

A GEOGRAFIA URBANA NA PRODUÇÃO CIENTÍFICA DOS ANNALES DE GÉOGRAPHIE (1892-1950): ESTUDOS URBANOS DO REINO UNIDO E DA FRANÇA¹

Urban geography in the scientific production of the Annales de Géographie (1892-1950): urban studies of the United Kingdom and France

Gustavo Augusto Andrade de Oliveira

Doutorando em Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, PUC Minas, Brasil

gustavo_andradeoliveira@outlook.com

Rodrigo Corrêa Teixeira

Doutor em Geografia, Departamento de Geografia, PUC Minas, Brasil

rteixeira@pucminas.br

Recebido: 01.06.2023

Aceito: 12.08.2023

Resumo

As publicações científicas do periódico dos *Annales de Géographie* viabilizam a análise da evolução dos estudos urbanos e a compreensão da formação da geografia urbana no período clássico da Ciência Geográfica. Iniciada no final do século XIX, a geografia urbana seria uma subárea que se dedicaria ao estudo da cidade moderna, consolidando-se no período entre as duas guerras mundiais. Como experiências emblemáticas da urbanização e da modernização – as cidades de Londres e Paris – definiu-se como objetivo desta pesquisa a análise do conteúdo dos artigos científicos dos *Annales de Géographie* (1892-1950) que apresentam discussões sobre cidades pertencentes ao Reino Unido e à França. Para tanto, utilizou-se a Revisão Sistemática da Literatura (RSL) para a recuperação dos artigos científicos, totalizando uma amostra de vinte e oito (28). Por fim, constatou-se que o teor historiográfico-epistemológico-teórico e os temas relacionados à industrialização caracterizavam predominantemente a pesquisa geográfica francesa dentro da subárea de geografia urbana no período clássico da Ciência Geográfica.

Palavras-chave: Geografia urbana, Annales de Géographie, Reino Unido, França.

Abstract

The scientific publications of the journal *Annales de Géographie* contribute to the analysis of the evolution of urban studies and the understanding of the formation of urban geography in the classic period of Geographical Science. Developed at the end of the 19th

¹ Este artigo tem como pesquisa de origem a dissertação de mestrado em Geografia - Tratamento da Informação Espacial (PUC Minas) realizada no período de 2020-2022 e fomentada pela agência governamental CAPES: "A perspectiva da geografia urbana na produção científica dos *Annales de Géographie* (1892-1950)".

century, urban geography was a sub-area dedicated to studying the modern city, consolidating itself in the period between the two world wars. Focusing on emblematic experiences of urbanization and modernization – the cities of London and Paris – it was defined that the objective of this research is to analyze the content of scientific articles in the *Annales de Géographie* (1892-1950) that discussed cities belonging to the United Kingdom and France. For that, the Systematic Literature Review (SLR) was used to collect these scientific articles, resulting in a sample of twenty-eight (28). The findings revealed that the French geographical research within the sub-area of urban geography in the classic period of Geographical Science was predominantly characterized by the historiographical-epistemological-theoretical aspect and themes related to industrialization.

Keywords: Urban geography, *Annales de Géographie*, United Kingdom, France.

1. INTRODUÇÃO

Iniciada no final do século XIX, a subárea de geografia urbana constituía em um estudo especializado que abordava a cidade moderna, a qual se tornava o “[...] foco central da atividade econômica e social e de influência na moderna sociedade urbana” (Clark, 1982, p. 17). As condições conjunturais modernas levaram à necessidade de um estudo especializado que realizasse uma análise da dinâmica socioespacial estabelecida nas cidades, abrangendo sua urbanização industrial e suas complexas consequências. No entanto, é importante ressaltar que as geografias regionais já se ocupavam das cidades anteriormente à emergência da geografia urbana (Abreu, 1994).

A cidade como um sistema complexo e o crescimento urbano ininterrupto tornavam-se perceptíveis para a subárea de geografia urbana e, conseqüentemente, demandavam a elaboração de ideias mais profundas que estivessem em consonância com a nova realidade. A consolidação da geografia urbana, marcada no período entre as duas guerras mundiais, apresentava importantes contribuições, como as do australiano Marcel Arousseau e do francês Raoul Blanchard, que serviam de modelos “[...] para inúmeros estudos de cidades em todos os continentes” (Vasconcelos, 2012, p. 106).² Blanchard, por exemplo, era um dos geógrafos que, no início do século XX, conferia “[...] um cunho mais interpretativo ao estudo urbano” (Abreu, 1994, p. 131).

O foco, em Geografia Urbana, dirige-se à compreensão daqueles processos sociais, econômicos e ambientais que determinam a localização, o arranjo espacial e a evolução dos lugares urbanos. Nessa ótica, a análise geográfica simultaneamente suplementa e complementa os ensinamentos pelas disciplinas aliadas das ciências sociais e ambientais, que reconhecem a cidade como sendo um objetivo específico de estudo (Clark, 1982, p. 18-19).

² “Também é nesse período que as primeiras cidades brasileiras são estudadas por geógrafos estrangeiros” (Vasconcelos, 2012, p. 117).

Diante disso, a coleção dos *Annales de Géographie*³ representa uma possibilidade de resgate histórico-científico quanto ao desenvolvimento de muitas subáreas da Geografia. Dentre as subáreas, delimitou-se a geografia urbana no período clássico da Ciência Geográfica como cerne desta pesquisa, uma vez que nesse contexto se observava uma intensificação do processo de urbanização das cidades europeias, associada aos impactos da revolução industrial e às repercussões da modernidade, sendo as experiências do Reino Unido e da França emblemáticas (Sposito, 2014): o pioneirismo industrial inglês que promoveu a construção de grandes centros urbanos, como Londres, no final do século XVIII, e a modernidade materializada na transformação de Paris por Haussmann em meados do século XIX (Bresciani, 1984-85).

Portanto, o objetivo desta pesquisa foi analisar o conteúdo dos artigos científicos publicados nos *Annales de Géographie* no período de 1892 a 1950, que apresentam discussões sobre cidades do Reino Unido e da França. Reiterando o impacto da revolução industrial no processo de urbanização das cidades modernas, acredita-se que outros eventos tenham marcado a diversidade dos temas dos artigos científicos publicados nos *Annales de Géographie*, e com as transformações socioespaciais que acometiam as cidades europeias, supõe-se que a sensibilidade dos autores ao contexto seja percebida no conteúdo das publicações. Como metodologia da pesquisa, aplicou-se o procedimento de Revisão Sistemática da Literatura (RSL) para a recuperação dos artigos científicos de geografia urbana na coleção dos *Annales de Géographie* (1892-1950), totalizando uma amostra de vinte e oito (28).

Esta pesquisa está estruturada em duas seções, seguidas de considerações finais. Na primeira seção, discorreu-se sobre a cidade moderna no contexto da revolução industrial e as experiências emblemáticas de urbanização e de modernização das cidades de Londres e de Paris. Na segunda seção, analisou-se a amostra da pesquisa – os artigos científicos publicados nos *Annales de Géographie* no período de 1892 a 1950 que apresentam discussões sobre cidades do Reino Unido e da França. Nas considerações finais, construiu-se uma síntese reflexiva a partir da discussão teórica e da análise dos resultados apresentados nesta pesquisa.

³ Periódico científico francês fundado em 1891 por Paul Vidal de la Blache e Marcel Dubois.

2. A EMERGÊNCIA DA CIDADE NA REVOLUÇÃO INDUSTRIAL

A urbanização é antiga nos países europeus, sendo um processo realizado lentamente e acompanhado pelas revoluções tecnológicas (Santos, 2012). No século XVIII, a cidade se renovava, abandonando as muralhas como característica de urbanização e incorporando outros elementos que produziam um novo tipo de urbanização no contexto da revolução industrial: uma urbanização de origem industrial. Esta mudança transformava o cotidiano da sociedade e o pensamento sobre o que se compreendia por cidade; elas eram dotadas de funções e de atividades (Lepetit, 2016). Com efeito, “[...] a cidade configura o espaço por excelência da transformação, ou seja, do progresso e da história” (Bresciani, 1984-85, p. 39).

A revolução industrial longe de se apresentar como um fenômeno técnico significou uma transformação na ciência, nas idéias e nos valores da sociedade. Significou também trocas no volume e na distribuição da riqueza centrada, até então, no monopólio da nobreza que lhe conferia também poder político. Por sua vez, é produto de um processo histórico do desenvolvimento das forças produtoras e do princípio da especialização assentada na divisão do trabalho, já que o homem não produzia mais para auto-subsistência (Carlos, 1995, p. 28).

A revolução industrial invocava uma nova concepção de cidade que se estabelecia com a indústria; um ambiente fabril que marcava a substituição da manufatura pela maquinofatura e do trabalho artesanal pelo trabalho assalariado (Hirst, 2018). Inicialmente, a implantação das indústrias era marcada nas cidades inglesas que apresentavam as condições necessárias ao surgimento e ao desenvolvimento da atividade industrial, por exemplo: o grau de desenvolvimento técnico e a acumulação do capital; as indústrias estavam próximas do mercado e da mão-de-obra (Carlos, 1995). Aos poucos, a expansão da fabricação em escala alcançava novos espaços, ultrapassando fronteiras e estabelecendo novas relações na sociedade. “Isto significa que a indústria é a atividade capaz de produzir e desenvolver a integração de várias áreas” (Carlos, 1995, p. 20).

A propagação das indústrias nas cidades era constante e o aperfeiçoamento da produção era cada vez mais acelerado; inúmeros materiais eram produzidos e as novidades de maquinários eram introduzidas no processo produtivo, otimizando o acúmulo do capital e criando novas maneiras de comercialização (Lipinski, 2020). As relações de trabalho⁴ que se estabeleciam nas cidades refletiam uma nova natureza

⁴ “Não é qualquer relação de produção, nem qualquer processo de trabalho, mas um *determinado trabalho*, o trabalho assalariado, seu processo de valorização, e conseqüentemente de apropriação” (Carlos, 1995, p. 17-18).

social do espaço geográfico, conduzindo sua (re)produção, isto é, “o homem transforma a natureza, humanizando-a, apropriando-se dela e incorporando-a ao seu universo” (Carlos, 1995, p. 16).

Uma nova configuração do espaço mundial era (re)desenhada; as atividades industriais estavam concentradas pontualmente nas cidades, ao passo que as atividades agrícolas ocupavam grandes extensões do planeta. Essa organização assinalava a desigualdade firmada nas relações de dominação-subordinação, características do processo de (re)produção capitalista “[...] baseado na acumulação e centralização do capital, do poder em poucas mãos e na propriedade privada” (Carlos, 1995, p. 19). Os impactos que as indústrias aportavam eram observados em cadeia: o crescimento da população nas cidades⁵, a construção de redes de transporte⁶ e a consolidação do mercado consumidor (Lipinski, 2020).

Com os avanços da ciência e da tecnologia, as forças produtivas das indústrias aumentavam a diversidade e a quantidade de produtos, gerando, conseqüentemente, novas necessidades para a população. O processo produtivo se intensificava e viabilizava o crescimento da indústria, propriamente dito. Isto posto, as cidades seriam os receptáculos do fenômeno de industrialização, e o cotidiano da população estava cada vez mais sensível às imposições do capital sob a lógica industrial (Lipinski, 2020). “O espaço, além de produto da existência humana, é também, condição e meio do processo de reprodução geral da sociedade” (Carlos, 1995, p. 19).

O incentivo ao desenvolvimento técnico e científico foi grande neste período, não por acaso. Era preciso implementar-se melhorias técnicas e descobrir novas formas que permitissem mais rapidez para a realização do capital. A máquina a vapor apareceu neste contexto, permitindo o aumento da mais-valia [...] (Sposito, 2014, p. 48).

Com a industrialização sob o modo de (re)produção capitalista, as cidades se distanciavam cada vez mais da concepção de cidade aplicada na Antiguidade; estas “[...] eram cidades comerciais e localizadas próximas aos campos de cultivo e dos grandes entroncamentos (marítimos e fluviais) – ou ainda podiam ser cidades religiosas e de governo” (Carlos, 1995, p. 45). Nelas, as atividades urbanas estavam relacionadas ao artesanato, à atividade bancária e à atividade militar sob o modo de produção escravista.

⁵ “Londres, que já no final do século XVIII tem um milhão de habitantes, em 1851 chega a dois milhões e meio, isto é, supera qualquer outra cidade do mundo antigo e moderno” (BENEVOLO, 2019, p. 656).

⁶ As estradas com pedágio, os canais navegáveis, as estradas de ferro e os navios a vapor eram os meios de transporte que renovam a noção de mobilidade urbana naquele período, oportunizado o transporte de mercadorias – pesadas e pobres – e de pessoas de todas as classes sociais (BENEVOLO, 2019).

Em outras palavras, a industrialização determinava um novo papel para as cidades e alterava sua organização socioespacial.

A indústria despertava uma nova perspectiva sobre as cidades, compreendendo-as em função da acumulação do capital e articulando-as estrategicamente (LIPINSKI, 2020). A atividade industrial “[...] articula e subordina outras parcelas do espaço pois o mercado de matérias-primas e auxiliares, e o mercado de destino dos produtos, necessariamente ultrapassam o nível espacial do lugar” (CARLOS, 1995, p. 38-39). A revolução industrial ressignificava a urbanização, compreendendo-a como um processo indispensável para o desenvolvimento do capitalismo. Essa urbanização industrial atribuía uma nova denominação às cidades: metrópoles ou cidades globais, consideradas regiões que foram amplamente urbanizadas, compondo-se de “[...] centros básicos do controle e da acumulação do capital a nível nacional e internacional, responsáveis pelos investimentos, pelo desempenho do sistema econômico mundial e veículo de articulação financeira” (CARLOS, 1995, p. 50).

Nesse sentido, a sociedade deixava de ser fundamentalmente rural para se transformar em urbana (CARLOS, 1995). O desdobramento industrial demandava um aumento de mão-de-obra constante e, para tanto, a população rural, que ainda vivia nos resquícios medievais, migrava em direção às cidades. Estas, por sua vez, não estavam estruturalmente preparadas para tal fluxo migratório, causando os inchaços urbanos (LIPINSKI, 2020).

As cidades existem desde a antiguidade. Ao longo do tempo, passaram por diversas transformações. Foram atacadas, muradas e dizimadas por doenças; o fenômeno em foco agora é a constante e exponencial migração. Nenhuma cidade estava programada ou preparada para o fenômeno. As duas cidades que se tornaram expoentes foram Londres e Paris (LIPINSKI, 2020, p. 17).

Um cenário comum generalizava-se nas cidades industriais europeias até meados do século XIX; o núcleo – estabelecido na Idade Média – já não suportava tal adensamento populacional e, conseqüentemente, muitos se direcionavam para a periferia – um trecho da cidade ainda não constituído historicamente – na qual iniciativas independentes se aglutinavam: “[...] bairros de luxo, bairros pobres, indústrias, depósitos, instalações técnicas [...] essas iniciativas se fundem num tecido compacto, que não foi, porém, previsto e calculado por ninguém” (BENEVOLO, 2019, p. 669).

2.1. Londres

Os inconvenientes do ambiente da revolução industrial eram universais para a população londrina; indiscutivelmente, as classes mais pobres sofriam diretamente com as dificuldades vivenciadas na cidade industrial, mas as classes ricas também não escapavam completamente das consequências da industrialização (BENEVOLO, 2019). Essa realidade trazia problemas sociais graves e se transformava em espaços retratados por romances, como os de Charles Dickens, por exemplo, que popularizavam a condição da cidade e as relações sociais estabelecidas pelo trabalho (PATRON, 2019).

Em um cenário decadente, Dickens denunciava a era das máquinas e a decadência do tecido socioespacial londrino, que já naturalizava o contexto de exploração do trabalho infantil, de situação de pobreza extrema e de violência urbana. Londres se convertia em uma cidade abominável que refletia imagens de desespero⁷ (PATRON, 2019). A cidade ganhava vida própria, simbolizando a respiração com as chaminés e os gritos com os ruídos das máquinas. O movimento de cidadãos nas ruas era intenso e marcava o atraso nos compromissos de uma sociedade mecanizada (SOCHA, 2018). Era uma transformação do ser humano ao ser mecânico.

Embora considerada um símbolo do mundo industrializado no século XIX, o crescimento desordenado da cidade revelava problemas de infraestrutura urbana que, até então, não apresentava uma administração central designada ao planejamento urbano (LIPINSKI, 2020).

Esse prodigioso desenvolvimento não é orientado por um plano municipal, como em Amsterdã, nem pelas intervenções monumentais da corte, como em Paris: Londres é um mosaico de pequenas iniciativas – loteamentos promovidos pelos proprietários de terrenos, nobres ou burgueses – alternadas com frequentes espaços verdes, públicos ou particulares (Benevolo, 2019, p. 644).

A abordagem urbanística adotada em Londres já era descompassada antes mesmo do final do século XVIII, ou seja, antes da revolução industrial. O fenômeno de industrialização apenas evidenciava a falta de um planejamento centralizado da cidade que pudesse conter múltiplos cenários de crescimento (BENEVOLO, 2019). Na década de 1830, um surto de cólera se espalhava pela Europa e as epidemias se desenvolviam nas grandes cidades que apresentavam “[...] um centro insalubre, com esgoto a céu aberto, casas amontoadas, ruas sinuosas e estreitas, suja, coleta de lixo precária” (LIPINSKI, 2020, p. 17).

⁷ Esta descrição da realidade londrina está presente na narrativa de *Tempos Difíceis* (1854).

Na Inglaterra, um grupo de autoridades e de políticos radicais promove uma série de investigações sobre as condições de vida das cidades (publicadas em 1842, 1844, 1845 e utilizadas por Engels [...]). Os piores detalhes sobre as casas e bairros operários são apresentados à opinião pública, que reage e exige uma intervenção: mas são necessários anos de discussões acirradas para se votar a primeira lei sanitária, no verão de 1848 (Benevolo, 2019, p. 672).

“O rápido crescimento industrial traz à cidade mudanças significativas, tanto no que se refere ao modo de vida da população, quanto ao processo espacial” (CARLOS, 1995, p. 38). Em 1855, o órgão central *Metropolitan Board of Works* (MBW) operava na cidade para a mitigação das consequências do crescimento acelerado de Londres; o órgão iniciou com o processo de eliminação dos cortiços, abertura de ruas e planejamento de saneamento para a cidade (LIPINSKI, 2020).

2.2. Paris

Em Paris, as intervenções urbanísticas espelhavam uma preocupação funcional das cidades, conjugando forma e função. O planejamento urbano celebrava uma beleza urbana racional que se caracterizava pelas “[...] linhas retas, largos horizontes, alinhamentos de perspectivas, ângulos e fachadas, confluências simétricas [...]” (Gomes, 2000, p. 60). As paisagens das cidades medievais francesas mudavam completamente, impactando as experiências da vida cotidiana; as alterações urbanísticas da Paris⁸ de Napoleão Bonaparte e de George Eugene Haussmann simbolizavam uma cena moderna primordial (BERMAN, 2007).

A inovação urbana do século XIX era protagonizada pelos bulevares construídos no coração da velha Paris, cortando-a de um extremo ao outro e estabelecendo uma configuração espacial que privilegiava os fluxos no centro da cidade; colocavam-se abaixo edifícios e, até mesmo, bairros inteiros, suprimindo as habitações miseráveis daquelas paisagens, substituindo-as com mercados centrais, parques e monumentos culturais como a Ópera, espelhando o espetáculo parisiense. “O novo espetáculo procurado era, no entanto, sobretudo dado pelo movimento das ruas, do comércio, da indústria etc.” (GOMES, 2000, p. 62).

As cirurgias urbanas realizadas nas cidades francesas demonstravam a influência dos ideais da modernidade no urbanismo, compreendendo as cidades como um espaço de totalidade em que pudessem ser reconhecidas suas funções e suas dinâmicas

⁸ “Nenhuma cidade europeia se transforma de maneira tão completa e coerente como Paris e o organismo antigo determina, em ampla medida, a fisionomia da cidade moderna” (BENEVOLO, 2019, p. 721).

(GOMES, 2000). As poesias de Charles Baudelaire, por exemplo, retratavam o dilema do novo e da tradição pela perspectiva cidadina; os moradores das cidades se tornavam forasteiros com o processo de urbanização em curso, que os desenraizavam, provocando um mal-estar universal em razão da constante transformação das cidades (BERMAN, 2007).

Ora, na época de 'As Flores do Mal', o fenômeno moderno, em todos os planos, moderno realmente não apenas por ser novo, mas por ser também portador das sementes determinantes do futuro, é a extensão repentina da civilização urbana: **é na cidade então que se concretizam todos os aspectos mais marcantes da revolução industrial, é nela e nela só que de maneira maciça e espetacular a modernidade surgiu.** Imigração súbita, desordenada e imprevisível que faz engordar monstruosamente Paris, transbordar os seus muros formando periferias improvisadas, misturando bruscamente nos mesmos bairros miséria e luxo (a estratificação se faz por andares conforme se constroem as casas), ruas férvidas nas quais se acotovelam multidões de seres anônimos e contrastantes, prefiguração sensível desse temível mundo no qual os homens nada seriam senão números (VERNIER, 2007, p. 64, grifo nosso).

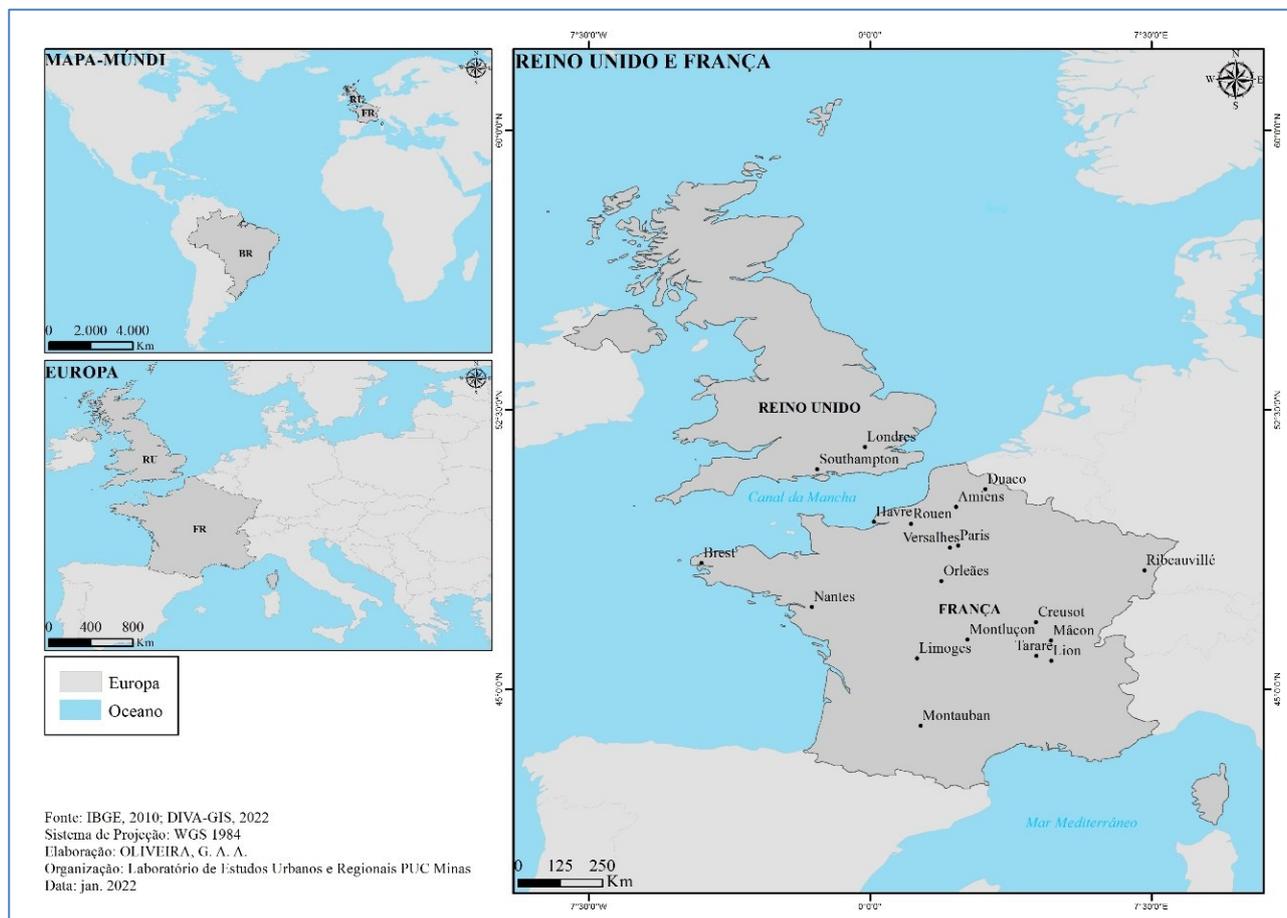
Os bulevares eram estratégicos nas reformas urbanas implementadas nas cidades francesas, uma vez que serviam à circulação de pessoas e de mercadorias nos centros urbanos e dificultavam a formação de barricadas (BERMAN, 2007). Eles eram convertidos em pontos nevrálgicos dos percursos de viagem realizados no século XVIII, classificando a mobilidade como urbana principalmente (GOMES, 2000). A modernização das cidades europeias atendia aos interesses da acumulação do capital, que viabilizava e suportava essas transformações, convertendo os centros urbanos em pontos de concentração da população. "A cidade é certamente o pivô em torno do qual bascula o mundo do século XIX [...]" (VERNIER, 2007, p. 65).

3. ANÁLISE DO CONTEÚDO DOS ARTIGOS CIENTÍFICOS DOS ANNALES DE GÉOGRAPHIE (1892-1950)

A análise do conteúdo dos artigos científicos está subdividida em três seções secundárias nomeadas Reino Unido, França e Análise em perspectiva, nas quais foram avaliados os estudos urbanos que apresentam cidades dos respectivos Estados ou alguma temática de geografia urbana aplicada ao território nacional. O mapa 1 indica a localização dos dois Estados e pontua as cidades explicitadas⁹ da amostra da pesquisa, constituída de vinte e oito (28) artigos científicos, sendo três (3) do Reino Unido e vinte e cinco (25) da França. As duas seções secundárias – Reino Unido e França – estão

⁹ As cidades, em questão, são aquelas protagonistas dos artigos científicos, aquelas que estão identificadas no título. Os artigos que apresentam mais de uma cidade dentro da discussão não foram considerados na representação cartográfica.

subdivididas em seções terciárias nomeadas pelas atuais regiões administrativas de cada Estado¹⁰, colaborando com a organização da discussão e a classificação das cidades citadas.



Mapa 1 - Localização das cidades da amostra da pesquisa.

Fonte: Oliveira, 2022.

3.1. Reino Unido

Dentre os artigos científicos de geografia urbana publicados nos *Annales de Géographie* (1892-1950), três (3) apresentam estudos de cidades britânicas, mais especificamente inglesas. Dois (2) tratam de Londres e um (1) de Southampton. O quadro 1 indica as informações bibliográficas gerais da amostra do Reino Unido: título, autoria e ano de publicação.

Atualmente, a Inglaterra está dividida em nove (9) regiões administrativas: Grande Londres, Midlands Oriental, Midlands Ocidental, Leste, Nordeste, Noroeste, Sudeste e Yorksheire-e-Humber. As cidades inglesas identificadas na amostra da pesquisa – Londres e Southampton – estão localizadas nas regiões Grande Londres e Sudeste,

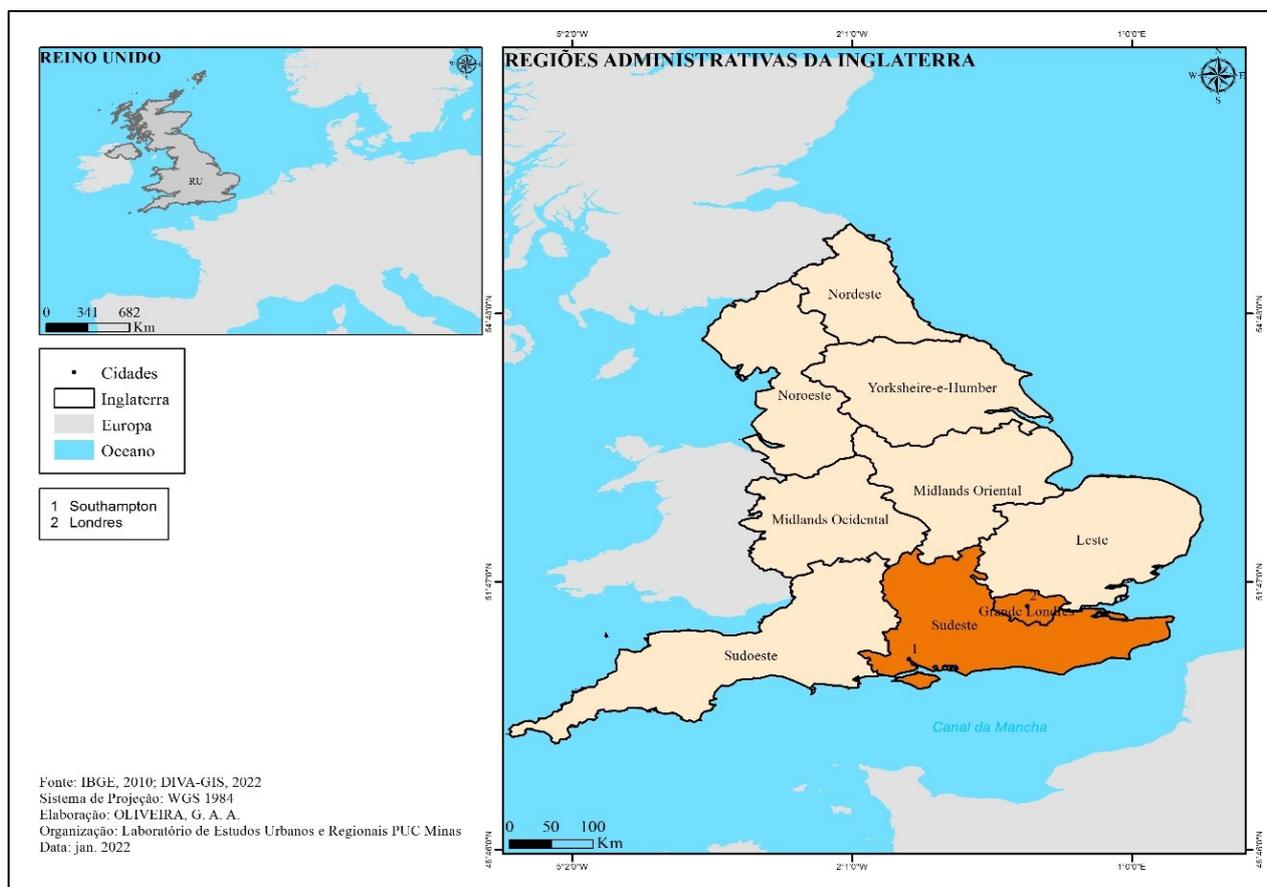
¹⁰ Esta ordem acompanha a cronologia da seção teórica apresentada nesta pesquisa.

respectivamente. A distribuição de cidades inglesas por região administrativa pode ser observada no mapa 2.

Quadro 1: Artigos científicos da amostra da pesquisa: Reino Unido.

Título	Autoria	Ano
Le développement de Londres	Désiré Pasquet	1898
Le développement de Londres	Désiré Pasquet	1899
Le port de Southampton	Jean Cottier	1936

Fonte: Oliveira, 2021.



Mapa 2 - Cidades inglesas da amostra da pesquisa por região administrativa

Fonte: Oliveira, 2022.

A importância da cidade de Londres na história da revolução industrial e da urbanização industrial ratifica sua dupla ocorrência na amostra da pesquisa. Quanto a Southampton, como cidade portuária voltada ao canal da Mancha, marca-se sua importância geopolítica na Inglaterra. Assim, as próximas seções da seção Reino Unido, intituladas pelo nome das regiões administrativas da Inglaterra, demonstram detalhadamente o conteúdo dos artigos científicos que apresentam as duas (2) cidades.

3.1.1. Grande Londres

Apoiado pela perspectiva histórica, Pasquet (1898) relatou o conflituoso desenvolvimento da cidade de Londres. Até o fim do século XIX, a cidade não compartilhava um espírito londrino, uma vez que a população ainda estava distribuída em áreas bem dispersas umas das outras, assinalando uma condição de desigualdade socioeconômica. Isto posto, Londres não era concebida como uma cidade propriamente dita, mas, sim, uma aglomeração de cidades. Esta dificuldade de se estabelecer como uma cidade seria resolvida parcialmente após a criação da Área Metropolitana de Londres. “Foi sob esse nome que Londres começou a tomar certa consciência de sua unidade – uma unidade muito imperfeita, é verdade [...]” (PASQUET, 1898, p. 330, tradução nossa¹¹).

Dando continuidade, Pasquet (1899) detalhou ainda mais a história do desenvolvimento da cidade de Londres. Um crescimento expressivo da população arrebatava a cidade no século XIX, o que, conseqüentemente, expandia a extensão territorial londrina. “Londres, portanto, vive cada vez mais fora de Londres” (PASQUET, 1899, p. 44, tradução nossa¹²). A dupla publicação de Pasquet (1898;1899) nos *Annales de Géographie* era reforçada pela ausência de pesquisas que contassem satisfatoriamente a história de Londres, impossibilitando a comparação do passado e do presente londrino, algo que é pontuado ao final do texto: “[...] o passado de Londres determinou o presente, como esse passado ainda vive no presente” (PASQUET, 1898, p. 47, tradução nossa¹³).

3.1.2. Sudeste da Inglaterra

Cottier (1936) abordou a cidade de Southampton e ressaltou sua condição portuária. O porto de Southampton oferecia vantagens geopolíticas para a Inglaterra: do ponto de vista regional, a cidade possuía dois caminhos fluviais para o coração do sul da Inglaterra; do ponto de vista nacional, a cidade estava localizada a uma curta distância de Londres – 100 km aproximadamente – e, na costa sul, contra a França; do ponto de vista internacional, sua posição no canal da Mancha lhe dava acesso direto ao Atlântico. Embora a condição natural privilegiasse e maximizasse a grandeza do porto na Inglaterra, existia uma aspiração industrial para a cidade que, até então, não se concretizava

¹¹ “C’est sous ce nom que Londres commença à prendre une certaine conscience de son unité, - unité bien imparfaite, il est vrai [...]”

¹² “Londres vit donc de plus en plus em dehors de Londres”

¹³ “[...] le passé de Londres a déterminé le présent, comment ce passé vit encore dans le présent”

facilmente; apenas uma fábrica havia se instalado. “[...] parece que seus sonhos de desenvolvimento industrial autossuficiente não compreendem a verdadeira razão de sua grandeza” (COTTIER, 1936, p. 256, tradução nossa¹⁴).

3.2. França

Dentre os artigos científicos de geografia urbana publicados nos *Annales de Géographie* (1892-1950), vinte e cinco (25) apresentam cidades francesas. Destes, vinte e quatro (24) focalizam dezessete (17) cidades: Amiens, Duaco, Tarare, Lion, Montluçon, Mâcon, Creusot, Brest, Orleães, Ribeaupillé, Paris, Versalhes, Havre, Rouen, Limoges, Montauban e Nantes. Detalhadamente, o quadro 2 indica as informações bibliográficas gerais da amostra da França: título, autoria e ano de publicação.

Há apenas um artigo que não está incluído na classificação regional-administrativa da França, uma vez que sua discussão é de cunho teórico-conceitual: *Conurbation françaises* de Jean Soulas (1939). Soulas (1939) abordou um importante conceito da geografia urbana proposto por Patrick Geddes: a conurbação, “[...] uma metrópole que acompanha um enorme subúrbio; [...] uma verdadeira ‘região urbana’ que agrupa centros e centros que, geralmente, graças ao desenvolvimento industrial, se espalharam reunidos, encontrados, confusos” (SOULAS, 1939, p. 466, tradução nossa¹⁵). O termo conurbação substituiu o termo aglomerado multicomunal proposto por Charles Du Bus.

Em seu texto, Soulas (1939) apontou a conurbação como uma característica do mundo contemporâneo, compreendendo-a como formigueiro humano. Isto posto, mencionou-se a dificuldade de aplicação do conceito que apresenta duas classificações concernentes à organização espacial: a cidade e o subúrbio imediato e os agregados urbanos. Ressaltou-se também que, embora as maiores conurbações estivessem localizadas em outros Estados, como Inglaterra, Alemanha e Estados Unidos da América, a França já possuía algumas remarcáveis. Por fim, sinalizou-se o papel de grandes poetas que realizavam uma descrição geográfica a partir da combinação de ritmos e de imagens.

Atualmente, a França está dividida em dezoito (18) regiões administrativas, sendo (13) na França Metropolitana e cinco (5) na França ultramarina. As cidades francesas

¹⁴ “[...] il semble que ses rêves de développement industriel autonome méconnaissent la véritable raison de sa grandeur”

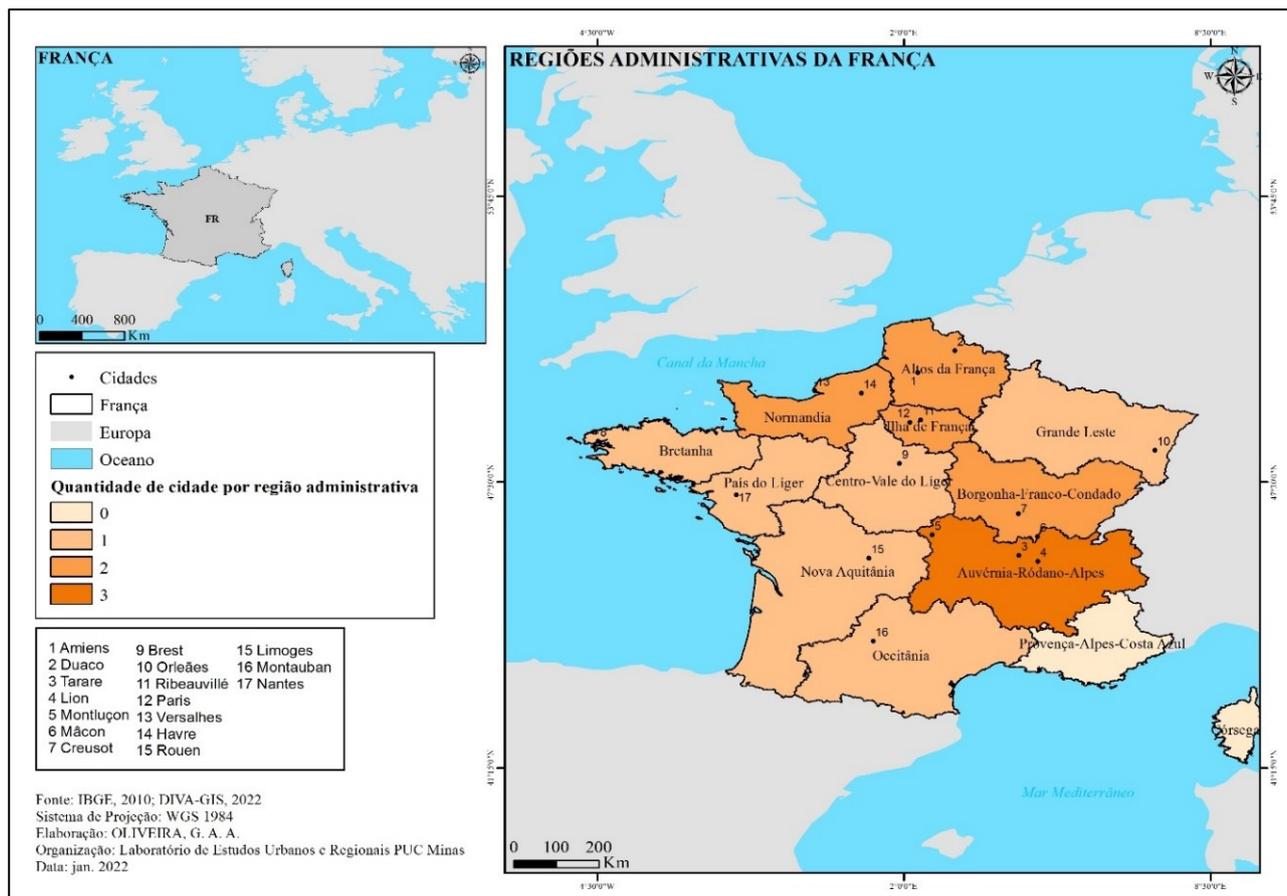
¹⁵ “[...] une métropole qu’accompagne une énorme banlieue; [...] une véritable ‘région urbaine’, groupant des centres et des centres qui, généralement, grâce au développement industriel, se sont étendus, rapprochés, rencontrés, confondus”

identificadas na amostra da pesquisa estão localizadas nas regiões da França Metropolitana: Altos da França, Auvérnia-Ródano-Alpes, Borgonha-Franco-Condado, Bretanha, Centro-Vale do Líger, Córsega, Grande Leste, Normandia, Nova Aquitânia, Occitânia, País do Líger e Provença-Alpes-Costa Azul. A distribuição de cidades francesas por região administrativa pode ser observada no mapa 3.

Quadro 2: Artigos científicos da amostra da pesquisa: França.

Título	Autoria	Ano
Le sol et la croissance de Paris	Paul Dupuy	1900
Montluçon: essai de géographie urbaine	Antoine Vacher	1904
Le port de Brest	Jacques Levainville	1919
Le port de Rouen	Alfred Urry	1919
Versailles: étude de géographie historique	Myriem Foncin	1919
L'étude de la vie urbaine et la ville de Paris	Albert Demangeon	1920
Une petite ville alsacienne: Ribeauvillé	Pie-Raymond Régamey	1923
Limoges: étude d'économie urbaine	Antoine Perrier	1924
Le site et la croissance de Lyon	Lucien Gallois	1925
L'approvisionnement de Paris en fruits et légumes	Suzanne Demangeon	1928
Montauban: étude de géographie urbaine	Pierre Deffontaines	1929
Nantes, la ville et l'industrie	Roger Joxe; Jean Casevitz	1929
Tarare	Henri Bordas	1930
Macôn: notes de géographie urbaine	C. Cahen	1932
Les industries d'Amiens	Gabrielle Molitor	1932
Les industries du Havre	Marcel Amphoux	1932
Observations sur le site de la ville de Rouen	Roger Dion	1932
L'industrie à Montluçon	Fernand Baraud	1934
Le Creusot	Maxime Perrin	1934
Villes-marchés et villes d'industrie de Haute-Normandie	Jean Soulas	1936
Orléans et l'ancienne navigation de la Loire	Roger Dion	1938
Conurbations françaises	Jean Soulas	1939
Les étapes de l'évolution du Havre de 1789 à nos jours	Jean Soulas	1940
Villes de Bretagne	André Meynier	1946
Le site et l'évolution urbaine de Douai	Jean R. Leborgne	1950

Fonte: Oliveira, 2021.



Mapa 3 - Cidades francesas da amostra da pesquisa por região administrativa
Fonte: Oliveira, 2022.

A região administrativa com mais cidades é a Auvérnia-Ródano-Alpes, com três (3). Altos da França, Normandia, Ilha de França e Borgonha-Franco-Condado têm duas (2) cidades cada. Bretanha, País de Liger, Centro-Vale do Liger, Nova Aquitânia, Occitânia e Grande Leste têm uma (1) cidade cada. As únicas regiões que não apresentam nenhuma ocorrência de cidade na amostra da pesquisa são Provença-Alpes-Costa Azul e Córsega.

3.2.1. Altos da França

Molitor (1932) descreveu as indústrias da cidade de Amiens, a qual espelhava uma paisagem dotada de altas chaminés pelas quais se notava um grande volume de fumaça expedito. Dentre as atividades industriais que se destacavam, a têxtil era provavelmente aquela que melhor definia a história da cidade, sendo uma grande produtora de tecidos de algodão, cujo processo de confecção era assegurado pelo trabalho feminino. Embora a atividade industrial tenha diminuído durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), a região de Santerre, que havia se tornado um teatro de combate, transferiu suas indústrias para Amiens, uma vez que esta sofria menos perdas materiais. Após o fim da Grande

Guerra, a cidade diversificou sua indústria e se recuperou lentamente, mas alguns desafios a aguardavam, sendo um deles a dependência de maquinaria estadunidense na produção industrial.

Apoiado pela abordagem histórica, Leborgne (1950) retratou a evolução urbana de Duaco, uma cidade localizada nas margens do rio Scarpe; tal posição lhe apresentava vantagens comerciais e militares desde a Idade Média. A fundação da cidade podia ser traduzida pelo pensamento *vidaliano* de que “a natureza prepara o sítio [...] e o ser humano o organiza para poder responder aos seus desejos e necessidades” (LEBORGNE, 1950, p. 110, tradução nossa¹⁶). Uma história urbana que reconhecia a importância industrial, comercial e administrativa desempenhada pela cidade e que, ao longo do tempo, desenvolvia outras funções, por exemplo: a universitária e a religiosa, que eram incorporadas também na paisagem de Duaco a partir do século XVI. Indubitavelmente, a extração de carvão e a articulação viária mantiveram o *status quo* da cidade como um grande centro industrial e comercial no século XX.

3.2.2. Auvérnia-Ródano-Alpes

Gallois (1925) resgatou a historicidade da cidade de Lion. Os conceitos de sítio e de posição estão presentes na discussão, os quais esclarecem as vantagens e as desvantagens locais da cidade em diferentes experiências no tempo: Idade Antiga, Idade Média e Idade Moderna. As vias são constantemente pontuadas; a estratégica rede de estradas do Império Romano, a expansão viária nas Cruzadas e a abertura de grandes artérias com a modernização da cidade pelo prefeito Vaïsse, “[...] cuja obra em Lion é comparável à de Haussmann em Paris” (GALLOIS, 1925, p. 505, tradução¹⁷). Outro dado importante era a irradiação do papel industrial que a cidade desempenhava sobre as cidades próximas, especialmente com a indústria têxtil.

Bordas (1930) relatou a história da cidade de Tarare e a sua fatalidade de renovação perpétua. Outra vez, as vias são salientadas no desenvolvimento de Tarare, que está localizada entre duas cidades importantes da região, Lion e Roanne, conferindo-lhe o processo de industrialização e o crescimento econômico. “É à estrada principal [...] que Tarare deve ter se tornado uma cidade” (BORDAS, 1930, p. 40, tradução nossa¹⁸). No século XVIII, a circulação de mercadorias e de passageiros na estrada Bourbonnais

¹⁶ “*La nature prepare le site [...] et l’homme l’organise pour lui permettre de répondre à ses désirs et à ses besoins*”

¹⁷ “[...] dont l’oeuvre à Lyon est comparable à celle de Haussmann à Paris”

¹⁸ “*C’est à la grand’route [...] que Tarare doit d’être devenue une ville*”

representava um fluxo significativo para a cidade, gerando demanda e oferta de serviços. No século XIX, a estrada caíria em desuso com a implantação da linha férrea, isolando a cidade das outras, mas, prosperamente, ela seria resgatada pela indústria têxtil, alterando sua aparência e aumentando sua população.

Vacher (1904) retratou a cidade de Montluçon e, mais especificamente, a relação entre a vida urbana e os elementos físicos da região. Enquanto uma cidade-testemunha, isto é, que guarda vestígios do passado, muitas mudanças se impuseram a ela: a construção do canal de Berry, a via férrea e a indústria. Estes elementos foram, em grande medida, responsáveis pelo crescimento demográfico da cidade no final do século XIX, uma vez que articulavam seus produtos para toda a França. Os setores industriais em Montluçon demonstravam a importância da sua posição geográfica que oferecia condições favoráveis ao desenvolvimento, por exemplo: na própria região, a indústria de vidro obtinha as matérias-primas essenciais para a fabricação de vidro de garrafa e vidro de janela. “Desta forma, mais uma vez, podem ser vistos os laços estreitos que unem o ser humano ao solo” (VACHER, 1904, p. 137, tradução nossa¹⁹).

Complementando, Baraud (1934) discutiu o desenvolvimento da cidade de Montluçon, especificamente como as indústrias impactaram sua configuração socioespacial. Os segmentos industriais da cidade que mais se especializavam eram o metalúrgico e o químico, sendo o primeiro extremamente estratégico no armamento dos exércitos da Tríplice Entente durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918). “Em 1916, cerca de 15.000 trabalhadores estavam empregados lá, e pode-se dizer que, em 1918, cerca de 28.000 trabalhadores trabalhavam dia e noite para a defesa nacional” (BARAUD, 1934, p. 366, tradução nossa²⁰). Localizada nas margens do rio Cher, o núcleo primitivo da cidade feudal transbordava, crescendo em extensão e em população, sendo esta agrupada em diferentes zonas urbanas; os operários industriais, por exemplo, eram alocados em uma zona periférica.

3.2.3. Borgonha-Franco-Condado

Cahen (1932) descreveu a experiência econômica da cidade de Mâcon. Uma cidade de economia agrícola que, mesmo lentamente, desenvolveu um importante setor industrial. Com a queda das muralhas no século XVIII, a cidade estimulava os números

¹⁹ “*Par là même se constatent une fois de plus les liens étroits qui unissent l’homme au sol*”

²⁰ “*En 1916, près de 15000 ouvriers y étaient employés, et l’on peut dire qu’en 1918 près de 28000 ouvriers travaillèrent jour et nuit pour la défense nationale*”

demográficos e apresentava condições atrativas para as indústrias. Isto posto, Mâcon desenvolveu um centro comercial de vinho, que seria reconhecido em todo o território nacional como um dos mais exportados, e instalou uma pluralidade de indústrias, dentre as quais se sobressaíam a têxtil e a automobilística. Esta era “[...] seguramente hoje a indústria mais poderosa de Mâcon” (CAHEN, 1932, p. 418). E, em 1926, a construção de um porto no rio Saône acentuou, ainda mais, a atração industrial da cidade.

Perrin (1934) refletiu sobre a cidade de Creusot, um exemplo recente que, mesmo sem atividade intensa e sem grande população, se desenvolveu rapidamente e se manteve relevante em sua região. A função industrial dava vida àquela cidade que, inicialmente, abrigava algumas poucas famílias; ela apresentava uma paisagem característica de cidade industrial: sem belos monumentos, sem atrativos. A atividade industrial reorganizava o espaço da cidade, alojando os operários em conjuntos habitacionais próximos aos locais de trabalho. “A grande indústria metalúrgica é o centro e a razão de tudo ali” (PERRIN, 1934, p. 255, tradução nossa²¹). Um modo de vida que sintonizava com o ruído das máquinas, a fumaça das chaminés e a circulação dos trens.

3.2.4. Bretanha

Levainville (1919) examinou a importância da cidade portuária de Brest que, durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), juntamente com outras cidades portuárias francesas, desempenhou um papel fundamental na importação de matérias-primas para o abastecimento nacional. E, posteriormente à Grande Guerra, as relações comerciais da França eram direcionadas ao continente americano, realçando a importância da posição geográfica do porto de Brest que, localizado na costa da Bretanha, reduzia os percursos marítimos transatlânticos. Entretanto, a comunicação continental de Brest era precária, reservando-lhe dificuldades no transporte de mercadorias pesadas que somente o desenvolvimento de uma poderosa ferrovia poderia fazer.

Meynier (1946) realizou uma ampla descrição das cidades da região administrativa da Bretanha. As observações anotadas demonstravam uma região que apresentava uma grande quantidade de cidades portuárias, assinalando os desafios que elas vivenciaram em sua constituição – o rápido crescimento da população e a insuficiência da rede de transportes – e, principalmente, alguns impactos da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), por exemplo: a diminuição da população e o arrefecimento da industrialização; apenas a função comercial se manteve relevante em algumas delas. A construção de

²¹ “*La grande industrie métallurgique y est le centre et la raison de tout*”

linhas ferroviárias era dificultada devido aos planaltos regionais, os quais reforçavam a tradição de bicicletas; “[...] Saint-Nazaire e Rennes são as cidades da França onde o número de bicicletas é maior em relação ao número de habitantes” (MEYNIER, 1946, p. 185-186, tradução nossa²²).

3.2.5. Centro-Vale do Líger

Dion (1938) descreveu a cidade de Orleães e o papel que o rio Líger desempenhou na história da França. Com uma antiga navegação fluvial que, durante mais de dois mil anos, fornecia trabalho e alimentação para a população do Centro-Vale do Líger, o rio Líger perdeu sua supremacia comercial com a construção de outras vias terrestres no século XIX. “Seu papel, como artéria de grande tráfego, só é concebível em uma França que não tem outras estradas além daquelas que a natureza a dotou” (DION, 1938, p. 146, tradução nossa²³). As recentes vias terrestres – rodoviária e férrea – estabeleciam uma condição maravilhosa para a população daquela época: a possibilidade de transporte das mercadorias a grandes distâncias em datas fixas. Assim, a navegação fluvial do rio Líger caiu em esquecimento, sendo considerada por muitos habitantes uma lenda, uma mistificação dos historiadores.

3.2.6. Grande Leste

Régey (1923) abordou uma pequena cidade chamada Ribeauvillé. A paisagem urbana da cidade era um testemunho feudal no mundo moderno, que ainda apresentava resquícios de uma outra concepção de cidade constituída por castelos e muralhas. “[...] é uma cidade especial porque o passado nela permanece presente” (RÉGAMEY, 1923, p. 258, tradução nossa²⁴). Com a chegada da indústria têxtil no final do século XVIII, o aspecto da cidade pouco mudou e assim permaneceu até meados do século XIX, devido ao fenômeno de migração de pequenas cidades que perderam sua importância econômica com o (re)direcionamento da linha férrea. Em 1921, a cidade contava com 5024 habitantes, e sua atividade econômica de maior impacto era o vinhedo, um dos primeiros da região do Grande Leste.

²² “[...] Saint-Nazaire et Rennes soient les villes de France où le nombre de bicyclettes est le plus grand par rapport au nombre d’habitants”

²³ “Son rôle, comme artère de grand trafic, n’est concevable que dans une France ne possédant point d’autres routes que celles dont la nature l’a dotée”

²⁴ “[...] il est une ville dans la mesure surtout où le passé en lui reste présent”

3.2.7. Ilha de França

Foncin (1919) narrou a fascinante história de Versalhes, uma cidade que estava entre os interesses de muitos artistas, poetas, historiadores, e que agora podia ser estudada por geógrafos. Apontada como uma cidade que compartilhava um destino estranho, Versalhes conheceu alternadamente todos os graus de fortuna, sendo retratada como simples vila, residência real, capital e cidade abandonada. “[...] Criada para um homem, por razões pessoais e políticas, arruinada por uma revolução, prova até onde pode ir o seu poder” (FONCIN, 1919, p. 341, tradução nossa²⁵). Sobrevivente de grandes eventos históricos, Versalhes reconquistou parte da prosperidade perdida, antes que a insaciável Paris a absorvesse, e mostrou a multiplicidade e a complexidade das causas que influenciam o desenvolvimento de uma cidade.

Dupuy (1900) descreveu a relação entre o crescimento de Paris e o solo que, ao longo do tempo, se ausentava da memória e do campo de visão dos cidadãos. Com o adensamento populacional e a expansão urbana, as condições físicas que, em outrora, viabilizaram o nascimento e o progresso da cidade, agora, já não eram mais percebidas após numerosas (re)construções arquitetônicas que alteravam completamente a paisagem natural de Paris. “[...] perde-se o olhar na desordem dos telhados; os aviões mal se distinguem; o rio desaparece na maioria das vezes [...]” (DUPUY, 1900, p. 340, tradução nossa²⁶).

Demangeon (1920) realizou uma discussão sobre os estudos urbanos e a cidade de Paris. Observou-se uma mudança nas investigações de geografia urbana; elas saíam da zona de curiosidade científica e adentravam o domínio de aplicação das teorias desenvolvidas. Esse avanço concebeu uma nova subárea: o planejamento urbano, combinando o raciocínio geográfico, historiográfico e econômico. Ao mesmo tempo, em Paris, criou-se um centro de estudos urbanos, o *Institut d'histoire, de géographie et d'économie urbaines de Paris*, o qual lançava uma revista científica: *La vie urbaine*. Dentre as questões que chamavam a atenção de Paris, estavam aquelas associadas ao adensamento urbano que se estendia pelos subúrbios, um fenômeno que seria intensificado com a chegada dos transportes públicos.

Demangeon (1928) analisou o mecanismo de abastecimento de alimentos de Paris. Na percepção de um camponês da Normandia, Paris era um monstro que devorava

²⁵ “[...] crée par un homme, pour des raisons personnelles et politiques, ruiné par une révolution, prouve jusqu’où peut aller leur pouvoir”

²⁶ “[...] l’oeil se perd dans le fouillis des toits; les plans se distinguent à peine; le fleuve disparaît la plupart du temps [...]”

completamente a produção de alimentos de outras regiões. O consumo de frutas e de legumes na cidade refletia uma imagem tradicional associada aos tempos de origem da capital e sua evolução, mas que seria acessível às outras classes sociais apenas no século XX. Para tanto, a cidade adotava uma distribuição estacionária para que o fluxo de alimentos fosse contínuo durante todo o ano, aumentando ou diminuindo o nível de importações quando necessário. Além disso, a comunicação viária precisava ser estratégica, sendo o transporte fluvial importante e a linha de ferro decisiva.

3.2.8. Normandia

Urry (1919) tratou o desenvolvimento que as cidades portuárias obtiveram durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), concentrando-se no caso de Rouen que, mesmo com tal prosperidade econômica, precisou se reinventar no pós-guerra para sustentar as taxas de crescimento observadas naquele período. O porto da cidade estava localizado em uma rota que lhe dava acesso às duas vias – fluvial e marítima – do Sena. “O desenvolvimento econômico do porto de Rouen está intimamente ligado ao desenvolvimento das suas muitas vantagens do Sena marítimo e do rio Sena até Paris [...]” (URRY, 1919, p. 119, tradução nossa²⁷). A posição geográfica de Rouen motivava o estabelecimento de novas indústrias, expandindo, conseqüentemente, a cidade com a construção de novos alojamentos para os operários.

Dion (1932) realizou algumas observações sobre o sítio da cidade de Rouen, assinalando suas características físicas e como elas influenciaram seu desenvolvimento. Questionou-se o motivo de fundação da cidade em terrenos submersíveis, os quais, naturalmente, estavam condenados a um devir pantanoso. Embora carregada de uma descrição detalhada dos aspectos topográficos e geológicos, há uma retrospectiva histórica que remonta os tempos antigos de Rouen como uma das capitais da Gália-Romana, pontuando o florescimento da vida urbana naquelas feições, aparentemente, solitárias.

Amphoux (1932) discutiu uma outra cidade portuária chamada Havre. Até o século XX, o porto marítimo de Havre exercia uma importante função comercial, mas a função industrial seria incorporada, cada vez mais, pelas outras atividades desenvolvidas na cidade; uma nova dinâmica que anunciava um período em que os portos marítimos não poderiam mais se restringir ao papel comercial, caso quisessem se manter relevantes.

²⁷ “*L'évolution économique du port de Rouen est intimement liée au développement de ses nombreux avantages: la Seine maritime, la Seine fluviale jusqu'à Paris [...]*”

Uma cidade de recomeços. “[...] o Havre tem sido capaz, desde a Guerra, de se adaptar às condições da vida moderna” (AMPHOUX, 1932, p. 47, tradução nossa²⁸).

Em complemento, Soulas (1940) descreveu o histórico do desenvolvimento de Havre entre os séculos XVIII e XX. Como um dos primeiros portos da França, o comércio desempenhado na cidade era sua principal função, o que, por sua vez, impulsionava o crescimento populacional observado no tempo e no espaço. Desvencilhando-se da forma medieval, os muros da cidade foram demolidos e sua extensão territorial foi expandida, conduzindo à formação de subúrbios que, aos poucos, se sobressaíam em número populacional e recebiam indústrias que mantinham um crescimento econômico constante. “[...] a geografia urbana não é feita apenas de dentro; ela deve olhar para fora” (SOULAS, 1940, p. 212, tradução nossa²⁹).

Soulas (1936) relatou a história das cidades da região administrativa da Alta-Normandia na transição dos séculos XIX-XX. Embora as cidades médias e pequenas estivessem em abundância na região, as atividades econômicas desempenhadas por elas eram modestamente relevantes, destacando-se as cidades de mercado, as cidades marítimas e os centros industriais. Uma nova forma de organização do espaço urbano estava em curso com a descentralização da indústria, despertando a construção de cidades-jardim; estas que incorporavam os ambientes urbano-rural e mantinham os operários em conjuntos habitacionais localizados proximamente. Em vista disso, um crescimento populacional expressivo era motivado pelas condições higiênicas ideais, estimulando a expansão das periferias de muitas cidades.

3.2.9. Nova Aquitânia

Perrier (1924) observou a função econômica da cidade Limoges na história da região administrativa de Nova Aquitânia. Localizada em um cruzamento de vias, sua posição geográfica era estratégica comercialmente, uma vez que estava no centro de rotas que vinham de muitas cidades, por exemplo: Paris, Poitiers e Bordéus. As vantagens locacionais não eram recentes, o comércio marcava a principal função de Limoges desde a Idade Antiga e, mesmo com a construção das ferrovias na Idade Moderna, ampliava-se sua função comercial, atraindo indústrias que transformariam a cidade em um importante centro industrial. Em pouco tempo, o desenvolvimento industrial motivaria a instalação de diferentes instituições – religiosas e acadêmicas – na cidade.

²⁸ “[...] Havre a su, depuis la Guerre, s’adapter aux conditions de la vie moderne”

²⁹ “[...] la géographie urbaine ne se fait pas seulement du dedans; elle doit regarder au dehors”

3.2.10. Occitânia

Deffontaines (1929) pontuou a importância do passado para uma análise geográfica e exemplificou com a história da cidade de Montauban. Com rios e afluentes que possuíam cursos d'água instáveis – Tarn, Aveyron, Gimone e Garonne – a cidade, localizada em uma região hidrográfica desfavorável ao desenvolvimento urbano, apresentava um histórico de inundações catastróficas; Montauban era um caso infortúnio de industrialização. Ainda em atividade, o comércio agrícola regional era a principal função econômica da cidade, proporcionando uma única e moderada atividade industrial: a produção de conservas de legumes. “As outras atividades são todas testemunhos de indústrias antigas quase desaparecidas” (DEFFONTAINES, 1929, p. 462, tradução nossa³⁰).

3.2.11. País do Líger

Apoiados pela perspectiva histórica, Joxe e Casevitz (1929) retrataram a cidade de Nantes que já detinha grande importância econômica quando a França era uma parte da região da Gália-Romana. A posição geográfica de Nantes era favorável ao comércio, dispondo do rio Líger para o escoamento da produção comercial até outras regiões. Ao longo dos séculos, a configuração socioespacial da cidade era modificada lentamente, sendo apenas no século XVIII que uma mudança sintomática na forma e no conteúdo seria percebida com o tráfico de escravos negros, a queda das muralhas e a circulação acessível. Entretanto, Nantes sofreria uma crise sem precedentes no século XIX nos âmbitos social, econômico e ambiental, sendo recuperada do marasmo graças às atividades industriais dos setores alimentar, metalúrgico e químico. “Nantes estava se tornando uma enorme colmeia industrial [...]” (JOXE; CASEVITZ, 1929, p. 237, tradução nossa³¹).

3.3. Análise em perspectiva

Uma vez agrupados os artigos científicos, o conteúdo salientou o protagonismo industrial no desenvolvimento das cidades; como as indústrias eram atraídas, o papel que desempenhavam e os produtos produzidos. As cidades portuárias são listadas algumas vezes, marcando sua influência geopolítica e seu desafio de integração com o restante do

³⁰ “*Les autres activités sont toutes des témoins d’anciennes industries presque disparues*”

³¹ “*Nantes devenait une immense ruche industrielle [...]*”

território nacional. Outros elementos são realçados em algumas cidades que observaram sua realidade sendo alterada pela mudança dos meios de transporte e pela expansão da rede viária.

Há autores que chamam a atenção para a interdisciplinaridade dos estudos urbanos, a formação de novas subáreas e a aplicação das artes na escrita científica. Alguns dos termos mais frequentes no conteúdo dos artigos científicos da amostra da pesquisa estão identificados no quadro 3 em três colunas: conceitos-chave, temáticas e processos. Essencialmente, este quadro reflete a discussão geral realizada pelos autores que publicaram artigos científicos de geografia urbana sobre cidades do Reino Unido e da França nos *Annales de Géographie* no período de 1892 a 1950.

Quadro 3: Termos descritores da amostra da pesquisa.

Conceitos-chave	Temáticas	Processos
Fluxo	Circulação de transporte	Conurbação
Função	Configuração socioespacial	Industrialização
Paisagem	Crescimento demográfico	Migração
Posição	Impacto socioambiental	Urbanização
Rede	Planejamento urbano	-
Sítio	-	-

Fonte: Oliveira, 2021.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como um período de grandes mudanças, a maioria dos autores não demonstrou, ao menos nos textos dos artigos científicos, uma sensibilidade às mudanças socioespaciais vivenciadas, não abrindo oportunidades de reflexões que tocassem à existência individual. Essa condição mostra que a pesquisa geográfica francesa apresentava um teor historiográfico-epistemológico-teórico sobressalente e que ainda não estava devidamente desenvolvida, ou desenvolvida o suficiente, para situar explicitamente a sensibilidade socioespacial. Embora o olhar dos autores estivesse desatento para si, reconheciam-se as novidades externas como os meios de transporte. Alguns autores, a minoria, retrataram o movimento de artistas que liam a realidade e transpareciam o estado emocional do indivíduo em suas obras.

Em relação ao conteúdo, a indústria é, seguramente, o ponto de convergência entre todos os textos, tratando-a como o principal elemento de mudança na história de uma cidade; em poucos casos, revelava-se como uma fase do desenvolvimento, em outros, relatava-se sua participação em conflitos bélicos como a Primeira Guerra Mundial (1914-1918). De fato, desde a revolução industrial, a indústria impôs sobre o cotidiano da

sociedade um tempo e um espaço regidos pela máquina. Além da importância que a atividade industrial concedia às cidades que apareceram na amostra da pesquisa, outros elementos são mencionados com certa recorrência e que estão intrinsecamente vinculados à indústria: o comércio e o transporte. Assim, a perspectiva industrial é dominante no conteúdo dos artigos científicos de geografia urbana que apresentam cidades do Reino Unido e da França, publicados nos *Annales de Géographie* no período de 1892 a 1950.

REFERÊNCIAS

ABREU, I. G Geografia urbana: questões sobre sua natureza e seu objetivo. In: CARLOS, A. F. A. (Org.). **Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994. p. 129-135.

AMPHOUX, M. Les industries du Havre. **Annales de Géographie**, v. 41, n. 229, p. 32-48, 1932.

BARAUD, F. L'industrie à Montluçon. **Annales de Géographie**, v. 43, n. 244, p. 364-371, 1934.

BENEVOLO, L. **História da cidade**. 7. ed. São Paulo: Perspectiva, 2019. 728p.

BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. 1.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. 472p.

BORDAS, H. Tarare. **Annales de Géographie**, v. 39, n. 217, p. 40-49, 1930.

BRESCIANI, M. S. Metrôpoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX). **Revista Brasileira de História**, v. 5, n. 8/9, 1984/1985.

CAHEN, C. Mâcon, notes de géographie urbaine. **Annales de Géographie**, v. 41, n. 232, p. 415-419, 1932.

CARLOS, A. F. A. **Espaço e indústria**. 5. ed. São Paulo: Editora Contexto; Edusp, 1995. 67p.

CLARK, D. **Introdução à geografia urbana**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991. 288p.

COTTIER, J. Le port de Southampton. **Annales de Géographie**, v. 45, n. 255, p. 240-256, 1936.

DEFFONTAINES, P. Montauban: étude de géographie urbaine. **Annales de Géographie**, v. 38, n. 215, p. 460-469, 1929.

DEMANGEON, A. L'étude de la vie urbaine et la ville de Paris. **Annales de Géographie**, v. 29, n. 159, p. 216-219, 1920.

DEMANGEON, S. L'approvisionnement de Paris en fruits et légumes. **Annales de Géographie**, v. 37, n. 206, p. 97-121, 1928.

DION, R. Observations sur le site de la ville de Rouen. **Annales de Géographie**, v. 41, n. 230, p. 131-142, 1932.

DION, R. Orléans et l'ancienne navigation de la Loire. **Annales de Géographie**, v. 47, n. 266, p. 128-154, 1938.

DUPUY, P. Le sol et la croissance de Paris. **Annales de Géographie**, v. 9, n. 46, p. 340-358, 1900.

FONCIN, M. Versailles: étude de géographie historique. **Annales de Géographie**, v. 28, n. 155, p. 321-341, 1919.

GALLOIS, L. Le site et la croissance de Lyon. **Annales de Géographie**, v. 34, n. 192, p. 495-509, 1925.

GOMES, P. C. C. **Geografia e modernidade**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. 368p.

HIRST, J. **A mais breve história da Europa**. Rio de Janeiro: Sextante, 2018. 224p.

JOXE, R.; CASEVITZ, J. Nantes, la ville et l'industrie. **Annales de Géographie**, v. 38, n. 213, p. 230-245, 1929.

LEBORGNE, Jean R. Le site et l'évolution urbaine de Douai. **Annales de Géographie**, v. 59, n. 314, p. 109-121, 1950.

LEPETIT, B. A evolução da noção de cidade segundo os quadros geográficos e descrições da França (1650-1850). In: ANGOTTI-SALGUEIRO, H. (Org.). **Por uma nova história urbana**: Bernard Lepetit. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2016. p. 281-300.

LEVAINVILLE, J. Le port de Brest. **Annales de Géographie**, v. 28, n. 153, p. 208-225, 1919.

LIPINSKI, H. A. T. **História, política, economia, cultura no século XIX**. Curitiba: Contentus, 2020. 272p.

MEYNIER, A. Villes de Bretagne. **Annales de Géographie**, v. 55, n. 299, p. 178-187, 1946.

MOLITOR, G. Les industries d'Amiens. **Annales de Géographie**, v. 41, n. 233, p. 449-459, 1932.

PASQUET, D. Le développement de Londres. **Annales de Géographie**, v. 7, n. 34, p. 329-350, 1898.

PASQUET, D. Le développement de Londres. **Annales de Géographie**, v. 8, n. 37, p. 22-48, 1899.

PATRON, R. A cidade na literatura: a descrição dos espaços da urbanidade na ficção do século XIX. **Seminário de História da Arte**, Pelotas, v. 2, n. 8, 2019.

PERRIER, A. Limoges: étude d'économie urbaine. **Annales Géographie**, v. 33, n. 184, p. 353-364, 1924.

PERRIN, M. Le Creusot. **Annales de Géographie**, v. 43, n. 243, p. 255-274, 1934.

RÉGAMEY, P. R. Une petite ville alsacienne: Ribeauvillé. **Annales de Géographie**, v. 32, n. 177, p. 258-260, 1923.

SANTOS, M. **Manual de geografia urbana**. 3. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012. 232p.

SOCHA, M. F. **Romances industriais do século XIX**: proximidades e distanciamentos entre Tempos Difíceis, de Charles Dickens e Norte e Sul, de Elizabeth Gaskell. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) – Universidade Federal da Fronteira Sul, Chapecó, 2018.

SOULAS, J. Villes-marchés et villes d'industrie de Haute-Normandie. **Annales de Géographie**, v. 45, n. 256, p. 399-413, 1936.

SOULAS, J. Conurbations françaises. **Annales de Géographie**, v. 48, n. 275-276, p. 466-471, 1939.

SOULAS, J. Les étapes de l'évolution du Havre de 1789 à nos jours. **Annales de Géographie**, v. 49, n. 280, p. 205-213, 1940.

SPOSITO, M. E. B. **Capitalismo e urbanização**. 16. ed. São Paulo: Contexto, 2014. 80p.

URRY, A. Le port de Rouen. **Annales de Géographie**, v. 28, n. 152, p. 99-120, 1919.

VACHER, A. Montluçon: essai de géographie urbaine. **Annales de Géographie**, v. 13, n. 68, p. 121-137, 1904.

VASCONCELOS, P. A. **Dois séculos de pensamento sobre a cidade**. 2. ed. Salvador: Edufba, 2012. 620p.

VERNIER, F. Cidade e modernidade nas "flores do mal" de Baudelaire. **ARS**, São Paulo, v. 5, n. 10, p. 62-79, 2007.

Recebido: 01.06.2023

Aceito: 12.08.2023