

ANNA PALEJ\*

## WENECJA – MIASTO DOBRE NIE TYLKO DLA DZIECI

## VENICE – A CITY GOOD NOT ONLY FOR CHILDREN

## Streszczenie

Wenecja, miasto-muzeum, zdominowane na pierwszy rzut oka przez turystów, nie wydaje się oferować dobrych warunków do życia swoim stałym mieszkańcom. Tymczasem turystyka jest jedynie nakładką na codzienne życie miasta, a jego układ, skala przestrzeni publicznych i konsekwentne decyzje funkcjonalne uznawane są za rozwiązania modelowe, dające się łatwo adaptować do innych warunków. Kwestie uniwersalności cech środowiska mieszkaniowego Wenecji, które ułatwiają mieszkańcom kontakty międzyludzkie, wspomagają wychowanie dzieci i wzmacniają poczucie identyfikacji ze swoim sąsiedztwem i swoim miastem, pięknie podkreślił Lewis Mumford w swym fundamentalnym dziele *The City in History* pisząc, iż: „zadane nam przez Wenecję lekcje wciąż nie zostały odrobione”.

*Słowa kluczowe: dobre miasto, dziecko w mieście, przyjazne przestrzenie publiczne, ludzka skala, miasto bez samochodów, przemieszanie funkcji w mieście*

## Abstract

Venice, a museum city seemingly dominated by tourists, does not seem to offer good living conditions to its permanent inhabitants. In fact, tourism is just a ‘cover-up’ for the city’s everyday life, whereas its layout, the scale of its public spaces and consistent functional decisions are regarded as model solutions, easily adaptable to different conditions. The questions of the universality of the features of Venetian housing environment – which make interpersonal contacts easier, support the raising of children and strengthen the feeling of identification with the neighbourhood and the city – were beautifully summed up by Lewis Mumford in his fundamental work *The City in History*: “the homework assigned by Venice has not been done yet”.

*Keywords: livable city, child in the city, friendly public spaces, human scale, car-free city, mixed functions in the city*

\* Dr hab. inż. arch. Anna Palej, prof. PK, Instytut Projektowania Urbanistycznego, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska.

## 1. Dobre miasto – definicje

Określenie **dobre miasto** nie u wszystkich wywołuje jednakowe skojarzenia. Dla jednych to dach nad głową, perspektywa znalezienia pracy, przezwyciężenia widma głodu, nadzieja na dostęp do elektryczności, czystej wody, szczepień i podstawowej chociaż edukacji dla dzieci. Inni, definiując pojęcie miejskiego komfortu, wskazywać będą na pilnie strzeżone mieszkalne fortece, z których w klimatyzowanych limuzynach, odgradzonych ciemnymi szybami od reszty świata, przemieszczać się można wygodnie do ekskluzywnych szkół i miejsc pracy. Wszyscy ci jednak, którzy zajmują się badaniami na temat tworzenia przyjaznego człowiekowi środowiska życia w miastach, chętnie odnoszą się do postaw humanistycznych w projektowaniu przestrzeni miejskich, nawołujących do odnowy „związków ulic z budynkami, budynków z budynkami, z drzewami, z porami roku, ze zdarzeniami i z innymi ludźmi” i do budowania miast, gdzie „dzieci bawią się i biegają wokoło, ludzie zatrzymują się, żeby porozmawiać z sąsiadami, gdzie wszyscy czują to, iż są przed swoim domem, na swojej ulicy” [7].

Pod wpływem współczesnych przemian delikatne związki pomiędzy poszczególnymi komponentami miasta, tak dobrze widoczne i działające w miastach historycznych, zostały osłabione bądź całkowicie zagubione. Zjawisko to bardzo obrazowo i dowcipnie opisał Edoardo Salzano, były członek Rady Miasta i dziekan Wydziału Planowania Urbanistycznego Uniwersytetu w Wenecji. „Generalnie rzecz ujmując, dzisiejsze miasta zbudowane są z dużej ilości budynków, połączonych dużą ilością dróg, które pokryte są dużą ilością samochodów. Stanowią nieprzerwany konglomerat betonu i asfaltu. Na tyłach budynków znaleźć można co prawda trochę otwartej przestrzeni – często jednak jest ona przeznaczona zarówno do zabawy dzieci jak i składowania śmieci” [6].

Opisane wyżej warunki nie służą budowaniu człowieczeństwa, które wyrażać się powinno przede wszystkim umiejętnością współżycia i rozmawiania z innymi ludźmi. Nie sprzyjają też prawidłowemu rozwojowi dzieci, zdobywaniu przez nie bogatych doświadczeń, dokonywaniu odkryć, tworzeniu systemów wartości w oparciu o własne obserwacje, działania i błędy. Nie pomagają też dzieciom zaistnieć w społeczeństwie, zaprezentować umiejętności i pasji oraz zyskać szacunek i aprobatę ze strony dorosłych, zarówno bliskich, jak i obcych. Mówi się nawet, że w dzisiejszych miastach zakwestionowana została sama idea miast, których budowę scharakteryzować można było jako wielowiekowe, entuzjastyczne wysiłki człowieka, zmierzające do ułatwiania ludziom kontaktów i wspólnego działania.

Coraz powszechniejsza świadomość niedostatków współczesnych miast (głównie zaś w zakresie socjalizacji i współdziałania) uruchomiła w ostatnich dekadach wiele dyskusji i inicjatyw<sup>1</sup> zmierzających do takiej poprawy standardów środowiska miejskiego, by w miastach żyło się lepiej, wygodniej i bezpieczniej, ale też, co jest szczególnie ważne z psychologicznego punktu widzenia, z poczuciem swej przynależności do grupy ludzi mieszkających w pobliżu. Do udziału w międzynarodowych konferencjach, projektach czy panelach dyskusyjnych zapraszani są architekci, przedstawiciele władz, różnego typu specjaliści i działacze społeczni, czyli osoby odpowiedzialne za wprowadzanie pozytywnych zmian w swych miastach, niezależnie od tego, czy dziedziną ich działania jest dbałość o ludzką skalę rozwiązań architektonicznych i przemieszanie funkcji, tworzenie stref pieszych i stref uspokojonego ruchu, organizacja targów i festiwali, aktywizujących życie mieszkańców, czy też rozwijanie programów, uczących demokratycznej odpowiedzialności za wspólną przestrzeń.

<sup>1</sup> Najbardziej znane międzynarodowe fora wymiany doświadczeń w kwestii *budowania dobrych miast* to: Project for Public Spaces (PPS) – amerykańska organizacja non-profit założona w 1975 roku, prowadząca działania na rzecz rewitalizacji miejskich przestrzeni publicznych oraz seria konferencji, organizowanych od roku 1985 pod wspólnym hasłem „Making Cities Livable” (w maju 2012 roku odbędzie się już 49 konferencja z tej serii w Portland, Oregon, USA).

Szerokie interdyscyplinarne spojrzenie na kwestie miejskiego komfortu wpłynęło na ustalenie fundamentalnych zasad mówiących, że **dobrze miasto** to takie, którego przestrzenie publiczne sprzyjają rozwijaniu kompetencji społecznych i środowiskowych oraz wyrabianiu poczucia autonomii i tożsamości. **Miasto przyjazne mieszkańcom** to również takie, gdzie ludzie widzą i słyszą się wzajemnie, gdzie rozbrzmiewają ludzkie rozmowy i śmiech dzieci nie zagłuszane przez ryk samochodów, a najlepszym przykładem takiego miasta jest niewątpliwie Wenecja.

## 2. Wenecja – „lekcje do odrobienia”

Wenecja, określana często jako zdominowane przez turystów miasto muzeów lub miasto-muzeum, kojarzona jest zazwyczaj z przypadkiem szczególnym, będącym odpowiedzią budowniczych na jedyne w swoim rodzaju warunki lokalizacyjne. Z tego też względu wydaje się niemożliwe, by mogła reprezentować wartości, na których łatwo by było wzorować się gdzie indziej. Tak jednak nie jest. Wenecja bowiem to nie tylko świadectwo perfekcyjnej współpracy człowieka z rytmem natury w unikatowej scenarii przyrodniczej, ale też dowód na to, jak cechująca się konsekwencją kultura budowania, koncentrująca się na wartościach kolektywnych, przekłada się wprost na wysoką jakość i kulturę życia miejskiego. W żadnym innym mieście związki pomiędzy formą urbanistyczną a wzorcami życia społecznego nie wydają się bardziej oczywiste i z tego względu Wenecja powinna stanowić wzór do naśladowania. Do modelowych rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych, łatwych tutaj do przetestowania, niewątpliwie należą: zamknięcie miasta dla ruchu samochodowego, organizacja rytmu życia codziennego bazująca na wyrazistych sąsiedztwach oraz utrzymywanie ludzkiej skali wewnątrz urbanistycznych i hołdowanie zasadzie przemieszania funkcji. Kwestie uniwersalności tych rozwiązań podkreślał w swym ważnym dziele *The City in the History* Lewis Mumford pisząc: „zadane nam przez Wenecję lekcje wciąż nie zostały odrobione” [2].

W tym miejscu pojawić by się mogły wątpliwości, czy jest sens powielać dawne modele lub uznawać je za punkt wyjścia dla nowych rozwiązań i czy przystają one w jakimkolwiek stopniu do potrzeb i aspiracji współczesnych społeczeństw. Okazuje się jednak, że dynamicznie rozwijająca się obecnie technologia informacji tchnęła nowe życie w wiele miast historycznych, które nie mogąc w przeszłości sprostać wymaganiom epoki przemysłowej i zaoferować nowoczesnych miejsc pracy, poza turystyką, przekształciły się w muzea i straciły wiele ze swoich stałych mieszkańców. Dzisiaj, ze względu na dużą łatwość wprowadzania infrastruktury telematycznej w zabytkową tkankę miejską, co umożliwia telepracę i prowadzenie biznesu w globalnym świecie, miasta tego typu dostają nową szansę odbudowania dawnej świetności. Tak właśnie dzieje się z Wenecją, która jako miasto informacyjne<sup>2</sup> przyciąga wielu młodych mieszkańców przybywających tu, aby żyć i pracować często dla odległego klienta czy odległej centrali, a magnesem przyciągającym do osiedlania się właśnie tutaj jest niewątpliwie łagodny klimat, wspaniałe widoki, stymulujące środowisko intelektualne, a także niepowtarzalna architektura i ludzka skala wewnątrz miejskich. Wysoka jakość życia to jeden z podstawowych celów obecnej polityki władz miasta, które starają się o nadanie Wenecji wizerunku miasta nowoczesnego, kojarzonego z jednej strony z rozległą bazą wiedzy specjalistycznej, znakomitymi placówkami edukacyjnymi i światowej rangi wydarzeniami artystycznymi, z drugiej zaś z bezpiecznym i cichym stylem życia, wspomaganym przez szeroki wachlarz usług społecznych.

<sup>2</sup> *Miasta informacyjne*, według definicji światowej sławy socjologa Manuela Castellsa – autora inspirującej trylogii *The Information Age: Economy, Society and Culture*, to takie miasta, które poddane są wpływowi zaawansowanych technologii i rewolucji informacyjnej – a takim wpływem poddane są obecnie wszystkie miasta.

### 3. *Centro Storico* – sprawdzający się model miasta bez samochodów

To, czego inne miasta powinny najbardziej zazdrościć Wenecji, to fakt, że nie ma w niej samochodów, a ulice są wyłącznie dla ludzi. Mowa tu o starej części miasta – *Centro Storico*, gdzie można dojechać ze stałego lądu dzięki grobli, przez którą poprowadzono linię kolejową i autostradę. Pociągi i autobusy zatrzymują się na położonych niedaleko siebie dworcach, samochód zaś najwygodniej jest zostawić w wielopoziomowym parkingu na *Tronchetto* – wyspie połączonej w 2010 roku z rejonem dworców szybką i nowoczesną kolejką znaną jako *People Mover*. Od momentu przybycia do właściwej części Wenecji ma się do wyboru spacer lub skorzystanie z transportu pasażerskiego czyli tramwajów wodnych – *vaporetti i traghetto*, w sezonie zazwyczaj przepelnionych lub taksówek – *lance*, wybieranych przez osoby spieszące się lub te, które stać na podróżowanie w luksusowych warunkach. Dostawa wszelkiego rodzaju towarów odbywa się również drogą wodną za pośrednictwem łódek transportowych – *mototopi, peate i burci*. Ruch na kanałach, szczególnie tych największych, jak *Canale Grande*, *Canale della Giudecca* oraz *Canale di San Marco* jest naprawdę duży. Z tego też względu liczba pojazdów indywidualnych – *gondole, sandoli, tope i sampierotte*, będących odpowiednikami prywatnych samochodów, jest znacznie ograniczona. Niezwykle trudno jest otrzymać licencję na cumowanie łodzi wzdłuż kanałów i jest ona bardzo droga.

Zatrzymanie całego ruchu samochodowego w jednym punkcie miasta nie nakłada na mieszkańców żadnych większych uciążliwości. Kształt wyspy i kształt *Canale Grande*, przypominający odwróconą literę „S”, sprawiają, iż promień dojazdu do gęsto rozmieszczonych przystanków tramwaju wodnego z każdego niemal punktu miasta nie przekracza 500 metrów. Wenecja to miasto krótkich dystansów, a sprzyja temu dodatkowo duża gęstość zabudowy oraz równomierne rozmieszczenie niewielkich i zintegrowanych z zabudową mieszkaniową sklepów, zastępujących całkowicie domy towarowe czy supermarkety. Także przedszkola, szkoły, przychodnie zdrowia, domy opieki nad osobami starszymi czy nawet obiekty uniwersyteckie i szpitale zlokalizowane są wewnątrz dzielnic mieszkaniowych. Badania prowadzone pod koniec lat 90. dwudziestego wieku wykazały, iż 63,4% podróży z domu do pracy czy szkoły mieszkańcy odbywali pieszo; 35,5% tramwajem wodnym, a tylko 1,1 prywatnym samochodem [6]. Ze względu na zwiększający się udział, wśród stałych mieszkańców miasta, osób młodych, angażujących się chętnie w ruchy ekologiczne i wybierających opcję telepracy, przewiduje się że opisana tendencja nie będzie ulegać w przyszłości większym wahaniom.

### 4. Wartości społeczne *calli i campi*

Brak ruchu samochodowego i możliwość nieskrępowanego poruszania się po weneckich ulicach i placach – *calli i campi*, wpływa niewątpliwie na poprawę bezpieczeństwa, głównie zaś osób starszych i dzieci. Duża intensywność zabudowy oraz przemieszanie funkcji i przenikanie się domeny publicznej i prywatnej stwarzają warunki do podtrzymywania kontaktów społecznych w sposób jak najbardziej naturalny. Otwarte partery, ze sklepem, pracownią czy restauracją, zachęcają do wejścia, szczególnie że ludzie z sąsiedztwa znają najczęściej ich właścicieli, zadbane zaś balkony i okna wyższych kondygnacji potwierdzają obecność stałych mieszkańców, świadcząc o panującym w przestrzeniach publicznych społecznym dozorze. Bezpośrednia bliskość miejsca pracy, mieszkania i miejsca codziennych zakupów sprawia, iż ulice i place stają się gościnne i sprzyjają podtrzymywaniu społecznej stabilności i zarządzaniu procesami, które podlegać powinny wspólnej trosce.

*Campo Santa Margherita*<sup>3</sup> to podawany najczęściej modelowy przykład środowiska fizycznego i społecznego, oferującego idealne warunki dla socjalizacji dzieci i młodzieży. Ponieważ plac ten znaj-

<sup>3</sup> W pierwszym globalnym rankingu miejskich placów, opublikowanym przez Project for Public Spaces (PPS) w grudniu 2005 roku, weneckie *Campo Santa Margherita* uplasowało się na szesnastej pozycji.

duże się w centrum stosunkowo dużej dzielnicy mieszkaniowej, użytkowany jest przez jej mieszkańców codziennie. Tu ludzie dokonują większości podstawowych zakupów, przechodzą przez plac idąc do pracy czy szkoły. Starsi mieszkańcy przychodzą na plac, aby pospacerować, usiąść na ławce czy porozmawiać z przechodzącymi sąsiadami. Można tu także spotkać bawiące się dzieci – rysujące kredą na posadzce, śmigające na rowerkach i deskorolkach czy nawet grające w piłkę. Dzieci, dzielące przestrzeń placową z innymi uczą się formułowania zasad jej użytkowania na drodze negocjacji – grający w piłkę uważają, żeby nikomu nie stała się krzywda, dorośli natomiast starają się zaakceptować naturalną u dzieci potrzebę ruchu, zdobywania doświadczeń, podejmowania wyzwań i współdziałania.

## 5. Wnioski

Prowadzone na przykładzie Wenecji obserwacje codziennego życia mieszkańców **dobrych miast** wskazują na ogromne znaczenie socjalizacyjne ich przestrzeni publicznych. Ich inną ważną rolę podkreślają badania, wykonywane na Uniwersytecie Kalifornijskim, których wyniki podsumowane zostały w książce *The Forgotten Child* w następujący sposób:

„W brzydkim mieście zasady rządzące środowiskiem fizycznym – nuda, jednostajność, konfliktowe relacje między obiektami czy niekontrolowany rozwój – mogą być rozumiane przez mieszkańców jako przyzwolenie a nawet zachęta do zachowań konfliktowych i niekontrolowanej agresji”.

I przeciwnie:

„Widoczne w **pięknym mieście** uznawane pryncypia projektowe takie jak harmonia, dobrze dobrane proporcje, odpowiednie relacje pomiędzy budynkami, kontynuacja przestrzeni publicznych, jedność i różnorodność – nie odnoszą się jedynie do struktur fizycznych. Są one także przyjmowane przez ludzi, a szczególnie przez dzieci, za model postaw pozytywnych” [2].

I dlatego też warto odrabiać wciąż lekcje, które od wieków zadaje nam DOBRA I PIĘKNA WENECJA.

## 1. A Livable City – Definitions

The term *livable city* does not call up identical associations in everyone. To some, it means a roof over their heads, the perspective of finding a job, overcoming the spectre of famine, a hope for access to electricity, clean water, vaccinations and at least elementary education for their children. Others, defining the notion of urban comfort, will mention attentively protected residential fortresses from where one can move comfortably to exclusive schools and workplaces in air-conditioned limousines separated from the rest of the world by means of a darkened windshield. All those, however, who do research on the creation of a human-friendly dwelling environment in the cities willingly refer to humanistic attitudes while designing urban spaces which urge people to revive “relationships between streets and buildings, between buildings and buildings, relationships with trees, with the four seasons, with events and with other people” and to build cities where “children play and run around, people stop to talk with their neighbours, where everybody feels that they stand in front of their home, in their own street” [7].

Under the influence of contemporary transformations, the gentle relationships between individual components of the city, visible and active in historical towns, have been weakened or lost completely. Edoardo Salzano, a former member of the City Council and the Dean of the Faculty of Urban Planning at Venice University, described this phenomenon in a very vivid and witty manner: “Generally speaking,

today's cities consist of a multitude of buildings connected by a multitude of roads covered with a multitude of cars. They form a continuous conglomerate of concrete and asphalt. There are some open spaces behind the buildings but they are often meant for children and garbage alike" [6].

Such conditions do not serve to build humanity which should be expressed mostly by an ability to live together and talk to other people. They are not conducive to the proper growth of children, either, who need to acquire rich experiences, make discoveries, create systems of values based upon their own observations, actions and mistakes. These conditions do not help children to become known in the society, present their abilities and passions or win respect and approval from adults – their near and dear as well as strangers. It is even said that the very idea of cities, whose construction can be characterized as eternal, enthusiastic efforts aiming to make human contacts and shared actions easier, has been called into question.

In previous decades, the rising awareness of the shortcomings of contemporary cities (mainly in the field of socialization and cooperation) activated a series of discussions and initiatives<sup>1</sup> which aim at improving the environmental standards and making urban life better, more comfortable and safer but also – which is especially important from the psychological point of view – solidifying affiliation to a group of people from the neighbourhood. Architects, representatives of the authorities, various specialists and social activists – people responsible for the introduction of positive changes in their cities through the attention to the human scale of architectural solutions, mixed functions, the creation of pedestrian and limited traffic zones, the organization of trade fairs and festivals activating the residents' lives or the development of programmes teaching democratic responsibility for a common space – are invited to participate in international conferences, projects or panel discussions.

A broad interdisciplinary look at the questions of urban comfort has an impact on defining the fundamental principles which say that a **livable city** is one whose public spaces support the development of social and environmental competence as well as the feeling of autonomy and identity. An **inhabitant-friendly city** is one where people can see and hear each other, where human conversations resound and children's laughter is not drowned by the roar of traffic. Undoubtedly, the best example of such a structure is Venice.

## 2. Venice – ‘The Assigned Homework’

Venice, often defined as a *museum city* dominated by tourists, is usually treated as a special case being the builders' answer to its extraordinary locating conditions. For this reason, it does not seem capable of representing values which could work anywhere else. Strangely enough, it is not true. Venice is not just a testimony to man's perfect collaboration with the rhythms of nature in a unique scenery but also a proof of the way a consistent culture of construction, concentrated on collective values, transforms directly into a high-quality urban lifestyle. In no other city, the relationships between an urban form and the patterns of social life seem more obvious. Because of this, Venice should make a role model. Undoubtedly, exemplary functional and spatial solutions, easy to test here, include: eliminating vehicular traffic, organizing the rhythm of everyday life on the basis of clearly marked neighbourhoods, preserving the human scale of urban interiors and following the principle of mixed functions. Lewis Mumford summed up the question of the universality of these solutions in his significant work *The City in the History* where he wrote that “the homework assigned by Venice has not been done yet” [2].

<sup>1</sup> The best-known international forums for exchanging experiences in the field of *building livable cities* are: Project for Public Spaces (PPS) – an American non-profit organization founded in 1975, acting for the revitalization of urban public spaces, and a series of conferences organized since 1985 under the common slogan of “Making Cities Livable” (the 49<sup>th</sup> edition was held in May 2012 in Portland, Oregon).

At this point, doubts could appear if it is reasonable to copy old models or recognize them as the starting point for new solutions and if they match contemporary societies' needs and aspirations to any extent. It turns out, however, that the dynamically developing technology of information has breathed fresh life into many historical cities which, unable to meet the requirements of the industrial age in the past or offer any modern workplaces besides tourism, have turned into museums and lost a number of their permanent residents. These days, considering the easiness of introducing telematic infrastructure into a historical urban tissue which facilitates teleworking and running a business in the global village, cities of this kind receive a new chance for rebuilding their old grandness. It happens so in Venice which, being an information city<sup>2</sup>, attracts a multitude of young people who want to live and work here, frequently for a distant client or distant headquarters. Without a slightest doubt, the magnets which attract people to settle down here include the mild climate, the breathtaking views, the stimulating intellectual community as well as the unique architecture and the human scale of urban interiors. The high quality of life is one of the elementary objectives of the current policy of the municipal authorities which try to create the image of a modern city associated with an extensive base of specialist knowledge, excellent educational institutions as well as artistic events of the world rank on one hand and a safe, quiet lifestyle supported with a vast array of social services on the other hand.

### 3. *Centro Storico* – The Proven Model of a Car-free City

What other cities should envy Venice most is the fact that it has water transport instead of cars, whereas its streets are meant for people only. It refers to the old part of the city – *Centro Storico* which can be reached from the mainland across a causeway with a railway and a motorway. Trains and buses stop at stations situated close to each other, whereas vehicles can be left in the multilevel car park on *Tronchetto* – an island connected with the vicinity of the stations by means of a modern fast railway called *People Mover* built in 2010. After entering the main part of Venice, one can walk or use passenger transport: water trams – *vaporetti* and *traghetti*, which are usually overcrowded in high season, or water taxis – *lance* popular with those in a hurry and wealthy people who enjoy travelling in luxurious conditions. Any kinds of merchandise are also delivered by water with the help of transport boats – *mototopi*, *peate* and *burci*. Traffic on the canals, especially the biggest ones, such as *Canale Grande*, *Canale della Giudecca* or *Canale di San Marco*, is really intensive. That is why the number of individual vehicles – *gondole*, *sandoli*, *tope* and *sampierotte* being equivalents of private cars – is strictly limited. It is very difficult to get a licence for motor boats along the canals (its price is another serious problem).

Stopping cars at one point in the city does not cause any serious inconveniences for its dwellers. Owing to the shape of the island and *Canale Grande* which resembles a reversed “S” letter, the radius of access to the densely distributed water tram stops from most spots in the city does not exceed 500 metres. Venice is a city of short distances which is additionally supported by the high density of development and the even arrangement of little shops integrated with residential buildings that make department stores or supermarkets virtually redundant. Kindergartens, schools, outpatient clinics, basic services or even university buildings and hospitals are also located inside the residential districts. Research carried out in the late 1990s proved that 63.4% of ‘travelling’ from home to work or school was done on foot, 35.5% by water

<sup>2</sup> *Information cities*, according to a definition by the world-famous sociologist Manuel Castells – the author of the inspiring trilogy *The Information Age: Economy, Society and Culture* – are cities which remain under the influence of advanced technologies and the information revolution. Let us take the liberty to point out that every city remains under such influence these days.

tram and only 1.1% by private car. On account of the rising participation of young people as permanent city dwellers who willingly engage themselves in ecological movements and choose the teleworking option, it is predicted that the described tendency will not alter much in the future.

#### 4. The Social Values of *Calli and Campi*

No doubt, the lack of vehicular traffic and the possibility of free movement along the streets and across the squares of Venice help to raise the safety level, especially for elderly people and children. The intensiveness of development, the mixed functions and the intermingling public and private domains offer conditions for maintaining social contacts in the most natural manner. The nearness of a workplace, a place of residence and a grocer's shop makes the streets and squares hospitable and conducive to social stability and the management of processes which should be the object of shared concern.

Campo Santa Margherita<sup>3</sup> is one of the best examples of a physical and social environment which offers ideal conditions for the socialization of children and adolescents. Since this square is located in the centre of a relatively big residential district, it is used by its inhabitants every day. People do most of the shopping here and cross the square on their way to work or school. Elderly residents stroll by, sit on the benches or chat with their neighbours. One can also meet children – playing, chalking shapes on the pavement, riding their bicycles and skateboards or even playing football. While sharing the space of the square with the others, children learn to formulate the principles of using it through negotiations: football players are careful not to hurt anyone, while adults try to accept children's natural need to remain in motion, acquire experiences, take up gauntlets and act together.

#### 5. Summary

Observation of the everyday lives of the inhabitants of **livable cities**, exemplified by Venice, indicate the high socializing importance of public spaces. Their another significant role is emphasized by research done at the University of California whose results were summed up in the book *The Forgotten Child* like this:

“In an ugly city, the principles which govern its physical environment – boredom, monotony, conflict relations between objects or uncontrolled development – may be understood by the inhabitants as consent or even incentive for conflict behaviours and uncontrolled aggression”.

And quite the contrary:

“Acknowledged principles of design which can be found in a **beautiful city**, such as harmony, well-chosen proportions, suitable relations between buildings, continued public spaces, unity and diversity, do not refer to physical structures only. They are also treated by people as a model of positive attitudes” [2].

Therefore, we should still do our homework assigned by LIVABLE AND BEAUTIFUL VENICE for ages.

<sup>3</sup> In the first global ranking of urban squares, published by the Project for Public Spaces (PPS) in December 2005, Venice's Campo Santa Margherita came sixteenth.



## Literatura/References

- [1] Grund E., *Venice: A Model of a Car-free City?*, [w:] Crowhurst Lennard S.H., Ungern-Sternberg S., Lennard H.L. (ed.), *Making Cities Livable*, IMCL 1997, 209-212.
- [2] Lennard H.L., Crowhurst Lennard S.H., *Forgotten Child. Cities for the Well-Being of Children*, A Gondolier Press Book, International Making Cities Livable Council, Carmel, California 2000.
- [3] Moore R.C., *Childhood's Domain. Play and place in child development*, MIG Communications, Berkeley, California 1990.
- [4] Palej A., *Cale miasto placem zabaw*, Autoportret. Pismo o dobrej przestrzeni, Małopolski Instytut Kultury, nr 4, 2004, 4-7.
- [5] Palej A., *Kształtowanie przestrzeni dla dzieci w miejskim środowisku mieszkaniowym*, Monografia 109, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków 1991.
- [6] Salzano E., *Designing for Urban Life*, [w:] Crowhurst Lennard S.H., Ungern-Sternberg S., Lennard H.L. (ed.), *Making Cities Livable*, IMCL 1997, 33-34.
- [7] Smithson A., Smithson P., *Team 10 Primer*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 1968.





II. 1. Jeden z wielopoziomowych parkingów na Tronchetto; 2. *People Mover* – kolejka łącząca Tronchetto z właściwą częścią Wenecji; 3. Dworzec autobusowy na Piazzale Roma; 4, 5. Różnego typu pojazdy wodne pasażerskie i dostawcze na Canale Grande; 6. Schody i brak ramp oraz wind utrudniają często poruszanie się pieszo w historycznej części miasta (fot. A. Palej)

III. 1. One of the multilevel car parks on Tronchetto; 2. *People Mover* – railway connecting Tronchetto with the main part of Venice; 3. Railway station at Piazzale Roma; 4, 5. Various types of water passenger and delivery vehicles on Canale Grande; 6. Stairs and a lack of ramps and lifts often make it difficult to move on foot in the historical part of the city (photo by A. Palej)



II. 7–10. Całkowite wyeliminowanie ruchu kołowego z przestrzeni publicznych, duża intensywność zabudowy, ludzka skala i równomierne rozmieszczenie zintegrowanych z zabudową mieszkaniową niewielkich sklepów i straganów, sprzyjają socjalizacji i identyfikacji mieszkańców ze swoim sąsiedztwem, dzielnicą i miastem (fot. A. Palej)

III. 7–10. Total elimination of vehicular traffic from public spaces, the high intensiveness of development, the human scale and the even arrangement of little shops and market stalls integrated with residential fabric – they are all conducive to the inhabitants' identification with their neighbourhood, district and city (photo by A. Palej)



Il. 11–14. Wenecja jest bezpieczna dla dzieci nie tylko ze względu na brak samochodów, ale też dlatego, że dzieci przebywają na placach i ulicach miasta razem ze znanymi z sąsiedztwa dorosłymi, negocjując z nimi zasady wspólnego użytkowania przestrzeni (il. 11 – [www.oliverlehmann.com](http://www.oliverlehmann.com); il. 12–14 – A. Palej)

III. 11–14. Venice is safe for children considering its car-free character as well as the fact that they spend time in the squares and streets together with the adults they know well from the neighbourhood and negotiate the principles of using spaces (III. 11 – [www.oliverlehmann.com](http://www.oliverlehmann.com); III. 12–14 – A. Palej)