

Histoire Urbaine

N° 12

Avril 2005

Société
Française
d'**H**istoire
Urbaine

Maison des Sciences de l'Homme

54, boulevard Raspail - 75006 PARIS

RÉSUMÉS/SUMMARIES

HISTOIRE URBAINE n° 12 Avril 2005

Revue éditée par la Société Française d'Histoire Urbaine

<http://sfhu.org>

Tous droits réservés.

Philippe Lavastre

Une grande percée urbaine dans une ville moyenne? Réussites et échecs de l'urbanisme à Valladolid au XIX^e siècle

L'aménagement d'un axe majeur dans le centre-ville de Valladolid sert d'illustration aux problèmes de l'urbanisme dans les villes moyennes de l'Espagne du XIX^e siècle. Cet article met en évidence la lenteur des réalisations, qui est surtout le fait d'un manque de moyens, et les luttes incessantes pour l'espace lorsqu'il n'existe pas de planification préalable des aménagements. Ceux-ci suivent en fait la conjoncture économique. À la fin du siècle, la tentative de percer une véritable *Gran Vía* échoue. Le réalisme prévaut chez une partie des acteurs économiques qui s'opposent au projet. Les limites financières et sociales de la capitale de Vieille-Castille empêchent l'apparition d'un urbanisme de prestige malgré les vellétés d'une partie de la bourgeoisie.

A great urban breakthrough in a middle town? Success and failures of urbanism in Valladolid in the XIXth Century

We use the building of a major axis in the city centre of Valladolid as an illustration of the urbanism problems in the Spanish middle towns in the XIXth Century. This article emphasises the slowness of the realisations due mainly to a lack of funds and the continue fights for space when there is no prior planning of the buildings. In fact the buildings are just following the economic situation. At the end of the Century, the attempt to breakthrough a true *Gran Vía* failed. A part of the realistic economic actors opposed themselves to the project. The financial and social limits of the regional capital of Old-Castile prevent the emergence of a prestigious urbanism in spite of the elite's vague desire to get one.

Hélène Harter

New York, une capitale éphémère pour la jeune nation américaine (1785-1790)

On oublie souvent que New York a été brièvement la capitale des États-Unis entre 1785 et 1790. Lorsque les Américains ont dû se doter d'une capitale permanente, à la fin de la guerre d'Indépendance, c'est New York qui a été tout d'abord choisie. La ville abrite le Congrès continental de 1785 à 1789 puis demeure la capitale temporaire du pays lorsque la Constitution entre en vigueur en 1789. Cette année-là, George Washington prête le serment présidentiel à New York tandis que la ville abrite le premier congrès fédéral. Le *Residence Act* du 9 juillet 1790 met cependant

204 / *Histoire urbaine* - 12 / avril 2005

un terme aux rêves de ceux qui voyaient New York demeurer éternellement la capitale du pays. Cette loi décide que celle-ci sera située sur les rives du Potomac plus au sud. Pour apaiser la déception des Philadelphiens, qui étaient eux aussi sûrs de devenir la première ville du pays, Philadelphie fait office de capitale pendant dix ans en attendant que la ville de Washington sorte de terre. Entre 1785 et 1790, New York connaît une croissance importante, à tel point qu'elle dépasse Philadelphie et devient la première ville américaine lors du recensement de 1790. Sa population passe en 5 ans de 24 000 à 33 131 habitants. La présence des autorités fédérales accélère la croissance de la ville mais ne la provoque. Celle-ci commence en fait dans les années 1730. Ceci explique pourquoi New York demeure par la suite la première ville du pays bien qu'elle ne soit plus sa capitale politique.

New York, Temporary Capital of the Young American Republic, 1785-1790

Few people realize that New York was briefly (1785-90) the capital of the United States. With the independence came the issue of a permanent location for the United States government. New York had won out in the beginning. The city had hosted the Congress that operated under the Articles of Confederation from 1785 to 1789. When the new federal government was launched with the 1788 ratification of the Constitution, New York City continued as the nation's temporary capital. In 1789, George Washington was inaugurated president and the first federal Congress convened in New York City. The Residence Act of July 9, 1790, bypassed New York entirely. It directed that the permanent capital was to be situated on the Potomac. To appease the Philadelphians, who wanted the capital as well, it located the government in that city for 10 years, time for the new capital to be built. The City of New York was booming between 1785 and 1790, at last outstripping the largest American City, Philadelphia. The population increased from 24,000 to 33,131. The presence of the Federal administration in New York resumed city's progress at an accelerated pace but New York's impressive growth didn't start in 1785. It began during 1730s. That explains why New York City has continued to have the largest population in the United States despite federal institutions' move.

Ruxandra-Iulia Stoica*L'urbanisation valaque médiévale et moderne vue par les contemporains*

Cet article est consacré à la ville de Craïova, en Roumanie, du xv au xviii^e siècles dont des chartes, des descriptions tirées de journaux de voyage, ainsi que des plans, révèlent les caractéristiques du développement urbain ; leur analyse prend en compte les conditions de leur production et le statut de leurs auteurs. Craïova s'est développée au carrefour de routes commerciales importantes et a été amenée à jouer en tant que résidence d'un ban, un rôle essentiel sur le plan politico-administratif, et, par la suite, religieux, ce qui devait assurer son urbanisation.

Wallachian Medieval and Early Modern settlements through the eyes of the beholder

This article looks at Craiova, Romania in the fifteen-eighteen centuries when charters, descriptions made by foreign travellers, and maps, the content of which is discussed according to their nature and authorship particulars, reveal the characteristics of its urban development. Craiova developed at the conjunction

HISTOIRE URBAINE n° 12 Avril 2005

Revue éditée par la Société Française d'Histoire Urbaine

<http://sfhu.org>

Tous droits réservés.

HISTOIRE URBAINE n° 12 Avril 2005

Revue éditée par la Société Française d'Histoire Urbaine *Résumés/Summaries* / 205
<http://sfhu.org>

Tous droits réservés.

of important commercial roads and gradually achieved a major political-administrative role as the residence of the ban, and subsequently religious role, facts which later determined the emergence of a process of urbanization.

Claire Judde de Larivière

Entre gestion privée et contrôle public : les transports maritimes à Venise à la fin du Moyen Âge

Le commerce maritime vénitien à l'époque médiévale peut être envisagé en terme d'organisation publique (les galères marchandes) et de secteur privé (les armateurs pratiquant de façon indépendante leur activité commerciale). Cet article revient d'abord sur les critères ayant permis aux hommes du Moyen Âge comme aux historiens contemporains d'établir cette distinction. Dans un second temps, il analyse les transformations respectives de la navigation commerciale, publique et privée, à partir de la fin du xv^e siècle, ainsi que les évolutions de l'organisation générale des transports maritimes. Il montre comment, au moment où la navigation publique disparaît, la navigation commerciale privée se renforce puisqu'elle est désormais plus adaptée aux conditions économiques et politiques de l'époque.

Maritime Transports in the Late Middle Ages: between Private Organisation and State Control

The medieval Venetian maritime trade can be considered in terms of either "public sector" (the merchant galleys) or "private sector" (the ship-owners practising their commercial activities independently). This paper explains how this distinction was made in the past, and how it could be made nowadays. Then, it analyses the development of public and private commercial shipping from the end of the 15th century, and the general evolution of Venetian maritime transport. It concludes that as the public galley organisation disappeared, the private sector became stronger, the latter being more suited to the economical and political context of the time.

Jean-Pierre Blay

La maison Hermès, du dernier siècle du cheval à l'ère de l'automobile. Une histoire sociale de la consommation urbaine à l'époque contemporaine

La maison Hermès relie deux siècles, celui d'une société hippomobile où le cheval est un élément incontournable des transports, de l'agriculture et de l'armée et, celui d'une société automobile qui voit l'avènement des loisirs. La production d'Hermès suit ces bouleversements. Fournisseurs des compagnies de transports urbains et de l'armée, l'établissement du 24 Faubourg-Saint-Honoré diversifie sa production vers la bagagerie, la maroquinerie et l'accessoire de sport. Par tradition, lié au cheval et au travail du cuir, Hermès s'adapte néanmoins à la modernité. Dès le début du xx^e siècle, ses articles s'affichent avec ostentation en France, puis dans le monde entier en raison d'une restructuration de son réseau de vente qui s'appuie, tout d'abord sur les villes de cheval. À travers l'exemple d'Hermès, l'industrie française du luxe apparaît comme un champ de la recherche à investir pour une histoire qui prétendrait évoquer la différenciation sociale et une culture urbaine rayonnante depuis la « capitale du monde ».

206 / *Histoire urbaine* - 12 / avril 2005

The firm Hermès, since the last horse century to the motor era. A social story of the city consumption nowadays

The firm Hermès joins two centuries, the one of a horse-drawn society where horse is an essential part of public transports, agriculture and army, and the one of motor society that knows the spare time invention. Hermès production follows these upheavals. Supplies of the public transport companies and army, the establishment set Faubourg-Saint-Honoré 24 turns his production towards luggage, leather working and sport accessories. Traditionally acquainted with horse and leather working, Hermès adapts itself to new conditions. Since the beginning of the XXth century, his goods have obviously showed in France, then in the whole world on account of a reorganization of his sale system that first leans on the horse towns. Though Hermès example, luxury french industry seems to be a field of research to invest for differentiation and a dazzling city knowledge from the « capital of the world ».

Laurent Turcot

L'émergence d'un espace plurifonctionnel: les boulevards parisiens au XVIII^e siècle

La vision municipale domine dans la conception et la définition des boulevards parisiens. Toutefois, les constructions privées réalisées au cours du XVIII^e siècle sur la promenade sont elles aussi des facteurs de définition de ce que peut constituer un lieu de promenade urbaine. Il importe de recontextualiser la promenade dans un cadre où les utilisateurs ont également leur mot à dire dans l'aménagement, la conception et surtout l'occupation du sol. Par l'étude d'un processus d'appropriation privé suivi d'une adaptation des autorités face à une telle utilisation, nous nous proposons de mettre au jour la fonction résidentielle de la promenade. Cette étude permet de comprendre comment on vit sur la promenade, et comment on entend redéfinir la pratique en fonction d'un espace qui se modifie. Cet indicateur de transformation des formes urbaines aide à comprendre la mise en place des boulevards comme élément organique de la ville moderne tout en caractérisant la nature singulière d'une voie urbaine.

The Emergence of a Multi-Functional Space: Parisian Boulevards in the 18th Century

The design and definitions of the Parisian boulevards are mostly discussed within a municipal paradigm. Yet, the private constructions realized on the latter throughout the 18th century also define the nature of the urban promenade. Indeed, the promenade must be conceived as an environment in which the users have also their word on its planning, design and occupation. By studying the private appropriation process of the boulevards by the citizens followed by the adaptation of the authorities to a new use, I seek to highlight the residential function of the boulevard. The purpose of this research is twofold: I seek to explain how one lives on the promenade, and to assess the extent to which the practice is altered according to the modification of the space. This indicator of the transformation of urban forms helps to understand the setting of the boulevard both as an organic element of the modern city and as the characteristic of the unique nature of this urban way.

HISTOIRE URBAINE n° 12 Avril 2005

Revue éditée par la Société Française d'Histoire Urbaine

<http://sfhu.org>

Tous droits réservés.

HISTOIRE URBAINE n° 12 Avril 2005

Revue éditée par la Société Française d'Histoire Urbaine *Résumés/Summaries* / 207

<http://sfhu.org>

Tous droits réservés.

Laurent Vidal

Tendances récentes de la recherche sur l'histoire du Brésil urbain. Éléments pour un bilan : 1990-2003

L'article souhaite dresser un état de la multiplicité des regards portés sur l'histoire du Brésil urbain depuis le début des années 1990 à partir d'un corpus (non exhaustif) de 237 références. Plusieurs remarques peuvent être tirées de cette analyse :

1 - L'histoire du Brésil urbain est un champ d'étude partagé entre disciplines (histoire, urbanisme, architecture, anthropologie et géographie) et pays (Brésil, États-Unis, France et Portugal).

2 - Ce partage repose sur des spécificités thématiques propres à chaque pays. L'une des qualités de ce champ est d'être fortement réceptif aux incitations internationales, fruits de programmes de recherche en coopération.

3 - Ce champ d'étude est marqué par un profond déséquilibre entre les travaux portant sur la période coloniale et ceux portant sur la période contemporaine. C'est la forme de la ville industrielle qui est interrogée, de même que les implications politiques, sociales et culturelles de son émergence (près du quart des travaux sont consacrés à la période 1880-1930).

4 - Ce champ s'est initialement structuré comme une « école de vie » pour reprendre les propos d'Armus et Lear : le recours à l'histoire servait identifier des genèses, à tirer des leçons du passé. Près de 15 ans plus tard l'étude du corpus rassemblé indique au contraire que s'est imposée une pratique classique de l'histoire urbaine, prenant soin de croiser dimensions spatiales et sociétales. C'est assurément ce qui fait la spécificité de cette expérience.

Recent research on the history of urban Brazil, 1990-2003

This article aims at drawing up an assessment of all research undertaken since the beginning of the 90s, in Brazil as in Europe, on the history of urban Brazil, based on a (non-exhaustive) corpus of 237 references. This survey highlights several aspects.

1 - The history of urban Brazil is a research field distributed into several subjects (History, Urban Development, Architecture, Anthropology and Geography). The main « knowledge-providers » on such topic are Brazil, the United States, France and Portugal.

2 - This distribution relates to specific topics that are typical of each country. One of the advantages of this field is that it is widely receptive to international prompts, fruits of co-operative research programs.

3 - This field also shows a strong imbalance between research works on the colonial period and those dealing with the contemporary period. In fact, the very shape of the industrial town is explored, along with the political, social and cultural consequences of its emergence.

4 - Initially, the field was structured as a « university of life » where lessons of the past would be learnt. The analysis of the corpus gathered since the start of the nineties points out, on the contrary, that the « classical » practice of Urban History, carefully crossing space and society-related aspects ultimately prevails. Without doubt, this has proven to be the very specificity of this experience.

Nicolas Lemas*Les « pages jaunes » du bâtiment au XVIII^e siècle*

Dans un contexte marqué par le renouveau des études du bâti parisien, *l'Almanach des Bastimens* apparaît comme une source aussi utile que rare. Rédigée par le mystérieux François Journault, lui-même concerné par le monde du bâtiment comme toiseur-vérificateur parisien, il révèle, par noms, titres et adresses, les listes complètes des acteurs du travail constructif parisien. Indispensable pour toute étude prosopographique ou sociale, cet ouvrage destiné aux professionnels aussi bien qu'au large public des propriétaires parisiens afin d'assurer une allocation optimale des ressources entre l'offre et la demande de travail dans le bâtiment, s'avère également utile pour comprendre aussi bien les idéologies et stratégies professionnelles de ce monde que le vécu quotidien de celui qui fait bâtir.

The Almanach des Bastimens

In a context of revival of studies about the Parisian built up the *Almanach des Bastimens* appears as a source as rare as useful. Written by François Journault, who was himself involved in the building "world" as a surveyor, this document reveals all the different people working in the building trades, by listing their names, titles and addresses. Namely it aimed at helping occupation builders as well as Parisian property owners match supply and demand. This document will be useful for any kind of biographical or social study, inquiries will have to resort to it if they want to understand the ideologies and the careers of the builders, not to mention the daily concern of those who ordered the buildings.

HISTOIRE URBAINE n° 12 Avril 2005

Revue éditée par la Société Française d'Histoire Urbaine

<http://sfhu.org>

Tous droits réservés.