

Tulchinsky, Gerald J. J. *The River Barons: Montreal Businessmen and the Growth of Industry and Transportation, 1837-1853*. Toronto and Buffalo: University of Toronto Press, 1977. Pp. xiv

Paul-André Linteau

Number 3-77, February 1978

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1019514ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1019514ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Urban History Review / Revue d'histoire urbaine

ISSN

0703-0428 (print)

1918-5138 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Linteau, P.-A. (1978). Review of [Tulchinsky, Gerald J. J. *The River Barons: Montreal Businessmen and the Growth of Industry and Transportation, 1837-1853*. Toronto and Buffalo: University of Toronto Press, 1977. Pp. xiv]. *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, (3-77), 120–122.
<https://doi.org/10.7202/1019514ar>

in New Zealand: Essays in Historical Geography (Wellington: A.H. & A.W. Reed, 1965).

David B. Knight
Department of Geography
Carleton University

* * *

Tulchinsky, Gerald J. J. The River Barons: Montreal Businessmen and the Growth of Industry and Transportation, 1837-1853. Toronto and Buffalo: University of Toronto Press, 1977. Pp. xiv.

L'ouvrage de Gerald Tulchinsky représente un apport intéressant à l'histoire économique montréalaise de la première moitié du 19e siècle. L'auteur se penche particulièrement sur cette fraction de la bourgeoisie commerciale qui investit dans les nouvelles entreprises de transport maritime ou ferroviaire et dans l'industrie.

Il définit d'abord les caractéristiques de ce groupe des principaux hommes d'affaires. Il insiste en particulier sur le facteur ethnique en soulignant la tendance à la solidarité au sein de chaque groupe et la présence de certains phénomènes de discrimination. A propos des Canadiens français, Tulchinsky s'oppose à Ouellet et souligne leur esprit d'entreprise. Ce qui les défavorise, dit-il, ne relève pas de la mentalité mais plutôt de problèmes comme l'accès au crédit en Grande-Bretagne et la difficulté pour les Canadiens français de se constituer un bon réseau d'informateurs à l'extérieur du Bas-Canada.

Tulchinsky consacre 4 chapitres au transport maritime et il s'agit certainement de la meilleure partie de son ouvrage. Il y étudie la structure des principales firmes oeuvrant sur le Saint-Laurent, le Richelieu et l'Atlantique. Les principaux marchands montréalais ont des intérêts dans la navigation. Ces chapitres fourmillent d'informations précieuses sur les types de navires, le mode de propriété, l'identité des associés, les problèmes techniques liés à la navigation, etc.

Quand il aborde les chemins de fer, Tulchinsky se concentre plus sur les problèmes de financement et d'entrepreneurship. Les marchands montréalais manifestent d'ailleurs une certaine lenteur à se lancer dans les projets ferroviaires d'envergure. Il faut attendre la fin de la décennie 1840 pour voir leur intérêt s'éveiller. Tulchinsky étudie l'un après l'autre les divers projets de chemin de fer lancés à l'époque en soulignant à la fois les solidarités et les rivalités qui s'expriment à leur sujet au sein de la bourgeoisie.

Le chapitre sur l'industrie est certainement le moins réussi de l'ouvrage. Certes on y trouve une bonne étude de l'évolution de la construction navale et une excellente monographie sur la fonderie de Ward mais certains secteurs importants, comme la chaussure, sont présentés trop sommairement. L'image de l'industrie montréalaise qui s'en dégage demeure incomplète.

Dans l'ensemble Tulchinsky nous trace le portrait d'une bourgeoisie dynamique et ayant des investissements diversifiés. Il connaît bien ses sources et les utilise de façon intéressante. Il s'est évidemment heurté à d'importantes lacunes documentaires, plusieurs hommes d'affaires n'ayant guère laissé de témoignages de leurs activités. On peut regretter que l'auteur n'ait pas mieux systématisé certaines informations: le livre aurait gagné en clarté et en utilité si, par exemple, les données sur la répartition des actions dans les principales entreprises ferroriaires et maritimes avaient été présentées en tableau.

L'ouvrage a ses limites. L'auteur s'est concentré presque exclusivement sur le secteur du transport. Il mentionne au passage, mais sans les intégrer à l'analyse, des domaines comme les banques et la propriété foncière. De sorte que le tableau de l'activité des marchands montréalais reste incomplet. On connaît mal la part de ces investissements dans les transports dans l'ensemble des actifs des marchands. Si la diversité des intérêts de la bourgeoisie commerciale est affirmée ici, elle n'est pas démontrée de façon convaincante.

L'auteur s'est limité à la couche supérieure de la bourgeoisie. Il a ainsi fait un choix similaire à celui de Acheson et de Piédalue pour des périodes postérieures. Il en résulte que les entrepreneurs de

moyenne importance sont laissés dans l'ombre. Si, pris individuellement, chacun de ceux-ci peut paraître sans intérêt à côté d'un McGill ou d'un Molson, il n'est pas dit que, comme groupe, ils ne représentent pas une force économique importante, surtout à cette époque.

En somme, Tulchinsky a sans doute bien réalisé son objectif mais cet objectif même était trop restreint. En choisissant de s'en tenir à certains secteurs d'activité et à une couche de la bourgeoisie, l'auteur imposait, au départ, d'étroites limites à son travail. The River Barons n'est donc qu'une première étape. Il reste encore beaucoup de recherches à faire pour connaître l'ensemble de la structure économique de Montréal à cette époque. Tulchinsky a tout de même le grand mérite d'avoir ouvert la voie et posé les premiers jalons en rédigeant cet ouvrage important.

Paul-André Linteau
Département d'histoire
Université du Québec à Montréal

* * *

Artibise, Alan F. J. Winnipeg: An Illustrated History. Toronto: James Lorimer and Company and the National Museum of Man, 1977. Volume One, History of Canadian Cities Series. Pp. 224. Illustrations, maps, notes, bibliography. \$8.95 soft cover; \$12.95 hard cover.

No mere pretty picture album for decorative coffee table display is Artibise's latest book on Winnipeg, but a work of substance and scholarship offering a provocative interpretation of the city's history. It launches the proposed History of Canadian Cities Series to be produced for the National Museum of Man; a project designed to meet growing public demand for publications of widespread popular appeal. The intent of the series is also to provide a set of studies that will eventually permit a comprehensive, comparative history of Canada's urban centres to be produced. These two objectives establish the framework for the book.

Well over a hundred magnificent photographs by themselves meet the book's first objective. They demand attention and anyone picking up the book is bound to be captivated. The illustrations have