

Мэр счастливого города

Существует распространенный миф: якобы человеку для полной, насыщенной жизни достаточно провести внутреннюю работу; якобы он сам несет ответственность за свои проблемы, и, чтобы исцелить себя, ему нужно просто измениться... На самом деле окружение так влияет на формирование его личности, что его внутреннее ощущение гармонии всецело зависит от согласия с окружающей средой.

Кристофер Александер и др. Строим на века¹

Я пытался угнаться за политиком в недрах серого бетонного административного здания, стоящего рядом с двенадцатиполосной скоростной магистралью. Он буквально излучал нетерпение. Его речь — громкая и настойчивая — напоминала проповедь. У него была коротко стриженная борода — такая обычно встречается у мужчин, не любящих тратить время на ежедневное бритье. Он стремительно пересек подземную парковку — как форвард в ожидании длинного паса.

За ним семенили два телохранителя, у каждого в кобуре на боку болтался пистолет. Ничего удивительного, учитывая род занятий их шефа и город, где мы были. Энрике Пеньялоса — опытный политик, который участвует в очередной кампании. Богота — город с особой репутацией из-за частых похищений людей и убийств. Необычным в этой ситуации было то, что Пеньялоса не сел в бронированный внедорожник, как все политики и другие известные лица в Колумбии, а уже через мгновение оказался на горном велосипеде с шипованной резиной и быстро покрутил педали вверх по эстакаде навстречу жгучему солнцу Анд. Вот он уже далеко впереди, перепрыгивает через бордюры и ямы на дороге, лавирует по тротуару,

управляет одной рукой и отвечает по телефону короткими, рублеными фразами, а встречный ветер развеивает его брюки в тонкую полоску. Его телохранители и мы с фотографом иступленно крутим педали за ним, как толпа фанатов-подростков, преследующих кумира.

Всего несколько лет назад подобная поездка, по мнению большинства жителей Боготы, была бы сродни самоубийству. Если бы вы захотели стать жертвой нападения, задохнуться выхлопными газами или попасть под автомобиль, лучшего места, чем улицы колумбийской столицы, было и не придумать. Но теперь, по утверждению Пеньялосы, всё изменилось. Нам нечего бояться. Благодаря его плану город стал *счастливее*. Он часто повторяет это слово, словно оно всё объясняет.

Когда он проезжает мимо, девушки улыбаются. Рабочие в спецодежде приветственно машут.

— Мэр! Мэр! — кричат на испанском некоторые из них, хотя с момента, когда Пеньялоса был мэром, прошло уже шесть лет, а его вторая кампания на этот пост только началась. Он машет им в ответ рукой с телефоном.

— Добрый день, красавицы! — обращается он к девушкам.

— Как поживаете? — интересуется у рабочих.

— Привет, друг! — говорит каждому, кто смотрит в его сторону.

— Мы проводим эксперимент, — наконец кричит он, обернувшись ко мне и убрав телефон в карман. — Возможно, нам не удастся поднять экономику. Может, мы не добьемся, чтобы колумбийцы стали такими же богатыми, как американцы. Но мы способны создать город, дарящий людям чувство собственного достоинства, чтобы они *ощутили* себя богатыми. Он может сделать их счастливее.

В этом вся суть. От таких слов у многих на глаза наворачивались слезы, ведь это было обещанием урбанистической революции и освобождения.

Возможно, вы никогда не слышали об Энрике Пеньялосе. Может, вас не было в толпе людей, которые в последние десять лет встречали его как героя в Нью-Йорке, Лос-Анджелесе, Сингапуре, Лагосе и Мехико. И вы не видели, как он поднимает руки, словно проповедник, или рассказывает о своей философии, перекивая шум сотни автомобильных двигателей.

Но его грандиозный эксперимент и ораторский талант заражают всех окружающих инновационными урбанистическими идеями. Энрике Пеньялоса стал одной из центральных фигур в движении по изменению городского пространства во всем мире.

Я впервые наблюдал, как действует ораторский магнетизм Энрике Пеньялосы, годом ранее. Незадолго до этого ООН объявила, что в ближайшее время, когда в городской больнице на свет появится еще один младенец или в городские трущобы в поисках лучшей жизни переедет очередной мигрант, больше половины населения планеты будет жить в городах. И это только начало: сотни миллионов людей продолжают эту тенденцию. К 2030 г. городское население планеты может составить почти 5 млрд человек². Весной того года представители Программы ООН по населенным пунктам (ООН-Хабитат) пригласили несколько тысяч мэров городов, технических специалистов, чиновников и спонсоров на Всемирный урбанистический форум. Делегаты встретились в конференц-центре в Ванкувере, чтобы решить, что может спасти растущие как на дрожжах города от катастрофы.

Тогда ничто еще не предвещало мирового экономического кризиса, но прогнозы оставались мрачными. В чем суть проблемы? С одной стороны, города — основной источник загрязнения окружающей среды³, они создают 80% эмиссии парниковых газов в атмосферу. С другой, по всем прогнозам они не выдержат последствий изменения климата — от периодов аномальной жары и перебоев с водой до волн мигрантов, бегущих в них от засух, потопов и постоянной борьбы за питьевую воду. Эксперты были единодушны во мнении, что более $\frac{3}{4}$ бремени адаптации к глобальному потеплению тяжким грузом ляжет на плечи городов. Там будет нехватка электричества, налоговых сборов и рабочих мест. Казалось, города никак не смогут помочь жителям обеспечить безопасность и процветание, которые всегда обещал процесс урбанизации. Это было сродни ушатую холодной воды.

Настроение в зале изменилось, когда слово взял Пеньялоса. Он решительно заявил, что надежда есть, массовая миграция — не угроза, а потрясающая возможность переосмыслить принципы жизни в городе. По мере того как население бедных городов увеличивается вдвое-втрое, есть шанс

избежать ошибок, совершённых в богатых мегаполисах. Можно предложить жителям условия лучше, свободнее и радостнее, чем в большинстве современных городов. Но для этого придется полностью изменить свои убеждения по поводу того, для чего города существуют, отказаться от концепций строительства, господствовавших на протяжении столетия, и от некоторых своих иллюзий.

Для примера Пеньялоса рассказал историю.

К концу XX в. Богота превратилась в один из худших городов для жизни в мире. Столица Колумбии была переполнена беженцами, страдала от гражданской войны, которая не прекращалась несколько десятилетий, и разовых террористических атак⁴, когда в ход шли гранаты, зажигательные бомбы и «взрывающаяся картошка». Город задыхался от дорожных пробок, загрязнения, нищеты и постоянных коллапсов разных систем. И дома, и за границей столицу Колумбии считали адом на Земле.

Когда в 1997 г. Пеньялоса выдвинул свою кандидатуру на пост мэра города, он не стал давать те же обещания, что многие другие политики. Он не утверждал, что сделает всех богаче. Мол, забудьте о мечте стать такими же богатыми, как американцы: чтобы догнать их, уйдут целые поколения, даже если городская экономика будет расти невиданными темпами в течение столетия. По утверждению Пеньялосы, из-за мечты стать состоятельнее жители Боготы чувствовали себя только хуже.

«Если определять успех с точки зрения дохода на душу населения, нам пришлось бы признать себя страной второго или третьего мира, сборищем *неудачников*», — рассказывал Пеньялоса. Нет, у города должна быть другая цель. Пеньялоса не обещал ни автомобиль каждой семье, ни социалистическую революцию. Его программа была проста. Он собирался сделать жителей Боготы счастливее.

«А что нужно человеку для счастья? — задавал вопрос Пеньялоса. — Ему нужно движение, как птице небо. Ему необходимо общение с другими людьми. Ему нужна красота и возможность побыть на природе. Но в первую очередь человек не должен ощущать себя исключённым из общества. Ему необходимо чувство равенства».

По иронии судьбы, отказываясь от погони за американской мечтой, Пеньялоса провозглашал как раз ту цель, которая лежит в основе Конституции

США: стремясь к иному виду счастья, жители Боготы могли превзойти американцев, несмотря на скромные финансовые показатели.

Сегодня в мире полно гуру, которые с удовольствием расскажут вам, что такое счастье. По мнению одних, ключ к нему — в духовных практиках. Другие уверены, что нужно попросить мироздание о благополучии и процветании: становясь богаче, человек подходит ближе к Богу, а став ближе к Богу, человек богатеет. Но Пеньялоса был против массовых консультаций по счастью, распространения религиозных убеждений или профинансированных государством курсов позитивной психологии. Он не проповедовал закон притяжения богатства. Это была ода урбанизму как способу трансформации. Сам город воспринимался инструментом счастья. Жизнь людей можно улучшить даже в условиях экономической нестабильности за счет изменения форм и систем, определяющих существование города.

Пеньялоса приписывал почти сверхъестественные способности определенному укладу жизни. «Чаще всего покупка чего-либо доставляет человеку высшее удовольствие в момент ее совершения, — делился он со мной. — Уже через несколько дней оно заметно снижается, а через несколько месяцев и вовсе проходит. А вот правильно организованное общественное пространство — настоящее волшебство. Оно всегда дарит ощущение счастья. Фактически оно и есть счастье». Обычный тротуар, парк, велосипедная дорожка, общественный транспорт неожиданно стали важны в плане психологии.

По убеждению Пеньялосы, как и большинство современных городов, Богота серьезно пострадала от двух урбанистических тенденций XX в. Во-первых, все перемены в городе были подчинены удобству пользования личным автотранспортом. Во-вторых, большинство общественных мест и ресурсов оказались приватизированы. Автомобили и уличные торговцы захватили общественные площади и тротуары. Теперь территории бывших парков жители города вынуждены были обходить стороной. В век, когда даже у самых бедных появился телевизор, общественные пространства практически исчезли.

Это было несправедливо, поскольку только у каждой пятой семьи имелся личный автомобиль, и жестоко, поскольку жители не могли наслаждаться обычными радостями повседневной жизни: передвигаться по удобным

тротуарам, проводить время в общественных местах, общаться, любоваться травой, водой, падающей листвой и другими людьми. Кроме того, полностью исчезли площадки для детских игр. На улицах Боготы редко можно было увидеть детей: не из-за угрозы нападения или боязни перестрелок, а потому что из-за дорожного движения улицы стали опасными. Когда раздавался родительский крик: «Осторожно!», все в Боготе знали: только что автомобиль чуть не сбил ребенка. И первое, что сделал Пеньялоса, приступив к исполнению обязанностей мэра, — объявил войну. Но не преступности, наркотикам или нищете, а частным автомобилям.

«Город может быть либо для людей, либо для машин, третьего не дано!» — заявил он.

Затем он отказался от амбициозного плана по строительству скоростных эстакад и вместо этого направил средства на создание сотен километров велосипедных дорожек, множества парков и пешеходных зон, сети новых библиотек, школ и детских центров. Он заложил первую в городе систему скоростного общественного транспорта с использованием автобусов вместо трамваев. Он серьезно повысил налог на бензин и ввел запрет на то, чтобы люди из пригорода приезжали в город на личном автомобиле чаще трех раз в неделю. К подробностям его нововведений мы вернемся чуть позже, а сейчас важно понять, что эта программа изменила опыт проживания в городе для нескольких миллионов людей. Вдобавок это был полный отказ от идей, которыми более полувека руководствовались градостроители во всем мире. Богота стала воплощением противоречия всему, что считалось правильным с точки зрения североамериканской законодательной системы, привычек, рынка недвижимости, механизмов финансирования и принципов развития территорий. И она опровергла расхожий стереотип о том, что люди среднего достатка по всему миру переезжают из города в окрестности.

На третий год пребывания в должности Пеньялоса предложил жителям Боготы принять участие в эксперименте «День без машин». 24 февраля 2000 г. всем частным автомобилям были запрещены поездки по улицам. Более 800 тыс. машин остались в гаражах в тот четверг. Общественный транспорт был переполнен, найти такси казалось практически невозможно. Несмотря на это, сотни тысяч людей последовали примеру мэра

и отправились на работу или в школу своим ходом: пешком, на велосипеде, на роликах.

В этот день впервые за четыре года ни один человек не погиб в аварии⁵. Число попавших в больницы снизилось почти на треть. Смог над городом немного рассеялся. На рабочих местах и в школах не зафиксировано роста числа прогулов. Результаты эксперимента настолько понравились горожанам, что они проголосовали за то, чтобы проводить такой день ежегодно. В ходе опроса общественного мнения люди признавались, что впервые за долгие годы стали смотреть на жизнь в городе с большим оптимизмом.

Пеньялоса рассказывает эту историю с пылом Мартина Лютера Кинга на Национальной аллее и схожим эффектом. После его выступления на Всемирном урбанистическом форуме в 2006 г. три тысячи слушателей повскакивали с мест и начали аплодировать. Специалисты по статистике из ООН взяли за руки. Участники из Сенегала в красочных одеяниях пустились в пляс. Архитекторы из Мексики свистели. Экономисты из Индии лучезарно улыбались и ослабляли галстуки. Признаюсь, мое сердце тоже забилось быстрее. Казалось, Пеньялоса подтвердил то, в чем и так уверены многие специалисты по урбанистике, хоть и боятся об этом сказать. Город — это образ жизни. Он может быть отражением нашего лучшего «я». Он может быть всем, чем мы захотим.

Город способен измениться — и сильно.

Движение

Неужели проектирование городского пространства — действительно такой мощный инструмент, что оно может сделать людей счастливыми или несчастными? Стоит серьезно изучить этот вопрос, ведь идея счастливого города пускает корни по всему миру. После трех лет пребывания Энрике Пеньялосы на посту мэра города — занимать его два срока подряд в Колумбии запрещено законодательно — в Боготу прилетели делегации из нескольких десятков городов, чтобы изучить перемены в колумбийской столице. Пеньялосу и его младшего брата Гильермо, ранее отвечавшего за организацию паркового пространства в городе, стали приглашать в качестве консультантов в города на всех континентах.

Пока старший брат обращал в свою веру людей от Шанхая до Джакарты и Лондонской школы экономики, младший работал в Гвадалахаре, Мехико и Торонто*.

Пока Гильермо вдохновлял несколько сотен активистов в Портленде, Энрике убеждал специалистов по градостроению в Лос-Анджелесе позволить дорожной ситуации в городе ухудшиться настолько, чтобы у владельцев личного автотранспорта не осталось иного выхода, кроме как перестать пользоваться автомобилем. В 2006 г. на Манхэттене только и было разговоров, что о предложении Пеньялосы ньюйоркцам, намертво ставшим в пробках, полностью запретить движение автотранспорта на Бродвее. Три года спустя вокруг Таймс-сквер исчезли автомобили. Идея счастливого города перешагнула границы стран.

Братья Пеньялоса не одиноки в своем крестовом походе за счастливый город. Корни этой идеи уходят в антимодернистское движение 1960-х, которое сподвигло архитекторов, местных активистов, экспертов в области здравоохранения, инженеров-транспортников, теоретиков развития сетей и политиков на борьбу за внешний вид и душу городов. Их усилия наконец набрали критическую массу. Они убрали скоростные автострады в Сеуле, Сан-Франциско и Милуоки. Они экспериментировали с высотой, формой и фасадами городских зданий. Они превратили пригородные торговые центры, закатанные в асфальт, в мини-деревни. Они меняли конфигурацию целых городов, чтобы те стали удобнее для детей. Они сносили заборы на задних дворах, чтобы общее пространство объединяло соседей. Они изменяют основополагающие городские системы и переписывают правила, диктующие форму зданий и их функционал. Некоторые из этих людей даже не осознают, что оказались частью одного движения. Но все вместе они меняют районы, построенные в последние 50 лет.

* Пеньялоса повлиял на развитие более сотни городов. По его рекомендации власти Джакарты, Дели и Манилы ограничились возможностями передвижения для личного автотранспорта, создав обширные парки или освободив место для систем скоростного общественного транспорта по примеру Боготы. «Такая философия общественного пространства серьезно изменила наше восприятие того, каким должен быть город», — отметил в беседе со мной Моджи Родес, помощник мэра в быстро меняющемся мегаполисе Лагос, после того как Пеньялоса убедил городские власти выстроить тротуары для пешеходов вдоль новых автомобильных дорог.

Энрике Пеньялоса убежден, что самые несчастные города в мире те, в которых всё нацелено на превращение финансового достатка в неудобства, а вовсе не бурлящие мегаполисы Африки или Южной Америки. «Самые несчастные города находятся в странах с самым активным экономическим ростом в XX в., — обращается он ко мне, перекрикивая шум дорожного движения в Боготе. — Разумеется, я имею в виду США. Атланта, Феникс, Майами — города, отданные на откуп частным автомобилям».

Большинство американцев считают ересью мысль, будто благосостояние и желанные автомобили ведут к тому, что их процветающие города становятся несчастными. Одно дело, когда колумбийский политик дает советы беднейшим странам. И совсем другое — если он предлагает самой мощной державе в мире принять критику и предложения, родившиеся на разбитых дорогах Южной Америки. Если Пеньялоса прав, это значит не только то, что несколько поколений американцев ошибались. Это означает, что сотни миллионов людей по всему миру страдали напрасно, поскольку их градостроители, инженеры и политики последовали примеру Америки.

Но опять же, в последние несколько десятилетий процветание и благосостояние совсем по-разному понимались в США и во всех остальных странах.

Парадокс счастья

Если судить только по финансовым показателям, последние полвека были исключительно счастливым временем для граждан таких процветающих государств, как США, Канада, Япония и Великобритания. Богатство притягивает богатство. К концу прошлого столетия американцы больше путешествовали, ели, покупали, использовали больше пространства и выкидывали больше вещей, чем когда-либо в истории. У многих исполнилась заветная мечта — жить в отдельном доме. Количество приобретенных автомобилей, а также спален и туалетов намного превысило число людей, их использующих*. Это было время беспрецедентного благоденствия и роста,

* Раньше американцы довольствовались одной ванной. Сегодня в половине домов их две и более. В 1950-х годах на трех американцев приходилось по одному автомобилю. В 2007 г. в стране было столько автомобилей, что хватило бы на всех мужчин, женщин

по крайней мере до того, как игла Великой рецессии проткнула пузырь оптимизма и легких кредитов.

Удивительно, что взрывной рост конца XX в. не сопровождался аналогичным ростом уровня счастья у населения. По результатам опросов, оценка американцами их уровня счастья всё это время была примерно одинаковой, без выраженных колебаний. Аналогичная ситуация с жителями Японии и Великобритании*. Немногим лучше обстояли дела в Канаде. Новый лидер по росту ВВП — Китай — предоставил очередную порцию доказательств этого парадокса. В 1999–2010 гг., когда в стране отмечался трехкратный рост средней покупательной способности, уровень удовлетворенности жизнью не менялся, по данным опросов Gallup⁶ (хотя жители городов ощущали себя счастливее, чем обитатели сельских районов).

В последнее десятилетие прошлого века американцы всё чаще жаловались на проблемы личного характера. Случаев клинической депрессии⁷ в 3–10 раз больше, чем два поколения назад. Число студентов, испытывавших депрессию, было в 6–8 раз больше в 2007 г., чем в 1938-м. Возможно, отчасти это обусловлено культурными факторами: сейчас уже приемлемо открыто говорить о таких недугах. Но объективная статистика по психическому здоровью не обнадеживает. Школьники старших классов и студенты — самые простые для опрашивания группы — демонстрируют всё более

и младенцев. Расстояние, которое американцы проезжают на автомобиле, в 2008 г. стало вдвое больше, чем в 1960 г. Расстояние, которое они пролетают на самолете, увеличилось в 10 раз. Средний состав семьи сократился с 3,7 человека во время бэби-бума до 2,6 в 2005 г., но в 2008 г. средняя площадь дома увеличилась втрое, до 228 м² (хотя во время рецессии аппетиты американцев поумерились). Рост благосостояния отразился даже на свалках бытовых отходов: в 2007 г. один человек в среднем производил около 2 кг отходов в день, это на 60% больше, чем в 1960-х.

Источники: Бюро переписи населения США. Statistical Abstract of the United States 2009. Washington, DC, 2009; Управление статистики по транспорту США. Table 1-37: U.S. Passenger-Miles // http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01_37.html (по состоянию на 1 января 2011 г.); Бюро переписи населения США. Median and Average Square Feet of Floor Area in New Single-Family Houses Completed by Location // <http://www.census.gov/const/C25Ann/sfttotalmedavgsqft.pdf> (по состоянию на 1 января 2011 г.); Национальная ассоциация домостроителей. Facts, Figures and Trends for March 2006, 2006; U.S. Environmental Protection Agency. Municipal Solid Waste in the United States: 2007 Facts and Figures, 2008.

* В 1993–2012 гг. уровень благосостояния британцев вырос более чем на 40%, при этом наблюдался рост уровня психических расстройств и неврозов. Число самоубийств среди студентов в Великобритании выросло на 170% в 1985–2005 гг. и еще на 50% в 2007–2012 гг.

высокие показатели по клиническим шкалам паранойи, истерии, ипохондрии и депрессии*. 13% американцев⁸ принимают антидепрессанты.

Результаты исследований аналитических центров, изучающих вопросы свободного рынка, например Института Катона, подтверждают, что «высокий уровень экономической свободы и высокий средний уровень дохода — в числе факторов, сильнее всего коррелирующих с субъективным ощущением благополучия»⁹. Иными словами, чем богаче и свободнее человек, тем счастливее он должен себя ощущать. Так почему рост благосостояния на протяжении почти полувека не сопровождался ростом уровня счастья? Что стало противовесом для эффекта богатства?

Одни психологи указывают на явление гедонистической адаптации (или теорию гедонистической беговой дорожки), согласно которому чем больше человек зарабатывает, тем выше его ожидания и желания. Чем богаче человек, тем чаще он сравнивает себя с другими состоятельными людьми и тем сильнее раскручивается маховик желаний. В итоге, как бы быстро он ни бежал, у него складывается ощущение, будто он не движется. Другие винят растущую разницу в уровне доходов и то, что миллионы американцев среднего класса поняли: разрыв между ними и «сливками общества» только увеличивается, особенно в последние два десятилетия. Обе эти теории содержат рациональное зерно, но экономисты изучили результаты опросов и пришли к выводу, что они лишь частично объясняют растущий разрыв между богатством и эмоциональной удовлетворенностью¹⁰.

Задумайтесь вот о чем: рост американской экономики несколько десятилетий сопровождался миграцией из сельской местности в городскую и из городов в растущие пригороды. Начиная с 1940-х годов процесс урбанизации¹¹ фактически означал рост *пригородов*. За десятилетие до кризиса 2008 г. основными двигателями экономики по сути были огромные кварталы типовой застройки на окраинах, возводимые вокруг крупных

* Миннесотский многоаспектный личностный опросник (Minnesota Multiphasic Personality Inventory) — одна из самых популярных психодиагностических методик, предназначенная для исследования индивидуальных особенностей и психических состояний личности. Состоит из десяти основных клинических шкал: ипохондрии, депрессии, истерии, психопатии, маскулинности/феминности, паранойи, психастении, шизофрении, гипомании и социальной интроверсии.

торговых центров. На тот момент было невозможно отделить экономический рост от роста пригородов. Больше людей, чем когда-либо в истории, получили ровно то, чего, как им казалось, они хотели. Но если мечта людей о хорошей жизни исполнилась, почему рост пригородов никак не сказался на уровне счастья? И почему вера в эту модель так быстро испарилась? Потрясения на рынке недвижимости, начавшиеся вместе с ипотечным кризисом 2008 г., больше всего ударили по самым новым и разросшимся частям американского города.

По мнению Энрике Пеньялосы, слишком много богатых стран распорядились своими финансами так, что это только усугубило городские проблемы, а не способствовало их решению. Помогает ли это объяснить парадокс счастья?

Сейчас самое время разобраться с этой идеей. Во многих странах, от США до Ирландии и Испании, пригородной застройке еще предстоит восстановить свою докризисную ценность. Будущее городов неопределенно. Наступил редчайший исторический момент, когда общество и даже рынки могут продемонстрировать открытость радикальным изменениям в нашем образе жизни и городском пространстве. Кризис на рынке пригородного строительства — одна из причин, почему это следует сделать. Но есть и другие, не менее важные факторы.

Во-первых, энергоснабжение. Избыток нефти и природного газа в последнее десятилетие не значит, что цены на энергоносители никогда не взлетят. Городской агломерации нужны дешевые энергия, земля, материалы, а дни всего дешевого сочтены. Есть еще более важный вопрос: в 2015 г. лидеры более 190 стран наконец пришли к соглашению¹² о совместных действиях против глобального потепления. Города стали и частью проблемы, и частью решения. Чтобы избежать катастрофических последствий изменения климата, нужно найти более эффективные способы строить и жить.

Теория счастливого города предлагает привлекательную возможность. Если неблагополучное местечко вроде Боготы можно изменить так, чтобы оно приносило больше радости жителям, то использованные принципы можно применить и для решения проблем процветающих городов. А если богатые, закрытые, загрязняющие окружающую среду и потребляющие много энергии города не сделали людей счастливее, возможно, в поисках

положительных эмоций мы откроем для себя новый формат городов — более зеленых и жизнеспособных, которые спасут планету и наши жизни. Если бы этот подход строился на научной основе, его можно было бы применить, чтобы показать, как каждый из нас может привнести что-то положительное в свое сообщество.

Разумеется, утверждения Энрике Пеньялосы не наука: та поднимает не меньше вопросов, чем дает ответов. Они вдохновляют людей, но это такое же доказательство способности города делать жителей счастливыми или несчастными, как песня Beatles *All You Need is Love* — подтверждение того, что вам достаточно только любви. Для проверки этой идеи, во-первых, придется определить, что именно вкладывается в понятие «счастье» и как его измерять. Нужно понять, как дорога, автобус, парк, здание могут повлиять на расположение духа. Необходимо рассчитать психологический эффект от управления автомобилем в пробке, или взгляда на прохожего на тротуаре, или прогулки в сквере, или ощущения одиночества либо толпы, или простого чувства, что город, в котором вы живете, хорош или плох. Придется выйти за пределы политики и философии, чтобы найти составляющие счастья. Если оно вообще существует.

Овации в Ванкувере отдавались эхом в моих ушах все пять лет, что я посвятил изучению точек пересечения проектирования городской среды и так называемой науки счастья. Мое исследование заводило меня на самые прекрасные и самые жуткие улицы. Оно тянуло меня через лабиринты нейронауки и поведенческой экономики. Я находил подсказки в каменной брусчатке, линиях рельсов и американских горках, архитектуре, рассказах случайных знакомых об их жизни, а также собственных воспоминаниях. Далее я поделюсь с вами историей этого поиска и его многообещающим результатом.

Одно воспоминание в самом начале пути особенно четко сохранилось в моей памяти, возможно, потому что оно наполнено той сладостью и субъективной легкостью счастья, которые мы иногда находим в городе.

Это случилось, когда я впервые двинулся за Энрике на велосипеде по улицам Боготы. Пеньялоса настоял на послеобеденной поездке по улицам города, который когда-то считался одним из худших в мире, а теперь

изменился до неузнаваемости. На улицах не было ни одного автомобиля. Почти миллион машин остался стоять в гаражах тем утром. Да, это был «День без машин», ставший ежегодной традицией.

Поначалу пустые улицы выглядели странными и пугающими, словно постапокалиптический пейзаж из эпизода «Сумеречной зоны»*. Не было привычного рева автомобилей, в городе царил тишина. Постепенно мы заняли всю дорогу, оставленную нам автомобилями. Я отпустил свой страх. Казалось, город наконец сбросил с плеч тяжелую ношу, избавился от напряжения и оцепенения и вдохнул полной грудью. Над нами проносилась пронзительная синь неба. Воздух был прозрачным.

Участвующему в переизбрании на пост мэра Пеньялосе было нужно, чтобы сегодня горожане видели его на велосипеде. Он быстро крутил педали, громко приветствуя всё той же фразой «Как дела?» любого, кто его узнавал. Но это не объясняло его поспешность или почему он ускорился, когда мы свернули в северную часть города по направлению к подножью Анд. Он перестал кричать в телефон. Он прекратил отвечать на мои вопросы. Он оставил без внимания стенания фотографа, который упал с велосипеда, врезавшись в бордюр. Он только сжал руль обеими руками, привстал и закрутил педали еще быстрее. Мне оставалось только постараться не отстать — квартал за кварталом, пока мы наконец не остановились около территории, огороженной высоким железным забором. Пеньялоса спешил, тяжело дыша.

В воротах стали появляться мальчики в накрахмаленных белых рубашечках и одинаковой форме. Один из них, ясноглазый десятилетний мальчуган, протискивался сквозь толпу, толкая с собой уменьшенную копию велосипеда Пеньялосы. Пеньялоса протянул руку, и тут-то до меня наконец дошла причина его спешки. Он торопился забрать из школы своего сына, как все родители в этом часовом поясе. Миллионы минивэнов, мотоциклов и автобусов скопились около школ от Торонто до Тампы в этот момент. Тот же ритуал, тот же гул моторов, та же поездка с постоянными остановками, те же способы перевозки. И только здесь, в сердце одного из беднейших городов полушария, отец и сын отъедут от школьных ворот

* «Сумеречная зона» — американский телесериал. Каждый эпизод — смесь фантазии, научной фантастики, драмы или ужаса — заканчивается жуткой или неожиданной развязкой.
Прим. перев.



Мэр счастливого города

Энрике Пеньялоса в Боготе, 2007 г.

(ANDRES FELIPE JARA MORENO, FUNDACION POR EL PAIS QUE QUEREMOS)

на велосипедах и беззаботно покатают по улицам мегаполиса. В большинстве современных городов об этом не стоит даже мечтать. Но это была наглядная демонстрация революции, совершенной Пеньялосой, и все желающие фотографии могли запечатлеть счастливый город.

«Смотрите! — крикнул он мне, указывая мобильным телефоном на многочисленные велосипеды вокруг нас. — Представьте, что нам бы удалось сделать так, чтобы весь город стал удобным для детей».

Мы двигались по широкой улице, на которой действительно было много детей, а также бизнесменов в строгих костюмах, девушек в коротких юбках, мороженщиков с холодильными камерами на трехколесных велосипедах, торговцев, продающих *арепы** с тележек с духовками. Все эти люди выглядели счастливыми. И сын Пеньялосы мог безопасно передвигаться по городу — не из-за телохранителей отца, а поскольку не боялся, что

* Арепа — лепешки из кукурузного теста или из кукурузной муки, занимающие важное место в кухнях Колумбии и Венесуэлы. *Прим. перев.*

его собьет не успевший затормозить автомобиль. Солнце постепенно садилось, Анды окрашивались в огненный цвет. Мы проехали по широким улицам и свернули на запад вдоль магистрали, построенной только для велосипедов. Мальчик обогнал нас и помчался вперед. Пеньялоса оставил мысли о своей политической кампании. Он расхохотался и ускорился вдогонку за сыном. Телохранители пыхтели и усердно крутили педали, стараясь не отставать от шефа. Замыкал процессию Хуан, наш фотограф, на погнутых колесах.

Тогда я еще не был уверен в правоте Пеньялосы. Кто может утверждать, что один способ передвижения лучше других? Как может кто-то разбираться в потребностях человеческой души, чтобы создать город для счастья?

Но в тот момент я забыл все свои вопросы. Я отпустил руль, раскинул руки навстречу прохладному ветру и вспомнил свое детство: проселочные дороги, прогулки после школы, неспешные поездки и ощущение полной свободы. Я чувствовал себя восхитительно. Город был моим. Путешествие началось.

