

Spatial patterns were also evident with respect to the politics of the seat of government question. Sectional (Canada East vs. Canada West) and regional patterns were nearly always evident in the votes recorded in the Legislature on this issue. Knight analyzes these patterns through the interpretation of more than sixty carefully constructed maps. As he concludes, "for the most part, members in the House spoke and voted from local or regional and sectional standpoints, not political party persuasion" (p. 305). In fact, he is able to demonstrate that definite support regions existed and persisted for the contending cities (pp. 311-13).

From a strictly historical standpoint, Knight provides the reader with a useful view of the important political events of the era, (such as responsible government and Canada-U.S. relations) especially as these related to the seat of government issue. Moreover, he cuts through and sorts out the tangled web of legislative motions and amendments relating to the issue of the location of the capital during this period in Canadian history. As we all know, Ottawa eventually emerges as the capital of Canada. What Dr. Knight tells us most convincingly in this book is that the selection of Ottawa was neither easy, obvious, straightforward, nor the solitary whim of Queen Victoria.

A Capital for Canada is not without some minor flaws. The analysis of the impact of the capital function on the various centres in which it came to rest is quite vague. Knight provides very little hard data concerning the effect of the capital (and loss of the capital) on population, rents and land prices, and the local economy. More than newspaper accounts are needed here, especially in the concluding section of the book (p. 304). It is always useful to attempt to assess the reality of the images and expectations of urban boosters.

Though *A Capital for Canada* should have wide appeal for those with even a passing interest in the years leading up to Confederation, *Choosing Canada's Capital* is a much more specialized volume. As I noted earlier, it is an annotated guide to the primary sources bearing upon the various decisions pertaining to the seat of government question. This collection of documents is organized chronologically and the volume includes a useful index to the documents presented. My only reservation about this book is that the introductions to the various sections are sometimes a bit too sketchy. As a result, this volume does not stand by itself in the same way that *A Capital for Canada* does.

To conclude, David Knight has provided us with a useful and informative analysis of the Canadian seat of government question in the years before Confederation. The two books under review here are highly recommended to historians and geographers alike.

Michael J. DOUCET,
Ryerson Polytechnical Institute.

* * *

HEATHER GILBERT. — *The Life of Lord Mount Stephen*. 2 tomes. Aberdeen: Aberdeen University Press, 1976-77. Pp. 314, 442.

Dans ces deux tomes, Heather Gilbert raconte la vie de Lord Mount Stephen, magnat de la finance et père du Pacifique canadien. Le premier volume, intitulé *Awakening Continent*, est une mise à jour de la version originale parue en 1965, elle-même issue d'une thèse de doctorat dirigée par le professeur Gerald Graham. Il examine la carrière proprement canadienne de George Stephen. Le

second tome, *The End of the Road*, se penche plutôt sur les transactions américaines du baron de Mount Stephen qui s'installa en permanence dans la métropole britannique peu après son élévation aux Lords, récompense qu'il reçut pour ses services à l'empire. Il ne sera ici question que du premier tome.

Cette biographie est forcément l'étude d'un homme public puisque George Stephen exigea que l'on brûle ses archives personnelles après sa mort. Ce n'est pas par excès de modestie qu'il agit ainsi. En effet, il prit soin de conserver dans son bureau des documents, écrits de sa propre main, décrivant sa jeunesse et dressant les grands moments de sa vie. Madame Gilbert se vit donc obliger de baser sa biographie sur le fonds Macdonald, qui heureusement contient la correspondance de Stephen avec le premier ministre. Celle-ci cependant porte presque exclusivement sur le Pacifique canadien. On comprend dès lors l'hésitation du biographe à aborder l'aspect personnel de la vie de Stephen. On déplore néanmoins qu'elle ne tenta pas de broser un portrait de son sujet, si sommaire fut-il.

En rééditant *Awakening Continent*, madame Gilbert se contente de corriger les légères erreurs de fait qui se glissèrent dans le texte original. Le récit reste le même. George Stephen, y apprend-on, est issu d'un milieu modeste, son père étant menuisier. Il reçut un enseignement rudimentaire et, adolescent, entra en apprentissage chez un grossiste londonien. Son biographe nous assure qu'il ne se laissa pas distraire par le chartisme qui battit son plein en Grande Bretagne à cette époque. À vingt ans, il traversa l'Atlantique et s'associa au commerce de son oncle qui fut grossiste prospère, rue St-Paul. Après cette brève esquisse biographique, madame Gilbert brûle les étapes. George Stephen devint vite l'un des premiers commerçants de Montréal, membre du Board of Trade, successivement directeur et président de la Banque de Montréal et enfin président du Pacifique canadien. Le gros du volume porte sur les crises de financement que secouèrent le chemin de fer transcontinental et sur la création d'une compagnie de navigation, filiale du Pacifique canadien, qui relia le Canada avec la Grande Bretagne et avec l'Orient.

Lorsque parut la version originale du premier tome, les recensions furent presque unanimes à déplorer son manque d'esprit analytique. Cette réédition n'apporte rien de neuf pour taire les critiques vieilles de dix ans. Madame Gilbert voit tout du même œil que son sujet. Certes, cette perspective fait ressortir en quelque sorte la personnalité de Stephen. Aussi, apprend-on que ce gros capitaliste se décourageait souvent face aux tergiversations des hommes politiques et aux critiques des adversaires du Pacifique canadien. Il croyait que son œuvre n'était pas assez appréciée du grand public. Ce fait, révélateur en soi, cadre bien avec l'image de l'homme d'affaires que Michael Bliss nous dessine.

Mais la méthode de madame Gilbert comporte tout ce qu'il y a de plus subjectif et d'arbitraire. Son appréciation de J. A. Macdonald, par exemple, varie d'après l'enthousiasme et d'après les deniers publics qu'il apporta au projet de Stephen. Et que dire de ce sentiment béat qui coule de la plume du biographe, voulant que Stephen ait construit le Pacifique canadien par altruisme (p. 68)! Le magnat financier fut le seul, semble-t-il, à posséder une vision franchement canadienne dans la question du chemin de fer, ses adversaires étant mûs par opportunisme ou par leurs intérêts immédiats. Quant aux agriculteurs manitobains, ils auraient été les instruments naïfs et aveugles des spéculateurs fonciers. Enfin, madame Gilbert assimile le gouvernement provincial du conservateur Norquay à l'opposition libérale de Blake. Dans tout ceci, elle paraît ignorer une interprétation historiographique qui remonte à Innis et qui explique l'opposition au Pacifique canadien en revalorisant les thèses régionalistes, sociales et idéologiques qui la soutiennent. Ce débat prit récemment une nouvelle tournure lorsque V. Nelles suggéra qu'on

put fort bien favoriser l'intégration géographique et économique du Canada sans pour autant souscrire aux méthodes du Pacifique canadien. Macdonald et Stephen seraient donc pas les seuls à posséder cette perspective intégralement canadienne tant vantée par leurs biographes et par leurs admirateurs.

À part une conception simpliste de son sujet, la biographie déçoit parce qu'elle ne présente pas le cadre dans lequel fonctionnait Stephen. Cette lacune est d'autant plus grave que d'emblée madame Gilbert se refusa à étudier la personnalité du capitaliste. Et pourtant, puisqu'elle ne pouvait pas écrire une biographie typique, faute de documentation, il lui incombait d'examiner Stephen dans le contexte du monde des affaires à l'époque de la politique nationale. On pense à l'article de Dolores Greenberg, récemment paru dans la *Canadian Historical Review* (vol. LVII, n° I), comme modèle de ce genre d'étude.

Madame Greenberg y décrit l'univers restreint de l'élite économique canadienne. Elle souligne l'importance de leur ascendance écossaise, de leurs intérêts économiques centrés sur Montréal, de leur lien avec le parti conservateur. Jusqu'ici, rien de neuf. Mais, ce sont justement ces traits qui permirent à l'élite canadienne de pénétrer le monde des affaires newyorkais et londonien. La construction du chemin de fer *St Paul and Pacific* au Minnesota fut pour Stephen un épisode-clé parce qu'il put par la suite faire appel au marché de capitaux américains pour financer le Pacifique canadien. Le chemin de fer transcontinental ne fut, pas plus que les manufactures nées du tarif de 1879, une entreprise canadienne. Il y a à travers l'exposé de madame Greenberg le souci de nous décrire les rapports qui existaient entre les banquiers, les syndicats de faillite et les porteurs d'obligations.

C'est ce genre d'étude qui rend intelligible l'histoire du chemin de fer, sans quoi nous ne serions pas plus éclairés que ce pauvre actionnaire qui en 1877 exigea de Stephen une justification de l'emprunt que celui-ci fit à même les fonds de la Banque de Montréal pour acquérir le *St Paul and Pacific*. Stephen lui conseilla en propres termes de se mêler de ses affaires. Aussi, l'article de madame Greenberg fait vivre cette époque en saisissant toute la dynamique du monde des affaires.

On ne rendrait pas justice à madame Gilbert sans reconnaître le mérite de *Awakening Continent*. Ce livre, mieux que tout autre, décrit en détail les péripéties du Pacifique canadien, tant sur les marchés de Londres et de New York que sur la scène politique canadienne. Il jette aussi une lumière sur les projets que Stephen conçut pour transporter les pauvres immigrants d'Écosse et d'Irlande au Canada. Somme toute, cependant, *Awakening Continent* intéressera surtout les passionnés de l'histoire ferroviaire.

Roberto PERIN,
York University.

* * *

BARBARA M. WILSON, ed. — *Ontario and the First World War 1914-1918: A Collection of Documents*. Toronto: The Champlain Society for the Government of Ontario; University of Toronto Press, 1977. Pp. cxix, 201.

We fear that if Canada is to continue to shed her life blood ... there will not be many Canadians remaining to celebrate the conquest And more than that, we have grave fears that if this horrible conflict goes on for another two years we shall not have our United Empire to cheer for What our Empire needs right now and what Canada needs right now is PEACE It is