



# Социокультурные аспекты создания парков на базе индустриальной инфраструктуры прошлого (зарубежный опыт)

УДК 712.00

<http://doi.org/10.24412/1997-0803-2023-6116-37-46>

## Д. А. Прокудина

Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова,  
Москва, Российская Федерация,  
e-mail: dariap@bk.ru

## Е. К. Прокудина

Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова,  
Москва, Российская Федерация,  
e-mail: prokudina-elena@yandex.ru

**Аннотация:** Статья посвящена анализу зарубежного опыта преобразования вышедшей из употребления железнодорожной инфраструктуры в рекреационные зоны с применением современных архитектурных решений, паркового искусства и садоводства. Создание Променада Планте (Promenade Plantée/ Coulée Verte René-Dumont) в Париже позволило сберечь индустриальный объект эпохи промышленной революции. При этом он выполняет новые функции, крайне востребованные сегодня, – рекреационной зеленой зоны в плотной городской застройке, улучшающей качество жизни населения, а также сохранения культурной идентичности и нематериального наследия. Хай-Лайн (The High Line) в Нью-Йорке – яркий пример преобразования ржавеющей надземной железной дороги в инновационный парк с оригинальным архитектурным и ландшафтным оформлением. Кроме того, Хай-Лайн стал многофункциональной площадкой для современного искусства, культурных мероприятий, концертов, образовательных программ. Появление Хай-Лайна – пример успешного гражданского активизма. Хай-Лайн улучшил качество жизни населения в тесном перенаселенном мегаполисе и внес существенный вклад в экономику города за счет роста налоговых поступлений и появления многочисленных рабочих мест. Создавая подобные парки, следует учитывать и возможные негативные последствия, такие как избыточная застройка на прилегающей территории и чрезмерный наплыв туристов. В современных российских реалиях создание парков на базе вышедшей из употребления железнодорожной инфраструктуры представляется перспективным направлением развития городов XXI века.

ПРОКУДИНА ДАРЬЯ АЛЕКСАНДРОВНА – кандидат социологических наук, научный сотрудник кафедры истории и теории мировой культуры, философский факультет, Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова

ПРОКУДИНА ЕЛЕНА КОНСТАНТИНОВНА – кандидат социологических наук, доцент кафедры философии языка и коммуникации, философский факультет, Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова

PROKUDINA DARIA ALEKSANDROVNA – CSc in Social Sciences, Research Scientist at the Department of History and Theory of World Culture, the Faculty of Philosophy, Moscow State University named after M. V. Lomonosov

PROKUDINA ELENA KONSTANTINOVNA – CSc in Social Sciences, associate professor at the Department of Philosophy of Language and Communication, the Faculty of Philosophy, Moscow State University named after M. V. Lomonosov

© Прокудина Д. А., Прокудина Е. К., 2023



*Ключевые слова:* парк, железная дорога, повторное использование индустриальной инфраструктуры, индустриальное наследие, ревитализация, Променад Планте, Куле верте Рене-Дюмон, Хай-Лайн.

*Для цитирования:* Прокудина Д. А., Прокудина Е. К. Социокультурные аспекты создания парков на базе индустриальной инфраструктуры прошлого (зарубежный опыт) // Вестник Московского государственного университета культуры и искусств. 2023. №6 (116). С. 37–46. <http://doi.org/10.24412/1997-0803-2023-6116-37-46>

*Благодарности:* Исследование выполнено при поддержке Междисциплинарной научно-образовательной школы Московского университета «Сохранение мирового культурно-исторического наследия».

## SOCIO-CULTURAL ASPECTS OF CREATING PARKS BASED ON THE INDUSTRIAL INFRASTRUCTURE OF THE PAST (FOREIGN EXPERIENCE)

**Daria A. Prokudina**

Moscow State University named after M. V. Lomonosov,  
Moscow, Russian Federation,  
e-mail: dariap@bk.ru

**Elena K. Prokudina**

Moscow State University named after M. V. Lomonosov,  
Moscow, Russian Federation,  
e-mail: prokudina-elena@yandex.ru

*Abstract:* The article is devoted to the analysis of foreign experience in the transformation of disused railway infrastructure into recreational areas using modern architectural solutions, park art and gardening. The creation of the Promenade Plantée/ Coulée Verte René-Dumont in Paris made it possible to save an industrial facility of the Industrial Revolution era. At the same time, it performs new functions that are extremely in demand today: a recreational green zone in dense urban housing, improving the quality of life of the population, as well as preserving cultural identity and intangible heritage. The High Line in New York is a vivid example of the transformation of a rusting elevated railway into an innovative park with original architectural and landscape design. In addition, the High Line has become a multifunctional platform for contemporary art, cultural events, concerts, and educational programs. The emergence of the High Line is an example of successful civic activism. The High Line has improved the quality of life of the population in a cramped, overpopulated metropolis and has made a significant contribution to the city's economy through increased tax revenues and the creation of numerous workplaces. When creating such parks, possible negative consequences should also be taken into account, such as redundant building in the surrounding area and excessive influx of tourists. In modern Russian realities, the creation of parks based on disused railway infrastructure seems to be a promising direction for the development of cities of the XXI century.

*Keywords:* park, railway, reuse of industrial infrastructure, industrial heritage, revitalization, Promenade Plantée, Coulée Verte René-Dumont, The High Line.

*For citation:* Prokudina D. A., Prokudina E. K. Socio-cultural aspects of creating parks based on the industrial infrastructure of the past (foreign experience). *The Bulletin of Moscow State University of Culture and Arts (Vestnik MGUKI)*. 2023, no. 6 (116), pp. 37–46. (In Russ.). <http://doi.org/10.24412/1997-0803-2023-6116-37-46>

*Acknowledgements:* The research was carried out with the support of the Interdisciplinary Scientific and Educational School of Moscow University «Preservation of the World Cultural and Historical Heritage».



Актуальная проблема нашей страны – заброшенные индустриальные объекты прошлого, которые со временем разрушаются, подвергаются вандализму и становятся маргинальными территориями. Они не только выглядят неэстетично, но и представляют угрозу для населения. Заброшенные производственные цеха, железнодорожные пути, мосты и тоннели встречаются как в мегаполисах, так и в малых городах, в промышленных зонах и сельской местности. В свое время в их создание были вложены значительные трудовые усилия и материальные ресурсы, а демонтаж сегодня предполагает существенные финансовые расходы. Важно отметить, что многие из них представляют культурно-историческую ценность.

С этой проблемой страны Европы и США столкнулись еще в 1970-х годах. Становление постиндустриального общества, развитие глобальной экономики, сопровождаемое переводом производств в азиатские страны, – все эти процессы привели к закрытию многих предприятий. Существенно менялся и облик крупных городов: промышленность перемещалась за их границы. Со временем вырабатывались перспективные решения этой проблемы, которые представляют интерес и для нашей страны, столкнувшейся с ней позднее, начиная с 1990-х годов, ознаменовавшихся распадом СССР и деиндустриализацией страны.

Железные дороги – яркий символ промышленной революции и научно-технического прогресса – в современных условиях во многом утрачивают свое значение. Наследие железнодорожной эры, представляющее собой результат грандиозного человеческого труда, – это многокилометровые пути, мосты через водные преграды, железнодорожные станции, путепроводы, эстакады, виадуки, тоннели, галереи и прочие инфраструктурные объекты. Оно обладает значительным потенциалом повторного использования, которое может способствовать социально-экономическому и культурному общественному развитию.

В 1859 году во Франции была построена железная дорога, соединившая столицу с Верней-Этаном. Она начиналась на площади Бастилии и проходила через город Венсен. Особенности рельефа потребовали возведения виадука с шестьюдесятью семью арками. В 1969 году дорога была закрыта, ее фрагмент интегрировали в региональную сеть скоростных поездов, а участок от площади Бастилии до Венсенского леса был заброшен [11].

Администрация города поручила Парижскому ателее урбанизма выработать решение о дальнейшей судьбе этого участка. Вариант ликвидации виадука был отвергнут, так как это неблагоприятно сказалось бы на эстетическом облике проспекта Домениль, вдоль которого он проходит. Было решено превратить его в зеленую пешеходную зону [9]. Бастильский же вокзал демонтировали; на его месте построили здание новой оперы, открытое в 1989 году.

Преобразование виадука проходило в конце 1980-х – начале 1990-х годов после приобретения городом прав на использование объекта у Национального общества железных дорог Франции [9]. Внутри конструкции было решено создать мастерские для ремесленников, носителей уникальных знаний и навыков, уходящих в небытие. Под руководством архитектора Патрика Бергера (Patrick Berger) строение отреставрировали и доработали – со стороны улицы арки были закрыты стеклянными фасадами. Так появились светлые мастерские, которые вместе с тем стали «витринами» ремесел, поскольку позволяют прохожим наблюдать за производственным процессом и видеть выставленные в них изделия.

Сейчас Виадук искусств (Le viaduct des arts) – это пространство, в котором работают разнопрофильные ремесленники и дизайнеры. Они изготавливают и восстанавливают струнные и духовые музыкальные инструменты, создают изделия из кожи, светильники из бронзы, мебель, украшения, реставрируют живопись, выдувают стекло и т. д. [10]. Здесь проводятся мастер-классы, которые знако-



мат с процессом создания витражей, обуви, бижутерии, а также позволяют участникам освоить, например, изготовление керамики [13; 20]. В Виадук искусства также разместились кафе и рестораны.

Открытие Виадук искусства, несомненно, является вкладом в сохранение нематериального культурного наследия Франции. Мастерам создают комфортные условия труда, предоставляют канал продвижения и сбыта продукции. Здесь они могут передавать свои знания и навыки ученикам. Такая институция обеспечивает как преемственность ремесленных традиций, так и популяризацию культурного наследия.

В контексте миграционного кризиса, вызванного большим количеством иммигрантов с иными традициями, обычаями, образом жизни [2, с. 309], а также – процессами глобализации, во Франции остро встает вопрос сохранения собственной культурной идентичности. Виадук искусства помогает французам ее не утратить, а также является пространством, где туристам предоставляется редкая возможность познакомиться с национальными традициями страны и приобрести памятную продукцию парижских мастеров вместо безликих сувениров иностранного производства.

Одновременно с созданием Виадук искусства шла работа по устройству Променада Планте/ Куле верте Рене-Дюмон (Promenade Plantée/ Coulée Verte René-Dumont), которой руководили архитектор Филипп Матьё (Philippe Mathieux) и ландшафтный дизайнер Жак Вержели (Jacques Vergely).

Парк, разбитый на виадук, представляет собой аллею, с двух сторон обрамленную деревьями, кустарниками, травами и цветами. Особенности конструкции во многом определили и ландшафтные решения. Крупные деревья посадили в опорах моста, где можно было обеспечить максимальную глубину почвы – 1,6 м. [4, р. 24]. Для масштабного озеленения на ограниченной территории и зонирования применяются металлические арки, колонны и прочие конструкции, которые обвивают ли-

аны и плетистые розы. На виадук оборудованы открытые смотровые площадки, позволяющие обозревать город, а также – уютные садовые комнаты. Украшение парка – водные каналы, окаймленные ирисами и лавандой, по обе стороны от которых проложены пешеходные дорожки.

От виадук путь продолжается по длинному подвесному мосту над газоном Сада Рейи (Jardin de Reuilly), созданного на месте старой товарной станции. Здесь горожане отдыхают на траве, загорают, устраивают пикники.

Променад Планте тянется по аллее Вивальди, а затем проходит сквозь железнодорожный тоннель, внутри имитирующий грот. Его стены отделаны камнем, кое-где по валунам струятся небольшие пещерные водопады.

Выйдя из грота, гуляющие неожиданно попадают будто бы в лес. Променад продолжается в ложбине, появившейся в результате строительства железной дороги. Ее склоны, поросшие густой зеленью, создают ощущение, что находишься вдали от большого города. На пути предстоит пересечь тоннели, входы и выходы которых украшают свисающие лианы. Завершается парк общей протяженностью 4,5 км. неподалеку от Венсенского леса.

Создание Променада Планте/ Куле верте Рене-Дюмон позволило сохранить индустриальный объект эпохи промышленной революции. Изящная инженерная конструкция XIX века с геометричными арками и искусной красно-белой каменной кладкой не только уцелела, но благодаря преобразованиям стала выглядеть еще привлекательнее. При этом она выполняет новые функции, крайне востребованные сегодня: сохранение культурной идентичности и нематериального наследия, а также создание рекреационной зеленой зоны в плотной городской застройке, улучшающей качество жизни населения. Особого внимания заслуживает то, как удачно удалось встроить в парк железнодорожные тоннели и ложбину, привносящие в прогулку разнообразие впечатлений.



Сторонники экологического подхода в градостроительной политике обращают внимание на то, что этот парк – прекрасный пример формирования непрерывной системы открытых зеленых пространств в городе, элемента его экологического «каркаса» [1, с. 58]. Такой каркас благоприятно сказывается на экологии, а также позволяет горожанину, практически не покидая озелененных территорий, добраться до Венсенского леса – крупнейшего зеленого массива Парижа на его окраине.

Новаторский опыт преобразования железнодорожной инфраструктуры в рекреационную зону стал образцом для подражания. Как рассказывают сотрудники парка, сюда из Канады, США, Сингапура, Германии и других стран приезжают архитекторы и ландшафтные дизайнеры [4, р. 25].

Именно этот пример вдохновил и инициаторов создания парка Хай-Лайн (The High Line) [7] в Нью-Йорке Джошуа Дэвида (Joshua David) и Роберта Хаммонда (Robert Hammond). Вестсайдская надземная линия была возведена в 1934 году для нужд промышленных предприятий. Постепенно железнодорожные грузоперевозки заменялись автомобильными, предприятия закрывались. Часть железной дороги была снесена, но участок, проходящий через районы Митпэкинг и Челси, сохранился. Последний поезд прошел здесь в 1980 году, после чего дорога была выведена из эксплуатации и заброшена.

Как пишет Роберт Хаммонд, когда в 1999 году он впервые поднялся на эстакаду, то по-настоящему влюбился в это место. Р. Хаммонда поразила его внутренняя «напряженность»: сочетание твердого и мягкого, диких трав и рекламных щитов, индустриальных реликвий и природного ландшафта, вид на Эмпайр-стейт-билдинг на фоне полевых цветов [12, р. 11]. Надо сказать, что к концу XX века эстакада производила неоднозначное впечатление. Массивная ржавеющая конструкция, маргинальная территория с зарослями трав, цветов и даже деревьев, выросших среди рельсов и шпал, так разительно

контрастировавшими с плотной застройкой мегаполиса.

В 1999 году на заседании общественного совета района Челси, как вспоминает Джошуа Дэвид, никто, кроме него, не разделял идею сохранения железной дороги за исключением одного присутствующего – Роберта Хаммонда. Они объединили свои усилия и создали некоммерческую организацию «Друзья Хай-Лайна» [19].

К 2000 году решение проблемы заброшенной железной дороги зашло в тупик. Уже много лет крупные владельцы недвижимости района Челси выступали за снос эстакады, снижавшей ее стоимость. Им вторило руководство предприятий, примыкающих к ней, страдающих от пожаров, мусора и вандализма. Но для транспортной компании демонтаж означал колоссальные расходы, хотя предпринимать что-то было необходимо. Ее ежегодное содержание обходилось в приличную сумму. «Друзья Хай-Лайна» предложили иной путь – разбить на эстакаде парк. Их главным аргументом был успешный опыт парижского Промеида Планде, проверенный жизненной практикой. Перспективы масштабного развития района, которые рисовали энтузиасты, не убеждали администрацию мэра Рудольфа Джулиани, и им дали понять, что не стоит рассчитывать на городское финансирование [5].

В такой ситуации Д. Дэвиду и Р. Хаммонду стало очевидно, что для реализации мечты нужно активно привлекать общественность. Начали они с того, что показали ньюйоркцам красоту дикой природы эстакады. Знаменитый фотограф Джоэл Штернфельд (Joel Sternfeld) целый год делал снимки, запечатлевая ее в разные сезоны.

Следующим шагом стало проведение международного «конкурса идей» вторичного использования эстакады, на который из разных стран поступило 720 предложений, включая такие оригинальные, как создание бассейна и американских горок [8]. Конкурс вызвал большой общественный резонанс, многие узнали о проекте.



Параллельно «Друзья Хай-Лайна» искали поддержки знаменитых и влиятельных людей, в числе которых оказались известные дизайнер Диана фон Фюрстенберг и актер Эдвард Нортон, политики, юристы, обеспеченные бизнесмены. Они содействовали реализации проекта, оказывали финансовую помощь и организовывали сбор средств. Новый мэр Майкл Блумберг, которому «Друзья Хай-Лайна» обещали существенный рост налоговых поступлений, поддержал проект. В результате город выделил средства на создание парка, к которым были добавлены деньги, собранные общественностью.

К работам были привлечены архитектурная дизайн-студия «Diller Scofidio + Renfro» и фирма ландшафтной архитектуры Джеймса Корнера (James Corner) «Field Operations» из Нью-Йорка. Как вспоминает Д. Корнер, сильное впечатление произвело на него то, как природа берет верх над руинами: обилие растений и даже пение птиц на массивном сооружении из стали и бетона. Источник вдохновения для создания дизайна парка, добавляет он, был прямо перед ними [12, р. 33].

Именно это возрождение природы в индустриальной зоне, оставленной человеком, стало лейтмотивом Хай-Лайна. Травы, цветы и деревья растут здесь среди рельсов и шпал, но теперь это не стихийный процесс. Он умело спроектирован голландским ландшафтным дизайнером Питом Удольфом (Piet Oudolf), практикующим натуралистический, максимально приближенный к природе подход к садоводству с опорой на многолетники и травы. Такой «дикий сад» особенно ярко контрастирует с плотной городской застройкой Манхэттена. Примечательно, что сад создавался так, чтобы выглядеть живописно в течение всего года, «растения должны иметь характер и хорошо выглядеть и после цветения», – подчеркивает Пит Удольф [14].

Парк открывался этапами с 2009 по 2019 год. Путешествие по нему представляет собой тщательно срежиссированный маршрут со сменой садов, общественных пространств, встречей с современным искус-

ством, обеспечивающий яркие и разнообразные впечатления.

Когда посетитель поднимается по лестнице с улицы Гансеворт, он оказывается среди деревьев. Своеобразие лесной зоны создают многочисленные серые березы, которые в изобилии растут среди рельсов и шпал. Это те самые рельсы, которые в прошлом были на эстакаде. Предварительно почищенные и возвращенные на Хай-Лайн, они напоминают о его истории. Между деревьями пестрят цветы, зеленеют папоротники, а с эстакады ниспадают лианы. В парке предусмотрены многочисленные места для сидения и смотровые площадки, представлены произведения современного искусства.

Из зарослей гуляющий попадает на луг, пройдя который оказывается в пассаже, на стене которого показывают видео-арт. Дело в том, что временами железная дорога проходила сквозь строения, что облегчало погрузку и разгрузку продукции. В таких пространствах были оборудованы пассажи.

Выйдя из него, предлагается посмотреть на Гудзон со смотровой площадки и отдохнуть на деревянных шезлонгах у ручья. На заброшенной эстакаде в этом месте скапливалась дождевая вода, и дизайнеры решили создать здесь водный объект. Это позволило также обогатить флору парка болотными цветами и травами. Путь продолжается сквозь пассаж бывшей бисквитной компании, ныне преобразованной в гастрономический Рынок Челси (Chelsea Market), где расположена зона питания.

Пройдя его, посетитель получает возможность со смотровой площадки увидеть любопытный объект – ответвление железной дороги, засаженное растительностью. Оно упирается в стену расположенного неподалеку здания. Обычно здесь выставляют масштабное произведение искусства. Когда-то оно служило для того, чтобы поезд мог въехать на склад торговой компании. Со временем въезд был замурован. Примечательно, как дизайнерам удалось превратить короткую, тупиковую ветку в достопримечательность Хай-Лайна.



Вскоре гуляющий выходит к необычному амфитеатру, деревянные ступени которого спускаются вниз. Завершается он окном, обращенным на шумную 10-ю авеню. Здесь предлагается отдохнуть и понаблюдать за рекой автомобилей, а вечером – вереницей огней. Амфитеатр используется и для проведения мероприятий. Пройдя открытые солнцу луга, сменяющиеся лесной чащей, предлагается отдохнуть на газоне или на высоких деревянных ступенях.

За полем луговых цветов и трав начинается медленный подъем по металлическому мосту. Посетитель оказывается среди пышных крон деревьев, в числе которых особенно заметны крупнолистные магнолии с белыми ароматными цветами. Ветви находятся так близко, что до них можно дотронуться рукой. Такое дизайнерское решение вдохновлено прошлым Хай-Лайна. На заброшенной эстакаде здесь были обнаружены заросли деревьев, выросшие благодаря влажному микроклимату. Он создается из-за зданий, с двух сторон примыкающих к эстакаде и защищающих от ветра. «Полет» в пышных кронах деревьев представляется удачным дизайнерским решением для этого узкого прохода, как бы сдавленного с двух сторон постройками.

Немного погодя посетитель оказывается у развилки: направо уходит ответвление эстакады, а налево – ее продолжение, ведущее к реке Гудзон. Даже когда решение о создании парка было принято, и уже велись строительные работы, это ответвление продолжало находиться под угрозой сноса. В 2008 году «Друзья Хай-Лайна» инициировали информационно-пропагандистскую кампанию, направленную на его спасение [17]. В итоге ему было найдено полезное применение. На этом широком ответвлении соорудили озелененную площадь с высокими деревянными ступенями для сидения, предназначенную как для отдыха, так и для проведения мероприятий. А в центре установили пьедестал, где демонстрируются монументальные арт-объекты.

Художники из разных стран мира подают на рассмотрение комиссии проекты арт-объектов, из которых выбирают те, которые будут представлены здесь 18 месяцев. Так, например, сейчас это скульптура «Старое дерево» малинового цвета высотой более 7,5 метров швейцарской художницы Памелы Розенкранц [15]. Уникальная особенность ответвления эстакады как выставочного пространства состоит в том, что расположенное над оживленной 10-й авеню, оно представляет произведение искусства не только посетителям Хай-Лайна, но и всему городу.

Вернувшись на основную эстакаду, посетитель направляется к Гудзону. Здесь открывается живописный вид на реку и предусмотрено много мест для отдыха. Примечательны дорожки, представляющие из себя фрагменты рельсов и шпал. Шпалы глубоко вкопаны, чтобы было удобно ходить. Хай-Лайн поворачивает направо, идет вдоль реки и вскоре завершается. В этой зоне было решено оставить практически без изменений флору заброшенной эстакады.

Прогулка по Хай-Лайну – это одновременно и встреча с «дикой» природой, и погружение в архитектурную среду Нью-Йорка. Парк пересекает улицы, открывая интересную перспективу. Некоторые здания примыкают к нему, позволяя окунуться в атмосферу разных эпох. Постройки XIX века с характерной красной кирпичной кладкой и чугунными пожарными лестницами сменяются творениями таких известных архитекторов, как Захи Хадид и Томас Хизервик, а завершается Хай-Лайн среди стеклянных небоскребов XXI века. Освещение специально установлено внизу, эффектно подсвечивая зелень и не мешая обозревать город. Хай-Лайн стал многофункциональной площадкой для представления современного искусства, культурных мероприятий, концертов, образовательных программ для детей, подростков и взрослых, а также – центром волонтерского движения.

Успех проекта превзошел все ожидания. Парк вошел в число основных достопримечательностей города. До пандемии количество

посетителей достигало 8 миллионов человек в год [6]. Он стал образцом для подражания и источником вдохновения для создателей многочисленных проектов повторного использования индустриальной инфраструктуры в США и других странах мира. В целях обмена опытом была создана Сеть Хай-Лайна, объединяющая подобные проекты в США и Мексике. Как отмечает Джошуа Дэвид, когда они отстаивали идею разбить парк на эстакаде, возможность указать на парижский Променад Планте имела для них огромное значение. А теперь успех Хай-Лайна может исполнять роль такого ориентира [18].

Появление Хай-Лайна существенно повлияло на развитие территории. Надо сказать, что администрация Нью-Йорка планировала модернизировать эту часть города, но Хай-Лайн во многом стал катализатором процесса. В 2015 году в построенное рядом с парком здание переехал Музей американского искусства Уитни. Поблизости от парка появились новые жилые дома, магазины, отели, рестораны. Строительство активизировалось до такой степени, что рядом вырос новый район небоскребов Хадсон-Ярдс.

Примечательно, что Хай-Лайн продолжает расширяться за пределами эстакады, способствуя дальнейшему развитию территории. После открытия в 2021 году зала Мойнихана Пенсильванского вокзала в модернизированном здании почтамта возникла идея связать его с Хай-Лайном. В 2023 году были построены два соединенных моста – деревянный из аляскинского кедра и озелененный, напоминающий Хай-Лайн, примыкающий к ответвлению эстакады. Теперь, выйдя из здания вокзала, миновав небольшую площадь, а затем эти два моста, можно быстро добраться до парка.

Хай-Лайн улучшил качество жизни населения в тесном перенаселенном мегаполисе и внес существенный вклад в экономику города за счет роста налоговых поступлений и появления многочисленных рабочих мест. Помимо инновационного парка появились и другие современные общественные пространства.

Но такой чрезмерный успех чреват и неоднозначными последствиями для местного сообщества. Почти треть жителей района Челси составляет малообеспеченное цветное население, часть которого проживает в государственных домах [3]. Территория из более или менее доступной стремительно превращается в район для богатых. Стоимость недвижимости и ее аренды существенно возросла. Парк переполнен туристами. В 2017 году Р. Хаммонд вынужден был заявить: «Мы хотели сделать это для района <...> В конечном итоге мы потерпели неудачу» [3].

В начале 1990-х годов Променад Планте стал образцом того, как вышедшая из употребления железнодорожная инфраструктура может обрести новую жизнь. Она не только позволяет местным жителям гулять, отдыхать и заниматься спортом на природе среди шумного города, но и помогает французам сохранять историческую память, материальное и нематериальное наследие, культурную идентичность.

Успех Хай-Лайна сделал этот опыт всемирно известным. Он показал, какой огромный потенциал может быть заложен в предназначенной под снос ржавеющей эстакаде. Важно подчеркнуть, что это была победа гражданского активизма, низовой инициативы. «Друзьям Хай-Лайна» удалось не только спасти эстакаду как общественное пространство, – частная застройка была весьма вероятной альтернативой, – но и реализовать сверхуспешный проект [16]. Примечательно, что парк существует на деньги общности: почти 100% его годового бюджета собирают «Друзья Хай-Лайна» [7].

Опыт рассмотренных проектов демонстрирует, как специфические особенности железнодорожной инфраструктуры, которые на первый взгляд выглядят как помехи, такие как короткие и тупиковые ответвления эстакады, тоннели, ложбины, можно превратить в достоинства парков и даже достопримечательности. Безусловным преимуществом создания таких парков является и экономия денежных средств, так как вводится в экс-





плутацию уже имеющаяся инфраструктура и нет необходимости производить затратный демонтаж.

В перенаселенных мегаполисах XXI века использование вышедших из употребления железных дорог для создания парков представляется особенно перспективным в связи с их спецификой: они практически не пересекаются с автомобильными. Это позволяет создавать протяженную зеленую пешеходную зону, важную для физического и психического здоровья горожан, а также – для улучшения экологической ситуации. Кроме того, они могут стать основой для развития непрерывной сети пешеходных зон города. Согласно видению «Друзей Хай-Лайна», соединение зала Мойнихана с Хай-Лайном – это часть проекта «Связи», призванного расширить возможности пешеходов.

Создавая подобные парки, конечно, следует учитывать и возможные негатив-

ные последствия, такие как непомерная активизация строительства, многочисленные туристы, но не стоит преувеличивать эту угрозу. Проблемные аспекты, связанные с чрезмерным успехом Хай-Лайна, главным образом, обусловлены его местоположением. Остров Манхеттен обладает ярко выраженной спецификой: ограниченность территории, обилие небоскрёбов, дефицит зелени, крайне высокая плотность населения, громадный туристический поток. Кроме того, у района с промышленным прошлым, в котором находится Хай-Лайн, был большой потенциал постиндустриальной модернизации. В современных российских реалиях создание парков на базе вышедшей из употребления железнодорожной инфраструктуры представляется перспективным направлением развития городов XXI века.

### Список литературы

1. Белкин А. Н., Дормидонтова В. В. Зачем Парижу Promenade plantée // Лесной Вестник / Forestry Bulletin, 2018. Т. 22. № 1. С. 58–63.
2. Саркисян Ж. М. Современные миграционные тенденции во Франции // Московский экономический журнал. 2019. № 7. С. 302–311.
3. Bliss L. The High Line's Next Balancing Act. February 7, 2017. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-02-07/the-high-line-and-equity-in-adaptive-reuse>
4. Coffin J.-F. Une coulée verte sur la bonne voie. Jardins – Jardins de France 642 – Juillet-août 2016. P. 23–26.
5. Dunlap D. W. Which Track for the High Line? The New York Times. Dec. 31, 2000. URL: <https://www.nytimes.com/2000/12/31/realestate/which-track-for-the-high-line.html>
6. Higgins A. The High Line has been sidelined. When it reopens, New Yorkers may get the park they always wanted. The Washington Post / June 24, 2020. URL: [https://www.washingtonpost.com/lifestyle/home/the-high-line-has-been-sidelined-when-it-reopens-new-yorkers-may-get-the-park-they-always-wanted/2020/06/23/5e2a59e0-acd1-11ea-94d2-d7bc43b26bf9\\_story.html](https://www.washingtonpost.com/lifestyle/home/the-high-line-has-been-sidelined-when-it-reopens-new-yorkers-may-get-the-park-they-always-wanted/2020/06/23/5e2a59e0-acd1-11ea-94d2-d7bc43b26bf9_story.html)
7. High Line. URL: <https://www.thehighline.org/>
8. History. High Line. URL: <https://www.thehighline.org/history/>
9. LA COULÉE VERTE RENÉ-DUMONT (PROMENADE PLANTÉE DE PARIS). Philippe Mathieux. Architecte. URL: <https://www.philippemathieux.com/promenade-plantée-paris-coulee-verte-rene-dum>
10. Le viaduct des arts. URL: <https://www.leviaducdesarts.com/en/>
11. LE VIADUC DES ARTS, PARIS. Patrick Berger architecte, Paris. URL: <https://www.patrickberger.fr/Le-viaduc-des-arts-Paris>
12. Oudolf P., Darke R. Gardens of the High Line: Elevating the Nature of Modern Landscapes. Timber Press, 2017. 320 p.



13. ParisLocal 2023: 14 artisans vous ouvrent les portes de leurs ateliers au Viaduc des Arts. Novembre 2023. Le viaduct des arts. URL: <https://www.leviaducdesarts.com/article/parislocal-2023-14-artisans-vous-ouvrent-les-portes-de-leurs-ateliers-au-viaduc-des-arts>
14. Piet Oudolf at home in the garden. The English Garden. 3rd February 2015. URL: [https://www.theenglishgarden.co.uk/interviews/piet\\_oudolf\\_at\\_home\\_in\\_the\\_garden\\_1\\_3941963/](https://www.theenglishgarden.co.uk/interviews/piet_oudolf_at_home_in_the_garden_1_3941963/)
15. Plinth. Pamela Rosenkranz. Old Tree. High Line. URL: [https://www.thehighline.org/art/projects/pamela-rosenkranz/?utm\\_source=highline&utm\\_medium=website-homepage&utm\\_content=website-homepage&utm\\_campaign=art](https://www.thehighline.org/art/projects/pamela-rosenkranz/?utm_source=highline&utm_medium=website-homepage&utm_content=website-homepage&utm_campaign=art)
16. *Sherman D.* Chapter 2: Community Engagement, Equity, and the High Line / *Lindner C., Rosa B.* Deconstructing the High Line: Postindustrial Urbanism and the Rise of the Elevated Park, RUTGERS UNIVERSITY PRESS, New Brunswick, Camden, and Newark, New Jersey, and London, 2017, P. 28–40.
17. Spur. High Line. URL: <https://www.thehighline.org/design/spur/>
18. *Taylor K.* After High Line's Success, Other Cities Look Up. July 14, 2010. URL: <https://www.nytimes.com/2010/07/15/arts/design/15highline.html>
19. The Inside Track On New York City's High Line. SEPTEMBER 3, 2011. [www.npr.org](http://www.npr.org). URL: <https://www.npr.org/2011/09/03/140063103/the-inside-track-on-new-yorks-high-line>.
20. Wecandoo. Ateliers d'initiation aux métiers de l'artisanat. URL: <https://www.leviaducdesarts.com/ateliers/wecandoo>

\*

Поступила в редакцию 15.11.2023