самостоятельно. Оборудование должна была предоставить в аренду компания Roadtown по цене, позволяющей покрыть расходы на обслуживание и возможную замену. Эта система позволила бы работать каждому, как ему удобно (муж работает, когда жена отдыхает, жена работает, когда муж отдыхает), и свободно распоряжаться своим временем. Планировалось всё здесь механизировать, и готовый продукт предполагалось просто опустать в люк на платформу, проезжавшую для этого по дороге ниже уровня мастерской [8].

На этом первом подземном уровне располагались на расстоянии 100 ярдов (90 м) друг от друга местные станции «бездымной и бесшумной» монорельсовой дороги Уильяма Бойеса (William Boyes) (рис. 1). Её патент был подарен проекту «Дорога-город» изобретателем. Жители могли пользоваться дорогой для перевозок на небольшие расстояния и в ночное время самостоятельно – для этого использовались небольшие платформы с автоматической доставкой в каждую квартиру. Нижние два подземных уровня предназначались для больших экспрессов, также Бойеса, бездымных, бесшумных и монорельсовых, станции которых располагались на расстоянии 1/2 мили (8 км) друг от друга. Весь транспорт города должен был объединяться в одну систему, «чтобы дать общественному телу надлежащие руки и ноги, чтобы сделать их не такими, какие они

есть, отдельные и несогласованные, а как компонент, по существу, наиболее важной части схемы цивилизации» [6]. Ещё один патент был пожертвован проекту великим изобретателем Томасом Эдисоном – на технологию заливки жаростойкого и защищённого от биоповреждений бетона, из которого было запланировано строительство дороги-города [8].

Второй надземный уровень дома-города-дороги предназначался для жилых квартир. Здесь также планировалось всё механизировать и автоматизировать: сигнализация, сообщающая о приближающихся поездах; термостаты («широко используемые в перво-классных отелях») для управления централизованным обогревом; кондиционирование холодной воды; чистая питьевая вода отдельно от используемой для купания; душ в каждой спальне; подключение пылесоса к центральной вакуумной станции; дезинфицирующий газ; электроэнергия для освещения и домашних нужд; телефон; «dictograph» и «telegraphone» (предвестники радио), чтобы доставить музыку, проповеди и лекции в каждую квартиру; постельное белье, которое бы проветривалось в шкафу в течение дня, а ночью лежало на кровати. Все это освободило бы женщин, которым, по мнению Чемблесса, «промыли мозги», сделав их домашними слугами из преклонения общества к «домашним добродетелям», соединения «чистки медного чайника с инстинктом материнства» и «закрепления за ними тарелки и метлы». Пицца тут будет приготовлена на совместных кухнях и доставляться в дом по заказу через всегда готовую транспортную систему; а грязные посуду и постельное белье можно положить в контейнер и опустить в желоб для доставки в большое механическое центральное отделение для стирки белья и мытья посуды [8].



Рис. 1. Испытания монорельса Уильяма Бойеса, г. Сиэтл, 1911 г. (flickr.com)

На верхнем уровне города-дороги был расположен променад – застекленная солнечная галерея зимой, место для прогулок в тени летом, с велодорожками и дорожками для катания на коньках зимой, а также башнями, в которых размещались школы, детские сады, места отдыха и развлечений, объекты промышленности (кооперативные фабрики), магазины и электростанции (рис. 2). На кооперативных фабриках все будет организовано и решаться рабочими – выборы мастеров, распределение прибыли между работниками, покупки и продажи (возможно, через центральное агентство). Общественная жизнь сосредоточится на променаде, куда можно попасть по лестнице из каждой квартиры, где будут художественные галереи, музеи, клубы и другие места для отдыха. Образование здесь будет пожизненным, добровольным для обоих полов и всех возрастов – универсальный университет, в котором «специалист по ботанике будет обучать группы детей в своем саду, а химик и минералог в своей лаборатории» [6].

«Roadtown должен был обеспечить: сотрудничество в использовании земли, машин и энергоснабжения; эффективную перевозку товаров; эксплуатацию машин и обработку земли каждым. Тут не было бы никаких трестов или корпораций, которые бы забирали прибыль у рабочих, и не было бы самого капиталистического владения материалами и машинами» [8]. С такой социальной программой Эдгар Чемблесс вначале попытался реализовать свой проект в районе Нью-Йорка, примером тем же путём, что и Артуро Сориа – орга-

низовав для сбора средств инвестиционную компанию (restricted corporation), в которой деньги её вкладчикам вернутся как недвижимость в построенном городе. Хотя в его книге утверждалось о «сотне первоклассных семей», готовых купить жильё в городе, в этом районе уже во многих местах были проложены дороги, а поля разгорожены на многие частные владения. Поэтому Чемблесс отправился на запад в Сан-Франциско, где было больше неосвоенной земли и в 1914 г. собирался построить пилотный образец своего города для Панамо-Тихоокеанской международной выставки 1915 г. Но и этого ему сделать не удалось, проект так и остался на бумаге.

#### «Решение жилищной проблемы в Соединенных Штатах» Мило Хастингса

В отличие от Эдгара Чемблесса, Мило Хастингс не собирался сооружать железобетонную Великую Американскую Стену. Он сам не предполагал ничего строить, а только изложил в статье соображения о путях рационального построения хоть и экономичного, но удобного для жизни американца нового американского города. Указав, что его «план жилья имеет очевидное родство с английским городом-садом», он посчитал необходимым «перевести уроки, которые Европа в состоянии преподать нам, в американские термины и спланировать наше жилье так, чтобы дать американцу максимально возможное количество тех вещей, которые он хочет». Он «хочет частный дом и пригород-

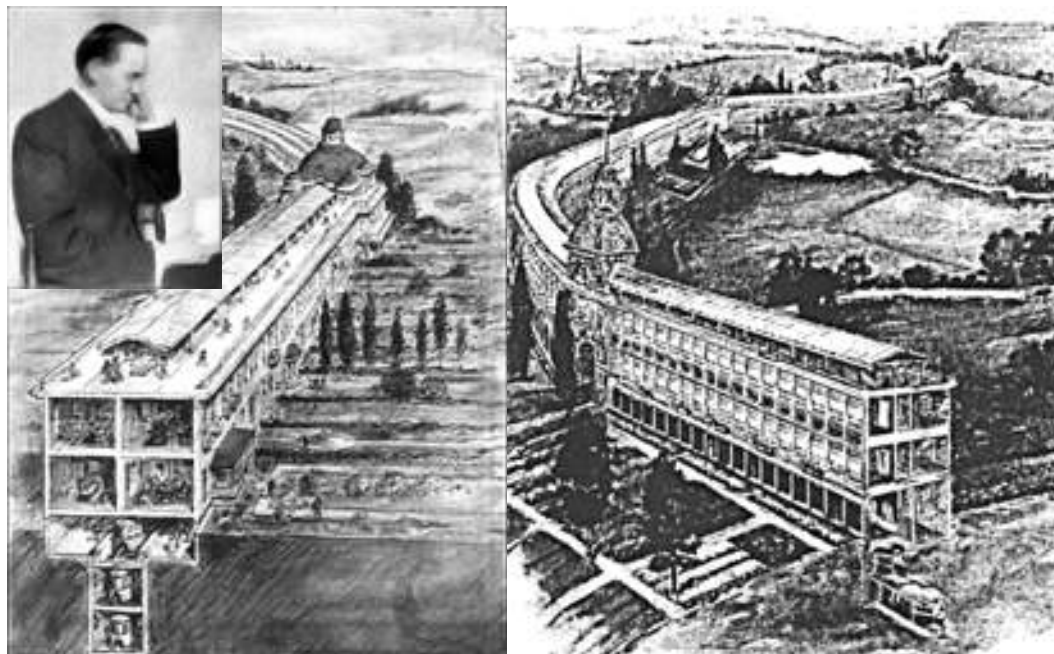


Рис. 2. Эдгар Чемблесс и проект Roadtown, 1910 г.

Рисунки с обложки книги [6] и из газетной статьи Мило Хастингса (The Independent, May 5, 1910)

ную или загородную жизнь; но он также желает городских удобств. При нынешних обстоятельствах сложно ему дать то и другое сразу, по цене, которую он сможет заплатить» [7]. И один из путей достижения этих целей ему представлялся даже не в форме (как это видится многим), а в структуре нового города.

Улица нового экономичного города должна быть в виде «ряда отдельно стоящих домов вдоль линии коммунальных услуг». Казалось бы, такая улица ничем не отличается от улицы самого обычного города. Это Хастингс прекрасно понимает, но считает обычную улицу неэкономичной и неэффективной, предлагая получить экономию «за счет специализации функций улицы». Вдоль тыльной стороны домов он предлагает служебную улицу, непосредственно примыкающую к домам, где будут присутствовать «интенсивное движение и коммунальные услуги», а со стороны фасадов домов – улицу (превращённую в бульвар), которая «будет проходить без интенсивного движения, а только по тем пешеходным дорожкам и легким дорогам, что нужны для отдыха и частных автомобилей». Функциональная улица, иначе «торговый путь или служебная дорога не для красоты, а для удобства», не может быть извилистой, с этой стороны будут доставляться прямо в дом товары и услуги, и здесь же из дома будет приниматься мусор, макулатура и вещи в стирку. Здесь проект Хастингса напоминает Roadtown, также предусмотрена максимально возможная централизация питания и бытового обслуживания для освобождения женщины

от «немногих оставшихся функций по ведению домашнего хозяйства». Вдоль этой улицы «как ее часть, пройдет линия служебных труб и кабелей. Минимальный список будет включать в себя водопровод, канализацию, газ, телефон, а также электричество» [7].

И в конечном итоге (рис. 3), «логическая единица жилья будет сформирована из двух приблизительно параллельных линий домов. Соединенное на своем внешнем конце обратным изгибом линии обслуживания поселение имеет форму буквы U. На открытом конце этого U находится существующий город или, если все должно быть новым, промышленная и торговая зона нового города. ... В пределах U, с его парковыми и некоммерческими окрестностями, могут быть расположены школы, клубы, спортивные площадки и другие социальные и развлекательные учреждения. ... Длина этого U не определена. Когда земля доступна для возможного последующего расширения, внешний конец U не должен застраиваться домами, а просто будет представлять собой служебный путь со служебными трубами, которые могут быть перемещены дальше в случае расширения» [7].

Были в проекте, хотя в меньшей степени, чем у Roadtown, и другие утопические моменты. Так, служебная улица ради экономии предлагалась в виде «одностороннего пути, сделанного из двух бетонных рельсов с вогнутыми поверхностями, приспособленными к обычному автомобилю». Однако главное в этом проекте безусловно заслуживает внимания. Помимо предложенной им логической единицы жилья, Хастингс пере-

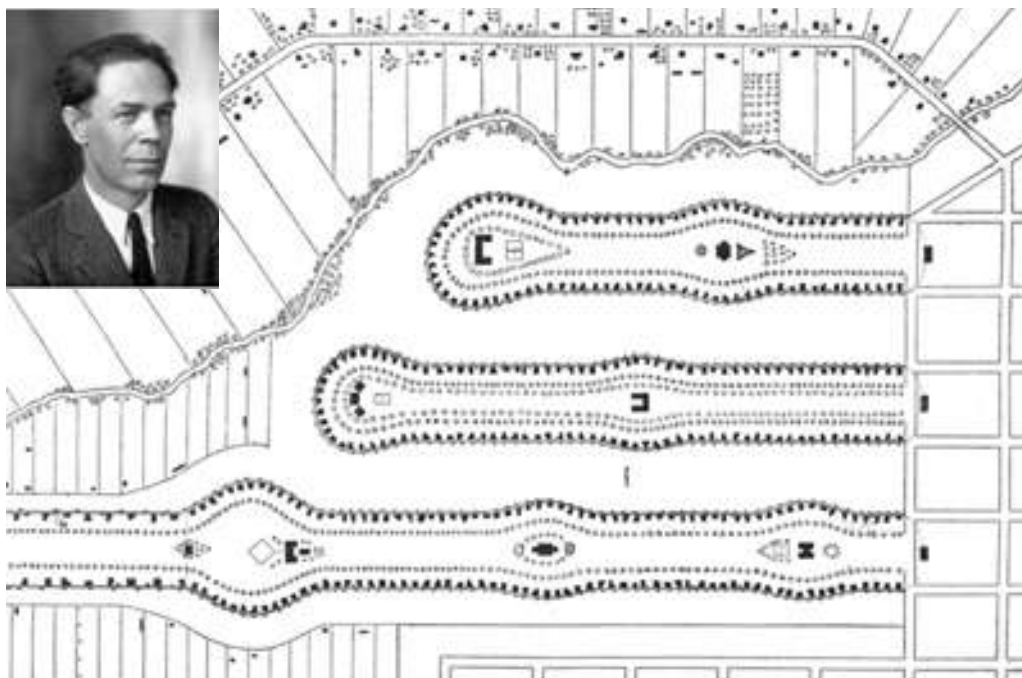


Рис. 3. Мило Хастингс и его проект экономичного поселения, 1919 г. [7]

числяет другие источники возможной экономии без ущерба для качества жизни. Это массовость строительства, дающая экономию за счёт оптовых цен; это экономия за счёт стандартизации отопительного и другого оборудования домов. И, наконец, экономия за счёт стандартизации домов: «экономика требует сходства в готовых домах. Мы принимаем сходство в автомобилях из-за экономии, и нет причин, почему мы не должны принимать это в домах». Хастингс понимает, что такая стандартизация может привести к унылой и однообразной застройке и «мы можем заплатить за экономию слишком большую цену». А решение проблемы видит в разнообразии планировки и обустройства участков «за счёт более свободного использования земли». И, пожалуй, самое важное. В этом поселении не должно быть препятствий для формирования сообщества жителей: «садовые участки не должны быть огорожены. Полоса возле дома может использоваться для хозяйственных построек, для ряда фруктовых деревьев и многолетних культур. Оставив остальную часть земли без ограждения, можно вести экономную совместную вспашку. Линии деления могут быть определены путем ориентиров, и так можно избежать расточительных и плодящих сорняки заборов» [7].

Принято считать проект Хастингса одним из возможных вариантов Линейного города [9]. Это справедливо для данного конкретного плана, но вряд ли так можно сказать про изложенную им концепцию. И сам автор прямо на это указывает: «Мы можем отказаться от центрального бульвара, объединить наши трубопроводы и транзитную дорогу со свободной автомобильной дорогой, и чередовать наши дома на противоположных сторонах. ... Применяя наш принцип линейной концентрации жизни, ... мы обеспечим экономически выгодные дороги, электрический свет, доставку товаров из городских магазинов в сельской местности, автомобильную линию, воду, канализацию и газ для приготовления пищи, если мы этого захотим»

[7]. Если присмотреться внимательно, в «свёрнутом» виде, без какой-то выраженной «линейности», её принципы можно обнаружить в лучших образцах американского послевоенного пригорода, например, в Левиттаун (рис. 4). Там также избегали строить заборы, а выше одного метра они были прямо запрещены [10] – это стало одной из причин его успеха и, как сейчас принято говорить, устойчивого развития.

Был в проекте Хастингса и ряд социальных предложений. В отличие от синдикалистской (вероятно поэтому её заметил Ле Корбюзье [13]) утопии Чемблесса, это были реальные и отчасти осуществлённые при Новом курсе Рузвельта идеи социальной демократии. Начав с анализа основ американской демократии, фундамент которой – это «прочное и устойчивое демократическое право владения» землёй, переданной в качестве «общественного достояния на простых условиях землеладельцам», Хастингс пришёл к выводу, что «наша предполагаемая демократия частной собственности, основанная на хозяйстве фермера, медленно, но верно исчезает из-за нарушений наследства, роста и падения состояний, увеличения стоимости земли и потому что большие рыбы съедают маленьких. Помещичье землевладение – это верный, но неизбежный результат». Приведя в пример Британию, где «земля для английских промышленных военных городов была не только изъята правительством по довоенным ценам, но и было предусмотрено, что в будущем смежные земли могут быть изъяты по таким же ценам», и не видя такого решения для земель фермеров, для американских городов считает необходимым следующее: «земельному спекулянту больше нельзя позволять захватывать наши города и отнимать излишки у наших работников благодаря увеличению арендной платы за землю». Поэтому строительство городов «по социально сознательному плану» он считает возможным лишь на основе «федеральной, государственной, муниципальной или общинной собственности на землю, которая сохраняет для сообщества создаваемое



Рис. 4. Левиттаун (Нью-Йорк): а – первоначальные районы застройки [11]; б – фрагмент дорожной сети [10]; в – фрагмент водопроводной сети [12]

им богатство». По подведению итогов градостроительства отдельными частными компаниями («скученность и теснота»), девелоперскими компаниями («удовлетворительно для среднего класса, но не справилось с жильём для рабочих») и промышленными корпорациями («наиболее эффективно и является преобладающим методом»), несмотря на преимущества у промышленных корпораций («здесь лучшие градостроители и архитекторы небольших домов, работают, учитывая и комфорт, и эффективность труда»), его вывод – когда «арендодатель и работодатель являются одной корпорацией – это увековечивание нашего промышленного феодализма. Демократия не сможет процветать в этих городах корпораций, где вода из кранов и вода с карнизов приправлена сталью или резиной, кусочками печенья или мылом определенной марки». По его мнению, хозяином города должно стать правительство, притом любое, но «лучше всего – районное местное самоуправление. Сообщество должно владеть собой. Нетрудовая прибыль неизбежно перельётся в чей-то карман, и, если это карман сообщества, то налоги смогут быть отменены, а само оно обогатится сверх пределов мечтаний трактирщиков» [7].

Примерно таких же идей впоследствии придерживался президент Франклин Рузвельт. Из его доклада Конгрессу о плане строительства федеральной сети скоростных автодорог в 1939 г.: «мы все знаем, что в значительной степени это случайность, когда новая дорога проходит через землю одного человека и мимо земли другого человека в нескольких милях. И все же человек, который, благодаря хорошему везению, продает узкую полосу отвода для новой магистрали, в большинстве случаев получает солидную прибыль за счет увеличения стоимости всей остальной его земли. Это незаработанный прирост прибыли, которая достаётся горстке счастливыхчиков, и подавляющему большинству будет недоступна. В соответствии с принципом «избыточного изъятия» земли,

правительство, оплачивающее стоимость шоссе, покупает широкую полосу с каждой стороны самой дороги, использует ее для сдачи в концессию и продает ее в течение нескольких лет строителям домов и другим, кто захочет жить рядом с главной транспортной артерией. Правительство получает этот незаработанный прирост прибыли и в значительной степени возмещает затраты на строительство дороги» [14]. Однако в городском жилищном строительстве в условиях депрессии его администрацией был выбран несколько иной путь: это государственные гарантии кредитов на строительство, приобретение и обустройство жилья, что возродило строительную индустрию, позволило к 1939 г. 12 млн. человек улучшить жилищные условия и стало основой послевоенного взрывного роста жилищного строительства [15].

**Заключение.** Что привлекает в Roadtown? Несомненно, масштаб и грандиозность проекта. Человек, господин природы, покоряет и обустроивает её так, как считает нужным, да и вообще в таком городе он создаёт отдельную, рукотворную природу, где всё строго по его плану и всё заранее предусмотрено. Вирус ощущения господства над миром оказался заразительным и периодически возникают проекты подобных городов-комбайнов (рис. 5). Несколько эскизных проектов таких мегаструктур сделал Ле Корбюзье: это города на выступах рельефа в Монтевидео и Рио-де-Жанейро (1929) и план «Обюс А» (Obus A) для Алжира (1932 г.) [13]. Справедливости ради нужно сказать, что в Алжире планировалось не готовое поселение, а только градостроительно-инженерная структура под автомагистралью, и её предполагалось постепенно заполнять жилыми ячейками, которые каждый хозяин имел возможность обустроить по-своему.

Среди последующих примеров можно упомянуть проекты линейных городов – в Нью-Джерси Питера Айзенмана и Майкла Грейвса (1965 г.) и абстрактный город, не при-

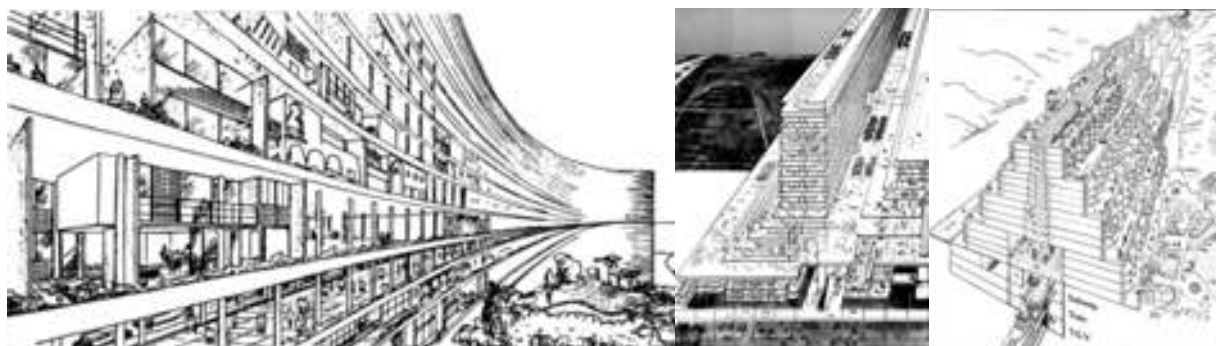


Рис. 5. Проекты линейных городов: План Обюс А (1932 г., арх. Ле Корбюзье), Линейный город в Нью-Джерси (1965 г., арх. Питер Айзенман и Майкл Грейвс) и линейный город Жилия Готье (1994 г., linearcity.ca)

вязанный к какому-то месту, канадского архитектора Жилия Готье (1994 г.).

У Хастингса прямых последователей не было. Он сам отошёл от градостроительства и, хотя их дружба продолжалась вплоть до самоубийства Чемблесса в 1936 г., в 1920 г. он написал свою известную антиутопию «Город бесконечной ночи» (City of Endless Night), где предсказал приход к власти в Германии национал-социализма и её поражение в войне со всем окружающим миром. В его книге Берлин 2151 года являлся последним рубежом немецкой обороны и поэтому превращён в бронированное железобетонное здание-крепость:

«Это оказался атлас и справочник Берлина. На обложке была показательная диаграмма, из которой следовало, что Берлин – город шестидесяти этажей. ... Обратившись к указателю атласа, я посмотрел статистику населения и обнаружил, что по последней переписи оно составило около трехсот миллионов человек. ... Когда я вычислил площадь города, который был примерно овальной формы и имел восемь километров в ширину и одиннадцать в длину, я обнаружил, что население на данной площади было не больше, чем на острове Манхэттен до реформы земельного законодательства, которую мы ввели во второй половине двадцатого века. Поэтому в цифрах численности населения не было ничего невероятного» [16].

Мелочи жизни в этом осаждённом городе удивительным образом что-то напоминали:

«Я услышал звонок и, обернувшись, увидел, что металлическая коробка соскользнула на боковую доску из отверстия в стене. В этой коробке я нашел свой обед, которым я наслаждался в одиночестве. ... Обед закончился, я искал способ избавиться от посуды. Сложив её обратно в контейнер, я нащупал и нажал клавишу, которая что-то в стене включила, и мои блюда отпаривались в общественную посудомоечную машину. ... «Будете ли вы примерять новый костюм?», – прервал меня портной, протягивая одежду. Костюм был немного обтягивающим, но я заверил, что подгонка была идеальной. Затем, сняв костюм, я смотрел, как он кладёт его в пакет, открывает стенной шкаф, набирает номер моего дома и отправляет мой костюм в путь одним из многочисленных перевозчиков, которые оплели город» [16].

**Выводы.** Оба рассмотренных проекта принято считать линейными городами. Первый, безусловно, им является. Идея его была синдикалистской утопией народовластия в отдельно взятом городе на базе совместного проживания и ремесленного производства трудящихся масс – именно для их размещения и было задумано сооружение, самодостаточное и независимое от окружающей среды, которая подразумевалась враждебной. Проект со всеми его последователями связывает использование са-

мых последних (на момент его создания) технических достижений и наличие в таком городе какого-то своего места только для его авторов. Поэтому все эти сооружения не были и, пока существуют свободный человек и живая природа, вряд ли где-то будут реализованы.

Второй проект, только внешне напоминая линейный город, по сути является концепцией не формы, а ячейки структуры города. Неделимой ячейки городского пространства, состоящей из дороги и дома с полным набором инженерного обеспечения, которое является частью этой дороги. Город, состоящий из таких ячеек, не ограничен какой-то формой, в нём есть свободное место для всех и он часть своей окружающей среды, поэтому здесь найдётся место и для каждого в отдельности – и не только в специально отведённой ячейке, а во всём таком городе. Поэтому проект Хастингса и его идеи, основанные на реальных потребностях людей, не стали утопией, а растворились в успешно реализованных проектах послевоенного американского пригорода.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Terán, Fernando de “La Ciudad Lineal, antecedente de un urbanismo actual”. Ciencia Nueva, Madrid, 1968, 77 p.
2. Navascués Palacio, Pedro “La Ciudad Lineal de Arturo Soria”. Villa de Madrid, 1969, No.28, pp. 49–58. URL:
3. Sambricio, Carlos “Ciudad Lineal, un ejemplo de urbanismo liberal”. In: “Arturo Soria y el urbanismo europeo de su tiempo 1894–1994: primer centenario de la Compañía Madrileña de Urbanización”. Fundación Cultural COAM, Madrid, 1996, pp. 38–49. URL: <http://oa.upm.es/1628/>.
4. 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, DOI: 10.5944/etfv.29.2017.18858.
5. Wood, Edith “The Spanish Linear City”. The Journal of the American Institute of Architects, 1921, Vol. 9, pp. 169–174.
6. Chambless, Edgar “ROADTOWN”, New York: Roadtown Press, 1910, 172 p.
7. Hastings, Milo “A Solution of the Housing Problem in the United States”. The Journal of the American Institute of Architects, 1919, Vol. 7, pp. 259–266.
8. Wallechinsky David, Wallace Irving “The People’s Almanac”, N.Y.: Doubleday, 1975, 1478 p.
9. Collins, George R. “Linear planning throughout the world.” Ekistics, 1960, vol. 9, no. 54, pp. 242–253. JSTOR, [www.jstor.org/stable/43622692](http://www.jstor.org/stable/43622692).
10. 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
11. Levittown NY in 1948. URL: <http://hairstyle.adamstomp.com/levittown-ny-in-1948/picture>.



12. Hicksville Water District Announces Forthcoming Water Main Infrastructure Improvements. URL: <https://patch.com/new-york/hicksville/hicksville-water-district-announces-forthcoming-water-main-infrastructure-improvements>.

13. *Frampton, Kenneth* "The Other Le Corbusier: Primitiv Form and the Linear City 1929–52". *Arquitectura*, 1987, No.264–265, pp.30–37.

14. *Roosevelt, Franklin D.* Message to Congress - Toll Roads & Free Highway Development, April 27, 1939. URL: <https://www.virginiaplaces.org/transportation/tollroadsfreeroads.pdf>.

15. National Housing Act (1934) - The Living New Deal. URL: <https://livingnewdeal.org/glossary/national-housing-act-1934/>.

16. *Hastings, Milo* "City of Endless Night", New York: Dodd, Mead and Company, 1920, 346 p.

8. Wallechinsky David, Wallace Irving. *The People's Almanac*, N.Y.: Doubleday, 1975. 1478 p.

9. Collins, George R. Linear planning throughout the world. *Ekistics*, 1960, vol. 9, no. 54, pp. 242–253.

10. Filippov V.D. Disurbanism: Soviet Utopia and American Practice. *Innovative project*, 2017, vol.2, no.2, pp. 50–69. (in Russian) DOI: 10.17673/IP.2017.2.02.6

11. Levittown NY in 1948. Available at: <http://hair-style.adamstop.com/levittown-ny-in-1948/picture>

12. Hicksville Water District Announces Forthcoming Water Main Infrastructure Improvements. Available at: <https://patch.com/new-york/hicksville/hicksville-water-district-announces-forthcoming-water-main-infrastructure-improvements>

13. *Frampton, Kenneth*. The Other Le Corbusier: Primitiv Form and the Linear City 1929–52. *Arquitectura*, 1987, no.264–265, pp.30–37.

14. *Roosevelt, Franklin D.* Message to Congress - Toll Roads & Free Highway Development, April 27, 1939. Available at: <https://www.virginiaplaces.org/transportation/tollroadsfreeroads.pdf>

15. National Housing Act (1934) - The Living New Deal. Available at: <https://livingnewdeal.org/glossary/national-housing-act-1934/>

16. *Hastings, Milo*. City of Endless Night. New York: Dodd, Mead and Company, 1920. 346 p.

## REFERENCES

1. Terán, Fernando de. La Ciudad Lineal, antecedente de un urbanismo actual. *Ciencia Nueva*, Madrid, 1968, 77 p.

2. Navascués Palacio, Pedro. La Ciudad Lineal de Arturo Soria. *Villa de Madrid*, 1969, no.28, pp. 49–58.

3. Sambricio, Carlos. Ciudad Lineal, un ejemplo de urbanismo liberal. In: *Arturo Soria y el urbanismo europeo de su tiempo 1894–1994: primer centenario de la Compañía Madrileña de Urbanización*. Fundación Cultural COAM, Madrid, 1996, pp. 38–49. Available at: <http://oa.upm.es/1628/>

4. 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. DOI: 10.5944/etfv.29.2017.18858

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

6. *Chambless, Edgar*. ROADTOWN. New York: Roadtown Press, 1910. 172 p.

7. *Hastings, Milo*. A Solution of the Housing Problem in the United States. *The Journal of the American Institute of Architects*, 1919, Vol. 7, pp. 259–266

Об авторе:

**ФИЛИППОВ Василий Дмитриевич**  
ведущий инженер дирекции АСА СамГТУ  
Самарский государственный технический университет  
Академия строительства и архитектуры  
443001, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 194

**FILIPPOV Vassily D.**  
Leading engineer  
Samara State Technical University  
Academy of Architecture and Civil Engineering  
443001, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya str., 194,  
tel. (846) 339–14–59  
E-mail: vasilf@mail.ru

Для цитирования: *Филиппов В.Д.* Линейные города: независимые американские проекты // Градостроительство и архитектура. 2019. Т. 9, № 4. С. 148–155. DOI: 10.17673/Vestnik.2019.04.21.

For citation: *Filippov V.D.* Linear City: Independent American Projects. *Gradostroitel'stvo i arhitektura* [Urban Construction and Architecture], 2019. Vol. 9, no. 4. Pp. 148–155. (in Russian) DOI: 10.17673/Vestnik.2019.04.21.