

شهرها

برای یک سیاره کوچک

نگارندگان:

ریچارد راجرز

فیلیپ گوم جیان

برگردان:

ایرج شهروز تهرانی

حشمت الله عبدالوهابی

www.ketab.ir

سرنامه : راجرز ، ریچارد جورج ۱۹۲۳ - م

Rogers, Richard George

عنوان و نام پدید آور: شهرها / مولف ریچارد راجرز و فیلیپ گوموچیان ، مترجم ایرج شهروز تهرانی و حشمت الله عبدالوهابی

موضوعات نشر : تهران ، مهرآزان ، ۱۳۹۰

موضوعات طاهری : ۱۳۱ ص

شابک : ۹۷۸ - ۶۰۰ - ۵۵۰۷ - ۰۹۶

وضعیت فهرست نویسی: فبا

یادداشت : عنوان اصلی : Cities for a small plant ، ۱۹۹۷

موضوع : شهرسازی - انگلستان - لندن

موضوع : توسعه پایدار

موضوع : معماری پایدار

شناسه افزوده : گوموچیان ، فیلیپ ، ۱۹۵۸ - م

شناسه افزوده : Gumauchdjian, Philip

شناسه افزوده : شهروز تهرانی ، ایرج ، مترجم

شناسه افزوده : عبدالوهابی ، حشمت الله ، ۱۳۲۸ - م ، مترجم

رده بندی کنگره : ۱۳۹۰ : ۷۱۶/۱۲۶ HT

رده بندی دیویی : ۱۲۱۶/۳۰۷

شماره کتابشناسی ملی : ۲۳۰۰۵۲۳

نشر : Email: mehrazanbook@gmail.com

خرید اینترنتی: www.mehrazanbook.com



نام کتاب: شهرها

مولف: ریچارد راجرز و فیلیپ گوموچیان

مترجم: ایرج شهروز تهرانی و حشمت الله عبدالوهابی

ناشر: مهرآزان

نوبت چاپ: اول

سال چاپ: ۱۳۹۰

تیراژ: ۱۰۰۰

شابک: ۹۷۸ - ۶۰۰ - ۵۵۰۷ - ۰۹۶

قیمت: ۵۰،۰۰۰ ریال

انتشارات مهرآزان : تهران ، میدان انقلاب ، خیابان وحید نظری ، بین اردیبهشت و کارگر ، شماره ۱۵۰ ، واحد ۲

تلفکس : ۶۶۴۸۳۳۴۴

فروشگاه مهرآزان : خیابان انقلاب ، بین قدس و وصال ، پلاک ۱۰۰۵ - تلفن : ۸ و ۶۶۴۱۸۲۷۷

حق چاپ و نشر محفوظ و مخصوص ناشر است.

ارنست راجرز یکی از معماران معروف در مصاحبه‌اش در شهر فلورانس ایتالیا درباره توسعه شهرهای جدید می‌گوید: «شهرها از دو قسمت غیر قابل تفکیک تشکیل می‌شوند: یکی قسمت اجتماعی - اقتصادی و دیگری معماری و طراحی آن است. علاوه بر این باید از مردم و مسئولین سیاست شهری خواست که با یکدیگر و با به اشتراک گذاشتن مسائل، راه‌حل‌هایی برای مسائل شهری پیدا کنند. چون همانطور که پول‌ها صرف جنگ‌ها می‌شود، می‌توان آنرا برای بهبود شهرها و آینده آنها مصرف کرد.» او می‌گوید: «معماری می‌تواند بوسیله طرح‌های جدید صحنه شهرسازی را متغیر سازد و با ساختارهای نوین که میادین و محله‌های شهر را زیبا می‌سازند می‌توان محیط را برای زندگی شهرنشینان زیبا و متنوع ساخت.»

در این راستا می‌توان طرح‌های جامع را در جهت پیشبرد این اهداف بطریقی پیش بینی نمود تا به همان ترتیب که فضاهای شهری توسعه می‌یابند و به طرف فضاهای بیرون شهری حرکت می‌کنند شبکه‌های حمل و نقل عمومی را می‌توان به زیر زمین و روی ریل برد و بدین ترتیب سرانجام تغییرات و توسعه های شهری می‌تواند در این راستا شهرهای جدیدی که با طبیعت محیطی همگن هستند را به وجود آورند و در نتیجه کیفیت زندگی انسان‌های ساکن در این شهرهای جدید بهبود یافته و متنوع شود.

شهرها عناصر زنده و پیچیده‌ای هستند که باید به آنها بصورت کامل نگریست و همه چیز را در رابطه با یکدیگر دانست. الگوهای پیشرفت اجتماعی - اقتصادی محلی که از سرزمین‌ها سرچشمه می‌گیرند و بر اکوسیستم اثر مستقیم می‌گذارند، لازم است با توجه و داشتن توانایی کامل و مستقیم دانش‌های مختلف مورد بررسی قرار گیرد.

لذا در این جهت سعی در تشخیص هدف و انتخاب صحیح روش دستیابی به آن بوده و این روند باید در راستای استفاده از وسایل مشخص کاربردی پایدار حرکت کند. بدین ترتیب می‌توان پیشنهاداتی را عنوان نمود که طرح عملکردی زیست محیطی محلی و طرح‌های جامع شهری و استانی بطریقی صحیح به یکدیگر متصل و در رابطه با یکدیگر قرار گیرند.

طراحی جامع شهری که تغییرات نحوه استفاده از زمین را معین و رگلاژ می‌نماید به طور مستقیم تصمیماتی مؤثر در پیشرفت مسائل اجتماعی - اقتصادی مطرح می‌کنند. بدین معنی که در کدام محل امکان ساخت وجود

دارد و به چه صورتی سیستم‌های زیربنایی و سرویس‌های مورد نیاز جابجایی می‌گردد و در این رابطه ارزش زمین و بازده ساختمان‌ها و بطور کلی فعال

های ساختمانی را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

پس بدین ترتیب می‌توان گفت که استراتژی صحیح در جهت حرکت بطرف پایداری بایستی متوجه شهرسازی و طرح‌های بین شهری پایدار باشد و لذا برای حرکت در این راستا باید مراجع تصمیم گیرنده کشورها تجهیزات خاصی را در جهت این تغییر و تبدیل، مورد استفاده صحیح قرار دهند. اولاً مسئله‌ای که در این روند مورد توجه قرار می‌گیرد مشخص کردن شاخص‌ها، حقوقی و نحوه تنظیم کردن آنست که فعالیت‌های مختلف شهری و محلی را سازمان دهد.

مشخص است که پرنسپ‌های اقتصادی، حقوقی و فرهنگی مختلف وجود دارند که در طول زمان، سازمان یافته و دسترسی به چنین سیستمی امکانپذیر می‌سازند و مفهوم شاخص‌ها، اندکس‌ها و استانداردها اهداف کلی را توجیه می‌نمایند و بدین ترتیب به نظر می‌رسد که در این روند فعالیت‌ها که باعث این تحول شهرنشینی و عملکردی روابط بین شهری می‌گردد معاد اقتصادی و اجتماعی داشته و از بروز مشکلات و صدمات جبران ناپذیر اجتماع با توجه به مبانی حقوقی مشخص جلوگیری کند و برخورد صحیح با محیط زیست را امکانپذیر می‌سازد.

بازایی کیفی صحیح محیط زیست شهرها باید از طریق تحول صحیح زیست محیطی، به گونه‌ای انجام شود که بهترین کیفیت محیطی و اجتماع را شامل گردد و از ازدیاد صدمات و تغییرات غیر قابل جبران زندگی قرن جدید جلوگیری کند و با جایگزین کردن هرچه بهتر و صحیح تر فضاهای مسکونی و تولیدی و سرویس‌های شهری باید از اشباع بیش از حد محیط و استفاده از تکنولوژی سنگین و ناموزون که در رابطه با محیط طبیعی قرار نگرفتند فقط باعث پر شدن فضا شده‌اند جلوگیری نمود و هرچه بیشتر از فضای زیست محیطی در رابطه با طبیعت موجود نگهداری و حفظ کرد.

اصول و راه‌حل‌های کلی:

- تدوین قوانین جدید در مقیاس استانی که روابط صحیحی بوسیله ضوابط شهرسازی و بین شهری و در بردارنده امکانات محلی زیست طبیعی، این، بدان معناست که طرح جامع ساختاری طرح‌های تفصیلی اجرایی در رابطه با یکدیگر مطالعه گردند طرح‌های جامع ساختاری شامل کلیه عناصر راهبردی در

جهت تسهیل تغییرات طبیعی محیط و در نظر گرفتن اهداف اقتصادی - اجتماعی پایدار باشند.

- آموزش دستگاههای اجرایی شهری در جهت ساخت صحیح هدف های طرح های جامع و رابطه صحیح آن با نیازهای مردم به طوریکه که این ارگان ها بتوانند با تدوین ضوابطی ساکنین شهرها را با امکانات طبیعی محیط خود آشنا ساخته و تا حد امکان از انهدام و تغییرات ناموزون عناصر زیست محیطی جلوگیری نمایند.

- شناخت کامل مسائل شهری و روابط آن با مراکز نزدیک و سعی در بیس بینی فضاهایی با کاربری مسکونی به گونه ای که در حد امکان محله های خودیار و روابط آنها با دیگری روشن و قابل کنترل بوده و سرویس های شهری از جز به کل در مقیاسی مطرح شود که روابط بین شهری و خدمات استانی نیز ادامه ای از این مقیاس ها در رابطه با نحوه سرویس دهی خود باشند. تراکم های مسکونی در مقیاس محله و روابط بین آنها چنان مطرح گردند که در راستای مستقیم با وضعیت طبیعی زمین و محیط آن باشند. به طوریکه که ضوابط تدوین سده امکان تغییرات طرح های تفصیلی که در رابطه با محیط خود مطرح سده را تغییر ندهند.

- هنگام تدوین طرح های جامع با هادی حسی الامکان با شرکت و مبادل نظر ساکنین و جمع اوری نظریات و اطلاعات جهت انتخاب روندی که الگوی زندگی اقتصادی - اجتماعی دقیقاً در رابطه با امکانات طبیعی و محیط رست قرار گیرد و تا حد امکان الگوها را کانک و در رابطه با فرهنگ و نیازهای سهرودان تدوین کردید.

- طرح های جامع شامل طرح های سلامی - بهداشتی، امنی، سرویس های شهری اسان، سهرسازان مردمی، طرح های شهری جهت آسایش کودکان و برای کودکان باشد. بدین معنی که این تجربه ناینداری همگانی بوده و در هیچ زمانی این رابطه شکانک فراموش نکردد.

- طرح های مفصلی و اجرایی باید هر چند وقت یکبار مورد بررسی و باز بینی قرار گرفته و بارده روند اجرای آن بررسی کامل و دقیق گردد و در مقاطع زمانی کوتاه و و معین برای مسائلی که در سباده کردن طرح در بیس رو قرار می گیرد، راه حل هایی مسخج بر و کامل تر مستند کرد.

مسائل دیگری که ناند بصورت خرنی تر در طرح های شهری مورد بوجه قرار گیرد و مفهوم حرمان ناینداری را دنبال کنند، عبارتند از:

- سختی حدود حمل بارهایی که به وسیله ساحارها به محیط وارد

می گردد (شناخت تیسولوری ساختمانی) به گونه ای که امکانات طبیعی محیط بتواند این بارها را تحمل نماید و این باعث دگرگونی تعادل طبیعی و محیط نگردد. این تعادل زمانی حفظ خواهد شد که توانایی طبیعی محیط کاملاً مورد توجه و بازشناسی قرار گیرد و در این صورت می توان گفت که شناخت توسعه کیفی و کمی کیفیت اجتماعی مطلبی است که بایستی با امکانات محیط کاملاً مورد بررسی قرار گرفته و بیسنهادات سازنده ای در این جهت مطرح گردد.

- ارزیابی برخورد فضاهای ساختاری با محیط خود و تصمیم گیری در نحوه تمرکز و جایگزینی سرویس های عمومی شهری (ورودی های مترو، بازارهای روز، مراکز خرید عمومی، ایسکاهای وسائل نقلیه عمومی، پارکینگ های عمومی، تمرکز ادارهای خدماتی، سیستم میدان های شهری و غیره).

- ارزیابی پایدار بدین ترتیب که ارگان های مسئول سهری و استانی باید روند و پیشرفت و توسعه طرح های هادی یا تفصیلی را آزموده و در مقاطع زمانی معین نتایج زندگی نایدار را بصورت بازگستی کنترل نمایند. بطور مثال سیستم های بهداشتی اجتماعی که در روندی نایدار دنبال می کردند مسئله است که می توان دقیقاً در مقاطع زمانی مختلف آنرا در برخورد با وضعیت محیط مورد بررسی قرار داد و روند آنرا با عناصر محیطی مطابقت داده و ساختن های عملی آنرا بهبود بخشید.

در نهایت می توان ساحتی های معین ناینداری محیط سهری و بیرون شهری را به صورت زیر خلاصه نمود:

- نکاهداری و حفظ نایدار حرجس شکل اب در محیط های سهری
- حرفه جویی انرژی و استفاده از تولیدات انرژیهای طبیعی
- بهبود امکانات طبیعی منطقه ای (اردناک فضاها ی سهر عمومی و خصوصی)
- سعی در کاهش الودگی هوا (بمدل استفاده از حرج های لاسسکی به ریلهای آهنی و افزایش استفاده از وسائل عمومی حمل و نقل) و استفاده از مسیرهای متحرک یا سدهای برقی

جذاب‌تری برای گذراندن وقت است. معماری پشت صحنه خیابان فقط در گذر به چشم می‌آید. خیابان به ندرت به عنوان یک فضای مستقل و جدا عم می‌کند و این فقط در مورد روستاهایی صادق است که در امتداد خیابان شک می‌گیرند. به طور کلی خیابان بخشی از یک شبکه می‌باشد. شهرهای تاریخی ما را با گوناگونی بی‌پایان ارتباط فضایی به وجود آمده از چنین طرح پیچیده‌ای آشنا می‌سازند.

اما چه شده است که میدان فقط محلی برای تغییر مسیر ماشین‌ها خیابان تنها محل تردد آنهاست؟ جای انسان کجاست؟ در حال حاضر اولیه و مهمترین تصمیم‌گیری برای یک شهر حل مسئله ترافیک یا به بیان کلی حل مسئله خودروهاست. در واقع شهر برای آنها طراحی می‌شود نه برای ما. به ابزارهایی تبدیل شده‌ایم که شهرها را برای آنها آماده می‌سازیم و روز به روز عرصه را بر خود تنگ‌تر می‌کنیم. همین رویکرد که بهانه آن آسایش عمومی است بیش از هر چیز باعث انزوا، آلودگی و ترافیک می‌شود. هر شخصی که اتومبیل خود می‌نشیند، ارتباطش با دنیای خارج از آن به شدت کاهش می‌یابد. در خودروهایی که شیشه‌های دودی دارند، این ارتباط ضعیف‌تر می‌شود. در واقع خود اتومبیل یک فضای اجتماع‌گریز است.

شکل‌گیری میدان و خیابان بر مقیاس انسانی استوار بوده و اصولاً میدانی جایی برای گردهمایی و معاشرت انسان‌هاست و خیابان نیز برای ایجاد دسترسی انسان به سایر فضاهای موجود در شهر به وجود آمده است. نمی‌توانیم با فرض اینکه میدان و خیابان در گذشته خوب عمل کرده‌اند، به گذشته برگردیم. همان‌الگو را بازسازی کنیم. معماری در گذر زمان معنا می‌یابد و بدیهی است که چراغ‌های گذشته و فعلی ما با هم تفاوت زیادی دارند. موضوع اینست که تنها فرم میدان و خیابان را تغییر نداده‌ایم، در واقع ماهیت آنها را تغییر داده‌ایم. آنها را دیگر نمی‌توان میدان یا خیابان نامید چراکه از مقیاس انسانی خارج شده‌اند. نباید به ماشین اجازه داد به عرصه عمومی زندگی انسان تجاوز کند. اتومبیل‌ها هم مانند سایر ابزارها با هدف خدمت به بشر به وجود آمده و نباید آنها را محرک ساخت سکونتگاه انسان یعنی شهر قرار داد. انزوا و از خود بیگانگی شهروندان همچنین دو قطبی شدن شهر از پیامدهای اتومبیل است.

با تراکم وسایل نقلیه در مرکز شهر آلودگی و ازدحام در آن بالا می‌رود. اقشار مرفه در اطراف شهر زمین‌هایی را برای سکونت انتخاب می‌کنند و حصارها و دیوارهای بلند آنها را از شهر جدا می‌سازند. اقشار ضعیف‌تر در مرکز آلودگی و ازدحام باقی می‌مانند. بین این دو قشر یک فاصله اجتماعی پدید

شهرها اولین مراکز زندگی اجتماعی هستند و در هر دوره مجموعه‌ای از عوامل مختلف باعث شکل‌گیری آنها شده است، اما شاید در هیچ دوره‌ای به اندازه دوران ما ماهیت انسانی آنها زیر سؤال نرفته است. در حال حاضر ما شهرهایمان را برای اتومبیل‌ها طراحی می‌کنیم. هدف ما راحتی تردد آنهاست. شهرهای ما عاری از هرگونه زیبایی و سرشار از آلودگی و ازدحام هستند. شهر مجموعه‌ای از عناصر فضایی را گرد هم می‌آورد و این شکل‌گیری یک اورگانیزم زنده و پویا به وجود می‌آورد که منابع را مصرف و زباله و آلودگی تولید می‌کند. کیفیت زیبایی هر یک از عناصر فضای شهری با وابستگی داخلی ساختاری جزئیات آن مشخص می‌شود. بنابراین هر جا با یک ترکیب کالبدی که ماهیت فضایی دارد برخورد کردیم، باید این کیفیت را متمایز سازیم. از زیبایی شهر و عناصر فضای شهری دیگر نمی‌توان سخنی به میان آورد. اتومبیل‌ها همه جا هستند. طراحی برای ایجاد دسترسی و محل‌های پارک آنها جایی برای زیبایی باقی نمی‌گذارد. اما بهتر است به بررسی دو عنصر فضایی بنیادین و مهم در شهرها بپردازیم و ببینیم که وضعیت فعلی آنها چگونه است. این دو عنصر فضایی مهم میدان و خیابان هستند.

احتمالاً میدان نخستین تمهیدی بوده که انسان برای استفاده از فضای شهری به کار برد. میدان از تجمع خانه‌ها در اطراف یک فضای باز به وجود آمده است. این فضا کنترل بسیاری در فضای درونی از طریق به حداقل رساندن سطوح بیرونی و آمادگی در برابر حملات خارجی را امکانپذیر ساخت. این حیاط‌ها به مراتب ارزش نمادین یافت و نمونه‌ای برای ساختمان‌های مهم مانند آگورا، فوروم، دیر و مساجد شد. با ساخت خانه‌های مختلف در اطراف یک حیاط مرکزی این الگوی فضایی به نمونه‌ای برای آینده تبدیل شد. میدان همیشه یک فضای انسانی بوده و ماهیت میدان مکانی برای تجمع و معاشرت شهروندان است. اگر به میدان‌های قدیمی مانند میدان نقش جهان در اصفهان نگاه کنیم به آسانی می‌توانیم این ماهیت را درک کنیم. این میدان در گذشته کار کرده و هنوز هم پویا و فعال است. این مجموعه تجسم واقعی ماهیت میدان است.

خیابان حاصل شکل‌گیری نامتمرکز خانه‌هاست، هنگامیکه فضای اطراف میدان مرکزی تکمیل شده باشد و ساختاری است برای توزیع زمین که امکان دستیابی به قطعات مستقل را فراهم می‌سازد. خیابان دارای ویژگی کارکردی عمیق‌تری نسبت به میدان است، اما میدان با توجه به ابعادش نسبت به خیابان که در آن افراد به طور غیر ارادی با حرکت وسایل نقلیه درگیر می‌شوند، فضای

می‌آید. ارتباط آنها رفته رفته کمتر می‌شود. در نهایت شهر به دو قطب تجزیه می‌شود. شهر دچار پراکندگی و از هم گسیختگی می‌شود و علت آن هم اتومبیل است. اما این وضعیت دوباره استفاده از اتومبیل را افزایش می‌دهد زیرا افرادی که برای خود در بیرون شهر دژ و قلمرو ساخته‌اند برای برطرف کردن نیازهای روزمره خود دوباره با اتومبیل به مرکز شهر می‌آیند. این روند ادامه می‌یابد و مرکز شهر همچنان دچار ازدحام بیشتری می‌شود. رشد جمعیت بر این ازدحام می‌افزاید و منجر به ایجاد چرخه‌های رفتاری مخربی می‌شود که به عقیده رفتارشناسان از بمب هیدروژنی هم مهلک‌تر است. انسان با یک واکنش زنجیره ای روبرو است و عملاً هیچ اطلاعی از ساختار اتم‌های آن ندارد. در نمونه‌های آزمایشگاهی اگر تعداد موش‌ها در یک لانه از حد معینی فراتر رود، موجب مرگ و میر آنها می‌شود تا زمانی که دوباره نسبت فضا و تعداد موش‌ها تنظیم شود. در واقع هر کدام در اطراف خود به حریمی نیاز دارند که هرگاه این حریم مورد تجاوز قرار گیرد، بر بقای جامعه آنها تأثیر منفی می‌گذارد. رفتارشناسان معتقدند که این موضوع در مورد انسان هم صدق می‌کند. پس ازدحام جمعیت انسان‌ها نمی‌تواند از حد معینی فراتر رود و شاید گذر زمان ما را به آن نقطه خطرناک نزدیک می‌کند.

با این وجود گسترش شهر اجتناب ناپذیر است و کالبد اصلی گسترش شهر شبکه ارتباطی آن است. شبکه ارتباطی نقش سریان‌های حیاتی شهر را ایفا می‌کند و در طرح‌های توسعه شهری یکی از خطوط اصلی و تعیین کننده به شمار می‌رود. اهمیت شبکه ارتباطی در طراحی تا آنجاست که نمی‌توان آنها را جدا از یکدیگر دانست، زیرا کلیه فعالیت‌های ساکنان یک شهر اعم از فعالیت های بازرگانی، فرهنگی، اداری و تفریحی بستگی کامل به شبکه ارتباطی دارد. شبکه ارتباطی از آغاز وجود داشته و در شهرهای باستانی هم دیده می‌شود، اما الزامات زمان سیستم‌های مختلفی را پیشنهاد می‌کند. ما باید علاوه بر داسنس یک شبکه ارتباطی منسجم ماهیت انسانی فضاهای میدان و خیابان را از بین ببریم. در واقع نباید با اختصاص دادن آنها به اتومبیل‌ها شهروندان را از هم دور و بیگانه کنیم. باید این فضاها در عین یکپارچگی با فضاهای ارتباطی و کردهای حمل و نقل فضاهایی مطلوب برای گردهمایی انسان‌ها و معاشرت آنان باشند. اگر خودخواهی را کنار بگذاریم و فضاهای اجتماعی خود را به عبور پیاده ها اختصاص بدهیم. روحیه پویا و لذت بخش خیابان و میدان به آنها باز خواهد گشت. برای اینکار اولین اقدام توسعه حمل و نقل عمومی با معیارهای زیست محیطی و سپس ممنوعیت تردد خودروها در این مکان‌های عمومی و طراحی

مجدد آنها بر اساس معیار انسانی می‌باشد. خودروهای شخصی باید در نقاط خاصی اجازه تردد یابند و شهر را تصاحب نکنند. در کل ما اکنون باید سویی شهر پایدار حرکت کنیم. شهر پایدار:

- تنها جایی است که در آن عدالت، غذا، سرپناه، آموزش و پرورش، امیدواری به تناسب توزیع شده است و همه مردم در اداره آن شریک هستند.
- شهر زیبایی است که در آن هنر، معماری و طراحی منظر تخیل را فعال و روح را به حرکت وامی‌دارند.
- شهری خلاق است که تجارب هیجان انگیز و روشنفکرانه توانایی کامل منابع انسانی را به کار گیرد و باعث واکنش سریع در برابر تغییر می‌شود.
- یک شهر زیست محیطی است که اثرات زیست محیطی آن به حداقل رسیده است و در آن منظر و فرم‌های ساخته شده در تعادل هستند و ساختمان و زیرساخت‌های آن امن و منابع آن کارآمد هستند.
- شهری با برقراری تماس آسان است که در آن عرصه عمومی جامعه را تشویق و تحریک می‌کند و اطلاعات در آن هم به صورت رو در رو.
- شهری با برقراری تماس آسان است که در آن عرصه عمومی جامعه را تشویق و تحریک می‌کند و اطلاعات در آن هم به صورت رو در رو و هم به صورت الکترونیکی منتقل می‌شوند.
- شهری فشرده و چند مرکزی است که در آن از حومه‌ها محافظت می‌شود و جوامع در همسایگی و با حداکثر همجواری یکپارچه و متمرکز شده‌اند.
- شهری متنوع است که در آن طیف گسترده‌ای از فعالیت‌های متداخل، پویایی و الهام بخشی و پرورش یک زندگی عمومی ضروری را ایجاد می‌کند.

حشمت الله عبدالوهابی

۲۰ فروردین ۱۳۹۰

امشارات مهران در سال ۱۳۸۶ با مکتبی عمیق و جدی به رشته معماری آغاز به کار نمود.
 برخی از ساست‌ها و برنامه‌هایی که فعالیت این مجموعه را بر اساس آن بنا نهادیم عبارتند از:
 جستجو و یافتن کتابهای مرجع و موثر چه آنکال در گذشته خندان دور نگاشته شده اند چه آنکال به تازگی به رشته تحریر درآمده اند.
 تلاش جهت یافتن مولفان و مترجمان دگراندیش و پرکار
 ایجاد تفاوت‌های معنی‌دار در چاپ کتاب به گونه‌ای که خواندن متن را ساده نمود و سبب زیبایی و سرزندگی آن گردد.
 احداث فروشگاه تخصصی و ایجاد محیطی خاص برای معماران و هنرمندان و در آن پاساژها و مجموعه‌های آن اتفاقات مهم در زمینه کتاب یا ساختمان یا هنر یا موزیک
 مثلاً آن امکان خلق یابند.
 لذا ضمن تشکر و قدردانی از شما خواننده محترم تقاضا داریم با اتقادات و پیشنهادات سازنده خود را در به‌شمار سازدن این آرمان نیک یاری نمایید.

افسانه نایندو

اردیبهشت ۱۳۹۰

Mehraazan@gmail.com

۱۰	مقدمه سر گویسپین تیگل
۱۶	فصل اول: فرهنگ شهرها
۳۰	فصل دوم: شهرهای پایدار
۵۶	فصل سوم: معماری پایدار
۸۴	فصل چهارم: زندگی در انسانگرا
۱۱۴	فصل پنجم: شهرها برای یک سازه کوچک
۱۳۰	زندگی نامه ها