

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ECONOMIA**

CARLOS VINICIUS LUDWIG VIEGAS SOARES

**ESTRATÉGIAS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO CANADÁ:
A CONFEDERAÇÃO E A *NATIONAL POLICY* (1867-1931)**

Porto Alegre

2019

CARLOS VINICIUS LUDWIG VIEGAS SOARES

**ESTRATÉGIAS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO CANADÁ:
A CONFEDERAÇÃO E A *NATIONAL POLICY* (1867-1931)**

Tese submetida ao Programa de Pós-Graduação em Economia da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Economia.

Orientador: Prof. Dr. Ronaldo Herrlein Júnior

Porto Alegre

2019

CIP - Catalogação na Publicação

Soares, Carlos Vinicius Ludwig Viegas
Estratégias para o desenvolvimento econômico do
Canadá: a confederação e a National Policy
(1867-1931) / Carlos Vinicius Ludwig Viegas Soares.
-- 2019.
183 f.
Orientador: Ronaldo Herrlein Júnior.

Tese (Doutorado) -- Universidade Federal do Rio
Grande do Sul, Faculdade de Ciências Econômicas,
Programa de Pós-Graduação em Economia, Porto Alegre,
BR-RS, 2019.

1. Canadá. 2. Confederação. 3. Desenvolvimento
econômico. 4. National Policy. I. Herrlein Júnior,
Ronaldo, orient. II. Título.

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da UFRGS com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

CARLOS VINICIUS LUDWIG VIEGAS SOARES

**ESTRATÉGIAS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO CANADÁ:
A CONFEDERAÇÃO E A *NATIONAL POLICY* (1867-1931)**

Tese submetida ao Programa de Pós-Graduação em Economia da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Economia.

Aprovada em: Porto Alegre, 15 de março de 2019.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Ronaldo Herrlein Júnior – Orientador
UFRGS

Prof. Dr. Adriano José Pereira
UFSM

Prof. Dr. Eduardo Augusto de Lima Maldonado Filho
UFRGS

Prof. Dr. Gentil Corazza
UFFS/SC

AGRADECIMENTOS

Realizar um doutorado e escrever uma tese é uma experiência fascinante, mesmo que essa longa e difícil jornada implique em abrir mão de tantas coisas importantes da vida, principalmente o convívio com familiares e amigos.

Nesse sentido, minha maior dívida é com meus pais, Norma e Oli Soares, pela imensa paciência e pelo apoio incondicional durante todos esses anos. A eles nem tenho palavras para agradecer, apenas desejo poder recuperar uma parte do tempo em que estive ausente.

Gostaria de agradecer ao meu orientador, Professor Dr. Ronaldo Herrlein Júnior, por todo o apoio e contribuições para o trabalho e por ter aceitado me orientar quando já estava no último ano do doutorado.

Agradeço também ao Professor Dr. Marcelo Milan pela orientação nos primeiros anos do doutorado e ao Professor Dr. Pedro Fonseca pelas valiosas contribuições na Banca de Qualificação.

Ao Professor Dr. Eduardo Maldonado Filho, meu orientador no mestrado, por ter insistido que eu continuasse estudando o Canadá no doutorado.

Ao Professor Dr. Rodrigo Franklin da UFES por todas as dicas e contribuições ao trabalho.

Também gostaria de agradecer aos colegas Dr. Fabian Domingues e Elisa Buttenbender pelos debates e conversas que muito contribuíram para que eu pudesse chegar até aqui.

Ao meu grande amigo Luis Filipe Brandão que foi um grande incentivador para que eu voltasse para a vida acadêmica.

Por fim, agradeço o apoio financeiro da CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior).

“A história é émula do tempo, repositório dos fatos, testemunha do passado, exemplo do presente, advertência do futuro”.

Miguel de Cervantes Saavedra

RESUMO

A presente tese tem por objetivo analisar os efeitos das políticas conhecidas como *National Policy*, implementadas pelo governo canadense para o desenvolvimento econômico daquele país nos primeiros anos após a criação do Domínio do Canadá (1867) até 1931. Nesse sentido são discutidos seus três vetores de política: a política comercial que buscava proteger a indústria canadense da competição principalmente em relação aos Estados Unidos; a política de transportes, que nesse período privilegiou a construção de ferrovias como forma de integração nacional; e a política de imigração, que visava povoar o oeste do país para explorar seus ricos recursos naturais, assim como para criar mercados para a produção industrial do Canadá Central. As três políticas estavam fortemente relacionadas e quando estas já se encontravam em um estágio avançado de implementação os resultados para a economia tornaram-se notáveis. Nas primeiras décadas do século XX o Canadá passou a apresentar características bastante distintas em relação àquelas do período em que o Domínio foi criado. O país demonstrava significativos avanços no desenvolvimento e diversificação do setor industrial. O setor agrícola da região oeste havia se tornando um dos principais exportadores mundiais de grãos, além de abastecer as áreas urbanas e industriais do Canadá Central. As ferrovias tinham atingido o objetivo de integrar as distantes Províncias, consolidando o território nacional e possibilitando o desenvolvimento do mercado interno. No entanto, embora seja notável o desenvolvimento econômico do Canadá no período em análise, autores que representam o pensamento ortodoxo tentaram explicar esse desenvolvimento a partir de variáveis exógenas não relacionadas à *National Policy*. Essas críticas, contudo, apresentaram uma série de falhas ao subestimar a importância das ferrovias, ao criticar as políticas migratórias e a política de proteção tarifária que se mostraram fundamentais para que o Canadá pudesse aproveitar as oportunidades que surgiram para seu desenvolvimento econômico entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX. Concluiu-se que a *National Policy*, a partir da articulação de suas políticas, contribuiu de forma decisiva para a formação de um território nacional e para a transformação estrutural da economia do Canadá, representando uma estratégia efetiva de desenvolvimento econômico.

Palavras-chave: Canadá. Confederação. *National Policy*. Desenvolvimento econômico.

ABSTRACT

The present thesis aims to analyze the effects of policies known as National Policy, implemented by the Canadian government for the economic development of that country in the first years after the creation of the Dominion of Canada (1867) until 1931. In this sense its three policy vectors are being discussed: the commercial policy which sought to protect the Canadian industry from competition mainly from the United States; the transport policy, which during this period privileged the construction of railways as a means of national integration; and the immigration policy which aimed to populate the west of the country to exploit its rich natural resources as well as to create markets for industrial production in Central Canada. The three policies were closely related and when they were already at an advanced stage of implementation, the economy results have become remarkable. In the first decades of the twentieth century, Canada began to present characteristics quite different compared to those of the period in which the Dominion was created. The country showed significantly progress in development and diversification of the industrial sector. The western agricultural sector had become one of the world's leading grain exporters as well as supplying urban and industrial areas in Central Canada. The railways had achieved the objective of integrating the distant Provinces, consolidating the national territory and enabling the development of the internal market. However, although Canada's economic development during the period under review is notable, authors who represent orthodox thinking tried to explain this development from exogenous variables unrelated to National Policy. These criticisms, though, presented a series of failures by underestimating the importance of the railways, when criticizing migratory policies and tariff protection policies that proved fundamental, and so that Canada could seize the opportunities that arose for its economic development between the late nineteenth and the first decades of the twentieth century. It was concluded that National Policy, from the articulation of its policies, decisively contributed to the formation of a national territory and to the structural transformation of Canada's economy, representing an effective strategy of economic development.

Keywords: Canada. Confederation. National Policy. Economic development.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Mapa 1- Os Grandes Lagos e o Rio São Lourenço.....	26
Mapa 2- Canal de Erie	27
Gráfico 1- Distribuição percentual do PIB manufatureiro (1870-1920)	60
Mapa 3- <i>Canadian Pacific Railway</i> em 1885.....	88
Mapa 4- Linhas Ferroviárias no Distrito I- Saskatchewan (1898-1911).....	140
Gráfico 2- Evolução do PIB Per Capita no Canadá, Estados Unidos, Nova Zelândia, Austrália e Argentina (1870-1931) - Dólar Internacional Geary- Khamis 1990.....	147

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Tarifas Coloniais em 1851(%)	41
Tabela 2 - Tarifa Cayley-Galt (1858)- Número de itens por diferentes percentuais tarifários.....	43
Tabela 3- Estatísticas Comerciais das Colônias Britânicas da América do Norte (1850-1868)- C\$ x1000	45
Tabela 4- Importações e Exportações das Colônias Britânicas da América do Norte (excluindo a Província do Canadá) com os Estados Unidos em C\$	47
Tabela 5- Distribuição percentual das exportações das Colônias Britânicas da América do Norte para os Estados Unidos (1853-1865)	47
Tabela 6 - Tarifas das Colônias Britânicas em 1853 em bens que foram isentados com o Tratado de Reciprocidade	48
Tabela 7- Número (em milhares) e variação percentual de trabalhadores por atividade (1851-1891)	57
Tabela 8- Salários médios anuais e por hora no setor industrial canadense em C\$ correntes e C\$ constantes (1935-1939) em anos selecionados (1870-1900)	58
Tabela 9- Valor bruto da produção e valor do capital fixo na indústria manufatureira canadense em milhões de C\$ correntes e constantes (1935-1939) para o período 1870-1929	58
Tabela 10- Distribuição percentual do PIB das atividades manufatureiras por setores (1870-1920).....	59
Tabela 11- Produção anual de ferro gusa em toneladas por província em anos selecionados (1888-1912).....	62
Tabela 12- Produção de lingotes de aço e de peças fundidas em anos selecionados (1896-1912).....	62
Tabela 13- Número de estabelecimentos produtores de aço e ferro com mais de cinco empregados, valor do capital investido, salários e valor da produção em C\$(1891-1911)	63
Tabela 14- Distribuição percentual do PIB a custo de fatores (1870-1910)	64
Tabela 15- Valor do maquinário, valor de maquinário por trabalhador e valor de maquinário por fazenda utilizado nas fazendas do Canadá (1895-1911) em C\$.....	68

Tabela 16 - Filiais Industriais de estadunidenses instaladas no Canadá (1870-1887).	70
Tabela 17- Investimentos estrangeiros diretos no Canadá em anos selecionados: (1900-1939)- (milhões de Us\$).....	71
Tabela 18- Distribuição das fábricas estadunidenses por províncias canadenses em 1913	71
Tabela 19- Produção industrial per capita das regiões como percentual da média canadense: 1870-1915.....	72
Tabela 20- Produção industrial nas províncias centrais em 1929	74
Tabela 21- Ferrovias construídas na América do Norte Britânica no período 1850- 1859 (em milhas).....	82
Tabela 22- Volume de carga e numero de passageiros transportados pela CPR (1886-1911):.....	89
Tabela 23 - Volume de carga transportada por tipo (1886-1911).....	89
Tabela 24- Desembolsos do governo do Domínio com as ferrovias (em milhões de C\$)	92
Tabela 25- Concessão de terras do Domínio e das Províncias para ferrovias canadenses (milhares de acres) até 1931	93
Tabela 26 - Distribuição percentual de receitas por tipos de serviços CNR e CPR em 1928	93
Tabela 27-Percentual de receita por tipo de carga na CNR e CPR em 1928	94
Tabela 28- Milhagem da CNR e CPR (1923-1941)	94
Tabela 29-Toneladas de carga transportada paga multiplicada pelo número de milhas (Ton-Miles Revenue): 1923-1941	95
Tabela 30 - Percentual do investimento bruto por tipo de transporte (1901-1930) ..	96
Tabela 31- Passageiros transportados pela CNR e CPR (1923-1941)	96
Tabela 32 - População das Províncias das Pradarias: 1901 e 1911	108
Tabela 33- Distribuição percentual da população canadense por Província (1881- 1931)	109
Tabela 34- População do Canadá por grupos de Províncias (1881-1931).....	109
Tabela 35- Imigração, emigração e imigração líquida no Canadá 1867-1930 (anos selecionados)	109
Tabela 36- Número estimado de nativos canadenses que migraram para o oeste.....	110

Tabela 37 - Percentual da população masculina canadense em idade laboral por local de nascimento/origem e residência (1900-1901).....	112
Tabela 38- Média de salário anual estimado em C\$ de trabalhadores canadenses não qualificados no Canadá e no norte dos Estados Unidos (1900-1908).....	113
Tabela 39- Características dos trabalhadores masculinos (16-65 anos) no Canadá em 1901	114
Tabela 40- Percentual de alfabetização da população masculina em idade laboral no Canadá por grupos de origem (1900-1901)	115
Tabela 41- Salários anuais em C\$ de homens em idade laboral (16-65 anos) por região e grupo de ocupação (1900-1901)	116
Tabela 42 - Emigração média anual de europeus para outros continentes: 1846-1939 (em milhares)	118
Tabela 43- Exportação de trigo em relação ao total de exportações do Canadá em anos selecionados (1871-1939)	123
Tabela 44 - Expansão das áreas agrícolas no Canadá e na região das Pradarias.....	123
Tabela 45 - Percentual de área cultivada de trigo, aveia e cevada nas Províncias das Pradarias em anos selecionados (1900-1930).....	124
Tabela 46 - Preço do trigo 1852-1913 (US\$ por bushel).....	136
Tabela 47- Tarifa de transporte de trigo no Canadá e do Canadá para Liverpool em C\$ por bushel (1867-1914).....	137
Tabela 48- Tarifas internas de transporte de trigo nos Estados Unidos e Canadá e dos Estados Unidos e Canadá para a Inglaterra em US\$ por bushel (1868-1913).....	137
Tabela 49 - Média anual de produção e exportação de trigo para os períodos 1875-1879 e 1910-1913 em milhões de bushels.....	138
Tabela 50- Número de povoados por intervalos de distância das linhas férreas, produção e ocupação de terras para o cultivo de trigo no Distrito I de Saskatchewan (1898-1911).....	140
Tabela 51- PNB em milhões de C\$ correntes e constantes (1900) e PNB per capita em C\$ (1900) para o período 1870-1926	144
Tabela 52-Taxas de crescimento médio anual da população, PNB real e PNB real per capita do Canadá e EUA (1871-1925)	145

Tabela 53- Evolução percentual do PIB per capita do Canadá em relação à Austrália, Nova Zelândia, Estados Unidos e Argentina em anos selecionados (Dólar Internacional Geary-Khamis 1990).	147
Tabela 54- Índice de investimento interno (1900-1913)	151
Tabela 55- Formação bruta de capital por tipo 1900-1915 (média anual) em milhões de C\$.....	153

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
2	AS COLÔNIAS BRITÂNICAS DA AMÉRICA DO NORTE ATÉ A CONFEDERAÇÃO	22
2.1	AS CARACTERÍSTICAS ECONÔMICAS DAS PROVÍNCIAS BRITÂNICAS E TERRITÓRIOS	22
2.1.1	A Província do Canadá.....	22
2.1.2	As Províncias Marítimas	27
2.1.3	As Pradarias e a Costa do Pacífico.....	30
2.2	O EXPANSIONISMO ESTADUNIDENSE, A CONFEDERAÇÃO E A <i>NATIONAL POLICY</i>	31
2.2.1	O Expansionismo Estadunidense.....	31
2.2.2	A Confederação e a <i>National Policy</i>.....	35
3	POLÍTICA COMERCIAL: PROTECIONISMO E DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL NO CANADÁ	40
3.1	ANTECEDENTES HISTÓRICOS	40
3.1.1	As Tarifas Protecionistas antes de 1867	40
3.1.2	O Tratado de Reciprocidade com os Estados Unidos	41
3.2	O PROTECIONISMO NOS MARCOS DA CONFEDERAÇÃO E DA <i>NATIONAL POLICY</i>	50
3.2.1	As Novas Tarifas Protecionistas	52
3.2.2	A Industrialização Canadense	53
3.3	OS IMPACTOS DO PROTECIONISMO: DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, DIVERSIFICAÇÃO INDUSTRIAL E DESIGUALDADES REGIONAIS.....	71
4	TRANSPORTES E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO: A POLÍTICA FERROVIÁRIA E A INTERLIGAÇÃO DAS PROVÍNCIAS CANADENSES	79
4.1	O SISTEMA DE TRANSPORTES ANTES DAS FERROVIAS	79

4.2	O DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA FERROVIÁRIO E O POVOAMENTO DO OESTE	80
4.2.1	A <i>Intercolonial Railway</i>	83
4.2.2	A <i>Canadian Pacific Railway</i>	85
4.2.3	A <i>Canadian National Railway</i>	91
4.3	CONSEQUÊNCIAS DAS FERROVIAS PARA O DESENVOLVIMENTO LESTE-OESTE CANADENSE.....	97
5	IMIGRAÇÃO E ASSENTAMENTO NO OESTE DO CANADÁ	101
5.1	O POVOAMENTO DO OESTE.....	101
5.1.1	A Política Migratória	102
5.1.2	O Problema da Emigração	109
5.1.3	A Migração Interna	110
5.1.4	A Imigração Européia	117
5.1.5	A Imigração de Estadunidenses	120
5.2	O ÊXITO DAS POLÍTICAS MIGRATÓRIAS PARA O POVOAMENTO DO OESTE E O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO CANADÁ.....	122
6	A RELEVÂNCIA DA <i>NATIONAL POLICY</i> PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO CANADÁ	130
6.1	A CRÍTICA DE JOHN DALES A <i>NATIONAL POLICY</i>	130
6.2	A CRÍTICA À DALES E A IMPORTÂNCIA DA <i>NATIONAL POLICY</i> PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO CANADENSE	135
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS	155
	REFERÊNCIAS	159
	BIBLIOGRAFIA CONSULTADA	168

1 INTRODUÇÃO

A história econômica canadense se apresenta como uma rica experiência de processos conducentes ao desenvolvimento econômico. No entanto, poucos estudos sobre o tema têm sido realizados pelos historiadores econômicos que atuam no Brasil. Essa negligência é surpreendente, visto que os desafios enfrentados pelo Canadá em diversos pontos se assemelham àqueles dos países latino-americanos que também adotaram estratégias desenvolvimentistas, muito embora os resultados finais desses diferentes processos sejam bastante distintos. Entre as semelhanças cabem destacar as relações comerciais do tipo centro-periferia com a Europa e os Estados Unidos, o protecionismo industrial, a significativa imigração europeia, os investimentos em infraestrutura de transportes e a necessidade de assegurar um território nacional. Dessa forma, o conhecimento da experiência canadense, por si só um tema relevante do ponto de vista histórico, permite jogar luz sobre outros processos, exitosos e fracassados, de desenvolvimento econômico no continente americano.

O Canadá, desde o início de sua história, tem sido uma economia vulnerável, exposta às pressões e estímulos de outras nações. Durante a maior parte do tempo a economia canadense pode ser descrita como uma extensão da economia europeia, não sendo possível estudar o desenvolvimento desta de forma isolada em relação à Europa, assim como ao restante da América do Norte (EASTERBROOK; AITKEN, 1988). O início da história marítima canadense faz parte da própria história das rivalidades imperialistas dos Estados-nação da Europa: Grã-Bretanha, França, Espanha e Portugal. A costa do pacífico canadense foi objeto de rivalidade comercial e imperial intensa entre a Grã-Bretanha, Rússia e os Estados Unidos. As pradarias do oeste, por sua vez, serviram como monocultura de exportação para as economias industrializadas da Europa Ocidental (AITKEN, 1959).

O início do desenvolvimento da economia canadense ocorreu de forma marcante a partir das demandas geradas pelos países centrais da Europa pelas riquezas naturais daquele país. Produtos como peixes, peles e madeira tornaram-se os maiores geradores de renda chamando a atenção dos países europeus para sua exploração. Durante o longo período em que o Canadá manteve-se como um

exportador de *staples*¹ para regiões mais avançadas da Europa entre os séculos XVI e XIX, os fundamentos de seu crescimento econômico estiveram limitados basicamente a estas exportações, às técnicas trazidas ou desenvolvidas para sua exploração e ao surgimento de instituições necessárias para a manutenção de um modelo econômico fundado na exportação de matérias-primas.

Na metade do século XIX, o principal problema econômico enfrentado pelo Canadá era a perda de participação nos mercados britânicos, uma vez que a opção inglesa era a de abertura de mercados e de descontinuidade dos acordos comerciais preferenciais com os territórios coloniais. Diante desse cenário mais competitivo tornava-se necessário encontrar novos mercados e o caminho natural seriam os acordos comerciais com os Estados Unidos.

Nesse ambiente, uma das discussões principais em relação ao desenvolvimento canadense centrava-se no futuro das relações de livre comércio com os Estados Unidos e até mesmo de uma possível anexação do Canadá por aquele país. O Tratado de Reciprocidade² (1854) e o início da Guerra Civil Americana³ em 1861 geraram imensas oportunidades comerciais para o Canadá com o vizinho do sul, compensando as perdas geradas nas relações comerciais com a Europa. No cenário da época, esse Tratado era visto pelo Canadá como uma das únicas alternativas viáveis à anexação aos Estados Unidos. Mas essa solução claramente gerava outro problema, ou seja, a grande dependência econômica em relação ao país vizinho. E isto ficou claro quando o Tratado foi unilateralmente revogado pelos estadunidenses em 1866 (FIRESTONE, 1958). A partir da revogação deste tratado, os canadenses passariam historicamente a fazer oposição à total liberdade comercial com os Estados Unidos e a defender um modelo de desenvolvimento econômico mais protecionista e estatista que o do país do sul.

Os Estados Unidos saíram da Guerra Civil como uma das nações mais poderosas do mundo e entre seus planos estava à expansão territorial consagrada

¹ Commodity que domina as exportações de uma economia que, de acordo com a *Staple Theory*, deveria ser relativamente pouco processada. São exemplos de *staples* canadenses: peles, peixes, trigo e madeira.

² Tratado que visava à liberdade comercial entre Canadá e EUA tendo por objetivo criar na América do Norte uma área de mercado comum, que abrangeria distintas jurisdições nas quais produtos específicos poderiam ser trocados livremente.

³ Conflito armado ocorrido entre 1861 e 1865 entre os estados do norte e sul dos Estados Unidos que levou à abolição da escravidão no país, atendendo os interesses dos estados do norte industrializado em detrimento dos estados do sul, onde até então prevalecia a escravidão nos latifúndios voltados à exportação de produtos agrícolas.

na Doutrina do Destino Manifesto⁴. A Confederação⁵ surge como uma resposta à possível anexação do território canadense e criaria as bases para a consolidação de um país independente com características que facilitariam o seu desenvolvimento econômico. Firestone (1958, p.32) destaca que com a constituição do Domínio do Canadá dois objetivos principais ficaram evidentes: a criação de um grande mercado doméstico que pudesse absorver a produção industrial oriunda das províncias e a exploração dos ricos recursos naturais do interior do país. A Confederação tinha sido apenas um dos passos da criação do Canadá, mas cabia ainda explorar as potencialidades sociais e econômicas da nação que nascia com regiões bastante distintas tanto em aspectos econômicos como culturais.

Firestone (1958, p.3-4) destaca quatro desafios principais para o desenvolvimento econômico canadense neste primeiro período: a vastidão do território, as limitações climáticas, as características e distribuição dos recursos naturais e as características de sua população.

A enorme vastidão do território criou a necessidade de grandes investimentos em transportes (principalmente ferroviários) e comunicação, visto que cerca de 80% da população vivia próxima da fronteira com os Estados Unidos, o que tornava muito mais simples a integração econômica e política e até mesmo a absorção por este país, do que a criação e manutenção de um país independente.

As limitações climáticas eram um forte obstáculo para a produção agrícola. Apenas no final do século XIX o desenvolvimento tecnológico teria criado as condições para que a produção agrícola canadense atingisse escala suficiente para se tornar competitiva no mercado internacional e viabilizasse as exportações. Da mesma forma, as questões climáticas acabavam por prejudicar a colonização e mesmo a manutenção da população, em uma época em que não existiam restrições de fronteira quanto à imigração para os Estados Unidos.

Os recursos naturais do país podiam apenas ser explorados com grandes esforços, conhecimentos tecnológicos bastante sofisticados e elevados

⁴ Essa doutrina defendia a crença que o povo dos Estados Unidos teria sido eleito por Deus para civilizar a América, e por isso o expansionismo americano seria apenas o cumprimento da vontade divina.

⁵ O termo Confederação é utilizado para descrever o processo que uniu as Colônias Britânicas da América do Norte (Nova Escócia, Nova Brunswick e Província do Canadá), sob o novo nome de Domínio do Canadá em 1º de julho de 1867. Posteriormente foram incorporadas as Províncias de Manitoba (1870), Colúmbia Britânica (1871), Ilha do Príncipe Eduardo (1873), Saskatchewan (1905), Alberta (1905) e Newfoundland e Labrador (1949).

investimentos de capital que facilitaram a participação estadunidense neste processo.

No que diz respeito às características de sua população, mesmo que considerado um povo mais conservador e menos agressivo do que de outros países como os estadunidenses nesse período histórico, com o intuito de buscar o progresso econômico, foi necessário tomar medidas audaciosas que visassem criar as condições necessárias para uma maciça colonização na expectativa de que fosse possível encontrar mercados, pessoas e capital para utilizarem as instalações criadas e os recursos disponíveis.

Diante destes consideráveis desafios para o desenvolvimento econômico, as políticas de expansionismo defensivo ganham um destaque decisivo com a implementação da *National Policy*⁶. A *National Policy* fundava essa estratégia em três elementos principais: criação de tarifas protecionistas para a indústria canadense que tinham como principal alvo os Estados Unidos, implementação de uma ferrovia transcontinental visando dar unidade à nação e reduzir os custos de transporte entre as províncias e uma política de assentamento e de promoção de imigração para o oeste.

Para John MacDonald, principal articulador da Confederação e Primeiro Ministro do Domínio do Canadá⁷ nos períodos 1867-1873 e 1878-1891, mesmo que a integração política tivesse ocorrido em 1867, à sustentabilidade da nova nação só seria possível com a criação de uma forte economia nacional que se desenvolveria no sentido Leste-Oeste (entre as Províncias) e não Norte-Sul (Províncias - Estados Unidos). Sem o desenvolvimento leste oeste, de acordo com a proposição de MacDonald, os estadunidenses conseguiriam assumir o controle do oeste, cercando o país e inevitavelmente obteriam sua anexação.

⁶ Na literatura especializada o termo *National Policy* é utilizado *stricto sensu* para designar a política comercial protecionista implementada por John MacDonald em 1879 e em um sentido *lato* para tratar das políticas protecionistas, de transportes e de imigração desde a Confederação até a década de 1930. No presente trabalho, salvo quando destacado, o termo é utilizado para se referir a esse conjunto de políticas.

⁷ Os Domínios do Império Britânico (Canadá, Nova Zelândia, Austrália, Estado Livre Irlandês, África do Sul e Newfoundland) eram países semi-independentes que faziam parte do Império Britânico. O Canadá foi o primeiro país a obter o status de Domínio do Império com o advento da Confederação em 1867. A partir de então o governo do Domínio do Canadá recebeu total autonomia de política interna embora continuasse representado pelo Império Britânico na esfera internacional. O status de Domínio do Império Britânico foi formalmente definido na Declaração de Balfour em 1926 que definiu esses países como “Comunidades autônomas participantes do Império Britânico” reconhecendo que as mesmas tinham igualdade política em relação ao Reino Unido dentro do Império. O Estatuto de Westminster (1931) deu caráter legal a essa definição, tornando na prática esses países membros independentes da *British Commonwealth*.

Os impactos da *National Policy* geraram considerável debate na época de sua implementação e muito mais debate até os dias atuais entre economistas e historiadores. Consagrados autores do pensamento econômico canadense como Easterbrook e Aitken em seu clássico *Canadian Economic History*, defenderam o ponto de vista de MacDonald. Para estes a *National Policy* levou a:

Uma forte unidade econômica e política em 1930 que tornou uma economia transcontinental, embora vulnerável, mais equilibrada e diversificada e possibilitou sua ascensão ao papel de “nação intermediária” em assuntos internacionais⁸ (EASTERBROOK; AITKEN; 1988, p. 394, tradução nossa).

De acordo com autores que representam essa tradição clássica do pensamento econômico canadense, como Brebner (1945), Innis (1956), Creighton (1957), Easterbrook e Aitken (1988), as políticas de expansionismo defensivo obtiveram êxito no processo de consolidação do país como nação autônoma e na transformação dessa economia de uma mera exportadora de *staples* para uma economia mais diversificada e industrializada. A proteção à indústria nascente através da imposição de tarifas elevadas teria tido papel fundamental na promoção desse desenvolvimento industrial, além de ter sido uma fonte vital de receitas para os investimentos governamentais em infraestrutura.

Donald Creighton argumenta que a *National Policy*, especialmente a tarifa protetora de 1879, desempenhou um papel fundamental tanto na esfera internacional como doméstica. Como observa o autor:

Em assuntos internacionais, a tarifa afirmou o princípio de independência em relação à Grã-Bretanha e aos Estados Unidos. Em assuntos domésticos, expressou a esperança de uma vida nacional mais diversificada e autossuficiente. Foi íntima e vitalmente relacionada com as outras políticas nacionais. Por meio da tarifa, a colonização do Oeste proporcionaria um mercado nacional; e este mercado nacional forneceria o tráfego leste-oeste para ferrovias transcontinentais canadenses e áreas de exploração para a indústria canadense do leste⁹ (CREIGHTON, 1957, p.358, tradução nossa).

⁸ [...] a strong economic and political unity to 1930, a better balanced and diversified though vulnerable transcontinental economy, and a rise to “middle nation” role in world affairs.

⁹ In international affairs, the tariff asserted the principle of independence as against Great Britain and the United States. In domestic matters, it expressed the hope for a more varied and self sufficient national life. It was intimately and vitally related to the other national policies. By means of the tariff, the settlement of the West would provide a national market; and this national market would supply east-west traffic for canadian transcontinental railways and areas of exploitation for eastern Canadian industry.

Por outro lado, com a ascensão da teoria econômica de cunho ortodoxo tornou-se comum no pensamento econômico contemporâneo o argumento de que as políticas protecionistas trouxeram o aumento de preços e a redução de eficiência e de competitividade internacional do Canadá, além de ter incentivado a criação de diversas empresas estatais, empresas monopolistas e fábricas que se tornaram ineficientes pela pequena escala de produção. O impacto da *National Policy* ainda seria pequeno porque a indústria transformadora desempenharia um papel menor na economia canadense daquele período quando comparada a outros setores mais tradicionais como a pesca, agricultura e mineração.

Autores ligados à tradição neoclássica, entre os quais ganha grande destaque John Dales, defenderam a tese de que a *National Policy* e o expansionismo defensivo teriam sido responsáveis pela redução do crescimento de renda per capita no país e possivelmente teriam retardado seu crescimento econômico.

Dales questionou o sucesso da *National Policy* como uma política de construção nacional. A construção de ferrovias teria sido um empreendimento caro e de questionáveis retornos para os contribuintes. A imigração e o povoamento do oeste teriam ocorrido em um período muito posterior à implementação da *National Policy* e por motivos diversos e pouco relacionados à implementação dessa política. A introdução de tarifas elevadas teria gerado disputas entre distintas regiões do Canadá e a criação de um crescimento industrial de forma artificial, pouco eficiente e ironicamente teria tornado o Canadá mais dependente dos Estados Unidos com a instalação de filiais estadunidenses no país.

Dales explica o desenvolvimento econômico canadense a partir de uma série de variáveis exógenas entre as quais se destacam: o aumento internacional do preço do trigo; as inovações tecnológicas; o fechamento da fronteira estadunidense e a queda das taxas de transporte marítimo, sendo que nenhuma dessas variáveis estaria diretamente ligada a *National Policy* (DALES, 1966a, p.153). Para o autor, o crescimento econômico do Canadá nesse período caracterizava-se por ser extensivo, ou seja, ocorria o crescimento do PNB, mas não intensivo que seria caracterizado pelo aumento do PNB per capita (DALES, 1966 a, p.155).

Diante das diversas polêmicas levantadas em relação a cada uma das políticas de desenvolvimento implementadas no período em análise (1867-1931), essa tese visa investigar em que medida a *National Policy* pode ser entendida como

uma estratégia capaz de contribuir para o desenvolvimento econômico, analisando-a em termos de seus três vetores de política.

A hipótese a ser testada é que a articulação das políticas comercial, de transporte e migratória representou uma estratégia efetiva de desenvolvimento econômico, contribuindo de forma decisiva para a formação de um território nacional e para a transformação estrutural da economia canadense.

O trabalho é embasado a partir da análise de obras clássicas e estudos mais recentes que retratam a história do desenvolvimento econômico canadense no período compreendido entre a Confederação até 1931. Além disso, é feita uma ampla análise de dados primários e secundários visando dar sustentação a argumentação. Para atingir o objetivo proposto, o trabalho foi dividido em seis capítulos, além da introdução.

No segundo capítulo é feito um estudo das características econômicas da América do Norte Britânica que viriam posteriormente formar o Domínio do Canadá, assim como de fatores que se tornaram decisivos para a o advento da Confederação canadense e da implementação das políticas da *National Policy*.

No terceiro capítulo aborda-se a política comercial protecionista, apresentando seus antecedentes históricos com ênfase ao Tratado de Reciprocidade com os Estados Unidos, as tarifas protecionistas implementadas após a Confederação e seus impactos sobre o desenvolvimento industrial e econômico do Canadá.

No quarto capítulo analisa-se a política ferroviária que buscava além de proteger o território canadense de eventuais investidas expansionistas estadunidenses, criar uma economia nacional que permitisse a integração econômica entre o leste, que ficaria responsável pela atividade industrial, e o oeste agrícola. Neste sentido, analisa-se inicialmente os impactos gerados pela *Intercolonial Railway* e principalmente pela *Canadian Pacific Railway* considerada essencial para integração econômica do país. Posteriormente é apresentada a *Canadian National Railway*, que desempenhou um papel relevante na história econômica canadense como concorrente da *Canadian Pacific* nas principais rotas de transporte de cargas e passageiros a partir da década de 1920.

No quinto capítulo é realizado um estudo sobre as políticas migratórias que visavam povoar o oeste do país e desenvolver a atividade agrícola nessa região. Apresenta-se a política migratória implementada em 1872 e seus aperfeiçoamentos

a partir de 1896 que permitiu um grande fluxo migratório para o Canadá já no final do século XIX. Neste capítulo também são abordados o problema da emigração, a migração interna, e os fluxos migratórios de europeus e estadunidenses.

No sexto capítulo são analisadas as críticas feitas ao conjunto dessas políticas, com destaque para a obra de John Dales e o papel desempenhado pelas mesmas para o desenvolvimento econômico do Canadá.

No sétimo capítulo são apresentadas as considerações finais.

2 AS COLÔNIAS BRITÂNICAS DA AMÉRICA DO NORTE ATÉ A CONFEDERAÇÃO

Até o advento da Confederação a imensa área territorial ao norte dos Estados Unidos era basicamente formada por Colônias Britânicas e territórios com características econômicas bastante diversas.

2.1 AS CARACTERÍSTICAS ECONÔMICAS DAS PROVÍNCIAS BRITÂNICAS E TERRITÓRIOS

Como observa Aitken (1979, p.186) as províncias no período anterior a Confederação podiam ser divididas em dois grupos: as Províncias Marítimas (Nova Brunswick, Nova Escócia e Ilha do Príncipe Eduardo) e no Canadá Central ficavam o Canadá Superior e o Canadá Inferior (atualmente Ontário e Quebec respectivamente). Os últimos foram unidos em 1841 para formar a Província do Canadá. Existia ainda um imenso território (Rupert's Land) administrado pela *Hudson's Bay Company*¹⁰ que incluía além da Baía de Hudson, toda a região das Pradarias, as Montanhas Rochosas e a Costa do Pacífico e o território que tornou-se a Colúmbia Britânica em 1885.

2.1.1 A Província do Canadá

Pelo *Constitutional Act* de 1791 o Parlamento Britânico dividiu a antiga Província de Quebec em duas Províncias: Canadá Inferior¹¹ e Canadá Superior¹². Um dos principais objetivos dessa divisão era permitir que o Canadá Superior (formado principalmente por pessoas de origem britânica) pudesse se desenvolver de forma independente da região dominada pela imigração de franceses (Canadá Inferior).

¹⁰ Fundada em 1670 é a mais antiga empresa que ainda continua em atividade no Canadá. A companhia controlou o comércio de peles nas Colônias Britânicas da América do Norte desde sua fundação até o século XIX, foi a maior proprietária de terras na América do Norte e também administrou grande parte do oeste do atual Canadá até a segunda metade do Século XIX. A partir do declínio do comércio de peles no século XIX, a *Hudson's Bay* passou a vender uma diversificada gama de produtos aos assentados no oeste. Com a assinatura do "Termo de Renúncia" em 1869 os vastos territórios pertencentes à *Hudson's Bay Company* foram adquiridos pelo Domínio do Canadá.

¹¹ Parte sul da atual Província de Quebec.

¹² Incluía as áreas do atual sul da Província de Ontário e as bacias hidrográficas do Rio Ottawa.

Basicamente pode-se dizer que existiam dois tipos de atividades econômicas realizadas no Canadá Superior: aquelas voltadas para o mercado local e outras para o mercado de exportação. As atividades voltadas para o mercado local surgiram para suprir as necessidades das áreas onde ocorriam os assentamentos. Nesse sentido eram comercializadas sementes, ferramentas, calçados, roupas, madeira e móveis. Alguns produtos eram trazidos de fora da província como sal, açúcar, papel, implementos agrícolas, produtos de ferro mais sofisticados que não podiam ser produzidos pelos ferreiros locais e até mesmo alimentos básicos que se tornavam escassos em alguns períodos. Já no que diz respeito aos produtos exportados destacavam-se *commodities* entre as quais ganhavam destaque a farinha, o trigo e a madeira (NEILL, 2009, p.3).

Entre 1820 e 1850, a *staple* mais importante destinada à exportação foi à madeira, principalmente o pinho e o carvalho. O principal mercado era inicialmente a Grã-Bretanha embora a partir dos anos de 1830 o mercado estadunidense começasse a se tornar bastante relevante. O carvalho era utilizado na construção de navios, enquanto os pinheiros excepcionalmente altos eram utilizados na construção dos mastros dos navios. Uma grande parte do pinho vermelho e branco também era exportado para atender as necessidades da indústria e na urbanização da Grã-Bretanha na primeira metade do século XIX. Na década de 1850, o Báltico substituiu o Canadá como principal fonte de suprimentos da Grã-Bretanha. Após 1860, os barcos de madeira foram substituídos por navios a vapor construídos com ferro reduzindo ainda mais a demanda por produtos florestais das Colônias Britânicas da América do Norte. As preferências coloniais na madeira, reduzidas na década de 1840, foram completamente removidas em 1866 (NEILL, 2009, p.3-4).

Outros fatores também contribuíram para reorientar o comércio de produtos florestais para os Estados Unidos após 1830. A conclusão do canal de *Rideau*¹³ em 1832, o avanço das ferrovias nos Estados Unidos na década de 1840 e a extensão canadense das ferrovias estadunidenses na década de 1850 abriram as florestas canadenses para empresas estadunidenses no momento em que o motor a vapor e a utilização da serra circular estavam reduzindo o custo da madeira.

Já no que diz respeito à atividade agrícola, como observa Neill:

¹³ O Canal de Rideau, construído entre 1826 e 1832, possui 202 km de extensão e liga o Rio Ottawa em Ottawa ao Lago Ontário em Kingston.

[...] avançou em uma base ampla por trás de uma fronteira de produção de trigo. A economia do Canadá Superior não pode ser rotulada como uma economia de exportação de *staples*. No Canadá Superior o trigo não desempenhou o papel de exportação básica como o tabaco na Virginia. Não tinha uma economia dependente de apenas uma *staple* de exportação como nas Índias Ocidentais [...] fazendo uma comparação, em ordem de magnitude, as exportações de trigo eram responsáveis por apenas um quarto das divisas internacionais obtidas¹⁴ (NEILL, 2009, p.7, tradução nossa).

Quanto à atividade industrial, algumas condições tornaram propícias seu desenvolvimento devido ao isolamento geográfico da região. Os altos custos dos bens importados, graças às longas distâncias e as dificuldades de transporte, justificavam a fabricação de bens no próprio Canadá Superior. Porém, embora o isolamento estimulasse a atividade industrial, esta era bastante incipiente e abastecia parcialmente, com uma limitada variedade de produtos, as pequenas cidades e vilarejos da região.

Até o início da década de 1820 a atividade econômica mais importante de Montreal, principal cidade do Canadá Inferior, era o comércio de peles. No entanto, em 1821 a *North West Company of Montreal*¹⁵ foi adquirida pela *Hudson's Bay Company* e em poucos anos essa atividade deixou de existir inteiramente nessa região e concentrou-se na Baía de Hudson e na costa do Pacífico. Essa situação trouxe consequências dramáticas para o Canadá Inferior e levou à falência muitas casas comerciais em Montreal. As que sobreviveram tiveram que transferir seus capitais para outras atividades. Notadamente investiram em entrepostos para o comércio entre a Inglaterra e os assentamentos no interior.

Como destaca Aitken, com o desaparecimento do comércio de peles a prosperidade comercial de Montreal passaria a ficar completamente dependente:

[...] de quão efetivamente [Montreal] poderia competir com outros centros metropolitanos do litoral do Atlântico e do Golfo do México (Boston, Nova Iorque, Filadélfia, Baltimore e Nova Orleans) pelo comércio do interior do país. O sucesso nessa empreitada dependia da construção e manutenção

¹⁴ [...] advanced on a broad basis behind a wheat producing frontier. The Upper Canadian economy cannot be labeled a staple exporting economy. Upper Canada did not find in wheat a staple export of the importance of Tobacco in Virginia. It did not have na economy dependent on a single staple export, as the West Indies had [...] In an order-of-magnitude comparison, wheat exports earned a quarter of total incoming foreign exchange.

¹⁵ Fundada em 1779, a *North West Company of Montreal* foi uma importante empresa especializada no comércio de peles até 1821 que uniu comerciantes de Montreal para reduzir a concorrência entre os mesmos com o objetivo de resistir aos avanços da Hudson's Bay Company na região do Canadá Inferior.

de uma rota de transporte de custo baixo dos assentamentos do interior até a costa ¹⁶ (AITKEN, 1979, p. 195, tradução nossa).

Nesse período da história, as ambições comerciais de Montreal iam além dos territórios das Colônias Britânicas. A estratégia visava o controle do comércio no interior da América do Norte, incluindo, além das áreas ao norte da fronteira, a região dos Montes Allegheny¹⁷ e o Mississipi, um projeto que era considerado ambicioso, mas não irreal para aquele período (AITKEN, 1979, p.196).

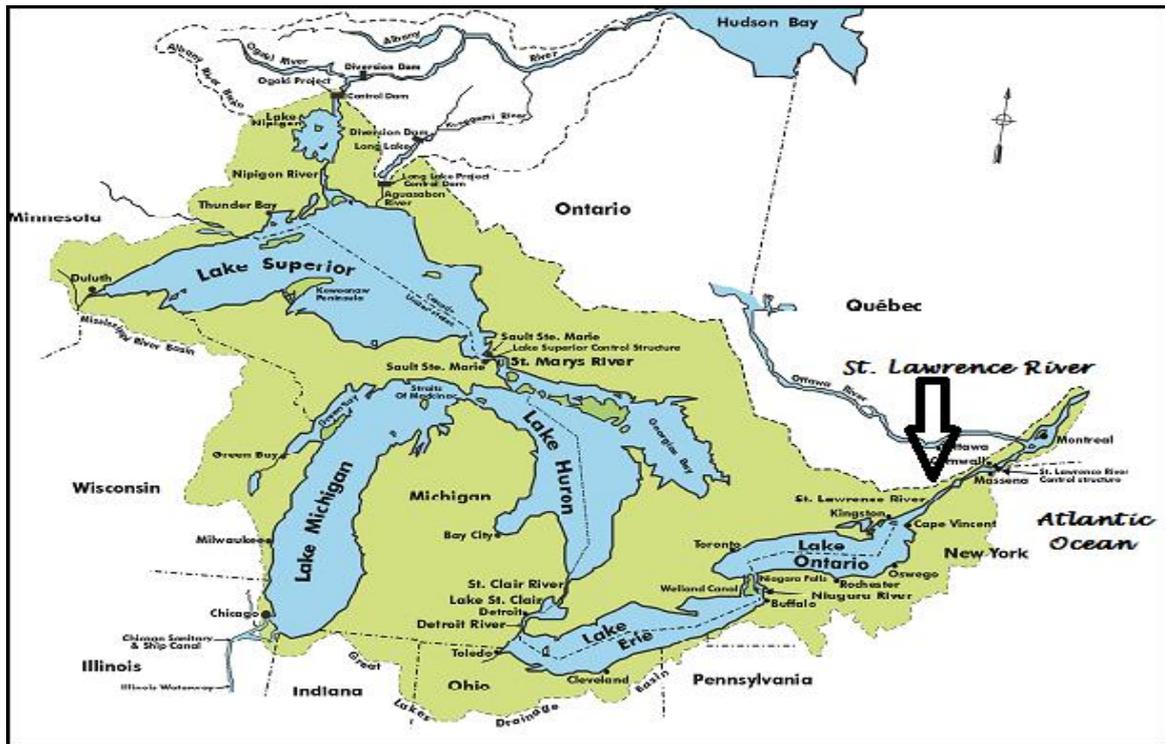
Essa estratégia de expansão comercial dependia também do povoamento do Canadá Superior, porém não havia uma política governamental que visasse incentivar a imigração no início do século XIX. Até 1812 os imigrantes eram oriundos predominantemente dos Estados Unidos: colonos da região de fronteira, especuladores de terras e indivíduos leais ao Império Britânico. Após 1815, restrições à imigração de estadunidenses entraram em vigor reduzindo consideravelmente os fluxos migratórios para o Canadá Superior. No entanto, no início dos anos de 1820 começou a aumentar consideravelmente o volume de imigrantes da Grã-Bretanha devido ao baixo custo das passagens ofertadas pelos navios que transportavam madeira para a Europa e retornavam vazios. Ocorreu entre o início da década de 1820 até 1850 um imenso aumento populacional nessa região, passando de uma população estimada em 157.923 em 1825 para 791.000 em 1850 (AITKEN, 1979, p.196).

Até a metade da década de 1820 não apenas o Canadá Superior, mas também o noroeste americano aproveitava-se das vantagens naturais do Rio São Lourenço como rota de importação e exportação, favorecendo Montreal e neutralizando os efeitos de fronteira. A relevância estratégica do Rio São Lourenço ao ligar a região dos Grandes Lagos ao Oceano Atlântico pode ser observada no mapa 1.

¹⁶ [...] on how effectively it could compete with other metropolitan centres on the Atlantic seaboard and the Gulf of Mexico- Boston, New York, Philadelphia, Baltimore, and New Orleans- for the trade of hinterland. Success in this endeavor depended on the construction and maintenance of a low-cost transport route from the interior settlements to tidewater.

¹⁷ Os Montes Allegheny fazem parte da Cordilheira dos Apalaches localizando-se na parte oriental dos Estados Unidos e do Canadá, possuindo uma extensão de aproximadamente 800 km. Em território estadunidense sua localização abrange os estados da Pensilvânia, Maryland, Virginia Ocidental e Virginia.

Mapa 1- Os Grandes Lagos e o Rio São Lourenço

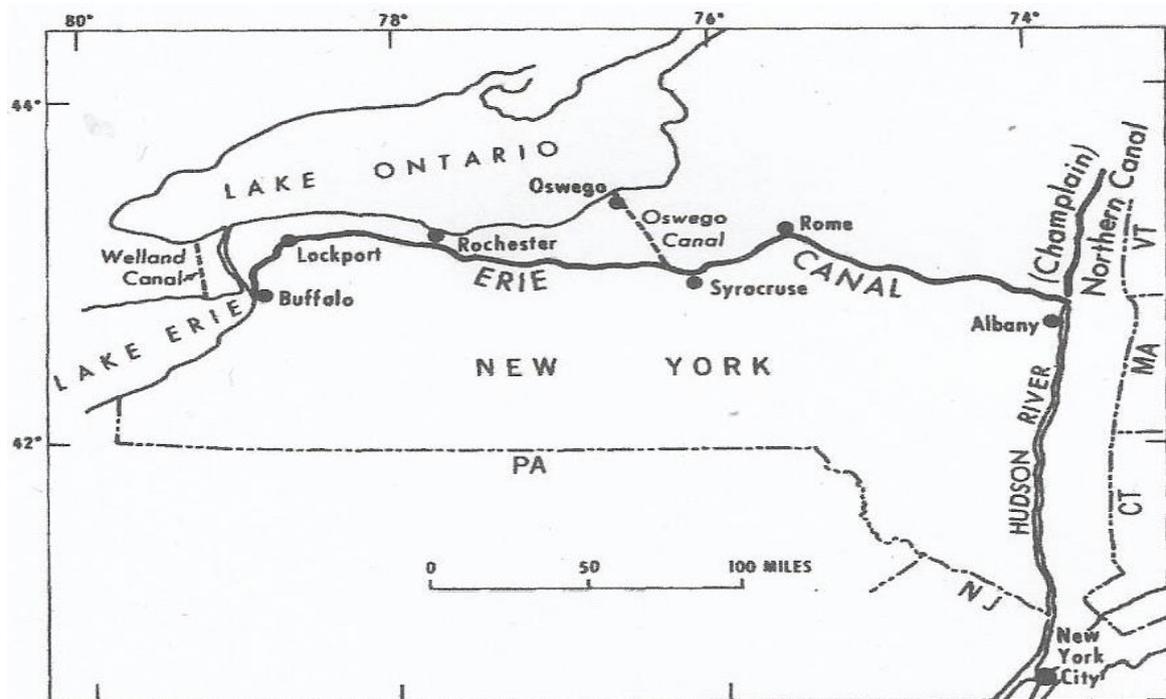


Fonte: U.S. ARMY CORPS OF ENGINEERS(2007).

Porém, com a conclusão da construção do Canal de Erie¹⁸ (mapa 2) em 1825, Montreal perdeu sua posição privilegiada em relação ao noroeste dos Estados Unidos. A partir de então Nova Iorque passou a controlar uma rota muito mais viável economicamente do que a do Rio São Lourenço. A expansão comercial de Montreal para o interior ficou restrita à região que era protegida pelas tarifas coloniais britânicas. E mesmo essa região não podia ser monopolizada por Montreal, uma vez que os agricultores tinham a opção de escoar sua produção pelos Grandes Lagos até Buffalo ou Oswego e daí para Nova Iorque, sempre que o diferencial de preço fosse maior que as tarifas estadunidenses.

¹⁸O Canal Erie fica localizado no Estado de Nova Iorque. Originalmente, possuía 363 milhas ligando Albany, no rio Hudson até Buffalo no Lago Erie. Foi construído visando criar uma rota de águas navegáveis entre Nova Iorque e o Oceano Atlântico até os Grandes Lagos.

Mapa 2- Canal de Erie



Fonte: LANGBEIN, 1976, p.8.

Assim, o futuro comercial de Montreal ficou condicionado à recuperação da região do Canadá Superior e da possibilidade de expansão dessas atividades no centro-oeste americano, mas para que isso se tornasse viável era necessário investir em melhorias na rota pelo Rio São Lourenço. Esse tornou-se o grande desafio do Canadá Central¹⁹ até pelo menos a Confederação. O desenvolvimento dessa região passou a depender de investimentos em portos, ferrovias e canais e nesse sentido o Estado passou a desempenhar um papel fundamental.

2.1.2 As Províncias Marítimas

Até a metade do século XIX, as principais atividades econômicas das Províncias Marítimas eram a pesca, a construção naval, o comércio marítimo e a exportação de madeira. As Províncias Marítimas eram uma fonte de produtos agrícolas, peixes e madeiras para Newfoundland, além de possuir um setor de construção naval fornecendo navios para o sistema de comércio marítimo baseado em Halifax e Saint John. (AITKEN, 1979, p.186-187).

¹⁹ Atualmente Províncias de Ontário e Quebec.

A Ilha do Príncipe Eduardo conseguiu ser autossuficiente em produtos agrícolas. Quanto à Nova Escócia e a Nova Brunswick, não havia uma fronteira de assentamento agrícola nos moldes dos Estados Unidos. Os imigrantes que se aventuravam em atividades rurais, concentravam-se na pecuária e na produção leiteira, setores em que a concorrência com as importações americanas era menor do que no setor agrícola.

Na Nova Escócia, devido à escassez de áreas cultiváveis aliada às oportunidades no setor de pesca, o desenvolvimento agrícola tornou-se bastante lento. Já Nova Brunswick apresentava características econômicas distintas da Nova Escócia pelo importante papel desempenhado pela indústria madeireira na economia provincial. Na Nova Escócia, após 1815, os recursos florestais eram suficientes para manter uma próspera indústria de construção naval, mas o setor exportador de madeira era insignificante. Em contraposição, em Nova Brunswick o setor madeireiro consubstanciou-se como a principal atividade econômica desde o período da Revolução Americana até a década de 1850 ultrapassando inclusive o setor de pesca em número de trabalhadores envolvidos e em ganhos com exportações. O Estado, no caso, o governo britânico, desempenhou papel fundamental para o desenvolvimento da indústria madeireira em Nova Brunswick e posteriormente no Canadá Superior e Inferior. Sem a proteção das tarifas preferenciais a única variedade de madeira de Nova Brunswick que era comercialmente lucrativa no mercado britânico seria o pinho branco de alta qualidade utilizado na fabricação de mastros de navios. Na base provida pelos direitos preferenciais é que se desenvolveu o comércio de madeira que serviu como pilar econômico de Nova Brunswick e em grande parte do Canadá Superior e Inferior até a década de 1850(AITKEN, 1979, p. 187-188).

No que diz respeito ao comércio marítimo e à pesca, também fazia-se necessário o papel ativo do governo britânico. A discussão central no comércio marítimo após 1783 dizia respeito à questão de se os Estados Unidos deveria ser autorizado a comerciar diretamente com as Índias Ocidentais Britânicas. Os comerciantes da Nova Escócia e de Nova Brunswick desejavam que os portos das Índias Britânicas fossem fechados a todas as nações exceto aos britânicos e suas colônias buscando dessa forma monopolizar o lucrativo comércio de produtos da pecuária, bacalhau, melão e rum. Por outro lado, os proprietários das plantações de açúcar nas Ilhas Britânicas desejavam obter as importações com o menor custo

possível, e dessa forma defendiam que as Índias Britânicas deveriam ficar abertas aos produtos de todos os países(AITKEN, 1979, p.189).

Nesse período prevaleceu a ideia de que o setor de transportes do Império deveria ser restrito aos Britânicos e suas colônias. No entanto, um acordo de reciprocidade entre britânicos e estadunidenses em 1830 conhecido como *Proclamation Regarding the Opening of United States Ports to British Vessels*²⁰ alterou essa situação.

No que diz respeito ao setor de pesca o Estado também desempenhava um papel crucial. O Tratado de Paris²¹ autorizava os cidadãos estadunidenses a continuar pescando nas águas costeiras das Colônias Britânicas da América do Norte. Com o fim da Guerra de 1812, o governo britânico assumiu a posição de que os Estados Unidos ao invadir o território das Colônias Britânicas teriam perdido os privilégios no que diz respeito à pesca costeira. Com o término da Guerra o governo britânico reforçou sua esquadra naval nas águas da Nova Escócia e proibiu os navios americanos de pescar dentro do limite de três milhas marítimas da costa das Colônias Britânicas.

Essa situação começou a ser revertida no início da década de 1850, quando iniciaram as negociações para um acordo de livre comércio entre as Colônias Britânicas e os Estados Unidos que deram origem ao Tratado de Reciprocidade de 1854. A partir desse Tratado os direitos de importação foram abolidos em uma ampla gama de produtos naturais e os navios americanos voltaram a possuir o direito de pescar nas regiões costeiras das Colônias Britânicas. Os navios das colônias receberam os mesmos privilégios correspondentes para pescar na costa estadunidense ao norte do paralelo trinta e seis.

De certa forma, as Províncias Marítimas passavam a ter seus interesses sacrificados com o Tratado de Reciprocidade em prol dos interesses anglo-americanos, e começou a ganhar corpo entre políticos e homens de negócio da região a necessidade de um maior controle local sobre as decisões econômicas que levariam ao desenvolvimento econômico dessa região.

²⁰ Este acordo previa que o governo da Grã-Bretanha abriria os portos em suas possessões coloniais nas Índias Ocidentais, na América do Sul, nas Ilhas Bahamas, nos Caicos e nas Bermudas aos navios dos Estados Unidos por um período indefinido ou limitado; que os navios dos Estados Unidos e suas cargas, ao entrar nos portos coloniais mencionados, não estariam sujeitos a impostos ou taxas superiores àquelas impostas aos navios britânicos ou suas cargas que chegassem nas possessões coloniais estadunidenses.

²¹ Tratou-se de um acordo internacional assinado em 1783 no qual o Reino Unido reconheceu formalmente a independência dos Estados Unidos.

2.1.3 As Pradarias e a Costa do Pacífico

Até a descoberta de ouro no território da Colúmbia Britânica em 1858, a atividade econômica dominante era o comércio de peles controlado exclusivamente pela *Hudson's Bay Company* (AITKEN, 1979. p.200).

A fase expansionista do comércio de peles terminou em 1821 com a aquisição pela *Hudson's Bay Company* da *North West Company*. De 1670 até essa data, a área de exploração foi ampliada a partir de seus limites originais em torno dos Grandes Lagos, através das Pradarias, na Bacia do Rio Mackenzie, nas Cordilheiras até a Costa do Pacífico, sendo o comércio controlado exclusivamente pela HBC.

De forma geral, a atitude da HBC em relação aos assentamentos agrícolas era bastante hostil. O padrão de desenvolvimento encorajado pela empresa era a própria antítese do movimento de expansionismo agrícola. Na maior parte do território da empresa no oeste do Canadá o principal discurso era o da política de conservação e o objetivo geral era preservar a área como fonte de peles para os mercados da Europa. A política da empresa constituía-se em explorar o máximo possível o mercado de peles, ao mesmo tempo em que devia restringir por meios pacíficos a disseminação de assentamentos de estadunidenses na região. Por este longo período a HBC funcionou explicitamente como um agente do governo britânico na Costa do Pacífico.

Essa situação mudaria dramaticamente com a descoberta de ouro no Rio Fraser em 1856. Contra assentamentos agrícolas, a HBC parecia ter sido bem sucedida, porém a corrida pelo ouro era algo que dificilmente a companhia poderia combater. O influxo de mineradores de ouro, muitos deles da Califórnia, transformava completamente a situação da região e acabaria por encerrar o governo da companhia. As forças expansionistas estadunidenses não poderiam ser contidas por medidas defensivas adotadas por uma organização de comércio de peles. Somente a união com outras colônias britânicas seria capaz de mobilizar os recursos necessários para a manutenção de linhas de defesa contra o expansionismo estadunidense e para criar uma economia nacional transcontinental. Na Colúmbia Britânica, os direitos comerciais exclusivos da HBC foram revogados em 1858, mas com o declínio da produção de ouro a partir de 1865 permanecia a questão da necessidade de encontrar uma atividade econômica segura para a

colônia, que pudesse impedir sua anexação pelos Estados Unidos e conectar a Colúmbia Britânica econômica e politicamente às outras Colônias Britânicas da América do Norte. Com a Confederação e a promessa da construção de uma ferrovia transcontinental, esse problema a princípio poderia ser resolvido.

2.2 O EXPANSIONISMO ESTADUNIDENSE, A CONFEDERAÇÃO E A *NATIONAL POLICY*

Durante os séculos XVIII e XIX a América do Norte Britânica foi alvo das tentativas expansionistas dos Estados Unidos de forma concreta em duas ocasiões, com a Invasão do Quebec em 1775 e com a Guerra de 1812. Além desses dois episódios, a Doutrina do Destino Manifesto e seus desdobramentos no continente americano também teriam colaborado para a crença entre os canadenses de uma provável anexação de seu território ao estadunidense principalmente na segunda metade do século XIX.

2.2.1 O Expansionismo Estadunidense

A invasão do Quebec ocorrida em 1775 foi uma iniciativa militar do Exército Continental dos EUA durante a Revolução Americana. As forças rebeldes estadunidenses invadiram a América Britânica ocupando Montreal e a cidade de Quebec. Os revolucionários tinham por objetivo através da invasão da Província de Quebec convencer os canadenses de origem francesa a se juntarem aos revolucionários estadunidenses e obter o controle militar da Província de Quebec. A tentativa de anexação do Quebec acabou sendo um fracasso para os rebeldes estadunidenses que esperavam que os canadenses de origem francesa pegassem em armas contra os britânicos e apoiassem a causa revolucionária, o que de fato não aconteceu e a Província continuou como parte integrante da América Britânica.

A América do Norte Britânica foi novamente invadida pelos Estados Unidos na Guerra de 1812 (1812-1815). James Madison, então Presidente dos Estados Unidos, viu no fato de a Grã-Bretanha estar envolvida nas Guerras Napoleônicas (1803-1815) e, portanto, provavelmente menos interessada em defender seu

território na América do Norte, a possibilidade de expandir suas fronteiras sobre a América Britânica²².

Logo no início das batalhas, os Estados Unidos invadiram várias cidades do Canadá Superior e Inferior e passaram novamente a incentivar os canadenses a se rebelar contra o Império Britânico e a se juntar aos Estados Unidos. Novamente a estratégia tornou-se pouco efetiva devido ao baixo apoio da população da colônia aos ideais estadunidenses e à mobilização das tropas britânicas, milícias canadenses e a população indígena local no sentido de defender o território. Durante os combates, não só os estadunidenses invadiram o território das Colônias Britânicas como também o próprio território dos Estados Unidos acabou sendo invadido por britânicos e canadenses levando ao episódio conhecido como a “queima de Washington” em 1814 quando vários prédios públicos incluindo a Casa Branca e o Capitólio foram incendiados pelos britânicos em retaliação à Batalha de York²³.

Embora nenhuma das partes envolvidas tenha conseguido aumentar seu território com essa guerra, ela passou a ser considerada de grande importância por historiadores canadenses por ter contribuído decisivamente na criação de um senso de identidade nacional e para a difusão da ideia de que civis teriam em grande parte contribuído para defender a América Britânica da invasão do exército estadunidense.

O período compreendido entre o início do século XIX até a década de 1860 é associado à expansão territorial estadunidense no continente americano. Nesse período ocorre não só a expansão do país em direção ao Oceano Pacífico, mas também a anexação de considerável parte do território até então pertencente ao México.

John Quincy Adams²⁴, um dos proponentes do continentalismo²⁵, desempenhou um papel central para as ambições expansionistas estadunidenses, desde a aquisição dos franceses da Luisiana em 1803 até a década de 1840. Em

²² Muitos são os motivos apresentados na literatura especializada que teriam levado a Guerra de 1812 entre os quais ganham destaque: o interesse estadunidense em anexar os territórios da América Britânica, as restrições comerciais impostas pela Grã-Bretanha para o comércio dos estadunidenses com os franceses e o apoio militar britânico aos índios americanos que ofereciam resistência ao expansionismo estadunidense para as pradarias do noroeste.

²³ Em 1813 o exército estadunidense invadiu e ocupou a cidade de York (atualmente Toronto) queimando prédios públicos e apreendendo material naval britânico.

²⁴ Sexto Presidente dos Estados Unidos (1825-1829).

²⁵ Ideia difundida entre os estadunidenses no século XIX de que o território dos Estados Unidos poderia abranger toda a América do Norte.

agosto de 1811, em carta enviada a seu pai John Adams, a ideia de expansionismo fica evidente:

Todo o continente da América do Norte parece ser destinado pela Divina Providência a ser povoado por uma nação, que fale o mesmo idioma, que professe um único sistema geral de princípios religiosos e políticos e acostumado com os mesmos costumes sociais. Para a felicidade comum de todos, por sua paz e prosperidade, acredito que é indispensável que eles sejam associados em uma União Federal²⁶ (ADAMS apud HEWSON, 2004, p.41, tradução nossa).

Adams foi um dos grandes responsáveis pelo expansionismo. Tornou-se um dos principais protagonistas na elaboração do tratado da Convenção de 1818²⁷ que delimitou a fronteira entre os Estados Unidos e a América do Norte Britânica. Também foi responsável pela negociação do Tratado Transcontinental de 1819²⁸, adquirindo a Flórida da Espanha. Além disso, formulou a Doutrina Monroe em 1823²⁹, determinando que a partir desta os territórios das Américas não estariam mais disponíveis para a colonização europeia. A Doutrina Monroe e o Destino Manifesto acabaram por formar um conjunto estreito de princípios, visto que mesmo que essa Doutrina não previsse a expansão territorial dentro do continente Americano, a expansão passou a ser realizada sob o pretexto do cumprimento da Doutrina.

As ideias expansionistas desempenharam um papel bastante relevante na anexação do Texas, que em 1836 declarou sua independência em relação ao México e, após a Revolução do Texas³⁰, tentou ingressar como um novo estado dos Estados Unidos.

²⁶ The whole continent of North America appears to be destined by Divine Providence to be peopled by one nation, speaking one language, professing one general system of religious and political principles, and accustomed to one general tenor of social usages and customs. For the common happiness of them all, for their peace and prosperity, I believe it is indispensable that they should be associated in one federal Union

²⁷ A Convenção de 1818 foi um tratado entre os Estados Unidos e a Grã-Bretanha que definiu o paralelo 49 como a fronteira entre a América do Norte Britânica e os EUA. Esta continua sendo atualmente a fronteira entre as duas nações.

²⁸ O Tratado Transcontinental, também chamado Acordo de Adams-Onís ou Compra da Flórida foi um acordo pelo qual a Espanha cedeu a Flórida e renunciou ao território de Oregon Country para os Estados Unidos em troca do reconhecimento da soberania espanhola sobre o Texas.

²⁹ Essa doutrina tinha como pilares principais as ideias de que o continente americano não poderia ser objeto de recolonização pelos europeus; de que seria inadmissível qualquer tipo de intervenção dos países europeus nos assuntos internos e externos dos países americanos e também que os Estados Unidos não se intrometeriam em assuntos dos países europeus. Porém, com o passar o tempo, a Doutrina Monroe passou a ser utilizada como pretexto para os mais variados tipos de intervencionismo em outros países do continente americano.

³⁰ A Revolução do Texas (1835-1836) foi um confronto militar entre o México e colonos do estado mexicano de Coahuila y Tejas. Com o fim do conflito em 1836, foi criado um país independente

A guerra Mexicano-Americana (1846-1848) foi uma manifestação contundente de como as ideias do Destino Manifesto haviam sido fortalecidas nos Estados Unidos e, quando James Polk³¹ assumiu a presidência do país em 1845, elas ganhavam ainda mais vigor. Basicamente as causas que teriam gerado a guerra foram o desejo dos Estados Unidos de expandir suas fronteiras na América do Norte, a Guerra de Independência do Texas e a recusa do México em reconhecer essa independência.

Com um poderio militar muito inferior e com a ocupação de muitas cidades mexicanas importantes, a resistência à ocupação estadunidense não foi muito prolongada. Em fevereiro de 1848 foi assinado o Tratado de Guadalupe Hidalgo para o encerramento da guerra. As consequências para a delimitação das fronteiras entre os dois países foram dramáticas fazendo com que o México perdesse cerca de metade do seu território enquanto os Estados Unidos tiveram um acréscimo de aproximadamente 25% (MCPHERSON, 1988, p.3). O Tratado deu o controle do Texas aos Estados Unidos além dos territórios das atuais Califórnia, Utah, Nevada e partes do território do Novo México, Arizona, Colorado, Oklahoma, Wyoming e Kansas. Em contrapartida o México recebeu US\$ 15 milhões do governo dos Estados Unidos (SMITH, 1919, p. 241).

Já em março de 1867, poucos meses antes da criação da Confederação canadense, os Estados Unidos adquiriram o Alasca da Rússia, uma região com aproximadamente 1,5 milhão de km² ao norte da América do Norte Britânica. A importância estratégica da região era nítida tanto para os estadunidenses como para a criação da Confederação. Por um lado, por parte dos estadunidenses, era vista como uma oportunidade de um controle total da costa do Pacífico ao norte de Tijuana (México) caso fosse possível integrar a Colúmbia Britânica ao território estadunidense, o que era uma aspiração dos Estados Unidos não apenas por essa questão estratégica, mas também pelos valiosos recursos minerais da região. Por outro lado, essa aquisição, podia ser facilmente, de acordo com o contexto da época, ser interpretada como mais uma sinalização do governo estadunidense no sentido de dominar todo o território da América do Norte e assim frustrar as ambições da futura nova nação canadense. Essa ambição no sentido de controlar a

conhecido como República do Texas que voluntariamente foi anexado aos Estados Unidos em 1845.

³¹ Presidente dos Estados Unidos entre 1845 e 1849.

Costa do Pacífico acabou sendo frustrada quando em 1871 a Colúmbia Britânica ingressou na Confederação (FARR, 2006, p.2).

2.2.2 A Confederação e a *National Policy*

A partir da década de 1840 os canadenses começaram a perder privilégios comerciais que possuíam dentro do Império Britânico, à medida que foram reduzidas as tarifas preferenciais sobre a madeira e foram revogadas as *Corn Laws*³² e os *Navigations Acts*³³. Neste cenário, pode-se dizer que, mesmo que por um período breve, os movimentos anexionistas aos Estados Unidos ganharam força.

Na década de 1850 a possibilidade de um comércio recíproco de produtos naturais com o país do sul parecia ser um substituto superior à anexação, e com a assinatura do Tratado de Reciprocidade em 1854, a Província do Canadá e as Províncias Marítimas pareciam satisfeitas com o modelo de relações comerciais estabelecidas com os Estados Unidos. Porém, a Guerra Civil Americana (1861-1865)³⁴ e as tensões geradas entre os Estados Unidos e a Grã-Bretanha neste conflito acabaram por se tornar mais um motivo de preocupação por parte das Colônias Britânicas. Essa preocupação torna-se evidente em um discurso de John Macdonald ao Parlamento da Província do Canadá:

³² As *Corn Laws* estiveram em vigor entre 1794 e 1846 estabelecendo tarifas sobre a importação de grãos na Grã-Bretanha, visando proteger a agricultura britânica da concorrência externa. Na década de 1820, com o aumento da demanda por alimentos na Grã-Bretanha, ocorreram revisões dando preferência (tarifas de importação menores) aos grãos das colônias em relação aos estrangeiros, proporcionando assim o suprimento necessário de grãos ao Império. As tarifas preferenciais compensaram o custo de transporte transatlântico dos grãos das Colônias Britânicas da América do Norte e propiciaram um grande mercado para o trigo produzido por essas colônias. No entanto, em 1846 a Grã-Bretanha revogou as *Corn Laws* como parte de uma estratégia que visava à ampliação do livre comércio.

³³ Os *Navigations Acts* eram um conjunto complexo de leis britânicas que datam de 1651 e 1660 e que tinham por objetivo regular o transporte e comércio imperial, visando manter e promover o poder econômico e naval britânico. Era feito um controle sobre a propriedade e nacionalidade da tripulação dos navios que comercializavam com a Grã-Bretanha e suas colônias e a aceitabilidade de rotas e produtos comercializados. Eram utilizados também para ligar economicamente as Colônias Britânicas da América do Norte com as Colônias das Índias Ocidentais. De forma geral, o comércio entre as Colônias Britânicas e as Colônias das Índias Ocidentais com a Grã-Bretanha tinha que ser realizado a partir do transporte em navios britânicos ou coloniais. Os *Navigations Acts* foram revogados em 1849 também como parte do movimento geral da Grã-Bretanha no sentido de buscar o livre comércio.

³⁴ A Guerra Civil Americana (1861-1865) foi travada entre os estados do norte (União) e os estados do sul (Confederados) depois que vários estados do sul se retiraram dos Estados Unidos no período de 1860-1861 e formaram os Estados Confederados da América. O conflito teve origem na questão da escravidão defendida pelos sulistas. Após sangrentas batalhas, o norte venceu a guerra e a escravidão foi abolida. A Guerra Civil Americana desempenhou um importante papel para a criação da Confederação canadense devido às intenções protecionistas e expansionistas dos Estados Unidos nesse período.

Se não estamos cegos em relação à nossa posição atual, devemos ver a situação perigosa em que os grandes interesses do Canadá (Província do Canadá) estão em relação aos Estados Unidos. Não sou alarmista e não acredito na perspectiva de uma guerra imediata. Acredito que o senso comum das duas nações evitará a guerra, embora não possamos confiar em probabilidades [...] Sabemos que os Estados Unidos, neste momento, estão engajados em uma guerra de enormes dimensões: a possibilidade de uma guerra com a Grã-Bretanha surge e pode ressurgir a qualquer momento. Não podemos prever o resultado, mas um conflito entre as duas nações pode ocorrer, assim como ocorreram em outras nações. Seria então tarde de mais, uma vez começado, pensar em fortalecimento ou iniciarmos as negociações para uma união com as Províncias irmãs. Nesse momento, em consequência do mal estar das relações entre Inglaterra e Estados Unidos e certos de que o Canadá não foi nem a causa e nem a consequência do infeliz estado das coisas neste continente, arcaremos provavelmente com as consequências do provável termino do Tratado de Reciprocidade. [...] Se não tomarmos as devidas precauções agora e diante de um cenário ameaçador, nossas relações comerciais e políticas poderão ser destruídas e enquanto uma avenida parece estar se fechando, outra pode estar se abrindo. Podemos obter vantagens do presente desejo das províncias em construir fortes alianças, caso contrário poderemos sofrer desvantagens comerciais e políticas que demorarão muito tempo para serem revertidas³⁵ (MACDONALD, 1865, tradução nossa).

Com a vitória do norte protecionista na Guerra Civil Americana e a consequente revogação do Tratado de Reciprocidade em 1866, o cenário novamente tinha se tornado bastante instável para as Colônias Britânicas. As próprias tensões existentes entre os Estados Unidos e a Grã-Bretanha durante a Guerra Civil Americana eram mais um motivo de preocupação da América Britânica.

Incapazes de garantir tarifas protecionistas tanto em relação aos Estados Unidos quanto em relação à Grã-Bretanha, as Colônias Britânicas da América do Norte voltaram suas forças no sentido de estabelecer uma federação transcontinental. Divergências políticas entre legisladores de origem francesa e

³⁵ If we are not blind to our present position we must see the hazardous situation in which all the great interests of Canada stand in respect to the United States. I am no alarmist, I do not believe in the prospects of immediate war. I believe that the common sense of the two nations will prevent a war; still we cannot trust to probabilities. [...] We know that the United States at this moment are engaged in a war of enormous dimensions: that the occasion of a war with Great Britain has again and again arisen and may at any time in the future again arise. We cannot foresee what may be the result; we cannot say but that the two nations may drift into a war as other nations have done before. It would then be too late, when war had commenced, to think of measures for strengthening ourselves or to begin negotiations for a union with the sister Provinces. At this moment, in consequence of the ill feeling which has arisen between England and the United States- a feeling of which Canada was not the cause- in consequence of the irritation which now exists owing to the unhappy state of affairs on this continent, the reciprocity treaty, it seems probable, is about to be brought to an end. Ourselves already threatened, our trade interrupted, our intercourse, political and commercial, destroyed, if we do not take warning now when we have the opportunity, and, while one avenue is threatened to be closed, open another by taking advantage of the present arrangement and the desire of the lower provinces to draw closer the alliance between us, we may suffer commercial and political disadvantages it may take long for us to overcome.

inglesa, a possibilidade de expansão agrícola, as tensões entre britânicos e estadunidenses e a ameaça de anexação do território pelos estadunidenses tornavam clara a necessidade de ações imediatas para a unificação nacional.

O papel central atribuído ao Estado para que fosse viável o desenvolvimento de um sistema econômico continental logo tornou-se evidente. As políticas adotadas e que são conhecidas na literatura especializada como *National Policy* referem-se em um sentido estrito a um sistema de tarifas protecionistas e em um sentido amplo à estratégia geral de expansionismo defensivo com a construção de ferrovias e incentivo à imigração que constituiriam a base desse projeto de desenvolvimento.

No centro da *National Policy* estava a determinação de fortalecer o eixo leste-oeste do Canadá; a partir da construção de uma ferrovia transcontinental. Essa ferrovia compensaria a crescente atração norte-sul (Canadá- Estados Unidos) e, ao mesmo tempo, possibilitaria a expansão agrícola nas pradarias do oeste. No Canadá Central seria desenvolvida a atividade industrial e os bens manufaturados produzidos seriam enviados para as províncias do oeste através da ferrovia, enquanto a mesma também seria utilizada para enviar os produtos agrícolas para o Canadá Central e Europa.

Para a viabilização da transcontinental, era necessário que as outras políticas previstas também fossem colocadas em prática. A tarifa protetiva além de incentivar a indústria nacional e viabilizar um maior volume de cargas manufaturadas a partir da transcontinental, também gerava recursos para os investimentos em infraestrutura. Por outro lado, a política de imigração do oeste possibilitou uma maior exploração de recursos naturais que, além de também gerar receitas para o Domínio, tornava viável uma utilização mais elevada e adequada da ferrovia.

A expansão agrícola era essencial para todo o projeto. O trigo, já no final do século XIX, tornou-se o grande produto de exportação do Canadá e indispensável para obter divisas internacionais para que o país pudesse desenvolver seus outros setores da economia.

Por sua vez, a construção da ferrovia transcontinental era uma exigência da Colúmbia Britânica para ingressar na Confederação. A principal empresa ferroviária que operava no Canadá à época era a *Grand Trunk*, mas esta só estava disposta a estender seu sistema ferroviário até o oeste ao sul dos Grandes Lagos, através do território de Michigan, Illinois, Wisconsin e Minnesota. Esta imposição era inaceitável para o governo do Domínio. A ferrovia precisava passar completamente pelo

território canadense e, na perspectiva defensionista do território, não cabia a hipótese que os Estados Unidos tivessem permissão para controlar qualquer parte da ferrovia.

Uma primeira proposta para a construção da ferrovia feita por Hugh Allen esbarrou em um episódio de propina envolvendo o mesmo e o Partido Conservador canadense, conhecido como o Escândalo da Pacific, no qual o mesmo conseguiu a permissão para construir a ferrovia em troca de financiar a campanha eleitoral de 1872. Durante quase uma década nenhuma outra proposta foi recebida. O governo do Domínio realizou alguns estudos referentes à área das Pradarias e das Montanhas Rochosas e começou a construção de uma linha ao sul de Winnipeg até a fronteira com os Estados Unidos para conectar *St. Paul* e o Pacífico.

A insistência nacionalista de possuir uma linha sob total controle canadense parecia inicialmente adiar indefinidamente a construção da transcontinental, até que em 1880 um grupo de empreendedores privados apresentou-se e, a princípio, preenchia os requisitos do governo para a construção: possuíam os laços com o Canadá exigidos pelo governo, além dos recursos e técnicas necessárias para construir a ferrovia. Norman Kittson e James Hill, dois dos membros do sindicato ferroviário eram de origem canadense. Seu principal associado, Donald Smith, era um importante executivo da *Hudson's Bay Company* e George Stephen e Richard Angus eram respectivamente presidente e gerente geral do Banco de Montreal. Essas credenciais satisfaziam a lealdade exigida pelo governo do Domínio e, aliadas ao fato de que poderia demorar bastante tempo até que outro grupo fizesse uma nova proposta para a construção, foram suficientes para garantir a construção para esse grupo de investidores.

Em 1879, a segunda pedra fundamental da *National Policy*, a tarifa protetiva, era colocada em prática. Muitos fatores podem ter contribuído para o fato de essa medida não ter sido tomada anteriormente. Como observa Aitken (1979, p.208) “a questão não é porque o Canadá se tornou protecionista, mas porque o protecionismo chegou tão tarde”. As explicações partem essencialmente de três fatores: a resistência das Províncias Marítimas, a debilidade da indústria nacional em comparação à estadunidense e uma esperança pouco concreta da viabilidade da renovação do Tratado de Reciprocidade.

Com a depressão de 1873-1879³⁶, as esperanças de um novo Tratado de Reciprocidade já não mais pareciam existir quando da implementação da tarifa protetiva. Além disso, a própria construção de ferrovias acabaria por facilitar a importação de produtos manufaturados, caso não houvesse a proteção tarifária. Contribuía também o emergente sentimento nacionalista dentro do Canadá e a crença de que a consolidação da nação dependia da redução da dependência externa e isso implicava em ter um maior controle sobre as manufaturas consumidas no mercado interno.

Havia uma forte conexão entre a proteção tarifária e a ferrovia. O encorajamento da produção interna de manufaturas aumentava o volume de frete ferroviário entre as províncias do leste e do oeste, além do fato de as tarifas aduaneiras serem utilizadas para pagar as obras de infraestrutura e as dívidas geradas ao governo no projeto de expansão para o oeste. Essa estratégia de desenvolvimento prevaleceu praticamente inalterada até a década de 1930.

Tanto na legislação tarifária quanto na construção de ferrovias, o Estado assumiu um papel central na promoção do desenvolvimento econômico canadense, estendendo-se muito além das funções clássicas de um estado liberal. O objetivo geral da *National Policy* pode ser interpretado como uma tentativa de soberania política no território ao norte dos Estados Unidos, evitando a sua absorção pelo país vizinho, e a busca da construção de um Estado Nação que gradualmente conseguiria obter sua independência em relação ao Império Britânico, dentro dos limites de uma economia que por um longo período ainda seria dependente da exportação de *commodities* para obter divisas internacionais.

³⁶A depressão de 1873-1879 possui várias causas, que são objeto de intenso debate entre os historiadores econômicos, entre as quais ganharam grande relevância a desmonetização da prata nos Estados Unidos e a adoção de um padrão-ouro puro gerando a contração monetária e os investimentos especulativos desenfreados no setor ferroviário estadunidense. Esses fatores teriam contribuído decisivamente para a crise de 1873, com uma forte contração econômica que gerou deflação e desestabilização de investimentos, culminado com um episódio conhecido como o Pânico de 1873.

3 POLÍTICA COMERCIAL: PROTECIONISMO E DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL NO CANADÁ

A política comercial parece ter desempenhado um papel central para o desenvolvimento econômico do Canadá, dada a necessidade de exportação em função do pequeno mercado interno do país, e de importação de insumos e bens de capital para sua indústria nascente.

3.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Desde o *Constitutional Act* de 1791, as colônias do Canadá Superior e Inferior, da Nova Escócia e de Nova Brunswick passaram a possuir o direito não apenas de obter os recursos provenientes das taxas aduaneiras imperiais, mas também de estabelecer taxas coloniais adicionais, assim, podendo implementar políticas fiscais e comerciais próprias.

3.1.1 As Tarifas Protecionistas antes de 1867

As características da política tarifária das colônias incluíam uma mistura de objetivos fiscais e protecionistas. O objetivo principal era o aumento de receitas para as colônias, mas os interesses dos comerciantes, agricultores e dos primeiros industriais também eram contemplados através do protecionismo. Na prática a política combinava tarifas imperiais e coloniais. As tarifas imperiais eram cobradas sobre todas as importações e as colônias podiam adicionar suas próprias tarifas que poderiam ser cobradas não apenas dos produtos oriundos do exterior como também de produtos importados de outras colônias britânicas da América do Norte, com exceção do comércio realizado entre o Canadá Superior e Inferior.

Até 1825, grande parte das importações de origem não imperial, como por exemplo, as estadunidenses, eram proibidas, o que estimulava um elevado nível de contrabando. A introdução de preferências ao invés de proibições aumentou a possibilidade de implementação de tarifas de importação, sendo estas cobradas em níveis diferentes pelas diferentes colônias. Este período acaba sendo marcado por intensos debates sobre os aspectos positivos e negativos das políticas protecionistas nas colônias. De fato, estas passaram a ter muito mais liberdade na

implementação de tarifas que se adaptassem melhor a realidade política e econômica de cada uma delas. Com a perda dos direitos preferenciais dentro do Império, as colônias também passavam a ver os Estados Unidos como o grande mercado para seus produtos de exportação (HART, 2002, p.43-44).

No entanto, mesmo que as tarifas fossem um pouco mais elevadas na Província do Canadá em relação a outras Colônias e a exceção dos produtos de couro, as tarifas ainda eram bastante baixas nesse período histórico como pode ser observado na tabela 1.

Tabela 1- Tarifas Coloniais em 1851(%)

Artigo	Província do Canadá	Nova Escócia	Nova Brunswick	Ilha do Príncipe Eduardo
Querosene	12,5	6,5	7,5	5,0
Manufaturas de couro	12,5	10,0	20,0	5,0
Manufaturas de Lã	12,5	6,5	7,5	5,0
Seda	12,5	6,5	7,5	5,0
Linho	12,5	6,5	7,5	5,0
Máquinas e equipamentos	12,5	6,5	7,5	5,0

Fonte: Adaptado de McDiarmid, 1946, p. 116-117.

3.1.2 O Tratado de Reciprocidade com os Estados Unidos

O Tratado de Reciprocidade (Elgin-Marcy Treaty) de 1854 celebrado entre a Província do Canadá, Nova Escócia, Nova Brunswick e Newfoundland e os Estados Unidos previa o livre comércio em todos os produtos naturais, acesso livre aos pescadores às águas costeiras do Atlântico das Colônias Britânicas e acesso às embarcações estadunidenses ao Rio São Lourenço com as mesmas regras aplicadas às embarcações nativas. Também eram garantidos direitos de navegação às Colônias Britânicas nas águas territoriais estadunidenses. O Tratado tinha uma duração inicial de dez anos e poderia ser revogado por qualquer uma das partes com um aviso prévio de doze meses.

O fato é que as Colônias Britânicas estavam bastante preocupadas com a perda da preferência no mercado britânico e era necessário encontrar mercados alternativos para os produtos naturais produzidos pelas colônias. Os homens de negócios da época estavam entre os principais interessados na reciprocidade, preferindo ter livre entrada no mercado estadunidense ao protecionismo que protegesse o mercado interno. Como destacam Easterbrook e Aitken:

Os homens de negócios canadenses estavam entre os primeiros a defender a ideia da reciprocidade, divulgá-la e convertê-la em um dos objetivos da política de governo. Os argumentos que eles usavam eram simples. As Colônias Britânicas da América do Norte se quisessem encontrar mercados para suas exportações teriam que buscar algum substituto para o sistema de preferências imperiais que neste momento estava desaparecendo. Seguir o país natal na adoção unilateral do livre comércio não era politicamente possível nem economicamente desejável, considerando os interesses da agricultura canadense. Ir para o outro extremo e buscar a união política e econômica com os Estados Unidos implicaria no sacrifício de uma série de importantes instituições e tradições, entre elas o incipiente senso de identidade nacional e a tradição de lealdade à Grã-Bretanha. Mas não existiria um caminho intermediário? Não seria possível obter algumas vantagens econômicas com os Estados Unidos sem perder a independência política ou a integridade cultural? Isto não poderia ser feito através de um processo de redução recíproca ou abolição de tarifas ou pela eliminação por cada um dos países dos impostos aduaneiros na importação dos produtos naturais do outro?³⁷ (EASTERBROOK; AITKEN, 1988, p.362, tradução nossa).

Ao mesmo tempo não era interessante para a Província do Canadá estender privilégios no que dizia respeito às manufaturas, devido a grande diferença existente entre o desenvolvimento industrial dos Estados Unidos e da Província do Canadá. Seria impensável, nesse período, qualquer capacidade das indústrias dessa província em concorrer com os estadunidenses. No mesmo sentido, parecia duvidoso que a Inglaterra permitisse que as colônias discriminassem a favor das importações de manufaturas estadunidenses em detrimento das da Grã- Bretanha.

Porém, havia um acordo implícito entre estadunidenses e canadenses de que não haveria aumento de tarifas de importação de manufaturados após a assinatura do Tratado (SHORTT, 1914, p.239). Esta garantia ajuda a explicar porque os Estados Unidos assinaram o acordo. A questão da pesca era muito importante, mas na visão estadunidense o aumento da exportação de produtos naturais canadenses seria compensado por um aumento da exportação de manufaturados dos Estados Unidos, fato esse que acabou não ocorrendo, visto que a partir de 1858 com a

³⁷ Business men were among the first to seize upon the idea of reciprocity, publicize it, and convert it into an objective of government policy. The arguments they used were simple. The British colonies in North America, if they were to find markets for their exports, had to devise some substitute for the system of imperial preferences which was now disappearing. To follow the mother country in its unilateral adoption of free trade was neither economically desirable nor, considering the strength of the farming interest in Canada, politically possible. To run to the other extreme and seek entail the sacrifice of a host of valued institutions and traditions, not least among them incipient sense of national identity and the tradition of loyalty to Britain. But was there not a middle way? Was it not possible to attain some of the economic advantages of union with the United States without loss of political independence or cultural integrity? Could this not be brought about by a process of reciprocal reductions or abolitions of tariffs, as for instance by the removal by each participating country of all customs duties on imports of natural products from the others?

Cayley-Galt Tariff as tarifas de importação foram sensivelmente majoradas na Província do Canadá.

No período da existência da Província do Canadá, considerando apenas as barreiras tarifárias, as tarifas eram relativamente baixas. Até 1858 dos 353 produtos classificados para importação, 97 eram isentos de tarifas, 70 pagavam tarifas inferiores a 5%, 184 eram taxados em 15% e apenas 2 eram taxados com outros percentuais (POMFRET, 1981, p. 69). No entanto, a depressão de 1857 e o conseqüente aumento do desemprego, a dependência do governo da arrecadação das tarifas de importação e o início da construção de ferrovias fizeram com que as tarifas protecionistas fossem majoradas através da *Cayley and Galt Tariff* já em 1858. A partir de então, a tarifa média de importação subiu de 8,54% para 12,11% (decréscimo de 2,3% para 0,13% em produtos primários; aumento de 5,24% para 7,18% em produtos intermediários e um aumento de 12,81% para 19,62% em produtos finais) conforme é mostrado na tabela 2.

Tabela 2 - Tarifa Cayley-Galt (1858)- Número de itens por diferentes percentuais tarifários

% nominal	Todos os itens		Primário		Intermediário		Consumo Final	
	Antes	Depois	Antes	Depois	Antes	Depois	Antes	Depois
0	97	113	56	75	26	35	15	3
2,5	55	-	10	-	35	-	10	-
5,0	15	-	-	-	9	-	6	-
10,0	-	57	-	1	-	50	-	6
15,0	184	1	10	-	24	1	150	-
20,0	2	175	-	-	-	8	2	167
25,0	-	4	-	-	-	-	-	4
30,0	-	3	-	-	-	-	-	3
TOTAL	353	353	76	76	94	94	183	183
Taxa média	8,54%	12,11%	2,30%	0,13%	5,24%	7,18%	12,81%	19,62%

Fonte: Hart (2002, p.55).

O Tratado de Reciprocidade foi assinado em 5 de junho de 1854 e aprovado pelo Senado dos Estados Unidos em 4 de agosto. Nos meses seguintes também foi aprovado pela Grã-Bretanha, Província do Canadá, Nova Escócia, Nova Brunswick e Newfoundland e o acordo entrou em vigor ainda no mesmo ano.

Uma grande parte da literatura especializada sobre o tema destaca os avanços obtidos pelo Canadá a partir desse tratado. Para Mackintosh (1939, p.13) o tratado “[...] abriu o mercado em expansão dos Estados Unidos às exportações de

madeira, peixe, carvão e produtos agrícolas permitindo encontrar mercados mais amplos e preços mais elevados³⁸”.

Da mesma forma Porritt defende que:

Sem dúvida, a reciprocidade trouxe grandes benefícios a ambos os países durante os doze anos em que o tratado esteve em vigor. [...] É igualmente certo, no entanto, que as maiores vantagens foram obtidas pelas Colônias Britânicas. Isso decorreu do fato de que o tratado permitiu a um país com uma população de não mais de três milhões de habitantes, principalmente engajados na agricultura, pesca, mineração e a exploração florestal, acesso a um mercado livre com um país de trinta e três ou trinta e quatro milhões de habitantes, com uma proporção considerável dessa população se dedicando ao comércio e à indústria e no qual o poder de compra era maior do que nas Colônias Britânicas. No que diz respeito aos produtos naturais, o tratado Elgin-Marcy deu ao Canadá todas as vantagens da união comercial³⁹ (Porritt, 1908, p.121-122, tradução nossa).

Como pode ser observado na tabela 3, os maiores efeitos do Tratado ocorrem já no primeiro ano em que este se encontra em vigor entre 1854 e 1855, com as importações de produtos estadunidenses das Colônias Britânicas aumentando de C\$15,53 milhões em 1854 para C\$20,82 milhões em 1855 (acréscimo de aproximadamente 34%) já no que diz respeito às exportações, essas subiram de C\$ 8,64 milhões para C\$ 16,73 milhões no mesmo período (acréscimo de aproximadamente 94%).

³⁸ It opened the booming Market of the United States to the natural exports of lumber, fish, coal and agricultural products allowing them to find wider markets and higher prices.

³⁹ Beyond all doubt, reciprocity was of great advantage to both countries during the twelve years while the treaty was in operation [...] It is equally certain, however, that most advantage accrued to the British American colonies. This followed from the fact that the treaty admitted a country with a population of not more than three millions, chiefly engaged in agriculture, fishing, mining, and lumbering, to a free market in a country with thirty-three or thirty-four millions, a considerable proportion of whom were engaged in commerce and industry, and in which the per capita purchasing power was larger than in British colonies. So far as natural products were concerned, the Elgin-Marcy Treaty gave Canada all the advantages of commercial union.

Tabela 3- Estatísticas Comerciais das Colônias Britânicas da América do Norte (1850-1868)- C\$ x1000

Ano	Importações das Colônias				Exportações das Colônias			
	Bens sujeitos a reciprocidade		Bens não sujeitos a reciprocidade		Bens sujeitos a reciprocidade		Bens não sujeitos a reciprocidade	
	EUA	Resto do Mundo	EUA	Resto do Mundo	EUA	Resto do Mundo	EUA	Resto do Mundo
1850	1.238	187	5.358	10.197	4.756	5.684	196	1.324
1851	1.039	355	7.325	12.713	3.860	7.188	212	1.704
1852	940	453	7.536	11.355	6.048	6.672	236	1.100
1853	1.281	657	10.499	19.543	8.696	10.524	340	2.452
1854	1.976	855	13.556	24.141	8.412	10.508	236	2.092
1855	7.726	649	13.102	14.608	16.508	6.652	228	1.536
1856	8.083	1.083	14.621	19.797	17.776	10.400	204	1.428
1857	8.642	1.025	11.582	18.183	12.912	10.640	296	1.600
1858	5.565	1.036	10.070	12.407	11.656	9.190	274	909
1859	7.106	1.424	10.487	14.538	13.625	8.455	297	725
1860	7.069	1.407	10.204	15.766	18.096	12.787	332	1.146
1861	9.981	1.316	11.088	20.670	13.972	18.646	414	1.685
1862	14.431	1.700	10.742	21.727	14.566	15.289	498	1.326
1863	12.339	1.667	10.770	21.188	17.573	16.608	2.477	2.689
1864	4.876	657	5.551	12.799	6.769	4.118	953	1.067
1865	9.132	1.851	10.467	23.180	20.567	13.994	2.372	2.675
1866	8.752	2.213	11.672	31.165	31.337	13.245	3.433	2.242
1867	6.114	1.925	14.159	36.852	22.051	16.108	3.533	3.278
1868	5.461	1.451	16.993	33.343	19.376	15.516	4.974	4.672

Fonte: Officer; Smith (1968, p. 600).

Obs.*: para o ano de 1864 só existem dados para o primeiro semestre (1º de jan- 30 jun).

Obs.**: O dólar canadense entrou em vigor na Província do Canadá em 1858. Entre 1841 e 1858 a unidade de conta da Província do Canadá era a libra canadense (C£). Uma libra canadense (6,02g de ouro) equivalia a 4 dólares canadenses (1,505 g de ouro). Para apresentação dos dados as libras canadenses foram convertidas em dólares canadenses.

Também é possível observar que o aumento do comércio ocorre justamente nos bens sujeitos a reciprocidade. É bastante interessante o fato de que esse significativo aumento das importações das Colônias Britânicas dos produtos estadunidenses sujeitos a reciprocidade é acompanhado de apenas uma pequena diminuição das importações do resto do mundo, já no que diz respeito às exportações das colônias para o resto do mundo ocorre um decréscimo acentuado no primeiro ano em que o acordo está em vigor, mas no ano seguinte o volume de comércio retorna aos patamares anteriores ao Tratado. Quando leva-se em consideração o volume de comércio total com o resto do mundo percebe-se que o aumento das relações comerciais com os Estados Unidos ocorre em detrimento do peso do comércio com outros países. No primeiro ano em que o tratado esteve em vigor, às importações das Colônias em relação ao resto do mundo caem de

C\$24,99 milhões para C\$ 15,25 milhões e as exportações de C\$ 12,6 milhões para C\$8,18 milhões.

Entre 1854 e 1860, período anterior a Guerra Civil Americana, as importações de produtos contemplados pela reciprocidade dos Estados Unidos mantiveram-se basicamente no mesmo nível. Já a importação de bens não contemplados, que tinha aumentado significativamente antes do Tratado, apenas mantiveram o patamar do ano de 1853, um período anterior ao mesmo ter entrado em vigor.

Com a Guerra Civil Americana (1861-1865), a economia estadunidense passou por um forte processo inflacionário e isso foi sentido diretamente pelo volume de exportações realizadas pelas Colônias Britânicas para aquele país e especialmente pelos produtos não contemplados pela reciprocidade. O percentual dessas exportações que foram para os Estados Unidos cresceu de 19% entre 1855-1860 para 24% entre 1861-1862 e 47% entre 1863-1865 (Officer; Smith, 1968, p. 603).

Diante desses dados Officer e Smith defendem a ideia de que durante a Guerra Civil Americana:

[...] o comércio canadense-americano provavelmente teria se desenvolvido com a mesma trajetória na ausência de um tratado. Os preços dos Estados Unidos aumentaram em cerca de 25% ao ano durante a Guerra Civil, os preços canadenses em apenas 7%; e, portanto, os diferenciais de preços teriam sido suficientes para superar qualquer tarifa razoável⁴⁰ (OFFICER; SMITH, 1968, p. 603, tradução nossa).

Excluindo-se a Província do Canadá, é possível observar também um aumento significativo das importações da América do Norte Britânica (25,04%) assim como das exportações para os Estados Unidos (33,95%). Já no período 1854-1860 que antecede a Guerra Civil Americana observa-se que a variação nas importações fica em 18,68% e que as exportações aumentam consideravelmente (157,8%) conforme a tabela 4.

⁴⁰ [...] Canadian- American trade probably would have developed along the same paths in the absence of a treaty. U.S prices were increasing at about 25 percent a year during the Civil War, Canadian prices at only 7 percent; and therefore price differentials would have been sufficient to overcome any reasonable tariff.

Tabela 4- Importações e Exportações das Colônias Britânicas da América do Norte (excluindo a Província do Canadá) com os Estados Unidos em C\$

Ano	Importações	Exportações
1850	3.618.214	1.358.902
1851	4.085.783	1.736.650
1852	3.791.956	1.520.330
1853	5.311.543	2.672.602
1854	7.266.154	2.206.021
1855	9.085.676	2.954.420
1856	8.146.108	3.822.224
1857	7.637.587	3.832.462
1858	6.622.473	4.224.948
1859	9.213.832	5.518.834
1860	8.623.214	4.980.708
1861	8.383.755	4.417.476
1862	8.236.611	4.046.843
1863	11.382.312	5.207.424

Fonte: Masters, 1963, p.148.

Quando é analisada a distribuição das exportações das Colônias Britânicas para os Estados Unidos no período anterior a Guerra Civil, observa-se um aumento da relevância da exportação de produtos agrícolas e um aumento bastante significativo na exportação de produtos de origem animal.

Já em 1865, pouco antes da revogação do Tratado, a exportação de produtos agrícolas estava perdendo bastante espaço na pauta de exportações enquanto observa-se uma leve recuperação da exportação de produtos florestais e de barcos, assim como um novo aumento substancial na exportação de produtos animais. A exportação de produtos manufaturados, embora tenha aumentado em 237,5% no período 1853-1865, ainda representava um percentual bastante pequeno das exportações para os Estados Unidos, conforme pode ser observado na tabela 5.

Tabela 5- Distribuição percentual das exportações das Colônias Britânicas da América do Norte para os Estados Unidos (1853-1865)

Ano	Produtos Agrícolas	Produtos Florestais	Produtos Animais	Barcos	Manufaturados	Outros
1853	41,8	39,6	5,8	10,4	0,8	2,1
1860	47,8	31,9	12,2	2,2	1,5	4,4
1865	32,7	35,0	20,8	4,7	2,7	4,1

Fonte: Seward (1867, p.162).

Dados bastantes interessantes são fornecidos por Officer e Smith (1968) no que diz respeito à estrutura tarifária da Província do Canadá em relação a bens que

foram posteriormente tornados isentos com o Tratado de Reciprocidade conforme a tabela 6.

Tabela 6 - Tarifas das Colônias Britânicas em 1853 em bens que foram isentados com o Tratado de Reciprocidade

Tarifas %	Percentual de importações		Tarifa Média %	
	Bens do EUA	Bens Britânicos	Bens do EUA	Bens Britânicos
Isentos	24,1	16,1		
2,5%	53,3	59,3		
12,5%	7,8	16,8	6,0	5,7
20,0%	7,2	2,3		
30,0%	7,6	5,5		

Fonte: Officer; Smith (1968, p. 601).

Como pode ser observado, dos bens em que era prevista isenção de tarifas de importação com o Tratado, 24,1% já eram efetivamente isentos antes de sua implementação e 53,3% eram taxados em apenas 2,5%. Dessa forma, como aproximadamente 77,4% dos bens importados pelos canadenses dos Estados Unidos ou já eram isentos ou sofriam uma taxaço bastante baixa, a reciprocidade teria um efeito pequeno no aumento de importações estadunidenses.

Os mesmo autores também calcularam que a tarifa média de importação para os bens que posteriormente tornaram-se isentos era de 6% para as importações e de 21% para as exportações canadenses para os Estados Unidos. Dessa forma pareceria óbvia a vantagem canadense para ampliar as exportações com o Tratado.

As exportações para os Estados Unidos cresceram de 3% do PNB das Colônias Britânicas da América do Norte em 1851 para 7,5% do PNB em 1860. As exportações per capita para os Estados Unidos cresceram de C\$2,13 em 1851 para C\$7,22 em 1860. As importações dos Estados Unidos caíram de 8,6% do PNB em 1851 para 8,2% em 1860. As importações per capita dos Estados Unidos cresceram de C\$5,75 para C\$7,92. As exportações per capita de bens sujeitos a reciprocidade da Província do Canadá para os Estados Unidos cresceram de C\$1,58 para C\$5,60 e as importações per capita cresceram de C\$0,43 para C\$2,19 (ANKLI, 1971, p.11). Diante desses dados Ankli destaca:

[...] parece que o objetivo básico da Província do Canadá ou da América do Norte Britânica foi obtido. As exportações como percentual da renda aumentaram, enquanto as importações permaneceram constantes. No entanto, o ganho de bem-estar, medido em renda real per capita, pode não ter sido grande. Um aumento per capita de \$ 5 em todas as exportações pode ter causado efeitos limitados. Estes seriam ainda mais limitados se

olharmos apenas para os bens incluídos no Tratado de Reciprocidade ⁴¹ (ANKLI, 1971, p.11, tradução nossa).

Officer e Smith (1968, p.600) demonstram que as importações não sujeitas a reciprocidade feitas pela Província do Canadá dos Estados Unidos caíram durante o período em que o Tratado esteve em vigor, o que confirmaria o sucesso da estratégia canadense em limitar o acordo a produtos naturais excluindo do mesmo as manufaturas estadunidenses.

Não obstante, Officer e Smith também apresentam diversos pontos para questionar os benefícios trazidos pelo tratado para as Colônias Britânicas da América do Norte. Para esses autores, mesmo que os efeitos comerciais tenham sido grandes, estes teriam tido pouco impacto sobre o bem estar da população das colônias. Os autores destacam que, embora seja impossível determinar os efeitos líquidos da reciprocidade, alguns fatores devem também ser levados em consideração na avaliação do comércio com os Estados Unidos nesse período: os ganhos decorrentes da redução dos custos de transporte, resultantes do aumento do comércio de *commodities* como trigo, farinha e aveia e do acesso livre ao porto de Nova Iorque e suas taxas de seguros e de transporte internacionais mais baixas, teriam como contraponto a diminuição das receitas tarifárias e aumento do endividamento das Províncias, gerando também prejuízos para o sistema ferroviário canadense, além de dificultar o desenvolvimento de setores como o de produção de queijos e fabricação de cervejas que só obtêm êxito a partir da revogação do Tratado; os ganhos para produtores e consumidores canadenses foram pequenos, uma vez que os preços para os consumidores não caíram e os produtores experimentaram variações em seus preços até a Guerra Civil Americana; e o fato de que as exportações para os Estados Unidos aumentaram, mas foram acompanhadas por uma redução das exportações para a Grã-Bretanha (Officer, Smith, 1968, p.622).

Dessa forma os autores concluem que os efeitos líquidos do Tratado de Reciprocidade para a América do Norte Britânica foram ambíguos, mas que:

⁴¹ [...] it would appear that the basic Canadian or British North American objective was obtained. Export as percentage of income did rise, while imports remained constant. However, the welfare gain, measured in per capita real income, could not have been large. A \$5 per capita increase in all exports would have limited effects. These would be even more limited if we look only at reciprocity goods.

[...] é óbvio que a Reciprocidade por si só não forneceu a base para a prosperidade. Se seu efeito líquido não foi prejudicial, qualquer impacto positivo torna-se menor ao lado das forças realmente dinâmicas da construção de ferrovias na década de 1850 e da Guerra Civil Americana, reconstrução e inflação da década de 1860 (nos Estados Unidos)⁴² (OFFICER; SMITH; 1968,p.623, tradução nossa).

3.2 O PROTECIONISMO NOS MARCOS DA CONFEDERAÇÃO E DA *NATIONAL POLICY*

Pode-se dizer que o pensamento da manutenção de um Tratado de Reciprocidade comercial com os Estados Unidos continuou tendo muitos adeptos entre os canadenses até os anos de 1860, porém essa situação alterou-se com o cancelamento unilateral pelos Estados Unidos do Tratado em 1866 e com a criação da Confederação em 1867.

O Domínio do Canadá não inicia sua história como uma nação altamente protecionista e a estrutura de tarifas sobre importações era aquela adotada pela Província do Canadá até 1866. Como observam Norrie, Ooram e Emery, alguns motivos teriam levado a uma política relativamente liberal nos primeiros anos da Confederação:

As Províncias Marítimas se opuseram às tarifas, e as taxas foram mantidas baixas ou até reduzidas, em alguns casos, para satisfazê-las. Havia também um apoio filosófico considerável para o livre comércio no Canadá. Além disso, o Domínio estava em boa situação no fronte comercial, levando em consideração a reconstrução e a inflação pós Guerra Civil nos Estados Unidos, logo a pressão para a proteção não era forte. Finalmente, muitas vezes esquecido é o fato de que os canadenses nunca realmente desistiram da ideia de garantir um novo acordo de reciprocidade com os Estados Unidos e esperavam sinalizar esse interesse mantendo as tarifas existentes baixas⁴³ (NORRIE, OWRAM; EMERY, 2008, p.213, tradução nossa).

A virada na política comercial, do liberalismo para o protecionismo, teria diversas motivações, tanto de alterações no cenário internacional em um período em que diversas nações adotavam medidas protecionistas mais rigorosas (com

⁴² [...] it is obvious that Reciprocity alone did not provide the basis for prosperity. If its net effect was not detrimental, any positive impact pales beside the really dynamic forces of railway construction in the 1850's and the American Civil War, reconstruction, and inflation of the 1860's.

⁴³ The Maritime Provinces opposed tariffs, and duties were kept low and even lowered in some cases to placate them. There was also considerable philosophical support for freer trade in Canada. Furthermore, the Dominion was doing quite well on the trade front, given reconstruction and post-Civil War inflation in the United States, so pressure for protection was not Strong. Finally, often forgotten is the fact that Canadians never really gave upon the idea of securing a new reciprocity arrangement with the United States and hoped to signal this interest by keeping exiting rates down.

destaque para as medidas protecionistas dos Estados Unidos), como de questões de caráter local, entre os quais podem ser citadas: as estratégias para o desenvolvimento do Domínio, a necessidade do governo financiar suas atividades e a própria mudança de posicionamento dos homens de negócio da época, à medida que se tornavam cada vez mais remotas as possibilidades de acordos de livre comércio com o país vizinho (MARR, PATERSON, 1980,p.377).

O aumento do protecionismo está relacionado à frustração econômica que havia no final da década de 1870. Inicialmente o cancelamento do Tratado de Reciprocidade e a criação da Confederação, como demonstrado anteriormente, pareciam não ter gerado grandes efeitos no desempenho econômico do país. As exportações e importações continuavam crescendo e uma alardeada recessão que viria após o fim do Tratado de Reciprocidade não se materializou. O comércio com os Estados Unidos declinou brevemente, mas por volta de 1870 já atingiu os mesmos patamares do período do Tratado.

Já entre as Colônias Britânicas da América do Norte, o comércio cresceu rapidamente. As exportações da Província do Canadá para as Províncias Marítimas passaram de C\$935.000 em 1863 para C\$1.571.116 em 1865-1866 e C\$3.418.000 em 1866-1867. As exportações para a Grã-Bretanha dobraram entre 1867 e 1874 e ocorreu também um aumento de receitas do Domínio, que também dobraram nesse mesmo período (OFFICE; SMITH, 1968, p. 623).

É só a partir do início da depressão mundial em 1873 que os indicadores da economia canadense começam a piorar. A queda dos preços das *commodities*, a queda nas exportações e o aumento do desemprego tornaram-se os sinais evidentes dessa época. Um aspecto interessante do período é que a economia estadunidense saiu da crise de forma mais rápida que a canadense, gerando um forte movimento de emigração rumo aos Estados Unidos, criando um intenso debate na época sobre se o potencial econômico do Canadá não estava sendo subaproveitado (MARR; PATERSON, 1980, p. 379-380).

Foi nesse cenário que a discussão sobre as políticas protecionistas ganhou fôlego, e no centro da discussão estava à ideia que a economia deveria se diversificar mais rapidamente do que os processos espontâneos haviam proporcionado até então, utilizando para isso de altas tarifas que visavam atingir principalmente as importações estadunidenses, e que essas tarifas teriam que

ser maiores sobre bens de consumo final do que sobre bens intermediários e matérias-primas.

As eleições de 1878 seriam então pautadas basicamente por questões econômicas e principalmente pelas questões de protecionismo comercial. Em discurso ao parlamento John MacDonald deu a seguinte declaração:

Não temos produtores industriais aqui. Nós não temos trabalhadores, nossos trabalhadores foram para os Estados Unidos [...] Estes artesãos canadenses estão colaborando com a força, poder e riqueza de outro país em vez de estarem colaborando com a nossa. Nossos trabalhadores [...] em nosso país estão sofrendo pelo desemprego [...]. Se esses homens não conseguem oportunidades em seu próprio país para desenvolver suas habilidades e aptidões com as quais Deus os agraciou, eles vão ir para um país em que suas habilidades podem ser aproveitadas [...] Se o Canadá tivesse um sistema sensato de taxaço [tarifas], eles poderiam estar trabalhando e sendo bem sucedidos em seu próprio país⁴⁴ (MACDONALD, 1878, p. 857- 859, tradução nossa).

3.2.1 As Novas Tarifas Protecionistas

A política comercial de tarifas elevadas tornou-se, em consequência, ao final do século XIX e início do século XX, o principal instrumento estratégico para a diversificação e crescimento da atividade industrial no Canadá, e passou a ser considerada o mecanismo capaz de superar as barreiras que até então faziam das atividades primárias o principal setor de atividade econômica do país. A política comercial foi tão significativa na história econômica desse país que a questão das tarifas e do protecionismo foi o assunto principal nas eleições de 1878, 1896, 1911 e 1930 (POMFRET, 1981, p.68).

Com a Confederação e a criação do Domínio do Canadá, o novo governo adquiriu um controle maior sobre as tarifas alfandegárias e em 1879, com a implementação da *National Policy*, essas se tornaram estratégicas para o desenvolvimento. A partir dessa política ocorreu um aumento substancial nessas tarifas, superando na média os 20%, e ocorreu uma revisão da estrutura tarifária, distinguindo bens semiacabados e materiais industriais (tarifa entre 10 e 20%),

⁴⁴ We have no manufacturers here. We have no workpeople; our workpeople have gone off to the United States. These Canadian artesians are adding to the strength, to the power, and to the wealth of a foreign nation instead of adding ours. Our workpeople. In this country...are suffering for want of employment [...] If these men cannot find and opportunity in their own country to develop the skills and genius with which God has gifted them, they will go to a country where their abilities can be employed [...]. if Canada had had a judicious system of taxation [tariffs] they would be toiling and doing well in their own country.

equipamentos manufaturados (25%) e bens de consumo final (30%) (POMFRET, 1981, p.73). Ferro, aço, carvão, coque, maquinaria e têxteis receberam proteção especial, seja através de taxas mais elevadas de importação ou da imposição de taxas fixas por unidade do produto em oposição a uma porcentagem sobre o preço de importação (NORRIE; OWRAM; EMERY, 2008, p.213).

Entre 1879 e 1887 a política tarifária também foi continuamente refinada e estendida, ocorrendo a adoção de um sistema de recompensas e de subsídios para a produção doméstica de ferro e aço e o aprimoramento dos procedimentos aduaneiros. Mesmo com uma redução das tarifas de importação sobre os bens manufaturados em 1894, para acalmar os fazendeiros durante um período de desaceleração do setor agrícola, no final do século XIX havia um consenso e aceitação das políticas de proteção tarifária como a base da política comercial canadense.

Quando o Partido Liberal assume o governo com Wilfrid Laurier em 1896, a promessa de uma forte redução das tarifas protecionistas, que era uma das principais propostas do partido, não se verifica e estas caem apenas moderadamente. A tarifa média de importação era de 23% em 1879, 32% em 1891, 30% em 1896 e 27% em 1903 (MCDIARMID, 1946, p.205). Posteriormente, a derrota de Wilfrid Laurier nas eleições de 1911 passou a ser largamente atribuída na literatura especializada à sua defesa de relações comerciais menos protecionistas em relação aos Estados Unidos.

3.2.2 A Industrialização Canadense

Atividades manufatureiras já existiam nas Colônias Britânicas da América do Norte. Na década de 1830 já havia cerca de 500 estabelecimentos industriais em Montreal, porém sua mão-de-obra envolvida nessas atividades não passava de 1.300 trabalhadores, o que acaba por revelar a pequena escala de produção das indústrias nessa época. Existiam algumas empresas maiores, principalmente na indústria naval de Quebec, e algumas empresas mais sofisticadas que usavam técnicas da Revolução Industrial Britânica, como no caso da construção de motores para barcos. No entanto, na primeira metade do século XIX, ainda predominavam na América Britânica as atividades artesanais e a produção em pequena escala (POMFRET, 1981, p.122).

Na época da Confederação a indústria manufatureira do país continuava operando com unidades de pequena escala, atendendo primordialmente a interesses locais e seus impactos sobre a geração de renda e emprego eram secundários na economia canadense. No que diz respeito ao valor adicionado pela manufatura, este representava apenas 19% do PNB, enquanto agricultura era responsável por 34%. Já no que diz respeito à absorção de mão de obra pelo mercado de trabalho, a manufatura absorvia apenas 13% do total dos trabalhadores, enquanto a agricultura aproximadamente 50% (FIRESTONE, 1958, p.204).

Nesse sentido destaca o relatório da *Royal Comission* que neste período:

A maior parte da indústria manufatureira era composta de pequenas unidades espalhadas pelas cidades e vilarejos dos assentamentos agrícolas. Geralmente caracterizavam-se por exigir pouco capital e poucos conhecimentos especializados. À medida que as ferrovias se espalhavam, havia uma tendência de aumento no tamanho da unidade e concentração nos centros estratégicos. Há muito tempo existia uma grande indústria de moagem de farinha em Montreal que atendia o mercado de exportação, e indústrias começavam a se concentrar em Hamilton e Toronto. Em geral, no entanto, a empresa manufatureira permaneceu pequena, simples e descentralizada. Quase todas as cidades produziam implementos agrícolas e outras ferramentas usadas por uma comunidade pioneira. Máquinas e ferramentas que exigiam um alto grau de habilidade para sua produção eram quase que totalmente obtidas pela importação. Fábricas de lã, de calçados e botas, de móveis, cervejarias e destilarias prosperaram utilizando matéria prima local e a proteção tarifária. Mas em *commodities* como algodão e tecidos de linho, dependentes de matérias primas estrangeiras, nenhum progresso foi feito em direção à produção local. Em 1870, o capital investido por estabelecimento foi de C\$1.900 comparado com C\$ 217.000 em 1930. [...] Em 1867, não havia mais de 50.000 trabalhadores empregados (na indústria manufatureira) em todas as cidades das quatro províncias⁴⁵ (REPORT OF THE ROYAL COMISSION, 1940, p.26-27, tradução nossa).

⁴⁵ Most of manufacturing industry was scattered in small units through the towns and villages of the agricultural settlements. Generally, it was of a kind which required little capital and little highly specialized skill. As the railways spread, there was a tendency toward increase in size of unit and concentration in strategic centres. There had long been a large flour-milling industry in Montreal, catering to the export trade, and industries began to concentrate in Hamilton and Toronto. In general, however, manufacturing enterprise remained small, simple and decentralized. Almost every town produced agricultural implements and the other tools used by a pioneer community. Machinery and tools requiring a high degree of skill for their production were almost entirely imported. Woollen mills, boot and shoe factories, furniture factories, breweries and distilleries thrived on local raw materials and the incidental protection of a revenue tariff. But in such commodities as cotton and linen textiles, dependent on foreign raw materials, no progress was made toward local production [...] In 1870, the average capital invested per establishment per establishment was \$1,900 compared with \$217,000 for 1930[...] In 1867, there were not more than 50,000 labourers employed in all the cities of the four provinces.

Da mesma forma Marr e Paterson destacam que até a criação da Confederação embora existisse alguma indústria de transformação esta era ainda bastante limitada. Conforme destacam os autores:

Apenas em poucos setores como equipamentos de transporte, máquinas agrícolas e produção têxtil, indústrias de tamanho razoável se desenvolveram. A maioria das empresas na maioria dos setores industriais eram pequenas; produziam para o mercado local, compravam muitos de seus insumos em regiões próximas e raramente estavam envolvidas em comércio de exportação, ao menos é claro se eram parte direta do comércio de *staples*⁴⁶ (MARR, PATERSON, 1980, p. 375, tradução nossa).

No mesmo sentido Firestone observa que:

Enquanto o censo de 1870 revelou que o Canadá fez progressos consideráveis no desenvolvimento industrial, a maioria das operações foi dedicada à produção de produtos mais simples como alimentos preparados, madeira e produtos de couro, roupas, cerveja e outras bebidas alcoólicas. Com poucas exceções como madeira serrada e farinha, os fabricantes vendiam seus produtos na própria localidade. Ainda não havia sinais de produção para um mercado provincial ou nacional e a maioria dos itens manufaturados mais sofisticados que o país precisava eram importados.⁴⁷ (FIRESTONE, 1960 a, p.230, tradução nossa).

O progresso industrial inferior a outros países, nesse período, como Estados Unidos, Alemanha e Inglaterra pode ser atribuído em grande parte segundo Firestone a alguns fatores entre os quais destacam-se: a falta de tarifas que visassem proteger a indústria nascente na primeira metade do século XIX dos produtos estadunidenses e britânicos; o limitado mercado interno e suas imensas distâncias territoriais e o próprio Tratado de Reciprocidade com os Estados Unidos que fez com que o Canadá centrasse suas atenções na produção de produtos naturais para a exportação em troca de produtos industrializados estadunidenses (FIRESTONE, 1960, p.230).

Firestone ainda destaca que:

⁴⁶ Only in a few industries such as transportation equipment, agricultural machinery, and textile production had sizeable manufacturing firms emerged. Most firms in most industries were small; they produced for a local Market, purchased many inputs in the surrounding region, and seldom engaged in export trading, unless of course they were directly part of the staple trade.

⁴⁷ While the 1870 census revealed that Canada had made considerable progress in developing a manufacturing industry, most of the operations were devoted to the production of the simpler type of goods such as prepared foodstuffs, lumber and leather products, clothing, and beer and liquor. With a few exceptions, such as sawn lumber and flour, manufactures were intended for sale in the immediate locality. There was still no sign of production for a provincial or national Market, and most of the more highly manufactured items the country needed were imported.

A Revolução Industrial no Canadá não veio até as décadas de 1860 e 1870, quando o sistema fabril foi introduzido. Mesmo no final do século XIX, ainda havia um grande número de estabelecimentos de pequena escala do tipo oficina doméstica em operação. Em 1890, apenas 14.000 dos 76.000 estabelecimentos industriais do Canadá tinham cinco ou mais empregados, e havia apenas 15.000 desses estabelecimentos em 1900⁴⁸ (FIRESTONE, 1960 a, p.230, tradução nossa).

Entre as atividades industriais, a indústria de queijos começou a se expandir fortemente já na década de 1860, tornando-se o segundo produto mais exportado pelo Canadá em 1900, perdendo apenas para a exportação de trigo. A primeira fábrica de queijos do Canadá foi aberta em 1864 e mais outras cinco entraram em operação no ano seguinte. Com a revogação do Tratado de Reciprocidade, o preço do queijo canadense subiu cerca de 30% e esse fato acabou por tornar-se o maior estímulo para o desenvolvimento dessa indústria no país. Em 1867, um ano após a revogação do tratado, já existiam instaladas 235 fábricas no Canadá e em 1871 esse número chegou a 353, com forte concentração geográfica em Ontário, onde estavam estabelecidas 323 dessas indústrias (POMFRET, 1981, p.130-132).

O crescimento da produção interna gerada a partir do protecionismo, o aprimoramento das técnicas de produção, o surgimento de inovações como o serviço de transporte ferroviário refrigerado de Stratford a Montreal (JONES, 1946, p. 259) permitiriam que o queijo canadense ganhasse competitividade no exterior, principalmente no mercado britânico. As exportações passaram de 8,3 milhões de libras⁴⁹ em 1871, para 49,2 milhões em 1881, chegaram a 106,2 milhões em 1891 e atingiram 189,8 milhões de libras em 1899 (POMFRET, 1981, p.131).

Ainda nas últimas duas décadas do século XIX a indústria de celulose, que teria grande importância para o Canadá no século XX, já começa a se desenvolver de forma importante. Em 1881, existiam apenas cinco fábricas de celulose no Canadá que respondiam pela criação de menos de cem empregos e tinham uma produção estimada em C\$63.000. No início da década de 1890, já existiam vinte e quatro fábricas que passaram a empregar cerca de mil pessoas e uma produção estimada em cerca de C\$1 milhão (FIRESTONE, 1958, p. 208).

⁴⁸ The industrial revolution in Canada did not come until the 1860's and 1870's, when the factory system was introduced. Even at the close of the nineteenth century, there were still a large number of small-scale establishments of the home workshop type in operation. In 1890 only 14,000 out of Canada's 76,000 manufacturing establishments had five or more employees, and there were only 15,000 such plants in 1900.

⁴⁹ Uma libra equivale a 0,4536 Kg.

A economia canadense foi gradualmente aumentando seu nível de autossuficiência e diversificação. Nos primeiros anos do século XX a *National Policy* estava começando a obter os resultados desejados. Bothwell, Drummond e English destacam que o início do século XX é um período em que:

O Canadá encontrou novos e dinâmicos mercados para as coisas que poderia produzir bem, a economia mundial forneceu-lhe abundância de mão-de-obra, fundos de capital e as manufaturas e matérias primas que sua crescente e próspera economia estava ansiosa para absorver⁵⁰ (BOTHWELL; DRUMMOND; ENGLISH, 1987, p.73, tradução nossa).

As melhorias no padrão de vida da população e o aumento da urbanização criaram espaço para que a indústria alimentícia se desenvolvesse na última parte do século XIX. Em 1890, produtos como manteiga, queijos e açúcar refinado já estavam entre os dez produtos que geravam maior produção industrial em termo de valor. A indústria de carne que era apenas a 19ª mais importante em 1890 passaria a ocupar a 3ª posição em 1900. (FIRESTONE, 1960a, p.238-239).

Observou-se também que no período entre 1851 e 1891, a indústria manufatureira apresentou um importante aumento na quantidade de mão de obra empregada, com um acréscimo de 209,52%, embora permanecesse, em números absolutos, com uma capacidade de absorção de mão de obra ainda bastante inferior às atividades agrícolas e de serviços como pode ser observado na tabela 7.

Tabela 7- Número (em milhares) e variação percentual de trabalhadores por atividade (1851-1891)

	1851	1861	1871	1881	1891	Variação %
Agricultura	378	514	566	662	735	94,44
Indústria	84	112	148	190	260	209,52
Serviços	102	151	192	267	389	202,94

Fonte: Adaptado de Firestone, 1960, p.229.

É importante destacar que os trabalhadores que atuavam no setor industrial obtiveram aumentos consideráveis de renda real desde 1870, o que incentivava o consumo de bens de consumo e o desenvolvimento de indústrias canadenses para suprir essas demandas. Os ganhos salariais são apresentados na tabela 8.

⁵⁰ Canada found new and buoyant markets for the things she could do well; the world economy supplied her with plenty of labour, capital funds, and the manufactures and raw materials which her growing and prosperous economy was eager to absorb.

Tabela 8- Salários médios anuais e por hora no setor industrial canadense em C\$ correntes e C\$ constantes (1935-1939) em anos selecionados (1870-1900)

Ano	Salário médio por trabalhador			
	Por ano		Por hora	
	C\$ correntes	C\$ constantes	C\$ correntes	C\$ constantes
1870	293	436	0,09	0,13
1880	311	511	-	-
1890	385	619	0,13	0,20
1900	421	726	0,14	0,25

Fonte: Firestone, 1958, p.207.

O setor industrial passou a apresentar um rápido crescimento no Canadá Central a partir da última década do século XIX, ao mesmo tempo em que ocorria o *boom* do trigo no oeste. O capital investido no setor manufatureiro aumentou aproximadamente 340% entre 1900 e 1913 passando de C\$447 milhões em 1900 para C\$1.248 milhões em 1910 e 1.959 milhões em 1913 (SAFARIAN, 2009, p.22).

Dois indicadores que demonstram o aumento da relevância do setor manufatureiro dizem respeito ao valor bruto da produção e ao valor de capital fixo industrial, como pode ser observado na tabela 9.

Tabela 9- Valor bruto da produção e valor do capital fixo na indústria manufatureira canadense em milhões de C\$ correntes e constantes (1935-1939) para o período 1870-1929

Ano	Valor bruto da produção (C\$ milhões)		Valor do capital fixo (C\$ milhões)	
	C\$ correntes	C\$ constantes (1935-1939)	C\$ correntes	C\$ constantes (1935-1939)
1870	222	278	38	62
1880	310	432	81	129
1890	470	700	173	289
1900	584	936	254	422
1910	1.264	1.610	710	1.106
1929	3.883	3.116	2.357	2.221

Fonte: adaptado de Firestone, 1958, p.202.

Após a formação da Confederação começaram a ocorrer importantes mudanças no setor manufatureiro, com o declínio de algumas atividades tradicionais e o surgimento e ascensão de outras. Embora a indústria primária⁵¹ tenha mantido sua relevância, ocorreu o crescimento de indústrias classificadas como secundárias. O *mix* das atividades manufatureiras em relação ao PIB mudou de forma bastante relevante entre 1870 e 1920 conforme demonstra a tabela 10.

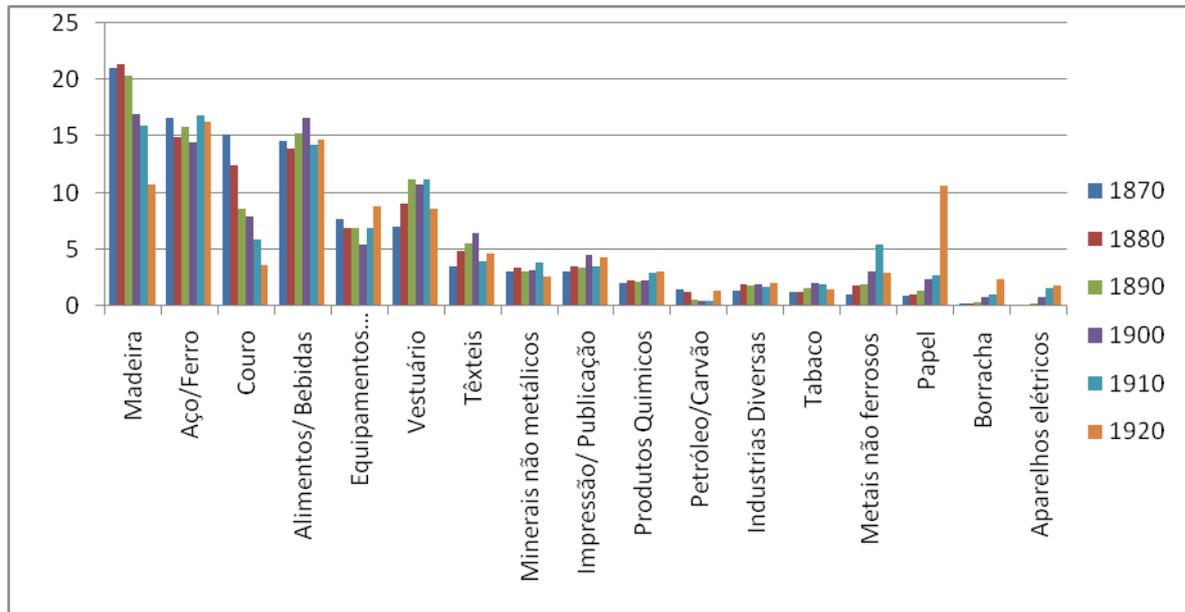
⁵¹ Na literatura canadense especializada a distinção entre indústria primária e secundária é feita da seguinte forma: A indústria primária consiste em operações onde um processamento relativamente pequeno de recursos domésticos é necessário, a produção é feita a partir da exploração de recursos naturais e se destina para a venda principalmente no exterior. Normalmente, esses produtos possuem vantagens comparativas e fácil acesso aos mercados mundiais. Já a indústria secundária é caracterizada por um maior grau de processamento, maior dependência dos mercados internos e dependência de insumos nacionais e estrangeiros. Geralmente este tipo de indústria não possui vantagens comparativas no mercado internacional (BERTRAM, 1963, p.168).

Tabela 10- Distribuição percentual do PIB das atividades manufatureiras por setores (1870-1920)

1870		1880	
Produtos de madeira	21,0	Produtos de madeira	21,4
Produtos de ferro e aço	16,6	Produtos de ferro e aço	14,9
Produtos de couro	15,2	Alimentos e bebidas	13,9
Alimentos e bebidas	14,6	Produtos de couro	12,4
Equipamentos de transporte	7,7	Vestuário	9,1
Vestuário	7,0	Equipamentos de transporte	6,9
Têxteis	3,5	Têxteis	4,9
Minerais não metálicos	3,1	Impressão e publicação	3,5
Impressão e publicação	3,0	Minerais não metálicos	3,4
Produtos químicos	2,0	Produtos químicos	2,3
Produtos de petróleo e carvão	1,5	Outras indústrias	1,9
Indústrias diversas	1,4	Produtos de metais não ferrosos	1,8
Tabaco	1,3	Produtos de petróleo e carvão	1,3
Produtos de metais não ferrosos	1,0	Tabaco	1,2
Produtos de papel	0,9	Produtos de papel	1,0
Produtos de borracha	0,2	Produtos de borracha	0,2
Aparelhos e suprimentos elétricos	-	Aparelhos e suprimentos elétricos	-
1890		1900	
Produtos de madeira	20,4	Produtos de madeira	17,0
Produtos de ferro e aço	15,8	Alimentos e bebidas	16,6
Alimentos e bebidas	15,3	Produtos de aço e ferro	14,5
Vestuário	11,2	Vestuário	10,8
Produtos de couro	8,6	Produtos de couro	7,9
Equipamentos de transporte	6,9	Têxteis	6,4
Têxteis	5,5	Equipamentos de transporte	5,4
Impressão e publicação	3,4	Impressão e publicação	4,5
Minerais não metálicos	3,0	Minerais não metálicos	3,2
Produtos químicos	2,1	Produtos de metais não ferrosos	3,1
Produtos de metais não ferrosos	1,9	Produtos de papel	2,4
Indústrias diversas	1,8	Produtos químicos	2,3
Tabaco	1,6	Tabaco	2,0
Produtos de papel	1,4	Indústrias diversas	1,9
Produtos de petróleo e carvão	0,6	Produtos de borracha	0,8
Produtos de borracha	0,3	Aparelhos e suprimentos elétricos	0,8
Aparelhos e suprimentos elétricos	0,2	Produtos de petróleo e carvão	0,5
1910		1920	
Produtos de ferro e aço	16,8	Produtos de aço e ferro	16,3
Produtos de madeira	16,0	Alimentos e bebidas	14,7
Alimentos e bebidas	14,3	Produtos de madeira	10,8
Vestuário	11,2	Produtos de papel	10,6
Equipamentos de transporte	6,9	Equipamentos de transporte	8,8
Produtos de couro	5,9	Vestuário	8,6
Produtos de metais não ferrosos	5,4	Têxteis	4,6
Têxteis	4,0	Impressão e publicação	4,3
Minerais não metálicos	3,8	Produtos de couro	3,6
Impressão e publicação	3,5	Produtos químicos	3,1
Produtos químicos	2,9	Produtos de metais não ferrosos	2,9
Produtos de papel	2,7	Minerais não metálicos	2,6
Tabaco	1,9	Produtos de borracha	2,4
Indústrias diversas	1,7	Outras indústrias	2,0
Aparelhos e suprimentos elétricos	1,6	Aparelhos e suprimentos elétricos	1,8
Produtos de borracha	1,0	Tabaco	1,5
Produtos de petróleo e carvão	0,5	Produtos de petróleo e carvão	1,4

Fonte: Adaptado de Urquhart, 1986, p.60.

Gráfico 1- Distribuição percentual do PIB manufatureiro (1870-1920)



Fonte: Adaptado de Urquhart (1986, p.60).

Como pode ser observado, quando é analisado o percentual de contribuição ao PIB de cada setor em 1920 em comparação a 1870 observa-se modificações na importância dos setores industriais, com a indústria de ferro e aço ultrapassando a de madeira como principal indústria em geração de valor, a menor importância da indústria de couro e o crescimento do setor de vestuário. Apenas os produtos de madeira e couro representavam 36,2% do PIB industrial canadense em 1870, valor este que caiu para 21,9% em 1910 e representa apenas 14,4% em 1920. Observa-se também um grande crescimento da indústria de papel que representava apenas 0,9% do PIB industrial em 1870; 2,7% em 1910 e 10,6% em 1920.

Ao mesmo tempo em que o declínio de setores de produtos de madeira e de couro ficam bastante claros, assim como o avanço dos setores de papel (papel jornal e celulose), de metais não ferrosos e de produtos químicos, algumas considerações devem ser feitas em relação aos setores de ferro e aço e de equipamentos de transporte. Nestes setores, embora sua participação no PIB não tenha sofrido fortes alterações no período, as transformações foram profundas. No setor de ferro e aço, a atividade baseada em indústrias de pequeno porte ou no trabalho de ferreiros é substituída pela moderna indústria de ferro e aço com o predomínio das siderúrgicas e o uso de alto-fornos. Já no setor de equipamentos de transporte, ocorre o declínio de veículos puxados a cavalos para a indústria moderna em que ganha destaque a produção de automóveis (URQUHART, 1986, p.43-54).

Quando se comparam os principais setores industriais canadenses no período 1870-1920, observa-se também uma desconcentração destes setores. Levando-se em consideração os cinco principais setores, estes representavam 75,1% do PIB manufatureiro em 1870; 71,7% em 1880; 71,3% em 1890; 66,8% em 1900; 65,2% em 1910 e 61,2% em 1920.

A industrialização canadense apresenta forte aceleração a partir do ano de 1896 como destaca o relatório da *Royal Comission*:

A expansão industrial do Canadá após 1896 foi notável. Entre 1890 e 1910 o valor líquido da produção aumentou quase três vezes. A industrialização se expandiu na maioria das categorias importantes: no fornecimento de equipamentos de capital, nos bens de consumo e no processamento de produtos naturais. O programa de construção de ferrovias, o crescimento das cidades e vilarejos, a mecanização das fazendas do oeste e a extensão de instalações comunitárias tanto no leste como no oeste deram grande impulso a produção de bens de capital ⁵² (REPORT OF THE ROYAL COMMISSION, 1940, p.73-74, tradução nossa).

Nesse período ganhou grande destaque o desenvolvimento da siderúrgica, que recebia forte proteção tarifária pela *National Policy* como é destacado no mesmo relatório:

A indústria siderúrgica particularmente fez um rápido progresso. O imposto sobre os trilhos de aço (C\$7,00 por tonelada) que criou uma reserva de mercado para o produtor nacional tornou-se a base principal de duas grandes empresas siderúrgicas, uma na Nova Escócia e outra em *Sault Ste. Marie*. Sob a tarifa de 30 por cento em carros e de 35 por cento em locomotivas, a produção de material ferroviário tornou-se uma grande indústria secundária. A nova demanda por equipamentos pelas fazendas do oeste trouxe um aumento de 250 por cento na produção de implementos agrícolas (1890-1910). O *boom* na construção gerou uma grande expansão na produção de máquinas, aços estruturais, arames e pregos⁵³ (REPORT OF THE ROYAL COMMISSION, 1940, p.74, tradução nossa).

⁵² The industrial expansion of Canada after 1896 was remarkable. Between 1890 and 1910, the net value of manufacturing increased by nearly three times. [...] Manufacturing expanded in most of the important categories: the provision of capital equipment, consumers' goods of general consumption and the processing of natural products. The program of railway construction, the growth of cities and towns, the equipping of Western farms and the extension of community facilities in both East and West gave a great impetus to the production of capital goods.

⁵³ The iron and steel industry particularly made rapid progress. [...] The duty on steel rails (\$7 per ton), which reserved the market mainly to the domestic producer, was the principal basis of two large steel enterprises, one in Nova Scotia and the other at Sault Ste. Marie. Under the tariff of 30 per cent in cars 35 per cent on locomotives, the production of railway rolling stock became a major secondary industry. The new demand for the equipment of Western farms brought a 250 per cent increase in the output of agricultural implements. The boom in construction generated a great expansion in the production of machinery, structural steel, wire and nails.

A partir do início da década de 1890 a produção de ferro e aço começa a crescer rapidamente. No que diz respeito à produção de ferro gusa⁵⁴ pode-se observar esse aumento da produção nas Províncias da Nova Escócia e de Ontário conforme a tabela 11.

Tabela 11- Produção anual de ferro gusa em toneladas por província em anos selecionados (1888-1912)

Ano	Nova Escócia	Ontário	Quebec	Total
1888	17.556	-	4.243	21.799
1892	40.049	-	2.394	42.443
1896	32.351	28.302	6.615	67.268
1900	23.133	67.387	6.055	96.575
1901	151.130	116.571	6.875	274.376
1904	164.488	127.845	11.121	303.454
1908	352.642	271.484	6.709	630.835
1911	390.242	526.635	658	917.635
1912	424.994	589.593	-	1.014.587

Fonte: Adaptado de Donald, 1915, p.327.

Como pode ser observado na tabela 11, Ontário que se quer produzia ferro gusa até 1896, mais do que dobra a sua produção a cada quatro anos, passando sua produção de aproximadamente 28 mil toneladas em 1896 para mais de 589 mil toneladas em 1912, da mesma forma, a Nova Escócia aumenta sua produção de cerca de 32 mil toneladas para cerca de 425 mil toneladas no mesmo período. Apenas Quebec, que nunca chegou a ter uma produção expressiva parou de produzir este produto.

Também observa-se um grande aumento na produção de lingotes de aço e de peças fundidas a partir do início da década de 1900, com a produção passando de 29 mil toneladas em 1901 para mais de 950 mil toneladas já em 1912, como pode ser observado na tabela 12.

Tabela 12- Produção de Lingotes de Aço e de Peças Fundidas em Anos Selecionados (1896-1912)

Ano	Produção (toneladas)	Ano	Produção (toneladas)
1896	17.920	1905	451.863
1901	29.212	1910	822.284
1902	203.881	1912	957.861

Fonte: Adaptado de Donald, 1915, p.331.

⁵⁴ Forma impura de ferro produzida em alto forno que é fundida em lingotes para serem convertidos em ferro fundido e aço.

Já no que diz respeito ao número de estabelecimentos que produziam aço e ferro, o capital investido, valor da produção e salários, observa-se um grande aumento destes indicadores entre 1901 e 1911, conforme apresentado na tabela 13.

Tabela 13- Número de estabelecimentos produtores de aço e ferro com mais de cinco empregados, valor do capital investido, salários e valor da produção em C\$(1891-1911)

	Ano		
	1891	1901	1911
Estabelecimentos	520	517	824
Capital investido (C\$)	26.412.310	40.861.164	123.561.319
Salários (C\$)	8.386.368	11.782.720	31.219.864
Valor da Produção (C\$)	28.535.789	34.878.402	113.640.610

Fonte: Adaptado de Donald, 1915, p.333.

É importante também observar que o rápido crescimento populacional desse período foi responsável por aumentar substancialmente o mercado de bens de consumo, contribuindo decisivamente pela elevação da demanda por roupas, sapatos, tecidos de algodão, produtos de borracha e móveis que eram em grande medida protegidos pelas tarifas de importação (REPORT OF THE ROYAL COMMISSION, 1940, p.74).

Dessa forma, parece claro que ocorreu um considerável progresso do setor manufatureiro no período compreendido entre a década de 1890 e 1910. O número de pessoas trabalhando no setor manufatureiro aumentou 108,1%, o valor da produção em dólares constantes aumentou 130% com uma média de 4,25 % ao ano e o valor do capital fixo em dólares constantes aumentou 282,7%, com um crescimento médio anual de 6,94% (FIRESTONE, 1958, p.203).

Mesmo com o imenso aumento da atividade agrícola decorrente do povoamento do oeste, o setor industrial passou a agricultura em termos de PIB. Embora seja possível observar que sua contribuição percentual ao PIB tenha permanecido razoavelmente constante entre 1870 e 1910, isso deve-se fundamentalmente ao crescimento de outras atividades relacionadas direta ou indiretamente a atividade industrial e ao próprio crescimento do setor de serviços, como apresentado na tabela 14.

Tabela 14- Distribuição percentual do PIB a custo de fatores (1870-1910)

	1870	1880	1890	1900	1910
Agricultura	37,1	36,2	27,8	24,8	21,6
Manufatura	22,4	21,9	25,3	22,2	22,5
Serviços pessoais, comunitários e negócios	7,4	8,1	9,6	9,6	7,6
Loações residenciais	5,9	5,8	5,7	6,8	6,7
Construção	5,7	4,2	4,8	3,9	7,8
Transportes	5,5	5,2	5,9	6,9	7,8
Atividades florestais, caça e pesca	2,7	3,0	3,1	3,0	2,1
Bancos e finanças	2,1	2,2	2,9	4,3	4,1
Mineração	1,3	1,1	1,9	5,0	2,9
Serviços do governo federal	1,3	1,7	1,8	1,8	1,6
Educação	1,0	1,4	1,2	1,2	1,1
Serviços municipais	0,9	1,2	1,3	1,3	1,4
Serviços dos governos provinciais	0,5	0,6	0,6	0,6	0,8
Royalties de recursos públicos	0,3	0,3	0,5	0,5	0,4
Gás manufaturado	0,1	0,2	0,3	0,1	0,1

Fonte: Adaptado de Urquhart, 1986, p.42.

Urquhart destaca o aumento do volume de investimentos e a importância da política migratória para demonstrar as mudanças ocorridas no setor industrial e desenvolvimento de outros setores a partir da última década do século XIX. De acordo com o autor:

[...] o nível de investimento na indústria tornou-se permanentemente muito maior do que costumava ser. A indústria canadense sofreu mudanças fundamentais entre 1890 e 1910. Acompanhando as mudanças na indústria, o setor de comércio especializado e o setor financeiro percorreram um longo caminho para assumir sua forma moderna. [...] o crescimento e muitas das mudanças na economia canadense foram consequência da colonização das pradarias. O contínuo e elevado nível das contribuições da agricultura para o PIB foi um resultado direto desses assentamentos. [...] Os efeitos do povoamento do oeste e a renda consequentemente gerada foram sentidos fortemente no Canadá Central, onde as funções industriais, financeiras e comerciais eram predominantemente executadas⁵⁵ (URQUHART, 1986, p.60-61).

Após o final da I GM, a economia canadense apresentou um período de instabilidade, mas na década de 1920 voltou a crescer de forma sustentável, período este que durou até 1929. O *boom* deste período deve-se em grande parte à demanda estrangeira pelos produtos canadenses e ao crescimento de novas indústrias como a mineração, automobilística, papel de jornal e energia hidrelétrica.

⁵⁵ [...] the level of investment in manufacturing became permanently much higher than it had been. Canadian manufacturing underwent a fundamental change between 1890 and 1910. Accompanying the change in manufacturing, the specialized trade sector and the financial sector went a long way toward assuming their modern form. [...] the growth and many of the changes in the Canadian economy were a consequence of the settlement of the prairies. The continued high level of the contributions of agriculture to GDP was a direct result of this settlement. [...] The effects of western settlement and of the incomes consequent on it were felt strongly in Central Canada where the manufacturing, financial, and commercial functions were performed predominantly.

A maioria destas indústrias já havia começado a produzir mesmo antes da I GM, mas seu impacto na economia canadense é muito maior a partir da década de 1920 (POMFRET, 1981, p. 183).

No que diz respeito à indústria de celulose e papel na economia canadense na década de 1920, esta ganhou imensa importância. O Canadá encontrava um grande mercado para esses produtos nos Estados Unidos. O fato de possuir madeira, água e energia em abundância criavam as condições necessárias para o país se tornar um grande exportador. Como destaca Pomfret:

Papel e celulose era a maior indústria manufatureira do Canadá em 1925. Seu principal segmento era o de papel jornal, cuja produção triplicou entre 1913 e 1920 e depois triplicou novamente entre 1920 e 1929 (de menos de 300.000 toneladas em 1913 para 867.000 toneladas em 1920 e 2,7 milhões de toneladas em 1929). A produção de papel jornal foi orientada para a exportação, com 90 por cento da produção sendo exportada, e o Canadá dominou os mercados mundiais com 65 por cento do total de papel jornal exportado em 1929. O crescimento da indústria ocorreu em grande parte pelo rápido crescimento da demanda nos Estados Unidos [...] O Canadá estava bem posicionado para abastecer o mercado americano, pois possuía madeira, água e energia próximos e os embargos às exportações de celulose asseguravam que o processamento permanecesse no Canadá⁵⁶ (POMFRET, 1981, p. 183-184, tradução nossa).

Da mesma forma, a indústria automobilística, mesmo que já existisse desde o início do século no Canadá, cresceu de forma notória no período pós I GM, basicamente a partir dos investimentos das montadoras estadunidenses no território canadense, aliada a proteção tarifária existente. Como observa Pomfret:

A principal força de crescimento foi o aumento nos registros domésticos de automóveis de 2.000 (1907) para 276.000 (1918) e 1,2 milhão (1929). A proteção tarifária, a partir de 1907, garantiu que a demanda fosse suprida pela produção canadense, embora a indústria fosse dominada por subsidiárias de corporações estadunidenses. A produção anual subiu de 94.000 unidades em 1920 para 263.000 em 1929, dos quais 102.000 foram exportados para as áreas preferenciais imperiais Britânicas⁵⁷ (POMFRET, 1981, p.184, tradução nossa).

⁵⁶ Pulp and paper was by 1925 the largest manufacturing industry in Canada. Its major branch was news print, production of which tripled between 1913 and 1920 and then tripled again between 1920 and 1929 (from less than 300,000 tons in 1913 to 867,000 tons in 1920 and 2,7 million tons in 1929). Newsprint production was exported-oriented, with 90 per cent of output being exported, and Canada dominated world markets with 65 per cent of total newsprint exports in 1929. The industry's growth was largely due to rapid growth in U.S. demand [...] Canada was well placed to supply the American market, because she had wood, water and power located in fairly close proximity and embargoes on pulpwood exports ensured that processing remained in Canada.

⁵⁷ The main growth force was the increase in domestic automobile registrations from 2,000 (1907) to 276,000 (1918) and 1.2 million (1929). Tariff protection from 1907 onwards ensured that the demand would be primarily met by Canadian production, although the industry was soon dominated by subsidiaries of U.S. corporations. Annual output rose from 94,000 units in 1920 to 263,000 in 1929, of which 102,000 were exported to British imperial preferential areas.

A indústria automobilística também teve um grande impacto sobre o volume de investimentos no Canadá. Os investimentos na construção de estradas e na indústria automobilística que representaram menos de 1% do PNB no período 1906-1910 atingiram 9% do PNB nos anos 1926-1930 (POMFRET, 1981, p.184).

Safarian destaca os avanços da economia canadense na década de 1920 e o crescimento da indústria nesse período. De acordo com o autor:

O desenvolvimento econômico canadense nos anos 20 como um todo, e particularmente na segunda metade do período, foi muito mais rápido que o da maioria dos outros países. Entre 1923 e 1929, o índice de produção manufatureira cresceu 37 por cento e o de produção de mineração 60 por cento. Os números comparáveis dos Estados Unidos eram de 13 por cento e 11 por cento. O aumento da atividade econômica no Reino Unido também foi mais moderado do que no Canadá, o índice de produção industrial subindo apenas 12 por cento de 1924 a 1929. Entre 1926 e 1929, houve um aumento no investimento em manufatura e na mineração de 80 por cento no Canadá e de cerca de 15 por cento nos Estados Unidos⁵⁸ (SAFARIAN, 2009,p.65-66, tradução nossa).

Marr e Paterson observam que, durante os cerca de sessenta anos em que as altas tarifas vigoraram, as transformações na indústria foram evidentes, com o surgimento de unidades de produção de grande escala, diversificação de produtos e novos usos de recursos energéticos como os hidroelétricos. Surgiram também novas técnicas de gestão e controle que se distanciavam das bases tradicionais das empresas canadenses. Os autores destacam que já na década de 1930:

[...] as características da indústria de transformação eram totalmente diferentes. Muitas atividades industriais possuíam grandes empresas, a produção era destinada para um mercado mais amplo que o local, insumos eram comprados e frequentemente transportados por longas distâncias, e havia uma porção maior de produtos industrializados exportados. A manufatura, como um todo, ganhou características irreversíveis associadas com a indústria moderna⁵⁹ (MARR, PATERSON, 1980, p. 375, tradução nossa).

⁵⁸ Canadian economic development in the twenties as a whole, and particularly in the second half of the period was far more rapid than that of most other countries. Between 1923 and 1929 the index of manufacturing production rose by 37% and that of mining production by 60 percent. The comparable United States figures were 13 per cent and 11 per cent. The increase in economic activity in the United Kingdom was also more moderate than in Canada, the index of industrial production rising by only by 12 per cent from 1924 to 1929. Between 1926 and 1929 there was an increase in investment in manufacturing plus mining of 80 per cent in Canada, and about 15 per cent in the United States.

⁵⁹ [...] manufacturing was completely different in character. Most industries had some large firms, production was for a wider market than the local one, inputs were purchased and often transported over long distances, and there was a great proportion of manufacturing output exported. Manufacturing, as a whole, had taken on the irreversible features associated with modern industry.

Easterbrook e Aitken destacam também a importância relativa que a indústria foi ganhando em relação às outras atividades econômicas, principalmente em relação à agricultura, conforme os autores:

Em termos de produção, a manufatura canadense ultrapassou a agricultura até o final da Primeira Guerra Mundial, e desde então, aumentou sua liderança. Do valor total de produção nos nove principais setores da economia canadense, a manufatura contribuiu com 44% em 1919 e a agricultura com 32%. A contribuição da manufatura cresceu para 46% em 1929 e permaneceu nesse nível até 1939, enquanto a agricultura caiu para 21% em 1929 e 16% em 1931, recuperando os 21% em 1939⁶⁰ (EASTERBROOK; AITKEN, 1988, p. 52, tradução nossa).

Marr e Paterson defendem a ideia de que a influência das tarifas sobre o desenvolvimento da industrialização canadense deve ser analisada em três dimensões: o crescimento da industrialização, as mudanças estruturais na composição dos produtos e as mudanças estruturais na distribuição geográfica dos produtos. Em relação ao crescimento do produto do setor manufatureiro, a taxa anual média foi de 4,2% ao ano entre 1870 e 1915, representando em termos absolutos um crescimento da manufatura de \$221 milhões em 1870 para \$1,398 bilhões já em 1915 (MARR; PATERSON, 1980, p. 381).

Meier destaca o forte crescimento da indústria durante o período de *boom* do trigo. Conforme o autor:

De 1900 a 1913, a produção industrial aumentou em todos os anos, exceto 1909, o índice de produção industrial aumentou de 36 em 1900 para 100 em 1913. A taxa média anual de aumento na produção industrial atingiu 7,5 por cento entre 1896-1900 e 1911-13, uma taxa ultrapassada apenas pelo Japão. Em valor bruto, a produção de produtos manufaturados passou de C\$ 481 milhões em 1901 para C\$ 1,165 bilhões em 1911 e o valor do investimento na fabricação quase triplicou de 1901 a 1911, passando de C\$ 446 milhões para C\$ 1,247 bilhões⁶¹ (MEIER, 1953, p.5-6, tradução nossa).

⁶⁰In terms of output, Canadian manufacturing had surpassed agriculture by the end of World War I, since then it has increased its lead. Of the total value of production in the nine major sectors of the Canadian economy, manufacturing contributed 44 per cent in 1919 and agriculture 32 per cent. Manufacturing's contribution increased to 46 per cent by 1929 and remained at about that level until 1939, while agriculture fell to 21 per cent in 1929 and 16 per cent in 1931, recovering to 21 per cent in 1939.

⁶¹From 1900 to 1913, manufacturing production increased to every year except 1909, the index of manufacturing production rising from 36 in 1900 to 100 in 1913. The average annual rate of increase in manufacturing production was as high as 7.5 per cent between 1896-1900 and 1911-13, a rate surpassed only by Japan. In gross value, the products of manufactures rose from \$481 million in 1901 to \$1,165 million in 1911, and the value of investment in manufacturing nearly trebled from 1901 to 1911, increasing from \$446 million to \$1,247 million.

Durante esse período também foi notório o aumento da participação de mão de obra no setor manufatureiro em uma escala inclusive maior do que a mão de obra absorvida na agricultura em termos percentuais. A mão de obra ocupada na indústria passou de 283.897 em 1901 para 483.216 em 1911, representando um acréscimo de mais de 70%, enquanto na agricultura o aumento nesse período foi de 16% passando de 716.860 para 933.735. A indústria de equipamentos agrícolas também passou a empregar um volume maior de trabalhadores assalariados, que eram 5.788 em 1900 e passaram para 8.834, representando um acréscimo de 53%, e ocorreu um aumento de capital investido nesse setor de C\$18 milhões para C\$45 milhões em 1910 (CORBETT, 1951, p.366).

Entre 1895 e 1911, as fazendas começaram a investir mais fortemente em processos de mecanização, como pode ser observado na tabela 15.

Tabela 15- Valor do maquinário, valor de maquinário por trabalhador e valor de maquinário por fazenda utilizado nas fazendas do Canadá (1895-1911) em C\$

Ano	Valor total do maquinário	Valor por trabalhador	Valor por fazenda	Valor por acre
1895	50.944.385			
1901	108.665.502	151,2	213	1,71
1911	257.007.546	275,2	377	2,36

Fonte: Stewart, 1931 apud Corbett, 1951, p.366.

A indústria se desenvolveu consideravelmente com novas técnicas produtivas, aumento de escala de produção e especialização regional. Em 1870, a produção industrial já estava concentrada na Província de Ontário e de forma menos significativa em Quebec.

O aumento das tarifas de importação elevou a demanda por produtos domésticos ao invés de importados (principalmente dos Estados Unidos). A rápida urbanização do início do século XX, principalmente na região de Ontário, também gerou o desenvolvimento do setor de construção no país e o aumento da produção de bens de consumo final para atender às demandas das regiões urbanas.

A descoberta de novos recursos naturais também contribuiu para que o desenvolvimento industrial fosse alavancado no início do século XX. Como observam Easterbrook e Aitken:

Novos recursos (naturais) foram descobertos – petróleo nas Pradarias do Oeste, níquel e ouro em Ontário, minério de ferro em Quebec-Labrador e recursos naturais antigos passaram a ser utilizados para novos usos na

produção, como por exemplo, as florestas do Escudo Pré-Cambriano e a energia hidroelétrica do (Rio) São Lourenço⁶² (EASTERBROOK; AITKEN, 1988,p.520, tradução nossa).

Com o intuito de demonstrar a importância dos investimentos no setor industrial na economia canadense durante as primeiras décadas do século XX, Hart observa que:

A crescente economia do trigo ajudou a impulsionar o *boom* de investimentos do período 1900-1913 e contribuiu novamente no período 1922-1928. O primeiro *boom* de investimento tinha sido orientado em grande parte para a infraestrutura e beneficiou indústrias que forneciam, por exemplo, insumos para máquinas agrícolas, trilhos e materiais ferroviários. O segundo *boom* foi mais orientado para a expansão do setor manufatureiro e novas indústrias como as de celulose, papel e mineração. Em 1929, as fábricas canadenses produziram 188.721 carros, 4.766.000 pneus, 4.021.000 toneladas de polpa de madeira, 2.725.000 toneladas de papel jornal, 98 locomotivas e 13.242 vagões de trem. O valor adicionado na indústria cresceu 6% ao ano entre 1921 e 1929 e o crescimento do emprego foi em média de 5% ao ano. Grande parte desta nova produção foi destinada ao mercado de exportação. O valor das exportações cresceu 67% entre 1921 e 1928. A exportação de produtos agrícolas cresceu 17%, os produtos florestais 38%, os produtos de ferro e aço 150% e os metais não ferrosos 238%⁶³ (HART, 2002, p.94-95, tradução nossa).

No entanto, é importante destacar que, ao mesmo tempo em que muitos dos objetivos de fomentar a industrialização em bases nacionais eram atingidos, alguns outros efeitos importantes começaram a ser observados como, por exemplo, os investimentos diretos estadunidenses no Canadá. Para Naylor esse fenômeno decorreu fundamentalmente do aumento das tarifas de importação e das leis referentes à proteção de patentes. Antes da Confederação, as leis de proteção de patentes seriam bastante brandas na Província do Canadá e os industriais estadunidenses temiam que suas tecnologias pudessem ser apropriadas indevidamente. Depois da Confederação, em 1872, as leis de patentes foram

⁶² New resources have been discovered- oil in the western prairies, nickel and gold in Ontario, iron ore in Quebec- Labrador – and old resources have been put to new productive uses- as for instance the forests of the Precambrian Shield and the water-power of the St. Lawrence.

⁶³ The burgeoning wheat economy had helped to fuel the investment boom of the 1900-13 period and contributed again in the period 1922-8. The first investment boom had been oriented largely toward infrastructure and had benefited industries that supplied, for example, inputs to farm machinery and rails and rolling stock. The second boom was geared more to the expansion of manufacturing and the new resources industries pulp, newsprint, and mining. In 1929, Canadian factories pumped out 188,721 cars, 4,766,000 tires, 4,021,000 tons of wood pulp, 2,725,000 tons of newsprint, 98 locomotives, and 13,242 railcars. Value adds in manufacturing grew 6 percent each year between 1921 and 1929, and employment growth averaged 5 percent per year. Much of this new production was destined for export markets. The value of exports rose 67% percent from their trough in 1921 to their peak in 1928. Exports of agricultural products grew by 17 percent, forest products by 38 percent, iron and steel products by 150 percent, and nonferrous metal products by 238 percent.

fortalecidas, mas exigiam que os detentores de patentes no Canadá começassem a produzir no próprio país no período máximo de dois anos para manter a patente. Isso motivava as empresas estadunidenses a produzir no Canadá. Mais tarde, em 1879, com o significativo aumento das tarifas de importação, os incentivos para as empresas estadunidenses instalarem suas filiais no Canadá teriam se tornado ainda muito maiores (NAYLOR, 1975, V.2, p. 38-62).

A primeira filial de fábrica americana foi instalada em Oshawa (Ontário) em 1860, para a produção de implementos agrícolas (BALAKRISHNAN; ELIASSON; SWEET, 2007, p. 37). Das 82 fábricas instaladas no Canadá coligadas a estadunidenses entre 1870 e 1887 (FIRESTONE, 1958, p.149), 48 eram de propriedade direta destes. É possível observar que o aumento das filiais de indústrias estadunidenses ocorre principalmente a partir do aumento das tarifas de importação para produtos manufaturados, sendo que mais da metade delas foram estabelecidas entre 1879 e 1882 como pode ser observado na tabela 16.

Tabela 16 - Filiais Industriais de Estadunidenses instaladas no Canadá (1870-1887)

Ano	Número de Unidades
1870- 1875	1
1876	2
1877	3
1878	5
1879	13
1880	4
1881	7
1882	4
1883	5
1884	2
1885	5
1886	2
1887	1
Total	48

Fonte: MARSHALL; SOUTHARD; TAYLOR; 1936,p.12.

A proteção da produção doméstica incentivava não apenas os investimentos domésticos, mas também os investimentos estrangeiros, fazendo com que os Estados Unidos replicassem suas indústrias em menor escala no Canadá. Essa situação passou a se tornar tão comum que em 1887 a *Canadian Manufacturers' Association* afirmava que não havia uma única cidade em Ontário que não possuía ao menos uma filial de indústria americana (HART, 2002, p. 67).

Já no início do Século XX torna-se ainda mais notável o aumento de investimentos diretos estadunidenses como pode ser observado na tabela 17.

Tabela 17- Investimentos Estrangeiros Diretos no Canadá em anos selecionados: (1900-1939)- (milhões de Us\$)

Ano	Inglaterra	%	EUA	%	Outros Países	%	Total
1900	1.050	85,2	168	13,6	14	1,2	1.232
1910	1.958	77,4	487	19,3	84	3,3	2.529
1914	2.778	72,4	881	23,0	178	4,6	3.837
1918	2.729	60,2	1.630	35,9	177	3,9	4.536
1920	2.577	52,9	2.128	43,7	165	3,4	4.870
1926	2.637	43,9	3.196	53,2	170	2,9	6.003
1930	2.766	36,3	4.660	61,2	188	2,5	7.614
1939	2.476	35,8	4.151	60,1	286	4,1	6.913

Fonte: Brecher & Reisman (1957) e Firestone (1958).

Os investimentos que eram direcionados propriamente para a instalação de filiais industriais estadunidenses representavam a maior parcela dos investimentos dos Estados Unidos no Canadá, com aproximadamente 22% do total dos investimentos diretos em 1913(FIELD, 1914, p. 24). Neste mesmo ano, o número de fábricas estadunidenses em território canadense já atingia o número de 454, sendo que a instalação de fábricas estava fortemente direcionada para a Província de Ontário e secundariamente para a Província de Quebec, como pode ser observado na tabela 18.

Tabela 18- Distribuição das fábricas estadunidenses por províncias canadenses em 1913

Província	Número de fábricas
Ontário	317
Quebec	78
Manitoba	33
Alberta	14
Nova Brunswick	6
Nova Escócia	2
Colúmbia Britânica	2
Saskatchewan	2
Ilha do Príncipe Eduardo	0
Total	454

Fonte: Adaptado de Naylor, 1975, V.2, p.77.

3.3 OS IMPACTOS DO PROTECIONISMO: DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, DIVERSIFICAÇÃO INDUSTRIAL E DESIGUALDADES REGIONAIS

De fato, o propósito da proteção tarifária no período parece ter sido atingido, ou seja, ocorreu o estabelecimento de novas indústrias, aumento das plantas e a diversificação econômica, mesmo que com o aumento dos desequilíbrios regionais. A tendência de rápida expansão foi positiva, e mesmo que as tarifas tenham reduzido a eficiência de curto prazo, não parecem ter contribuído para um menor

crescimento de longo prazo, nem ter causado mudanças na composição da produção no sentido de setores menos produtivos.

Como observam Marr e Paterson:

Certos setores individuais foram estimulados e cresceram num padrão que não teria sido possível na ausência da tarifa de 1879. Uma dessas indústrias foi a têxtil que se expandiu apenas graças à proteção. Novas oficinas foram abertas, a produção foi expandida, e as importações de algodão cru triplicaram durante o período 1879-1890. Outras indústrias, como a de aço e ferro, que tiveram um desempenho melhor que a maioria durante o final do século XIX, parece que cresceram a partir do protecionismo e da demanda crescente do setor ferroviário nos anos de 1880 [...] De forma similar, os produtores de máquinas agrícolas descobriram ser possível cobrar um preço aproximadamente 15% maior por seus produtos do que aqueles dos Estados Unidos antes da tarifa de importação⁶⁴ (MARR; PATERSON, 1980, p.385, tradução nossa).

Não obstante, esse processo de industrialização trouxe o aumento dos desequilíbrios regionais. A grande beneficiada foi à região de Ontário, Quebec manteve-se na média nacional de produção industrial e a região das Províncias Marítimas perdeu espaço. Na Colúmbia Britânica ocorreu uma expansão manufatureira entre 1880 e 1900 baseada na expansão de indústrias de pequena escala. Porém, a partir de então, com o aprimoramento do sistema ferroviário, essa província foi perdendo espaço na competição com Ontário e Quebec conforme pode ser observado na tabela 19.

Tabela 19- Produção industrial per capita das regiões como percentual da média canadense: 1870-1915

Região	1870	1880	1900	1915
Ontario	112	115	123	153
Quebec	101	107	103	100
Províncias Marítimas	69	65	59	61
Pradarias	-	40	40	38
British Columbia	-	80	132	86

Fonte: Bertram (1963a, p. 122)

Faucher e Lamontagne (1964) defendem a ideia de que a industrialização canadense ocorreu em dois estágios. O primeiro entre 1896 e 1911 dependia

⁶⁴ Certain individual sectors of manufacturing were stimulated and grew in a pattern which would not have been possible in the absence of the 1879 tariff. One such industry was textiles which expanded solely on the basis of protection. New mills opened, production expanded, and raw cotton imports tripled over the period 1879-1890. Other industries, such as iron and steel, which performed better than most during the late nineteenth century, appear to have grown on the basis of both protection and the increased demand from the railway sector in the 1880s [...] Similarly, agricultural machinery producers found that they were able to charge a price for their output which was generally about 15 per cent greater than that of the pre-tariff import price of US implements.

principalmente da habilidade de produção de ferro e aço. Nesse sentido Ontário levava grande vantagem por sua proximidade com os campos de carvão da Pensilvânia e da produção de ferro em Minnesota e também por possuir empresas especializadas na produção de ferro e aço, já em Quebec a oferta de insumos era pequena e não disponível nas proximidades. Outra grande vantagem da província de Ontário era a grande disponibilidade de linhas ferroviárias que ligavam grande parte das cidades da Província à área rural e aos outros centros urbanos.

Nos centros urbanos de Ontário, eram produzidos bens como motores, móveis, implementos agrícolas e produtos enlatados, além da produção de aço. Mas, embora várias cidades estivessem envolvidas na atividade industrial, a maioria das sedes das principais empresas, das instituições financeiras e fábricas da província estava localizada em Toronto. Já na província de Quebec as indústrias estavam localizadas principalmente nas cidades de Montreal e na cidade de Quebec, com uma vantagem para a cidade de Montreal, já que esta estava localizada mais próxima das ferrovias e dos principais canais hidroviários. No Quebec a indústria era mais intensiva em mão de obra e destacavam-se a indústria têxtil, sapatos e alimentos como o açúcar, laticínios e farinha (FRANCIS; JONES; SMITH, 2010, p. 331).

O segundo estágio ocorreu a partir de 1911, quando a energia hidroelétrica tornou-se a principal fonte de energia para a industrialização e começa a ganhar grande destaque a indústria de papel e de celulose. Nesse estágio, a desvantagem de Quebec diminui, pois a energia hidrelétrica era disponível na região. Porém, Nelles e Armstrong (1990) observam que, embora Ontário e Quebec produzissem quantidades semelhantes de energia hidrelétrica, as províncias divergiam na natureza do controle desse recurso fundamental para a industrialização e novamente Ontário levaria vantagem, visto que nessa província o controle da energia era público e atendia uma base industrial maior, enquanto em Quebec era dominado por duas empresas privadas em que os interesses estratégicos de industrialização tornavam-se menos relevantes do que os interesses das próprias empresas que forneciam a energia.

Mesmo assim, por volta do ano de 1914, a Província de Quebec já tinha se tornado uma grande força industrial no Canadá, mais de dois terços de sua população trabalhava em atividades não agrícolas e aproximadamente a metade de sua população vivia em centros urbanos (FRANCIS; JONES; SMITH, 2010, p.331).

Nas Províncias de Ontário e Quebec, o capital investido na indústria manufatureira subiu de C\$357 milhões em 1900 para C\$4,09 bilhões em 1929. A maior expansão ocorreu nas indústrias de ferro e aço e na indústria têxtil, diante da proteção tarifária destinada a proporcionar máxima proteção à produção industrial de produtos acabados (BUCKLEY, 1974, p.10-11). A concentração da produção industrial nas Províncias Centrais pode ser observada na tabela 20.

Tabela 20-Produção industrial nas províncias centrais em 1929

Grupo Industrial	Percentual da Produção Nacional		
	Ontário (1)	Quebec (2)	(1) + (2)
Automóveis	96	-	96
Pneus de Borracha	95	4	99
Máquinas	72	25	97
Fundição e peças forjadas	69	21	90
Material ferroviário	23	53	76
Ferramentas	68	29	97
Implementos Agrícolas	95	3	98
Fio de algodão e tecidos	18	75	93
Calçados	36	60	96
Vestuário masculino	36	61	97
Vestuário feminino	56	40	96
Aparelhos e suplementos elétricos	77	22	99

Fonte: adaptado de Mackintosh, 1939, p.50.

Assim, o predomínio das indústrias secundárias concentrou-se em Ontário e, de forma menos importante, em Quebec, e o resto do Canadá especializou-se em indústrias primárias (agricultura, couro, metais não ferrosos, alimentos não processados). As regiões das pradarias, a Colúmbia Britânica e as Províncias Marítimas não conseguiriam nesse período desenvolver indústrias mais sofisticadas devido aos pequenos mercados regionais quando comparados à região central do Canadá, à grande distância desse mercado mais dinâmico e o próprio direcionamento dos investimentos industriais para as regiões mais dinâmicas do Canadá Central, onde as indústrias secundárias já estavam mais consolidadas.

O desenvolvimento industrial também trouxe impactos notáveis no que diz respeito à urbanização canadense como observam Francis, Jones e Smith:

O crescimento industrial exigia fábricas, grandes bancos, instituições comerciais e serviços de transporte em grandes centros urbanos. Durante o período de 1890 a 1920, Montreal e Toronto, as duas maiores e mais avançadas cidades industriais, quase triplicaram suas populações, cada uma superando a marca de meio milhão. Mas o crescimento urbano mais rápido nesse período ocorreu no oeste. A população de Winnipeg aumentou

sete vezes; a de Vancouver 12 vezes (crescendo a uma taxa de 1000 novos residentes por mês no ano de pico de 1910) e Calgary dezesseis vezes. De 1901 a 1911, a população urbana canadense aumentou 63%. Em 1901, o Canadá tinha 58 centros urbanos com uma população superior a 5000; em 1911, o número tinha crescido para 90. Os centros urbanos canadenses cresceram em proeminência, tornando-se as partes centrais que controlavam o interior, proporcionando aos habitantes rurais bens e serviços manufaturados. Apenas duas cidades canadenses tinham essa influência estendida por todo o país: Montreal e Toronto ⁶⁵ (FRANCIS; JONES; SMITH, 2010, p. 335, tradução nossa).

Por fim, Easterbrook e Aitken observam as profundas transformações ocorridas na indústria canadense e seus impactos sobre o desenvolvimento econômico do país até a metade do século XX. De acordo com os autores:

[...] em meados do século XX, o Canadá havia se tornado uma nação industrial. Mas também ficou claro que o desenvolvimento industrial ocorreu sem repercussões negativas sobre os setores mais antigos da atividade econômica canadense. O Canadá afastou-se de sua antiga especialização em produção primária e alcançou uma condição que poderia ser razoavelmente chamada de crescimento equilibrado. Na manufatura, o país era superado em 1950 por apenas meia dúzia de nações. Em termos materiais, o padrão de vida canadense era o segundo melhor (do mundo), superado apenas pelos Estados Unidos ⁶⁶ (EASTERBROOK; AITKEN, 1988, p.522, tradução nossa).

Diante dos resultados positivos obtidos no processo de industrialização canadense cabe o questionamento de por que o crescimento industrial ocorreu no Canadá já no final do século XIX e de como essa economia periférica e ainda com o status de Domínio do Império Britânico no período em análise, obteve uma experiência exitosa no seu processo de substituição de importações, resultado este bastante divergente dos países latino-americanos que possuíam características

⁶⁵ Industrial growth required factories, large banks, commercial institutions, and transportation services in large urban centres. During the period from 1890 to 1920, Montreal and Toronto, the two largest and most advanced industrial cities, almost tripled their population, each surpassing the half-million mark. But the most rapid urban growth in this time period occurred in the West. Winnipeg's population increased seven fold; Vancouver's, twelvefold (growing at a rate of 1000 new residents per month in the peak year of 1910); and Calgary's, sixteen fold. From 1901 to 1911, the Canadian urban population increased 63 percent. In 1901, Canada had 58 urban centres with a population greater than 5000; by 1911, the number had grown to 90. Canadian urban centres grew to prominence by becoming heartlands that controlled their surrounding hinterlands, providing the rural inhabitants with manufactured goods and services. Only two Canadian cities had hinterlands that extended across the country: Montreal and Toronto.

⁶⁶ [...] by the middle of the twentieth century Canada had become an industrial nation. But they also make it clear that industrial development took place without adverse repercussions upon the older sectors of canadian economic activity. Canada moved away from her former specialization in primary production and achieved a condition which might reasonably be called one of balanced growth. In manufacturing she was outranked in 1950 by only some half-a-dozen nations. In material terms the Canadian standard of living was second only to that of the United States.

econômicas relativamente semelhantes em meados do século XIX, levando seu nível de desenvolvimento para parâmetros mais próximos das sociedades capitalistas industriais desenvolvidas europeias do que ao dos países produtores e exportadores de matérias-primas da América Latina.

Inicialmente, deve-se levar em consideração de que se a teoria convencional trata o comércio internacional como um elemento fundamental do desenvolvimento econômico, autores ligados a tradições mais críticas de pensamento econômico como os da Escola da Dependência como Sunkel e Paz (1970) e teóricos do subdesenvolvimento como Emmanuel (1972) e Amin (1976), colocaram ênfase, igualmente nos efeitos adversos de tal relação nas sociedades periféricas. Para os escritores da dependência e do subdesenvolvimento, a incorporação crescente das sociedades periféricas ao comércio internacional acabava gerando uma lacuna crescente entre o centro capitalista dominante industrializado e a periferia dependente e subordinada aos interesses dos países centrais. Nesse cenário de divisão entre países centrais e periféricos, a Europa e os Estados Unidos apropriaram-se efetivamente de grande parte do excedente produzido pelos países periféricos, expandindo sua própria esfera de acumulação para dimensões internacionais e criaram a base de uma relação desigual que caracterizou a polarização econômica entre países desenvolvidos e subdesenvolvidos (FURTADO, 1961). Embora essa teoria seja certamente aplicável em países da América Latina, parece inadequada para explicar a experiência histórica de países que também apresentavam-se como periféricos no século XIX e início do século XX como o Canadá.

Mesmo que o Canadá pudesse em muitos sentidos ser bastante semelhante à sociedade britânica, com seus habitantes cultivando a cultura e desenvolvendo instituições semelhantes às da Grã-Bretanha, o fato de ter sua economia fundada inicialmente na produção e exportação de matérias primas colocava o país em situação bastante distinta das economias avançadas da Europa e os próprios estágios iniciais do desenvolvimento industrial canadense também estavam fortemente vinculados a esse setor exportador.

Porém, com o advento da Confederação e a implementação da *National Policy* criou-se uma coalizão nacional entre governo, empresários dos setores de transporte e indústria e produtores agrícolas baseada na produção, comercialização e financiamento de um setor de exportação básico em rápida expansão.

Empregando técnicas, instituições e atitudes emprestadas das sociedades industriais avançadas, e adaptadas às condições e exigências locais, gradualmente foi estabelecida uma posição de relativa autonomia, *vis-à-vis* as pressões e forças externas. A partir dessa posição, o Canadá conseguiu progressivamente fortalecer-se economicamente, socialmente e politicamente, retendo para seus próprios propósitos uma parcela significativa dos lucros advindos do setor de produção de alimentos básicos. A força da coalizão, juntamente com o crescimento de instituições relevantes e estruturas jurídicas e políticas, permitiu aumentar a gama de formação de capital interno. A conquista da independência política interna deu acesso a um aparato estatal nacional cujos poderes políticos, legais e administrativos poderiam recorrer para defender seus interesses contra os competidores externos, favorecendo o avanço da industrialização (ARMSTRONG, 1985, p.80-82).

Observou-se também o crescimento da classe trabalhadora assalariada, decorrente em grande parte da industrialização e de seus impactos sobre o desenvolvimento do setor de serviços e sobre a urbanização, principalmente nos centros metropolitanos, como os da Província de Ontário. Esses trabalhadores urbanos compartilhavam algumas das características dos assalariados urbanos da Europa, herdando muito de suas atitudes, em especial as filosofias políticas e estruturas organizacionais de classe. Os trabalhadores canadenses, com sua organização, puderam usar a força sindical e política para reivindicar parte do excedente em forma de salários mais altos. Com níveis relativamente altos de educação, consciência política e organização social, as classes trabalhadoras canadenses conseguiam benefícios até certo ponto inimagináveis em outros países periféricos como os da América Latina. O crescimento da economia também permitiu o surgimento de uma classe média composta por pequenos empresários, profissionais liberais (médicos, administradores, advogados), ou seja, funções necessárias para o desenvolvimento de um estado capitalista moderno (ARMSTRONG, 1985, p. 82-83).

O aumento do número de pequenos proprietários rurais teria papel relevante nesse sentido. Como observa Oliveira:

[...] a estrutura social fundada na pequena produção é propícia ao processo de mercantilização da economia, ao desenvolvimento do capital comercial, à divisão social do trabalho. Vale dizer, em sua dinâmica, essa estrutura social tende a gerar as pré-condições para a industrialização capitalista (OLIVEIRA, 1985, p. 199).

Logo, o aumento do número de pequenos proprietários rurais, à ascensão do trabalho assalariado nas cidades e o crescimento de uma classe média com razoável poder de compra também auxiliavam decisivamente a criar as condições necessárias para um processo de desenvolvimento da indústria nacional. Os efeitos multiplicadores do crescimento do setor de exportação acabavam por disseminar a riqueza e gerou o crescimento da demanda dos consumidores. A rápida urbanização observada no final do século XIX e início do século XX, principalmente em Toronto e Montreal, ajudou na expansão do mercado consumidor e impulsionou o surgimento de novas indústrias manufatureiras.

Enquanto isso, nos países da América Latina, onde predominava a grande propriedade rural, os efeitos multiplicadores da atividade de exportação acabavam por se tornar bastante limitados. Com um pequeno mercado interno, a demanda dos consumidores de alto poder aquisitivo era geralmente suprida por importações de bens de luxo, gerando a perda de oportunidade de desenvolvimento da indústria interna. A concentração de renda também dificultava a expansão do mercado interno, pois a maioria da população acabava por ter um padrão de consumo apenas de subsistência. Dessa forma, as oportunidades de desenvolvimento da atividade industrial acabavam sendo perdidos.

Assim, a política protecionista que não só protegia as indústrias locais, mas também gerava a atração de investimentos externos, aliada a uma distribuição mais equânime de renda quando comparada com outros países com características econômicas semelhantes nesse período, mas que ao contrário do Canadá caracterizavam-se pelo predomínio da grande propriedade rural, o surgimento e fortalecimento de instituições semelhantes às existentes nas economias mais desenvolvidas da Europa, a coalizão nacional surgida com a Confederação e a própria liberdade para a elaboração da política interna de acordo com os interesses nacionais, mesmo que o Canadá ainda fosse um Domínio do Império Britânico, foram fatores que contribuíram de forma decisiva para que o desenvolvimento industrial do país fosse bem sucedido no período em análise.

4 TRANSPORTES E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO: A POLÍTICA FERROVIÁRIA E A INTERLIGAÇÃO DAS PROVÍNCIAS CANADENSES

Devido às grandes distâncias geográficas entre as províncias canadenses e a proximidade com os Estados Unidos, a questão do transporte ocupou papel central na consolidação do Domínio do Canadá e, assim como ocorreu nos Estados Unidos, os custos com obras de infraestrutura em transportes ganharam imensas proporções com o desbravamento do oeste.

4.1 O SISTEMA DE TRANSPORTES ANTES DAS FERROVIAS

No período colonial, o comércio de peles era realizado via transporte hidroviário, o que tinha sido adequado por seu baixo custo para uma *staple* de baixo valor agregado. Quando o comércio de madeira substituiu o de pele como principal produto de exportação das Colônias Britânicas da América do Norte no início do século XIX, esse tipo de transporte continuava adequado devido ao fato das rotas de água determinarem a acessibilidade aos recursos florestais, não exigindo nenhuma mudança relevante no sistema de transporte (BUCKLEY, 1974,p.38).Da mesma forma, a partir do momento em que a *staple* principal para o meio oeste e Canadá Superior passou a ser o trigo, o governo investiu em obras de infraestrutura através de construções de canais no rio São Lourenço, concluídas em 1848, que visavam manter essa rota como a principal até o Oceano Atlântico.

No entanto, o transporte hidroviário logo demonstraria suas limitações ao ser incapaz de ligar as regiões do leste a diversas áreas do oeste que se tornariam alvo de assentamentos. Além disso, havia as severas condições climáticas que impediam o transporte por um longo período do ano, com o congelamento das águas entre o final do outono até o início da primavera no hemisfério norte.

Berton destaca o isolamento do país e de suas regiões que até então não possuía meios de transporte capazes de fazer a ligação entre as diversas regiões. De acordo com o autor:

O Canadá de 1871 era uma nação pioneira sem uma fronteira acessível. O Escudo Canadense era inabitável, o noroeste praticamente inalcançável. A fronteira real era a fronteira estadunidense, o oeste real, era o oeste estadunidense⁶⁷ (BERTON, 2001a, p.19, tradução nossa).

E continua o autor destacando o isolamento das províncias e de seus habitantes logo após a criação do Domínio. De acordo com Berton:

O novo Domínio ainda não era uma nação coesa, mas sim um conjunto de comunidades de aldeias isoladas ligadas por fios tênues. Três quartos da população viviam relativamente isoladas em fazendas onde, por necessidade, a maior parte da atividade cessava ao entardecer e onde em certos momentos do ano, as condições das estradas tornavam uma viagem prolongada praticamente impossível. Havia dificilmente uma cidade que pudesse ser considerada uma “metrópole”. Montreal com uma população de cem mil habitantes era realmente duas cidades- uma de língua francesa e outra inglesa. Toronto, com metade dessa população, era ainda uma grande aldeia⁶⁸ (BERTON, 2001a, p.20-21, tradução nossa).

4.2 O DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA FERROVIÁRIO E O POVOAMENTO DO OESTE

Os investimentos em hidrovias, no período pós Confederação, passariam a perder espaço para os investimentos em ferrovias.

Como observam Norrie, Owrap e Emery o transporte por ferrovias:

[...] era relativamente imune aos efeitos do inverno e poderia alcançar locais além das vias navegáveis onde o tráfego potencial justificasse sua presença. Finalmente, o transporte ferroviário era mais rápido que o transporte hidroviário e, em comparação a qualquer outro transporte via terrestre, traria uma menor probabilidade de causar danos às cargas transportadas. Para o colono que desejasse sair do isolamento social e econômico, para o comerciante que desejasse enviar bens de forma mais eficiente, para aqueles que desejavam vender terras, e para os nacionalistas e entusiastas, a tecnologia do transporte ferroviário a vapor parecia à solução⁶⁹ (NORRIE; OWRAM; EMERY, 2007, p. 158-159, tradução nossa).

⁶⁷ The Canada of 1871 was a pioneer nation without an accessible frontier. The Canadian Shield was uninhabitable, the North West virtually unreachable. The real frontier was the American frontier, the real West the American West.

⁶⁸ The new dominion was not yet a cohesive nation but rather a bundle of isolated village communities connected by tenuous threads. Three-quarters of the population lived in comparative isolation on farms where, of necessity, most activity ceased at dusk and where, at certain times of the year, the condition of the concession roads made extended travel nearly impossible. There was scarcely a city worthy of the name “metropolis”. Montreal with a population of one hundred Thousand was really two cities- one French speaking, one English. Toronto, with half that population, was still largely and oversized village.

⁶⁹ [...] were relatively immune to the effects of winter and could reach beyond the waterways to wherever potential traffic justified their presence. Finally, they were faster than water transportation and, in comparison with any other type of land transportation, much less likely to damage the goods in transit. For the settler who wished to break out of social and economic isolation, for the merchant who hoped to deliver goods more efficiently, for the promoter who wished to sell off lands, and for the nationalists and enthusiasts, the technology of the steam railway seemed the answer.

A política ferroviária gerou a expansão dos meios de transporte e o aproveitamento para a produção agrícola de terras antes inatingíveis. As tarifas de transporte também caíram e possibilitaram a ligação do Canadá Central com o Oeste e as Províncias Marítimas.

Ao mesmo tempo em que as ferrovias resolviam aparentemente todas essas questões e pareciam cruciais para a integração das Províncias, a adoção desse tipo de transporte também criava problemas, ou seja, os custos para sua construção eram excessivamente elevados quando comparados às outras alternativas de transporte.

As empresas privadas se mostraram incapazes de financiar os altos custos de implantação e os longos períodos de retorno do investimento. Como integrar o novo país era estrategicamente necessário, o governo passou a desempenhar forte papel nesse sentido. Assim, devido às grandes distâncias, aos altos custos das obras e à pequena economia doméstica, não haveria outra alternativa se não o financiamento público direto ou o oferecimento de garantias a investidores estrangeiros (POMFRET, 1981, p.95).

No início da década de 1840, os Estados Unidos já contavam com 3.000 milhas de ferrovias e em 1850 já possuíam 9.000 milhas, enquanto as Colônias Britânicas dispunham de apenas 66 milhas (POMFRET, 1981, p.99). A lentidão na construção das ferrovias dava-se principalmente por aspectos geográficos das colônias. Como a maioria da população se encontrava entre os Grandes Lagos e o Rio São Lourenço, a importância de um transporte alternativo ao hidroviário era bastante questionável e justificava de certa forma o ritmo lento na construção de ferrovias.

As primeiras obras de grande importância nesse setor foram realizadas entre 1850 e 1860. Nesse período ganharam destaque duas companhias: a *Grand Trunk Railway* e a *Great Western Railway* que em 1882 foi adquirida pela *Grand Trunk*. Juntas, essas empresas operaram linhas entre Ontário e Quebec. A construção de ferrovias entre 1850 e 1859 totalizou aproximadamente 2.500 milhas conforme tabela 21.

Tabela 21- Ferrovias construídas na América do Norte Britânica no período 1850-1859 (em milhas)

Ano	Milhas	Ano	Milhas
1850	12	1855	335
1851	68	1856	441
1852	118	1857	103
1853	444	1858	150
1854	332	1859	520

Fonte: Bladen, 1932, p.43-60.

Entre 1860 e 1867, foram adicionadas apenas mais 213 milhas à malha ferroviária das Colônias (BUCKLEY, 1974, p. 38-39).

No entanto, com a criação do Domínio do Canadá, as ferrovias passaram a ser essenciais na integração do país. Nas duas décadas posteriores à formação da Confederação, a política de implementação de ferrovias esteve centrada em dois projetos que tinham como propósito justamente a conexão entre as ex-colônias. De fato, o final da década de 1860 marca uma virada na história das ferrovias no Canadá e duas obras ganharam enorme destaque nesse sentido: a construção da Ferrovia *Intercolonial* que ligaria as Províncias Marítimas (Nova Brunswick, Nova Escócia e Ilha do Príncipe Eduardo) à Província do Canadá, concluída em 1876, e a construção da *Canadian Pacific Railway* ligando o Canadá Central ao Oceano Pacífico concluída em 1885.

A construção dessas ferrovias teve papel central no desenvolvimento econômico do país, como observa Glazebrook, na obra que se tornou a principal referência de estudos sobre transporte no Canadá nesse período:

A interdependência mútua das ferrovias e o desenvolvimento econômico em geral é um tema central na história do Domínio, e algo que não desempenhou um papel menor na sua criação. Para tornar possível uma estrutura econômica estável fazia-se necessária a suficiência de recursos naturais e esta foi encontrada nas terras de pastagem e produção de trigo do oeste, na madeira da Colúmbia Britânica e das províncias centrais e do leste, na pesca das Províncias Marítimas e da Colúmbia Britânica, nos ricos depósitos minerais do Escudo Canadense e das montanhas da Colúmbia Britânica. Isto, com a agricultura diversificada do leste e do centro, formaram a base das *staples*, sobre a qual uma superestrutura de instituições financeiras, empresas industriais e meios de transporte puderam ser construídos. É possível, então, argumentar que a Confederação não foi um passo ilógico dado por políticos, mas o cumprimento de um velho sonho, tornado possível pela ligação de áreas economicamente complementares pelas ferrovias⁷⁰ (GLAZEBROOK, 1964, p. 5, tradução nossa).

⁷⁰ The mutual interdependence of railways and general economic development is a theme which runs through the history of the Dominion, and one which played no small part in its creation. To make possible a stable economic structure a sufficiency of natural resources was required, and was found in the wheat and grazing lands of the west, the lumber of British Columbia and the central and eastern provinces, the fisheries of the Maritime Provinces and British Columbia, and the rich mineral

4.2.1 A *Intercolonial Railway*

Nas décadas de 1850 e 1860, as negociações para a construção da *Intercolonial* já existiam tanto entre as Colônias Britânicas como entre essas e o governo britânico, e algumas seções das linhas ferroviárias foram inauguradas entre 1858 e 1860. No entanto, levariam ainda muitos anos para que acordos viabilizassem a construção e ligação de todos os seus trechos, devido a uma série de disputas sobre quem seria responsável pelo financiamento das obras (GLAZERBROOK, 1964, p.13). Mesmo com todas as dificuldades de financiamento, a *Intercolonial* sempre foi vista como um pré-requisito para aproximar politicamente as Colônias Britânicas, tornando-se uma preocupação central na Conferência de Quebec⁷¹ de 1864. Ao final da Conferência, foi celebrado um acordo para a construção da *Intercolonial*, com suas obras iniciando logo após a Confederação em 1867.

O papel desempenhado pela *Intercolonial* para a formação e desenvolvimento do Canadá foi objeto de intenso debate não só entre economistas, cientistas políticos e historiadores, mas também gerou inúmeras disputas entre as províncias canadenses como destaca Glazebrook:

Certamente não existiria Confederação em 1867 sem a *Intercolonial*, mas poderia haver a *Intercolonial* sem a Confederação. A maioria nas Províncias Marítimas provavelmente preferiria a ferrovia sem a União, e a maioria no Canadá preferiria a União sem a ferrovia⁷² (GLAZEBROOK, 1964, p. 15, tradução nossa).

No entanto, como destaca Glazebrook:

Sem a Confederação teria sido difícil, se não impossível, assegurar uma política de tarifas comuns. Essa política era considerada uma necessidade para a época, e era um importante argumento em favor da federação. Na prática, no entanto, estava condicionada à ferrovia entre as províncias; que

deposits of the Canadian shield and the mountains of British Columbia. These, with the mixed agriculture of the east and centre, formed a basis of staples on which a superstructure of financial institutions, industrial concerns, and transportations facilities could be built. It is possible, then, to argue that confederation was not an illogical step taken by embarrassed politicians, but the fulfillment of an old dream, made possible by the linking of economically complementary areas by railways.

⁷¹ Conferência que teve por objetivo discutir a Confederação entre as seguintes Colônias Britânicas da América do Norte: Província do Canadá, Nova Scotia, New Brunswick e Prince Edward Island.

⁷² Certainly there could have been in 1867 no confederation without the *Intercolonial*: there might have been an *Intercolonial* without Confederation. The majority in the Maritimes Provinces would probably have preferred railway without union, and the majority in Canada union without railway.

sem meios de transportes adequados, trariam pouca esperança de um extensivo comércio interprovincial e sem os mercados e indústrias que poderiam ser construídos a partir das tarifas, poderia ser difícil a ferrovia ter um tráfego suficiente para sua implantação. Em relação à opinião das Províncias Marítimas, as tarifas iniciais do Domínio eram baixas, mas em dez anos estas começaram a subir vertiginosamente. Como uma fonte de receita as tarifas ajudaram a financiar as ferrovias, como na velha Província do Canadá; e como medida protetora contribuiu para criar e direcionar o tráfego⁷³ (GLAZEBROOK, 1964, p. 15, tradução nossa).

Os trechos ferroviários entre Halifax e Truro (Nova Escócia) e entre Saint John e Shediac (Nova Brunswick) já haviam sido concluídos mesmo antes 1867. Mas como a construção de novos trechos tornou-se uma condição para a Confederação por parte das Províncias Marítimas, logo após a sua implementação, novas obras foram iniciadas. O trecho ligando Truro a Amherst (Nova Escócia) foi entregue em 1872 e o trecho entre Rivière-du-Loup e Ste-Flavie (Quebec) em 1874. A ligação entre Campbellton e Moncton (Nova Brunswick) foi concluída em 1875 e a ligação entre Campbellton e Ste-Flavie concluída em 1876. A ferrovia foi então inaugurada ainda neste mesmo ano com uma extensão de aproximadamente 1.100 km ligando Quebec às Províncias Marítimas. A *Intercolonial* ainda adquiriu a linha de Rivière-du-Loup a Point Lévis (Quebec) em 1879 da Grand Trunk Railway (GTR) e em 1919 foi integrada a *Canadian National Railways*.

Se, do ponto de vista político da integração das Colônias Britânicas, o papel desempenhado pela *Intercolonial* é pouco questionado, do ponto de vista econômico até hoje persiste a controvérsia. O certo é que esta não foi nem a primeira e estaria longe de ser a última vez em que o governo canadense investiria de forma pesada em obras de infraestrutura de transporte tentando resolver questões peculiares e complexas para o país.

A *Intercolonial* não foi um sucesso no que diz respeito aos retornos financeiros das obras. Porém como observa Glazebrook:

⁷³ Without confederation it would have been difficult, if not impossible, to secure a common Tariff Policy. Such a policy was held to be a need of time, and was advanced as an argument in favour of federation. In practice, however, it was tied to the railway between provinces; for without adequate transportation, there could be little hope of extensive interprovincial trade, and without the markets and industries that could built up behind the tariff, the railway would be hard put to find traffic. In deference to the opinion in the Maritime Provinces, the early tariffs of the Dominion were low, but within ten years they had begun to climb steeply. As a source of revenue the tariff helped to finance the railways, as in the old province of Canada; and as a protective measure it contributed to creating and directing traffic.

Construída a custos elevados em relação ao tráfego, a *Intercolonial* nunca foi capaz de gerar um volume de negócios suficientes para justificar esses investimentos de capital. Ao mesmo tempo não poderia e nem era esperado que esta pudesse assegurar um tráfego local adequado. [...] É também bom lembrar que a maior parte da *Intercolonial* estava nas províncias que tinham a menor população e poucos centros industriais. [...] Era de se esperar que a *Intercolonial* apresentasse déficits nos primeiros anos em que foi operada. A incompletude do sistema, juntamente com a depressão geral dos negócios da época, deram poucas chances de superávits. Mesmo que em tempos melhores superávits fossem atingidos em alguns anos, estes não eram consistentes⁷⁴ (GLAZEBROOK, 1964, p.24, tradução nossa).

Em relação aos inúmeros debates na literatura especializada sobre as questões financeiras relativas à construção da *Intercolonial*, Innis destaca que:

Considerando as circunstâncias em que a ferrovia foi construída nenhuma análise de déficits e superávits pode provar ou refutar seu sucesso. Um déficit pode ser uma indicação de sucesso na medida em que resulta em tarifas mais baixas e uma união mais satisfatória entre o Canadá e as Províncias Marítimas. Se a ferrovia deve ser considerada como uma parte essencial da Confederação, seu sucesso é medido em termos do valor da Confederação⁷⁵ (INNIS, 1933, p.35, tradução nossa).

Além de unificar parte do Canadá, também é importante destacar que a *Intercolonial* gerou um volumoso numero de empregos para sua construção, foi responsável pela criação de vilarejos e cidades em sua rota e tornou-se compradora do carvão extraído das Províncias Marítimas e, principalmente, facilitou a ligação dos mercados dos Grandes Lagos aos portos do Atlântico.

4.2.2 A Canadian Pacific Railway

Feita a ligação entre o Canadá Central e as Províncias Marítimas, ainda restava o desafio de obter a ligação entre o leste e o oeste, uma ferrovia transcontinental que deveria chegar até o Oceano Pacífico. Para a sua construção,

⁷⁴ Constructed at a high cost with a view to fast through traffic, the Intercolonial never was able to achieve a sufficient volume of business to carry this capital investment. At the same time it could not, and had not been expected to, secure adequate local traffic. [...] In general, too, it is well to remember that the greater part of the Intercolonial was in the provinces which had the smallest population and the fewest industrial centres. [...] It was to be expected that the Intercolonial would show a deficit in the first years in which it was operated. The incompleteness of the system together with the general depression of business at that time gave little chance of a surplus. Even in better times, although surpluses were shown in some years, they were not consistent.

⁷⁵ Considering the circumstances under which the road was built no amount of statistical analysis of surplus and deficits can prove or disprove its success. A deficit may be an indication of success inasmuch as it results from lower rates and a more satisfactory union between Canada and the Maritime Provinces. If the road must be regarded as an essential part of Confederation, its success is measured in terms of the value of Confederation.

vários fatores tornaram-se preponderantes: a necessidade de meios de transporte que ligassem o leste canadense às pradarias do oeste, a construção da *Northern Pacific Railway*⁷⁶ nos Estados Unidos, iniciada em 1870, que ameaçava as fronteiras, e a exigência da Colúmbia Britânica de uma ferrovia que integrasse o país para ingressar na Confederação (FRANCIS; JONES; SMITH, 2010, p.284-287). Visando responder a essas questões surge o projeto da ferrovia transcontinental.

Com o intuito de barrar o expansionismo estadunidense, era considerado estratégico para o período que a ferrovia fosse construída de uma só vez, mesmo que isso implicasse em uma obra superdimensionada para as demandas de utilização da época. Era também uma exigência do governo de que a rota escolhida fosse inteiramente construída dentro do território do país, passando ao norte dos Grandes Lagos, através do Escudo Canadense, uma região que implicava diversos desafios técnicos de engenharia e elevados custos de construção.

Os riscos envolvidos em uma obra de imensas proporções, o retorno financeiro incerto da ferrovia e a exclusão das empresas estadunidenses do processo, fizeram com que o governo tivesse que fornecer grandes subsídios para gerar interesse na construção da transcontinental. A candidata natural para a obra era a *Grand Trunk Railway Company*⁷⁷, mas mesmo com os subsídios governamentais a empresa se recusou a construir a ferrovia, pois exigia que alguns trechos fossem ligados a ferrovias dos Estados Unidos e também não pretendia incluir trechos onde não houvesse demanda suficiente por transporte ferroviário (NORRIE; OWRAM; EMERY, 2007,p.198).

As primeiras tentativas de construção remontam ao primeiro mandato de John MacDonald como Primeiro Ministro. Porém um escândalo de corrupção conhecido como o Escândalo da Pacific⁷⁸ fez com que MacDonald renunciasse em 1873. Com a queda de MacDonald assumiu Alexander Mackenzie, que iniciou a construção de alguns trechos, mas a falta de investimentos públicos fez com que as obras seguissem de forma lenta e é apenas com a volta de MacDonald ao poder em 1878 que o projeto novamente ganhou fôlego (FRANCIS; JONES; SMITH, 2010, p.286).

⁷⁶ Ferrovia transcontinental que cruzava o norte dos Estados Unidos ligando os estados de Minnesota, Wisconsin, Dakota do Norte, Montana, Idaho, Washington, e Oregon.

⁷⁷ A *Grand Trunk Railway Company* foi uma empresa que atuava no setor ferroviário com sede em Montreal, operando nas províncias canadenses de Quebec e Ontário, e nos estados americanos de Connecticut, Maine, Michigan, Massachusetts, New Hampshire e Vermont.

⁷⁸ Episódio em que John MacDonald e outros políticos do Partido Conservador canadense foram acusados de receber propina do magnata do setor marítimo e ferroviário Hugh Allan, para a obtenção dos contratos de construção da *Canadian Pacific Railway*.

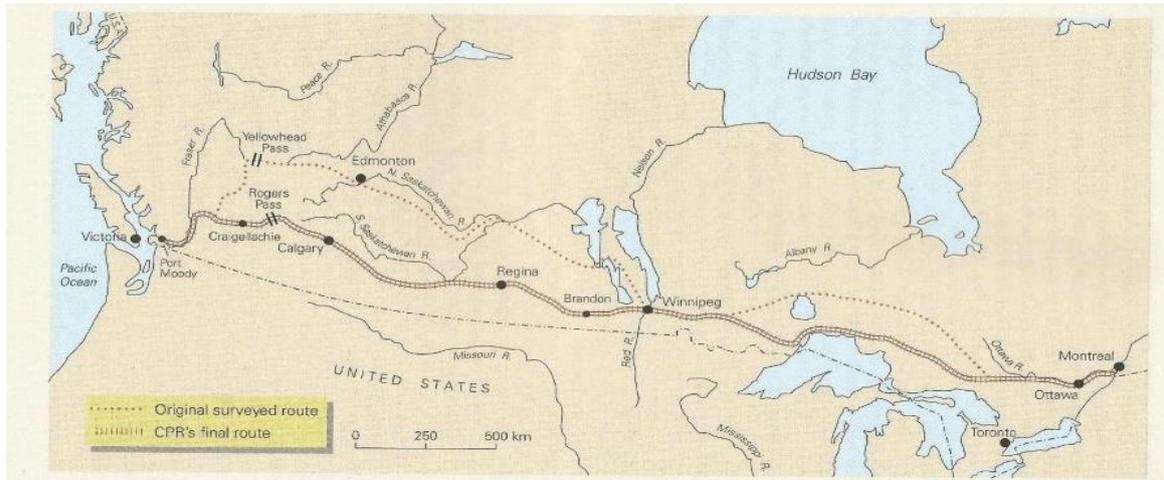
Ainda em 1880 foi assinado o contrato de construção entre o governo do Canadá e um grupo de investidores formado por George Stephen, Duncan McIntyre, Richard Angus, James Hill e John S. Kennedy. Estes concordavam em construir a ferrovia em troca do valor de \$25 milhões de dólares canadenses e um terreno de 25 milhões de acres (10 milhões de hectares). O governo também isentou a cobrança de impostos sobre o terreno pelo período de 20 anos (FRANCIS; JONES; SMITH, 2010, p.286-287).

Os termos do contrato com a *Canadian Pacific Railway* foram projetados para desenvolver o comércio do noroeste e a da Colúmbia Britânica com o leste do Canadá desviando esse eixo comercial dos Estados Unidos, e para que isso fosse possível a CPR foi construída ao longo de um extenso território que apresentava grandes dificuldades técnicas para construção ao norte do Lago Superior (INNIS, 1923, p.291).

Com os subsídios governamentais e a criação da *Canadian Pacific Railway Company*, as obras começaram a avançar rapidamente a partir de 1881. Milhares de imigrantes eram necessários e foram contratados para a obra, sendo dada a preferência aos imigrantes europeus e estadunidenses. Porém, nessa época também foram contratados mais de 15.000 trabalhadores chineses (ANNIAN, 2006), que eram a princípio indesejados pelo governo do país, mas que trabalhavam nos trajetos e funções mais perigosas e com remunerações de aproximadamente 1/3 daquelas dos imigrantes brancos provenientes da Europa e dos Estados Unidos.

Em 1883 estava concluída a ligação entre o leste canadense e Winnipeg, e em 1885 foram concluídas obras nas montanhas de British Columbia e na margem norte do Lago Superior e em novembro de 1885 o último trilho da ferrovia foi montado em Craigellacie (Colúmbia Britânica), permitindo a ligação entre Montreal e Port Moody, marcando uma nova era do sistema de transportes no país. Quando inaugurada em 1885 a ferrovia possuía 4.338 milhas (INNIS, 1923, p.143).

Mapa 3-Canadian Pacific Railway em 1885



Fonte: Francis; Smith; Jones, 2010, p. 288.

Após a conclusão do trecho principal, outras conexões e ramificações foram implementadas durante o século XIX, aumentando consideravelmente a extensão da ferrovia, que passou de 4.338 milhas em 1885 para 7.000 milhas em 1899 (INNIS, 1923, p. 143). Entre 1899 e 1913 a *Canadian Pacific Railway* aumentou sua extensão de 7.000 milhas para 11.366 milhas, sendo que a maioria dos novos percursos estava localizada nas pradarias e tinha por objetivo atingir áreas de desenvolvimento mais recente e garantir a competitividade da empresa em relação às novas linhas ofertadas pela *Canadian Northern Railway* e pela *Grand Trunk Pacific Railway*. As ramificações das linhas da CPR nas pradarias do oeste aumentaram de 856 milhas em 1896 para 4212 milhas em 1914. A CPR também instalou linhas duplas em toda a linha principal entre Winnipeg e Leakehead e em 828 milhas entre Calgary e Winnipeg (EAGLE, 1989, p.260).

A decisão mais importante no sentido de ampliação da malha ferroviária se deu com a construção da *Crow's Nest Pass Railway*⁷⁹ a partir do desenvolvimento da mineração na região de *Kootenay* no sudeste da Columbia Britânica e como uma forma de proteção aos esforços das ferrovias estadunidenses para desviar o tráfego da mineração para os Estados Unidos (EAGLE, 1989, p.258). O objetivo da CPR e do governo do Domínio era não apenas garantir o transporte de minérios da região, mas também propiciar uma maior interligação dos habitantes do sudeste da Colúmbia Britânica com o Canadá Central através da linha principal da CPR,

⁷⁹ Linha ferroviária que ligou Lethbridge (Alberta) a Kootenay Landing (Colúmbia Britânica) construída entre 1897 e 1898.

facilitando a venda dos produtos industriais de Ontário e Quebec nessa região, além de também estimular o comércio de grãos e gado.

Uma vez em funcionamento, foi notável o aumento do volume de carga e passageiros transportados nos anos que se seguiram, como pode ser observado na tabela 22.

Tabela 22-Volume de carga e numero de passageiros transportados pela CPR (1886-1911):

Ano	Carga (toneladas)	Passageiros transportados
1886	2.046.195	1.791.034
1891	3.846.710	3.165.507
1896	4.420.550	3.029.887
1901	7.155.813	4.337.799
1906	13.933.798	7.753.323
1911	22.536.214	12.080.150

Fonte: Adaptado de INNIS (1923, p. 144, 159, 198).

Esse aumento no volume de transporte pode ser observado tanto em relação aos produtos industrializados do leste como dos produtos característicos do oeste (madeira, grãos e gado) como pode ser observado na tabela 23.

Tabela 23 - Volume de carga transportada por tipo (1886-1911)

Ano	Carga Transportada			
	Manufaturados (toneladas)	Madeira (pés)	Grãos (bushels)	Gado (cabeças)
1886	476.698	327.760.432	10.960.582	244.257
1891	985.090	630.690.093	24.894.141	309.639
1896	1.070.675	636.128.418	32.528.256	766.219
1901	1.954.386	899.214.646	32.927.468	945.386
1906	3.818.625	1.804.648.962	82.196.648	1.428.320
1911	5.759.344	2.441.007.107	111.169.982	1.567.665

Fonte: Adaptado de INNIS (1923, p. 144, 145,146,147, 159, 161, 162, 164).

A abertura da transcontinental também parece ter contribuído decisivamente para a imigração e assentamento no oeste, como observa Glazebrook :

O número de imigrantes, que era de apenas 27.773 em 1871 e nunca atingiu valores elevados nos dez anos seguintes, pulou para mais de 100 mil em cada um dos anos de 1882,1883 e 1884, ou seja, nos anos em que estava em construção a *Canadian Pacific Railway*. O Canadá continuava um país predominantemente agrícola, sessenta e oito por cento da população vivia fora das cidades em 1891. A área de fazendas ocupadas cresceu de 36.046.401 acres em 1871 para 58.997.995 em 1891- a taxa de crescimento de assentamento corresponde ao crescimento da imigração,

ambas devem-se primariamente à abertura de áreas agrícolas no oeste.⁸⁰ (GLAZEBROOK, 1964, p. 9, tradução nossa).

O sistema ferroviário serviria não apenas para desbravar e colonizar regiões antes inatingíveis do oeste, mas também atendia as novas características de um país que estava se urbanizando e industrializando e precisava de meios para escoar a produção. Como observa Glazebrook, em 1870 o valor bruto da produção manufatureira era de aproximadamente C\$221 milhões e em 1890 já chegava aos C\$481 milhões. Nesse sentido, destaca Glazebrook, o crescimento das ferrovias partiu da crença de que o progresso canadense só poderia ser possível se um adequado sistema de transportes fosse construído (GLAZEBROOK, 1964, p. 91-92). Em 1896, o Canadá contava com 16.887 milhas de ferrovias em operação; em 1911 esse número chegou a 26.000 milhas e em 1913 atingiu 29.304 milhas, representando na época a maior milhagem per capita do mundo (MEIER, 1953, p.5).

A construção da CPR trouxe diversos efeitos para o desenvolvimento econômico canadense. Os assentamentos avançaram rapidamente à medida que a ferrovia ofertava novas linhas. Linhas secundárias foram criadas primeiro no território ao sul da linha principal e depois em diversas áreas. Essas extensões da ferrovia estavam estrategicamente localizadas em relação a possíveis concorrentes, ao desenvolvimento do tráfego ferroviário e à venda de terras da empresa. O desenvolvimento econômico do oeste estimulou decisivamente o desenvolvimento do leste. A notável prosperidade do Canadá, especialmente no período de 1896 a 1913, ocorria simultaneamente à prosperidade, expansão e a integração gerada pela CPR nesse período (INNIS, 1923, p.292).

Por fim, como observa Gwyn, o impacto da construção da *Canadian Pacific Railway* foi tão relevante na história do Canadá que ultrapassou em muito apenas as questões econômicas e militares e tem lugar destacado entre os principais acontecimentos históricos daquele país desde sua fundação. Como destaca o autor:

⁸⁰ The number of immigrants, which was only 27,773 in 1871, and never reached high figures in the next ten years, jumped to over 100,000 in each of 1882, 1883, 1884, that is, the years in which the main work of construction on the Canadian Pacific Railway was under way. Canada was still predominantly an agricultural country, sixty-eight per cent of the population living outside towns in 1891. The area of occupied farms increased from 36,046,401 acres in 1871 to 58,997,995 in 1891 - the increased rate of settlement corresponding to the rise in immigration, both of which were primarily due to the opening of farming areas in the west.

A ferrovia (CPR) foi o primeiro projeto nacional do Canadá- pela primeira vez, exceto pela Confederação propriamente dita, essa nação fragmentada e diluída atreveu-se a tentar ser algo maior do que suas partes comparativamente pequenas. Tratava-se de uma aspiração coletiva que envolveu muito mais do que simplesmente sobreviver, ou não se tornar estadunidense por permanecer britânico. Essa ferrovia seria o primeiro de uma série de empreendimentos coletivos e notáveis para o Canadá, entre os quais destacam-se sua recriação no pós-guerra como Estado de bem-estar...a implementação do bilinguismo nacional e a Carta de Direitos e Liberdades e atualmente as políticas de multiculturalismo e de imigração continua, em escala proporcionalmente muito maior do que a de qualquer outra nação do mundo⁸¹ (GWYN, 2011,p.337, tradução nossa).

4.2.3 A *Canadian National Railway*

No início do século XX, o Canadá passou a contar com uma maior concorrência no seu sistema ferroviário transcontinental, com a criação da *Canadian National Railwail* (CNR), uma empresa ferroviária estatal que, assim como a CPR, ligou o Canadá de costa a costa competindo tanto no setor de transporte de cargas como de passageiros em todos os centros de negócios importantes do país.

Em 1903 o governo começou a negociar a construção de uma nova ferrovia transcontinental com a companhia *Grand Trunk* que ligaria Winnipeg a Prince Rupert, e a parte oriental que ligaria Winnipeg a Moncton seria construída pelo próprio governo. A parte da *Grand Trunk* foi completada em 1913 e a parte oriental em 1914. Outro projeto colocado em prática foi a *Canadian Northern* durante o *boom* da exportação de trigo. Em 1905 foi concluída a linha que ligava Winnipeg a Edmonton e a linha Ottawa-Quebec. Em 1915 tinham sido completadas as ligações entre Vancouver e Quebec City.

A CNR surgiu da fusão da *Canadian Northern*, *Grand Trunk Pacific* e da *Grand Trunk Railways*, que operaram inicialmente como empresas privadas, com as estatais *Intercolonial Railways* e a *National Transcontinental Railways*. O primeiro passo para a estatização das empresas ocorreu em 1917 quando o governo federal adquiriu a *Canadian Northern* como forma de evitar a sua falência (FOURNIER,

⁸¹ The railway was Canada's first *project national*- the first time, but for Confederation itself, that this fragmented and attenuated nation dared to try to be something grander than the sum of its comparatively small parts. It was a collective aspiration that involved more than merely surviving, or not becoming American by remaining British. This railway would be the first in a series of collective, out-of-ordinary undertakings for Canada, including its postwar recreation of itself as a welfare state...the implementation of national bilingualism and the Charter of Rights and Freedoms; and today, the policies of multiculturalism and of continuous immigration on scale, proportionately, far larger than that of any nation on the globe.

1931, p.370). Já a *Grand Trunk Pacific* e a *Grand Trunk Railways* foram adquiridas em 1919. Em 1923, estas linhas passaram a formar o novo sistema ferroviário nacional (REGEHR, 2006, p.1).

As linhas ferroviárias das duas empresas, que juntas passaram a representar cerca de 87% de todas as operações ferroviárias do Canadá, começam nas Províncias Marítimas do leste e cruzam as pradarias de forma transversal com poucas centenas de milhas de distância entre elas. O ponto de chegada da CPR localizou-se em Vancouver (Port Moody) e os da CNR em Vancouver e em Prince Rupert. Além dos serviços de transporte de cargas e passageiros, ambas as empresas atuaram em outros setores como os de transporte em barcos a vapor, hotelaria e na operação de telégrafos (FOURNIER, 1931,p.369-371).

Mesmo as empresas privadas, à exceção da *Grand Trunk*, que passou a operar em 1851 antes da época dos subsídios federais, sempre foram dependentes de algum tipo de assistência governamental para manterem seus serviços. Após o final da I GM, o governo intensificou seus investimentos não apenas no sentido de consolidar, mas também de expandir as ferrovias (BUCKLEY, 1974, p.110-111).

Os investimentos governamentais em ferrovias podem ser divididos em três períodos conforme a tabela 24.

Tabela 24- Desembolsos do governo do Domínio com as ferrovias(em milhões de C\$)

	1867-1903	1903-1923	1923-1931	Total
Ferrovias que se tornaram parte da Canadian National Railways	114,9	1.796,5	576,5	2.487,9
Canadian Pacific Railway	91,7	12,0	0,7	104,4
Outras	3,1	27,1	30,0	60,2
Total	209,7	1.835,6	607,2	2.652,5

Fonte: adaptado de Duff, 1932, p. 87.

O primeiro período vai desde a Confederação até 1903, quando os investimentos ficaram concentrados na *Canadian Pacific Railway*, na *Intercolonial* e na *Prince Edward Island Railway*. No segundo período (1903-1923), marcado pelo maior volume de investimentos do governo em ferrovias, foi construída com recursos governamentais a *National Transcontinental Railway* e também foi o período em que ocorreu o colapso financeiro da *Canadian Northern*, da *Grand Trunk Pacific* e do *Grand Trunk Systems*, em grande parte gerado pelos problemas financeiros decorrentes da I GM, culminando com a criação da *Canadian National Railways*. Já o terceiro período (1923-1931) abrange os investimentos ocorridos entre o início das

operações da *Canadian National* até o ano de 1931. Entre 1867 e 1931 o governo federal canadense desembolsou o valor de C\$ 2.652.539.388 na construção e financiamento de ferrovias (DUFF, 1932, p.86). As Províncias e municipalidades também contribuíram com auxílio financeiro para as ferrovias nesse período, na ordem de aproximadamente C\$45 milhões (DUFF, 1932, p.89).

Já os dados referentes à concessão de terras públicas para ferrovias podem ser observados na tabela 25.

Tabela 25- Concessão de terras do Domínio e das Províncias para ferrovias canadenses (milhares de acres) até 1931

	Propriedade e controle do governo	Canadian Pacific	Demais ferrovias	Total
Domínio	5.727	24.593	1.102	31.782
Províncias	1.806	10.612	3.091	15.509
Total	7.533	35.565	4.192	47.291

Fonte: Duff, 1932, p.89.

Notoriamente o maior volume de terras concedido às ferrovias são destinados à *Canadian Pacific* devido às exigências contratuais para sua construção, representando mais de 75% das concessões de terra, contra 16% das ferrovias de propriedade ou controle do Domínio e 9% das demais ferrovias.

Como pode ser observado na tabela 26, a CNR e a CPR apresentavam características bastante similares no que diz respeito à distribuição de receitas por tipos de serviços prestados, sendo as receitas provenientes do transporte de cargas responsáveis por aproximadamente 75% das operações das duas empresas.

Tabela 26 - Distribuição percentual de receitas por tipos de serviços da CNR e CPR em 1928

Tipo de Serviço	CNR	CPR
Carga	73,4	74,7
Passageiros	12,8	15,5
Outros (correios, vagões dormitório,etc)	13,8	9,8

Fonte: Fournier, 1931, p. 373.

No que diz respeito às características das cargas transportadas também observa-se que, embora existam similaridades entre as cargas transportadas, os produtos minerais possuíam uma maior importância relativa para a CNR do que para a CPR, enquanto o transporte de trigo possuía maior importância relativa para a CPR de acordo com a tabela 27.

Tabela 27- Percentual de receita por tipo de carga na CNR e CPR em 1928

Tipo de carga	CNR	CPR
Manufaturas	26	25
Produtos Florestais	16	14
Minerais	34	27
Animais	2	3
Trigo	9	18
Outros produtos agrícolas	10	13

Fonte: Adaptado de Fournier, 1931, p.374.

Outro aspecto importante a ser observado é que, desde a criação da CNR em 1923, esta se constituiu na maior empresa ferroviária do país em milhas operadas, com uma malha ferroviária aproximadamente 49% maior do que sua principal concorrente, percentual este que é reduzido constantemente nos anos posteriores, chegando a aproximadamente 37% em 1939 como pode ser observado na tabela 28.

Tabela 28- Milhagem da CNR e CPR (1923-1941)

Ano	CNR	CPR	Total
1923	21.805	14.617	36.422
1924	21.866	14.846	36.712
1925	21.936	15.175	37.111
1926	22.066	15.372	37.438
1927	22.193	15.600	37.793
1928	22.277	15.819	38.096
1929	22.628	16.090	38.718
1930	23.650	16.416	40.066
1931	23.769	16.745	40.514
1932	23.773	16.886	40.659
1933	23.743	17.030	40.773
1934	23.676	17.015	40.691
1935	23.652	17.222	40.874
1936	23.554	17.241	40.795
1937	23.707	17.223	40.930
1938	23.684	17.186	40.870
1939	23.668	17.176	40.844
1940	23.603	17.159	40.762
1941	23.525	17.151	40.676

Fonte: Dominion Bureau of Statistics, 1948, p.10; Dominion Bureau of Statistics, 1968, p. 18.

No que diz respeito à quantidade de carga transportada pelo número de milhas, é possível observar que esta era aproximadamente 28% maior pela CNR em relação a CPR em 1923 e aproximadamente 22% em 1939. Observa-se também uma considerável queda no transporte de cargas por milha na década de 1930, fruto dos efeitos da crise econômica mundial desse período. Essa situação atinge seu auge em 1933, quando a CPR atingia apenas 64% do índice obtido em 1923,

enquanto a CNR apenas 62%. Essa situação é revertida apenas em 1940 como é apresentado na tabela 29.

Tabela 29- Toneladas de carga transportada paga multiplicada pelo número de milhas (Ton-Miles Revenue): 1923-1941

Ano	Canadian National (em milhões)	Base 1923=100	Canadian Pacific (em milhões)	Base 1923=100
1923	18.615	100	14.567	100
1924	16.990	91	12.717	87
1925	18.027	97	13.364	92
1926	19.243	103	14.188	97
1927	19.465	105	14.870	102
1928	22.588	121	18.423	126
1929	19.375	104	14.951	103
1930	16.910	91	12.370	85
1931	14.610	78	10.793	74
1932	12.818	69	10.067	69
1933	11.550	62	9.353	64
1934	12.950	70	10.026	72
1935	13.509	73	10.522	72
1936	14.814	80	11.424	78
1937	15.165	81	11.602	80
1938	14.505	78	12.135	83
1939	17.084	92	14.037	96
1940	21.532	115	16.028	110
1941	27.200	146	22.376	154

Fonte: Dominion Bureau of Statistics, 1968, p. 18; Lamb, 1977, p.446-447.

Quando observa-se o número de passageiros transportados por ambas empresas, torna-se notória a perda de importância das ferrovias para este tipo de transporte, principalmente a partir do início da década de 1930, mas neste caso, além da forte crise econômica, é preciso também levar em consideração o maior desenvolvimento do sistema rodoviário para transporte de passageiros, que passa a concorrer de forma mais direta com as ferrovias. Dados referentes aos investimentos brutos por tipo de transporte revelam que, já na segunda metade da década de 1910, os investimentos em transporte rodoviário começam a crescer substancialmente em relação aos demais tipos, como pode ser observado na tabela 30.

Tabela 30 - Percentual do investimento bruto por tipo de transporte (1901-1930)

Período	Ferroviário	Automobilístico	Canais
1901-1905	82,1	1,9	15,9
1906-1910	87,3	3,4	8,9
1911-1915	80,5	8,4	11,1
1916-1920	64,0	27,0	9,0
1921-1925	51,2	34,1	14,6
1926-1930	47,6	41,1	11,3

Fonte: adaptado de Buckley (1974, p.47).

Mesmo com a recuperação do setor no início dos anos de 1940, observa-se que o volume de passageiros transportados continua sensivelmente inferior ao ano de 1923.

Tabela 31- Passageiros Transportados pela CNR e CPR (1923-1941):

Ano	Canadian National (em milhares)	Base 1923=100	Canadian Pacific (em milhares)	Base 1923=100
1923	23.694	100	16.224	100
1924	22.708	96	15.602	96
1925	21.675	91	15.042	93
1926	21.580	91	15.075	93
1927	20.554	87	15.110	93
1928	19.697	83	14.751	91
1929	19.251	81	14.054	87
1930	17.554	74	12.446	77
1931	13.196	56	9.442	58
1932	10.364	44	7.916	48
1933	9.435	40	7.174	44
1934	10.080	43	7.593	47
1935	9.721	41	7.424	46
1936	10.099	43	7.387	46
1937	10.888	46	7.821	48
1938	10.289	43	7.454	46
1939	10.145	43	7.255	45
1940	11.204	47	7.781	48
1941	17.685	75	9.145	56

Fonte: Dominion Bureau of Statistics, 1968, p. 18; Lamb, 1977, p.446-447.

Levando-se em consideração os dados apresentados, observa-se que o objetivo do governo canadense de possuir uma companhia que pudesse efetivamente concorrer com a CPR e, portanto, tornar competitivo o mercado de transporte ferroviário, principalmente de carga, foi atingido.

Ainda, como observa Fournier, em seu clássico artigo em que faz uma análise comparativa entre as duas ferrovias, a análise dos resultados financeiros e operacionais das mesmas revela que:

[...] em condições apropriadas, uma ferrovia estatal pode ser operada de forma tão eficiente quanto um sistema (ferroviário) privado [...] o sistema governamental teve que competir com um forte sistema privado que desfrutava de uma reputação de eficiência e gestão incomparáveis no mundo das ferrovias. Que a rivalidade resultante foi benéfica para ambos os sistemas e para o público é bem reconhecido pelos canadenses⁸² (FOURNIER, 1931, p.389, tradução nossa).

4.3 CONSEQUÊNCIAS DAS FERROVIAS PARA O DESENVOLVIMENTO LESTE-OESTE CANADENSE

A análise do desenvolvimento das ferrovias canadenses após a Confederação e principalmente a partir da construção da CPR indica a importância dos investimentos nesse setor para o desenvolvimento econômico do país. As ferrovias absorveram mais investimentos estrangeiros durante o período de expansão extensiva do que qualquer outro setor da economia canadense. O fluxo total de capital externo para o Canadá no período 1900-1914 apresentou a seguinte distribuição: ferrovias (C\$ 767 milhões); indústria (C\$630 milhões); terras e madeira (C\$305 milhões); mineração (C\$ 125 milhões) e seguros (C\$82 milhões) (BUCKLEY, 1955, p.102).

Urquhart destaca que existiram três períodos entre as décadas de 1870 e 1920 em que a formação de capital fixo em relação ao produto nacional bruto foi especialmente relevante e que estes ocorreram respectivamente: na primeira metade da década de 1870; na segunda metade da década de 1880 e no período compreendido entre 1900 e 1914. Nesse sentido o autor destaca que:

A formação de capital nas ferrovias foi importante nos três períodos. Envolveu a construção da Ferrovia *Intercolonial* (uma empresa governamental) no início da década de 1870. E foi especialmente o principal fator na década de 1880 com a construção da linha da *Canadian Pacific Railway* para a costa oeste, de 1881 a 1885[...] Se não fosse a construção da CPR na década de 1880, o período entre o final da década de 1870 e o meio da década de 1890 teria sido de investimento continuamente baixo e de perspectivas sombrias. A construção da ferrovia da década de 1880 amenizou o triste desempenho das exportações da década. No entanto, seu principal impacto ocorreu 10 anos depois, quando o volume de frete

⁸² [...] given proper conditions, a state owned railroad can be operated as economically and efficiently as a privately owned system [...] the government system has had to compete with a strongly entrenched private system, enjoying a reputation for efficiency and sound management unexcelled in the railway world. That the resultant rivalry in service has been beneficial to both systems and to the public is well recognized by the Canadian people

começou a crescer rapidamente ⁸³ (URQUHART, 1986,p.35, tradução nossa).

A CPR, além dos motivos militares de proteção do território, foi construída com o intuito de conectar as atividades econômicas das pradarias do oeste com o Canadá Central e, a partir de 1896, as novas linhas buscavam também competir com a *Great Northern*, *Canadian Northern* e a *Grand Trunk Pacific*. Nesse sentido, ganha grande destaque a construção da *Crownest Route* que ligava Lethridge em Alberta a *Kootenay Landing* na Colúmbia Britânica e gerando forte impacto para o rápido desenvolvimento da mineração no sudeste da Colúmbia Britânica, o que acabou criando assentamentos permanentes e o desenvolvimento de um mercado bastante dinâmico nessa região, atraindo investimentos de homens de negócios do Canadá Central (EAGLE, 1989, p.258-259).

Além dos investimentos nas ferrovias, a CPR também apostou em outros projetos complementares que visavam aumentar a quantidade de cargas e pessoas transportadas e que melhoraram a infraestrutura da região oeste. Um importante investimento se deu através de um vasto projeto de irrigação no sul de Alberta. A seção oeste deste projeto ficou pronta em 1910 e produziu 353.000 acres de terra irrigada, já a seção leste, que foi concluída em 1914, foi responsável pela irrigação de 242.000 acres (GROSS; KRAMER, 1985, p.15). Também destaca-se a construção de uma extensiva rede hoteleira para absorver o sensível aumento do fluxo de pessoas, à medida que ocorria o aumento do volume de negócios na região e o aumento da atividade turística principalmente de estadunidenses. Destacam-se nesse sentido a construção de hotéis em Victoria, Winnipeg, Calgary e Vancouver (EAGLE, 1989, p.261).

Bastante relevantes também foram os impactos da CPR no crescimento urbano das províncias do oeste canadense. A decisão tomada em 1881 de adotar uma rota nas planícies distantes do Vale de Saskatchewan⁸⁴ deslocou tanto a

⁸³ Capital formation in the railways was important in all the three periods. It involved the building of the Intercolonial Railway (a government undertaking) in the early 1870s. And it was especially the major factor in the 1880's with the building of the Canadian Pacific Railway line to the West coast, 1881-85. [...] Had it not been for this building of the CPR in the 1880s, the period from the late 1870s to the mid-1890s would have been one of continuously low investment and bleak prospects. As it was, the railway building of the 1880s ameliorated the sad export performance of the decade. However, its main impact as going concern only came 10 years late when the volume of freight began to increase rapidly.

⁸⁴ Área na Província de Saskatchewan que abrange um triângulo de North Battleford a Saskatoon, ao norte do Saskatchewan River Forks e a leste de Prince Albert.

população urbana como a população rural para as proximidades da ferrovia. Como observa Eagle:

[...] a CPR determinou a localização de centenas de comunidades ao longo de sua linha principal e ramificações. Antes de 1896, a maioria das comunidades das pradarias estavam localizadas ao sul da linha transcontinental. Até 1901, a maioria dos centros de população urbana nas pradarias do oeste concentravam-se na linha principal da CPR e nas ramificações sob controle da empresa. Em 1912, a posição de monopólio da CPR estava enfraquecida, mas nove dos maiores centros urbanos das pradarias do oeste e da Columbia Britânica estavam localizados ao longo das linhas da CPR⁸⁵ (EAGLE, 1989, p.261, tradução nossa).

Em 1870 não existiam centros urbanos nas Pradarias, já em 1911 haviam 11 cidades consideradas grandes e 150 cidades de menor porte. Cinco cidades ganhavam destaque por concentrarem relevante parte da atividade econômica da região: Winnipeg, Saskatoon, Regina, Edmonton e Calgary (Francis; Jones; Smith, 2010, p. 330).

Eagle conclui que:

O oeste canadense nos anos entre 1896 e 1914 pode ser descrito como “o oeste da CPR”, pois nesse período a CPR desempenhou um papel crucial nos assentamentos na região- tanto urbanos como rurais e no seu desenvolvimento econômico⁸⁶ (EAGLE, 1989, p.263, tradução nossa).

Outro aspecto extremamente relevante sobre a construção das ferrovias para o desenvolvimento econômico canadense diz respeito às oportunidades geradas no mercado de trabalho e como forma de obtenção de renda para os imigrantes que chegavam ao Canadá. Como observa Buckley:

No período anterior a 1915, um trabalho com os construtores de ferrovias propiciava a muitos agricultores o dinheiro necessário para seus primeiros anos de assentamento. A demanda incomum por trabalhadores não qualificados para construção atraiu muitos outros imigrantes nos primeiros anos difíceis no novo país. Quando o *boom* da construção do pré-guerra entrou em colapso, milhares de imigrantes trabalhadores da construção foram absorvidos como residentes urbanos permanentes pela expansão da

⁸⁵ [...] the CPR determined the sites of hundreds of communities along this main line and on its branches. Before 1896 most Prairie communities were South of the transcontinental line. As late as 1901 the majority of centres of urban population in the prairie West were concentrated along the CPR main line and those branches under the company's control. By 1912 the CPR's monopoly position was faltering, though nine of the largest urban centres in the Prairie West and BC were located on CPR lines.

⁸⁶ Western Canada in the years 1896 to 1914 can be aptly described as the CPR West for in this period the CPR played a crucial role in the region's settlement- both urban and rural- and its economic development.

produção industrial que se seguiu. A grande indústria ferroviária absorvia muitos trabalhadores de forma permanente. [...] de 1926 a 1930, as receitas ferroviárias representavam em média 11 por cento da renda nacional. A mão de obra ferroviária representava aproximadamente 7 por cento da força de trabalho nacional ⁸⁷ (BUCKLEY, 1955, p. 51, tradução nossa).

Balakkrishnan, Eliasson e Sweet, também destacam a importância do desenvolvimento das ferrovias para a industrialização, localização geográfica das indústrias e povoamento do Canadá:

O transporte ferroviário foi um aspecto essencial para o desenvolvimento industrial. A instalação de uma linha ferroviária contribuía para que um local se tornasse preferido para a localização de uma fábrica, já que a linha fornecia um *hub* com acesso mais barato para mercados geograficamente maiores.[...] Ferrovias como a CPR e a CN foram cruciais para o desenvolvimento do Canadá como nação e como um mercado viável para produtos manufaturados no Canadá Central. Elas também ajudaram o *boom* populacional no oeste canadense. Antes da CPR, poucos colonos fizeram a árdua jornada para as pradarias canadenses do norte dos Estados Unidos pelo rio ou de carroça. [...] Hoje, na região da América do Norte que consiste no norte dos Estados Unidos entre Minneapolis e Seattle e no sul do Canadá ao oeste de Ontário, a maioria dos centros industriais são canadenses. Eles incluem Winnipeg em Manitoba e Calgary e Edmonton em Alberta. Este é, sem dúvida, um testemunho da influência da ferrovia na determinação histórica da localização das indústrias ⁸⁸ (BALAKRISHNAN; ELIASSON; SWEET, 2007, p.33-35, tradução nossa).

⁸⁷ In the period before 1915, a job with the railway builders provided many a farmer with the cash to carry him over the first years of settlement. The unusual demands for unskilled construction workers carried many other immigrants through the first difficult years in the new country. When the pre-war construction boom collapsed thousands of the immigrants construction workers were absorbed as permanent urban residents by the wartime expansion of manufacturing production which followed. The large railway industry itself absorbed many workers on a permanent basis. [...] from 1926 to 1930, railway revenues averaged 11 per cent of the national income. The railway labour force accounted approximately 7 per cent of the national labour force.

⁸⁸ Railway transportation was an integral aspect of manufacturing development. The laying of a railway line contributed to a place becoming a preferred manufacturing location, as the line provided that hub with cheaper access to larger geographical markets.[...] Railways like CPR and CN were crucial for the development of Canada as a nation and of a viable market for goods manufactured in Central Canada. They also helped the population boom in the Canadian West. Before the CPR, few settlers made the arduous journey to the canadian prairies from the northern U.S. by river or by wagon. [...] Today in the region of North America consisting of the northern U.S. between Minneapolis and Seattle and southern Canada West of Ontario, most manufacturing centres are Canadian. They include Winnipeg in Manitoba and Calgary and Edmonton in Alberta. This is arguably a testament to the influence of the railway in determining manufacturing locations historically.

5 IMIGRAÇÃO E ASSENTAMENTO NO OESTE DO CANADÁ

Um dos maiores desafios enfrentados pelo Canadá a partir de 1867 era manter a população dentro do seu território e povoar áreas ainda desertas do novo país. Essa questão era crítica, haja vista a ausência de empecilhos legais ou de fronteira para a imigração para os Estados Unidos.

5.1 O POVOAMENTO DO OESTE

Até a metade do século XIX existia um forte ceticismo sobre as potencialidades econômicas das pradarias do oeste canadense. Na década de 1850, o governo britânico solicitou uma investigação sobre essas potencialidades a John Palliser⁸⁹ e uma equipe de exploradores, que concluíram que uma imensa parte do sul das pradarias eram impróprias para a agricultura. A expedição foi realizada durante um período de seca prolongada e Palliser e sua equipe concluíram que essa região não passava de uma mera extensão do Grande Deserto Americano⁹⁰. Posteriormente, outros estudos, como o do naturalista canadense John Macoun, chegariam a conclusões divergentes e mesmo opostas àquelas de Palliser, defendendo a ideia de que as terras eram propícias às atividades agrícolas.

Muitos canadenses simpatizantes dos ideais expansionistas, mesmo antes de Macoun, começaram a defender uma nova visão sobre o oeste e a tratar a região como essencial na criação de um novo país, destacando esse potencial agrícola inexplorado. Essa nova visão, como destaca Owrarn, ajudou “a moldar a política do governo, as atitudes dos canadenses e a própria história do Canadá como a nação que tinha a tarefa de abrir e povoar o oeste”⁹¹ (OWRAM, 1994, p.3).

⁸⁹ Geógrafo e explorador irlandês responsável por coordenar a *British North American Exploring Expedition* que investigou aspectos geográficos e climáticos do oeste canadense.

⁹⁰ O termo Grande Deserto Americano era utilizado no século XIX para descrever a parte ocidental das Grandes Planícies ao leste das Montanhas Rochosas na América do Norte até o centésimo meridiano. Até o século XIX o termo deserto também era utilizado para descrever regiões sem árvores, de baixo potencial agrícola ou desabitadas fossem elas áridas ou não.

⁹¹ [...] to shape the Policy of the government, the attitudes of Canadians, and the history of Canada itself as the nation faced the task of opening and settling the West.

5.1.1 A Política Migratória

Com a Confederação, o poder de dispor das terras públicas foi assumido pelo novo governo federal. Uma vez que o país foi constituído, além da construção de uma ferrovia continental, estava no centro das discussões o assentamento de população no oeste.

Uma das principais questões estava focada em quais seriam as regras de imigração e quais imigrantes seriam contemplados. Inicialmente a política do governo canadense era voltada preferencialmente a atrair imigrantes estadunidenses, ingleses e de países do norte da Europa, como os provenientes dos países escandinavos, alemães, holandeses e belgas. Mas como o número de interessados era bastante inferior às necessidades para o assentamento, também passaram a ser encorajados imigrantes do leste europeu, em especial russos, e no final do século XIX também merece destaque a imigração de ucranianos (MARCHILDON, 2009, p.6).

Visando determinar as regras de imigração e assentamento, entrou em vigor em 1872 a *Dominion Lands Act*⁹². A partir dessa lei foi determinada como seria feita a distribuição das terras entre os imigrantes e canadenses do leste. Cada imigrante recebia gratuitamente 160 acres de terra (65 hectares), pagando apenas uma taxa administrativa de C\$10. Qualquer homem com idade superior a 21 anos, ou mulher que fosse a chefe da família e que se enquadrassem nas regras de imigração poderia solicitar as terras, devendo se comprometer a cultivar ao menos 30 acres e estabelecer residência permanente no local para evitar que especuladores obtivessem o controle das terras (FRANCIS; JONES; SMITH, 2010, p.291).

As terras das pradarias que podiam ser cultivadas foram distribuídas em distritos com 36 seções de 640 acres. O governo as distribuía nas seguintes proporções: 1,75/36 das pradarias férteis eram destinadas à *Hudson's Bay Company*; 2/36 eram destinados para escolas e as demais seções eram destinadas ao assentamento (16,25/36) e para as ferrovias (16/36) (KERR, 1981, p.62).

Quando do advento da Confederação, praticamente toda a população do Canadá estava localizada entre o Lago Erie e o Oceano Atlântico. Mesmo com a

⁹² Lei canadense que tinha por objetivo encorajar o assentamento nas pradarias do oeste, assim como proteger essas terras de uma possível invasão dos Estados Unidos. A lei foi fortemente baseada no *United States Homestead Act*.

aquisição de *Rupert's Land* em 1870 e o controle da região do Pacífico, a população de origem europeia continuava quase que inteiramente no leste do país, situação essa que mudou dramaticamente a partir da última década do século XIX, como destacam Green, MacKinnon e Minns:

O assentamento no oeste, particularmente das Pradarias, foi muito limitado até a década de 1890, e depois acelerou-se rapidamente durante o período do *boom* do trigo. Em 1871, a população total do oeste do Canadá era de apenas cerca de 110.000, em 1891 cerca de 350.000, com as de origem europeia altamente concentradas em Manitoba e na Columbia Britânica. A população quase dobrou na década seguinte, chegando a quase 650.000, e mais do que duplicou (para 1,75 milhões) entre 1901 e 1911. A população do oeste representava menos de 3% da população canadense em 1871 e quase um quarto em 1911⁹³ (GREEN; MACKINNON; MINNIS, 2005, p.823, tradução nossa).

O assentamento no oeste estava também significativamente relacionado à construção da *Canadian Pacific Railway*. Sem um bom sistema de transporte, a região oeste era menos acessível aos colonos e a produção agrícola tornava-se menos lucrativa que no país do sul. Em 1870, Manitoba não possuía ferrovias, mas Kansas, Nebraska, Iowa e Minnesota sim. Consequentemente a atividade agrícola era mais lucrativa nesses estados americanos pela facilidade de transporte. Pode-se dizer que até a conclusão da ferrovia transcontinental em 1885 praticamente todos os colonos habitavam as regiões próximas aos cursos de água, dependendo profundamente da disponibilidade de pastagem, madeira e água. A ocupação de áreas mais remotas continuou difícil e, mesmo após o término da CPR, o assentamento ficou fortemente relacionado ao fácil acesso à ferrovia.

Outra questão relevante levantada por Lehr, Everitt e Evans (2009) diz respeito à manutenção dos colonos no Canadá antes da conclusão da CPR. Os autores observam que foram necessárias medidas especiais para evitar que estes cruzassem a fronteira:

Muitos colonos que foram atraídos para se instalarem no oeste canadense antes da conclusão da ferrovia transcontinental o fizeram diante das atrações do oeste americano: terras gratuitas, melhores comunicações e um

⁹³ Western settlement, particularly of the Prairies, was very limited until the 1890's, and then accelerated rapidly during the wheat boom. In 1871 the total population of western Canada was only about 110.000, by 1891 about 350.000, with those of European origin highly concentrated in Manitoba and British Columbia. The population nearly doubled in the next decade, rising to almost 650.000, and more than doubled (to 1,75 million) between 1901 and 1911. Westerners were less than 3 percent of the total Canadian population in 1871, almost a quarter in 1911.

clima geralmente considerado menos severo ao sul da fronteira. Mas o oeste americano era menos atraente para aqueles grupos que procuravam manter a integridade religiosa e social, uma vez que o governo canadense, em uma tentativa desesperada para atrair e manter os colonos ofereceu isenções e privilégios especiais para grupos sociais específicos que eram considerados colonos de potencial superior, povos como os Menonitas entre 1874 e 1876, os islandeses em 1875, Mórmons em 1887, e os Doukhobors em 1899⁹⁴. (LEHR; EVERITT; EVANS, 2009, p.21-22)

A partir da *National Policy* o governo federal também começou a promover uma política de incentivo à pecuária de larga escala no oeste. Em 1881, uma legislação abrangente para incentivar essa atividade entrou em vigor, permitindo a empresas e pessoas locar até 100.000 acres de terra de pastagem por até 21 anos, por um valor de 1 centavo de dólar canadense por ano. Essa política obteve bons resultados já em 1882 quando 154 interessados se inscreveram para locação e 75 locações foram autorizadas, cobrindo uma área de mais de 4 milhões de acres e aumentando em aproximadamente 11 vezes a quantidade de gado na região no período compreendido entre 1881 e 1886. O objetivo de curto prazo era fornecer alimentos para os mercados locais e no longo prazo exportar bovinos para a Grã-Bretanha e aumentar o tráfego de mercadorias na CPR (LEHR; EVERITT; EVANS, 2009, p. 23-24).

A política de assentamento, no entanto, demorou quase duas décadas para começar a atingir os objetivos planejados. As dificuldades para atrair imigrantes estrangeiros continuavam imensas devido a alguns fatores: os custos de transporte eram elevados, os produtos manufaturados eram caros comparados aos estadunidenses e a política do governo de concentrar esforços na busca de imigrantes de origem britânica, estadunidense e do norte europeu também tornava-se um fator impeditivo.

Diversos aspectos podem ter contribuído para que o assentamento tenha se tornado mais atrativo para os colonos, entre os quais, além dos pesados investimentos em infraestrutura, destacam-se certamente a queda dos custos de transportes internos e a intensificação das políticas migratórias.

⁹⁴Many settlers who were enticed to settle in the Canadian west before the completion of the transcontinental railway did so in the face of the attractions of the American West: free homesteads, better communications, and a climate generally regarded as less severe south of the border. But the American West held less attraction for those groups who sought to maintain religious and social integrity, since the Canadian, in a desperate attempt to attract and keep settlers, offered special exemptions and privileges to discrete social groups who were deemed to be settlers of superior potential, peoples such as the Mennonites in 1874-876, Icelanders in 1875, Mormons in 1887, and Doukhobors in 1899.

No que se refere à queda dos custos de transporte, medidas importantes foram tomadas, principalmente a partir do *Crow's Nest Pass Agreement*, quando em 1897 o governo do Canadá aceitou subsidiar em até C\$3,3 milhões a *Canadian Pacific Railway* para a construção de uma linha ferroviária ligando Lethbridge a Nelson (Colúmbia Britânica). A CPR em contrapartida aceitou reduzir de forma perpétua as tarifas de transporte em grãos destinados à exportação e para o transporte de implementos agrícolas e materiais de construção, em um valor médio de 15%. Esse acordo acabaria se tornando bastante relevante para reduzir os custos de transporte do trigo entre as pradarias e os portos de exportação.

As políticas migratórias também passaram a ser mais agressivas após 1896 quando Clifford Sifton assumiu o Ministério do Interior durante o governo de Wilfrid Laurier no período de 1896 a 1905. De acordo com Timlin :

Nos anos anteriores e imediatamente após assumir o Ministério do Interior, os fluxos de imigrantes eram pequenos. Mas a combinação de publicidade, bônus aos agentes de navios a vapor para atrair determinados tipos de imigrantes e representantes que trabalhavam em diversos locais no exterior começaram a atrair fluxos crescentes das classes em que o Ministro tinha o maior interesse⁹⁵ (TIMLIN, 1960, p.520, tradução nossa).

Francis, Jones e Smith também destacam os importantes esforços de Sifton no sentido de atrair os imigrantes nesse período:

Os créditos também vão para Clifford Sifton, um enérgico político de Manitoba com experiência no mundo dos negócios. Ele pressionou a *Hudson's Bay Company* e a *Canadian Pacific Railway* a vender suas terras por preços razoáveis aos possíveis colonos. Ele terminou com a prática de concessão de terras como incentivo a construção de ferrovias. Ele também simplificou o procedimento para a obtenção de terras e encorajou os colonos a comprar uma seção adjacente, se disponível, permitindo um direito de antecipação sobre essas terras através de um pedido provisório de posse e uma compra futura do governo por um preço reduzido⁹⁶ (FRANCIS; JONES; SMITH, 2010, p. 292, tradução nossa).

⁹⁵ In the years preceding and immediately following his taking over the Ministry of the Interior, inflows of immigrants were small. But the combination of advertising, bonuses to steamship agents for wanted types of immigrants, and personal representatives working in various foreign areas began to attract increasing flows of the classes in which the Minister had the strongest interest.

⁹⁶ Credit also goes to Clifford Sifton, an energetic Manitoba politician with a business background, and Laurier's minister of the interior. He pressured the HBC and the CPR to sell their reserved lands at reasonable rates to prospective settlers. He discontinued the practice of using land grants as incentives to railway promoters. He also simplified the procedure for obtaining a homestead and encouraged settlers to buy up na adjacent section, if available, by allowing then the right to preempt such land by making na interim claim on it and to purchase it at a reduced rate from the government later on.

Os esforços publicitários no sentido de atrair imigrantes também são observados pelos mesmos autores:

Da mesma forma, seu departamento produziu numerosos panfletos- como o *The Wondrous West; Canada: Land of Opportunity; Prosperity Follows Settlement; and The Last Best West* que continha descrições glorificadas das condições do oeste canadense. Em 1896 apenas este departamento imprimiu 65.000 panfletos e quatro anos depois esse número já chegava a um milhão. Milhões de folhetos foram enviados para potenciais imigrantes nos Estados Unidos e na Europa, em mais de uma dúzia de línguas. Também fez anúncios em milhares de jornais, organizou passeios e viagens promocionais para potenciais colonos (especialmente estadunidenses), e ofereceu bônus para agentes de navios baseados no número de imigrantes que traziam para o Canadá⁹⁷. (FRANCIS; JONES; SMITH, 2010, p. 293, tradução nossa).

Marr e Percy destacam também que os esforços para atrair imigrantes não ocorriam apenas no exterior, mas também em próprio território canadense. De acordo com os autores:

Até mesmo dentro do Canadá uma rede de agentes de imigração atuava no sentido de direcionar os imigrantes, uma vez no país, para as pradarias. Esses agentes prestavam uma série de serviços tais como informações sobre os mercados regionais de trabalho e condições agrícolas e providenciavam passagens de trem com tarifas reduzidas para imigrantes que chegavam pelos portos com destino para o oeste ou centro do Canadá. O governo canadense às vezes até mantinha agentes de imigração nas ferrovias *Grand Trunk* e *Intercolonial* para persuadir os imigrantes a caminho do meio-oeste americano de que as pradarias canadenses eram uma alternativa superior⁹⁸ (MARR; PERCY, 1978, p.760, tradução nossa).

Esforços também consideráveis nessa época foram realizados no sentido de desenvolver a irrigação das áreas mais secas e aumentar os incentivos para o desenvolvimento da pecuária e da silvicultura. O desenvolvimento de técnicas produtivas para terras semiáridas a partir do final dos anos de 1880 e nos anos de

⁹⁷ As well, his department produced numerous pamphlets- such as *The Wondrous West; Canada: Land of Opportunity; Prosperity Follows Settlement; and The Last Best West*- that contained glorified descriptions of conditions in the Canadian West. In 1896 alone, his department printed 65000 pamphlets, four years later, the figure reached one million. Millions of brochures were sent out to prospective immigrants in the United States and in Europe, in over a dozen languages. As well, he advertised in Thousands of newspapers, arranged for lecture tours and promotional trips for potential settlers (particularly Americans), and offered bonuses to steamship agents based on the number of immigrants they brought to Canada.

⁹⁸ Even within Canada a network of immigration agents acted to funnel immigrants, once in the country, to the prairies. These agents provided a number of services such as information on regional labour markets and farming conditions and reduced rate rail tickets to immigrants arriving at ocean ports destined for central or western Canada. The Canadian government at times even maintained immigration agents on the *Grand Trunk* and *Intercolonial* railroads to persuade immigrants en route to the American mid-west that the Canadian prairies were a superior alternative.

1890 também desempenhou papel relevante, permitindo uma maior utilização das terras, ao contrário da década de 1880, quando a maioria dos assentamentos se concentrava na região sul de Manitoba.

Certamente a política migratória dos liberais era menos restritiva do que aquela implementada inicialmente pelo partido conservador durante o governo de MacDonald. A principal mudança consistia na menor discriminação em relação à nacionalidade dos imigrantes, mesmo que ainda houvesse medidas discriminatórias em relação às atividades a serem desempenhadas por eles. Essas questões ficam bastante evidentes em um memorando encaminhado por Sifton a Laurier em abril de 1901:

Nosso desejo é o de promover a imigração de agricultores e trabalhadores agrícolas. Não estamos dispostos a excluir estrangeiros de qualquer nacionalidade que pareçam propensos a se tornarem agricultores bem sucedidos [...] Admite-se que acréscimos à população das nossas cidades e vilas pela imigração [são] indesejáveis por todos os pontos de vista e esses acréscimos não contribuem de nenhuma forma para o objetivo que é constantemente mantido em vista pelo Governo do Canadá no sentido de encorajar a imigração para o desenvolvimento dos recursos naturais e o aumento da produção de riqueza a partir desses recursos⁹⁹ (SIFTON, 1901 apud TIMLIN, 1960, p. 518).

Corbett destaca o forte fluxo migratório e o aumento da população canadense no início do século XX:

A década de 1901 a 1911 foi uma das quatro décadas entre 1851 a 1941 que mostrou migração líquida positiva, sendo as outras as de 1851-1861, 1911-1921 e 1921-1931. Além disso, a década de 1901-1911 é a única em que o aumento da migração líquida foi comparável ao aumento natural da população. [...] o aumento da população na década de 1901-1911 ocorreu a uma taxa média de quase 3% ao ano, o que significa que a população canadense naquele momento estava aumentando mais rapidamente do que qualquer outra no mundo e a uma taxa raramente, se alguma vez, igualada em outros lugares. A taxa de aumento natural na Rússia Soviética em 1935-1939, por exemplo, é estimada em 2,3% ao ano e é considerada no mínimo surpreendente. As taxas de crescimento de 1,5 por cento ao ano marcaram o auge da revolução demográfica nas Ilhas Britânicas e a recente taxa de aumento da população mundial como um todo, que deu origem a uma onda de literatura alarmista Malthusiana é estimada em não mais do que 0,75% por cento por ano em 1940. Claro que a taxa canadense não foi mantida,

⁹⁹ Our desire is to promote the immigration of farmers and farm labourers. We have not been disposed to exclude foreigners of any nationality who seemed likely to become successful agriculturists... It is admitted that additions to the population of four cities and towns by immigration [are] undesirable from every standpoint and such additions do not in any way whatever contribute to the object which is constantly kept in view by the Government of Canada in encouraging immigration for the development of natural resources and the increase of production of wealth from these resources.

esta representou o resultado não só do aumento natural, mas da imigração cuja magnitude relativa provavelmente não pode ser repetida, já que não temos uma segunda planície no oeste ¹⁰⁰ (CORBETT, 1951, p 364, tradução nossa).

Esse aumento foi notório nas Províncias das Pradarias de acordo com a tabela 32.

Tabela 32 - População das Províncias das Pradarias: 1901 e 1911

Província	1901	1911
Manitoba	255.211	461.394
Saskatchewan	91.279	492.394
Alberta	73.022	374.925
Total	419.512	1.328.121

Fonte: Corbett, 1951, p.366.

Também pode ser observado que a população passou a ficar menos concentrada nas Províncias do centro e leste (Ontário, Quebec, Ilha do Príncipe Eduardo, Nova Escócia, Nova Brunswick) a partir do início do século XX, com as demais Províncias (Manitoba, Saskatchewan, Alberta e Colúmbia Britânica) aumentando sua participação percentual na população canadense de 11,2% em 1901 para 28,5 % em 1931 conforme a tabela 33.

¹⁰⁰ The decade 1901-11 was one of four decades from 1851 to 1941 which have shown positive net migration, the others being 1851-61, 1911-21, and 1921-31. Moreover the decade 1901-11 is the only decade wherein the increase from net migration was comparable to the natural increase. [...] the increase in population in the decade 1901-11 took place at an average rate of very nearly 3 percent per annum, which means that the Canadian population at that time was increasing faster than any other in the world, and at a rate rarely if ever equalled elsewhere. The rate of natural increase in Soviet Russia in 1935-39, for example, is estimated at 2.3 per cent per annum and is regarded as astonishing to say the least. Rates of increase of 1.5 per cent per annum marked the height of the demographic revolution in the British Isles, and the recent rate of increase of the world's population as a whole, which has given rise to such a spate of alarmist Malthusian literature, is estimated at not more than .75 per cent per annum at 1940. Of course the Canadian rate was not maintained; it represented the result not only of natural increase, but of immigration the relative magnitude of which can probably not be repeated since we have no second western plain.

Tabela 33- Distribuição Percentual da População Canadense por Província (1881-1931)

Província	1881	1891	1901	1911	1921	1931
Ilha do Príncipe Eduardo	2,5	2,2	2,0	1,3	1,0	0,8
Nova Escócia	10,2	9,3	8,6	6,8	6,0	4,8
Nova Brunswick	7,4	6,7	6,2	4,9	4,4	3,8
Quebec	31,4	30,8	30,7	27,8	26,9	27,2
Ontario	44,6	43,8	40,6	35,1	33,4	32,2
Manitoba	1,4	3,2	4,8	6,4	6,9	6,5
Saskatchewan	-	-	1,7	6,8	8,6	8,5
Alberta	-	-	1,4	5,2	6,7	6,9
Columbia Britânica	1,2	2,0	3,3	5,4	6,0	6,6

Fonte: Kubat e Thornton (1974 p. 12-16)

Obs.: O somatório das colunas não é igual a 100, pois só foi levada em consideração a população das Províncias (excluiu-se os Territórios).

Essa situação também pode ser observada a partir dos dados de distribuição da população total por grupos de províncias conforme apresentado na tabela 34.

Tabela 34- População do Canadá por Grupos de Províncias (1881-1931)

Ano	População (x1000)					
	Canadá	Províncias Marítimas	Quebec	Ontário	Pradarias	Colúmbia Britânica
1881	4.325	871	1.359	1.927	89	49
1891	4.833	881	1.488	2.114	252	98
1901	5.371	894	1.649	2.183	469	179
1911	7.207	938	2.006	2.527	1.343	393
1921	8.768	1.000	2.361	2.934	1.968	525
1931	10.377	1.009	2.875	3.432	2.367	694

Fonte: Urquhart e Buckley (1965, p.14).

5.1.2 O Problema da Emigração

No que se refere à questão da imigração líquida para o Canadá, pode-se verificar que é só a partir do início do século XX que o volume de imigrantes começa a ficar consideravelmente superior ao volume de emigrantes como é demonstrado na tabela 35.

Tabela 35- Imigração, Emigração e Imigração Líquida no Canadá 1867-1930 (anos selecionados)

Ano	Imigrantes (X 1000)	Emigrantes (X 1000)	Imigração Líquida (x1000)
1867	15	24	-9
1870	25	22	3
1880	38	34	4
1890	75	77	-2
1900	42	30	12
1910	287	204	83
1920	139	40	99
1930	105	66	39

Fonte: Adaptado de Firestone (1958, p. 44).

Até a década de 1880, embora a política de assentamento já estivesse implementada, os nativos canadenses também continuavam preferindo migrar para os Estados Unidos do que migrar para o oeste do país. Porém na década seguinte a situação dos nativos canadenses já começava a se modificar, conforme apresentado na tabela 36.

Tabela 36- Número estimado de nativos canadenses que migraram para o oeste

Destino	1870-1880	1880-1890	1890-1900
Dakota do Norte	6.600	18.400	9.000
Dakota do Sul e Minnesota	20.000	25.600	11.400
Iowa, Nebraska e Kansas	21.000	6.200	500
Total para os seis estados dos EUA	47.600	50.200	20.900
Manitoba	24.100	38.700	32.600
Territórios do noroeste	900	17.100	21.700
Total para o oeste do Canadá	25.000	55.800	54.300

Fonte: Studness (1964, p.571).

Pomfret (1981, p.114) defende que as diferenças nos fluxos migratórios de canadenses estão relacionadas ao período em que foram construídas as ferrovias, as políticas de assentamento e os recursos naturais disponíveis, e isso teria levado à preferência pelos Estados Unidos até a década de 1880. Em 1870 o sistema ferroviário já havia chegado às Dakotas do Sul e do Norte, trazendo como efeito imediato um aumento do número de assentamentos nesses estados americanos. Quando as ferrovias começaram a ficar prontas, passaria a ocorrer uma tendência clara de assentamento dos canadenses em seu próprio território e uma maior presença de imigrantes estrangeiros em um período em que a produção de trigo não só para o mercado interno, mas também para o externo (principalmente para a Grã-Bretanha) tornou-se novamente atrativa.

5.1.3 A Migração Interna

Quando o Canadá adquiriu a região das pradarias da *Hudson's Bay Company* em 1870¹⁰¹ existia uma significativa população agrícola nas Províncias de Ontário e

¹⁰¹ *Rupert's Land*, o território concedido pela Coroa Britânica à Hudson's Bay Company em 1670, foi comprado pelo governo do Canadá em 1870 por C\$ 1,5 milhão (£ 300,000). O imenso território com aproximadamente 3,9 milhões de Km² compreendia o que é hoje o norte do Québec e Labrador, o norte e o oeste de Ontário, todo território da Província de Manitoba, a maior parte da Província de Saskatchewan, o sul e centro da Província de Alberta, partes dos territórios do noroeste e Nunavut (Smith, 2006).

Quebec e uma parte dessa população rural, principalmente a da Província de Ontário, passou a migrar para o oeste.

A migração proveniente da Província de Ontário começou antes da imigração em larga escala dos países europeus. Uma vez assentados no oeste esse grupo da população implementou muitos de seus hábitos culturais e normas sociais vigentes em sua província de origem. Tornaram-se característica das pradarias as comunidades rurais com escolas e igrejas, as fazendas familiares e uma cultura de devoção ao progresso cívico e de participação na política. A maciça imigração britânica posterior apenas reforçou a cultura britânico-canadense nas pradarias do oeste (SOLBERG, 1982, p. 143-144; MORTON, 1967, p.224-225).

Por outro lado, a migração de canadenses de origem francesa para o oeste foi muito menos exitosa, como destaca Solberg:

Poucos canadenses de origem francesa, no entanto, juntaram-se ao fluxo constante de fazendeiros de Ontário na busca de uma propriedade no oeste. Embora a área rural de Quebec sofresse de uma severa superlotação, a imprensa e a poderosa Igreja Católica não retratavam as pradarias como um destino favorável para emigração. A imagem do oeste que a maioria dos canadenses de origem francesa recebeu após 1870 foi a de uma região não fértil onde a agricultura era diferente e onde a língua francesa e a cultura franco-canadense estavam sendo atacadas. Ir para o oeste significava uma expatriação, pois este era considerado praticamente um país estrangeiro. Assim, poucas comunidades franco-canadenses surgiram nas pradarias depois de 1870¹⁰² (SOLBERG, 1982, p.144).

As questões relativas às barreiras linguísticas e institucionais também são colocadas por Green, Mackinnon e Minns como empecilhos para a migração de franco- canadenses para o oeste:

Apesar do estabelecimento de alguns assentamentos franco-canadenses em Manitoba antes de 1860, apenas cerca de 5% da população branca do oeste do Canadá em 1901 falava francês como língua materna. Cerca de 15% relataram outra língua do continente europeu (principalmente alemão, uma língua escandinava ou russo). Esse padrão continuou durante a grande onda de assentamento até 1914. Sem uma minoria substancial de eleitores francófonos no início dos anos 1900, as instituições políticas nas novas Províncias de Alberta e Saskatchewan não eram concebidas levando em

¹⁰² Few french canadians, however, joined the steady stream of Ontario farmers who packed up to claim a homestead in the west. Although rural Quebec suffered severe over crowding, the press and the powerful Catholic Church did not portray the prairies as a favorable destination for emigration. The image of the west that most french canadians received after 1870 was that of an infertile region where agriculture was different and where the french language as well as French Canadian culture were under attack. To go there was to expatriate oneself in what was considered virtually a foreign country. Thus, few french canadian communities emerged on the prairies after 1870.

consideração as necessidades que os francófonos tinham em mente¹⁰³ (GREEN; MACKINNON; MINNS, 2005, p. 823, tradução nossa).

Como pode ser observado na tabela 37 apenas 1% da população masculina franco-canadense em idade laboral no período 1900-1901 residia no oeste canadense, perfazendo cerca de apenas 6.000 trabalhadores, enquanto entre os outros canadenses esse percentual atingia os 7%, perfazendo um número aproximado de 85 mil trabalhadores. Dessa forma a população masculina em idade laboral franco-canadense acabava por representar apenas cerca de 6,6% dos trabalhadores masculinos em idade laboral no oeste.

Tabela 37 - Percentual da População Masculina Canadense em Idade Laboral por Local de Nascimento/Origem e Residência (1900-1901)

Local de nascimento/origem	Percentual por local de residência				Total em milhares	Total somente nos EUA em milhares
	Leste canadense	Oeste canadense	Nova Inglaterra (EUA)	Resto do Norte e Oeste dos EUA		
Franco- canadense	70	1	17	12	586	171
Outros canadenses	63	7	8	22	1.211	365

Fonte: Adaptado de Green; MacKinnon; Minns (2005, p.826).

Obs.*: Calculado para população masculina entre 16 e 65 anos.

Obs.**: Leste canadense: Nova Escócia, Ilha do Príncipe Eduardo, Nova Brunswick, Quebec e Ontário; Oeste canadense: noroeste e Colúmbia Britânica; Nova Inglaterra: Maine, Nova Hampshire, Vermont, Massachusetts, Rhode Island e Connecticut; Resto do Norte e Oeste dos EUA: Delaware, Nova Jersey, Nova Iorque, Pensilvânia, Illinois, Indiana, Michigan, Ohio, Wisconsin, Minesota, Nebraska, Kansas, Dakota do Norte, Dakota do Sul, Montana, Wyoming, Idaho, Colorado, Utah, Oregon, Washington, Iowa, Missouri, Arizona, Novo México e Califórnia.

Obs.***: Franco- canadense no Canadá: nascido no Canadá, língua nativa francês. Franco-canadense nos EUA: nascido no Canadá e identificado como tendo nome francês. Outros canadenses no Canadá: nascido no Canadá, língua nativa não francesa. Outros canadenses nos EUA: nascidos no Canadá e não identificado com nome francês.

Observa-se também que o número de franco-canadenses residente nos Estados Unidos é bastante superior aqueles que optavam em migrar para o oeste canadense. Isso se deve em grande parte ao fato de que no caso da mão de obra não qualificada e não fluente em inglês possuir melhores oportunidades salariais nos Estados Unidos do que no Canadá. Dados nesse sentido podem ser observados na tabela 38.

¹⁰³ Despite the establishment of some French Canadian settlements in Manitoba prior to 1860, only about 5 percent of the white population of western Canada in 1901 spoke french as their mother tongue. About 15 percent reported another continental European language (mainly German, a Scandinavian language, or Russian). This pattern continued during the great wave of settlement up to 1914. Without a substantial minority of francophone voters in the early 1900s, political institutions in the new provinces of Alberta and Saskatchewan were most unlikely to be designed with the needs of francophones in mind.

Tabela 38- Média de salário anual estimado em C\$ de trabalhadores canadenses não qualificados no Canadá e no norte dos Estados Unidos (1900-1908)

	Urbano < 10.000 habitantes Colúmbia Britânica	Urbano >50.000 habitantes Quebec	Norte dos EUA
Francófono, analfabeto e não fluente em inglês	278	289	
Francófono, alfabetizado e fluente em inglês	506	431	
Anglófono e alfabetizado	531	490	
Todos não francófonos			566
Todos francófonos			425
Franco- canadense			538

Fonte: Adaptado de Green; MacKinnon; Minns (2005, p.841).

Observa-se que as diferenças salariais observadas entre os trabalhadores não qualificados anglófonos e francófonos não fluentes em inglês eram bastante elevadas no Canadá, o que podia tornar os Estados Unidos uma melhor opção para os francófonos não alfabetizados ou não fluentes em inglês.

Nesse sentido destacam Green; Mackinnon e Minns:

Cerca de 30% dos homens franco-canadenses que residiam no nordeste dos Estados Unidos em 1900 e que tinham se mudado para lá desde 1890 não falavam inglês e apenas dois terços podiam ler e escrever. Os dados da Comissão de Imigração de 1908 traçavam um quadro semelhante. Apenas 45% dos homens nos Estados Unidos há menos de cinco anos falavam inglês. A evidência de ganhos sugere que trabalhar nos Estados Unidos era uma boa opção para francófonos com fraco conhecimento de inglês e com baixa alfabetização ¹⁰⁴ (GREEN; MACKINNON; MINNS, 2005, p. 844, tradução nossa).

No mesmo sentido observam os autores que saber falar inglês era um dos principais determinantes dos ganhos para aqueles que trabalhavam no oeste canadense (GREEN; MACKINNON; MINNS, 2005, p. 844) o que acabava se tornando uma barreira maior no oeste canadense do que no norte dos Estados Unidos para os imigrantes francófonos.

Algumas características dos trabalhadores canadenses são apresentadas na tabela 39 e ajudam a explicar o porquê de uma menor migração de franco-canadenses do que de anglo- canadenses para o oeste.

¹⁰⁴ About 30 percent of French Canadian men in the northeastern United States in 1900 who had moved there since 1890 did not speak English, and only two thirds could read and write. The Immigration Commission data from 1908 paint a similar picture. Only 45 percent of the men in the United States for less than five years spoke English. The earning evidence suggests that working in the United states was a good option for francophones with weak English and literacy skills.

Tabela 39- Características dos trabalhadores masculinos (16-65 anos) no Canadá em 1901

%	Áreas urbanas (população >1000)					Áreas Rurais (população <1000)				
	C.B.	Noroeste	Ontário	Quebec	P.M.	C.B.	Noroeste	Ontário	Quebec	P.M.
Lingua nativa-Frances	3	4	5	69	5	3	6	5	82	14
Lingua nativa-Inglês	86	76	88	27	89	80	67	85	16	76
Alfabetizados	99	98	98	92	97	98	94	95	83	90
Casados idade (20-29)	24	22	29	35	26	21	22	24	38	22
Tamanho família =1	44	40	19	16	16	61	31	14	8	7
Proprietários/gestores	20	21	16	18	17	9	6	5	5	5
Administrativos	13	19	17	16	14	3	3	3	2	2
Artesãos	22	21	26	23	22	12	5	7	7	7
Serviços	6	8	4	4	6	4	2	1	2	2
Operários qualificados	23	16	19	17	18	35	7	5	5	7
Trabalhadores não-qualificados	15	16	18	21	23	20	25	34	33	43
Agricultores	-	-	-	-	-	17	52	43	46	35
Nascidos no Canadá	48	52	74	86	89	40	51	85	96	97
Nascidos na Grã-Bretanha	33	26	20	8	8	31	21	12	2	2
Nº de observações	1.242	1.198	10.741	7.096	2.721	1.250	4.241	17.486	10.293	7.935

Fonte: Green; MacKinnon; Minns (2005, p.835).

Obs.: C.B. corresponde a Colúmbia Britânica e P.M. as Províncias Marítimas.

Os imigrantes representavam aproximadamente 50% da força de trabalho no oeste (Colúmbia Britânica e Noroeste) e mais homens no oeste estavam na extremidade superior da escala ocupacional conforme a tabela 39. No entanto, no oeste, pelo menos metade dos francófonos adultos do sexo masculino, e aqueles cuja língua materna não era a inglesa ou francesa, trabalhavam na agricultura como fazendeiros ou trabalhadores rurais. Para homens de língua materna inglesa, a proporção estava abaixo de 40% (GREEN, MACKINNON; MINNS, 2005, p.834).

Ainda de acordo com a tabela 39, as taxas de casamento eram mais baixas no oeste urbano e uma parcela muito maior da população vivia em unidades familiares de apenas uma pessoa. Essa situação era mais notável na Colúmbia Britânica, onde muitos imigrantes trabalhavam com mineração e na construção de ferrovias que acabavam se tornando empregos menos atraentes para homens casados que queriam viver com suas famílias (GREEN; MACKINNON; MINNS, 2005, P.838). O percentual de homens casados era superior no Quebec, onde se concentrava a maior parte de canadenses de origem francesa, quando comparado às demais regiões do país.

No que diz respeito às taxas de alfabetização observa-se uma desvantagem importante dos franco-canadenses em relação a outros grupos que migravam para o oeste como pode ser observado na tabela 40, e como existia uma tendência maior dos franco-canadenses alfabetizados buscar migrar para essa região ao contrário daqueles que tinham um nível de alfabetização menor.

Tabela 40- Percentual de alfabetização da população masculina em idade laboral no Canadá por grupos de origem (1900-1901)

	Leste canadense	Oeste canadense
Franco-canadenses	74	84
Outros canadenses	95	99
Nascidos na Grã-Bretanha	96	99
Alemães	86	87
Europa Central e Leste Europeu	77	60
Escandinavos	96	88

Fonte: Green; MacKinnon; Minns, 2005, p. 833.

Uma análise da remuneração dos trabalhadores por regiões do Canadá conforme apresentado na tabela 41 sugere que para os trabalhadores mais qualificados era interessante migrar para o oeste (exceto a Colúmbia Britânica), porém para os trabalhadores menos qualificados do leste esses incentivos deixavam de existir e seus salários tornavam-se bastante semelhantes. Já na Colúmbia Britânica, os incentivos financeiros eram relevantes tanto para trabalhadores qualificados como não qualificados como pode ser observado na tabela 41, porém diversos fatores poderiam mesmo assim tornar essa região pouco atraente para os franco-canadenses.

Tabela 41- Salários anuais em C\$ de homens em idade laboral (16-65 anos) por região e grupo de ocupação (1900-1901)

	Colúmbia Britânica	Oeste (excluindo a Colúmbia Britânica)		Ontário	Quebec	Províncias Marítimas
		Urbano	Rural			
Todos os						
Trabalhadores						
P25	368	279	189	297	283	253
Mediana	511	419	283	396	380	380
P75	680	620	484	585	566	506
Proprietários/ gestores						
P25	441	422	202	366	377	253
Mediana	638	698	377	594	566	440
P75	882	1.163	605	877	981	759
Adminstrativos						
P25	355	349	242	297	300	330
Mediana	560	465	414	475	472	456
P75	720	698	581	659	660	633
Artesãos						
P25	400	349	242	350	330	322
Mediana	560	465	439	465	453	440
P75	720	581	566	594	566	550
Serviços						
P25	352	221	121	297	283	176
Mediana	468	388	189	396	380	323
P75	638	515	389	500	477	440
Operários qualificados						
P25	368	184	194	297	280	275
Mediana	511	372	202	396	377	388
P75	662	465	306	500	480	506
Trabalhadores não qualificados						
P25	294	230	131	243	228	190
Mediana	400	310	202	305	300	275
P75	480	388	283	396	380	380
Nº de observações	1.781	821	629	12.145	8.940	4.842

Fonte: Green; MacKinnon; Minns (2005, p.837).

Nesse sentido destacam Green, Mackinnon e Minns que os canadenses de origem francesa casados e com baixa qualificação que pretendiam imigrar encontravam melhores condições imigrando para o nordeste dos Estados Unidos do que para o oeste. De acordo com os autores:

Uma diferença fundamental entre os canadenses nos Estados Unidos e os colonos no oeste canadense é que os primeiros eram muito mais frequentemente casados. Os imigrantes para os estados do nordeste (dos Estados Unidos) [...] rotineiramente se casavam quando jovens adultos. Uma vez casados, uma mudança para o oeste, onde havia poucas perspectivas de emprego para mulheres jovens, e onde os empregos mais

bem remunerados para homens com baixa qualificação eram muitas vezes em locais remotos e inadequados para maioria das famílias, tornavam-se mais custosos e menos atraentes¹⁰⁵ (GREEN; MACKINNON; MINNS, 2005, p.844, tradução nossa).

Assim, uma série de fatores culturais e econômicos, que iam desde salários menores para os francófonos, menor qualificação para os trabalhos com melhor remuneração, questões linguísticas, a própria estrutura familiar e questões religiosas, tornavam o oeste muito menos atraente para os canadenses de origem francesa do que para os de origem inglesa, fazendo com que o oeste canadense observa-se um fluxo muito maior de migração interna oriunda das regiões onde predominavam os canadenses de origem britânica do que francesa.

5.1.4 A Imigração Européia

A partir do século XIX, o aumento da oferta de transporte marítimo tornou bastante viável um fluxo migratório intenso de europeus para a América do Norte, América do Sul e Oceania. Alguns aspectos foram preponderantes para que os europeus decidissem emigrar para essas regiões, entre os quais destacam-se: a reestruturação da produção agrícola e os movimentos de cercamento na agricultura, a queda das taxas de mortalidade e a elevada densidade populacional, os baixos salários, as poucas oportunidades alternativas de emprego nas áreas industriais, além da expectativa de um padrão de vida mais elevado em regiões de colonização recente (NEEDHAM, 2006a, p. 9).

A tabela 42 apresenta o fluxo de imigrantes europeus para outros continentes. Como pode ser observado, o auge do movimento migratório ocorre entre o início do século XX até a I GM. A partir de então, as políticas mais restritivas de imigração adotadas em diversos países fazem com que o fluxo de imigrantes diminua consideravelmente.

Também é notório que o período em que a emigração atinge seu ápice difere entre os países. No início do século XIX a emigração ocorria principalmente a partir das Ilhas Britânicas e do noroeste europeu. Gradualmente o maior número de

¹⁰⁵ A key difference between Canadians in the United States and settlers in the Canadian west is that the former were much more often married. Migrants to the northeastern states [...] routinely married as young adults. Once married, a move to the west, where there were few job prospects for young women, and where the best paid jobs for blue-collar men were often in remote locations unsuitable for most families, became both more costly and less appealing.

imigrantes eram originários da Europa Central, Sul e Leste. Essa diferença na nacionalidade dos imigrantes pode ser explicada pelo momento de racionalização agrícola e da industrialização desses países, que gerou uma melhor capacidade de absorção em empregos na indústria e em outros não agrícolas na Europa (NEEDHAM, 2006a, p.10).

Tabela 42 - Emigração média anual de europeus para outros continentes: 1846-1939 (em milhares)

Ano	Ilhas Britânicas	Alemanha	Suécia, Dinamarca, Noruega	França, Suíça e Países Baixos	Itália	Austria, Hungria, República Checa, Eslováquia	Rússia, Polônia, Lituânia, Estônia, Finlândia	Espanha, Portugal	Balcans	Total
1846-1850	199,1	36,5	4,3	14,4	0,2	1,6	0,1	0,4	-	256,6
1851-1855	231,7	74,9	6,9	17,8	0,7	4,0	0,2	6,1	-	342,3
1856-1860	123,5	49,4	4,5	7,3	4,2	2,2	0,2	5,9	-	197,1
1861-1865	143,6	43,5	9,7	6,1	8,0	2,2	0,3	5,9	-	219,3
1866-1870	170,8	83,4	39,3	14,9	18,7	5,7	0,6	12,4	-	345,9
1871-1875	193,9	79,0	22,1	15,1	23,3	10,5	5,0	21,8	-	370,7
1876-1880	114,9	46,2	23,2	8,5	28,9	11,8	7,2	17,3	-	258,0
1881-1885	228,0	171,5	58,4	22,8	64,0	34,6	17,1	64,5	0,4	661,3
1886-1890	214,8	97,0	60,8	34,6	134,2	52,5	45,5	96,7	1,6	737,7
1891-1895	128,4	80,5	48,1	16,9	150,2	67,6	72,2	108,9	2,0	674,8
1896-1900	81,0	24,9	22,1	9,5	165,7	77,2	55,8	102,4	4,6	543,2
1901-1905	156,0	28,4	53,9	14,7	320,6	203,0	143,4	97,6	21,3	1.038,9
1906-1910	234,6	26,4	43,7	17,6	402,4	265,4	211,6	185,4	49,5	1.436,7
1911-1915	265,7	15,8	28,6	15,5	312,2	243,6	216,8	220,2	46,7	1.365,3
1916-1920	101,1	2,4	11,2	9,2	126,6	11,5	7,8	121,3	14,6	405,5
1921-1925	197,7	58,9	26,4	12,2	130,9	23,8	56,8	96,3	26,5	629,5
1926-1930	162,3	54,0	23,9	13,3	89,4	23,0	75,5	74,7	39,6	555,6
1931-1935	30,4	12,7	3,1	3,8	28,2	5,1	20,9	19,6	7,2	130,8
1936-1939	33,3	17,3	4,2	5,6	23,6	6,3	20,8	27,4	9,1	147,4
1846-1890	180,0	75,7	23,5	15,7*	31,4	13,9	8,5	25,6	0,2	376,5
1891-1920	161,1	29,7	34,6	13,9	246,3	144,7	117,9	139,3	23,1	910,7
1921-1939	105,9	35,7	14,4	8,7	68,0	14,6	43,5	54,5	20,6	365,8

Fonte: Adaptado de Needham, 2006a, p.11.

Obs.: Para o período 1846-1890 os dados excluem a França.

A agricultura e a industrialização atuaram como forças de atração em novos países, ao mesmo tempo que agiram como forças de pressão na Europa. No país receptor, a América do Norte era uma área de escassez de mão-de-obra. A disponibilidade de terra praticamente livre representava uma força de atração. Essa atração foi principalmente dos Estados Unidos no século XIX, mas, à medida que a política migratória canadense começou a se tornar mais liberal um elevado número de europeus começou a imigrar para o país.

Existem momentos distintos no que diz respeito à aceitação e incentivo a imigração no período anterior e posterior a última década do século XIX. Em um primeiro momento os imigrantes contemplados pela política eram preferencialmente provenientes dos Estados Unidos, Grã-Bretanha e do norte europeu, principalmente cidadãos provenientes da Alemanha, Bélgica, Holanda e países Escandinavos. No entanto, ficava claro que essa política preferencial não era capaz de suprir as necessidades de mão de obra necessária para o desenvolvimento das pradarias do

oeste. Seria apenas com a ascensão ao poder do partido liberal que os imigrantes da Europa Oriental e do Império Russo passariam a ser encorajados a imigrar para o oeste canadense. O forte fluxo migratório de ucranianos, por exemplo, seria observado apenas a partir de 1897 (MARCHILDON, 2009, P. 5-6).

Quando o Partido Liberal assume o poder, principalmente quando Sifton passa a comandar o Ministério do Interior (1896-1905), as políticas migratórias mais amplas trazem efeitos imediatos sobre as pradarias. Como observam Lehr, Everitt e Evans:

O mapa da geografia social das pradarias do oeste foi redesenhado quando os camponeses da multiétnica Áustria- Hungria juntaram-se ao fluxo de imigrantes do Canadá. Uma multidão poliglota de ucranianos, poloneses, finlandeses, magiares, escandinavos, alemães étnicos, belgas, franceses, judeus e outros se misturaram com os estadunidenses e britânicos em busca de terras gratuitas. Com raras exceções, eles se estabeleceram dentro da estrutura fornecida pela *Dominion Lands Act*¹⁰⁶ (LEHR; EVERITT; EVANS, 2009, p. 33-34, tradução nossa).

Os dados disponíveis demonstram a dimensão desse fluxo. É importante destacar que esses dados se referem à nacionalidade dos imigrantes e não necessariamente ao seu último local de residência. Entre 1901 e 1913, período de uma forte onda migratória para o Canadá, o número de imigrantes britânicos (ingleses, escoceses, irlandeses, galeses e outros) atingiu 1,14 milhão, os do Noroeste Europeu (franceses, belgas, holandeses e escandinavos) chegaram aos 102 mil; da Europa Central (alemães, austríacos, luxemburgueses, balcânicos, checos, eslovacos e suíços) perfizeram mais de 120 mil; da Europa Oriental (russos, poloneses e bálticos) chegaram a cerca de 272 mil e do sul da Europa (italianos, gregos e outros) aproximadamente 122 mil imigrantes. Além destes imigrantes europeus, também ocorreu a imigração de asiáticos (64.698) (URQUHART; BUCKLEY, 1965, p.27-28).

¹⁰⁶ [...] the map of the social geography of the prairie west was redrawn as peasants from multi-ethnic Austria- Hungary joined the stream of immigrants to Canada. A polyglot crowd of Ukrainians, Poles, Finns, Magyars, Scandinavians, ethnic Germans, Belgians, French, Jews and others, mingled with the North Americans and British seeking free lands across the West. With only rare exceptions they settlers within the framework of the Dominion Lands Act.

5.1.5 A Imigração de Estadunidenses

Se nos primeiros anos de implementação das políticas de incentivo a imigração os resultados foram poucos animadores principalmente no que diz respeito à imigração via Estados Unidos, o mesmo não é observado a partir da última década do século XIX. Existe grande dificuldade na mensuração exata do número de imigrantes estadunidenses que cruzaram a fronteira do Canadá nesse período devido ao fato que a partir de então muitos imigrantes europeus também começaram a entrar no Canadá via Estados Unidos, em parte pelas oportunidades econômicas existentes no oeste canadense, que já não mais se verificavam no oeste americano, e outros porque buscavam manter suas tradições culturais e religiosas, algo que era mais viável no Canadá do que no país do sul nesse período.

Sharp (1950, p. 287) estima que cerca de um terço dos imigrantes originários dos Estados Unidos não eram nem estadunidenses e nem tinham solicitado a nacionalidade daquele país quando cruzaram a fronteira rumo ao Canadá. Alguns relatos e dados sobre essa situação podem ser encontrados nos *Sessional Papers* do Parlamento Canadense. No ano de 1903, por exemplo, dos 12.367 imigrantes alemães, mais de 6.700 teriam entrado no Canadá via Estados Unidos, representando aproximadamente 54% dos imigrantes, enquanto entre os imigrantes provenientes da Islândia, 1.218 que entraram no Canadá naquele ano, aproximadamente 41% o fizeram via Estados Unidos (SESSIONAL PAPERS, 1904, p.97-99).

Estima-se que já no ano de 1898 mais de 9.000 imigrantes cruzaram a fronteira oriundos dos Estados Unidos (SESSIONAL PAPERS, 1899, p.viii), número este que atinge seu ápice nos anos de 1910 com 103.798 e em 1911 com 121.451 imigrantes registrados pelas autoridades migratórias canadenses (SESSIONAL PAPERS, 1912, p.xxxii). No período compreendido entre 1901 e 1920 mais de 1,3 milhões de imigrantes tinham cruzado a fronteira em direção ao Canadá (HOPKINS, 1922, p.240).

Sharp destaca os esforços realizados nesse sentido pelas autoridades canadenses nos Estados Unidos:

As autoridades de imigração canadenses eram rápidas em explorar o desejo por terras baratas que existia no meio oeste. Eles anunciavam as terras canadenses como o "*Last Best West*" e organizavam "Clubes de

Terras Gratuitas” nas áreas rurais dos Estados Unidos. [...] Mais de 7.000 jornais e revistas de agricultores traziam anúncios que enfatizavam a possibilidade de obter a propriedade de terras nas Províncias das Pradarias. "Por que alugar uma fazenda e ser obrigado a pagar ao seu senhorio a maior parte do seu suado lucro?" E a "grande oportunidade para os filhos dos agricultores: Por que esperar até que a antiga fazenda torne-se sua herança?". Estes eram anúncios típicos pensados para atrair a atenção dos inquietos, dos descontentes ou dos ambiciosos¹⁰⁷ (SHARP, 1950, p.289, tradução nossa).

Os resultados dessas campanhas publicitárias agressivas para atrair imigrantes logo começaram a trazer resultados, como também observa Sharp:

A efetividade dessa publicidade foi comprovada diariamente pelo número de agricultores que arrumavam seus pertences em uma carroça ou embarcavam em um trem em direção ao noroeste. Outros milhares responderam à publicidade com questionamentos. Quando a *Canadian Land Owner Association* de Regina anunciou suas terras em jornais americanos, mais de duas mil respostas chegavam semanalmente de agricultores residentes ao sul da fronteira¹⁰⁸ (SHARP, 1950, p.289, tradução nossa).

De fato, no início do século XX a abundância de terras férteis baratas e, muitas vezes, até mesmo gratuitas existentes no Canadá tornou-se um forte atrativo para os residentes nos Estados Unidos que enfrentavam uma situação oposta, caracterizada pela escassez de terras com elevado nível de fertilidade e ainda pelo alto preço das mesmas. Assim os agricultores e fazendeiros estadunidenses viam com muito entusiasmo as políticas migratórias agressivas do país vizinho, movimento esse que ganhou grandes proporções em estados como Michigan e Minnessota (SHARP, 1950, p. 288-290).

As vantagens oferecidas por essas políticas migratórias eram evidentes, como observa Sharp:

¹⁰⁷ Canadian immigration officials were quick to exploit the desire for cheap land that existed in the Middle West. They advertised canadian lands as the “Last Best West” and organized “Free Lands Clubs” throughout rural America. [...] Over 7000 newspapers and farmers’ journals carried advertisements which emphasized the possibility of land ownership in the Prairie Provinces. “ Why rent a farm and be compelled to pay your landlord most of your hard-earned profits?” and “ The farmer’s sons’ great opportunity: why wait for the old farm to become your inheritance?”. These were typical advertisements of the restless, the discontented, or the ambitious.

¹⁰⁸ The effectiveness of this publicity was daily proved by the numbers of farmers Who picked up, stowed their belongings in a wagon, or boarded a train, and headed for the northwest. Other thousands responded to the advertising with earnest inquires. When the Canadian Land Owners Association of Regina advertised its lands in american newspapers, over two thousand replies arrived weekly from farmers south of the boundary.

É certo que muitos foram atraídos pela legislação agrária favorável aprovada por uma legislatura amigável nas Províncias das Pradarias. As leis de seguros, os impostos diretos sobre os valores das terras, poucos impostos sobre a propriedade pessoal dos agricultores e as leis que desencorajam a especulação na terra foram citados com frequência como exemplos de reformas defendidas pelos agricultores nos Estados Unidos, mas aprovadas pelas Assembleias Legislativas canadenses ¹⁰⁹ (Sharp, 1950, p.290, tradução nossa).

Tornou-se considerável o volume de riquezas trazidos pelos imigrantes americanos para o oeste canadense, tanto no que diz respeito a equipamentos como em recursos financeiros propriamente ditos, como destaca Sharp:

Entre 1908 e 1909, por exemplo, funcionários da imigração estimaram que os americanos trouxeram com eles equipamentos e dinheiro avaliados em C\$ 52.000.000 e C\$ 60.000.000. Mesmo em 1916, quando o movimento se desacelerou por causa da guerra, mais de um milhão de dólares de ativos de imigrantes passaram pelo único porto de entrada em North Portal, Saskatchewan. As estimativas da riqueza drenada dos Estados Unidos para o Canadá durante esses anos variam amplamente, mas o total provavelmente se aproxima de trezentos milhões de dólares ¹¹⁰ (SHARP, 1949, p.297, tradução nossa).

5.2 O ÊXITO DAS POLÍTICAS MIGRATÓRIAS PARA O POVOAMENTO DO OESTE E O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO CANADÁ

Nas primeiras três décadas da Confederação o governo do Domínio buscou alternativas para desbravar a região oeste visando integrar a nação de costa a costa. Nesse sentido as políticas que incentivavam a imigração para a região oeste foram pouco efetivas inicialmente. Entre 1871 e 1891 a população das pradarias cresceu de aproximadamente 75 mil habitantes para 250 mil habitantes concentrados majoritariamente em Manitoba (HART, 2002, p.93).

No entanto, a partir da metade da década de 1890 os assentamentos no oeste deslançaram assim como a importância dessa região para o desenvolvimento econômico do Canadá. Neste período a fertilidade das pradarias

¹⁰⁹ It is certainly that many were attracted by the favorable agrarian legislation passed by friendly legislature in the Prairie Provinces. Hail insurance laws, direct taxes on land values, few taxes on farmers' personal property, and laws discouraging speculation in land were often cited as examples of reforms advocated by agrarians in the states but passed into law by canadian legislative assemblies.

¹¹⁰ In 1908 and 1909, for example, immigration officials estimated that americans brought with them equipment and cash valued at \$52.000.000 and \$ 60.000.000. Even in 1916 when the movement had slowed down because the war, over a million dollars of immigrants' assets passed through the single port of entry at North Portal, Saskatchewan. Estimates of the wealth drained from the United States into Canada during these years vary widely, but the total probably approximated three hundred million dollars.

canadenses aliada a enorme infraestrutura criada e as políticas agressivas por busca de imigrantes passaram a atrair um grande contingente de europeus e estadunidenses.

Em 1911 a população das pradarias tinha atingido a marca de 1,3 milhões de habitantes e Winnipeg, com uma população de 150 mil habitantes tinha se tornado a terceira maior cidade do país. Nesse período a atividade agrícola no oeste fundada no trigo havia suplantado completamente a atividade agrícola de Ontário e Quebec. O trigo do oeste havia se tornado o principal produto de exportação do Canadá. Em 1914, o trigo atingia mais de 25% de todas as exportações canadenses, percentual este que ultrapassa os 30% no final da década de 1920 e começa a perder espaço apenas na década de 1930 como pode ser observado na tabela 43.

Tabela 43- Exportação de trigo em relação ao total de exportações do Canadá em anos selecionados (1871-1939):

Ano fiscal	Acres (milhões)	Produção (milhões de bushels)	Exportação (milhões de bushels)	Exportações (C\$ milhões)	Total de Exportações (C\$ milhões)	% de exportação de trigo
1871	1,6	16,7	1,7	2,0	57,6	3,5
1901	4,2	32,3	9,7	6,9	177,4	3,9
1911	8,8	132,1	45,8	45,5	274,3	16,6
1914	11,0	231,7	120,4	117,7	432,0	27,3
1920-1	23,3	263,2	129,2	310,9	1.189,1	26,1
1924-5	20,8	395,4	191,7	251,6	1.069,0	23,5
1927-8	24,1	566,7	352,1	352,1	1.227,4	28,7
1928-9	25,2	304,5	370,4	428,5	1.363,7	31,4
1932-3	26,0	281,8	239,3	130,5	528,0	24,7
1938-9	26,8	520,2	162,9	109,0	927,0	11,8

Fonte: Hart, 2002, p.94.

Nesse mesmo período foi notória a rapidez dos assentamentos e da expansão agrícola nas pradarias tanto no que diz respeito ao aumento do número de fazendas, de área ocupada e cultivada nessa região, como pode ser observado na tabela 44.

Tabela 44 - Expansão das áreas agrícolas no Canadá e na região das Pradarias

Ano	Número de Fazendas		Área Ocupada		Área Cultivada	
	Canadá	Pradarias (%)	Canadá (milhares de acres)	Pradarias (%)	Canadá (milhares de acres)	Pradarias (%)
1881	464.025	2,2	45.368	5,9	21.866	1,3
1901	511.073	10,8	63.422	24,3	30.160	18,5
1911	682.389	29,2	108.969	52,9	48.734	47,1
1921	711.090	36,0	140.888	62,4	70.770	63,4
1931	728.623	39,5	163.114	67,3	85.732	69,8

Fonte: adaptado de Buckley (1974, p.23).

Mas, ocorreram variações da importância do trigo nas diferentes províncias das pradarias durante o período de expansão como pode ser observado na tabela 45.

Tabela 45 - Percentual de área cultivada de trigo, aveia e cevada nas Províncias das Pradarias em anos selecionados (1900-1930)

	1900	1906	1911	1916	1921	1926	1930
Manitoba							
Trigo	71,3	64,5	60,0	53,3	48,1	33,3	36,3
Aveia	20,8	22,1	25,3	28,2	30,6	26,4	22,6
Cevada	5,1	8,0	8,7	13,4	14,1	28,1	30,1
Saskatchewan							
Trigo	74,3	64,7	57,5	64,6	65,6	69,3	65,4
Aveia	21,6	27,6	25,5	27,1	27,3	20,0	16,9
Cevada	1,8	2,4	3,0	2,6	2,4	4,5	8,2
Alberta							
Trigo	22,8	24,4	48,5	47,3	57,3	67,2	66,7
Aveia	62,5	51,9	36,1	38,6	29,9	20,9	18,2
Cevada	5,9	11,8	4,9	6,1	4,6	4,5	5,9

Fonte: Buckley (1974, p. 24).

O sucesso da produção de trigo no Canadá demonstrou a eficiência da política expansionista canadense. O país teve que enfrentar a forte concorrência dos EUA, Austrália e Argentina na conquista dos mercados europeus, assim como dos próprios fazendeiros europeus. Os fazendeiros europeus também exigiam medidas protecionistas de seus países para proteger seus mercados internos. Em 1913, por exemplo, o trigo canadense era taxado em 28% na Suécia, 36% na Alemanha, 37% na Grécia, 38% na França, 40% na Itália e em 43% na Espanha. Apenas na Grã-Bretanha, Dinamarca, Finlândia, Bélgica, Rússia e Países Baixos o trigo canadense não era taxado (BAIROCH, 1989, p.76).

À medida que prosseguiram os assentamentos, a produção leiteira desenvolveu-se em regiões adjacentes a Winnipeg e cultivos agrícolas mistos começaram a se desenvolver no *Park Belt*, principalmente em Manitoba, mas também no nordeste de Alberta. A pecuária que havia se desenvolvido nas áreas secas no sudoeste de Saskatchewan e no sudeste de Alberta antes do final do século XIX, atingiu seu ápice em 1900, mas depois essa atividade foi perdendo importância. Em 1930, aproximadamente 75% da terra era cultivada com fins comerciais e os outros 25% para cultivar alimentos para o gado (BUCKLEY, 1974, p. 24).

Os produtores agrícolas do leste tornaram-se mais dependentes das demandas dos centros metropolitanos que começavam a crescer rapidamente e o

cultivo das terras no leste começou a ocorrer de forma mais intensiva. Nesse período houve muito pouco aumento e, em alguns casos, até mesmo um declínio na quantidade de terra empregada na agricultura nas províncias do leste. O número de fazendas nas Províncias, excluindo as pradarias, diminuiu de aproximadamente 454 mil em 1881 para 441 mil em 1931 (BUCKLEY, 1974, p.22-24).

Realizando uma análise comparativa sobre a produção de trigo no leste e oeste canadense Buckley destaca que:

Houve um declínio na área semeada com trigo no leste do Canadá de 2,4 milhões de acres em 1880 para menos de 1 milhão de acres em 1930. A área plantada de trigo no oeste excedeu a do leste pela primeira vez no início dos anos de 1890. No período de rápida expansão que se estendeu de 1896 até 1921, a área cultivada total de trigo foi de 4,2 milhões de acres em 1900; 8,9 milhões em 1911; 15,4 milhões em 1916 e 23,3 milhões em 1921 (um aumento de aproximadamente 5 milhões de acres ocorreu em apenas um ano entre 1920 e 1921, seguindo o preço de pico ocorrido em 1920). A área cultivada caiu para 20,8 milhões após quatro anos de depressão agrícola e então subiu na expansão subsequente para 25,2 milhões no final dos anos de 1920¹¹¹ (BUCKLEY, 1974, p.25, tradução nossa).

No mesmo sentido destaca Meier:

Em 1911, o número de fazendas nas pradarias representava 30 por cento do número total de fazendas canadenses em comparação com apenas 10 por cento em 1901. De 1883 a 1890, a produção anual de trigo no oeste do Canadá era de apenas 8 milhões de bushels, em 1911 era de mais de 130 milhões de bushels. As exportações de trigo, que em 1890 foram insignificantes, totalizaram C\$314 milhões uma década mais tarde e a quantidade de trigo exportado aumentou de aproximadamente 2 milhões de bushels em 1891 para 10 milhões em 1901 e para 46 milhões em 1911. O investimento nas fazendas das pradarias em construção, equipamentos e estoques totalizaram C\$221 milhões em 1901-1905, aumentaram para C\$ 319 milhões em 1906-1910 e para C\$463 milhões em 1911-1915¹¹² (MEIER, 1953, p. 4).

¹¹¹ There was a decline in the acreage sown to wheat in eastern Canada from 2.4 million in 1880 to just under 1 million acres in 1930. Wheat acreage in the west exceeded the eastern acreage for the first time in the early nineties. The period of rapid expansion extended from 1896 to 1921. The total wheat acreage was 4.2 million in 1900, 8.9 million in 1911, 15.4 million in 1916, and 23.3 million in 1921 (arise of approximately 5 million acres occurred in the single year from 1920 to 1921 following the peak price of 1920). The acreage dropped to 20,8 million after four years of agricultural depression, and then rose in the subsequent expansion to 25.2 million at the end of the twenties.

¹¹² By 1911 the number of prairie farms comprised 30 per cent of the total number of canadian farms in comparison with only 10 per cent in 1901. From 1883 to 1890 annual wheat production in western Canada had averaged only 8 million bushels, in 1911 it was over 130 million bushels. Wheat exports, which in 1890 were negligible, amounted to \$314 million a decade later, and the quantity of wheat exported rose from approximately 2 million bushels in 1891 to 10 million in 1901, and to 46 million in 1911. Prairie farm investment in buildings, equipment, and inventories amounted to \$221 million in 1901-5, increased to \$319 million in 1906-10, and to \$463 million in 1911-15.

E continua o autor no intuito de demonstrar o impacto da expansão da produção de trigo sobre as pradarias e sobre a urbanização do oeste:

À medida que a produção de trigo se expandia, a construção de instalações para armazenagem e processamento também crescia. Ainda mais importante foram os investimentos em construção, habitação e serviços públicos exigidos pelo surgimento de centros comerciais e seu posterior desenvolvimento nas cidades.[...] mesmo nas quatro províncias do oeste, a população urbana apresentou um aumento relativo muito maior do que o da população rural no final dos anos noventa, e o crescimento urbano se aproximou do crescimento rural mesmo em quantidade absoluta¹¹³ (MEIER, 1953, p.5).

O aumento da produção e exportação de grãos e minerais, os investimentos nas fazendas das pradarias, os investimentos urbanos e os investimentos em ferrovias constituíram-se em contribuições diretas da expansão do oeste para o crescimento econômico do Canadá.

Igualmente importantes foram outras contribuições indiretas, pois a expansão da fronteira trouxe efeitos para as demais regiões do país. A expansão, a industrialização, a urbanização e o crescimento populacional foram interligados dinamicamente no processo de desenvolvimento econômico do país. A região oeste, que se especializou na exportação de grãos, desenvolveu-se a partir do intenso fluxo de mão de obra observado a partir do final do século XIX, da abundância de terras gratuitas ou de baixo valor de compra, do fluxo de capitais para explorar essas terras e do aumento de produtividade.

Com os investimentos nas novas áreas de cultivo e o crescimento das exportações, a renda per capita também cresceu. Parte dessa renda foi gasta em produtos manufaturados do leste mais industrializado, o que gerou um aumento adicional de investimentos no leste. O oeste não só forneceu novos mercados para as indústrias têxtil, de máquinas e de ferro e aço do leste, mas também forneceu matérias-primas para o desenvolvimento de novas indústrias, como por exemplo, para a indústria de papel e de farinha (MEIER, 1953, p.5).

A política de distribuição de terras adotada pelo governo canadense gerou um modelo de pequena propriedade rural que conseguia não apenas atrair imigrantes,

¹¹³ As wheat production expanded, so did the building of facilities for warehousing and processing. Even more important was the investment in construction, housing, and public utilities required by the emergence of trading centres and their subsequent development in towns. [...] For, even in the four western provinces, the urban population showed a much greater relative increase than did the rural population from the late nineties, and the urban growth approached the rural growth even in absolute amount.

mas também mantê-los no país, ao contrário dos países que buscavam atrair imigrantes como mão-de-obra assalariada e que após um período retornavam a seus países de origem. Em 1911, aproximadamente 90% dos agricultores eram proprietários das terras que cultivavam, enquanto cerca de 5% arrendavam terras e outros 5% eram proprietários de uma parte da terra e arrendavam a outra parte (SOLBERG, 1985, p. 56).

A política de distribuição de terras também teria sido responsável pelo desenvolvimento de movimentos cooperativos nas pradarias como destaca Solberg:

Um espírito de grupo vigoroso e dinâmico e uma ética cooperativa emergiram entre os colonizadores. Imigrantes britânicos, escandinavos e alemães, assim como os imigrantes de Ontário trouxeram consigo uma rica experiência no movimento cooperativo, e o sistema de propriedade da terra das fazendas familiares permitiu que a tradição das cooperativas se tornasse firmemente enraizada. Os agricultores eram leais às cooperativas por necessidade econômica, pois podiam reduzir os custos agrupando seus esforços em preocupações conjuntas¹¹⁴ (SOLBERG, 1985, p.58, tradução nossa).

Do ponto de vista da qualidade de vida da população das pradarias, tornou-se notável que o modelo adotado, fundado na pequena propriedade e em que destacaram-se movimentos cooperativos, acabou por garantir um padrão de vida material bastante elevado para os padrões da época aos pequenos proprietários. Solberg, ao comparar o padrão material de vida dos habitantes das pradarias com os habitantes das fazendas argentinas, que também tinham como principal produto de exportação o trigo, mas onde predominavam as grandes propriedades, destaca que:

O movimento cooperativo forneceu grande parte da estrutura econômica para o padrão material e cultural da vida agrícola das Pradarias. Este padrão cresceu rapidamente e, no início do século XX, excedeu em muito a média dos agricultores argentinos. Embora numerosas exceções existissem especialmente entre recém-chegados e colonos em áreas marginais, as habitações, eram decentes, se simples. Em comunidades agrícolas

¹¹⁴ A vigorous and dynamic group spirit and co-operative ethic emerged among the homesteaders. British, Scandinavian, and German immigrants, as well as migrants from Ontario, brought with them a rich heritage of experience in the consumer co-operative movement, and the prairie land tenure system of family-owned farms enabled the co-op tradition to become firmly rooted. Farmers were loyal to co-operatives out of economic necessity, for they could reduce costs by pooling their efforts in joint concerns. This was an important consideration for prairie farmers, who were chronically short of capital and who were faced with a large initial investment when they started farming. [...] Prairie settlers formed not only economic co-ops but also social, recreational, and mutual aid associations of all kinds.

estabelecidas, as *sod houses*¹¹⁵ e as cabanas de madeira originais deram lugar às estruturas de armação de madeira. Mais de 50% dessas casas rurais tinham telefone até 1930. Outra conveniência generalizada nas fazendas das Pradarias era o automóvel, quase metade dos agricultores no oeste canadense possuíam um em 1931¹¹⁶ (SOLBERG, 1985, p. 58-59, tradução nossa).

Indicadores de desenvolvimento social também passaram a ganhar grande destaque nas pradarias. A taxa de analfabetos nessas províncias para pessoas com dez anos ou mais era de apenas 4% em 1931 (DOMINIUM BUREAU OF STATISTICS, 1936, p. 1068) e a taxa de mortalidade infantil em Saskatchewan, Manitoba e Alberta ficou em 5,5%, inferior às províncias do leste como Quebec, onde a taxa era de 9,7%, Ontário com taxa de 5,7% e da média nacional que era de 7,2% (CANADA YEAR BOOK, 1936,p.176). Nesse sentido, observa Solberg:

A educação pública se desenvolveu rapidamente. Em 1931, a taxa de alfabetização era superior a 95% em todas as províncias. Muitos agricultores eram leitores vorazes no período da entressafra; o governo de Saskatchewan tinha um serviço de biblioteca itinerante com mais de 100.000 volumes [...] e o *Grain Growers' Guide*, o principal jornal de alta qualidade dos agricultores teve uma circulação de 120.000 exemplares em 1926. O sistema de saúde também estava dando passos notáveis. Em Saskatchewan melhorou rapidamente após a introdução dos “médicos municipais”, financiados com impostos locais; nas três províncias a taxa de mortalidade infantil caiu de forma constante¹¹⁷ (SOLBERG, 1985, p. 59-60).

Dessa forma observa-se o quão bem sucedido, não apenas quanto ao crescimento do PNB per capita, mas também em relação a outros indicadores de desenvolvimento, havia se tornado o modelo de assentamento aplicado no Canadá.

¹¹⁵ Tratava-se de um tipo de habitação construída durante os assentamentos no Canadá e nos Estados Unidos onde as paredes eram construídas com uma espécie de grama de alta densidade encontrada na região das pradarias.

¹¹⁶ The co-operative movement provided much of the economic framework for the material and cultural standard of Prairie farm life. This standard grew rapidly and, by the early twentieth century, far exceeded the average for Argentine farmers. Although numerous exceptions existed, especially among newcomers and settlers in fringe areas, housing was decent if plain. In established farm communities the original sod or log house gave way to wood frame structures. Over 50 per cent of these farm house had telephones by 1930. Another widespread convenience on Prairie farms was the automobile – almost half the farmers in the Canadian West owned one in 1931.

¹¹⁷ Public education developed rapidly; by 1931 the literacy rate was over 95 per cent in all provinces. Many farmers were voracious readers in the off-season; the Saskatchewan government had a Travelling Library Service with over 100,000 volumes ('thank goodness' exclaimed one settler), and the *Grain Growers' Guide*, the premier farmers' newspaper of high quality, had a circulation of 120,000 by 1926. Health care also was making notable strides. In Saskatchewan, it improved rapidly after the introduction of 'municipal doctors', supported by local taxes in 1916; in all three provinces the infant mortality rate fell steadily. Illegitimacy rates in the Prairie Provinces were lower than the national average.

Entre 1896 e 1931, o número total de imigrantes que chegaram ao país atingiu a marca de mais de 4,77 milhões de pessoas, com uma média de mais de 132 mil pessoas/ano o que demonstra o forte fluxo migratório para o Canadá nesse período (URQUHART; BUCKLEY, 1965, p. 23).

6 A RELEVÂNCIA DA *NATIONAL POLICY* PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO CANADÁ

Ainda na primeira metade do século XX o Canadá passou a apresentar características econômicas bastante distintas em relação àquelas do período da criação da Confederação. O país demonstrava significativos avanços no desenvolvimento do setor industrial e o setor agrícola da região oeste havia se tornado um grande exportador de grãos, além de abastecer as áreas urbanas e industriais do Canadá Central. As ferrovias tinham atingido o objetivo de integrar as distantes províncias, consolidando o território nacional e possibilitando o desenvolvimento de um mercado interno.

Se por um lado o desenvolvimento ocorrido na economia canadense no período parece inegável, não tardaram a surgir questionamentos sobre até que ponto as políticas adotadas pelo governo tiveram algum impacto sobre o mesmo. De um lado, obras clássicas de alguns dos mais influentes historiadores da economia canadense, como as de Brebner (1945), Innis (1956) e Creighton (1957) enfatizaram o papel positivo das políticas governamentais nesse sentido. De outro, ganhou grande destaque no debate a obra de Dales (1966a) na qual o autor apresenta essas políticas como desnecessárias e mesmo prejudiciais ao desenvolvimento econômico do país. Dales atacou o que ele chamou de “estereótipo dos historiadores” que davam muita ênfase a consistência existente entre as políticas realizadas, enquanto suas inconsistências eram ignoradas ou negligenciadas.

6.1 A CRÍTICA DE JOHN DALES A *NATIONAL POLICY*

Dales crítica os pilares da *National Policy* em grande parte ao realizar uma comparação entre as economias canadense e estadunidense, tentando explicar e justificar um maior desenvolvimento da economia estadunidense no período em que as políticas estavam em implementação.

Dales defende a hipótese de que a proteção tarifária teria contribuído para o aumento da população e o do Produto Nacional Bruto, mas também para a diminuição do padrão de vida da população, se comparado aquele que poderia ser

obtido caso o Canadá tivesse optado por uma política de livre comércio. Para o autor:

A tarifa canadense tende a aumentar continuamente o tamanho da população canadense e a economia canadense (PNB), ao mesmo tempo que reduz a qualidade da vida econômica do Canadá (PNB per capita) [...] o Conselho (Conselho Econômico do Canadá) diz que um aumento da população "parece" aumentar a renda real per capita, enquanto eu digo que o aumento da população reduzirá a renda real per capita¹¹⁸ (DALES, 1966a, p.159, tradução nossa).

Dales também defende a ideia de que as políticas aplicadas para o desenvolvimento econômico do Canadá seriam inferiores àquelas aplicadas nos Estados Unidos, o que acabaria gerando uma qualidade de vida superior para a população estadunidense. Para o autor as populações canadense e estadunidense eram semelhantes em diversos aspectos como motivações, gostos e objetivos. Além disso, os dois países possuíam tecnologias e organizações de negócios similares(DALES, 1966 a, p.82).

Dales argumenta, no entanto, que embora existissem semelhanças, também podiam ser observadas diferenças significativas e são essas diferenças que deveriam explicar o estágio de desenvolvimento dos mesmos. Nesse sentido, destaca Dales que “uma significativa fração dessa diferença, em meu julgamento encontra-se na diferença de políticas, ou em resumo, deve refletir a política econômica canadense que é inferior a dos Estados Unidos¹¹⁹” (DALES, 1966 a, p. 123), ou seja, na ótica do autor, ao comparar uma política mais liberal dos Estados Unidos em relação a uma política mais intervencionista por parte do Canadá.

Dales destaca três áreas em que existiriam diferenças relevantes: dotação de recursos naturais; política migratória e nas questões tarifárias (DALES, 1966a, p.84). Aspectos climáticos, topográficos e geográficos apresentam diferenças entre os dois países. Essas diferenças acabam por gerar outras diferenças secundárias em relação ao padrão de produção, tipos de exportações e importações e nas exigências de qualificação de suas forças de trabalho. Mas, como essas diferenças

¹¹⁸ [...] the canadian tariff tends continuously to increase the size of the canadian population and the canadian economy (GNP) while at the same time reducing the quality of Canadian economic life (GNP per capita) [...] the Council (Economic Council of Canada) says that an increased population "appears to" increase real income per person, while I say that increased population will reduce real income per person.

¹¹⁹ A significant fraction of this difference, in my judgement, must be due to a man-made difference, or, in brief, must reflect economic policy in Canada that is inferior to that in the United States.

mantiveram-se constantes ao longo do tempo, estas não devem ser levadas em consideração para uma análise relativa entre essas economias (DALES, 1966 a, p. 84-85).

O autor lista progressos tecnológicos na moagem de farinha, na produção de papel, no refino de metais não ferrosos e na produção de energia a partir das hidroelétricas como diferenciais favoráveis ao Canadá. Principalmente a tecnologia de obtenção de energia pelas hidroelétricas permitiu a substituição do carvão que era escasso no Canadá, permitindo uma redução nos custos de energia por unidade de produção. O autor também observa que a energia elétrica permitiu reduzir o tamanho ótimo mínimo das plantas em muitas indústrias que poderiam passar a concorrer com produtos importados. Esses fatores favoreceriam o Canadá em relação aos EUA (DALES, 1966a, p.86).

Em termos de mudanças tecnológicas que afetam positivamente os Estados Unidos, Dales excluiu apenas as mudanças que estão relacionadas à agricultura. Para o autor as mudanças tecnológicas geram um potencial superior para o crescimento e desenvolvimento relativo da economia canadense em relação a estadunidense, baseados no setor primário e não no setor industrial, em que vigoravam as tarifas protecionistas (DALES, 1966a, p.86).

No que diz respeito às políticas migratórias, Dales destaca que, enquanto o Canadá adotou historicamente uma política migratória bastante liberal (evidentemente em relação aos grupos de imigrantes considerados desejados), a política de imigração americana no século XX foi bastante mais restritiva baseando-se no sistema de quotas. O sistema de quotas, no entanto, não era válido para cidadãos canadenses. Uma das principais implicações do argumento de Dales é que a política de imigração restritiva dos Estados Unidos obrigaria os imigrantes europeus e, eventualmente, de outras nacionalidades que teriam imigrado para os Estados Unidos a buscar o Canadá para atingir esse objetivo, no intuito de buscar um padrão de vida material mais elevado, que em sua opinião seria o principal determinante dos movimentos migratórios (DALES, 1966a, p.87).

A proteção tarifária aumentou as oportunidades de emprego, gerando um maior crescimento populacional no Canadá. No Canadá a combinação da política de tarifas elevadas aliada a uma política migratória bastante liberal para os padrões da época acabava por atender o interesse de três grandes grupos no curto prazo: homens de negócios, governo e até mesmo dos trabalhadores, com a criação de

oportunidades de trabalho mais qualificadas no setor secundário. Mas para Dales o ponto essencial é que esse conjunto de interesses tornava a economia canadense menos dinâmica e com uma indústria menos desenvolvida do que a dos Estados Unidos, gerando uma padrão padrão de vida inferior ao observado na economia estadunidense (NEEDHAM, 2006c, p.9).

Dales também apresenta o que considera a diferença entre as tarifas protecionistas canadenses e estadunidenses. Para o autor as tarifas canadenses podem ser consideradas “eficazes” enquanto as dos Estados Unidos seriam “ineficazes”. Uma tarifa eficaz seria aquela que permitia a existência de firmas com custos superiores aos custos internacionais, ou seja, os produtores seriam ineficientes em relação aos produtores estrangeiros similares. Dessa forma, durante o período analisado, como os Estados Unidos era um exportador de produtos industrializados e o Canadá não, poderia se dizer que a tarifa canadense era eficaz e a estadunidense ineficaz (DALES, 1966a, p. 80-81). Além disso, a noção de criação de emprego através da proteção tarifária para a indústria manufatureira deve ser vinculada à política aberta de imigração do Canadá. A ideia defendida é que a proteção tarifária teria criado empregos no Canadá ao nível salarial vigente na época ao invés de salários mais altos, caso a política migratória fosse mais restritiva (NEEDHAM, 2006c, p.9-10).

Para Dales (1966a, p.150), o conjunto de políticas aplicadas no período da *National Policy* não teria passado de um absoluto fracasso e a explicação para o desenvolvimento canadense, principalmente a partir da última década do século XIX, estava relacionada a uma série de variáveis exógenas que nada tinham a ver com a *National Policy* especificamente.

Como observa o autor, a explicação para esse desenvolvimento ocorreu a partir de vários fatores:

[...] uma série de eventos mundiais e desenvolvimentos na última década do século XIX, os quais reagiram favoravelmente sobre a economia canadense - o "fechamento" da fronteira americana, o aumento dos preços mundiais, a queda das taxas de transporte, o desenvolvimento do processo de redução progressiva para a moagem de trigo, e o desenvolvimento das técnicas de fabricação de papel a partir da polpa da madeira são, talvez, os principais itens na lista. Nenhum desses fatores está relacionado com a *National Policy*¹²⁰ (DALES, 1966a, p.153).

¹²⁰ [...] runs in terms of a number of world events and developments in the last decade of the nineteenth century, all of which reacted favorably on the Canadian economy - the "closing" of the American frontier, rising world prices, falling shipping rates, the development of the gradual reduction

Uma das principais evidências apresentadas por Dales está relacionada com o tempo decorrido entre a implementação das políticas e os resultados obtidos pelas mesmas. Como observa Dales:

O estereótipo da política nacional é poderoso o suficiente não só para criar uma ponte entre as inconsistências lógicas, mas também para encurtar o tempo. Para os seus defensores, a política nacional era um mecanismo bem concebido e poderoso para a construção da nação. No entanto, ele se recusou a funcionar por cerca de vinte ou trinta anos. Muitos autores simplesmente ignoram essa lacuna incomum de tempo¹²¹ (DALES, 1966a, p. 149).

Dales defende que o período em análise caracteriza-se essencialmente por um crescimento extensivo, mas não intensivo. Dales assim diferencia os conceitos:

Chamo de crescimento econômico intensivo, um tipo de crescimento que tem pouco a ver com a mera multiplicação de recursos que é a característica básica do crescimento econômico extensivo. O crescimento intensivo, ao contrário do crescimento extensivo, implica em melhores oportunidades de emprego, em vez de mais oportunidades de emprego, pessoas mais altamente capacitadas, em vez de mais pessoas, melhor uso do capital e da terra, em vez de mais capital e terra – em resumo um melhor desempenho, ao invés de um maior desempenho. O crescimento extensivo implica primariamente em uma preocupação com a taxa de crescimento do PNB; o crescimento intensivo implica preocupação primária com a taxa de crescimento per capita do PNB¹²² (DALES, 1966a, p. 155, tradução nossa).

Como destaca Norrie, a tese defendida por Dales é de que essas políticas:

[...] não eram nem necessárias nem suficientes para os eventos que se seguiram. Na verdade, ele argumentou que essas medidas ou pioraram ou eram irrelevantes no sentido que distorceram qualquer desenvolvimento econômico ocorrido. As tarifas não promoveram a indústria, mas sim indústrias ineficientes. A distribuição de terras que não levava em consideração o valor de mercado teria trazido severos prejuízos de longo

process for milling wheat, and the development of the technique of making paper from wood pulp are perhaps the principal items in the list. None of these factors owed anything to the national policy.

¹²¹ The stereotype of the national policy is powerful enough not only to bridge logical inconsistencies but also to abridge time. To its defenders the national policy was both a well-designed and a powerful engine of nation-building. Yet it refused to function for some twenty or thirty years. Many authors simply ignore this awkward gap in timing.

¹²² I shall call intensive economic growth, a type of growth that has little to do with the mere multiplying of resources that is the basic characteristic of extensive economic growth. Intensive growth, as against extensive growth, involves better job opportunities rather than more job opportunities, more highly trained people rather than more people, better use of capital and land rather than more capital and land- in brief a better performance rather a larger one. Extensive growth implies primary concern with the GNP growth rate; intensive growth implies primary concern with the GNP per capita growth rate.

prazo no Canadá. Os subsídios às ferrovias foram criticados por ter induzido uma construção prematura e por terem sido excessivos¹²³ (NORRIE, 1993, p.168, tradução nossa).

6.2 A CRÍTICA À DALES E A IMPORTÂNCIA DA *NATIONAL POLICY* PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO CANADENSE

Alguns aspectos levantados por Dales merecem importante destaque no sentido de verificar até que ponto as políticas implementadas a partir da *National Policy* foram relevantes ou até mesmo benéficas para o desenvolvimento econômico canadense no período em análise.

Conforme apresentado anteriormente, de forma concisa, o autor defende a tese de que o crescimento apresentado pela economia canadense teria ocorrido a partir de uma série de variáveis exógenas entre as quais se destacam o aumento do preço do trigo no mercado internacional, a queda das taxas de transporte marítimo, o fechamento da fronteira americana e novas tecnologias de produção. Dales também defende a ideia de que controles migratórios mais rígidos teriam aumentado a qualidade de vida da população e que a política migratória liberal acabaria por diminuir a renda per capita no país. Da mesma forma, a indústria canadense ao se desenvolver de forma artificial através do protecionismo teria se constituído de modo ineficiente e incapaz de concorrer com países mais desenvolvidos como os EUA, trazendo também malefícios à população canadense, com produtos de menor qualidade e de preços mais elevados em relação aos que teriam prevalecidos em uma situação de livre comércio. Quanto às ferrovias estas tinham sido superdimensionadas e recebido excesso de subsídios, tornando-se de certa forma prejudiciais ao desenvolvimento do Canadá.

No entanto, a tese de Dales apresenta uma série de falhas tanto no que diz respeito à superdimensionar a importância das variáveis exógenas e ao desconsiderar o fato de que as políticas implementadas criavam as condições essenciais para que o Canadá pudesse aproveitar as condições favoráveis do mercado internacional no final do século XIX e início do século XX para alavancar o seu desenvolvimento.

¹²³ [...] were neither necessary nor sufficient for the events that followed. In fact, he argued, they may have been even worse than irrelevant in that they acted to distort whatever economic development did occur. The tariffs promoted not industry, but rather inefficient industry. Giving away land at uneconomic prices led to much long-term harm to western Canada. Even the railway subsidies are criticized as having induced premature constructions and, as being perhaps even excessive.

Entre as variáveis exógenas, uma das hipóteses defendidas seria de que o aumento do preço do trigo na última década do século XIX teria criado as condições para que o Canadá pudesse se tornar um grande produtor e exportador do produto. No entanto, é importante observar que ao mesmo tempo em que os Estados Unidos já era um grande exportador do produto nas décadas de 1870 e 1880, o preço do trigo era mais elevado nessas décadas do que na última década do século XIX, período este em que a produção e exportação de trigo começa a ganhar destaque no Canadá. Mesmo na província de Saskatchewan o preço do trigo era superior na década de 1880 do que no período em que produção canadense começa a ganhar destaque. Esses dados podem ser observados na tabela 46.

Tabela 46 - Preço do trigo 1852-1913 (US\$ por bushel)

	Preço do trigo no atacado em US\$				
	1852-1856	1868-1872	1880-1884	1895-1899	1910-1913
Reino Unido	1,85	1,63	1,27	0,83	0,97
Liverpool (primavera americana)	1,70	1,52	1,31	0,88	1,07
Chicago	0,85	1,02	1,07	0,70	0,98
	Preço do trigo nas fazendas em US\$				
Nova Iorque	1,56	1,37	1,18	0,75	0,99
Indiana	0,95	1,08	1,01	0,70	0,94
Wisconsin	0,89	0,93	0,93	0,66	0,91
Iowa	0,81	0,81	0,82	0,56	0,85
Kansas	-	-	0,73	0,57	0,82
Fargo(Dakota do Norte)	-	-	0,78	0,53	0,88
Regina (Saskatchewan)	-	-	0,62	0,58	0,77

Fonte: Adaptado de Harley, 1980, p. 220.

Da mesma forma, é importante levar em consideração até que ponto a queda nas tarifas de transporte marítimo teriam tido um papel fundamental para o desenvolvimento econômico no final do século. Como destaca Norrie a queda do preço do transporte marítimo também não é convincente uma vez que as tarifas de transporte já vinham caindo continuamente muito antes de 1900 (NORRIE, 1993, p.169). Dados nesse sentido também são apresentados por Urquhart e Buckley, conforme a tabela 47.

Tabela 47- Tarifa de transporte de trigo no Canadá e do Canadá para Liverpool em C\$ por bushel (1867-1914)

Ano	Montreal-Liverpool (marítimo)	Regina- Fort William/ Port Arthur (ferroviário)	Regina- Liverpool (ferroviário/marítimo)
1867	0,226	-	-
1871	0,217	-	-
1876	0,165	-	-
1880	0,141	-	-
1881	0,087	-	-
1882	0,082	-	-
1883	0,099	-	-
1884	0,075	-	-
1885	0,067	-	-
1886	0,070	0,198	0,352
1887	0,053	0,180	0,334
1888	0,054	0,180	0,334
1889	0,082	0,180	0,334
1890	0,052	0,180	0,334
1891	0,062	0,174	0,315
1892	0,053	0,174	0,315
1893	0,051	0,138	0,279
1894	0,040	0,138	0,279
1895	0,054	0,138	0,279
1896	0,059	0,138	0,267
1897	0,065	0,138	0,267
1898	0,073	0,120	0,267
1899	0,052	0,120	0,267
1900	0,076	0,120	0,267
1901	0,034	0,120	0,216
1902	0,038	0,120	0,216
1903	0,034	0,108	0,204
1904	0,019	0,108	0,204
1905	0,045	0,108	0,204
1906	0,053	0,108	0,208
1907	0,044	0,108	0,208
1908	0,055	0,108	0,208
1909	0,043	0,108	0,208
1910	0,038	0,108	0,211
1911	0,042	0,108	0,212
1912	0,077	0,108	0,257
1913	0,080	0,108	0,260
1914	0,070	0,108	0,243

Fonte: Urquhart; Buckley, 1965, p.548.

Tabela 48- Tarifas internas de transporte de trigo nos Estados Unidos e Canadá e dos Estados Unidos e Canadá para a Inglaterra em US\$ por bushel (1868-1913)

Tarifas internas em áreas de produção					
	Tipo de transporte	1868-1872	1880-1884	1895-1899	1910-1913
Chicago- Nova Iorque	Ferroviário	0,350	0,157	0,118	0,096
Regina- Port Arthur	Ferroviário	-	-	0,133	0,108
Tarifas para Liverpool					
Nova Iorque	Marítimo	0,142	0,086	0,057	0,049
São Francisco	Marítimo	0,368	0,316	0,176	0,207
Montreal	Marítimo	0,190	0,096	0,058	0,059
Regina	Ferroviário/ marítimo	-	-	0,267	0,235
Argentina (upriver)	Marítimo	-	-	0,126	0,096

Fonte: Harley, 1980, p.223; Urquhart; Buckley, 1965, p.548.

Como pode ser observado na tabela 47, as tarifas marítimas entre Montreal e Liverpool já tinham sofrido um forte decréscimo a partir do início da década de 1880 e, embora no período entre 1880-1884 na média esta ainda fosse ligeiramente superior a tarifa de transporte entre Nova Iorque e Liverpool (tabela 48) isso decorre do fato de que em 1880 o valor do frete entre Montreal e Liverpool fosse de US\$ 0,141 por bushel, o que acabou gerando uma distorção na média para o período. Observa-se também de acordo com a tabela 47 que a maior queda nas tarifas refere-se as tarifas ferroviárias internas.

A partir de 1881 como pode ser observado esse valor já caiu para US\$0,087, ou seja, um valor praticamente idêntico ao praticado entre o porto de Nova Iorque até Liverpool. Dessa forma, percebe-se que a queda nos custos do transporte marítimo também ocorre em um período anterior ao período do boom das exportações de trigo do Canadá.

Assim, embora a redução das taxas de transporte marítimo tenha sido de extrema importância para aumentar a competitividade e o volume de exportação de trigo para a Europa para diversos países exportadores, essa redução de preços por si só não poderia responder a questão de porque, mesmo com tarifas já baixas na década de 1880, o Canadá não era ainda um exportador, enquanto os Estados Unidos já exportava em grande quantidade o produto como pode ser observado na tabela 49.

Tabela 49 - Média anual de produção e exportação de trigo para os períodos 1875-1879 e 1910-1913 em milhões de bushels

	1875- 1879		1910-1913	
	Produção	Exportação	Produção	Exportação
Rússia	304	36,8	800	142,4
Região do Danúbio	40	9,6	144	70,4
Estados Unidos	464	110,4	688	109,6
Canadá	24	0	208	102,4
Índia	224	6,4	368	54,4
Argentina	24	4,0	96	52,8
Austrália	80	-	152	93,6

Fonte: Adaptado de Harley, 1980, p. 228.

A explicação mais plausível para essa diferença novamente recai sobre a importância das ferrovias no sentido de gerar uma conexão entre as fazendas e os portos para exportação. Marr e Percy (1978) defendem a tese de que quanto maior fosse a extensão da ferrovia maior seria o estoque agrícola dentro da margem viável de produção. Hartland também destaca o importante papel desempenhado pelo

Crow's Nest Pass Agreement de 1897 que, ao baixar o custo do frete do trigo para a exportação, teria sido fundamental para tornar um maior número de áreas agrícolas economicamente viáveis no mercado de exportação de trigo (HARTLAND, 1955, p.19).

Da mesma forma, interessante estudo realizado por Lewis (1981), dá suporte a tese de que o povoamento do oeste e a produção agrícola que iria ser destinada tanto ao mercado interno como ao mercado externo dependiam de forma inequívoca da construção de ferrovias. Em sua pesquisa Lewis utiliza dados do Distrito I de Saskatchewan (com uma amostra de 418 povoados) que foi uma das áreas do país mais beneficiada dentro da estratégia de desenvolvimento e um dos locais mais disputados para assentamentos devido a grande disponibilidade de terras gratuitas e de baixo custo.

Os dados apresentados por Lewis demonstram uma clara tendência de aumento da produção e do percentual de terra cultivada à medida que a ferrovia alcançava esses povoados, reforçando a ideia de que um dos principais fatores explicativos para o Canadá não ter entrado antes no mercado de exportação de trigo deve-se fundamentalmente a ausência de transporte ferroviário e que embora fatores como o preço do trigo e a redução do preço do transporte marítimo possam ter possibilitado um volume imenso de exportações a partir do final do século XIX, sem a existência prévia de ferrovias o Canadá não teria tido a oportunidade de aproveitar o cenário econômico positivo do período. Os dados da tabela 50 e do mapa 4 apresentam informações nesse sentido.

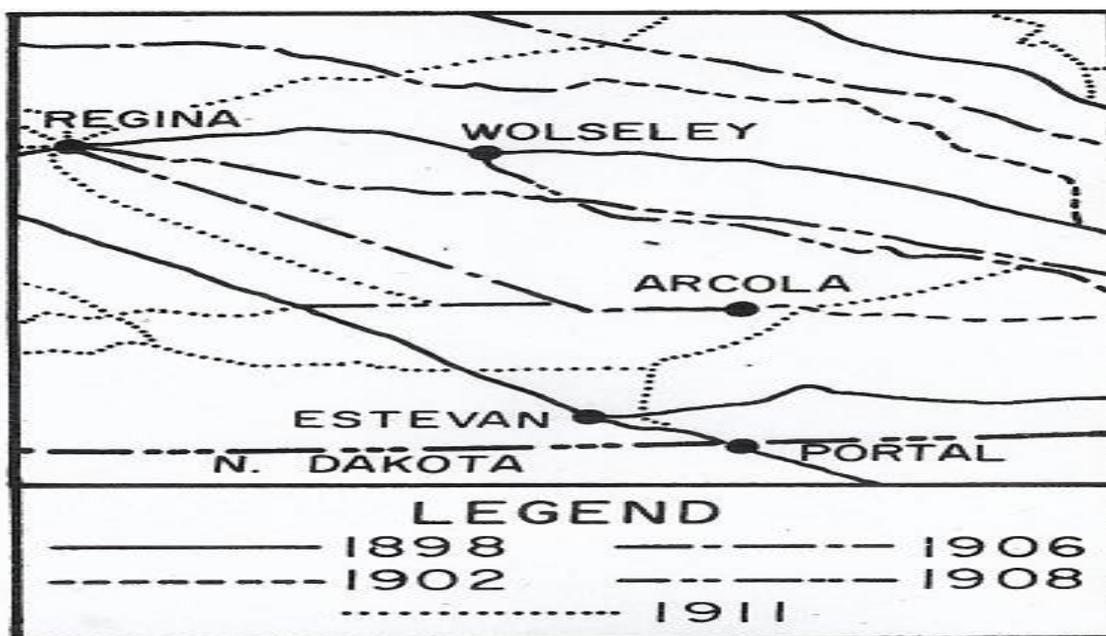
Tabela 50- Número de povoados por intervalos de distância das linhas férreas, produção e ocupação de terras para o cultivo de trigo no Distrito I de Saskatchewan (1898-1911).

Ano	Número de povoados por distância da linha férrea (milhas)						Cultivo de Trigo		
	0-3	3-9	9-15	15-21	21-27	27-33	Acre (milhares)	Produção (milhões de bushels)	% de terra cultivada
1898	49	123	112	81	41	12	219,5	3,690	12,91
1899	54	137	114	72	35	6	266,2	4,577	15,66
1900	57	140	119	73	29	0	288,7	2,174	16,98
1901	57	140	119	73	29	0	347,0	8,632	20,41
1902	69	163	105	55	26	0	393,0	8,499	23,12
1903	74	178	103	46	17	0	496,4	9,965	29,20
1904	87	207	95	26	3	0	575,3	10,022	33,84
1905	87	207	96	25	3	0	709,3	15,526	41,72
1906	91	219	87	19	2	0	971,8	19,589	57,16
1907	100	236	77	4	1	0	1.023,4	12,550	60,20
1908	128	229	56	4	1	0	1.692,5	22,476	99,56
1909	131	226	56	4	1	0	1.684,0	30,480	99,06
1910	165	220	29	3	1	0	1.639,8	27,383	96,46
1911	165	220	29	3	1	0	1.697,7	29,200	99,86

Fonte: Adaptado de Lewis (1981, p. 523,527)

Obs.: O distrito I refere-se a uma área de aproximadamente 16.800 milhas quadradas no sudeste da Província de Saskatchewan (Lewis, 1981, p.518).

Mapa 4-Linhas Ferroviárias no Distrito I- Saskatchewan (1898-1911)



Fonte: Lewis, 1981, p.522.

Nos períodos de 1902, 1906 e 1908 e 1911 passam a ser ofertadas novas linhas ferroviárias fazendo com que os povoados fiquem mais próximos dessas linhas. Quando os povoados passam a receber o serviço ferroviário é possível observar um imenso aumento na produção de trigo e do percentual de terra cultivada nesses povoados. Em 1898 o percentual de terra cultivada com trigo na região era de apenas 12,91% com aproximadamente 41% dos povoados localizados a uma distância entre 0 e 9 milhas da ferrovia, em 1902 o percentual de terras cultivadas passou para 23,12% com cerca de 56% dos povoados localizados a essa distância, em 1906 o percentual atingiu 57,16% com 74% dos povoados, em 1908 o percentual chegou a 99,56% com 85% dos povoados e em 1911 o percentual foi de 99,86% em um período em que 92% dos povoados se localizavam a no máximo 9 milhas da ferrovia. Os dados apresentados sugerem que a presença de ferrovia nas proximidades dos povoados gerava um forte estímulo para a produção de trigo que iria abastecer tanto o mercado interno, mas fundamentalmente seria o principal produto de exportação do Canadá nesse período.

Em seu clássico artigo sobre a migração para o oeste no final do século XIX, Studness reforça a importância da oferta de ferrovias para o desenvolvimento da região. Studness calculou que o rendimento do acre de terra com cultivo de trigo era superior no Canadá em relação aos EUA mesmo antes de 1900, e concluiu que a relativa falta de terras gratuitas e de ferrovias deve ter promovido a emigração de canadenses para os Estados Unidos e conseqüentemente deve ter sido um impedimento para o desenvolvimento agrícola do Canadá em um período anterior ao *boom* do final do século (STUDNESS, 1964, p.576-578). Para o autor, se o governo canadense tivesse localizado as terras da CPR em áreas mais remotas e tivesse encorajado uma maior construção de ferrovias através de subsídios haveria poucas razões para acreditar que o desenvolvimento antes da virada do século não teria sido mais extensivo (STUDNESS, 1964, p.583).

Na prática, observou-se que a ausência de ferrovias tornava difícil atrair imigrantes e manter os próprios canadenses dentro do território da região oeste, produzir grãos e também tornar o preço de venda do produto competitivo no mercado internacional. Mas a ferrovia por si só não seria suficiente para promover o desenvolvimento da região; para que o projeto obtivesse êxito era necessário povoá-la. Os resultados esperados da *National Policy* dependiam fundamentalmente do sucesso da política migratória.

O fechamento da fronteira estadunidense é um argumento bastante utilizado na literatura especializada para explicar o sucesso da política migratória canadense no início do século XX. Porém, esse argumento por si só deixa de considerar alguns fatores importantes.

O primeiro é que não considera o fato de que os assentamentos nos EUA em domínios públicos ter sido maior após 1896 do que no período anterior. Entre 1881 e 1890 ocorreram 497.083 assentamentos em 69.773.000 acres de terra. Na década de 1890 estes números caíram para 456.943 em 62.857.000 acres. Mas de 1901 a 1910 os assentamentos aumentaram para 832.140 em uma área de 130.647.000 acres (U.S. BUREAU OF THE CENSUS, 1960, p.237).

Além disso, é necessário levar em consideração que a própria expansão da produção e exportação de trigo australiano e argentino nas décadas de 1870 a 1900 acabava por gerar uma grande disputa internacional por imigrantes, fazendo com que o Canadá tivesse que concorrer diretamente com esses países para atraí-los e não apenas com os Estados Unidos. Principalmente após 1870, a Argentina e a Austrália, países que assim como o Canadá eram ricos em recursos naturais, mas carentes de mão de obra e capital vivenciaram um período de rápida expansão populacional, de investimentos estrangeiros e de abertura e exploração de novas terras para a produção de alimentos que encontravam um mercado lucrativo na Europa (HARTLAND, 1955, p. 16) .

A área cultivada com trigo na Austrália duplicou entre as décadas de 1860 e 1870 e duplicou novamente entre as décadas de 1870 e 1880, mantendo expansão semelhante na década de 1890 (FITZPATRICK, 1949, p.151). No caso da Argentina a exportação de trigo, que era de apenas 61 mil toneladas em 1883, atingiu 470 mil toneladas em 1892; 1,6 milhões de toneladas em 1894 e 1,9 milhões de toneladas já em 1900. Em 1883 o número de hectares cultivados com trigo na Argentina era de 244 mil, passando para 1,322 milhões em 1892 (WILLIAMS, 1920, p. 229). Assim, existem evidências de que o mercado de internacional de trigo já era capaz de absorver uma quantidade muito superior aquela produzida no oeste dos Estados Unidos e dessa forma, embora muita ênfase seja dada ao fechamento da fronteira estadunidense como fator determinante do desenvolvimento agrícola canadense, o fato de ainda existirem terras livres para o cultivo não seria um impeditivo à abertura de regiões agrícolas nas pradarias canadenses já na décadas de 1870 ou 1880, assim como ocorreu na Austrália e na Argentina.

Parece também existir uma forte correlação entre o número de imigrantes que ingressavam no Canadá e os esforços publicitários empreendidos por Clifford Sifton a partir de 1896, como destaca Sharp (SHARP, 1950, p.289). Marr e Percy calcularam que a média anual de gastos com publicidade para promover a imigração foi de C\$ 228 mil de 1878 até 1886, C\$ 196 mil entre 1887 e 1896 e de C\$ 748 mil entre 1896 e 1911 e concluem que o aumento das despesas governamentais com políticas de incentivo à imigração tornou-se um importante determinante para a viabilização dos assentamentos no oeste (MARR; PERCY, 1978, p. 760-762).

Descobertas técnicas parecem também insuficientes no sentido de oferecer uma resposta adequada para o desenvolvimento da região nesse período. O trigo “marquis” nem sequer estava disponível comercialmente nas primeiras décadas do século. Suas características de maturação mais rápida contribuíram para permitir a extensão do assentamento para as áreas mais ao norte e não teriam sido um fator relevante nas regiões que receberam a maior parte dos assentamentos entre 1897 e 1911. Os avanços na moagem de trigo, o arado com ponta de aço, arame farpado e similares já estavam disponíveis durante o *boom* estadunidense e, portanto, estavam disponíveis para os canadenses na época (NORRIE, 1993, p. 171).

Dales (1966a,p.155) também defende a tese de que a *National Policy*, ao promover uma política migratória bastante liberal, quando comparada a dos Estados Unidos, teria gerado um desenvolvimento extensivo mas não intensivo da economia, onde um aumento exagerado da população teria aumentado o PNB, mas reduzido o PNB per capita em relação ao PNB per capita potencial caso essa política não tivesse sido colocada em prática.

A hipótese apresentada por Dales novamente não parece convincente. Como pode-se observar na tabela 51, no período em que ocorre o forte fluxo migratório a partir de 1896, não ocorre apenas um aumento do PNB que caracterizaria o crescimento extensivo de acordo com a definição de Dales, mas também o crescimento do PNB per capita caracterizando então também um importante crescimento intensivo da economia. Como pode ser observado na tabela 51, o PNB per capita passa de C\$ 134,00 em 1896 para C\$ 233,00 em 1914 em dólares canadenses de 1900, representando um aumento de 73, 9% no período.

Tabela 51- PNB em milhões de C\$ correntes e constantes (1900) e PNB per capita em C\$ (1900) para o período 1870-1926

Ano	PNB corrente em milhões de C\$ (preço de mercado)	PNB constante em milhões de C\$ (1900)	Índice de Preços 1900=100	População em milhares	PNB per capita em C\$(1900)
1870	382,6	369,5	104	3.625	102
1871	412,7	385,9	107	3.689	105
1872	447,3	382,8	117	3.754	102
1873	487,8	419,3	116	3.826	110
1874	485,5	427,8	113	3.895	110
1875	452,5	417,1	108	3.954	105
1876	421,7	391,1	108	4.009	98
1877	434,7	416,5	104	4.064	102
1878	409,6	402,6	102	4.120	98
1879	445,1	441,8	101	4.185	106
1880	482,0	462,1	104	4.255	109
1881	568,7	527,0	108	4.325	122
1882	618,9	547,2	113	4.375	125
1883	611,5	545,7	112	4.430	123
1884	585,2	592,0	99	4.487	132
1885	554,5	556,3	100	4.537	123
1886	560,7	559,4	100	4.580	122
1887	611,1	579,0	106	4.626	125
1888	630,3	616,1	102	4.678	132
1889	655,8	620,9	106	4.729	131
1890	685,4	657,4	104	4.779	138
1891	703,5	679,9	104	4.833	141
1892	700,3	676,2	104	4.883	138
1893	682,4	666,9	102	4.931	135
1894	651,4	700,6	93	4.979	141
1895	633,4	698,9	91	5.026	139
1896	640,8	680,7	94	5.074	134
1897	717,0	757,2	95	5.122	148
1898	769,4	786,5	98	5.175	152
1899	826,0	857,8	96	5.235	164
1900	907,4	907,8	100	5.301	171
1901	990,7	984,1	101	5.371	183
1902	1.119,6	1.073,6	104	5.494	195
1903	1.178,2	1.115,1	106	5.651	197
1904	1.205,8	1.131,4	107	5.827	194
1905	1.361,5	1.248,2	109	6.002	208
1906	1.525,9	1.380,6	111	6.097	226
1907	1.728,4	1.456,0	119	6.411	227
1908	1.653,8	1.383,3	120	6.625	209
1909	1.838,3	1.520,4	121	6.800	224
1910	2.022,8	1.655,4	122	6.988	237
1911	2.233,2	1.770,7	126	7.207	246
1912	2.493,9	1.905,4	128	7.389	258
1913	2.651,5	1.979,8	134	7.632	259
1914	2.448,6	1.835,6	133	7.869	233
1915	2.688,6	1.964,4	137	7.981	246
1916	3.242,7	2.182,5	149	8.001	273
1917	3.991,9	2.273,2	176	8.060	282
1918	4.261,5	2.141,4	199	8.148	263
1919	4.367,4	1.994,9	219	8.311	240
1920	5.060,9	1.922,0	254	8.556	233
1921	4.073,8	1.800,3	226	8.788	205
1922	4.233,9	2.060,9	205	8.919	231
1923	4.555,3	2.194,0	208	9010	244
1924	4.501,5	2.210,1	204	9.143	242
1925	4.995,7	2.450,3	204	9.294	264
1926	5.345,3	2.611,8	205	9.451	276

Fonte: Urquhart, 1986, p. 30.

Dales (1966a, p. 159) também argumentou que a política econômica estadunidense baseada em políticas migratórias mais restritivas, mas fundamentalmente com menor protecionismo do que a canadense seria uma política superior e que traria um nível de vida material aos estadunidenses também superior ao dos canadenses, nível de vida esse analisado de acordo com o autor a partir do PNB per capita. Nesse sentido os dados apresentados na tabela 52 novamente não dão suporte a afirmação de Dales.

Tabela 52-Taxas de Crescimento Médio Anual da População, PNB Real e PNB Real Per Capita do Canadá e EUA (1871-1925)

Período	População		PNB		PNB Per Capita	
	Canadá	EUA	Canadá	EUA	Canadá	EUA
1871-1880	1,6	2,3	2,6	5,7	1,0	3,3
1880-1890	1,2	2,3	3,2	3,5	2,0	1,2
1890-1900	1,0	1,9	3,5	3,6	2,4	1,7
1900-1910	2,8	2,0	6,0	3,8	3,2	1,8
1910-1920	2,0	1,4	1,6	2,5	-0,4	1,1
1920-1925	1,7	1,7	4,7	4,7	2,9	2,9

Fonte: Adaptado de Urquhart (1986, p. 32).

De acordo com a tabela 52, observa-se que o PNB per capita estadunidense cresce de forma mais acentuada do que o canadense no período 1871-1880, período este em que as políticas da *National Policy* encontravam-se em fase embrionária de implementação, como no caso da política de proteção tarifária que entrou em vigor apenas em 1879, e da política migratória que, embora estivesse em vigor desde 1872, era ainda bastante restritiva e passa a ser considerada bem mais liberal apenas na última década do século XIX. Já a linha principal da CPR viria a ser construída só a partir de 1881 e concluída apenas em 1885 e suas ramificações para áreas mais remotas, que acabaram se tornando grandes produtoras e exportadoras de trigo, datam do final da última década do século XIX e primeira década do século XX.

Quando observam-se os períodos subsequentes: (1880-1890) e (1890-1900) percebe-se que o crescimento do PNB per capita é bastante mais elevado no Canadá do que nos Estados Unidos. Esse é o período marcado pela inauguração da CPR e pela grande ampliação da malha ferroviária e também começam a ser sentidos os resultados da implementação das políticas protecionistas na indústria canadense.

O período 1900-1910 é aquele dentre os intervalos apresentados no qual é possível observar o maior crescimento do PNB per capita canadense, período este em que a malha ferroviária conseguiu atingir grande parte das pradarias e a política migratória conseguiu atingir seus melhores resultados, resultados estes que começaram a ser obtidos no final do século XIX e que em grande parte, de acordo com a literatura especializada, deve-se a agressividade das políticas migratórias iniciadas quando Clifford Sifton assume o Ministério do Interior em 1896.

Já no período 1910-1920 observa-se uma desaceleração no crescimento do PNB per capita tanto dos Estados Unidos como do Canadá, mas enquanto os Estados Unidos conseguiu um resultado positivo nesse indicador, o Canadá apresentou um percentual negativo de crescimento do PNB per capita. Os resultados pouco animadores nesse sentido, no entanto, são facilmente identificáveis e relacionados ao término da I GM, que gerou a desaceleração da atividade econômica a partir de 1918 e com a recuperação que começaria a ocorrer só a partir de 1922. Mas no período 1920-1925, a taxa de crescimento do PNB per capita já era igual novamente entre os dois países.

Assim, observa-se que, excluindo o período 1871-1880, quando as políticas governamentais ainda estavam em fase de implementação ou ainda não tinham sido implementadas, o PNB per capita apresentou um crescimento maior no Canadá do que nos Estados Unidos, diminuindo o *gap* existente entre os mesmos, o que contradiz a tese de Dales nesse sentido.

Também é importante observar que a comparação que Dales faz entre a economia canadense e estadunidense parece ser uma comparação entre países que encontravam-se em estágios de desenvolvimento distintos. A industrialização, as grandes obras de infraestrutura (entre as quais as ferrovias) e o desbravamento do oeste já haviam ocorrido nos Estados Unidos em um período bastante anterior ao Canadá. Quando observa-se países que por questões econômicas e/ou políticas apresentavam características mais próximas ao Canadá como Austrália, Nova Zelândia e Argentina, observa-se que à medida que as políticas eram implementadas, o *gap* em termos de crescimento intensivo, como proposto por Dales, começou a cair consideravelmente.

Uma análise da evolução do PIB per capita do Canadá em relação a esses países mostra que a partir da década de 1890 o Canadá começa a convergir

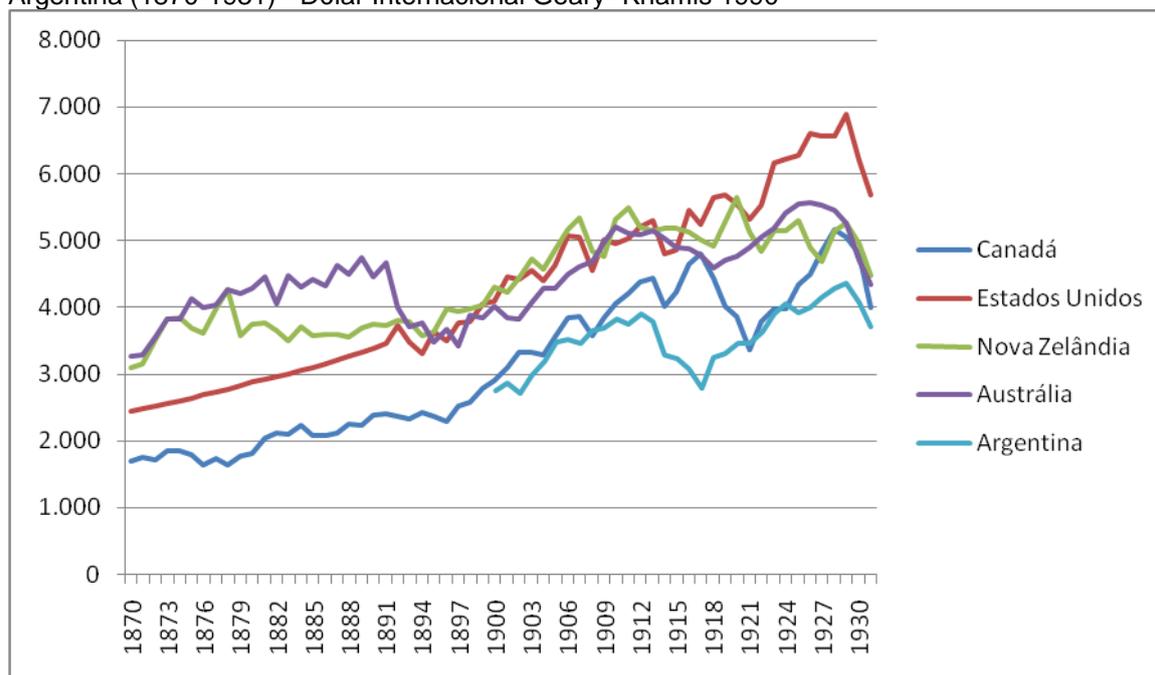
principalmente em relação a Austrália e a Nova Zelândia. Os dados podem ser observados na tabela 53 e no gráfico 2.

Tabela 53- Evolução percentual do PIB per capita do Canadá em relação à Austrália, Nova Zelândia, Estados Unidos e Argentina em anos selecionados (Dólar Internacional Geary-Khamis 1990).

Ano	Canadá	Austrália	%	Nova Zelândia	%	EUA	%	Argentina	%
1870	1.695	3.273	51,79	3.100	54,68	2.445	69,33	1.311	129,29
1875	1.784	4.138	43,11	3.688	45,29	2.643	67,50	-	-
1879	1.765	4.205	41,97	3.569	49,45	2.829	62,39	-	-
1885	2.073	4.422	46,88	3.587	57,79	3.106	66,74	-	-
1890	2.378	4.458	53,34	3.755	63,33	3.392	70,11	2.152	110,55
1896	2.288	3.685	62,09	3.988	57,37	3.504	65,30	-	-
1900	2.911	4.013	72,54	4.298	67,73	4.091	71,16	2.756	105,62
1905	3.562	4.282	83,19	4.850	73,44	4.642	76,73	3.479	102,38
1910	4.066	5.210	78,04	5.316	76,49	4.964	81,91	3.822	106,38
1915	4.233	4.897	86,44	5.174	81,81	4.864	87,03	3.244	130,48
1920	3.861	4.766	81,01	5.641	68,45	5.552	69,54	3.473	111,17
1925	4.340	5.553	78,16	5.292	82,01	6.282	69,09	3.919	110,74
1929	5.065	5.263	96,24	5.262	96,26	6.899	73,42	4.367	115,98
1930	4.811	4.708	102,19	4.960	97,00	6.213	77,43	4.080	117,91
1931	4.004	4.354	91,96	4.475	89,47	5.691	70,36	3.712	107,86

Fonte: Maddison (2006, p. 465,466,521)

Gráfico 2- Evolução do PIB Per Capita no Canadá, Estados Unidos, Nova Zelândia, Austrália e Argentina (1870-1931) - Dólar Internacional Geary- Khamis 1990



Fonte: Maddison (2006, p.465,466,521).

Como pode ser observado na tabela 53, o PIB per capita canadense representava apenas 51,79% do PIB per capita australiano, 54,68% em relação ao neozalândes e 69,33% do estadunidense em 1870. Em 1879, quando da implementação das tarifas protecionistas e em um período anterior a construção da CPR, a divergência entre o PIB per capita do Canadá em relação aos outros países

aumentou, e essa relação passou para 41,97% em comparação ao PIB per capita australiano; 49,95% em comparação ao neozelânde e 62,39% quando comparado ao estadunidense.

Em 1885, quando o sistema ferroviário estava bem mais desenvolvido e os efeitos da política protecionista já podiam ser sentidos observa-se que essa divergência começa a ser reduzida novamente, com o PIB per capita canadense representando 46,88% do australiano; 57,57% do neozelânde e 66,74% do estadunidense. Já em 1931 o PIB per capita canadense representava 91,96% do australiano, 89,47% do neozelandês e 70,36% do estadunidense.

A partir de 1879, quando entram em vigor as medidas protecionistas, e posteriormente com o desenvolvimento das outras duas políticas, observa-se que o *gap* entre o PIB per capita canadense e o estadunidense tendeu a diminuir, passando de 62,39% em 1879 para um patamar de cerca de 70% desde a década de 1900. É interessante também observar que no período anterior a I GM, considerado o auge da implementação das políticas da *National Policy*, o PIB per capita canadense chegou a ficar em torno de 80% do PIB per capita estadunidense. Assim, observa-se que a tese de Dales nesse ponto novamente não encontra sustentação.

Outro país que merece comparação na evolução do PIB per capita é a Argentina devido ao fato deste país ter concorrido diretamente com o Canadá no mercado de exportação de trigo e na busca de imigrantes no período em análise. Observa-se inicialmente que o PIB per capita canadense era cerca de 29% maior que o Argentino em 1870, caindo para cerca de 10% já em 1890. Essa queda que deve-se em grande parte ao fato de que a Argentina já ser um grande exportador de trigo na década de 1880 enquanto o Canadá ainda não participava desse mercado. Nos anos seguintes a diferença entre os PIBs per capita continuou caindo mas de forma pouco acentuada. A medida que o setor industrial canadense começa a ser mais relevante no PIB do país, observa-se também um aumento da divergência dos PIBs per capita em favor do Canadá, distância essa que aumenta no período da I GM, quando a atividade industrial canadense aumentou consideravelmente. Com o final da Guerra a tendência foi a de o PIB per capita canadense manter-se em um patamar superior a 10% em relação ao PIB per capita argentino, atingindo cerca de 18% de diferença em 1930.

Embora a Argentina tenha feito avanços muito importantes em relação ao PIB per capita é importante destacar que existe uma diferença notável na análise desse indicador para medir a qualidade de vida entre argentinos e canadenses e essas diferenças estão no centro da discussão proposta por Dales, ou seja, no sentido de que o crescimento da economia canadense não seria refletido em uma melhor qualidade de vida da população. Dales argumentou que o modelo implementado de distribuição de terras gratuitas ou com preços abaixo do preço de mercado teria sido prejudicial ao desenvolvimento econômico do país ao não ter levado em consideração os mecanismos de mercado para a determinação do preços dessas terras e conseqüentemente de sua distribuição. Mas novamente o argumento parece equivocado, levando em consideração a preocupação de Dales com a melhoria da qualidade de vida da população.

Nesse sentido, uma comparação com a Argentina torna-se bastante interessante. Embora fossem concorrentes diretos no mercado de exportação de trigo e na busca por imigrantes, as estratégias de desenvolvimento desses países eram bastante distintas. Uma diferença relevante se dava justamente no modelo de distribuição de terras. O modelo de desenvolvimento agrícola argentino era fundado na grande propriedade e os imigrantes vinham desempenhar trabalho assalariado em grandes fazendas, enquanto o modelo canadense era baseado na pequena propriedade e o imigrante se tornava um pequeno proprietário rural. A “desobediência” aos mecanismos de mercado criticada por Dales em relação a distribuição de terras no Canadá acabou permitindo que a distribuição de renda tenha sido muito mais equânime nesse país, fazendo com que o aumento do PIB per capita refletisse de forma muito melhor o aumento de qualidade de vida no Canadá do que na Argentina onde não houve essa preocupação em relação a distribuição de terras (SOLBERG, 1985, p.58-60).

A distribuição de terras em pequenos lotes e de forma gratuita acabou comprovando-se um grande diferencial do Canadá em relação não só a Argentina, mas também em relação a outros países que não adotaram políticas desse tipo como os países latino americanos que também dependiam fortemente da atividade agrícola. Essa política, em última instância, que tornava o Canadá competitivo no mercado internacional na busca de imigrantes, e tão importante quanto, na permanência dos mesmos em seu território, mesmo sendo seu território

considerado mais hostil para assentamentos principalmente no que diz respeito as questões geográficas e climáticas.

Além disso, essa política ao demonstrar-se mais eficiente no sentido de gerar uma melhor qualidade de vida para os agricultores e melhor distribuição de renda do que aquelas em que predominava o trabalho assalariado trazia também por consequência um mercado interno maior para os produtos industrializados permitindo assim uma maior diversificação deste setor.

Uma política de mercado para distribuição de terras, como proposta por Dales, poderia levar o país a apresentar características bastante diversas, como ocorrido no modelo argentino e de outros países latino americanos, onde provavelmente prevaleceriam as grandes propriedades, o trabalho assalariado, o baixo poder aquisitivo que inibiria o crescimento do mercado interno e o desenvolvimento industrial e conseqüentemente um tipo de política migratória em que muitos imigrantes retornariam aos seus países de origem após alguns anos de trabalho.

Para um país como o Canadá onde até os dias atuais a falta de população constitui-se um obstáculo ao seu maior desenvolvimento, uma política de atração de imigrantes temporários e de baixo poder aquisitivo certamente pouco poderia contribuir para esse desenvolvimento. Assim, a política agressiva de atração de imigrantes no final do século XX e início do século XXI, altamente subsidiada pelo governo, através da distribuição de terras gratuitas ou a baixo custo, criou um modelo de desenvolvimento baseado na pequena propriedade e não no trabalho assalariado no oeste, tornando o Canadá atrativo aos imigrantes que buscavam um padrão de vida que em muito se assemelhava ao padrão europeu e queriam imigrar de forma definitiva para outro país (ARMSTRONG, 1984, p.79).

Outros aspectos referentes a importância de manter políticas de incentivo ao aumento populacional negligenciadas por Dales mas abordadas por Timlin (1951) merecem destaque. A autora defende a tese de que as políticas migratórias, ao aumentarem o mercado interno, possibilitavam alterações estruturais na economia através de uma alocação mais eficiente de recursos e melhor localização das indústrias e certas classes de imigrantes poderiam aliviar estrangulamentos em certos setores da economia.

Para um país como o Canadá, em que grande parte da renda nacional tinha origem no comércio internacional, o investimento induzido, inerente ao aumento

populacional, acabava se tornando um importante contraponto às flutuações do comércio externo, reduzindo mesmo que parcialmente a dependência do exterior, no sentido que reduzia a proporção da renda nacional derivada do comércio internacional. Para o Canadá, que historicamente dependia da exportação de alguns produtos básicos para assegurar suas importações, uma menor dependência do mercado externo tornou-se bastante relevante como aspecto estratégico para o desenvolvimento.

Em relação ao investimento interno é notável sua aceleração a partir das políticas expansionistas. De acordo com Meier (1953) o índice de investimento interno, praticamente duplicou em 1905, triplicou em 1909 e quinquuplicou em 1913 quando comparado ao ano de 1900, conforme a tabela 54.

Tabela 54- Índice de Investimento Interno (1900-1913)

Ano	Índice de investimento (1900=100)
1900	100,0
1901	106,6
1902	117,1
1903	141,6
1904	161,3
1905	194,7
1906	229,3
1907	272,2
1908	263,1
1909	293,4
1910	367,8
1911	431,6
1912	509,6
1913	509,2

Fonte: Meier (1953, p. 3).

Uma população maior era um pré-requisito para que a produção pudesse tomar novas direções. A expansão do consumo e os rumos tomados por essa expansão constituíam a base para a expansão da produção. A “arquitetura” do trabalho exigia formas especializadas de serviço não disponíveis na economia sem retirá-las de outro uso ou sem prejudicar a especialização do trabalho em alguma outra direção. Uma força de trabalho maior permitia expandir a produção para exportação, o desenvolvimento de fábricas para a produção de bens para o mercado interno expandido e para substituir importações; criar novas plantas melhor localizadas que as antigas e permitia a expansão das plantas já existentes, dos serviços públicos e para administrar novas infraestruturas e serviços (TIMLIN, 1951, p.107-112).

Ainda no que diz respeito à proteção tarifária, para Dales, esta criava uma atividade industrial pouco eficiente, e por isso tendia a diminuir a qualidade de vida da população canadense, que acabava por consumir produtos de menor qualidade e com preços superiores àqueles vigentes nos Estados Unidos, embasando a hipótese de que o Canadá não deveria promover esse tipo de atividade artificialmente e conseqüentemente acabaria permanecendo uma economia especializada na produção e exportação de produtos primários.

Nesse sentido, é interessante notar que o autor não discute o fato de que não apenas no Canadá e nos Estados Unidos, mas como observado na maioria dos países, as regiões que têm sua atividade econômica baseada na exploração de recursos naturais em geral apresentam um padrão de vida geralmente mais baixo e oportunidades de emprego menores do que nas regiões industrializadas. O caso canadense demonstra claramente essa tendência. Uma análise da história da economia desse país demonstra o quão relevante foi a proteção tarifária no sentido de diversificação da produção industrial interna e na própria atração de investimentos externos necessários para a dinamização da economia.

Uma vez que a indústria canadense se consolidou, a região da Província de Ontário, que acabou sendo a maior privilegiada pelo protecionismo, tornou-se também a província mais rica, com melhor padrão de vida e maior diversificação econômica e as províncias que não conseguiram diversificar sua atividade econômica e continuaram dependentes de poucas commodities mostraram-se mais pobres durante o processo de desenvolvimento econômico.

Aspecto fundamental para o desenvolvimento econômico de um país diz respeito a questão dos investimentos. Nesse sentido a *National Policy* também acabou desempenhando papel central para as grandes mudanças ocorridas no período em análise. Os subsídios governamentais, assim como a atração de capitais privados para a construção das ferrovias e de outras obras de infraestrutura, aliados a instalação de novas indústrias no país desempenharam papel crucial para as mudanças ocorridas nesse sentido. A economia expandiu-se de forma mais diversificada e ao contrário do suposto por Dales não apenas de forma extensiva, mas também intensiva.

Observa-se a importância dos investimentos nas fazendas das pradarias e no setor de transportes, setores estes que estavam no centro da *National Policy*, para a formação bruta do capital canadense nesse período de grande crescimento. O

somatório dos investimentos nesses dois setores representava uma média de 33,1% no período entre 1901-1905; 38,3% entre 1906-1910 e 40,6% entre 1911-1915 de acordo com a tabela 55.

Tabela 55- Formação Bruta de Capital por tipo 1900-1915 (média anual) em milhões de C\$

	1901-1905	1906-1910	1911-1915
1. Formação Bruta de capital (milhões de C\$)	257	448	648
(a) Construção	136	278	392
(b) Máquinas e equipamentos	76	117	182
(c) Estoques Agrícolas	23	17	56
(d) Estoques Empresariais (Business Inventories)	19	34	3
2. Investimento Bruto do Governo (milhões de C\$)	19	50	88
3. Investimento nas fazendas das pradarias (milhões de C\$)	44	64	93
4. Investimento nas fazendas das pradarias como porcentagem da formação bruta de capital	17,2	14,2	14,3
5. Investimento em Transportes (milhões de C\$)	40	108	170
(a) Ferrovias	33	95	136
(b) Outros	7	13	34
6. Investimento em Transporte como porcentagem da formação bruta de capital	15,9	24,1	26,3

Fonte: Meier (1953, p.6)

Por fim, os investimentos nas fazendas das pradarias, em ferrovias, em urbanização, que geraram uma volumosa exportação de trigo podem ser considerados como as contribuições diretas do oeste para o desenvolvimento econômico do Canadá. Mas além dessas contribuições diretas também foram notáveis suas contribuições indiretas. No caso canadense a expansão da fronteira, a industrialização e o crescimento populacional estavam dinamicamente relacionados no processo de desenvolvimento econômico.

As regiões especializadas em exportação se desenvolveram à medida que a abundância relativa de terra, o fluxo de mão de obra e capital para as áreas que passavam a ser habitadas e o aumento de produtividade permitiram que o Canadá ampliasse as vantagens comparativas em produtos agrícolas, madeira, papel e metais não ferrosos. Com os investimentos diretos nas novas áreas e o crescimento das exportações dessas áreas a renda per capita subiu. Parte do aumento da renda foi gasto em produtos secundários do leste mais industrializado, que acabava por induzir investimentos adicionais no leste. A medida que a renda crescia nas novas terras de produção primária, estas induziam investimentos no leste.

Logo, ao contrário dos argumentos de Dales, que explica o desenvolvimento canadense por variáveis exógenas e pouco relacionadas às políticas governamentais do período, observou-se que as políticas implementadas eram

necessárias para que as oportunidades geradas pelo cenário econômico da época pudessem ser aproveitadas. Assim, embora algumas das variáveis exógenas apresentadas tenham contribuído decisivamente para acelerar o desenvolvimento econômico desse país, seria pouco provável que as oportunidades geradas por essas variáveis pudessem ter sido aproveitadas sem a *National Policy*.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nos primeiros anos após a Confederação, o governo canadense colocou em prática uma ambiciosa estratégia de desenvolvimento que tinha entre seus principais objetivos buscar uma maior diversificação da economia através da industrialização, o povoamento do oeste com o intuito de explorar os ricos recursos naturais daquela região e imensos investimentos na área de transportes para ligar as distantes províncias do Domínio. Além disso, considerava-se também necessário proteger o recém-criado país de uma eventual anexação por parte dos Estados Unidos.

A política comercial sempre foi uma preocupação central para o desenvolvimento econômico do Canadá, tanto pela necessidade de exportações, já que seu mercado interno era bastante reduzido, como pela necessidade de importação de bens de capital para o desenvolvimento de seu setor industrial. Nesse sentido, a política de proteção tarifária tornou-se o mais importante instrumento para o crescimento e diversificação industrial.

Até o final do século XIX predominavam indústrias baseadas na produção de pequena escala, que ofertavam pouca diversidade de produtos e geralmente destinavam sua produção apenas para o mercado local. No entanto, observou-se uma grande transformação já nas primeiras décadas do século XX, com o aparecimento de novas indústrias, uma maior diversificação de produtos e a venda desses produtos para mercados mais amplos e mais distantes. As tarifas protecionistas estimularam também a instalação de muitas fábricas que eram controladas ou coligadas aos estadunidenses, que viam na instalação de suas plantas no Canadá uma forma de escapar dessas tarifas. Até o final da I Guerra Mundial o setor manufatureiro já havia ultrapassado o setor agrícola no valor total da produção.

Tão importante quanto a política protecionista, e essencial não só para a criação do novo país, mas também para viabilizar a integração entre Províncias distantes e criar um espaço econômico nacional, foi a política de transportes, basicamente a construção de ferrovias. Nesse sentido, foram construídas a *Intercolonial* que visava unir o Canadá Central às Províncias Marítimas do Atlântico, e a mais importante, a *Canadian Pacific Railway* que ligou o Canadá Central ao Pacífico. Posteriormente foi criada a *Canadian National Railway* que também

cruzava o país de costa a costa e que tinha entre seus objetivos tornar mais competitivo o mercado de fretes rivalizando diretamente com a CPR por esse mercado. O transporte hidroviário tinha sido suficiente em um período em que a maior parte da população e da atividade econômica se concentrava na Província do Canadá, mas era inviável para ligar as regiões do leste com diversas áreas do oeste que eram alvo de assentamentos. Uma vez que foram concluídas as obras da *Canadian Pacific Railway* tornou-se notável o aumento do volume de cargas e passageiros entre as Províncias e a contribuição da ferrovia para que novas regiões antes inacessíveis ou de pouco interesse se tornassem utilizadas para assentamentos, dinamizando a economia da região oeste e propiciando também uma maior industrialização do leste, devido à facilidade e redução dos custos de transporte dos bens industrializados.

Entre as três políticas implementadas, a migratória foi a que encontrou a maior dificuldade para atingir seus objetivos. Primeiro, porque a infraestrutura disponível para a produção agrícola era muito superior nos Estados Unidos até o final do século XIX, o que fazia com que os imigrantes europeus preferissem imigrar para aquele país. Da mesma forma os próprios canadenses emigravam em massa para os Estados Unidos em busca dessas melhores oportunidades de trabalho. Também contribuía para o baixo número de imigrantes a política do Partido Conservador de MacDonald de dar preferência a imigrantes de alguns países ou regiões específicas como os estadunidenses, britânicos e os do norte europeu. Com a ascensão do Partido Liberal ao poder central, essas políticas migratórias tornaram-se muito mais abertas para pessoas de outras nacionalidades e a busca por imigrantes tornou-se mais agressiva (embora ainda limitada, visto que nessa época a preferência era dada a imigrantes que quisessem trabalhar na agricultura e não em outras atividades).

A chegada das ferrovias e a abertura de novas fronteiras estimularam a migração de longa distância na América do Norte e o movimento no início do século XX tornou-se cada vez mais frequente e gradativamente mais urbano. As pradarias canadenses conseguiram atrair imigrantes provenientes de regiões próximas e distantes. Essa região passaria a ser colonizada por aqueles primordialmente, mas não somente, interessados na agricultura.

Além de atrair pessoas residentes nos Estados Unidos e na Europa, o *boom* dos assentamentos no oeste do Canadá na virada do século também atraiu um grande número de pessoas da parte leste do Canadá, particularmente de Ontário, que optavam trocar seus empregos nas indústrias do leste por pequenas propriedades rurais e também por empregos no setor terciário que surgiam à medida que novas cidades e vilas iam sendo criadas no oeste. Esse fato gerou mudanças na própria natureza da migração interna do país, pois enquanto os movimentos migratórios anteriores eram primordialmente de curta distância e de orientação rural-urbana, também passou a ser observada a migração interna de longa distância e em direção a áreas rurais do oeste.

Por fim, observa-se que as três políticas estavam fortemente relacionadas e que quando todas estas já se encontravam em um estágio avançado de implementação os resultados para a economia tornaram-se notáveis. A política ferroviária atingiu seu objetivo no sentido não só de proteção do território como de viabilização de assentamentos em regiões antes inatingíveis, o que trouxe impactos extremamente significativos para o desenvolvimento agrícola do país, fazendo com que o Canadá se tornasse um dos maiores exportadores de grãos do mundo já no início do século XX. Contribuiu também de forma decisiva para ligar a região industrial do Leste com as regiões agrícolas do oeste deslocando grande parte do comércio do eixo norte sul (Canadá – Estados Unidos) para o eixo Leste Oeste (regiões industrializadas- regiões agrícolas do Canadá).

A imigração para o oeste, que se tornou possível pela implementação das ferrovias e pelos incentivos governamentais através da política de terras, contribuiu de forma decisiva para o desenvolvimento de um mercado local para os produtos industriais. A indústria se diversificou e passou a produzir produtos mais sofisticados para uma população que cresceu rapidamente no início do século e que viu sua renda e conseqüentemente seu poder de consumo aumentar. Da mesma forma, novos empregos passaram também a surgir com o crescimento das cidades, não só em torno das ferrovias, mas também nos grandes centros industriais em desenvolvimento, o que novamente acaba criando mais demanda pelos produtos industriais do país. Assim as ferrovias tornaram-se essenciais para viabilizar as políticas migratórias, os imigrantes desenvolveram as atividades agrícolas e criaram mercado interno para os produtos industriais. As demandas geradas no oeste

agrícola, assim como nas cidades que cresceram no leste permitiram um crescimento considerável do setor industrial interno.

Embora o setor industrial tenha suplantado o setor agrícola no Canadá já nas primeiras décadas do século XX em termos de produção de riqueza, a atividade agrícola continuou tendo grande relevância na economia canadense, principalmente no que diz respeito às exportações. Dessa forma, o desenvolvimento econômico do Canadá nesse período ocorreu de forma extensiva e intensiva e foi marcado pelo crescimento das atividades tanto industriais como agrícolas, conferido ao mesmo características de um crescimento relativamente equilibrado entre os diferentes setores da economia.

A crítica dos ortodoxos, que passou a ganhar importante destaque a partir da obra de Dales (1966a) e que tentou explicar o desenvolvimento do país a partir de variáveis exógenas não relacionadas diretamente a *National Policy* apresentou uma série de falhas ao subestimar a importância das ferrovias, ao criticar as políticas migratórias agressivas e a proteção tarifária, na geração do crescimento não apenas extensivo, como caracterizado por Dales, mas também intensivo conforme foi verificado no período.

Certamente algumas variáveis exógenas como o *boom* do mercado internacional do trigo e a queda do custo de transporte marítimo desempenharam um papel relevante no sentido de acelerar o desenvolvimento econômico canadense. No entanto, sem as políticas governamentais que possibilitaram o povoamento do oeste, que criaram a infraestrutura necessária para interligar o país tanto do ponto econômico como político e a política protecionista e os investimentos trazidos para a sua industrialização, é pouco provável que o Canadá pudesse aproveitar as oportunidades que surgiram para seu desenvolvimento entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX e que acabaram por transformar a economia canadense de uma simples exportadora de *staples* até o século XIX em uma economia já bastante desenvolvida e diversificada em meados do século XX.

REFERÊNCIAS

AITKEN, Hugh. **Defensive Expansionism**: The State and Economic Growth. In: EASTERBROOK, W.; WATKINS; M. *Approaches to Canadian Economic History*. Toronto: The MacMillan Company of Canada, 1979. p. 183-221.

AITKEN, Hugh et al. **The American Economic Impact on Canada**. Durham: Duke University Press, 1959.

AMIN, Samir. **Unequal Development**: An Essay on the Social Formations of Peripheral Capitalism. Sussex: The Harvester Press Limited, 1976.

ANKLI, R.E. The Reciprocity Treaty of 1854. **Canadian Journal of Economics**, Montreal, v.4, nº1, 1971.p. 1-20.

ANNIAN, Huang. **The Silent Spikes**: Chinese Laborers and the Construction of North American Railroads. Beijing: China Intercontinental Press, 2006.

ARMSTRONG, Warwick. The Social Origins of Industrial Growth: Canada, Argentina and Australia, 1870-1930. In: PLATT, D.; TELLA, G. **Argentina, Australia and Canada**: Studies in Comparative Development, 1870-1965. London and Basingstoke: The MacMillan Press Ltd, 1985.

BAIROCH, Paul. **European Trade Policy**: 1815-1914. In: MATHIAS, Peter; POLLARD, Sidney. *The Cambridge Economic History of Europe from the Decline of the Roman Empire*. Cambridge: Cambridge University Press, 1989.

BALAKRISHNAN, J.; ELIASSON, J.; SWEET, Timothy. Factors Affecting the Evolution of Manufacturing in Canada: An Historical Perspective. **Journal of Operations Management**, Amsterdam, v.25, n.2, 2007.p.260-283.

BERTRAM, G. Historical Statistics on Growth and Structure in Manufacturing in Canada: 1870-1957. In: HENRIPIN, J; ASIMAKOPOULUS, A. **Canadian Political Science Association Conference on Statistics**, Toronto, 1963a. p. 93-146.

BERTRAM, G. Economic Growth in Canadian Industry, 1870-1915: The Staple Model and the Take-Off Hypothesis. **Canadian Journal of Economics and Political Science**, Toronto, V.29, n. 2, 1963b.p. 162-184.

BERCUSON, David. **Canada and the Burden of Unity**. Toronto: MacMillan, 1977.

BERGER, Carl. **The Sense of Power**: Studies in the Ideas of Canadian Imperialism: 1867-1914. Toronto: University of Toronto Press, 1970.

BERTON, Pierre. **The National Dream**: The Great Railway: 1871-1881. Toronto: Anchor Canada, 2001a.

BLADEN, V.W. Construction of Railways in Canada to the Year 1885. In: **Contributions to Canadian Economics**, v.5. Toronto: The University of Toronto Press, 1932.p. 43-60.

BOTHWELL, Robert; DRUMMOND, Ian; ENGLISH, John. **Canada: 1900-1945**. Toronto: Toronto University Press, 1987.

BREBNER, J. **North Atlantic Triangle: The Interplay of Canada, the United States and Great Britain**. New Heaven: Yale University Press, 1945.

BRECHER, Irving; REISMAN, S. **Canada- United States Economic Relations**. Ottawa: Royal Commission on Canada's Economic Prospects, 1957.

BUCKLEY, K. **The Role of Staple Industries in Canada's Economic Development**. Journal of Economic History, Cambridge (UK),v. 18, 1958. p. 439-450.

BUCKLEY, K. **Historical Estimates of Internal Migration in Canada**. In: BEACH, E.; WELDON, J. Conference on Statistics, 1960. Toronto: University of Toronto Press, 1962.p. 1-37.

BUCKLEY, K. **Capital Formation in Canada: 1896-1930**. Toronto: McClelland and Stewart Limited, 1974.

CORBETT, D. C. Immigration and Economic Development. **Canadian Journal of Economics and Political Science**, Toronto, v.17, n.3, 1951.p. 360-368.

CREIGHTON, D. **Dominion of the North: A History of Canada**. Toronto: Macmillan Company of Canada, 1957.

DALES, J. H. **The Protective Tariff in Canada's Economic Development**. Toronto: University of Toronto Press, 1966a.

DALES, J. H. The Cost of Protecionism with High International Mobility Factors. **Canadian Journal of Economics and Political Science**, Toronto, v.30, n.4, 1964b.p. 512-525.

DOMINION BUREAU OF STATISTCS. **Seventh Census of Canada: 1931, v.1**. Ottawa: Kings Printer, 1936. Disponível em: http://publications.gc.ca/collections/collection_2017/statcan/CS98-1931-1-eng.pdf. Visualizado em: 15 de agosto de 2017.

DOMINION BUREAU OF STATISTCS. **Canada Year Book: 1936**. Ottawa: Kings Printer, 1936. Disponível em: https://www66.statcan.gc.ca/eng/1936/193602360176_p.%20176.pdf. Visualizado em: 28 de novembro de 2017.

DOMINION BUREAU OF STATISTCS. **Canadian Pacific Railway: 1923-1947**. Ottawa: 1948. Disponível em: http://publications.gc.ca/collections/collection_2017/statca n/52-202/CS52-202-1947-eng.pdf. Visualizado em: 12 de julho de 2017.

DOMINION BUREAU OF STATISTCS. **Canadian National Railways: 1923-1967**. Ottawa: 1968. Disponível em: <http://publications.gc.ca/collections/>

collection_2016/statcan/52-201/CS52-201-1967-eng.pdf. Visualizado em: 12 de julho de 2017.

DONALD, W. **The Canadian Iron and Steel Industry: A Study in the Economic History of a Protected Industry.** Boston: Houghton Mifflin Co., 1915.

DUFF, Liman Poore. Royal Commission to Inquire into Railways and Transportation in Canada: 1931-2. Ottawa: F.A. Acland, 1932.

EAGLE, John. **The Canadian Pacific Railway and the Development of Western Canada: 1896-1914.** Montreal and Kingston: McGill- Queen's University Press, 1989.

EASTERBROOK, W; WATKINS, M. **Approaches to Canadian Economic History.** Toronto: McClelland and Stewart Limited, 1967.

EASTERBROOK, W.; AITKEN, Hugh. **Canadian Economic History.** Toronto: University of Toronto Press, 1988.

EASTON, S.; GIBSON, W.; REED, C. **Tariffs and Growth: The Dales Hypothesis.** Explorations in Economic History, Cambridge (MA), n. 25, 1988. p. 147-163,

EMMANUEL, A. **Unequal Exchange: A Study of the Imperialism of Trade.** New York: Monthly Review Press, 1972.

FARR, D. **Alaska Boundary Dispute.** Disponível em: <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/en/article/Alaska-boundary-dispute/>. Acesso em: 10 de março de 2018.

FAUCHER, Albert; Lamontagne, Maurice. History of Industrial Development. In: RIOUX, Marcel; MARTIN, Yves. **French-Canadian Society**, v.1. Toronto: McClelland and Stewart, 1964.p.257-270.

FIELD, F.W. **Capital Investment in Canada.** Toronto: Monetary Times, 1914.

FIRESTONE, O. J. **Canada's Economic Development: 1867- 1953.** London: Bowes & Bowes, 1958.

FIRESTONE, O. J. **Development of Canada's Economy: 1850-1900.**In: The Conference on Research in Income and Wealth. Trends in the American Economy in the Nineteenth Century. Princeton: Princeton University Press, 1960(a).p. 217-252.

FITZPATRICK, Brian. **The British Empire in Australia: An Economic History, 1834-1939.** Melbourne: Melbourne University Press, 1949.

FOURNIER, Leslie. The Canadian National Railway versus the Canadian Pacific: A Comparative Study. **Journal of Political Economy**, Chicago, v.39, n.3, 1931. p. 369-389.

FRANCIS, R; SMITH, D; JONES, R. **Journeys: A History of Canada.** Scarborough: Nelson Education LTD, 2010.

FURTADO, Celso. **Desenvolvimento e Subdesenvolvimento**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.

GLAZEBROOK, G.P. **A History of Transportation in Canada**. Toronto: McClelland and Stewart, 1964.

GREEN, Alan; MACKINNON, Mary; MINNS, Chris. Conspicuous by their Absence: French Canadians and the Settlement of the Canadian West. **The Journal of Economic History**, Cambridge (UK), v.65, n.3, 2005, p.666-696.

GROSS, Renie; KRAMER, Lea. **Tapping the Bow**. Brooks: Eastern Irrigation District, 1985.

GWYN, Richard. **Nation Maker**: Sir. John A. Macdonald: His Life, Our Times, 1867-1891, vol.2. Toronto: Random House of Canada, 2011.

HARLEY, C.K. Transportation, the World Wheat Trade and the Kuznets Cycle: 1850-1913. **Explorations in Economic History**, Cambridge (MA), v.17, 1980. p.218-250.

HARLEY, C.K. **Ocean Freight Rates and Productivity**: 1740-1913- The Primacy of Mechanical Invention Reaffirmed. London (ON): Department of Economics, University of Western Ontario, 1988.

HART, Michael. **A Trading Nation**: Canadian Trade Policy from Colonialism to Globalization. Vancouver: UBC Press, 2002.

HARTLAND, P. Factors in Economic Growth in Canada. **Journal of Economic History**, Cambridge (UK), v.15, 1955. p. 13-22,

HEWSON, Martha. **John Quincy Adams**. Philadelphia: Chelsea House Publishers, 2004.

HOPKINS, J. **The Canadian Annual Review of Public Affairs**: 1921. Toronto: The Canadian Review Company Limited, 1922.

INNIS, Harold. A. **A History of the Canadian Pacific Railway**. Toronto: McClelland and Stewart, 1923.

INNIS, Harold. **Problems of Staple Production in Canada**. Toronto: Ryerson Press, 1933.

INNIS, Harold. **Essays in Canadian Economic History**. Toronto: University of Toronto Press, 1956.

INNIS, Harold. **Staples, Markets and Cultural Change**: Selected Essays. Montreal & Kingston: McGill- Queen's University Press, 1995.

JONES, R. **History of Agriculture in Ontario**: 1613-1880. Toronto: University of Toronto Press, 1946.

KERR, D.G. **Historical Atlas of Canada**. Toronto: Thomas Nelson & Sons, 1981.

KUBAT, D; THORNTON, David. **A Statistical Profile of Canadian Society**. Toronto: McGraw- Hill, 1974.

LAMB, W. **History of the Canadian Pacific Railway**. New York: Macmillan Publishing Co, 1977.

LANGBEIN, Walter. **Hydrology and Environmental Aspects of Erie Canal (1817-99)**. Washington: United States Government Printing Office, 1976.

LEHR, John; EVERITT, John; EVANS, Simon. **The Making of the Prairie Landscape**. In: MARCHILDON, Gregory. *Immigration and Settlement, 1870-1939*. Regina: University of Regina Press, 2009.

LEWIS, F. Farm Settlement on the Canadian Prairies: 1898 to 1911. **Journal of Economic History**, Cambridge (UK), v. 41, 1981.p. 517-535.

LEWIS, F; ROBINSON, D. The Timing of Railway Construction on the Canadian Prairies. **The Canadian Journal of Economics**, Montreal, v.17, n.2, 1984.p. 340-352.

MACDONALD, John A. **On Canadian Confederation**, 1865. Disponível em: <http://www.bartleby.com/268/5/1.html>. Acesso em: 29/10/2014.

MACDONALD, John A. **House of Commons Debates**, march 7, 1878. Disponível em: http://parl.canadiana.ca/view/oop.debates_HOC0305_01/890?r=0&s=1. Acesso em: 09/12/2015.

MACKINTOSH, W. A. **The Economic Background of Dominion-Provincial Relations: A Study for the Royal Commission on Dominion- Provincial Relations**. Ottawa: King's Printer, 1939.

MADDISON, A. **The World Economy**. Paris: OECD, 2006.

MARCHILDON, G. **Immigration and Settlement, 1870-1939**. Regina: University of Regina Press, 2009.

MARR, W; PERCY, M. The Government and the Rate of Prairie Settlement. **Canadian Journal of Economics**, Montreal, v.11, 1978.p. 757-767.

MARR, W. L.; PATERSON, D.G. **Canada: An Economic History**. Toronto: Macmillan, 1980.

MARSHALL, Herbert; SOUTHARD, Frank; TAYLOR, Kenneth. **Canadian-American Industry: A Study in International Investment**. New Heaven : Yale University Press, 1936.

MASTERS, D. C. **The Reciprocity Treaty of 1854**. Toronto: Longmans, Green, 1963.

MCDIARMID, O.J. **Commercial Policy in the Canadian Economy**. Cambridge: Harvard University Press, 1946.

MCPHERSON, James. **Battle Cry of Freedom: The Civil War Era**. Oxford: Oxford University Press, 1988.

MEIER, G.M. Economic Development and the Transfer Mechanism: Canada, 1895-1913. **Canadian Journal of Economics and Political Science**, Toronto, v.19, n.1, 1953. p.1-19.

MORTON, W.L. **Manitoba: A History**. Toronto: University of Toronto Press, 1967.

NAYLOR, R.T. **The History of Canadian Business: 1867-1914, V. 2: Industrial Development**. Toronto: L. Lomier, 1975.

NEEDHAM, Robert. **Migration of Labour and Capital and Economic Development in Canada and United States in the Nineteenth Century**. Waterloo: University of Waterloo, 2006(a). Disponível em: <http://arts.uwaterloo.ca/~rneedham/needhdata/Ch72006.pdf>. Acesso em: 28 jul, 2017.

NEEDHAM, Robert. **Confederation as the First National Economic Development Estrategy**. Waterloo: University of Waterloo, 2006 (b). Disponível em: <http://arts.uwaterloo.ca/~rneedham/needhdata/Ch82006.pdf>. Acesso em: 28 jul, 2017.

NEEDHAM, Robert. **Tariff Protection, Free Trade, Cumulative Causation and Canadian Economic and Social Development**. Waterloo: University of Waterloo, 2006 (c). Disponível em: <http://arts.uwaterloo.ca/~rneedham/needhdata/Ch92006.pdf>. Acesso em: 28 jul, 2017.

NEILL, ROBIN. **Upper Canada in the Canal Era**. Charlottetown: University of Prince Edward Island, 2009. Disponível em: <http://http://people.upei.ca/rneill/canechist/topic12.html>. Acesso em: 19 set, 2017.

NELLES, H.V.; ARMSTRONG, C. Contrasting Development of the Hydro-Electric Industry in the Montreal and Toronto Regions: 1900-1930. In: MCCALLA, Douglas. **The Development of Canadian Capitalism: Essays in Business History**. Toronto: Copp Clark Pitman, 1990. p. 167-190.

NORRIE, Kenneth. The Rate of Settlement of the Canadian Prairies: 1870-1911. **Journal of Economic History**, Cambridge (UK), v.35, n.2, 1975.p.410-427.

NORRIE, Kenneth. **The National Policy and the Rate of Prairie Settlement: A Review**. In: WATKINS, M.H.; GRANT, H.M. **Canadian Economic History: Classic and Contemporary Approaches**. Ottawa: Carleton University Press, 1993.

NORRIE, Kenneth; OWRAM, Douglas; EMERY, J.C. **A History of the Canadian Economy**. Toronto: Nelson Education Ltd, 2008.

OFFICER, L.H.; SMITH, L.B. The Canadian-American Reciprocity Treaty of 1855 to 1866. **Journal of Economic History**, Cambridge (UK), v.28, n.4, 1968.p.598-623.

OLIVEIRA, Carlos. **O Processo de Industrialização: Do Capitalismo Originário ao Atrasado**. 1985. 267f. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1985.

OWRAM, Douglas. **Promise of Eden: The Canadian Expansionist Movement and the Idea of the West, 1856-1900**. Toronto: University of Toronto Press, 1992.

POMFRET, Richard. **The Economic Development of Canada**. Ontario: Metheun Publications, 1981.

PORRITT, Edward. **Sixty Years of Protection in Canada: 1846-1907**. London: MacMillan and Co, 1908.

REGEHR, T.D. **Grand Trunk Pacific Railway**. The Canadian Encyclopedia, 2006. Disponível em: <http://www.thecanadianencyclopedia.ca/en/article/grand-trunk-pacific-railway/>. Acesso em: 8 de julho de 2017.

REPORT OF THE ROYAL COMMISSION ON DOMINION-PROVINCIAL RELATIONS. **Canada: 1867-1939**. Ottawa, 1940. Disponível em: <http://publications.gc.ca/site/eng/9.828163/publication.html>. Acesso em: 15 de dezembro de 2017.

ROYAL COMMISSION ON CANADA'S ECONOMIC PROSPECTS. **Final Report**. Ottawa, 1957. Disponível em: <http://publications.gc.ca/site/eng/9.818331/publication.html> . Acesso em: 30 de novembro de 2017.

SAFARIAN, A.E. **The Canadian Economy in the Great Depression**. Montreal: McGill- Queen's University Press, 2009.

SESSIONAL PAPERS OF THE DOMINION OF CANADA. Ottawa: Parliament of Canada, 1899, n° 13, p. viii.

SESSIONAL PAPERS OF THE DOMINION OF CANADA. Ottawa: Parliament of Canada, 1904, p. 97-99.

SESSIONAL PAPERS OF THE DOMINION OF CANADA. Ottawa: Parliament of Canada, 1912, p. xxxii.

SEWARD, W. H. **Reciprocal Relations Between the United States and British North American Provinces**. Senate Executive Document N° 30, U.S. 39th Congress, 2nd Session. Washington: Government Printing Office, 1867.

SHARP, Paul. When our West Moved North. **American Historical Review**, Bloomington, v.55, n.2, 1950. p. 286-300.

SHORTT, Adam. **Railroad Construction and National Prosperity: an Historic Parallel**. Ottawa: The Royal Society of Canada, 1914.

SMITH, Justin. **The War with Mexico**: V.2. New York: The MacMillan Company, 1919.

SOARES, Carlos. **A Influência dos Estados Unidos no Desenvolvimento Econômico Canadense**: Uma Análise Histórica (1867-2010). 2012. 107f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012.

SOARES, Carlos. **O Papel do Estado no Desenvolvimento Econômico do Canadá**: do Expansionismo Defensivo à Adesão ao NAFTA. In: XI Congresso Brasileiro de História Econômica & 12ª Conferência Internacional de História de Empresas. Vitória, 2015.

SOARES, Carlos; MILAN, Marcelo. **Estratégias para o Desenvolvimento Econômico do Canadá**: Os Primeiros Anos Após a Confederação e a National Policy (1867-1931). In: 45º Encontro Nacional de Economia. Natal, 2017.

SOLBERG, Carl. **Peopling the Prairies and the Pampas: The Impact of Immigration on Argentine and Canadian Agrarian Development, 1870-1930**. Journal of Interamerican Studies and World Affairs, Miami, v.24, n.2, 1982.p.131-161.

SOLBERG, Carl. Land Tenure and Land Settlement: Policy and Patterns in the Canadian Prairies and the Pampas: 1880-1930. In: PLATT, D.; TELLA, G. **Argentina, Australia and Canada**: Studies in Comparative Development, 1870-1965. London and Basingstoke: The MacMillan Press Ltd, 1985.

STUDNESS, C.M. Economic Opportunity and the Westward Migration of Canadians during the Late Nineteenth Century. **Canadian Journal of Economics and Political Science**, Toronto, v.30, n.4, 1964.p.570-584.

SUNKEL, O; PAZ, P. **El Subdesarrollo Latinoamericano y la Teoría del Desarrollo**. Mexico: Siglo XXI Editores, 1970.

THE CANADA YEAR BOOK, 1936. Ottawa: King's Printer, 1936.

TIMLIN, M. **Does Canada Need More People?**. Toronto: Oxford University Press, 1951.

TIMLIN, M. Canada's Immigration Policy: 1896-1910. **Canadian Journal of Economics and Political Science**, Toronto, v. 26, n.4, 1960.p. 517-532.

TROPER, Harold Martin. **Only Farmers Need Apply**: Official Canadian Government Encouragement of Immigration from the United States, 1896-1911. Toronto: Griffin House, 1972.

URQUHART, M.C.; BUCKLEY, K.A. **Historical Statistics of Canada**. Toronto: MacMillan, 1965.

URQUHART, M.C. **New Estimates of Gross National Product**, Canada, 1870-1926: Some Implications for Canadian Development. In: ENGERMAN; GALLMAN. Long-Term Factors in American Economic Growth. Chicago: University of Chicago Press, 1986.

URQUHART, M.C. **Gross National Product of Canada**: 1870-1926. Derivation of the Estimates. Montreal: Queen's McGill Press, 1993.

U.S. ARMY CORPS OF ENGINEERS. **Great Lakes**. Detroit, 2007. Disponível em:<http://www.lrd-wc.usace.army.mil/GreatLakes/GreatLakes.html>. Acesso em: 17/10/2018.

U.S. BUREAU OF THE CENSUS. **Historical Statistics of the United States**: Colonial Times to 1957. Washington D.C.: Library of the Congress, 1960.

WILLIAMS, John. **Argentine International Trade under Inconvertible Paper Money**: 1880-1900. Cambridge: Harvard University Press, 1920.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

ACHESON, T.W. The National Policy and the Industrialization of the Maritimes. **Acadiensis**, Fredericton, v. 1, n. 2, p. 3-28, 1972.p. 3-28.

ACHESON, T.W. The Social Origins of the Canadian Industrial Elite: 1880-1885. In: MACMILLAN, D.S. **Canadian Business History**. Toronto: McClelland and Stewart, 1972. p. 144-174.

ACHESON, T.W. Changing Social Origins of the Canadian Industrial Elite: 1880-1910. **Business History Review**, Cambridge (MA), V.47, n. 2, p. 189-217, 1973. p. 189-217.

AITKEN, Hugh. **American Capital and Canadian Resources**. Cambridge: Harvard University Press, 1961.

AIKMAN, Howard. **National Problems of Canada: The Automobile Industry of Canada**. Toronto: The MacMillan Company of Canada, 1926.

ALLIN, C.D.; JONES, G.M. **Annexation, Preferential Trade and Reciprocity**. Toronto: Musson, 1912.

ALTMAN, M. A Revision of Canadian Economic Growth: 1870-1910. **Canadian Journal of Economics**, Montreal, v.20, n.1, 1987.p. 86-113.

ANKLI, R.E. Farm Income on the Great Plains and the Canadian Prairies: 1920-1940. **Agricultural History**, Kennesaw, V.51, n. 1, 1977. p.92-103.

ANKLI, E; LITT, R. The Growth of Prairie Agriculture: Economic Considerations. **Canadian Papers in Rural History**, Guelph, V.1, 1978.p. 33-64.

ANNET, D. R. **British Preference in Canadian Commercial Policy**. Toronto: Ryerson Press, 1948.

ARCHER, J. H. **Saskatchewan: A History**. Saskatoon: Western Producer Prairie Books, 1980.

ARMSTRONG, R. **Structure and Change: An Economic History of Québec**. Toronto: Gage Publishing Ltd, 1984.

BANCROFT. H.H. **History of British Columbia: 1792-1887**. San Francisco: The History Company Publishers, 1887.

BANTING, Keith. **State and Society: Canada in Comparative Perspective**. Toronto: University of Toronto Press, 1986.

BARNETT, D.F. The Galt Tariff: Incidental or Effective Protection? **Canadian Journal of Economics**, Montreal, v.9, n. 3, 1976.p. 389-497.

BEAULIEU, E; CHERNIWCHAN, J. Tariff Structure, Trade Expansion and Canadian Protectionism from 1870-1910. **Canadian Journal of Economics**, Montreal, 47, 2014,p. 144-172.

BEGG, Alexander. **History of British Columbia**: From its earliest discovery to the present time. Toronto: William Briggs, 1894.

BELANGER, Claude. **The National Policy and Canadian Federalism**. Marianopolis College, Studies on the Canadian Constitution and Canadian Federalism, 2005. Disponível em: <http://faculty.marianopolis.edu/c.belanger/quebechistory/federal/npolicy.htm>. Visualizado em: 20 de junho de 2015.

BELANGER, Damien- Claude. **Prejudice and Pride**: Canadian Intellectuals Confront the United States, 1891-1945. Toronto: University of Toronto Press, 2011.

BERGER, Carl. **Imperialism and Nationalism, 1884-1914**: A Conflict in Canadian Thought. Toronto: University of Toronto Press, 1969.

BERTON, Pierre. **The Promised Land: Settling the West, 1891-1914**. Toronto: McClelland and Stewart, 1984.

BERTON, Pierre. **The Last Spike**: The Great Railway: 1881-1885. Toronto: Anchor Canada, 2001b.

BIRD, Richard. **The Growth of Government Spending in Canada**. Toronto: Canadian Tax Foundation, 1970.

BLADEN, V.W. Construction of Railways in Canada from 1885-1931. **Contributions to Canadian Economics**, v.7. Toronto: The University of Toronto Press, 1934.p. 61-107.

BLISS, Michael. **Canadianizing American Business**: The Roots of the Branch Plants. In: Ian Lumsedn. Close the 49th Parallel: The Americanization of Canada. Toronto: Toronto University Press, 1970.

BLISS, Michael. Another Anti-Trust Tradition: Canadian Anti-Combines Policy: 1889-1910. **Business History Review**, Cambridge (MA), v.47, n. 2, 1973.p. 158-176.

BLISS, Michael. **Northern Enterprise**: Five Centuries of Canadian Business.Toronto: McClelland and Stewart, 1990.

BOYD, S. **Praire- Bound**: A Geographical Investigation of German, Scandinavian and Canadian-Born Settlement in Southern Saskatchewan, 1896-1930. MA Thesis. Regina: University of Regina, 1989.

BOYLE, J.E. **Chicago Wheat Price for Eighty-one Years**. New York: Federal Reserve Bank of New York, 1922.

BREGA, G.W. **Trade with the British Provinces**. House executive Document nº 240. U.S. 40th Congress. Washington: Government Printing Office, 1868.

BREWIS, T.N. **Growth and the Canadian Economy**. Montreal: McGill- Queen's University Press, 1968.

BROOKS, Jane. **Immigration Policy and the Railways: The Formation of the Railways Agreement**. MA Thesis. Montreal: Concordia University, 1977.

BROWN, Robert Craig. **Canada's National Policy, 1883-1890: A study in Canadian-American relations**. Princeton: Princeton University Press, 1964.

BURPEE, Lawrence J. **The Search for the Western Sea: The Story of the Exploration of North Western America**. New York: Cosimo, 2005.

CAIRNCROSS, A.K. **Home and Foreign Investment: 1870-1913**. Cambridge: Cambridge University Press, 1953.

CAIRNCROSS, A.K. **Investment in Canada: 1900-1913**. In: HALL, A. R. *The Export of Capital from Britain: 1870-1914*. London: Methuen, 1968.p. 153-168.

CAVES, R.E.; HOLTON, R.H. **The Canadian Economy: Prospect and Retrospect**. Cambridge: Harvard University Press, 1959.

CHAMBERS, E. J.; BERTRAM, G. **Urbanization and Manufacturing in Central Canada: 1870-1915**. In OSTRY, S; RYMES, T.K. *Conference on Statistics, 1964*. Canadian Political Science Association. Toronto: University of Toronto Press, 1964.p. 153-168.

CHARPENTIER, Louise et al. **Nouvelle Histoire du Québec et du Canada**. Anjou: Centre Éducatif et Culturel, 1990.

CLARK, A. B. **An Outline of Provincial and Municipal Taxation in British Columbia, Alberta and Saskatchewan**. Winnipeg: University of Manitoba, 1920.

CLARK, S. **The Social Development of Canada: An Introductory Study with Select Documents**. Toronto: University of Toronto Press, 1942.

COATS, R.H.; MCLEAN, M.C. **The American-Born in Canada: A Statistical Interpretation**. Toronto: Ryerson, 1943.

COLQUHOUN, A. H. U. **The Fathers of Confederation: A Chronicle of the Birth of the Dominion**. Toronto: Glasgow, Brook & Company, 1916.

COWAN, H. I. **British Immigration to British North America: The First Hundred Years**. Toronto: University of Toronto Press, 1961.

COWAN, H. I. **British Immigration Before Confederation**. Canadian Historical Association. Booklet 22. Ottawa:1968.

CRAVEN, Paul; TRAVES, Tom. **The Class Politics of the National Policy: 1876-1879**. *Journal of Canadian Studies*, Toronto, 1979.p. 14-38.

- CREIGHTON, D. The Economic Nationalism and Confederation. **Canadian Historical Association Report**, Ottawa, 1942.p. 44-51.
- CREIGHTON, D. **John A Macdonald**: The Young Politician. Toronto: Macmillan Company of Canada, 1952.
- CREIGHTON, D. **John A. Macdonald**: The Old Chieftain. Toronto: Macmillan Company of Canada, 1955.
- CURRIE, A.W. **The Grand Trunk Railway of Canada**. Toronto: University of Toronto Press, 1957.
- CURRIE, A.W. **Canadian Economic Development**. Toronto: Nelson Ltd, 1963.
- CURRIE, A.W. **Canadian Transportation Economics**. Toronto: University of Toronto Press, 1967.
- DALES, J. H. Fuel, Power and Industrial Development in Central Canada. **American Economic Review**, Pittsburgh, v. 43, n.2, 1953.p. 181-198.
- DALES, J. H. Some Historical and Theoretical Comments on Canada's National Policies. **Queen's Quarterly**, Kingston, v. 71, n. 3, 1964a. p. 181-198.
- DALES, J. H. **Protection, Immigration and Canadian Nationalism**. In: RUSSEL, P. Nationalism in Canada. Toronto: McGraw- Hill, 1966b.
- DALES, J. H. **Canada's National Policies**. In: Doulas Francis; Donald Smith. Readings in Canadian History: Post Confederation. Scarborough: Nelson College Indigenous, 2005.
- DANYSK, Cecilia. **Hired Hands**: Labor and the Development of Prairie Agriculture: 1880-1930. Toronto: McClelland and Stewart, 1995.
- DEMPSEY, Hugh. **The CPR West**: The Iron Road and the Making of a Nation. Vancouver: Douglas & McIntyre, 1984.
- DICK, T. J. **Economic History of Canada**: A Guide to Information Sources. Detroit: Gale Research, 1978.
- DICK, T. J. Mechanization and North American Prairie Farm Costs: 1896-1930. **Journal of Economic History**, Cambridge (UK), v.42, 1982. p. 199-206.
- DICKINSON, John A.; YOUNG, Brian. **Diverse Pasts**: A History of Quebec and Canada. Mississauga: Copp Clark, 1995.
- DRUMMOND, I. M. **Imperial Economic Policy**: 1917-1939. London: Allen & Unwin, 1974.
- EDEN, Lorraine; MOLOT, Maureen Appel. Canada's National Policies: Reflections on 125 Years. **Canadian Public Policy- Analyse de Politiques**, XIX, Toronto, 1993.p. 232-251.

ELLIOT, G.A. **Tariff Procedures and Trade Barriers: A Study of Indirect Protection in Canada and the United States.** Toronto: University of Toronto Press, 1955.

ELLIS, L.E. **Reciprocity, 1911: A Study in Canadian- American Relations.** New Haven: Yale University Press, 1939.

EPP, Frank. **Mennonites in Canada: 1786-1920. The History of a Separate People.** Toronto: Macmillan, 1974.

EVANS, Sterling. **The Borderlands of the American and Canadian Wests: Essays on Regional History of the Forty- Ninth Parallel.** Lincoln: University of Nebraska Press, 2006.

FINKEL, A.; CONRAD, M. **History of the Canadian Peoples: 1867 to the Present.** Toronto: Addison Wesley Longman, 2001

FIRESTONE, O. J. **Canada's External Trade and Net Foreign Balance: 1851-1900.** In: the Conference on Research in Income and Wealth. Trends in the American Economy in the Nineteenth Century. Princeton: Princeton University Press, 1960(b).p. 757-771.

FORAN, Max. **The CPR and the Urban West: 1881-1930.** In: DEMPSEY, Hugh. The CPR West: The Iron and the Making of a Nation. Vancouver: Douglas & McIntyre, 1984.p.89-105.

FOSTER, Ben. **A Conjunction of Interests: Business, Politics and Tariffs, 1825-1879.** Toronto: University of Toronto Press, 1986.

FOURNIER, Leslie. **Railway Nationalization in Canada: The Problem of the Canadian National Railways.** Toronto: The MacMillan Company, 1935.

FOWKE, V. The National Policy- Old and New. **Canadian Journal of Economics and Political Science**, Toronto,v. 17, n.3, 1952.p. 271-286.

FOWKE, V. National Policy and Western Development in North America. **Journal of Economic History**, Cambridge (UK),v.14, n^o4, 1956.p. 271-286.

FOWKE, V. **The National Policy and the Wheat Economy.** Toronto: University of Toronto Press, 1957.

FRANCIS, James. **Montana Business and Canadian Regionalism in the 1870s and 1880s.** **Western Historical Quarterly**, Oxford, v.12, n.3, July 1981. p. 291-304.

FRANCIS, R; SMITH, D. **Readings in Canadian History: Post- Confederation.** Scarborough: Nelson College Indigenous, 2005.

FRIESEN, Gerald. **The Canadian Prairies: A History.** Toronto: University of Toronto Press, 1984.

GALBRAITH, J.S. Land Policy of the Hudson's Bay Company: 1870-1913. **Canadian Historical Review**, Toronto,v.32, n.1,1951.p.1-21.

GEORGE, M.V. **Internal Migration in Canada**: Demographic Analysis. Ottawa: Queen's Printer, 1970.

GEORGE, P. S. Rates of Return in Railway Investment and Implication for Government Subsidization of the Canadian Pacific Railway: Some Preliminary Results. **Canadian Journal of Economics**, Montreal,v.1, n. 4, 1968.p. 740-762.

GERSCHENKRON, Alexander. **Economic Backwardness in Historical Perspectives**. Cambridge: Belknap Press, 1962.

GLAZEBROOK, G.P. **A History of Canadian External Relations**. Oxford: Oxford University Press, 1950.

GOODWIN, C. D. W. **Canadian Economic Thought**. Durham: Duke University Press, 1961.

GRANT, George M. **Ocean to Ocean**: Sanford Fleming's Expedition Through Canada in 1872. Toronto: Rose Belford Publishing Company, 1879.

GRANT, K. The Rate of Settlement of the Canadian Prairies, 1870-1911: A Comment. **Journal of Economic History**, Cambridge (UK), v. 38,n.2, 1978.p. 471-472.

GREEN, Alan. **Regional Aspects of Canada's Economic Growth**. Toronto: University of Toronto Press, 1971.

GREEN, A; URQUHART, M. New Estimates of Output Growth in Canada: Measurement and Interpretation. In: MCCALLA, D. **Perspectives on Canadian Economic History**. Toronto: Copp Clark Pitman, 1987.

GREEN, Alan; GREEN, David. Balanced Growth and the Geographical Distribution of European Immigrant Arrivals to Canada. **Explorations in Economic History**, Cambridge (MA),v.30, 1993. p. 31-59.

GREEN, Alan. **International Migration and the Evolution of Prairie Labour Markets in Canada**: 1900-1930. In: HATTON, T. J.; WILLIAMSON, J.G. Migration and the International Labor Market: 1850-1939. London: Routledge, 1994.

GREEN, Alan; MACKINNON, Mary. The Slow Assimilation of British Immigrants in Canada: Evidence from Montreal and Toronto:1901. **Explorations in Economic History**, Cambridge (MA),v.38, 2001,p.315-338.

GREEN, Alan; MACKINNON, Mary; MINNS, Chris. Dominion or Republic? Migrants to North America from the United Kingdom 1870-1910. **Economic History Review**,Glasgow, v.55, n°4, 2002.p.666-696.

GREEN, Alan; GREEN, David. **Canada's Wage Structure in the First Half of the Twentieth Century (with Comparisons to the United States and Great Britain)**. Vancouver: Department of Economics, University of British Columbia, 2008.

GREEN, Alan; GREEN, David. Immigration and the Canadian Earnings Distribution in the First Half of the Twentieth Century. **The Journal of Economic History**, Cambridge (UK), v.76, n.2, 2016.p.387-426.

GREEN, Alan; SPARKS, Gordon. Population Growth and the Dynamics of Canadian Development: A Multivariate Time Series Approach. **Explorations in Economic History**, Cambridge (MA),v.36, p.56-71, 1997.

HALL, D. J. **Clifford Sifton: The Young Napoleon, 1861-1900**. Vancouver: University of British Columbia Press, 1981.

HALL, D. J. **Clifford Sifton: A Lonely Eminence, 1901-1929**. Vancouver: University of British Columbia Press, 1985.

HAMILTON, Beckey. Explaining the Absence and the Characteristics of the Migrants: French Canadians in Southwestern Saskatchewan at the Turn of the 20th Century. **Prairie Perspectives: Geographical Essays**, Winnipeg,v.13, 2010. p.12-29.

HANSEN, Marcus Lee. **The Mingling of the Canadian and American Peoples**. New Haven: Yale University Press, 1940.

HARGREAVES, M.W.M. **Dry-Farming in the Northern Great Plains: 1900-1925**. Cambridge: Harvard University Press, 1957.

HARLEY, C.K. Western Settlement and the Price of Wheat: 1872-1913. **The Journal of Economic History**, Cambridge (UK), v.38, n^o4, 1978.p.865-878.

HARLEY, C.K. Oligopoly Agreement and the Timing of American Railroad Construction. **The Journal of Economic History**, Cambridge (UK),v.42, 1982.p.797-823.

HARPEL, James J. **Canadian National Economy**. Toronto: MacMillan, 1911.

HARRIS, R. **The French Background of Immigration to Canada Before 1700**. Cahiers de Géographie du Québec, Québec, 1972, p. 313-324.

HARRIS, R.; KEAY, I.; LEWIS, F. Protecting Infant Industries: Canadian Manufacturing and the National Policy (1870-1913). **Explorations in Economic History**, Cambridge (MA), vol.56, 2015.p. 15-31.

HARVEY, David. **Americans in Canada: Migration and Settlement since 1840**. Lewiston: Edwin Mellen Press, 1991.

HEARD, Andrew. **Canadian Independence**. Vancouver: Simon Fraser University, 1990. Disponível em: <https://www.sfu.ca/~aheard/324/Independence.html>. Acesso em: 20 de novembro de 2016.

HEDGES, J.B. **The Federal Railway Land Subsidy Policy of Canada**. Cambridge: Harvard University Press, 1934.

HILLMER, Norman; WIGLEY, Philip. **The First British Commonwealth**. London: Frank Cass and Company Limited, 1980.

HILLMER, Norman; MCINTYRE, W. **Commonwealth**. The Canadian Encyclopedia, 2006. Disponível em: <http://www.thecanadianencyclopedia.ca/en/article/commonwealth/>. Acesso em: 15 de junho de 2017.

HOLDSWORTH, Derick; KERR, Donald. **Historical Atlas of Canada: Volume III. Addressing the Twentieth Century**. Toronto: University of Toronto Press, 1990.

HOROWITZ, G. Conservatism, Liberalism and Socialism in Canada: An Interpretation. **The Canadian Journal of Economics and Political Science**, Toronto, v.32, n.2, 1966.p.143-171.

HOSELITZ, B. F. Patterns of Economic Growth. **Canadian Journal of Economics and Political Science**, Toronto, v.21, 1955.p. 416-431.

HURD, W; CAMERON, J. Population Movements in Canada: Some Further Considerations. **Canadian Journal of Economics and Political Science**, Toronto, v.1, 1935. p. 222-245.

INNIS, Harold. **The Location of the Route of the C. P. R.** Canadian Historical Review, Toronto, v.18, n.1, 1937.p. 87-89.

INNIS, Harold. **The Fur Trade in Canada: an Introduction to Canadian Economic History**. Toronto: University of Toronto Press, 1999.

INNIS, Harold; LOWER, R. **Select Documents in Canadian Economic History: 1783-1885**. Toronto: University of Toronto Press, 1933.

INNIS, Harold; PLUMPTRE, F.W. **The Canadian Economy and Its Problems**. Toronto: Ryerson Press, 1934.

INNIS, M. Q. **An Economic History of Canada**. Toronto: Ryerson Press, 1935.

INWOOD, K. Maritime Industrialization from 1870 to 1910: A Review of the Evidence and Its Interpretation. In: INWOOD, K. **Farm, Factory and Fortune: New Studies in the Economics of the Maritimes Provinces**. Fredericton: Acadiensis Press, 1993.

INWOOD, K.; KEAY, I. Diverse Paths to Industrial Development: Evidence from Late Nineteenth Century Canada. **European Review of Economic History**, Oxford, v.16, 2012.p.311-333.

INWOOD, K.; KEAY, I. Trade Policy and Industrial Development: Iron and Steel in a Small Open Economy: 1870-1913. **Canadian Journal of Economics**, Montreal, 46, 2013. p. 1265-94.

INWOOD, K; STEGONS, T. Discontinuities in Canadian Economic Growth: 1870-1985. **Explorations in Economic History**, Cambridge (MA), 28, 1991.p. 274-286.

ISBISTER, J. Agriculture, Balanced Growth and Social Change in Central Canada Since 1850: An Interpretation. **Economic Development and Cultural Change**, Chicago, v.25, n.4, 1977. p.673-697.

JOHNSON, Stanley C. **A History of Emigration from United Kingdom to North America: 1763-1912**. New York: Routledge, 2013.

KEELING, Drew. **Shipping Companies and Transatlantic Migration Costs: The Case of Cunard, 1880-1914**. Zurich: Department of History, University of Zurich, 2008.

KEMP, M. C. **The Demand for Canadian Imports: 1926-1955**. Toronto: University of Toronto Press, 1962.

KEYFITZ, N. The Growth of the Canadian Population. **Population Studies**, Abingdon,v.4, 1950.p. 47-63.

KUZNETS, Simon. Underdeveloped Countries and the Pre-Industrial Phase in the Advanced Countries. In: AGARWALA,A; SINGH,S. **The Economics of Underdevelopment**. Oxford: Oxford University Press, 1969.

LAFEBER, Walter. **The New Empire: An Interpretation of American Expansionism, 1860- 1898**. Ithaca: Cornell University Press, 1963.

LEGGET, Robert F. **Railways of Canada**. Vancouver: Douglas & McIntyre, 1988.

LEHR, John. **The Process and Pattern of Ukrainian Rural Settlement in Western Canada:1891-1914**. PhD Thesis. Winnipeg: University of Manitoba, 1978.

LEHR, John; McGregor, Brian. Using Schools to Map the Frontier of Settlement on the Canadian Prairies. **Great Plains Research**, Lincoln,v.18, n.1, 2008.p.53-66.

LEW, Byron; CATER, Bruce. **The Impact of United States Immigration Quotas on Migration to Canada during the 1920s**. Peterborough: Department of Economics, Trent University, 2002. Disponível em: [https://www.trentu.ca/economics/ Working Papers/Immig 20.pdf](https://www.trentu.ca/economics/WorkingPapers/Immig20.pdf). Acesso em: 14 de agosto de 2017.

LEW, Byron; CATER, Bruce. **Canadian Emigration to the U.S., 1900-1930: Characterizing Movers and Stayers, and the Differential Impact of Immigration Policy on the Mobility of French and English Canadians**. Peterborough: Department of Economics, Trent University, 2012. Disponível em: <http://www.economichistory.ca/pdfs/2012/lew-cater.pdf>. Acesso em: 14 de agosto de 2017.

LIPSET, S. M. **Agrarian Socialism: The Cooperative Commonwealth Federation in Saskatchewan**. Berkeley: University of California Press, 1971.

LOWER, A.R. M. **Colony to Nation: A History of Canada**. Toronto: Longmans, 1964.

LUCAS, Charles P. **A Historical Geography of the British Colonies**, vol.5. London: Forgotten Books, 2012.

MACDONALD, N. **Canada: Immigration and Colonization, 1841-1903**. Toronto: MacMillan, 1966.

MACGIBBON, D.A. **Railway Rates and the Canadian Railway Commission**. Boston: Houghton Mifflin, 1917.

MACKAY, Donald. **The People's Railway: A History of the Canadian National**. Vancouver: Douglas & McIntyre, 1992.

MACKAY, Donald; PERRY, Lorne. **Train Country: An Illustrated History of Canadian National Railways**. Vancouver: Douglas & McIntire, 1994.

MACKENZIE, David; DUTIL; Patrice. **Canada 1911: The Decisive Election that Shaped the Country**. Toronto: Dundurn Press, 2011.

MACKINTOSH, W. A. **Praire Settlement: The Geographical Setting**. Toronto: MacMillan Company of Canada Limited, 1934.

MACKINTOSH, W. A. Economic Factors in Canadian History. In: EASTERBROOK, W; WATKINS, M.H. **Approaches to Canadian Economic History**. Toronto: Macmillan Company of Canada, 1978.

MARTIN, C. **Dominion Lands Policy**. Toronto: McClelland and Stewart, 1973.

MASTERS, D. C. **Reciprocity: 1846-1911**. Montreal: Quality Press, 1961.

MAIZELS, A. **Industrial Growth and World Trade**. Cambridge: Cambridge University Press, 1970.

MCCUTCHEON, B. R. **The Economic and Social Structure of Political Agrarianism in Manitoba: 1870-1900**. PhD Dissertation. Vancouver: University of British Columbia, 1974.

MCDONNELL, Greg. **The History of Canadian Railroads**. London: New Burlington Books, 1985.

MCDOUGALL, D.M. Immigration into Canada: 1851-1920. **Canadian Journal of Economics and Political Science**, Toronto, v.27, n.2, 1961. p.162-175,

MCDOUGALL, D.M.. Canadian Manufacturing Commodity Output: 1870-1915. **Canadian Journal of Economics**, Montreal, v.4, 1971. p. 21-36.

MCINNIS, Marvin. The Population of Canada in the Nineteenth Century. In: HAINES, M.; STECKEL, R. **A Population History of North America**. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.

- MCINNIS, Marvin. **Canadian Economic Development in the Wheat Boom Era: A Reassessment**. Kingston: Department of Economics, Queen's University. Disponível em: <http://qed.econ.queensu.ca/faculty/mcinnis/Cdadevelopment1.pdf>. Acesso em: 25 de maio de 2017.
- MCLEAN, S. J. **The Tariff History of Canada**. Toronto: Toronto University Studies in Political Science. Toronto: University of Toronto, 1895.
- MERCER, L. J. Rates of Return and Government Subsidization of the Canadian Pacific Railway: an Alternative View. **Canadian Journal of Economics**, Montreal, v.6, n. 3, 1973.p. 428-437.
- MICHELL, H. **Statistical Contributions to Canadian Economic History**. Toronto: MacMillan, 1931.
- MICHELL, H. Notes on Agricultural Commodities in the US and Canada:1850-1934. **Canadian Journal of Economics and Political Science**, Toronto, v.1, 1935.p.269-279.
- MITCHELL, D. **The American Purchase of Alaska and the Canadian Expansion to the Pacific**. Vancouver: Simon Fraser University, 1976.
- MITCHELL, E. B. **In Western Canada Before the War: A Study of Communities**. London: London: John Murray, 1915.
- MOFFETT, Samuel. **The Americanization of Canada**. PhD thesis. New York: Columbia University, 1907.
- MORTON, A. S.; MARTIN, C. **History of Prairie Settlement and 'Dominion Land' Policy**. Toronto: Macmillan of Canada, 1938.
- MURRAY, Tom. **Canadian Pacific Railway**. Minneapolis: Voyageur Press, 2006.
- MURRAY, Tom. **Rails Across Canada: the History of Canadian Pacific and Canadian National Railways**. Minneapolis: Voyageur Press, 2011.
- MYERS, Gustavus. **History of Canadian Wealth**. Chicago: Charles H. Kerr & Company, 1914.
- NAYLOR, R.T. **The History of Canadian Business: 1867-1914, V. 1: The Banks and Finance Capital**. Toronto: J. Lorimer, 1975.
- NAYLOR, R.T. **Canada in the European Age: 1453-1919**. Vancouver: New Star Books, 1987.
- NELLES, H.V. **The Politics of Development: Forests, Mines and Hydro-Electric Power in Ontario, 1849-1941**, Toronto: Macmillan,1974.

NORRIE, Kenneth. Agricultural Implement Tariffs: The National Policy and Income Distribution in the Wheat Economy. **Canadian Journal of Economics**, Montreal, v.7, 1974.p. 449-462.

NORRIE, Kenneth. Dry-Farming and the Economics of Risk Bearing: The Canadian Prairies: 1870-1930. **Agricultural History**, Kennesaw, v.51, 1977.p. 134-148.

NORRIE, Kenneth. **The National Policy and Prairie Economic Discrimination: 1870-1930**. In: Donald Akeson. Canadian Papers in Rural History, vol.1. Gananoque: Langdale, 1978.p. 13-32.

OWRAM, Douglas. **Canadian History- Confederation to the Present**. Toronto: University of Toronto Press, 1994.

PATERSON, Gilbert. **Land Settlement in Upper Canada: 1783-1840**. Toronto: King's Printer, 1921.

PATERSON, Donald. **British Direct Investment in Canada, 1890-1914: Estimates and Determinants**. Toronto: University of Toronto Press, 1976.

PENNINGTON, Christopher. **The History of Canada Series: The Destiny of Canada- MacDonald, Laurier and the Election of 1891**. Toronto: Penguin Canada, 2012.

PERCY, Michael; WOROBY, Tamara. **American Homesteaders and the Canadian Prairies: 1899 and 1909**. Exploration in Economic History, Cambridge (MA), v.24, n.1, 1987.p.77-100.

PERRY, J.H. **Taxation in Canada**. Toronto: University of Toronto Press, 1953.

PERRY, J.H. **Taxes, Tariffs and Subsidies: A History of Canadian Fiscal Development**. Toronto: University of Toronto Press, 1955.

PERSSON, Karl Gunnar. **Mind the Gap! : Transport Costs and Price Convergence in the 19th Century Atlantic Economy**. Copenhagen: Department of Economics, Univervisty of Copenhagen, 2002.

PINILLA, Vivente; RAYES, Agustina. **Why did Argentina become a super-exported of agricultural and food products during the Belle Époque (1880-1929)?**. European Historical Economics Society. Working Papers in Economic History, n°107, 2017. Disponível em: http://www.ehes.org/EHES_107.pdf. Acesso em: 28 nov,2018.

POMFRET, Richard. Capital Formation in Canada 1870-1900. **Explorations in Economic History**, Cambridge (MA), v.18, n.1, 1981.p.84-96.

POPE, Joseph. **Confederation: A Series of Hitherto Unpublished Documents Bearing on the British North America Act**. Toronto: The Carswell Co. Ltd. Law Publishers, 1895.

POPE, D. Empire Migration to Canada, Australia and New Zealand: 1910-1929. **Australian Economic Papers**, Adelaide, v.7,n.1, 1968.p. 167-188.

PORRITT, Edward. Canada's National Grain Route. **Political Science Quarterly**, New York,v.33, n. 3, 1918.p. 344-377.

PRATT, L; RICHARDS, J. **Prairie Capitalism**. Toronto: McClelland & Stewart, 1979.

PRATTE, Andre. **Extraordinary Canadians: Wilfrid Laurier**. Toronto: Penguin Canada, 2011.

PROWSE, D. W. **History of Newfoundland from English, Colonial and Foreign Records**. London: Eyre and Spottiswoode, 1896.

REA, K. J. **A Guide to Canadian Economic History**. Toronto: Canadian Scholar's Press, 1991.

REA, K. J. **Canadian Economic Development**. Toronto: University of Toronto Web Courses, 1998.

REIMER, Chad. **Writing British Columbia History: 1784-1958**. Vancouver: UBC Press, 2009.

REYNOLDS, L. G. **The British Immigrant: His Social and Economic Adjustment in Canada**. New York: Oxford University Press, 1935.

REYNOLDS, L.G. **The Control of Competition in Canada**. Cambridge: Harvard University Press, 1940.

RICHARDSON, H. W. British Emigration and Overseas Investment: 1870-1914. **Economic History Review**,Glasgow, v. 25, n. 1, 1972.p. 99-113.

RUSSEL, Peter. **The Far-from-Dry Debates: Dry Farming on the Canadian Prairies and the American Great Plains**. **Agricultural History**, Kennesaw, v.81, n.4, 2007.p. 493-521.

SANFORD, FLEMING. **The Intercolonial: A Historical Sketch of the Inception, Location, Construction and Completion of the line of Railways Uniting the Inland and the Atlantic Provinces of the Dominion**. Montreal: Downon, 1876.

SAUNDERS, S. A. Reciprocity Treaty of 1854: A Regional Study. **Canadian Journal of Economics and Political Science**, Toronto, v.2, n.1, 1936.p. 41-53.

SCHEINBERG, S. **Invitation to Empire: Tariffs and American Economic Expansion in Canada**. **Business History Review**, Cambridge (MA), v. 47, 1973. p. 218-238.

SETON, Leonard. **The Intercolonial Railway: 1832-1876**. Montreal: Canadian Railroad Historical Association, 1940. Disponível em:http://www.exporail.org/can_rail/Canadian%20Rail_CRHA_Bulletin_no14%20August_1940.pdf. Visualizado em: 20 de dezembro de 2017.

SHEPARD, R. **American Influence on the Settlement and Development of the Canadian Plains**. PhD Thesis. Regina: University of Regina, 1994.

SHORTT, Adam; DOUGHTY, Arthur. **Canada and its Provinces: A History of the Canadian People and their Institutions, United Canada:1840-1867**, v.5. Toronto: Glasgow, Brook & Company, 1914.

SILVER, A. I. **French Canada and the Prairie Frontier: 1870-1890**. Canadian Historical Review, Toronto, v.50, n.1, 1969.p. 41-53.

SIMON, M. **New British Investment in Canada: 1865-1914**. **Canadian Journal of Economics**, Montreal, v.3. n. 2, 1970. p. 238-254.

SKELTON, O. D. **General Economic History of the Dominion: 1867-1912**. Toronto: Ryerson Press, 1913.

SKELTON, O. D. **The Railway Builders: a Chronicle of Overland Highways**. Toronto: Glasgow, Brook & Company, 1916.

SMALLEY, Eugene G. **History of the Northern Pacific Railroad**. New York: G. P. Putnam's Sons, 1883.

SMITH, Shirlee. **Rupert's Land**. The Canadian Encyclopedia. Disponível em: <http://www.thecanadianencyclopedia.ca/en/article/rupearts-land/>. Visualizado em: 19 de junho de 2017.

SPELT, Jacob. **Urban Development in South-Central Ontario**. Ottawa: Carleton University Press, 1983.

SPENCE, Thomas. **The Prairie Lands of Canada**. Montreal: The Gazette Printing House, 1880.

STACEY, C.P. **The Backbone of Canada**. Canadian Historical Association, 1953. Disponível em: <http://www.cha-shc.ca/download.php?id=1634>. Visualizado em: 5 de janeiro de 2018.

STEWART, A. **The Economy of Machine Production in Agriculture**. In: Essays on Canadian Economic Development. Montreal: The Royal Bank of Canada, 1931.

STEVENS, G.R. **Canadian National Railways: Sixty Years of Trial and Error (1839-1896)**. Toronto: Clarke, Irwin & Company, 1960.

STEVENS, G.R. **Canadian National Railways: Toward the Inevitable (1896-1922)**. Toronto: Clarke, Irwin & Company, 1962.

STEVENS, G.R. **History of the Canadian National Railways**. New York: The MacMillan Company, 1973.

TAYLOR, G. D.; BASKERVILLE, P. A. **A Concise History of Business in Canada**. Toronto: Oxford University Press, 1994.

TAYLOR, K. W.; MICHELL, H. **Statistical Contributions to Canadian Economic History**. Toronto: Hunter-Rose, 1931.

THE CANADIAN ANNUAL REVIEW OF PUBLIC AFFAIRS, 1920. Toronto: The Canadian Review Company Limited, 1921.

THOMPSON, John Herd; RANDALL, Stephen J. **Canada and the United States: Ambivalent Allies**. Athens: University of Georgia Press, 2008.

TRAVES, T.; CRAVEN, P.; Canadian Railways as Manufacturers:1850-1880. **Canadian Historical Association Papers**, Ottawa, 1983.p.254-281.

UNDERWOOD, Jay. **Built for War: Canada's Intercolonial Railway**. Pickering: Railfare DC Books, 2005.

VEBLLEN, Thorstein. The Price of Wheat since 1867. **The Journal of Political Economy**, Chicago, v.1, n.1, 1892. p. 68-103.

VINEBERG, S. **Provincial and Local Taxation in Canada**. New York: Longmans, Green & CO, 1912.

VINER, Jacob. **Canada's Balance of International Indebtedness: 1900-1913**. Cambridge: Harvard University Press, 1924.

WALLACE, W. Stewart. **Economic History**. In: The Encyclopedia of Canada, V.3,p. 153-157. Toronto: University Associates of Canada, 1948.

WARD, Tony. The Origins of the Canadian Wheat Boom: 1880-1910. **The Canadian Journal of Economics**, Montreal, v.27, n.4, 1994.p.865-883.

WARD, Tony. Climate Change and the National Policy. **The Canadian Journal of Economics**, Montreal, special issue, 1996.p.344-348.

WARKENTIN, J. **Canada: A Geographical Interpretation**. Agincourt: Methuen Publications, 1968.

WARNER, Donald. **The Idea of Continental Union: Agitation for the Annexation of Canada to the United States: 1849-1893**. Lexington: University of Kentucky Press, 1960.

WATKINS, M.H. A Staple Theory of Economic Growth. **Canadian Journal of Economics and Political Science**, Toronto, v.29, n.2, 1963. p. 141-158.

WATKINS, M.H. The Staples Theory Revisited. **Journal of Canadian Studies**, Toronto, v.12, n. 5, 1977. p .83-95.

WATKINS, M.H.; GRANT, H. M. **Canadian Economic History: Classic and Contemporary Approaches**. Ottawa: Carleton University Press, 1993.

WIDDIS, Randy. Saskatchewan Bound: Migration to a New Canadian Frontier. **Great Plains Quarterly**, Lincoln, v.12, n. 4, 1992.p. 254-268.

WIDDIS, Randy. **American- Resident Migration to Western Canada at the Turn of the 20th Century**. In: MARCHILDON, Gregory. Immigration and Settlement, 1870-1939. Regina: University of Regina Press, 2009.

WILSON, R. Migration Movements in Canada: 1868-1925. **The Canadian Historical Review**, Toronto, v.13, n.2, 1932.p. 157-182.

ZASLOW, M. **The Opening of the Canadian North: 1870-1914**. Toronto: McClelland and Stewart, 1971.