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

**STRATEGIES FOR THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF CANADA: THE FIRST YEARS AFTER THE CONFEDERATION AND THE NATIONAL POLICY (1867-1931)**

Carlos Vinicius Ludwig Viegas Soares\*

Marcelo Milan\*\*

**Resumo:** Este trabalho analisa 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. São discutidas de forma resumida: a política comercial, que tinha por objetivo proteger a indústria canadense da competição principalmente com os Estados Unidos, a política de transportes, que neste período privilegiou a construção de ferrovias como forma de integração nacional, e a política de imigração, que visava povoar o oeste para explorar os ricos recursos naturais dessa região e criar novos mercados para a produção industrial do Canadá Central. Assim, a *National Policy* constitui-se em um arcabouço de políticas voltadas para a transformação estrutural da economia canadense.

**Palavras- chave**: Canadá, Confederação, National Policy, desenvolvimento econômico, dependência econômica.

**Abstract**: This paper examines the effects of the policies known as National Policy, implemented by the government of Canada for the economic development of that country in the first years after the creation of the Dominion. The policies discussed are the trade policy, which aimed at protecting the Canadian industry from competition from the United States, the transport policy, which in this period emphasized the construction of railways as a form of national integration, and finally the immigration policy, which aimed at colonizing the west to explore the rich natural resources of the region and create new markets for the industrial production of Central Canada. Thus, the National Policy can be considered a framework of policies targeted at the structural transformation of the canadian economy.

**Keywords**: Canada, Confederation, National Policy, economic development, economic dependence.

**JEL Classification**: N51; N52; N61; N62; N71; N72.

**Área 3**:História Econômica.

\*Doutorando em Economia do Desenvolvimento pela UFRGS. Bolsista da CAPES. E-mail: carlos.vinicius@ufrgs.br

\*\*Professor do Departamento de Economia e Relações Internacionais e do Programa de Pós- Graduação em Estudos Estratégicos Internacionais da UFRGS.

**1. INTRODUÇÃO**

Desde o trabalho seminal de Alexander Gershenkron sobre o atraso econômico em perspectiva histórica, os historiadores econômicos têm se debruçado sobre estudos comparativos de situações pretéritas de transformação socioeconômica (Ville, 2015). Para tanto, pesquisas prévias e aprofundadas sobre experiências particulares de desenvolvimento econômico são necessárias.

A história econômica canadense se apresenta como um rico cabedal de processos conducentes ao desenvolvimento econômico. Contudo, essa experiência significativa tem sido pouco explorada pelos historiadores econômicos atuando no Brasil. Essa negligência é surpreendente, pois a história econômica do Canadá, *mutatis mutandis*, apresenta semelhanças com a evolução econômica do Brasil e de diversas econômicas latino-americanas, embora o resultado final desses diferentes processos seja significativamente distinto. Em particular, cabe destacar as relações comerciais de tipo centro-periferia com a Europa e Estados Unidos, a significativa imigração europeia, a adoção da tecnologia de transportes e a necessidade de se assegurar de um território econômico nacional. Portanto, o conhecimento da experiência canadense, por si só um tema importante do ponto de vista histórico, permite jogar luz sobre outros processos, efetivos e fracassados, de desenvolvimento econômico no continente americano.

Nesse sentido, a *National Policy[[1]](#footnote-1)* ou Política Nacional implementada pelo Canadá se apresenta como um objeto de estudo relevante. O objetivo deste artigo é investigar, com base na literatura secundária disponível, 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 demográfica representou uma estratégia efetiva de desenvolvimento econômico, contribuindo para a formação de um território econômico nacional e para a transformação estrutural da economia canadense.

O trabalho está organizado da seguinte forma. Após essa introdução, um breve esboço da evolução nacional e econômica do Canadá é apresentado. A terceira seção discute a política comercial protecionista. A quarta seção discute a política de transporte. A seção seguinte trata da política migratória. A seção final traz as conclusões do trabalho.

**2. A EVOLUÇÃO NACIONAL E ECONÔMICA DO CANADÁ: UM RESUMO**

A criação do Domínio do Canadá ocorreu em 1867 com o advento da Confederação[[2]](#footnote-2). Até então a imensa área territorial ao norte dos Estados Unidos era basicamente formada por colônias britânicas e territórios com características econômicas bastante diversas. Como observa Aitken (1979, p. 186) essas províncias no período anterior a Confederação podiam ser divididas em dois grupos distintos: 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) controlado pela *Hudson’s Bay Company*[[3]](#footnote-3) que incluía além da Baia de Hudson, toda a região das Pradarias, as Montanhas Rochosas, a Costa do Pacífico e o território que tornou-se a Colúmbia Britânica em 1858.

No que se refere às Províncias Marítimas, até a metade do século XIX, as principais atividades econômicas eram a pesca, a construção naval, o comércio marítimo e a exportação de madeira (AITKEN, 1979, p.186). O Canadá Superior tinha entre seus principais produtos de exportação *commodities* entre os quais se destacavam a farinha, o trigo e a madeira e contava com uma incipiente atividade industrial que abastecia parcialmente, com uma limitada variedade de produtos, as pequenas cidades e vilarejos da região. O Canadá Inferior, que na época já tinha como sua principal cidade Montreal, possuía como principal atividade econômica até 1820 o comércio de peles. No entanto, quando em 1821 a *North West* *Company of Montreal*[[4]](#footnote-4) foi adquirida pela *Hudson’s Bay Company,* poucos anos passaram até que essa atividade deixasse de existir nessa região e ficasse concentrada na Baía de Hudson e na Costa do Pacífico. As casas comerciais que sobreviveram diante dessa nova realidade tiveram que reorientar seus capitais para outras atividades, notadamente investiram em entrepostos para o comércio entre a Inglaterra e os assentamentos nas Colônias Britânicas (AITKEN, 1979, p.195). Já nas pradarias do oeste e na 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* (desde 1670) (AITKEN, 1979, p. 200).

Em meados do século XIX, o principal problema econômico enfrentado pelo Canadá era a perda de participação nos mercados Britânicos, uma vez que a opção inglesa estava focada na de abertura de mercados e da 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.

Assim, uma das principais discussões 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 Reciprocidade[[5]](#footnote-5) (1854) e o início da Guerra Civil americana 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 do que o do país do sul.

Os Estados Unidos sairiam da Guerra Civil como uma das nações mais poderosas do mundo, e entre seus planos estava à expansão territorial consagrada na Doutrina do Destino Manifesto[[6]](#footnote-6). A Confederação surgiu como uma resposta à possível anexação do território canadense pelos EUA, criando 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 Canadá dois objetivos principais ficaram evidentes: a criação de um grande mercado doméstico que pudesse absorver a produção industrial oriunda das províncias do Canadá Central e a exploração dos ricos recursos naturais do oeste 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.

Firestone (1958) destaca algumas das principais características que deveriam ser observadas para o desenvolvimento econômico do Canadá nesse primeiro período de sua história: as limitações climáticas, a dificuldade para exploração dos recursos naturais e a vastidão do território. No que concerne às limitações climáticas, estas se constituíam em um forte obstáculo para o desenvolvimento da atividade agrícola até o século XIX. Foi apenas no final daquele século que o desenvolvimento tecnológico criou as condições necessárias para que a produção agrícola canadense atingisse escala suficiente para se tornar competitiva no mercado internacional e viabilizasse as exportações. Além disso, as questões climáticas acabavam por prejudicar a colonização e mesmo a manutenção da população, em uma época em que não existiam restrições de fronteira com relação à imigração para os Estados Unidos. Por sua vez, a exploração dos recursos naturais exigia imensos esforços, conhecimentos tecnológicos sofisticados e elevados investimentos de capital que acabavam por facilitar a participação estadunidense neste processo. A vastidão do território acarretava na necessidade de grandes investimentos em comunicação e em transportes (principalmente ferroviários) para ligar o país no sentido Leste-Oeste, visto que cerca de 80% da população vivia próximo da fronteira com os Estados Unidos, o que tornava muito mais simples a integração política e econômica e até mesmo a absorção pelo vizinho do sul, do que a criação e manutenção de uma nação independente.

Para o Primeiro Ministro MacDonald[[7]](#footnote-7), mesmo que a integração política tivesse ocorrido em 1867, a 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 do Canadá) e não Norte-Sul (Províncias do Canadá - 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.

Diante destes desafios, as políticas governamentais para o desenvolvimento econômico do Canadá ganharam uma importância decisiva com a criação da *National Policy. 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 colônias, e uma política de assentamento e de promoção de imigração para o oeste.

**3. A 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. Pode-se dizer que o pensamento de manutenção de um Tratado de Reciprocidade comercial com os Estados Unidos tinha muitos adeptos entre os canadenses até os anos de 1860, principalmente entre os homens de negócios, que preferiam ter livre entrada no mercado americano em lugar de tarifas protecionistas para proteger o mercado interno (AITKEN; EASTERBROOK, 1956, p.362).

Porém essa situação alterou-se com o cancelamento unilateral pelos Estados Unidos do Tratado de Reciprocidade em 1866 e com a criação da Confederação em 1867. A mudança na política comercial, do liberalismo para o protecionismo, teria diversas motivações, entre os quais: 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 os Estados Unidos. Somava-se a isso o fato de acentuarem-se as medidas protecionistas estadunidenses, o que gerava as condições políticas para a implementação de tarifas protecionistas. (MARR, PATERSON, 1980, p.377)

Inicialmente o cancelamento do Tratado de Reciprocidade e a criação da Confederação 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. Foi só a partir do inicio 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 se tornaram os sinais evidentes dessa época. Um aspecto interessante do período é que a economia americana 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 ganharam fôlego, e no centro da discussão estava a 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 os bens de consumo final do que sobre os bens intermediários e as 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, por outro lado, em nosso país estão sofrendo pelo desemprego. [...] Se esses homens não conseguem oportunidades em seu próprio país para desenvolver suas habilidades e aptidões que Deus os agraciou, eles vão ir para um país em que suas habilidades possam ser aproveitadas. [...] Se o Canadá tivesse um sistema sensato de taxação (tarifas) eles poderiam estar trabalhando e sendo bem sucedidos em seu próprio país (MACDONALD, 1878, p. 857- 859, tradução nossa).

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 considerado o mecanismo capaz de superar as barreiras que até então faziam das atividades primárias o principal setor de atividade econômica do país. A questão do protecionismo desempenhou um papel tão significante na história econômica do Canadá que foi o assunto principal nas eleições de 1878, 1896, 1911 (POMFRET, 1981, p.68).

No período quando existiu a Província do Canadá, considerando apenas as barreiras tarifárias, as tarifas eram relativamente baixas. Dos 353 produtos classificados para importação, 97 estavam 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). Porém, com a depressão de 1857 e o consequente aumento do desemprego, a dependência do governo da arrecadação das tarifas de importação e o início da construção das ferrovias fizeram com que as tarifas 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% para produtos intermediários e um aumento de 12,81% para 19,62% para os produtos finais) conforme se mostra na tabela 1:

**Tabela 1- 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)

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 pela via protecionista. Com a *National Policy* ocorreu um aumento substancial nessas tarifas, superando em média os 20% e ocorreu uma revisão da estrutura tarifária, distinguindo bens semiacabados e materiais industriais (tarifa entre 10 e 20%), equipamentos manufaturados (25%) e bens de consumo final (30%) (POMFRET, 1981, p.73).

Já nas primeiras décadas após a formação da Confederação começaram a ocorrer importantes mudanças estruturais no setor manufatureiro com o declínio de algumas atividades tradicionais e o surgimento e ascensão de outras. O *mix* das atividades manufatureiras em relação ao PIB mudou de forma bastante relevante entre 1870 e 1920 conforme o gráfico I:

Gráfico 1 - Distribuição percentual do PIB manufatureiro em 1870,1910 e 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 1910 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 cai para 21,9% em 1910 e representa apenas 14,8% em 1920 (URQUHART, 1986, p.60).

Embora seja correto afirmar que já existia alguma indústria de transformação antes do surgimento da Confederação, esta ainda era bastante limitada. Como destacam Marr e Paterson (1980), até a criação da Confederação:

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* [[8]](#footnote-8)(MARR, PATERSON, 1980, p. 375, tradução nossa).

Contudo, os mesmos autores 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 moderna (MARR, PATERSON, 1980, p. 375, tradução nossa).

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

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 1939 (Aitken, Easterbrook, 1956, p. 521, tradução nossa).

Marr e Paterson destacam que a influência das tarifas sobre a industrialização canadense deve ser analisada por 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 mudança foi significativa, representando em termos absolutos um crescimento da manufatura de C$221 milhões em 1870 para C$1,398 bilhão já em 1915 (Marr e Paterson, 1980, p. 381).

O aumento das tarifas elevou a demanda por produtos domésticos em substituição dos importados (principalmente dos EUA). 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 as demandas das regiões urbanas.

De fato, o legado 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 elevado a ineficiência da economia no curto prazo, não parecem ter contribuído para um menor crescimento de longo prazo, nem de causar mudanças na composição da produção no sentido de setores menos produtivos. Assim, parece que a mudança seria pouco provável se o livre comércio com os EUA tivesse prosperado até a II GM.

Como observam Marr e Paterson (1980):

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 importação (MARR; PATERSON, 1980, p.385, 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 começaram a ser observados. Por exemplo, os investimentos diretos americanos no Canadá, que eram feitos na tentativa de evitar as tarifas protecionistas.

Firestone destaca que:

Entre 1870 e 1887 oitenta e duas fábricas controladas ou coligadas aos americanos foram instaladas no Canadá, 48 das quais eram de propriedade direta ou controladas pelos americanos. Mais da metade dessas fábricas foram estabelecidas entre 1879 e 1883 em função do aumento das tarifas canadenses em 1879 sobre os produtos manufaturados (Firestone, 1958, p.149, tradução nossa).

Já no início do Século XX tornou-se ainda mais notável o aumento de investimentos diretos estadunidenses como mostra a tabela 2.

**Tabela 2- Investimentos Estrangeiros Diretos no Canadá em anos selecionados: (1900-1930)- (milhões de C$)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 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 |

Fonte: Brecher; Reisman (1957) e Firestone (1958)

**4. A POLÍTICA FERROVIÁRIA E A INTERLIGAÇÃO DOS MERCADOS E DAS PROVÍNCIAS CANADENSES**

As questões relativas aos transportes foram igualmente importantes para o desenvolvimento econômico do Canadá. Isto se deve às grandes distâncias geográficas entre as províncias e a própria proximidade em relação aos Estados Unidos. No período colonial, enquanto as peles eram a principal *staple* para a exportação, o transporte hidroviário tinha sido bastante eficaz. O transporte hidroviário também cumpria bem sua função quando a *staple* principal do meio oeste e Canadá Superior passou a ser o trigo, fazendo com que o governo investisse em obras de infraestrutura através da construção de canais no Rio São Lourenço, concluídas em 1848, que tinham por objetivo tornar essa a rota 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. Assim, os investimentos em hidrovias, no período pós Confederação, passariam a perder espaço para os investimentos em ferrovias.

De acordo com Norrie, Owram e Emery o transporte por ferrovias:

[...] era relativamente imune aos efeitos do inverno e poderia alcançar locais além das vias navegáveis em que 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 e 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 a solução (NORRIE, OWRAM; EMERY, 2007, p. 158-159, tradução nossa).

Dessa forma, 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, os altos custos das obras e a pequena economia doméstica, não haveria outra alternativa se não o oferecimento de garantias a investidores estrangeiros ou o financiamento público direto (POMFRET, 1981, p.95).

Em 1850 os Estados Unidos já possuíam 9.000 milhas de ferrovias, enquanto as Colônias Britânicas dispunham de apenas 66 milhas. 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( POMFRET, 1981,p.99). No entanto, com a criação do Domínio do Canadá, estas passaram a ser consideradas essenciais para a integração do país.

A década de 1860 marcou 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 a 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 mutua 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 ferrovias. (GLAZEBROOK, 1964, p. 5, tradução nossa).

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. No entanto, levariam ainda alguns 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 (GLAZEBROOK, 1964, p.13).

Os trechos ferroviários entre Halifax e Truro (Nova Escócia) e entre Saint John e Shediac (Nova Brunswick) já haviam sido concluídos mesmo antes de 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. Um percurso de 800 km financiado pelo governo central ligou Riviere-du-Loup (Quebec) a linha já existente Halifax-Truro (POMFRET, 1981, p. 102). Com a conclusão da *Intercolonial* em 1876 estava feita a ligação entre Quebec e as Províncias Marítimas.

O papel desempenhado pela *Intercolonial* para a formação e desenvolvimento do Canadá foi fruto de intenso debate não só entre economistas, cientistas políticos e historiadores, mas também gerou inúmeras disputas entre as Províncias Canadenses como observa 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 ferrovia. (GLAZEBROOK, 1964, p. 15, tradução nossa).

Porém:

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 a ferrovia entre as províncias; que 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. [...] 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 tráfego (GLAZEBROOK, 1964, p. 15, tradução nossa).

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, 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*[[9]](#footnote-9) 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.

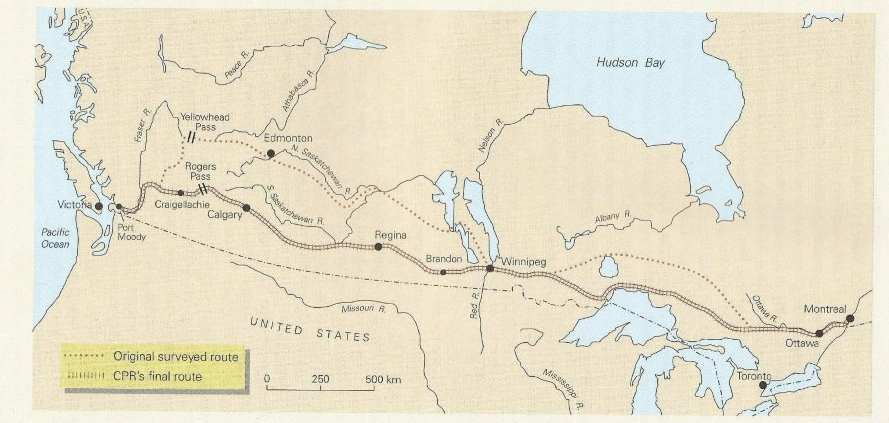
Com o intuito de barrar o expansionismo estadunidense, era considerado estratégico para o período que a ferrovia fosse construída de uma só vez, mesmo que isso implicasse em uma obra superdimensionada para as demandas de utilização da época. Era também uma exigência do governo que a rota escolhida fosse 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. Outra exigência era a de que os proprietários da ferrovia teriam de ser canadenses e não estadunidenses. Os riscos envolvidos em uma obra de grandes proporções, o retorno financeiro incerto da ferrovia e a exclusão das empresas dos Estados Unidos do processo, fizeram com que o governo tivesse que fornecer subsídios significativos para gerar interesse na construção da transcontinental. A candidata natural para a obra era a *Grand Trunk Railway Company*[[10]](#footnote-10), 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 do Pacífico[[11]](#footnote-11) 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 foi apenas com a volta de MacDonald ao poder em 1878 que o projeto novamente ganhou folego (FRANCIS; JONES; SMITH, 2010, P.286).

Em outubro de 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 C$25 milhões 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. No ano seguinte foi criada a *Canadian Pacific Railway Company* com o objetivo de construir e administrar a *Canadian Pacific Railway* (CPR) (FRANCIS; JONES; SMITH; 2010, p.286-287).

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. Em 1883 estava concluída a ligação entre o leste canadense e Winnipeg, e em 1885 foram concluídas obras nas montanhas de Colúmbia Britânica 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 possuía 4.338 milhas (Innis, 1923, p.143).

**Mapa 1- *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 (INNIS, 1923, p.211), sendo que a maioria dos novos percursos estavam localizados nas pradarias e tinham 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.*

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

**Tabela 3-Volume de carga e numero de passageiros transportados pela CPR (1886-1916):**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 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 |
| 1916 | 29.276.872 | 13.833.978 |

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 4:

**Tabela 4- Volume de carga transportada por tipo (1886-1916)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 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 |
| 1916 | 7.960.723 | 2.696.804.934 | 276.788.209 | 2.190.389 |

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

A abertura da transcontinental também parece ter contribuído para a imigração e assentamento no oeste. De acordo com Glazebrook:

O número de imigrantes, que foi 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. (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 $221 milhões e em 1890 já chegava aos $481milhões. Nesse sentido, Glazebrook afirma que 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).

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:

A ferrovia (CPR) foi o primeiro projeto nacional do Canadá- pela primeira vez, exceto pela Confederação propriamente dita, que 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 americano 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 recreação 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 mundo ( GWYN, 2011,p.337, tradução nossa).

**5. A POLÍTICA MIGRATÓRIA E OS ASSENTAMENTOS NO OESTE CANADENSE**

Devido à ausência de barreiras legais ou de fronteira em relação à imigração para os Estados Unidos, um dos principais desafios enfrentados pelo Canadá a partir da Confederação seria conseguir manter a população dentro de seu território e povoar as áreas ainda desertas no oeste do país.

Até meados 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 Palliser[[12]](#footnote-12) 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 Americano[[13]](#footnote-13). 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 as atividades agrícolas (MARCHILDON, 2009, p.1)

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. Segundo OWRAM, essa visão:

[...] 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 [...] Entre 1856 e 1869 a imagem do oeste foi transformada na literatura canadense, de um deserto semi-ártico a um jardim fértil bem adaptado às atividades agrícolas; adicionalmente havia um novo interesse nas possibilidades de mineração, comércio e transportes. Este potencial recém-descoberto permitiu que o oeste fosse visto como meio pelo qual o Canadá seria levado de colônia à nação e, eventualmente, a um império em si. (OWRAM, 1980, p.3, tradução nossa).

A partir da Confederação o poder de dispor das terras públicas foi assumido pelo governo central. Além da construção de uma ferrovia transcontinental, estava no centro das discussões o assentamento de população no oeste do país. Uma das principais questões estava focada em quais seriam as regras de imigração e quais imigrantes seriam contemplados. Inicialmente a política do governo canadense se voltava 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 estipular as regras de imigração e assentamento, entrou em vigor em 1872 a *Dominion Lands Act*[[14]](#footnote-14).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 poderiam 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 distribuía as terras 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).

No entanto, o assentamento no oeste estava 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 de produtos agrícolas tornava-se menos lucrativa do que nos Estados Unidos. Em 1870, os estados americanos de Minessota, Nebraska, Kansas e Iowa já possuíam ferrovias, enquanto Manitoba ainda não contava com transporte ferroviário. Desta forma, a atividade agrícola tornava-se mais lucrativa nesses estados americanos pela facilidade de transporte (POMFRET, 1981, p.114). 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 recursos hídricos. A ocupação de áreas mais remotas continuou difícil e mesmo após o termino 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 rumo aos Estados Unidos:

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 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 1874e 1876, os islandeses em 1875, Mórmons em 1887, e os Doukhobors em 1899 (LEHR, EVERITT, EVANS, 2009, p.21-22, tradução nossa).

A política de assentamento, no entanto, demorou quase duas décadas para começar a atingir os objetivos planejados. As dificuldades para atrair imigrantes estrangeiros continuavam relevantes devido a alguns fatores como: custos de transporte elevados, produtos manufaturados caros quando comparados aos estadunidenses e técnicas agrícolas ainda pouco desenvolvidas para produção em um ambiente de clima bastante hostil. Aliava-se a isso a política do governo de concentrar esforços na busca de imigrantes de origem britânica, estadunidense e do norte europeu.

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 começou a ficar consideravelmente acima do volume de emigrantes como pode ser observado:

**Tabela 5- Imigração, Emigração e Imigração Liquida no Canadá 1867-1930 (anos selecionados).**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Ano | Imigrantes (em 1000) | Emigrantes (em 1000) | Imigração Liquida (em 1000) |
| 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 continuavam preferindo emigrar 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 6:

**Tabela 6- 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 dos 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 preferencia pelos Estados Unidos até a década de 1880. Em 1870 o sistema ferroviário já havia chegado a Dakota do Sul e Dakota do Norte, trazendo como efeito imediato um aumento do número de assentamentos nesses estados americanos. Quando as ferrovias começassem 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) tornaram-se atrativas.

Também pode ser observado que a população passou a ficar menos concentrada nas Províncias do centro e do 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 dados na tabela 7:

**Tabela 7- Distribuição Percentual da População Canadense por Província (1881-1931)**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Província | Ano | | | | | |
| 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 |
| New 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 |
| Colúmbia 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 levado em consideração a população das Províncias (excluíram-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 8.

**Tabela 8- População do Canadá por Grupos de Províncias (1881-1931)**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Ano | População (em 1.000) | | | | | |
| 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 | 1000 | 2.361 | 2.934 | 1.968 | 525 |
| 1931 | 10.377 | 1009 | 2.875 | 3.432 | 2.367 | 694 |

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

Diversos aspectos podem ter contribuído para que o assentamento tenha se tornado mais atrativo para os colonos a partir da última década do século XIX, entre as quais, além dos investimentos em infraestrutura, da evolução das técnicas de produção e do aumento dos preços dos cereais no mercado internacional, destacam-se certamente: a queda dos custos de transporte e a intensificação das políticas migratórias.

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 foi bastante relevante ao reduzir os custos de transporte do trigo entre as pradarias e os portos (NORRIE, 2006).

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. Nesse sentido ganha forte destaque os imensos esforços publicitários ocorridos nesse período como destacam Francis, Jones e Smith:

[...] 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 linguas. Também fez anúncios em milhares de jornais, organizou passeios e viagens promocionais para potenciais colonos (especialmente estadunidenses) e ofereceu bonus para agentes de navios baseados no número de immigrantes que traziam para o Canadá (FRANCIS, JONES, SMITH, 2010, p. 293, tradução nossa).

Os resultados dessas campanhas publicitárias agressivas para atrair imigrantes logo começaram a trazer resultados como 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 fronteira (SHARP, 1950, p.289, tradução nossa).

Entre as várias medidas tomadas por Sifton visando atrair imigrantes destacam-se a pressão que o Ministro exerceu sobre a *Hudson´s Bay Company* e a *Canadia Pacific Railway* para que estas vendessem suas terras por preços razoáveis aos possíveis colonos interessados. Além disso, Sifton acabou com a prática de concessão de terras para a construção de ferrovias e criou políticas de incentivo para que os imigrantes comprassem seções de terras adjacentes as suas quando disponíveis (FRANCIS, JONES, SMITH, 2010, p. 292).

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 houvessem 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. (SIFTON, 1901 apud TIMLIN, 1960, p. 518, tradução nossa).

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 atingiu 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 milhão de imigrantes tinham cruzado a fronteira em direção ao Canadá (HOPKINS, 1922, p.240).

De fato, no início do século XX a abundância de terras férteis baratas e, muitas vezes, até mesmo gratuitas existentes no Canadá tornaram-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 o 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 Minnesota (SHARP, 1950, p. 288-290).

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

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 desencorajavam a especulação na terra foram citados com frequência como exemplos de reformas defendidas pelos agricultores nos Estados Unidos, mas aprovadas pelas Assembleias Legislativas canadenses (Sharp, 1950, p.290, tradução nossa).

Tornou-se também considerável nesse período o volume de riquezas trazidos pelos imigrantes americanos para o oeste canadense tanto no que diz respeito a equipamentos como a recursos financeiros propriamente ditos, segundo 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 (SHARP, 1950, p.297, tradução nossa).

Outro aspecto interessante desse período é que muitos imigrantes europeus começaram a ingressar no país via Estados Unidos, algo bastante raro de acontecer até os anos de 1880 quando preponderava justamente o movimento contrário. Isso ocorria em parte pelas oportunidades econômicas existentes no oeste canadense que já não se verificavam mais no oeste americano e ao fortalecimento da concentração econômica e do poder das grandes corporações nos Estados Unidos nesse período o que acabava por frustrar as ambições de muitos residentes que não encontravam as oportunidades imaginadas naquele país (SHARP, 1950, p.290). 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 que entre os 1.218 imigrantes provenientes da Islândia que entraram no Canadá naquele ano, aproximadamente 41% o fizeram via Estados Unidos (SESSIONAL PAPERS, 1904, p.97-99). Já 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.

No que se refere aos imigrantes que vinham do continente europeu, também ocorreu um intenso fluxo migratório no início do século XX. Os dados disponíveis referem-se à nacionalidade dos imigrantes e não necessariamente ao seu último local de residência, mas fornecem em boa medida a dimensão desse fluxo migratório. 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) chegarm 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).

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. 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 do país, 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 país, 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. Até o final da I Guerra Mundial o setor manufatureiro já havia ultrapassado o setor agrícola no valor total da produção. 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 como uma forma de escapar dessas tarifas.

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 estava 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. 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 em busca dessas melhores oportunidades. 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 dos Liberais 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), aliando-se a isso outros fatores como a construção das ferrovias, as novas técnicas de cultivo, as condições favoráveis do mercado de trigo e a escassez de terras de alta produtividade do lado dos Estados Unidos, fizeram com que o Canadá recebesse um imenso número de imigrantes no início do século XX.

Em resumo, esses três vetores podem ser interpretados como constituintes de uma macro estratégia de desenvolvimento econômico. Os dados apresentados sugerem que a estratégia foi aparentemente efetiva. É muito difícil utilizar um contra factual para avaliar qual teria sido a trajetória socioeconômica do país se não fossem implementadas as políticas comercial, de transportes e imigratória. Esse tema necessita de maior aprofundamento. Contudo, retomando Gershenkron (1962), todas experiências de transformação estrutural e desenvolvimento econômico pós-experiência inglesa contaram com políticas deliberadas de indução, de um tipo ou de outro. A experiência canadense não parece fugir a essa regra.

**7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

AITKEN, Hugh; EASTERBROOK, W. **Canadian Economic History**. Toronto: University of Toronto Press, 1956.

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, p.183-221, 1979.

BRECHER, Irving; REISMAN, S. **Canada- United States Economic Relations**. Ottawa: Royal Comission on Canada’s Economic Prospects, 1957.

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, 1966.

FIRESTONE, O. J. **Canada’s Economic Development**: 1867- 1953. London: Bowes & Bowes, 1958.

FRANCIS, R; SMITH, D; JONES, R. **Journeys**: A History of Canada. Scarborough: Nelson Education LTD, 2010.

GERSHENKRON, A. **Economic Backwardness in Historical Perspectives**. Cambridge: Belknap Press, 1962.

GLAZERBROOK, G.P. **A History of Transportation in Canada.** Toronto: McClelland and Stewart, 1964.

GWYN, Richard. **Nation Maker**: Sir. John A. Macdonald: His Life, Our Times, 1867-1891, vol.2. Toronto: Random House of Canada, 2011.

HARRIS, R; KEAY, I.; LEWIS, F. **Protecting Infant Industries**: Canadian Manufacturing and the National Policy (1870-1913). Explorations in Economic History, vol.56, p. 15-31, 2015.

HART, Michael. **A Trading Nation**: Canadian Trade Policy from Colonialism to Globalization. Vancouver: UBC Press, 2002.

HOPKINS, J. Castell. **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.

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.

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.

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>.Visualizado em; 09/12/2015.

MARCHILDON, Gregory. **Introduction to Immigration and Settlement**: 1870-1939. In: MARCHILDON, Gregory. 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, V.11, p.757-767, 1978.

MARR, W. L.; PATERSON, D.G. **Canada**: An Economic History. Toronto: Macmillan, 1980.

MARTIN, C. **Dominion Lands Policy**. Toronto: McClelland and Stewart, 1973.

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. **Crow’s Nest Pass Agreement**, 2006. Disponível em:< <http://www.thecanadianencyclopedia.ca/en/article/crows-nest-pass-agreement/>> Acesso em: 5 jan. 2017.

NORRIE, Kenneth; OWRAM, Douglas; EMERY, J.C. **History of the Canadian Economy**. Nelson College Indigenous, 2007.

OWRAM, Douglas. **Promise of Eden**: The Canadian Expansionist Movement and the Idea of the West, 1856-1900. Toronto: University of Toronto Press, 1980.

POMFRET, Richard. **The Economic Development of Canada**. Ontario: Metheun Publications, 1981.

SESSIONAL PAPERS OF THE DOMINION OF CANADA. Ottawa: Parliament of Canada, 1899, n° 13, p. viii; 1904, p. 97-99; 1912,p. xxxii.

SHARP, Paul. **When our West Moved North**. American Historical Review, 55, nº2, p. 286-300 January, 1950.

STUDNESS, C.M. **Economic Opportunity and the Westward Migration of Canadians During the Late Nineteenth Century.** Canadian Journal of Economics and Political Science 30, Nov. 1964.

TIMLIN, M. **Canada’s Immigration Policy**: 1896-1910. Canadian Journal of Economics and Political Science, V. 26, nº4, p. 517-532, 1960.

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.

VILLE, S. **Divergence and Convergence**: New and Shifting Paradigms in Comparative Economic History. Australian Economic History Review 55(1), p. 80-94, 2015.

1. Na literatura especializada o termo National Policy é utilizado stricto senso para designar a política comercial protecionista implementada em 1879 pelo Primeiro Ministro canadense John MacDonald. Porém, em um sentido lato o termo é empregado para tratar das políticas protecionistas, de transportes e de imigração entre o surgimento da Confederação até a década de 1930. No presente trabalho o termo é utilizado para se referir a esse conjunto de políticas. [↑](#footnote-ref-1)
2. O termo Confederação é utilizado para descrever o processo que uniu as Colônias Britânicas da América do Norte (Nova Escócia, Nova Brunswick, Ontário e Quebec) sob o novo nome de Domínio do Canadá em 1º de julho de 1867. Posteriormente o Domínio expandiu-se com a incorporação de Manitoba (1870), Colúmbia Britânica (1871), Ilha do Príncipe Eduardo (1873), Saskatchewan (1905), Alberta (1905) e Terra Nova e Labrador (1949). [↑](#footnote-ref-2)
3. Fundada em 1670 é a mais antiga empresa que ainda continua em atividade no Canadá. A companhia controlou o comércio de pele nas Colônias Britânicas da América do Norte desde a sua fundação até o século XIX, administrou grande parte do oeste do atual Canadá e também foi a maior proprietária de terras da América do Norte durante esse período. A partir do declínio do comércio de peles no século XIX, a Hudson’s Bay Company passou a vender uma diversificada gama de produtos aos assentados no oeste canadense. Com a assinatura do “Termo de Renúncia” em 1869 os vastos territórios pertencentes à Hudson’s Bay Company foram adquiridos pelo Domínio do Canadá. [↑](#footnote-ref-3)
4. Foi uma importante empresa especializada no comércio de peles entre 1779 e 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. [↑](#footnote-ref-4)
5. Foi o primeiro 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. [↑](#footnote-ref-5)
6. 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. [↑](#footnote-ref-6)
7. Primeiro Ministro do Canadá entre 1867 e 1873 e entre 1878 e 1891. [↑](#footnote-ref-7)
8. *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. [↑](#footnote-ref-8)
9. Ferrovia transcontinental que cruzava o norte dos Estados Unidos ligando os estados de Minnesota, Wisconsin, Dakota do Norte, Montana, Idaho, Washington, e Oregon. [↑](#footnote-ref-9)
10. 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. [↑](#footnote-ref-10)
11. Episódio em que John MacDonald e outros políticos do Partido Conservador canadense foram acusados de receber suborno do magnata do setor marítimo e ferroviário Hugh Allan, para a obtenção dos contratos de construção da Canadian Pacific Railway. [↑](#footnote-ref-11)
12. Geografo e explorador irlandês responsável por coordenar a British North American Exploring Expedition que investigou aspectos geográficos e climáticos do oeste canadense. [↑](#footnote-ref-12)
13. 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. [↑](#footnote-ref-13)
14. Lei canadense que tinha por objetivo encorajar o assentamento nas pradarias do oeste, assim como proteger essas terras de uma possível invasão pelos Estados Unidos. A lei foi fortemente baseada no Homestead Act dos EUA. [↑](#footnote-ref-14)