

O PAPEL DO ESTADO NO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO CANADÁ: DO EXPANSIONISMO DEFENSIVO À ADESÃO AO NAFTA

*THE STATE 'S ROLE IN THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF CANADA: FROM THE DEFENSIVE
EXPANSIONISM TO THE ACCESSION TO NAFTA*

Carlos Vinicius Ludwig Viegas Soares*

Resumo: Este trabalho tem por objetivo analisar a participação do Estado no desenvolvimento econômico do Canadá a partir de 1867 com a unificação das Colônias Britânicas da América do Norte. O longo período histórico de análise pretende abordar momentos distintos desta participação. Em um primeiro período, que pode ser delimitado entre a criação do Canadá até a II Guerra Mundial, o Estado desempenha um papel mais ativo através da National Policy criando políticas protecionistas em relação aos Estados Unidos e condições para transpor os obstáculos ao desenvolvimento. Já em um segundo período, compreendido entre 1945 até os dias atuais é abordada a gradativa deterioração do modelo de desenvolvimento econômico canadense e a aproximação com um modelo mais próximo ao estadunidense.

Palavras-chave: Canadá, Estados Unidos, desenvolvimento econômico, Estado, dependência econômica.

Abstract: This work aims to analyze the participation of the state in economic development of Canada from 1867 with the unification of the British colonies of North America. The long historical period of analysis aims to address different times of state participation in the economy. At first, which can be defined between the creation of Canada and the World War II, the state plays a more active role in the economy through the National Policy creating protectionist policies toward the United States and conditions to overcome the obstacles to development. In the second period, from 1945 to the present day is approached the gradual deterioration of the Canadian economic development model for a closer to the US one.

Keywords: Canada, United States, economic development, state, economic dependence.

JEL Classification: O51; H50; N11; N12; N41; N42.

1. INTRODUÇÃO

O Canadá, desde o início de sua história, tem sido uma economia vulnerável, exposta às pressões e estímulos de nações mais avançadas. Durante a maior parte do

* Doutorando em Economia na UFRGS. Bolsista da CAPES. E-mail: carlos.vinicius@ufrgs.br

tempo a economia canadense pode ser descrita como uma extensão da economia europeia, não sendo possível estudar o desenvolvimento desta economia de forma isolada em relação à Europa e ao restante da América do Norte (Aitken; Easterbrook, 1956). 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 foi objeto da rivalidade comercial e imperial intensa entre a Grã-Bretanha, Rússia e os Estados Unidos. As pradarias ocidentais, 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 por suas riquezas naturais. Produtos como peixes, peles e madeiras 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 mero exportador de matérias-primas (staples) para regiões mais avançadas da Europa entre os séculos XVI e XIX, os fundamentos de seu crescimento econômico estiveram limitados basicamente a estas exportações, as 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 segunda metade do século XIX, 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 Reciprocidade (1854) é o primeiro tratado que visava à liberdade comercial entre Canadá e EUA, porém tem curta duração e é revogado pelos Estados Unidos já no ano de 1866 como uma reforma de retaliação a ajuda britânica aos Estados Confederados canadenses. A partir da revogação deste, os canadenses passariam historicamente a fazer oposição a total liberdade comercial com os Estados Unidos e a defender um modelo econômico mais protecionista e estatista que o estadunidense.

Com a Confederação, os canadenses criaram sua “*National Policy*” visando gerar uma atmosfera de desenvolvimento econômico transcontinental em desafio aos

Estados Unidos (Thompson; Randhall, 2008). As políticas de tarifas elevadas para importação estipuladas pela National Policy, no entanto, também atraíram grandes somas de capital americano e investimentos para o mercado interno do país, fazendo com que já na primeira metade do século XX os investimento americanos superassem os ingleses no Canadá (Aitken,1959).

Com o final da Segunda Guerra Mundial, ocorre um acentuado aumento da dependência em relação aos Estados Unidos tanto no que concerne a questões políticas como econômicas. Os Estados Unidos emergem como a grande potência mundial, enquanto o Canadá permanecia como uma potência intermediária no cenário econômico internacional, agravando sua dependência econômica e cultural em relação ao país do sul. A intensidade da Guerra Fria, a hegemonia estadunidense e a impossibilidade de não alinhamento tornavam qualquer outra alternativa pouco provável.

O período compreendido entre o início dos anos de 1940 até o final dos anos de 1950 foi marcado tanto por alianças para a II Guerra Mundial como para a Guerra Fria baseados em interesses econômicos e pressupostos supostamente compartilhados sobre questões ideológicas e políticas. Do início dos anos de 1960 até o início da década de 1980, o consenso binacional do pós-guerra sofreu alguns desgastes, e os dois países entraram em disputas em temas relacionados ao comércio e investimentos. Neste período, as políticas de bem-estar social do Canadá também destoavam de um modelo de economia convergente com o estadunidense. Porém já a partir de 1965, com a assinatura do Auto Pact¹ surgia como um primeiro passo de um acordo de livre comércio com os Estados Unidos. Com a criação do FTA (Free Trade Agreement) em 1989 e do NAFTA (North American Free Trade Agreement) em 1994 ocorre o auge da integração econômica entre os Estados Unidos e o Canadá e a aceleração da dependência econômica e degradação mais profunda do modelo de desenvolvimento desse país.

Muitos argumentos foram utilizados no sentido de defender a intervenção estatal como forma de desenvolver a economia canadense nos séculos XIX e XX. Pomfret

¹ Acordo comercial celebrado entre o Canadá e os Estados Unidos que removeu as tarifas de importação sobre carros, caminhões, ônibus, pneus e peças automotivas entre os dois países.

(1981) destaca que, levando em consideração o fato da economia canadense ter sido caracterizada até um período recente pela exportação de *staples*, a intervenção estatal seria importante, pois:

- O desenvolvimento econômico canadense seria muito vulnerável as mudanças de demanda no exterior, ocorrendo à necessidade de intervenção do governo para aliviar as perturbações sociais durante os períodos de recessão;
- A intervenção do governo na economia fazia-se necessária para superar os obstáculos geográficos impostos ao desenvolvimento econômico, visto que as distâncias internas e a dificuldade de acesso a algumas regiões tornavam necessárias obras de infraestrutura principalmente na área de transportes e estas só poderiam ser realizadas pelo governo;
- O desenvolvimento industrial, com exceção daquele vinculado as *staples*², não seria natural e só poderá ser obtido com a assistência do governo, como por exemplo, com a restrição de entrada no país de produtos importados semelhantes.

2. CONFEDERAÇÃO, NATIONAL POLICY E A INTERVENÇÃO ESTATAL NA ECONOMIA

2.1 A Confederação

O termo confederação é utilizado para descrever o processo que uniu as colônias britânicas da América do Norte (Nova Escócia, New Brunswick e Canadá) em 1867 sob o novo nome de Domínio do Canadá. Logo o Domínio do Canadá expandiu-se com a incorporação de Manitoba (1870), British Columbia (1871), Prince Edward Island (1873) e Newfoundland (1949). Diversos aspectos contribuíram para a Confederação canadense, entre eles pode-se destacar: a doutrina americana do Destino Manifesto³ e a conseqüente possível invasão estadunidense; a Guerra Civil Americana e suas retaliações ao Canadá; a criação da nova política colonial Britânica em que a Inglaterra manifestava não ter mais interesse em manter tropas em suas colônias.

A Confederação Canadense surge não apenas como uma resposta a possível anexação destes territórios pelos Estados Unidos, mas também pelas próprias tensões

² Produtos primários destinados à exportação.

³ Doutrina pela qual 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.

entre Inglaterra e Estados Unidos e suas possíveis repercussões sobre o Canadá, como pode ser observado no discurso feito por John Macdonald (que tornou-se Primeiro Ministro em 1867 com a Confederação) no parlamento canadense em 1865:

Se não estamos cegos em relação a nossa posição atual, devemos ver a situação perigosa em que os grandes interesses 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 uma 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 resurgir a qualquer momento. Não podemos prever o resultado, mas um conflito entre as duas nações pode ocorrer assim como ocorreram entre outras nações. Seria então tarde demais, uma vez começado, pensar em nosso fortalecimento ou iniciarmos as negociações para uma união com as províncias irmãs. Neste 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 com o provável término do Tratado de Reciprocidade. Por outro lado, nosso comércio é prejudicado pelo sistema de passaporte e a qualquer momento podemos ser privados da autorização de transportar nossas mercadorias através dos canais americanos. Nossos comerciantes podem ser obrigados a voltar ao sistema antigo de trazer apenas no verão todos os produtos necessários para o ano todo. 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 revertidas. (Macdonald, 1865)

Nesse cenário complexo, em que o Reino Unido cada vez demonstrava menos interesse nas Colônias Britânicas da América do Norte e onde haviam ameaças concretas de invasão do território pelos Estados Unidos criam-se as condições concretas para a formação da nação canadense e de um modelo de desenvolvimento caracterizado pelo expansionismo defensivo com importante participação estatal nesse processo de desenvolvimento que consubstanciaria-se com a *National Policy* que entrou em vigor a partir de 1879.

2.2 A NATIONAL POLICY

Com a constituição do Canadá dois objetivos principais eram evidentes de acordo com Firestone (1958, p. 32): 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 de um país que nascia com regiões bastante distintas tanto em aspectos econômicos como culturais.

Firestone (1958) destaca quatro características principais do desenvolvimento econômico canadense neste primeiro período: a vastidão do território, as limitações climáticas, as características e distribuição dos recursos naturais.

- 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 próximo da fronteira com os Estados Unidos, o que tornava muito mais simples a integração econômica e política e até mesmo a absorção pelos Estados Unidos, do que a criação e manutenção de uma nação independente;
- As limitações climáticas eram um forte obstáculo para a produção agrícola. Apenas no início do século XX o desenvolvimento tecnológico teria criado as condições para que a produção agrícola canadense atingisse escala suficiente para se tornar competitiva para exportação. 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 canadenses podiam apenas ser explorados com grandes esforços, conhecimentos tecnológicos bastante sofisticados e elevados investimentos de capital que facilitaram a participação dos Estados Unidos neste processo.

Diante dos consideráveis desafios encontrados para o desenvolvimento econômico do país, o papel central desempenhado pelo Estado ocorreu a partir de 1879 com a implementação da *National Policy*. Quando esta entrou em vigor os caminhos a serem seguidos pareciam claros: criação de tarifas protecionistas que tinham como principal alvo os Estados Unidos, implementação de uma ferrovia

transcontinental visando dar unidade a nação e reduzir os custos de transporte entre as colônias, e uma política de assentamento e a promoção de imigração para o oeste do país.

2.2.1 POLITICA COMERCIAL

A política comercial sempre foi um aspecto essencial para o desenvolvimento econômico canadense tanto pela necessidade de exportação devido ao seu pequeno mercado interno como pela necessidade de importação de bens de capital para sua indústria nascente. A questão da política comercial foi tão significativa na história econômica desse país que a questão de tarifas e protecionismo foi o assunto principal nas eleições de 1878, 1896, 1911 e 1930 (Pomfret, 1981).

Ainda no período da Província do Canadá as tarifas comerciais eram sensivelmente 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. No entanto, 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 de ferrovias fizeram com que as tarifas protecionistas fossem majoradas através do *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 serviços) (Barnett, 1976).

Com a Confederação e a criação do Domínio do Canadá o novo governo adquiriu um controle irrestrito sobre as tarifas alfandegárias e em 1879 com a implementação da *National Policy* essas se tornaram estratégicas para o desenvolvimento protecionista do país. Com a *National Policy* ocorreu um elevado aumento 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%), equipamentos manufaturados (25%) e bens de consumo acabados (30%) (Pomfret, 1981).

Entre 1879 e 1887 a política tarifária da *National Policy* também foi continuamente refinada e estendida ocorrendo à 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 sobre as 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.

Já no século XX a principal revisão tarifária ocorreu com a Bennett Tariffs que vigorou entre 1930 e 1933 e que se consubstanciava em uma reação ao crescimento das tarifas de importação dos Estados Unidos e o aumento do desemprego no Canadá. As tarifas retaliatórias, no entanto, foram em pouco tempo sendo anuladas por acordos comerciais e a partir de 1935 voltaram a se aproximar daquelas de 1920. Com o final da Segunda Guerra Mundial, devido as fortes pressões americanas e o alinhamento quase irrestrito a este país as proteções tarifárias foram sendo removidas e o Canadá passou a participar ativamente de negociações internacionais para reduções tarifárias em bases multilaterais.

De fato o legado da proteção tarifária no período parece ter sido atingido, ou seja, ocorreu o estabelecimento de novas indústrias e a diversificação econômica que seria improvável se o comércio livre com os EUA tivesse prosperado até a II GM.

2.2.2 POLÍTICA FERROVIÁRIA

Devido as grandes distâncias geográficas entre as regiões canadenses e a proximidade com os Estados Unidos a questão do transporte ocupou papel central na consolidação do Domínio do Canadá. Ainda no período provincial o comércio de peles realizado via transporte hidroviário tinha sido adequado por seu baixo custo para uma *staple* de baixo valor agregado. Quando 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 Saint Lawrence, concluídas em 1848, que visava manter essa rota como a principal até o Oceano Atlântico. Os investimentos em hidrovias, no

entanto, no período pós Confederação seriam muito inferiores aos investimentos em ferrovias.

Com o surgimento das ferrovias, as empresas privadas eram 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, sendo que as despesas com subsídios a implementação de ferrovias tornaram-se a maior despesa no orçamento federal durante a segunda metade do século XIX. Assim, devido as grandes distâncias, os altos custos das obras e a pequena economia doméstica, não haveria outra alternativa se não o financiamento público direto ou o oferecimento de garantias a investidores estrangeiros.

No início da década de 1840, os Estados Unidos já contavam com 3.000 milhas de ferrovias e 1850 já possuíam 9.000 milhas, enquanto as Colônias Britânicas dispunham de apenas 66 milhas (Pomfret, 1981). 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 Saint Lawrence a importância de um transporte alternativo ao hidroviário era bastante questionável, no entanto, com a criação do Domínio do Canadá passaram a ser essenciais na integração do país.

Nas duas décadas posteriores a Confederação, a política de implementação de ferrovias esteve centrada em dois projetos que tinham como propósito justamente a conexão entre as ex-colônias. A conexão Maritimes- Quebec foi feita pela Ferrovia Intercolonial concluída em 1876 e a ligação entre o Canadá central e o Oceano Pacífico seria completada em 1885.

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, 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- Quebec City. A política de implementação de ferrovias intercontinentais obteve um grande êxito e

atingiu o objetivo de interligação de remotas regiões do Canadá, favorecendo o desenvolvimento interno do país e as exportações para os Estados Unidos. Embora, ao contrário das obras de transporte fluvial, o governo tenha, em grande parte, contratado empresas privadas para executar as obras, o governo teve que financiar a maioria dessas obras.

2.2.3 POLÍTICA DE ASSENTAMENTO

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 vista a ausência de empecilhos legais ou de fronteira para a imigração para os Estados Unidos.

Com a Confederação o poder de dispor das terras públicas foi assumido pelo novo governo federal. Uma vez que o novo país foi constituído, além da construção de uma ferrovia intercontinental, estava no centro das discussões o assentamento de população no oeste. Assim, o governo distribuía as terras dos povoados nas seguintes proporções: 1/20 das pradarias férteis eram destinadas a Hudson's Bay Company; 1/18 eram destinados para escolas; 1/3 era destinado à concessão de terras para ferrovias e o restante das terras podia ser distribuída para indivíduos com mais de 18 anos com no mínimo três anos de residência que receberiam 160 acres cada.

Essa política de assentamento, no entanto, demorou quase duas décadas para começar a atingir os objetivos planejados. Até a década de 1880, embora a política de assentamento já estivesse implementada, os imigrantes canadenses continuavam preferindo migrar para os Estados Unidos do que migrar para o oeste canadense, conforme apresentado na tabela abaixo.

Tabela 1 - 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 6	47.600	50.200	20.900

estados dos EUA			
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)

Como destaca Pomfret (1981) as pesquisas nesse sentido têm mostrado que as diferenças nos fluxos migratórios estão relacionadas com a construção de ferrovias, políticas de assentamento e recursos naturais disponíveis, e isso teria levado a preferência pelos Estados Unidos até a década de 1880.

Sem um bom sistema de transporte a região oeste canadense era menos acessível aos colonos e a produção de produtos agrícolas tornava-se menos lucrativa que no país do sul. Em 1870, Manitoba e Dakota do Norte não possuíam ferrovias, mas Kansas, Nebraska, Iowa e Minnesota sim. Consequentemente a atividade agrícola era mais lucrativa nesses estados americanos pela facilidade de transporte. Já em 1870 o sistema ferroviário chegou as Dakotas do Sul e do Norte e a primeira linha para Winnipeg foi inaugurada em 1878. O efeito foi um crescimento no número de assentamentos tanto na Dakota do Sul e do Norte como em Manitoba durante a década de 1880 e no período entre 1890 e 1900 já existe uma tendência clara de assentamento dos canadenses no próprio país.

Com as políticas da *National Policy* o expansionismo defensivo canadense atingiu muitos de seus objetivos ao promover a industrialização do país através de tarifas protecionistas, ao criar as condições para a integração nacional com a construção de ferrovias intercontinentais e ao conseguir de certa forma, mas com menos êxito, diminuir o fluxo migratório para os Estados Unidos.

No entanto, ao mesmo tempo em que esses objetivos foram atingidos, alguns efeitos colaterais seriam importantes para uma transição desse expansionismo defensivo para um modelo mais atrelado aos Estados Unidos, ou seja, os próprios investimentos

diretos americanos no Canadá, que eram feitos na tentativa de evitar as tarifas protecionistas no futuro, teriam consequências na relação de dependência canadense.

Como observa Firestone (1958):

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)

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

Tabela 2- Investimentos Estrangeiros Diretos no Canadá em anos selecionados: (1900-1945)- (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
1945	1.750	24,7	4.990	70,3	352	5,0	7.092

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

3. O PÓS SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

O modelo de desenvolvimento protecionista canadense começou a sofrer fortes ameaças a partir do final da II GM. Se entre a confederação até este momento a manutenção da lealdade ao Império Britânico e a conseqüente rejeição da Revolução Americana, e o próprio receio de uma anexação do território pelos Estados Unidos, o protecionismo econômico e a criação de instituições e de um modelo de economia onde o Estado desempenhava um papel muito mais ativo do que nos Estados Unidos teriam sido característicos, o novo cenário mundial deixava pouco espaço para sua manutenção. Este novo cenário é intensificado a partir de 1948 com o advento da

Guerra Fria. A notória fraqueza econômica inglesa do pós II GM cria uma nova relação de forças no Triângulo do Atlântico Norte e o Canadá perdeu o contrapeso representado pela Inglaterra no que diz respeito às relações com os Estados Unidos.

No espectro político a luta contra o comunismo forçou ainda mais uma aproximação visto que a ameaça bélica russa tornou o Canadá indispensável para os planos de defesa dos Estados Unidos. No campo econômico acordos buscando a produção compartilhada no setor de defesa e a necessidade estadunidense por matérias-primas encorajaram ainda mais essa integração. Como observam Thompson e Randhall (2008, p. 184) “Durante a década de 1950, o Canadá tornou-se uma parte integral do novo Império Americano, mais integral de acordo com os nacionalistas, do que tinha sido no antigo Império Britânico”.

Na década de 1950, os produtos canadenses não abasteceriam apenas o mercado de bens de consumo dos Estados Unidos, mas também as necessidades militares do país vizinho. O Canadá então despontava como um fornecedor seguro em um mundo marcado por turbulências que poderiam fugir ao controle estadunidense. Neste período destacaram-se o aumento na importação de produtos como urânio, alumínio, cobre, chumbo, ferro, níquel e zinco e a produção para a exportação era em grande parte controlada por multinacionais estadunidenses como a American Metal Corporation (Arosen, 1982). A produção bélica tornou-se elemento essencial da integração econômica. Na década de 1950 a indústria de defesa canadense já era controlada em grande parte por subsidiárias de empresas estadunidenses, entre elas General Dynamics, Pratt & Whitney, Westinghouse e General Electric. (Woodward, 1953).

O nacionalismo econômico canadense antes dos anos de 1950 tomava a forma de tarifas protecionistas em relação aos produtos manufaturados estadunidenses, a partir de então mesmo que as tarifas protecionistas tenham permanecido relevantes o foco principal passou a ser os investimentos externos provenientes dos Estados Unidos. De fato o pós II GM é marcado por um significativo aumento dos investimentos diretos americanos no Canadá. Em períodos anteriores os investimentos vindos do exterior eram mais diversificados e uma parte substancial dos mesmos era oriunda do Reino Unido.

Já na década de 1960 se por um lado à dependência econômica canadense chega a níveis não observados anteriormente, este é também um momento onde as divergências sobre o modo de gerir a economia e em relação a questões culturais e políticas ficam evidentes. Neste período, várias das características que diferenciam os dois países ficam acentuadas. Entre elas podem ser citadas: a ascensão do Partido Social Democrata representante do movimento sindical do Canadá, o fortalecimento do Estado de Bem-estar social e o reconhecimento legal da natureza bi cultural (francesa e inglesa). Notoriamente um movimento social com características de esquerda aliado a um Estado de Bem-estar Social eram fenômenos que não tinham nenhum espaço no cenário estadunidense da época, mas que obteve sucesso na sociedade canadense, mesmo com uma economia quase que totalmente dependente dos interesses do país vizinho.

Não obstante, é também na década de 1960 que entra em vigor o Auto Pact, um acordo de livre comércio no setor automotivo que seria um precursor do FTA de 1989 e do NAFTA em 1994.

Mesmo com todas as pressões dos Estados Unidos e a crescente dependência econômica do Canadá, pode-se observar que até o início dos anos de 1980, o papel desempenhado pelo Estado na economia canadense ainda era distinto do estadunidense. O Estado canadense deste período representava um ponto médio entre os padrões europeus e estadunidense, tanto no que dizia respeito a empresas públicas como aos subsídios ao setor privado. Durante os anos de 1970 os subsídios para o setor privado e os investimentos em empresas públicas eram em média cinco vezes maiores no Canadá do que no vizinho do sul (Banting, 1986).

Como observa Mc Leod ao escrever sobre o tema na metade da década de 1970, no Canadá ocorria:

O aparecimento frequente de propriedade pública, em um cenário em que o Estado sempre dominou e moldou a economia. Ao contrário dos Estados Unidos, o Canadá nunca experimentou um período de capitalismo de mercado puro nos moldes de um irrestrito *laissez-faire*. (Mc Leod, 1976, p.6)

Da mesma forma Mercer e Goldberg demonstram o quão importante era o envolvimento do governo canadense na economia no início da década de 1980:

Em 1982 das 400 principais empresas industriais canadenses, 25 eram controladas pelo governo federal ou pelos governos provinciais. Entre os 50 principais industrialistas, todos ranqueados por vendas, 7 eram integralmente controladas pelo governo federal ou governos provinciais. Quanto as instituições financeiras, 9 das 25 principais eram de propriedade ou totalmente controladas pelos governos provinciais ou federal. Os governos canadenses em todas as esferas apresentam pouca reticência em estarem envolvidos em diversos empreendimentos que podem abranger ferrovias, companhias aéreas, fabricação de aeronaves, instituições financeiras, empresas siderúrgicas, empresas petrolíferas e produção e vendas de reatores atômicos para a produção de energia. (Mercer e Golder, 1982, p.27).

Porém, os anos de 1980 trariam um novo cenário de relações econômicas, onde o até então historicamente protecionista Canadá aderiria aos princípios liberais estadunidenses e tornar-se-ia mais dependente do que em qualquer outro período histórico aos interesses americanos.

O início da década de 1980 é marcada pela pressão estadunidense pela abertura dos mercados a nível mundial e pela desregulamentação das economias. Como arquiteto mais importante do sistema multilateral de comércio do GATT, os Estados Unidos permaneceu firme em sua posição de impor a liberalização comercial, mesmo levando em consideração os acordos regionais de comércio que estavam sendo implementados na Europa e América do Sul. Na administração do Presidente Ronald Reagan, os Estados Unidos buscaram uma reaproximação com a União Européia, assim como com o Oriente Médio visando à implementação de acordos de livre comércio. No entanto, mesmo com toda a pressão estadunidense, apenas Israel respondeu positivamente a proposta firmando o Acordo de Livre Comércio em 1985.

Com o fracasso na maioria das negociações, as atenções se concentrariam nos outros países da América do Norte. O México inicialmente rejeitou a possibilidade de um acordo. No Canadá, o governo encontrava muita resistência popular para colocar o acordo em prática. (Hart, 1994). Os elementos centrais incluíam a eliminação de tarifas e a diminuição de barreiras não tarifárias, além de prever a isenções para comércio de serviços. Também foi criado um mecanismo para a solução de conflitos visando

resolver eventuais disputas em relação a questões comerciais. O Free Trade Agreement (FTA) inovava por prever a liberalização de todos os setores da economia, assim como desenvolveu novas regras para questões de subsídios, dumping e medidas compensatórias. Cinco anos após a criação do FTA (1989), o México foi incorporado ao acordo de livre comércio quando entrou em vigor o NAFTA (1994). De forma geral os objetivos eram os mesmos do FTA.

Ao contrário da União Européia, que pautou sua integração a partir da criação de instituições supranacionais com objetivos e prioridades bem definidas, as relações econômicas entre Estados Unidos e Canadá têm sido marcadas pela característica de serem bastante menos formais. A integração foi mais óbvia na economia, porém nem o NAFTA nem o FTA quando de sua criação possuíam instituições supranacionais permanentes. (Hampson; Molot, 2000). Cabe também salientar que tanto o NAFTA como o FTA são acordos comerciais e não uniões aduaneiras. Não há tarifas externas comuns ou mesmo a tentativa de uma criação de moeda comum, ocorre uma limitação da mobilidade de mão-de-obra e os governos continuam com algum poder sobre sua política interna.

Principalmente a partir da implementação do FTA e do NAFTA a economia canadense tornou-se cada vez mais subordinada a economia estadunidense e menos integrada entre suas províncias. O Canadá tornou-se mais dependente do comércio internacional, sendo que a exportação de bens e serviços como percentual do PIB cresceu de 25% em 1989 para 43% em 2002 e quando levada em consideração apenas a participação americana, esta passou de 18,6% para 37,6% do PIB neste período. A importação de bens cresceu de 25,8% para 38,1% do PIB com um aumento de 68,3% para 71,1% da participação americana. Em 2001, nove das dez províncias do Canadá exportavam mais para os Estados Unidos do que para outras províncias enquanto em 1989 apenas duas províncias exportavam mais para os Estados Unidos. (Courchene, 2005).

Quando se analisa os efeitos do FTA e NAFTA para além de indicadores sobre importação, exportação e investimentos a acentuação da dependência econômica e política fica ainda mais perceptível. É notável que a integração econômica já ocorre a mais de seis décadas e sua intensidade variou de acordo com distintos momentos neste

período. Os acordos de livre comércio que a princípio estavam focados em questões de política econômica, acabaram por impor uma harmonização crescente de políticas culturais, sociais e ambientais. A uniformização de políticas, mesmo sem instituições que tomassem decisões conjuntas passou a ser um elemento chave da integração com os Estados Unidos. Diferentemente da União Européia, onde a integração ocorreu a partir da formação de instituições supranacionais e de acordos formais que geram uma partilha de soberania, no caso da América do Norte, onde as estruturas de governança são mais fracas ou em alguns casos até inexistentes a integração ocorre por alinhamento praticamente irrestrito à potência dominante.

A dominação social, cultural, econômica e ideológica acentuou-se. O FTA criou as garantias constitucionais para a implementação das reformas neoliberais e acelerou a integração econômica da América do Norte. Foi um documento pioneiro por prever as mesmas regras para o comércio de bens e de serviços como operações bancárias e contratos de seguros. O governo teria que passar a aplicar as mesmas regras do comércio para os investimentos, tratando os investidores estrangeiros da mesma forma que os nacionais, uma concessão que o Canadá tinha resistido durante a grande parte do século XX devido à alta proporção de investimentos estrangeiros diretos em sua economia.

Ao fornecer as companhias estadunidenses os mesmos incentivos das empresas locais os governos das províncias canadenses tiveram que desistir das estratégias industriais que marcavam historicamente as políticas de desenvolvimento tanto destas províncias como do governo federal. Por sua vez, o NAFTA assegurou a total liberdade de mobilidade do capital e endureceu as regras de proteção aos direitos de propriedade, que representaram uma mudança de direção na economia canadense que passa a ser muito mais centrada na crença dos mecanismos de mercado.

No que diz respeito ao direito de propriedade intelectual, quando a Constituição Canadense foi alterada (1982) para incorporar um capítulo sobre Direitos e Liberdade, os direitos de propriedade intelectual foram excluídos com a alegação de que estes aumentariam excessivamente o poder das corporações. No entanto em seu capítulo 11 o acordo determina a criação de direitos de propriedade, válidos apenas para as empresas estrangeiras.

Como observa Clarkson:

“Ao mesmo tempo em que os direitos de propriedade previstos no NAFTA garantem as corporações o direito de explorar seus conhecimentos, o tratado também obriga o governo canadense a explorar seus recursos naturais no setor de combustíveis. O capítulo que dispõe sobre fontes de energia proíbe o governo federal ou as províncias canadenses de determinar preços inferiores para os cidadãos ou indústrias canadenses aqueles de exportação. Mesmo no caso de uma crise energética o Canadá é obrigado a fornecer aos Estados Unidos a mesma proporção de energia produzida nos últimos três anos.” (Clarkson,2002,p.6)

As novas regras impostas com a aprovação do NAFTA limitaram bastante a atuação do Estado no que diz respeito às empresas estrangeiras. Os governos federais e locais ficaram impedidos de impor requisitos de desempenho para os investidores estrangeiros, como por exemplo, nas questões ambientais. As novas liberdades e direitos obtidos pelas corporações não criaram em contrapartida novas obrigações. No NAFTA não há nenhuma instituição semelhante às criadas na União Européia para regular, fiscalizar ou monitorar o mercado, o NAFTA não caracterizou-se pela criação de uma estrutura institucional para reger o mercado do continente, e sim pela criação de instrumentos pelos quais o capital consegue disciplinar as ações dos governos. (Clarkson, 2002).

No que diz respeito aos possíveis conflitos entre investidores e o Estado, o capítulo XI que trata do tema investimentos criou uma área de julgamentos privados não apenas por adicionar a constituição canadense uma legislação de direitos de propriedade de acordo com os interesses das corporações americanas, mas também com a introdução de um mecanismo de arbitragem para resolver disputas corporativas que limitaram a capacidade governamental neste campo ao transferir disputas que podem interferir em políticas de governo da esfera da legislação nacional para a esfera da legislação comercial internacional. Quando uma norma de direito corporativo internacional entra em conflito com uma norma jurídica canadense prevalece à primeira. Levando-se em consideração que a legislação societária americana prepondera nos processos de direito comercial internacional, os conflitos entre as corporações americanas e o Canadá obrigam na grande maioria dos casos em o Canadá aceitar legislações tipicamente estadunidenses na solução destes conflitos.

O sistema legal canadense tornou-se dependente de julgamentos por árbitros que não necessariamente estão de acordo com a racionalidade cultural e histórica deste país e que aplicam normas sob a influência individualista e litigiosa da cultura legal dos Estados Unidos, em contraposição a cultura menos litigiosa e menos voltada aos interesses empresariais do Canadá. (Clarkson, 2002).

O NAFTA, por sua vez, não possui explicitamente nenhum poder de coação entre as partes, ficando estas livres para permanecer no mesmo de acordo com seus próprios interesses. No entanto, devido à extrema assimetria econômica entre os países membros, a hegemonia estadunidense prepondera sobre os dois outros países criando um forte poder de imposição de seus interesses independentemente das posições de Canadá e México comprometendo a soberania em termos jurídicos dos mesmos.

Notável neste período também foi a redução dos gastos do governo canadense com políticas de bem-estar social e a convergência para um modelo de Estado mais semelhante ao estadunidense como observa Campbell:

Ao contrário de garantias prévias, ocorreu uma diminuição deliberada do Estado social canadense- um ajuste estrutural do setor público e da capacidade fiscal. A convergência ao modelo americano mesmo que longe de estar completa tem sido significativa. Enquanto os governos canadenses continuam gastando significativamente mais em programas sociais e em serviços públicos do que o estadunidense, a diferença foi diminuindo rapidamente, como mostra um estudo do Departamento Federal de Finanças de 2003. Os gastos em programas não militares do governo canadense caíram de 42,9% do PIB em 1992 para 33,6% em 2001. Já nos Estados Unidos, em comparação, no mesmo período estes gastos tiveram uma leve alta passando de 27,7 para 27,9% do PIB. A diferença em despesas não militares entre os dois países de 5,7 pontos percentuais no PIB de 2001 caiu dramaticamente em relação a 1992 quando era de 15,2 pontos percentuais. (Campbell, 2006, p.25).

Poucos anos após a implementação do NAFTA observou-se uma clara tendência de concentração de renda entre os 10% mais ricos (tabelas 3 e 4), por uma considerável perda de soberania devido a imposição de normas legais que estavam mais de acordo com os interesses estadunidenses e pela redução do Estado de bem-estar social.

Tabela 3 - Participação percentual dos 10% mais ricos na renda do Canadá (1989-2000)

	Percentil
--	-----------

Ano	90-100	95-100	99-100	99,5-100	99,9-100	90-95	95-99
1989	36,36	23,83	10,01	7,15	3,44	12,53	13,82
1990	35,54	23,08	9,35	6,55	2,98	12,46	13,73
1991	36,31	23,47	9,37	6,51	2,91	12,84	14,11
1992	36,72	23,60	9,31	6,44	2,82	13,12	14,29
1993	37,31	24,03	9,56	6,64	2,97	13,28	14,48
1994	37,49	24,16	9,59	6,65	2,94	13,33	14,57
1995	37,85	24,65	10,00	6,99	3,13	13,21	14,64
1996	38,77	25,48	10,62	7,53	3,47	13,29	14,85
1997	39,78	26,51	11,52	8,32	3,97	13,26	14,99
1998	40,61	27,35	12,18	8,87	4,34	13,26	15,17
1999	41,17	27,89	12,62	9,25	4,61	13,29	15,27
2000	42,34	29,01	13,56	10,11	5,23	13,34	15,44

Fonte: SAEZ e VEALL (2003, p.40)

Tabela 4- Média de renda por unidade fiscal no Canadá no ano de 2000 em dólares canadenses-CAD

Grupo	Percentil	Número de unidades fiscais	Média de renda
Toda população	0-100	22.807.585	24.859,00
10% mais ricos	90-95	1.140.379	66.310,00
5% mais ricos	95-99	912.303	95.982,00
1% mais ricos	99-99,5	114.038	171.728,00
0,5% mais ricos	99,5-99,9	91.230	303.035,00
0,1% mais ricos	99,9-99,99	20.527	923.385,00
0,01% mais ricos	99,99-100	2.281	4.695.923,00

Nota: cada unidade fiscal representa um indivíduo.

Fonte: SAEZ & VEALL (2005, p.833).

Observa-se também que desde o início dos anos 2000, tem ocorrido uma queda nos investimentos externos estadunidenses no Canadá, que representavam 67,16% em 1995, 60,68% em 2000 e 54,51% em 2010 conforme tabela abaixo.

Tabela 5- Investimentos Diretos Estrangeiros no Canadá (1995-2010)

Ano	Total Milhões (US\$)	Estados Unidos Milhões (US\$)	% Estados Unidos
-----	-------------------------	----------------------------------	------------------

1995	168.167	112.948	67,16
1996	182.126	121.943	66,96
1997	194.277	128.978	66,39
1998	219.389	146.893	66,96
1999	252.563	176.045	69,70
2000	319.116	193.651	60,68
2001	340.429	219.927	64,60
2002	356.819	231.566	64,90
2003	373.685	238.057	63,71
2004	379.450	243.328	64,13
2005	397.828	251.477	63,21
2006	437.171	265.096	60,64
2007	510.139	290.983	57,04
2008	542.732	295.400	54,43
2009	547.578	291.369	53,21
2010	561.616	306.141	54,51

Fonte: Statistics Canada: CANSIM- Tabela 376-0051

Isso decorre da própria abertura comercial a partir do NAFTA e da queda das barreiras tarifárias que fizeram com que os investimentos em filiais canadenses não fossem mais necessários para a competitividade dos Estados Unidos neste país.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento econômico canadense sempre esteve condicionado a nações economicamente mais desenvolvidas. Porém, mesmo antes da Confederação existiram tentativas de tornar o Canadá relativamente independente principalmente em relação aos Estados Unidos. Nesse sentido no século XIX o Estado desempenhou um papel fundamental na construção do novo país. Já em 1859, na então Província do Canadá, foi criada uma estrutura de tarifas protecionistas que vigoraria até o final da Segunda Guerra Mundial. Construções de ferrovias através de subsídios estatais e políticas de assentamento também foram indispensáveis para a consolidação do Domínio do Canadá. Com a unificação das Colônias Britânicas da América do Norte em 1867 e a implementação da *National Policy* os objetivos de crescimento econômico com

diversificação na economia eram claros. A *National Policy* foi também elaborada com o objetivo de um expansionismo defensivo (Aitken, 1959), ou seja, como uma reação defensiva a ameaça estadunidense de ocupação integral do continente fundada no “Destino Manifesto”.

As tarifas protecionistas efetivamente encorajaram o crescimento do setor industrial e o desenvolvimento econômico do país e contribuíram para a construção de ferrovias ao gerar um maior volume de transporte entre as regiões leste e oeste e por aumentar as receitas governamentais que puderam ser utilizadas para subsidiar a construção dessas ferrovias. A política de assentamento no oeste e a construção de ferrovias eram complementares nesse plano de desenvolvimento. Assim as ações governamentais contribuíram e criaram as bases para a transformação de uma economia marcada inicialmente pela mera exportação de *staples* e por uma provável anexação pelo vizinho do sul em uma economia que se tornaria bastante diversificada e relativamente integrada já na primeira metade do séc. XX.

No entanto, com o final da Segunda Guerra Mundial o modelo de expansionismo defensivo canadense não consegue suportar as pressões da nova nação hegemônica e a dependência em relação aos Estados Unidos é acentuada. O poderio econômico e militar estadunidense no período da Guerra Fria não deixava outras alternativas a não ser o alinhamento irrestrito a potência hegemônica. Mesmo com o forte nacionalismo persistente entre os canadenses e uma tentativa de uma terceira via entre os modelos europeus e americanos, na década de 1960 a implementação do Auto Pact já indicava uma maior integração econômica com os Estados Unidos e adoção de um modelo econômico mais próximo do estadunidense. Este modelo seria fortalecido com a adesão ao FTA em 1989 e ao NAFTA em 1994.

Os acordos de livre comércio incluíram não apenas o comércio de bens, mas também de serviços e passaram a representar o auge da dependência em relação aos Estados Unidos. Isto ocorreu, não apenas em relação a questões econômicas como exportações, importações e investimentos, mas também com a própria perda de soberania de suas instituições e instâncias legais que obrigaram-se a respeitar e acatar decisões embasadas em legislações tipicamente estadunidenses que em muitos casos contrapunham-se a tradição legal canadense. O Estado social construído durante o

século XX e que constituiu-se em um dos principais diferenciais entre estes modelos econômicos sofreu também um processo de desmantelamento com a diminuição de investimentos estatais em projetos com fim não-militar. A perda de soberania, a diminuição do Estado de bem-estar viria também acompanhada do aumento da concentração de renda com destaque para os 10% mais ricos da população. Os anos que se seguiram a vigência do NAFTA foram marcados por uma assimilação mais profunda do modelo econômico estadunidense e pela convergência com os valores culturais dos Estados Unidos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ACHESON, T.W. **The National Policy and the Industrialization of the Maritimes.** Academics, V.1, Issue 2, 1972, p.3-28.

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

AITKEN, Hugh et al. **The American Economic Impact on Canada.** Durham: Duke University Press, 1959.

AROSÉN, Lawrence. **From World War to Limited War: Canadian- American Industrial Mobilization for Defense.** *Revue Internationale de Histoire Militaire*, 1982.

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* 9, Aug. 1976.

BERGER, Carl. **Imperialism and Nationalism, 1884-1914: A Conflict in Canadian Thought.** Toronto: University of Toronto Press, 1969.

BIRD, Richard. **The Growth of Government Spending in Canada.** Toronto: Canadian Tax Foundation, 1970.

BOTHWELL, Robert; ENGLISH, John. **Canadian Trade Policy in the Age of American Dominance and British Decline, 1943-47.** *Canadian Review of American Studies* 8, 1977.

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

BREWIS, T.N. **Growth and the Canadian Economy.** Montreal: McGill- Queen's University Press, 1968

BROWN, Robert Craig. **Canada's National Policy, 1883-1890:** A study in Canadian-American relations. Princeton: Princeton University Press, 1964.

BUCKLEY, K.A.H. **The Role of Staple Industries in Canada's Economic Development.** *Journal of Economic History* 18, 1958.

CAMPBELL, Bruce; FINN, Ed. **Living with uncle:** Canada-US Relations in an Age of Empire. Toronto: James Lorimer & Company, 2006.

CAVES, R.E.; HOLTON, R.H. **The Canadian Economy:** Prospect and Retrospect. Cambridge: Harvard University Press, 1959.

CLARKSON, Stephen. **Uncle Sam and US:** Globalization, Neoconservatism and the Canadian State. Toronto: University of Toronto Press Inc, 2002.

COURCHENE, Thomas J. **FTA at 15, NAFTA at 10:** A Canadian Perspective on North American Integration in DONALD, Savoie *Art of the State, Volume II: Thinking North America.* Montreal: Institute for Research on Public Policy, 2005.

DALES, J.H. **The Protective Tariff in Canada's Economic Development.** Toronto: University of Toronto Press, 1966.

DICKEY, John Sloan. **Canada and the American Presence:** The United States Interest in an Independent Canada. New York: New York University Press, 1975.

EASTERBROOK, W; WATKINS, M. **Approaches to Canadian Economic History.** Toronto: McClelland and Stewart Limited, 1967

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

GLAZEBROOK, G.P. **A History of Canadian External Relations.** Oxford: Oxford University Press, 1950.

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

GLOBERMAN, Steven; STORER, Paul. **Canada-US Economic Integration following CUSTA and NAFTA**. Bloomington: Indiana University, 2003.

HAMPSON, Fen Osler; MOLOT, Maureen Appel. **Does the 49th Parallel Matter Any More?**. Toronto: Oxford University Press, 2000.

HART, Michel. **Decision at Midnight**: inside the Canada-US Free Trade Negotiations. Vancouver: UBC Press, 1994.

HOBERG, George. **Canada and North American Integration**. Canada Public Policy nº 26, 2000.

HUNTER, Todd. **The Impact of FTA/NAFTA on Canada**: What does the recent literature say? Department of Foreign Affairs and International Trade. December, 1998.

INNIS, Harold A. **Problems of Staple Production in Canada**. Toronto: Ryerson Press, 1933

INNIS, Harold A. **The Fur Trade in Canada**: an Introduction to Canadian Economic History. Toronto: University of Toronto Press, 1999.

LIPSET, Seymour. **Continental divide**: the values and institutions of the United States and Canada. New York: Routledge, 1990.

MACDONALD, John A. **On Canadian Confederation**, 1865. Disponível em: <http://www.bartleby.com/268/5/1.html>. Acesso em: 29/10/2014.

MCLEOD, J.T. **The Free Enterprise Dodo is no Phoenix**. The Canadian Forum 56, 1976.

MERCER, John; GOLDBERG, Michael. **Value Differences and their Meaning: Urban Development in the United States**. Vancouver: British Columbia faculty of Commerce, working paper nº12, 1982.

NORRIE, Kenneth; OWRAN, Douglas; HERBERT, JC. **History of the Canadian Economy**. Nelson College Indigenous, 2007.

OWRAM, Doug. **Canadian History-Confederation to the Present**. Toronto: University of Toronto Press, 1994.

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

REA, K. J. **Canadian Economic Development**. Toronto: University of Toronto Web Courses, 1998.

SAEZ, Emmanuel; VEALL, Michael. **The Evaluation of High Incomes in Canada: 1920-2000**. Ontario: SEDAP Research Paper n.99, maio de 2003.

SAEZ, Emmanuel; VEALL, Michael. **The Evolution of High Incomes in Northern America: Lessons from Canadian Evidence**. American Economic Review, V.95, 2005.

STANBURY, W. **Privatization in Canada: Ideology, Symbolism or Substance?** in: Privatization and State Owned Enterprise. Paul McAvoy et al. Boston: Kluwer Academic Publisher, 1989.

STATISTICS CANADA. <http://www.statcan.gc.ca>. Acesso em: 20 de novembro de 2014.

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.

THOMPSON, John Herd; RANDALL, Stephen J. **Canada and the United States: Ambivalent Allies**. Athens: University of Georgia Press, 2008.

WOODWARD, Stanley. **Woodward to Acheson**, 13 January 1953. U.S. Chamber of Commerce Resolution, 1953.

URQUHART, M. C. **Canadian Economic Growth: 1870-1980**. Kingston: Queen's University, Working Paper 734.