

Теория разбитых окон.

В 1980-х годах Нью-Йорк представлял собой адский ад. Там совершалось более 1500 тяжких преступлений КАЖДЫЙ ДЕНЬ. 6-7 убийств в сутки. Ночью по улицам ходить было опасно, а в метро рискованно ездить даже днем. Грабители и попрошайки в подземке были обычным делом. Грязные и сырые платформы едва освещались. В вагонах было холодно, под ногами валялся мусор, стены и потолок сплошь покрыты граффити.

Вот что рассказывали о нью-йоркской подземке:

«Выстояв бесконечную очередь за жетоном, я попытался опустить его в турникет, но обнаружил, что монетоприемник испорчен. Рядом стоял какой-то бродяга: поломав турникет, теперь он требовал, чтобы пассажиры отдавали жетоны лично ему. Один из его дружков наклонился к монетоприемнику и вытаскивал зубами застрявшие жетоны, покрывая все слюнями. Пассажиры были слишком напуганы, чтобы пререкаться с этими ребятами: «На, бери этот чертов жетон, какая мне разница!» Большинство людей миновали турникеты бесплатно. Это была транспортная версия дантова ада».

Город был в тисках самой свирепой эпидемии преступности в своей истории.

Но потом случилось необъяснимое. Достигнув пика к 1990-му году, преступность резко пошла на спад. За ближайшие годы количество убийств снизилось на 2/3, а число тяжких преступлений – наполовину. К концу десятилетия в метро совершалось уже на 75 % меньше преступлений, чем в начале. По какой-то причине десятки тысяч психов и гопников перестали нарушать закон.

Что произошло? Кто нажал волшебный стоп-кран и что это за кран?

Его название – «Теория разбитых окон». Канадский социолог Малкольм Гладуэлл в книге «Переломный момент» рассказывает:

«Разбитые окна» — это детище криминалистов Уилсона и Келлинга. Они утверждали, что преступность — это неизбежный результат отсутствия порядка. Если окно разбито и не застеклено, то проходящие мимо решают, что всем наплевать и никто ни за что не отвечает. Вскоре будут разбиты и другие окна, и чувство безнаказанности распространится на всю улицу, посылая сигнал всей округе. Сигнал, призывающий к более серьезным преступлениям».

Гладуэлл занимается социальными эпидемиями. Он считает, что человек нарушает закон не только (и даже не столько) из-за плохой наследственности или неправильного воспитания. Огромное значение на него оказывает то, что он видит вокруг. Контекст.

Нидерландские социологи подтверждают эту мысль. Они провели серию любопытных экспериментов. Например, такой. С велосипедной стоянки возле магазина убрали урны и на рули велосипедов повесили рекламные листовки. Стали наблюдать – сколько народа бросит флаеры на асфальт, а сколько постесняется. Стена магазина, возле которого припаркованы велосипеды, была идеально чистой.

Листовки бросили на землю 33% велосипедистов.

Затем эксперимент повторили, предварительно размалевав стену бессодержательными рисунками.

Намусорили уже 69 % велосипедистов.

Но вернемся в Нью-Йорк в эпоху дикой преступности. В середине 1980-х в нью-йоркском метрополитене поменялось руководство. Новый директор Дэвид Ганн начал работу с... борьбы против граффити. Нельзя сказать, что вся городская общественность обрадовалась идее. «Парень, займись серьезными вопросами – техническими проблемами, пожарной безопасностью, преступностью... Не трать наши деньги на ерунду!» Но Ганн был

настойчив:

«Граффити — это символ краха системы. Если начинать процесс перестройки организации, то первой должна стать победа над граффити. Не выиграв этой битвы, никакие реформы не состоятся. Мы готовы внедрить новые поезда стоимостью в 10 млн. долларов каждый, но если мы не защитим их от вандализма — известно, что получится. Они продержатся один день, а потом их изуродуют».

И Ганн дал команду очищать вагоны. Маршрут за маршрутом. Состав за составом. Каждый чертов вагон, каждый божий день. «Для нас это было как религиозное действо», — рассказывал он позже.

В конце маршрутов установили моечные пункты. Если вагон приходил с граффити на стенах, рисунки смывались во время разворота, в противном случае вагон вообще выводили из эксплуатации. Грязные вагоны, с которых еще не смыли граффити, ни в коем случае не смешивались с чистыми. Ганн доносил до вандалов четкое послание.

«У нас было депо в Гарлеме, где вагоны стояли ночью, — рассказывал он. — В первую же ночь явились тинейджеры и заляпали стены вагонов белой краской. На следующую ночь, когда краска высохла, они пришли и обвели контуры, а через сутки все это раскрашивали. То есть они трудились 3 ночи. Мы ждали, когда они закончат свою «работу». Потом мы взяли валики и все закрасили. Парни расстроились до слез, но все было закрашено снизу доверху. Это был наш мэсидж для них: «Хотите потратить 3 ночи на то, чтобы обезобразить поезд? Давайте. Но этого никто не увидит»...

В 1990-м году на должность начальника транспортной полиции был нанят Уильям Браттон. Вместо того, чтобы заняться серьезным делом — тяжкими преступлениями, он вплотную взялся за... безбилетников. Почему?

Новый начальник полиции верил — как и проблема граффити, огромное число «зайцев» могло быть сигналом, показателем отсутствия порядка. И это поощряло совершение более тяжких преступлений. В то время 170 тысяч пассажиров пробирались в метро бесплатно. Подростки просто перепрыгивали через турникеты или прорывались силой. И если 2 или 3 человека обманывали систему, окружающие (которые в иных обстоятельствах не стали бы нарушать закон) присоединялись к ним. Они решали, что если кто-то не платит, они тоже не будут. Проблема росла как снежный ком.

Что сделал Браттон? Он выставил возле турникетов по 10 переодетых полицейских. Они выхватывали «зайцев» по одному, надевали на них наручники и выстраивали в цепочку на платформе. Там безбилетники стояли, пока не завершалась «большая ловля». После этого их провожали в полицейский автобус, где обыскивали, снимали отпечатки пальцев и пробивали по базе данных. У многих при себе оказывалось оружие. У других обнаружились проблемы с законом.

«Для копов это стало настоящим Эльдорадо, — рассказывал Браттон. — Каждое задержание было похоже на пакет с поп-корном, в котором лежит сюрприз. Что за игрушка мне сейчас попадется? Пистолет? Нож? Есть разрешение? Ого, да за тобой убийство!.. Довольно быстро плохие парни поумнели, стали оставлять оружие дома и оплачивать проезд».

В 1994 году мэром Нью-Йорка избран Рудольф Джулиани. Он забрал Браттона из транспортного управления и назначил шефом полиции города. Кстати, в Википедии написано, что именно Джулиани впервые применил Теорию разбитых окон. Теперь мы знаем, что это не так. Тем не менее, заслуга мэра несомненна — он дал команду развить стратегию в масштабах всего Нью-Йорка.

Полиция заняла принципиально жесткую позицию по отношению к мелким правонарушителям. Арестовывала каждого, кто пьянствовал и буянил в общественных местах. Кто кидал пустые бутылки. Разрисовывал стены. Прыгал через турникеты, кланчил деньги у водителей за протирку стекол. Если кто-то мочился на улице, он отправлялся напрямиком в тюрьму.

Уровень городской преступности стал резко падать – так же быстро, как в подземке. Начальник полиции Браттон и мэр Джулиани объясняют: «Мелкие и незначительные, на первый взгляд, проступки служили сигналом для осуществления тяжких преступлений».

Цепная реакция была остановлена. Насквозь криминальный Нью-Йорк к концу 1990-х годов стал самым безопасным мегаполисом Америки.

Волшебный стоп-кран сработал

На мой взгляд, Теория разбитых окон довольно многогранна. Можно применить ее к разным областям жизни: общению, воспитанию детей, работе... В следующем посте я покажу, какое отношение она имеет к «гармонии с собой и миром» – нашему мироощущению и способу жить.

Гармонии вам!