

FINGARD, Judith, *Jack in Port. Sailortowns of Eastern Canada*.  
Toronto, University of Toronto Press, 1982. 292 p.

Marc Vallières

Volume 38, Number 1, Summer 1984

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/304245ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/304245ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (print)

1492-1383 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Vallières, M. (1984). Review of [FINGARD, Judith, *Jack in Port. Sailortowns of Eastern Canada*. Toronto, University of Toronto Press, 1982. 292 p.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 38(1), 101–103.  
<https://doi.org/10.7202/304245ar>

FINGARD, Judith, *Jack in Port. Sailortowns of Eastern Canada*. Toronto, University of Toronto Press, 1982. 292 p.

À côté des grands romans d'aventures en mer et du retour des Grands Voiliers à Québec en 1984, il y avait certes place pour une étude d'histoire sociale d'un groupe très particulier de travailleurs, les marins de la marine

marchande à voile du XIX<sup>e</sup> siècle. Judith Fingard nous présente donc une étude bien documentée de ces marins, qui forment un groupe marginal, indiscipliné, en mouvement continu, soumis à des conditions de vie et de travail difficiles et le plus souvent étranger au milieu qu'il visite. Elle nous les situe plus particulièrement lors de leurs présences plus ou moins prolongées dans trois ports de la côte atlantique, soit Halifax, Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et Québec, d'où le titre évocateur et une démarche comparative du sort fait aux marins dans chaque port aussi bien que leurs frasques.

Après une excellente introduction, l'auteur étudie le marché de l'emploi chez les marins. Il en ressort que ce travail dangereux et saisonnier est contrôlé plutôt rigoureusement, du moins officiellement, par un système de contrats, qu'il est rempli surtout par des marins britanniques qui font l'aller-retour entre la Grande-Bretagne et les Colonies, que l'État intervient législativement et judiciairement pour assurer le respect des obligations respectives des marins et des capitaines et même pour faciliter le placement ordonné des marins. L'auteur profite de l'occasion pour replacer les activités des marins dans le contexte des transformations du commerce international qui passe par les trois ports en question. L'essor spectaculaire du commerce du bois et de l'import-export au XIX<sup>e</sup> siècle détermine tout autant que les changements de technologie de transports (de la navigation à voile à celle à vapeur) les conditions de travail des marins.

Dans un second chapitre, l'auteur tente de circonscrire ce groupe social dans une typologie et à travers les caractéristiques qui les distinguent, l'âge, les activités, la rémunération, le lieu de résidence et cela à partir notamment des registres d'engagement des ports concernés («Shipping Master's Registers of Engagement»), une source fort riche et prometteuse, qu'elle n'exploite pas malheureusement aussi à fond qu'elle l'aurait méritée. L'auteur montre également les effets sur la vie en mer des changements technologiques de la navigation maritime et exploite les chansons de marins pour nous faire pénétrer dans leur univers quotidien.

Dans un troisième chapitre, l'auteur aborde les répercussions de la présence des marins dans les ports, en particulier les attitudes de la population locale envers eux, le travail des marins dans le port, leurs problèmes de maladies et d'accidents et la fréquentation de la quarantaine et des hôpitaux qui s'ensuit, leur utilisation répétée des tavernes et bordels et les diverses manifestations d'agressivité et de violence qui provoquent souvent des conséquences judiciaires. La ville portuaire du XIX<sup>e</sup> subit constamment les contre-coups d'une population flottante considérable, composée de marins mais aussi d'immigrants, qui met en péril ses ressources d'accueil et parfois la santé et la sécurité de ses habitants.

Par la suite, l'auteur étudie les formes de résistance des marins aux contraintes qui leur sont imposées et les réactions qu'elles suscitent, par le biais des procès qui les impliquent. Elle approfondit en particulier le phénomène des désertions et de leurs effets, des arrêts de travail et enfin de l'ensemble des démêlés judiciaires des marins, à partir principalement des journaux. Enfin, l'auteur s'arrête aux pratiques de raccolage ou d'embauchage («crimping») qui prévalent à l'état épidémique dans un contexte de rareté de main-d'oeuvre.

L'approche de l'auteur reste très impressionniste. La démarche générale thématique et comparative multiplie les recoupements. De plus, l'auteur construit ses interprétations le plus souvent à partir d'anecdotes, d'exemples, de cas particuliers et d'échantillons divers, tirés des journaux locaux, de procès, de documents officiels et d'archives des Chambres de commerce. Cela rend le texte vivant et concret, mais soulève fréquemment des inquiétudes sur la représentativité de ces cas et échantillons. On se serait attendu à une exploitation plus systématique des sources, par ailleurs fort prometteuses, pour mieux contrôler la valeur exemplaire des cas cités, mais aussi pour dégager plus nettement le caractère évolutif des conditions de vie et de travail des marins pour une période déterminée. Malgré ces réserves, il y a là une amorce à des recherches plus systématiques et approfondies sur la société des villes portuaires canadiennes, qui rejoindra un public plus large que les seuls spécialistes d'histoire sociale canadienne.

*Département d'histoire  
Université Laval*

MARC VALLIÈRES