**Représenter Tianjin : cartes, guides et plans (1860 et 2015)**

Organisateur : Pierre Singaravélou (Paris 1 Panthéon – Sorbonne/CHAC)

Président de séance : Hugues Tertrais (Paris 1 Panthéon – Sorbonne/CHAC)

Participants : Dana Arnold (York), Daisy Debelle (Paris 1), Maria Gravari-Barbas, Jiali Huang (Paris 1), Lu Yue (Paris 1), Pierre Singaravélou (Paris 1), Nicolas Vaicbourdt (Paris 1)

La ville de Tianjin constitue, avec plus de sept millions d’habitants, l’une des principales agglomérations et l’une des quatre « municipalités » chinoises, mais sans doute également la moins connue en Europe aujourd’hui. Longtemps restée dans l’ombre de Pékin, Tianjin connaît aujourd’hui des mutations urbaines, architecturales et économiques fulgurantes qui font écho au processus d’internationalisation de la ville à partir de la seconde guerre de l’opium en 1861. Neuf concessions étrangères y sont fondées, la ville attire de nombreux négociants, diplomates, intellectuels et révolutionnaires et semble jouer le rôle d’une fenêtre sur le monde, une sorte de laboratoire de la « modernisation » chinoise. Dans ce panel pluridisciplinaire, associant historiens, géographes, historiens de l’art, spécialistes du tourisme et du patrimoine, nous présenterons et confronterons des formes autochtones et occidentales, anciennes et récentes, cartographiques et littéraires, de représentation de la ville de Tianjin et de ses concessions étrangères. Nous étudierons les conditions sociales et politiques de production de ces représentations, à partir de la seconde moitié du 19e siècle – début d’une rapide expansion urbaine et de la multiplication des guides et des cartes – jusqu’au temps présent, marqué par de nombreuses pratiques de mise en valeur touristique du patrimoine de la ville.

**Representing Tianjin: maps, guides and plans (1860 and 2015)**

With over seven million inhabitants, the city of Tianjin constitutes one of the main urban areas and one of the four Chinese “municipalities”, albeit most likely the least well-known in Europe today. Having remained in the shadow of Beijing for a long period of time, Tianjin is today undergoing lightning urban, architectural and economic transformation, echoing the city’s internationalization process which began after the Second Opium War in 1861. Nine foreign concessions were established there, the city attracted a great number of traders, diplomats, intellectuals and revolutionaries, and seemed to constitute a ‘window on the world’, a sort of laboratory for Chinese “modernization”. Within this multidisciplinary panel, composed of historians, geographers, art historians, and tourism and heritage experts, we will present and compare native and Western forms, old and recent, cartographic and literary, representing the city of Tianjin and its foreign concessions. We will study the social and political circumstances under which these representations were produced, from the latter half of the 19th century – marking the beginning of rapid urban expansion and increasing number of guides and maps – to the present day, characterized by numerous practices of tourist valorization focusing on the city’s heritage.

**« Paysages mentaux de la Chine par les Américains, 18e-20e siècles »**

Nicolas Vaicbourdt (Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne)

Cette communication se propose d'analyser l’élaboration des représentations de la Chine par les Américains. Exclus par le monopole britannique commercial britannique, les Américains se sont tournés vers l’Asie et en particulier la Chine dès leur indépendance. Bien que faible en quantité, le commerce avec la Chine a été considéré comme un symbole d’affirmation nationale qu’a confirmée la ratification du traité de Wangxia, en 1844 établissant définitivement les États-Unis comme une puissance tournée vers la Chine. Mais contrairement aux puissances européennes, les Américains ont tenu à développer des contacts culturels et religieux représentatifs de leur sentiment d’exceptionnalisme.

Dès lors, la Chine a été l’objet d’une mise en scène par les missionnaires autant que par les diplomates visant à donner sens à la présence américaine sur le territoire. Les ouvrages monumentaux de missionnaires tels que Samuel Wells Williams (*The Middle Kingdom* publié en 1848) ou Arthur H Smith (*Chinese Characteristics* publié en 1890) nourrissent alors l’imaginaire américain et soulignent la nécessité de l’influence américaine en mettant en scène une Chine arriérée qui n’attend que les États-Unis pour connaître les bienfaits de la modernité que prétendent apporter aussi bien les milieux d’affaire que le pouvoir politique. Mais leur réticence à assumer un réel rôle en Chine va brouiller cette image, comme l’illustre notamment le cas de l’échec de la concession de Tienstsin.

**Mental landscapes of China by the Americans, 18e-20e centuries**

Nicolas Vaicbourdt (Panthéon-Sorbonne University)

This communication aims to analyze the elaboration of the representations of China by the Americans. Excluded by the British commercial British monopoly, the Americans turned to Asia, and in particular China, since their independence. Although weak in quantity, trade with China was considered as a symbol of national assertion, as confirmed by the ratification of the Wangxia treaty in 1844 establishing definitively the United States as a power turned to China. But contrary to the European powers, the Americans were anxious to develop significant cultural and religious contacts implementing their feeling of exceptionalism.

From then on, China was the object of a mental construction by the missionaries as well as by the diplomats aiming at giving sense to the American presence on the territory. Missionaries' monumental works such as Samuel Wells William (*The Middle* *Kingdom* published in 1848) or Arthur H Smith (*Chinese Characteristics* published in 1890) feed the American imagination and underlined the necessity of the American influence by staging backward China which waited only for the United States to know the benefactions of the modernity that claimed to bring as well the business circles of as the political power. But their reluctance to assume a real role in China to blurred this image, as particularly illustrates the case of the failure of the Tientsin concession.

**Les cartes et le territoire :**

**la description géographique de Tianjin par les Chinois et les étrangers en 1900**

Pierre Singaravélou (Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne)

À Tianjin, entre 1900 et 1902, les Puissances alliées fondent un gouvernement international pour administrer la cité chinoise et contrôlent parallèlement neuf concessions étrangères au Sud-Est de l'agglomération. L'une des premières décisions du gouvernement est d'engager l'ingénieur états-unien Noah Fields Drake et de fonder un service topographique afin de réaliser pendant l'été 1900 une carte de la ville. Cette carte constitue le principal outil d'aménagement du territoire urbain et de contrôle de la population locale.

Toutefois, au même moment, l'Europe découvre Tianjin et ses concessions à travers le fragment d'une autre carte, chinoise cette fois, publiée dans la presse métropolitaine. Il s'agit d'une représentation picturale de la ville, « à vol d'oiseau », réalisée par Feng Qihuang en 1899. Au moment, où les Puissances étrangères partagent la Chine littorale en zones d'influence et où l'empereur chinois tente d'imposer aux lettrés les normes de la cartographie occidentale, cette vue du ciel peut être interprétée à la fois comme une forme de résistance aux normes culturelles occidentales et l'expression d'une prise en compte de la présence étrangère.

**Maps and the territory:**

**Geographical description of Tianjin by Chinese and foreigners in 1900**

Pierre Singaravélou (Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne)

In Tianjin, between 1900 and 1902, the Allied Powers founded an international government to adminster the Chinese city and, by the same token, took control of the nine foreign concessions situated in the south-east part of the agglomeration. One of the government’s initial decisions was to enlist the services of the US engineer Noah Fields Drake and set up a topographical department in charge of creating a map of the city during the summer of 1900. This very map was to constitute the main tool for urban territory development and population monitoring.

At the same time, however, Europe discovered Tianjin and its concessions through the fragment of a different map, this time Chinese, published in the metropolitan press. It was a “bird’s-eye” pictorial representation of the city, produced by Feng Qihuang in 1899. At a time when foreign powers were dividing China’s coastline into spheres of influence and the Chinese Emperor wished to impose Western cartographic standards on the country’s men of letters, this bird’s-eye view may be interpreted as both a form of resistance vis-a-vis Western cultural norms and a way of taking foreign presence into consideration.

**Patrimonialisation et mise en tourisme de la rivière Haihe à Tianjin :**

**une analyse cartographique**

Lu Yue, Daisy Debelle et Maria Gravari-Barbas

(EA EIREST 7337, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne)

La rivière Haihe a été un témoin essentiel du développement et de l’évolution de la ville de Tianjin. Des vestiges de la vieille ville construite après 1405 sont encore visibles sur la rive droite, à côté de ceux des anciennes concessions occidentales du XIXème siècle construites à partir de la seconde guerre de l’Opium. A ceux-ci s’ajoutent progressivement depuis les années 80 des tours modernes. Les transformations urbaines sont ainsi lisibles sur les berges de Haihe le long de laquelle on peut apercevoir d’importants patrimoines architecturaux de différents styles. A partir de 1986, les plans directeurs urbains de la ville de Tianjin ont tous défini la rivière Haihe comme l’axe principale du développement urbain, le dernier plan directeur de 2005 a plus particulièrement mis l’accent sur la valorisation touristique de ces patrimoines architecturaux. L’objectif est ici de montrer que la patrimonialisation des rives de Haihe est un élément essentiel dans la construction identitaire de la ville. Nous analyserons donc la façon dont la ville a été redéfinie par les acteurs publics et privés à l’aide de la mise en tourisme. Pour analyser l’évolution spatiale de Haihe et les différentes typologies patrimoniales (patrimoine chinois traditionnel, patrimoine de style occidental, architecture contemporaine), nous utiliserons trois cartes anciennes de Tianjin datant du XVème au XXème siècles issues d’*Atlas historique de la ville de Tianjin*. Ensuite, en nous appuyant sur les plans directeurs de Tianjin entre 1986 et 2005 et le plan directeur des rives de Haihe de 2002, nous étudierons les stratégies d’aménagement spatial, paysager et patrimonial qui définissent le Haihe comme l’axe principale de développement. Enfin, nous utiliserons deux guides touristiques chinois de Tianjin datant de 2012 et 2014, produits par le Bureau du tourisme de Tianjin. A travers l’analyse de ce corpus, il s’agira de montrer la façon dont le tourisme a impacté la patrimonialisation du bâti en participant notamment à une segmentation de front fluvial en différentes fonctions (espaces de restauration, espaces hôteliers, espaces financiers, espaces de shopping) qui ne correspondent pas forcément aux limites des anciennes concessions ni aux districts actuels de la ville.

**Heritage and tourism development of the Haihe River in Tianjin:**

**a cartographic analysis**

Lu Yue , Daisy Debelle and Maria Gravari-Barbas

(EA EIREST 7337, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne)

The Haihe River was a key witness of the development and evolution of the city of Tianjin. The remains of the old city built after 1405 are still visible on the right side, next to those of the old Western concessions from the nineteenth century built during the second Opium War. To these are added gradually since the 80s modern towers. Urban transformations can be well read on the banks of Haihe River along which one can see significant architectural heritages of different styles. From 1986, most of Tianjin urban master plans all identified Haihe river as the main axis of urban development. The last master plan in 2005 has placed particular emphasis on tourism development of these architectural heritages. The aim of this paper is to show that the heritage of the banks of Haihe is an essential element in the construction of the identity of the city. We will analyse the way that the city been redefined by actors through tourism development. Players here means public actors and as well as private actors and a number of design and architecture firms. We will use three maps of Tianjin dating from the fifteenth to the twentieth centuries published in the *Historical Atlas of the city of Tianjin* to analyze the spatial evolution of Haihe and the various heritage typologies. Then we will work with the Master Plans of Tianjin between 1986 and 2005 and the Master Plan of the banks of Haihe of 2002. With these Master plans, we will try to show the strategies of space, landscape and heritage planification that take Haihe as the main axis of development of the city. Finally, we will use two Chinese tour guides of Tianjin dating from 2012 and 2014, produced by the Tourism Bureau of Tianjin. This will allow us to put in evidence the way tourism has contributed to heritagization of architecture, and to the segmentation of the riverfront to different functions (restaurant areas, hotel spaces, financial areas, shopping areas) that do not necessarily correspond to limitations of current or former concession districts of the city.

**Au-delà du texte : narrations verbales et visuelles de Tianjin**

Dana Arnold (Middlesex University London)

L’histoire de Tianjin d’O. D. Rasmussen a été rédigée quelques années seulement avant l’invasion de la ville par les Japonais qui a mis fin aux concessions étrangères lesquelles dominaient la ville depuis la moitié du dix-neuvième siècle.[1] Rasmussen a fait appel à un certain nombre de sources écrites comme des comptes rendus journalistiques et des guides touristiques, ainsi qu’à des illustrations pour mettre en forme une histoire du développement de la ville, de sa croissance, des fortunes économiques et politiques changeantes des concessions étrangères.

Cette intervention se concentre sur la résonance entre le guide écrit de Rasmussen de l’histoire de Tianjin et un certain nombre de cartes et plans de la ville qui offrent une analyse visuelle de son évolution. La manière dont les modes narratifs verbaux et visuels évoquent l’aspect vibrant de Tianjin et l’influence sur les guides actuels représente un intérêt tout particulier.

[i] O D Rasmussen, Tientsin: An illustrated outline history. Tientsin: The Tientsin Press Ltd (1925).

**Beyond Text: Verbal and visual narratives of Tianjin**

Dana Arnold (Middlesex University London)

O. D. Rasmussen’s history of Tianjin was written only a few years before the Japanese invasion of the city which put an end to the foreign concessions that had dominated the city since the mid nineteenth century.[1] Rasmussen used a number of written sources including newspaper reports and guidebooks, as well as images to compile a history of the development of the city and the growth and changing economic and political fortunes of the foreign concessions.

This paper focuses on the resonance between Rasmussen’s written guide to the history of Tianjin and a number of maps and plans of the city that offer a visual analysis of the evolution of the city. The ways in which these verbal and visual narratives evoke the virancy of the Tianjin and their influence on present day guides are of particular interest.

[i] O D Rasmussen, Tientsin: An illustrated outline history. Tientsin: The Tientsin Press Ltd (1925).

**Tianjin en mobilité**

Jiali Huang,

Equipe d’Histoire des techniques, IHMC (CNRS-Université Paris 1 – Panthéon - Sorbonne)

Etant une ville concessionnaire cohabitée par neuf pays, Tianjin est devenue un territoire d’expérimentation des instruments tant technologiques qu’institutionnels, représentant la modernité introduite par le monde occidental. Les diplomates et entrepreneurs ont saisi toutes les occasions pour implanter des infrastructures et réseaux électriques à Tianjin, dont le tramway fut le premier en Chine. En tant que moyen de transport rapide, le tramway a suscité parmi les habitants de Tianjin d’abord le rejet puis l’adhésion : il représente dès lors un mode de vie indispensable avec un rayonnement élargi de mobilité accélérée. Par conséquent, l’implantation des lignes de tramway a à la fois témoigné de l’élargissement de l’espace urbain et en quelque sorte structuré le développement urbain. A partir de quelques cartes du développement des lignes de tramway depuis 1902, nous essaierons d’analyser l’insertion de cette entreprise dans la municipalité, et de comprendre les corrélations entre l’évolution de l’urbanisme et l’extension géographique de tramway. Nous étudierons également les flux des habitants au sein des différentes concessions traversées par le tramway.

**Tianjin on the move**

Jiali Huang (Panthéon-Sorbonne University)

As a concession city cohabitated by nine countries, Tianjin became a territory of experimentation of both technological and institutional instruments, considered as the demonstration of modernity introduced by the western would. With large gap with the rest of the world, the ambassadors and entrepreneurs have taken all opportunities to install the electrical infrastructures and networks in Tianjin, of which the tramway was the first in China. As a transportation means of speed, the tramway has evolved from a refusal to acceptation for the residents of Tianjin, an indispensable lifestyle with the enlarging radius of accelerated mobility. Consequently, the installation of tramway lines has witnessed the extension of urban space and to some extent redrawn the urban fabric. From some maps of the development of tramway lines since 1902, we try to analyze the insertion of this undertaking on local level, and to understand the correlations between the evolution of urban planning and the geographic extension of tramway. The interaction between the flux of different residents and between different concessions facilitated by the tramway will be another focal point of our questioning.