

lequel des hommes en esclavage en punissent un autre pour avoir abusé de leur confiance, volé leurs biens et séduit leurs femmes. Sous sa vulnérabilité apparente d'esclave en fuite, Francisque revendique son destin, rappelant ainsi aux autres leur propre condition d'*esclavisés*. En retraçant son parcours de la Pennsylvanie à Saint-Domingue, White souligne la grande mobilité de certains esclaves d'une colonie à l'autre, de même qu'à l'intérieur de l'espace louisianais.

Dans leurs dépositions, les esclaves racontent leur intimité physique et émotionnelle, ainsi que la volonté des hommes en esclavage de s'approprier le travail de leurs femmes. Avec la complicité des maîtres, les esclaves disposent parfois d'une autonomie remarquable, quoique temporaire. La piocheuse Kenet fuit ainsi son maître pour une période de huit mois pour vivre librement son amour avec Jean-Baptiste à Chef Menteur, une exploitation où l'on ne retrouve aucun Français. White insiste sur la persistance de traits culturels africains dans ces arrangements domestiques où les hommes en esclavage attendent des femmes qu'elles soient épouses, mères et cuisinières — des attentes qui diffèrent objectivement bien peu des mœurs européennes. Dans ce cinquième chapitre qui porte sur les pratiques conjugales et maritales des esclaves, notamment la polygynie, l'auteure montre que la violence conjugale mène parfois au meurtre. Lue en parallèle avec *Slave Against Slave* de Jeff Forret (2015), l'étude de White permet de comprendre à quel point les communautés d'esclaves n'échappaient pas à ce fléau aussi bien présent chez les maîtres.

*Voices of the Enslaved* est une œuvre de maturité. Celle d'une historienne qui, à l'instar de ses travaux antérieurs, fait une très belle part au monde matériel et textile habité par ses sujets historiques. Celle aussi d'un champ qui, depuis une trentaine d'années, documente les particularités de la Louisiane coloniale. Innovant par son usage des sources, cet ouvrage se retrouve en aval de cette riche historiographie, proposant un portrait vivant, mais tout de même un peu convenu, de ces *esclavisés*.

Marise Bachand

*Université du Québec à Trois-Rivières*

BENTON, Lauren and Nathan PERL-ROSENTHAL, eds. — *A World at Sea: Maritime Practices and Global History*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2020. 280 p.

The latest volume in the Early Modern Americas series edited by Peter Mancall, *A World at Sea* explores several neglected aspects of the period while also refreshingly venturing outside of the series' traditional geographic focus on the Atlantic World. In their shared aim of placing maritime practices at the centre of world history, the contributors to this fine collection of essays propose a useful and convincing conceptual framework for maritime world history based on the study of land-sea regimes.

Nine chapters are grouped into sections corresponding to the three sets of especially formative processes spanning land and sea as identified by the editors. The first section, “Currents,” traces the institutional connections across the commonly assumed divide that existed between these spaces. A welcome beginning to this study is Carla Rahn Phillips’s response to the oft-asked question of why anyone engaged in such a dangerous activity as going to sea. Based largely on her notable work examining recruitment within the Spanish empire, her findings point to several main reasons for maritime enlistment, ranging from positive inducements to violent physical coercion. Regardless of whether these impetuses were related to proximity to the sea, family tradition, economic incentive, legal requirements, or forced recruitment, they were ultimately linked to life ashore and can inform our understanding of labour mobilization quite broadly.

The focus quickly narrows in the second chapter, devoted to tracking how two Southeast Asian polities with limited maritime domains, Cambodia and Ayutthaya (Siam), attempted to navigate the seventeenth century regional rivalry between the Dutch East India Company and the Chinese maritime network led by Koxinga. Albeit a more specialized subject than the others in this section, Adam Clulow and Xing Hang’s much appreciated study reveals how this rivalry triggered a process of legal improvisation and innovation on land as local rulers sought to exert state jurisdiction over maritime spaces and the composition of ship’s crews. Closing out this section is Matthew Rafferty’s excellent examination into the roots of European maritime law and regulation and how nationalist and internationalist impulses intersected and were negotiated by states in efforts to seek greater legal coherence across the globe. Of particular value is Rafferty’s discussion of piracy, privateering and the regulation and eventual suppression of the Atlantic slave trade as three of the most internationalized aspects of maritime law during the early modern period.

The three chapters making up the section “Dispatches” examine how maritime forms of knowledge gradually came to inform societal understandings more broadly within the massive political and scientific changes experienced during the eighteenth and nineteenth centuries. In an intriguing piece, Nathan Perl-Rosenthal considers how, in the absence of reliable nationality documentation at sea, the captured private letter was used by states to develop knowledge about national identities of crews, including their origins and political affiliations. Privateersmen and admiralty courts, as extensions of the state, relied quite heavily on the “testimony” revealed in these letters in order to deem vessels, cargoes, and crews as the enemy and therefore validate prizes. Margaret Schotte delves into the creation of navigational knowledge by mariners and explores the growing role of the state in nautical training and practice through harnessing early modern period advances in mathematics and science. Commercial navigational knowledge was integrated into state bureaucratic systems, including England, France, The Netherlands, and Russia, though the most effective navigational approach combined technical and theoretical expertise with the practical experience of sailors. Also concerned with knowledge production and transmission is David Iglar’s superb analysis of a cross-cultural interaction between two shipmates—one, a Pacific Islander and navigator, and the other, a European artist—during a Russian exploratory voyage in 1817. Iglar deftly explains how the

land-based technologies of illustration and ethnographic description underwent a process of experimentation once implemented aboard ship, the knowledge that resulted being the product of mutual connections and exchanges between maritime travellers. His study is further strengthened by the inclusion of numerous well-selected visual representations, a feature exclusive to this chapter.

The third section, “Thresholds,” considers coastlines and littoral zones, the complex sociopolitical spaces where land and sea physically meet. The essays contained therein are especially insightful and effective in exploring the ways in which these border spaces were negotiated politically by states and individuals, from the Caribbean and Japan to fishing communities all over the world. Jeppe Mulich’s fascinating study explores maritime marronage—the escape of enslaved people by sea—as a practice of resistance in the maritime borderland of the Lesser Antilles, and reveals it as a key strategy for subverting the existing social order of the region’s colonial slave societies. Though colonial elites begin to cooperate and collaborate with one another by forming an integrated response to counter this shared threat, their ultimate rivalry could be exploited by maroons during periods of pronounced competition and imperial conflict. Mulich’s piece makes a convincing case for examining maritime marronage as a global phenomenon, thereby moving beyond the limiting confines of Atlantic World studies. In a return to Asian waters, Catherine Phipps’s chapter skillfully examines Japan’s attempt to control its coastal regions over the nineteenth century as a measure of exerting its sovereignty and confronting American and European imperial designs. Rounding out this section and therefore the collection is Lisa Norling’s expert survey of women in the premodern and early modern global fisheries. Besides detailing the work performed by women, Norling probes their relationship to working worlds both aboard ship and in shore-based communities. She contends that historical fisheries cannot be fully understood through a conventional binary gendered framework; rather, a broad comparative perspective reveals that scale mattered a great deal. Norling concludes that rapid growth in the harvesting and international trade of marine resources depleted local stocks, thereby disrupting local subsistence fisheries and dramatically altering maritime gender roles on a global scale.

Each of the essays in this collection contribute to meeting the volume’s core function to “capture maritime history’s still-unrealized potential as a vehicle for world history” (p. 6). As the editors fairly represent in the introduction and afterword, efforts to move the scholarly study of maritime history into the centre of world-historical research have, of course, been ongoing for over a century. Fernand Braudel’s ocean-centred framework certainly fuelled the shift, though its organizing principle of ocean basins spirited generations of scholars to pursue regional approaches and subspecialties in their research and understanding of maritime practice. This volume proposes to expand analysis of maritime practice further, to patterns of change beyond regions, to insist on a comparative dimension, and to carefully consider processes spanning land and sea with an understanding that influence moved both ways. As such, it promises to augment other very exciting and important changes occurring within the world of maritime history, including the 2016 amalgamation of the International Maritime Economic History Association, the

lead organization of maritime researchers advocating for broader global perspectives since its inception in 1989, and the International Commission of Maritime History into the International Maritime History Association. Such initiatives hope to place maritime history beyond the limitations of national and regional perspectives and finally realize the possibility of a global history of maritime change.

Michael Dove  
Western University

WARREN, Jean-Philippe – *Histoire du taxi à Montréal. Des taxis jaunes à UberX*. Montréal, Boréal, 2020, 432 p.

Auteur aussi prolifique que polyvalent — ses trois derniers ouvrages traitent, après tout, des Autochtones et du colonialisme (avec Denys Delâge), de la contre-culture au Québec (avec Andrée Fortin) et de la vie d'Honoré Beaugrand —, Jean-Philippe Warren nous propose ici une histoire du taxi à Montréal, de ses origines à nos jours. Comme il le souligne dès le départ, c'est la première monographie consacrée à ce sujet et elle s'inscrit dans une historiographie tout de même assez circonscrite à l'échelle nord-américaine. Cela a de quoi surprendre. Y a-t-il plus omniprésent, dans les rues de toute grande ville moderne, que ces véhicules généralement bien identifiés qui jouent un rôle central dans l'offre de transport en milieu urbain ? De plus, comme objet de recherche, l'univers du taxi permet de toucher à une grande variété de sujets, et c'est un potentiel que Warren exploite bien dans cet ouvrage. Au fil de ses 400 pages, le lecteur sera en mesure d'y suivre au moins cinq trames distinctes : ce qu'on pourrait appeler l'histoire urbaine du taxi et de sa contribution au fonctionnement de la ville comme écosystème ; l'histoire institutionnelle de ce secteur de l'économie, avec ses regroupements, ses associations et ses structures changeantes ; son histoire politique et économique, avec ses problèmes récurrents et les efforts qui sont faits (et défaits) pour leur trouver une solution ; l'histoire du taxi comme métier, avec un examen détaillé des outils et des stratégies à la disposition des chauffeurs d'une époque à l'autre ; enfin, une histoire sociale et culturelle des chauffeurs, portant à la fois sur la composition et les caractéristiques de ce groupe, mais aussi sur leur manière d'appréhender et d'exercer leur métier.

Les dix chapitres de l'ouvrage couvrent un peu plus d'un siècle et chacun met l'accent sur différents aspects de l'histoire complexe de l'industrie du taxi. Dans une section, Warren examine par exemple l'utilisation et le fonctionnement du taximètre — l'appareil qui distingue et donne son nom au taxi —, alors que dans une autre il propose une réflexion presque anthropologique sur la sous-culture qui prend forme au sein de la communauté des chauffeurs, sans parler des pages consacrées aux efforts déployés par les acteurs politiques, surtout aux paliers municipal et provincial, pour mieux comprendre l'univers du taxi et l'encadrer à travers différents règlements et diverses lois. Cette grande variété de sujets repose sur une variété aussi grande de sources. L'auteur met ainsi à contribution les journaux, la législation