



XV Congresso Brasileiro de História
Econômica & 16a Conferência
Internacional de História de Empresas
Osasco, 02 a 04 de outubro de 2023



ASSOCIAÇÃO
BRASILEIRA DE
PESQUISADORES
EM HISTÓRIA
ECONÔMICA

HISTÓRIA ECONÔMICA GERAL E ECONOMIA INTERNACIONAL

Confederação, National Policy e a Urbanização Canadense (1867-1921)

Confederation, National Policy and the Canadian Urbanization (1867-1921)

Carlos Vinicius Ludwig Viegas Soares; Doutor em Economia (UFRGS);
viniciuscvs@hotmail.com

Resumo: Este trabalho analisa a urbanização do Canadá no período 1867-1921. Nesse sentido, busca-se compreender os fatores determinantes dessa urbanização, com ênfase nos impactos gerados pela criação da Confederação Canadense e da implementação de políticas de desenvolvimento econômico conhecidas como *National Policy* (política comercial, política de transportes e política migratória). Argumenta-se que a Confederação e a *National Policy* desempenharam papel essencial para a transformação de um país predominantemente rural, quando foi criado em 1867, em um país com importantes centros urbanos já nas primeiras décadas do século XX.

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

Abstract: This work analyzes the urbanization of Canada in the period 1867-1921. In this sense, we seek to understand the determining factors of this urbanization, with emphasis on the impacts generated by the creation of the Canadian Confederation and the implementation of economic development policies in this period known as the National Policy (commercial policy, transport policy and migration policy). It is argued that the Confederation and the National Policy played an essential role in the transformation of a predominantly rural country, when it was created in 1867, into a country with important urban centers in the first decades of the 20th century.

Keywords: Canada, Confederation, National Policy, urbanization, economic development.

JEL Classification: N91; N92.



1. INTRODUÇÃO

Na segunda metade do século XIX e início do século XX, o Canadá experimentou profundas transformações econômicas a partir da Confederação e de uma ambiciosa estratégia de desenvolvimento econômico conhecida como *National Policy*¹.

A Confederação constituiu-se no processo que uniu as Colônias Britânicas da América do Norte (Província do Canadá, Nova Escócia e Nova Brunswick), sob o novo nome de Domínio do Canadá em 1º de julho de 1867. Posteriormente foram incorporadas as Províncias de Manitoba (1870), Colúmbia Britânica (1871), Ilha do Príncipe Eduardo (1873), Saskatchewan (1905), Alberta (1905) e Newfoundland e Labrador (1949).

A *National Policy* era fundada em três pilares: uma política comercial protecionista; uma política de incentivo a imigração para povoar o Oeste canadense e, por fim, uma política de transportes que buscava ligar as distantes províncias do país com a construção de ferrovias. Como política de desenvolvimento, buscava fortalecer o eixo Leste- Oeste do Canadá, a partir da construção de uma ferrovia transcontinental, que entre seus objetivos, visava compensar a crescente atração econômica entre o Canadá e os Estados Unidos e, também possibilitar a expansão agrícola nas pradarias do Oeste canadense. Já no Canadá central o principal objetivo era desenvolver a atividade industrial. Os bens manufaturados produzidos seriam em parte destinados para as províncias do Oeste por intermédio da ferrovia. Da mesma forma, a ferrovia seria utilizada para enviar a produção agrícola para o Canadá Central e para a Europa.

Easterbrook e Aitken defenderam o ponto de vista de que a *National Policy* levou a:

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

Donald Creighton argumenta que a *National Policy*, especialmente a proteção tarifária implementada em 1879, desempenhou um papel fundamental para o desenvolvimento econômico canadense. Como observa o autor:

¹ O termo *National Policy* é utilizado stricto sensu para designar a política comercial protecionista implementada por John MacDonal em 1879 e, em um sentido lato, para tratar das políticas protecionistas, de transportes e de imigração desde a Confederação até a década de 1930.



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

De fato, já no início do século XX, muitos dos objetivos buscados pela *National Policy* haviam sido atingidos e o país passou a apresentar características econômicas bastante distintas em relação àquelas do período da Confederação. O país tinha obtido importantes avanços no que diz respeito ao desenvolvimento industrial, as ferrovias tinham atingido o objetivo de integrar as províncias, consolidando o território nacional e possibilitando o desenvolvimento do mercado interno. O setor agrícola havia se tornado um dos maiores exportadores mundiais de grãos, além de abastecer as áreas urbanas e industriais do Canadá Central (SOARES, 2019, p.130). Nesse sentido, a implementação da *National Policy*, possível a partir da Confederação, parece ter desempenhado um papel essencial para o desenvolvimento econômico do Canadá.

Nesse artigo busca-se investigar os impactos gerados por esse desenvolvimento econômico sobre a urbanização canadense, tanto no que diz respeito a criação como o crescimento de centros urbanos nesse período. O trabalho está organizado da seguinte forma: após essa introdução, é feita uma breve análise sobre a criação do Domínio do Canadá e da implementação da *National Policy* e seus efeitos sobre o desenvolvimento econômico canadense. Na terceira seção é discutida e analisada a urbanização do Canadá no período 1867-1921. A seção seguinte trata do crescimento das principais cidades do Canadá. A seção final traz as conclusões do trabalho.



2. A CONFEDERAÇÃO E A *NATIONAL POLICY*

As Colônias Britânicas da América do Norte, que posteriormente integrariam o Domínio do Canadá, começaram a perder privilégios comerciais que disfrutavam a partir da década de 1840, devido a redução das tarifas preferenciais sobre a exportação de madeira e a revogação dos *Navigations Acts*² e das *Corn Laws*³, o que acabou, mesmo que por um curto período, incentivando movimentos anexionistas aos Estados Unidos. Porém, a possibilidade de um comércio recíproco de produtos naturais com os estadunidenses, na década de 1850, parecia possibilitar uma situação melhor do que a anexação ao país do sul. Nesse sentido, em 1854 é assinado o Tratado de Reciprocidade⁴ que a princípio parecia satisfazer os interesses comerciais da Província do Canadá, Nova Escócia, Nova Brunswick e Newfoundland. No entanto, pouco após o término da Guerra Civil Americana, o governo estadunidense decide revogar de forma unilateral o Tratado de Reciprocidade em 1866.

Nesse novo cenário em que as Colônias Britânicas da América do Norte eram incapazes de garantir tarifas protecionistas tanto em relação a Grã-Bretanha quanto em relação aos Estados Unidos, aliadas as tensões geradas entre a Grã-Bretanha e os

² Os *Navigations Acts* eram um conjunto complexo de leis britânicas que datam de 1651 e 1660 e que tinham por objetivo regular o transporte e comércio imperial, visando manter e promover o poder econômico e naval britânico. Era feito um controle sobre a propriedade e nacionalidade da tripulação dos navios que comercializavam com a Grã-Bretanha e suas colônias e a aceitabilidade de rotas e produtos comercializados. Eram utilizados também para ligar economicamente as Colônias Britânicas da América do Norte com as Colônias das Índias Ocidentais. De forma geral, o comércio entre as Colônias Britânicas e as Colônias das Índias Ocidentais com a Grã-Bretanha tinha que ser realizado a partir do transporte em navios britânicos ou coloniais. Os *Navigations Acts* foram revogados em 1849 também como parte do movimento geral da Grã-Bretanha no sentido de buscar o livre comércio.

³ As *Corn Laws* estiveram em vigor entre 1794 e 1846 estabelecendo tarifas sobre a importação de grãos na Grã-Bretanha, visando proteger a agricultura britânica da concorrência externa. Na década de 1820, com o aumento da demanda por alimentos na Grã-Bretanha, ocorreram revisões dando preferência (tarifas de importação menores) aos grãos das colônias em relação aos estrangeiros, proporcionando assim o suprimento necessário de grãos ao Império. As tarifas preferenciais compensaram o custo de transporte transatlântico dos grãos das Colônias Britânicas da América do Norte e propiciaram um grande mercado para o trigo produzido por essas colônias. No entanto, em 1846 a Grã-Bretanha revogou as *Corn Laws* como parte de uma estratégia que visava à ampliação do livre comércio.

⁴ O Tratado de Reciprocidade (Elgin-Marcy Treaty) de 1854 celebrado entre a Província do Canadá, Nova Escócia, Nova Brunswick e Newfoundland e os Estados Unidos previa o livre comércio em todos os produtos naturais, acesso livre aos pescadores às águas costeiras do Atlântico das Colônias Britânicas e acesso às embarcações estadunidenses ao Rio São Lourenço com as mesmas regras aplicadas às embarcações nativas. Também eram garantidos direitos de navegação às Colônias Britânicas nas águas territoriais estadunidenses. O Tratado tinha uma duração inicial de dez anos e poderia ser revogado por qualquer uma das partes com um aviso prévio de doze meses.



Estados Unidos durante a Guerra Civil Americana e as políticas de caráter protecionista e expansionistas dos estadunidenses, tornou-se clara a necessidade de ações no sentido de uma maior unificação dessas Colônias, abrindo-se espaço para a criação da Confederação, que poderia possibilitar a consolidação de um país com características que facilitariam seu desenvolvimento econômico.

Firestone (1958, p.32) destaca que com a constituição do Domínio do Canadá ficaram evidentes dois objetivos principais visando esse processo de desenvolvimento: a exploração dos recursos naturais do Oeste e a criação de um grande mercado doméstico capaz de absorver a produção industrial proveniente das províncias do Canadá Central. A Confederação havia possibilitado a criação do Canadá, mas ainda era necessário explorar as potencialidades sociais e econômicas da nova nação.

Diante dos imensos desafios enfrentados para o desenvolvimento econômico das distintas regiões do Canadá, não tardou a ficar, também evidente, a necessidade do Estado desempenhar um papel central no sentido de tornar viável esse desenvolvimento. É nesse contexto que ganham destaque a implementação das políticas migratórias, protecionistas e de infraestrutura de transportes.

A *Dominion Lands Act* entra em vigor em 1872 buscando estabelecer as regras de imigração e assentamento, assim como determinar como seria feita a distribuição das terras entre os imigrantes. Cada imigrante recebia gratuitamente 160 acres de terra (65 hectares) pagando apenas uma taxa administrativa de C\$10,00. Homens com idade superior a 21 anos, ou mulheres que fossem chefes de família, e que se enquadrassem nas regras de imigração, poderiam solicitar as terras, devendo se comprometer a cultivar ao menos 30 acres (12 hectares) e estabelecer residência permanente no local, evitando assim que especuladores obtivessem o controle das terras (FRANCIS; JONES; SMITH, 2010, p.291). A política migratória, inicialmente, buscava atrair preferencialmente imigrantes ingleses, estadunidenses e de países do Norte da Europa, como os provenientes da Alemanha, Bélgica, Holanda e dos países escandinavos. No entanto, como o número de interessados era bastante inferior a quantidade de imigrantes necessários para o assentamento, também buscou-se atrair imigrantes do Leste Europeu, com destaque para os russos e, a partir do final do século XIX, também tornou-se importante a imigração de ucranianos (MARCHILDON, 2009, p.6).



A política de tarifas protecionistas, implementada em 1879, gerou um aumento substancial dos percentuais tarifários sobre importações (em média os impostos sobre importação subiram de 14% em 1878 para 20% em 1880), além de ter ocorrido uma revisão da estrutura tarifária para distinguir entre bens semiacabados (sujeitos a uma tarifa de importação entre 10% e 20%), equipamentos manufaturados (tarifa de importação de 25%) e bens de consumo acabados (30% de imposto). Entre 1879 e 1887, o refinamento contínuo e a extensão das tarifas de importação como uma das bases da *National Policy*, a adoção de subsídios para a produção doméstica de ferro e aço e o endurecimento de procedimentos alfandegários confirmaram a natureza protetiva da política comercial (POMFRET, 1981, p.73). A proteção tarifária acabaria por desempenhar papel central para a industrialização do país.

Na época da Confederação, a indústria manufatureira caracterizava-se por ser de pequena escala e atendia, basicamente interesses locais. Nesse sentido, o relatório da *Royal Comission* destaca que:

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

No entanto, o mesmo relatório, destaca a forte aceleração da industrialização a partir do ano de 1896:

A expansão industrial do Canadá, após 1896, foi notável. Entre 1890 e 1910, o valor líquido da produção aumentou quase três vezes[...]A industrialização se expandiu na maioria das categorias: no fornecimento de equipamentos de capital, nos bens de consumo e no processamento de produtos naturais. O programa de construção de ferrovias, o crescimento das cidades e vilarejos, a mecanização das fazendas do oeste e a extensão das instalações comunitárias, tanto no Leste como no Oeste, deram grande impulso à produção de bens de



capital (REPORT OF THE ROYAL COMMISSION, 1940, p.73-74, tradução nossa).

Francis, Jones e Smith também destacam a importância da industrialização e do crescimento do setor de serviços no início do século XX, quando os objetivos da *National Policy* já estavam sendo atingidos:

O crescimento das indústrias primárias aumentou a demanda pela indústria secundária. [...] uma população rural crescente no Oeste exigia produtos manufaturados do Leste, desde implementos agrícolas até utensílios domésticos comuns. Estimulados por investimentos estrangeiros adicionais, a indústria e a manufatura se expandiram para atender ao aumento da demanda por bens de consumo. Isso significava empregos para trabalhadores. O setor de serviços, assim como os governos (nacionais, provinciais e municipais), também tornaram-se grandes empregadores (FRANCIS; JONES; SMITH, 2010, p.325, tradução nossa).

Urquhart também destaca a importância da política migratória e do aumento dos investimentos para a industrialização e desenvolvimento de outros setores econômicos no país:

A indústria canadense sofreu mudanças fundamentais entre 1890 e 1910. Acompanhando as mudanças na indústria, o setor de comércio especializado e o setor financeiro percorreram um longo caminho para assumir sua forma moderna. [...] o crescimento e muitas das mudanças na economia canadense foram consequência da colonização das pradarias. [...] Os efeitos do povoamento do Oeste e a renda consequentemente gerada foram sentidos fortemente no Canadá Central, onde as funções industriais, financeiras e comerciais eram predominantemente executadas (URQUHART, 1986, p.60-61, tradução nossa).

Marr e Paterson, observam que nos cerca de sessenta anos em que as altas tarifas protecionistas vigoraram, as transformações no setor industrial foram notáveis com o surgimento de unidades de produção de grande escala, diversificação de produtos e da aplicação de novas técnicas de gestão e controle. Marr e Paterson 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 à indústria moderna (MARR; PATERSON, 1980, p. 375, tradução nossa).

Ainda no sentido de ressaltar a importância da proteção tarifária para o desenvolvimento industrial do Canadá, os autores observam que:

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 século XIX, parece que cresceram a partir do protecionismo e da demanda crescente do setor ferroviário nos anos de 1880 (MARR; PATERSON, 1980, p. 385, tradução nossa).

O outro pilar da *National Policy* consistia no investimento na construção de infraestrutura de transportes, mais especificamente a construção de ferrovias, para ligar as distantes províncias. Nesse sentido, ganham destaque a *Intercolonial Railway* que ligou Quebec a Halifax em 1876, mas principalmente a *Canadian Pacific Railway* (CPR) que ligou o Canadá Central ao Oceano Pacífico, concluída em 1885.

Para a viabilização da CPR fazia-se necessário que as outras políticas também fossem implementadas. As tarifas protecionistas, além de incentivar a indústria nacional e viabilizar que um maior volume de cargas fosse transportado pela transcontinental, também acabava por gerar recursos para investimentos em infraestrutura. A política de imigração para o Oeste possibilitava uma melhor exploração de recursos naturais, o que além de gerar receitas para o Domínio, tornava viável uma utilização maior e mais adequada da ferrovia. Já a expansão agrícola era essencial para todo o projeto de desenvolvimento. O trigo, no final do século XIX, tornou-se o mais importante produto de exportação do Canadá e desempenhou papel indispensável para a obtenção de divisas internacionais necessárias para o desenvolvimento econômico do Canadá (SOARES, 2019, p.37).

A conclusão da CPR permitiu um aumento do fluxo de pessoas e cargas entre o Oeste agrícola e o Canadá Central industrial como pode ser observado na tabela 1, tornando-se um instrumento essencial de integração nacional e de desenvolvimento econômico.

Tabela 1- Volume de carga e número de passageiros transportados pela CPR (1886-1911)

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

Fonte: adaptado de Innis (1923, p. 144,159,198)



Quando é analisado o aumento do volume de transporte de cargas, é importante destacar que esse aumento foi significativo tanto no que diz respeito aos produtos industrializados do Leste, como nos produtos do Oeste (madeira, grãos e gado), como pode ser observado na tabela 2.

Tabela 2- Volume de carga transportada por tipo (1886-1916)

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

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

A construção da CPR foi responsável por diversos efeitos que contribuíram para o desenvolvimento econômico do Canadá. Os assentamentos avançaram à medida que ocorria a oferta de novas linhas ferroviárias. Além das linhas primárias, linhas secundárias foram criadas em diversas áreas consideradas estratégicas para o desenvolvimento econômico da região Oeste. O desenvolvimento econômico do Oeste estimulou decisivamente o desenvolvimento do Leste. A notável prosperidade do Canadá, especialmente no período 1896-1913, ocorria simultaneamente à prosperidade, à expansão e à integração gerada pela CPR (INNIS, 1923, p.292).

Observa-se que as três políticas estavam fortemente relacionadas e quando todas já se encontravam em um estágio avançado de implementação, os resultados para a economia tornaram-se notáveis. A política ferroviária viabilizou assentamentos em regiões antes inatingíveis, trazendo impactos extremamente significativos para o desenvolvimento agrícola do país, tornando o Canadá um dos maiores exportadores de grãos do mundo no início do século XX. Além disso, também contribuiu, de forma decisiva, para ligar a região industrial do Leste às regiões agrícolas do oeste, deslocando grande parte do comércio do eixo Norte-Sul (Canadá- Estados Unidos) para o eixo Leste- Oeste (regiões industrializadas- regiões agrícolas do Canadá). A imigração para o oeste, viabilizada pela implementação de ferrovias, desempenhou papel extremamente relevante para o desenvolvimento de um mercado local para produtos industrializados. A indústria se diversificou e passou a produzir produtos mais sofisticados e com maior



valor agregado para uma população que cresceu rapidamente no início do século, e que viu sua renda e, conseqüentemente seu poder de consumo aumentar. Novos empregos passaram a surgir com o crescimento das cidades, não só em torno das ferrovias, mas também nos grandes centros industriais em desenvolvimento, o que novamente, acabava criando mais demanda pelos produtos industriais do país. Assim, as ferrovias tornaram-se essenciais para viabilizar as políticas migratórias, já que os imigrantes desenvolveram as atividades agrícolas e criaram mercado interno para os produtos industriais. As demandas geradas no Oeste agrícola, assim como nas cidades que cresceram no Leste, permitiram um crescimento considerável do setor industrial interno (Soares, 2019, p.157). É a partir desse cenário que busca-se entender os impactos desse desenvolvimento sobre a urbanização canadense.

3. A URBANIZAÇÃO CANADENSE

Em 1867, quando iniciou sua experiência de construção nacional, o Canadá era basicamente uma sociedade rural. Cerca de apenas um quinto da população canadense vivia em centros urbanos com população superior a 1.000 habitantes. Nessa época, o Canadá possuía apenas três grandes cidades: Montreal com cerca de 100.000 habitantes; Quebec com 60.000 habitantes e Toronto com aproximadamente 50.000 habitantes. Ainda existiam seis outras cidades que possuíam uma população superior a 10.000 habitantes: Hamilton, Londres, Ottawa e Kingston em Ontário e Saint John e Halifax nas Províncias Marítimas (FRANCIS; JONES; SMITH, 2010, p.249).

Berton observa o isolamento das províncias, de seus habitantes e das características rurais do Canadá logo após sua criação. Como destaca o autor:

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

Francis, Jones e Smith também destacam as características rurais das diferentes províncias do recém-criado país:

Em 1867, a maioria dos canadenses vivia e trabalhava em suas próprias fazendas, o mais próximo possível de vizinhos, parentes e de seu próprio grupo étnico. No Quebec, apenas treze anos antes, o sistema senhorial havia



sido abolido, o que significava que os fazendeiros individuais haviam adquirido o título de suas terras [...] na cidade de Quebec e em Montreal, os canadenses de origem francesa viviam em meio a uma população de língua inglesa substancial e influente. Ao lado, em Ontário, a maior parte da população consistia em imigrantes britânicos recentes ou filhos de imigrantes. A maioria era de fazendeiros que adquiriram suas terras na última geração. Em geral, os agricultores de Ontário estavam em melhor situação econômica do que seus colegas de Quebec. Eles possuíam fazendas maiores, recém-cultivadas e, conseqüentemente, mais produtivas. As pessoas viviam mais distantes, no entanto, e estavam divididas por seus deferentes laços com o cristianismo[...] Nas Províncias Marítimas, as pessoas viviam predominantemente em áreas rurais ou em pequenas cidades. Dadas as populações esparsas, as estradas precárias e uma topografia que encorajava o assentamento ao longo da costa, as comunidades costumavam ficar isoladas. Em 1867, ainda não existiam grandes ferrovias para ligar as comunidades. Além disso, a economia diversificada de pesca, extração de madeira, mineração e agricultura da região segregava as pessoas de acordo com seus interesses e meios de subsistência. Como resultado, os habitantes das Províncias Marítimas, em 1867, se identificavam com seu local específico e careciam de uma consciência provincial e regional (FRANCIS; JONES; SMITH, 2010, p. 251-252, tradução nossa).

Esse quadro, no entanto, sofreria fortes alterações a partir da criação do Domínio e principalmente após a implementação da *National Policy*.

Entre os principais efeitos observados está o crescimento populacional do Domínio, que possibilitou, em última instância, o crescimento de centros urbanos. A tabela 3 apresenta o crescimento da população canadense e os fluxos migratórios para o período 1871-1921.

Tabela 3– População canadense 1871-1921 (em milhares)

Ano	Crescimento natural	Imigração	Emigração	Migração líquida	População	Varição % população
1871	-	-	-	-	3689	-
1871-1881	723	353	439	-86	4325	17,24
1881-1891	714	903	1.110	-207	4833	11,75
1891-1901	718	326	505	-179	5371	11,13
1901-1911	1.120	1.782	1.067	715	7207	34,18
1911-1921	1.470	1.592	1.480	112	8788	21,94

Fonte: adaptado de Keyfitz (1950, p. 62)

Como pode ser observado na tabela 3, a população canadense cresce continuamente desde 1871(ano do primeiro censo após a criação do Domínio). No entanto, é necessário dividir o crescimento populacional em dois períodos distintos. Em um primeiro período é notório que a o crescimento populacional deve-se basicamente ao crescimento natural da população e não a política de estímulo a imigração, pois até o intervalo de 1891-1901, observa-se uma imigração líquida negativa.



Alguns fatores eram determinantes para esse fenômeno até o final do século XIX, mesmo com políticas de incentivo a imigração. Um primeiro fator dizia respeito a infraestrutura disponível para a produção agrícola que era muito superior nos Estados Unidos até o final do século XIX, fazendo com que os imigrantes europeus optassem pelo país do sul ao invés do Canadá. Igualmente, os canadenses preferiam emigrar para os Estados Unidos em busca de melhores oportunidades de trabalho e, finalmente, outro fator a ser levado em consideração, era a própria política migratória do Partido Conservador de John MacDonal⁵ que dava preferência a imigrantes britânicos, estadunidenses e de países do norte da Europa.

No entanto, com a ascensão do Partido Liberal ao poder central e, principalmente quando Clifford Sifton passa a comandar o Ministério do Interior Canadense (1896-1905), as políticas migratórias se tornaram mais agressivas e muito mais abertas a pessoas de outras nacionalidades (embora ainda limitadas, visto que nesse período ainda era dada preferência a imigrantes que quisessem trabalhar na agricultura). Superadas as restrições de infraestrutura e com uma maior receptividade para imigrantes de diversas nacionalidades, o crescimento populacional acelerou-se, não apenas no campo, mas também nas cidades.

É importante observar que o crescimento das cidades ocorreu mesmo antes da política de imigração se tornar bem-sucedida, mas com os outros pilares da *National Policy* em funcionamento e com importantes alterações na estrutura econômica do país já podendo ser observadas, a partir da industrialização e da construção de ferrovias. Entre 1871 e 1901, a população canadense passou de 3,689 milhões para 5,371 milhões, ou seja, um acréscimo populacional da ordem de 45,6%. Já a população urbana, no mesmo período, aumentou de 722 mil (19,6 % da população) para 2,014 milhões (37,5% da população), representando um crescimento de 178,9 % da população urbana (tabela 4). entre 1871 e 1881, aproximadamente 61% do acréscimo populacional foi direcionado para os centros urbanos, entre 1881-1891 esse percentual chegou a 84%, chegando a cerca de 89% no período entre 1891-1901.

Tabela 4- População canadense e urbanização (1871-1921)

População	População urbana	% população urbana
-----------	------------------	--------------------

⁵ Principal articulador da Confederação e Primeiro-Ministro do Domínio do Canadá nos períodos (1867-1873) e (1878-1891).



1871	3.689.257	722.343	19,58
1881	4.324.810	1.109.507	25,65
1891	4.833.239	1.537.008	31,80
1901	5.371.315	2.014.222	37,50
1911	7.206.643	3.272.947	45,42
1921	8.787.949	4.352.122	49,52

Fonte: adaptado de Urquhart; Buckley (1965, p. 14)

Obs.: Até o censo de 1941, a população residente em todas as cidades, vilas e aldeias, independentemente do tamanho, era considerada urbana, e o restante da população era considerada rural.

No período compreendido entre 1901 e 1921 (período em que todos os pilares da *National Policy* já apresentavam bons resultados) a população canadense cresceu de forma mais acelerada e o crescimento da população urbana acompanhou esse movimento, aumentando seu percentual relativo de 37,5% para 49,5% da população do país.

Outra forma de analisar o aumento das concentrações urbanas é apresentado na tabela 5, onde é possível observar as número de habitantes por grupos de centros urbanos classificados por intervalos de população para centros com população igual ou superior a 1.000 habitantes.

Tabela 5- População em centros urbanos com 1.000 ou mais habitantes por tamanho da população dos centros urbanos (1891-1921)

	1.000-4.999 pessoas	5.000-29.999 pessoas	30.000- 99.999 pessoas	100.000 pessoas ou mais	Total
1891	427.310	390.670	224.760	397.865	1.440.605
1901	545.037	503.187	343.266	475.770	1.867.260
1911	655.097	782.771	488.748	1.080.960	3.007.576
1921	764.836	1.057.965	495.566	1.658.697	3.977.064

Fonte: adaptado de Urquhart; Buckley (1965, p. 15)

Entre 1891 e 1921, o número de pessoas vivendo em centros urbanos com população de 1.000 ou mais pessoas aumentou de 1.440.605 para 3.977.064 (acréscimo de 176,1%). Entre os centros urbanos com população entre 1.000 e 4.999 pessoas esse número passou de 427.310 para 764.836 (acréscimo de 79 %); com população entre 5.000 e 29.999 de 390.670 para 1.057.965 (acréscimo de 170,8%); com população entre 30.000 e 99.999 de 224.760 para 495.566 (acréscimo de 120,5%) e com população de 100.000 ou mais pessoas de 397.865 para 1.658.697 (acréscimo de 316,9%). Dessa forma é possível concluir que embora tenha ocorrido um significativo aumento



populacional em todos os segmentos de centros urbanos, ocorreu uma concentração populacional ainda maior nos grandes centros com população superior a 100.000 habitantes.

Aspecto bastante relevante referente a urbanização canadense está relacionado com um dos pilares da *National Policy*, ou seja, a construção de ferrovias. Como pode ser observado na tabela 6, à medida que aumentava os quilômetros de ferrovias em operação no país, crescia significativamente o número de cidades com mais de 5 mil habitantes.

Tabela 6- Ferrovias e cidades com mais de 5.000 habitantes

	Ferrovias (quilômetros em operação)	Número de cidades com mais de 5.000 habitantes
1871	4.312	20
1881	11.730	37
1891	22.134	47
1901	29.024	62
1911	40.640	89

Fonte: adaptado de Goheen (1980, p.82)

No que diz respeito especificamente a CPR e ao crescimento dos centros urbanos e desenvolvimento econômico da região Oeste, Eagle observa que:

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

E o autor conclui que:

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

4. O CRESCIMENTO DAS PRINCIPAIS CIDADES DO CANADÁ

O crescimento da população canadense foi acompanhado de um crescimento populacional também acelerado das principais cidades do país. O crescimento das cidades e a participação relativa das principais cidades no *ranking* das maiores cidades do país pode ser observado nas tabelas 7 e 8.



A Tabela 7 apresenta o crescimento da população das principais cidades do país no período 1871-1921.

Tabela 7- População de cidades canadenses selecionadas (1871-1921)

	1871	1881	1891	1901	1911	1921
Montreal	107.225	140.747	216.650	266.826	470.480	618.506
Quebec	59.699	62.446	63.090	68.840	78.710	95.193
Toronto	56.092	86.415	181.220	209.892	376.568	521.893
Halifax	29.582	36.100	38.556	40.832	46.619	58.372
Saint John	28.805	44.031	39.179	40.711	42.511	47.166
Hamilton	26.716	35.961	48.980	52.634	81.969	114.151
Ottawa	21.545	27.412	44.154	59.928	87.062	107.843
London	15.826	19.746	31.977	37.976	46.300	60.959
Winnipeg	241	7.985	25.642	42.340	136.035	179.087
Vancouver	-	-	13.685	27.010	100.401	117.217
Calgary	-	-	3.876	4.392	43.704	63.305
Edmonton	-	-	-	4.176	31.064	58.821

Fonte: adaptado de Goheen (1980, p.78)

Como pode ser observado na tabela 7, a cidade com maior população em 1871, Montreal, teve um acréscimo populacional de aproximadamente 477% em um período de cinquenta anos, Toronto teve um crescimento populacional de cerca de 830% nesse mesmo período e cidades como Winnipeg, que tinha uma população abaixo de 250 habitantes em 1871, passaria a ter uma população próxima aos 180 mil habitantes já em 1921. Ainda, de acordo com a tabela 7, todas as principais cidades canadenses nesse período obtiveram um substancial aumento de população.

No entanto, várias cidades mudaram sua posição relativa no ranking das cidades mais populosas. Essa situação é apresentada de forma mais clara na tabela 8, onde as populações das principais cidades são ranqueadas em intervalos de 10 anos.

Tabela 8- Cidades selecionadas ranqueadas por população (1871-1921)

	1871	1881	1891	1901	1911	1921
Montreal	1	1	1	1	1	1
Toronto	3	2	2	2	2	2
Winnipeg	-	19	9	6	3	3
Vancouver	-	-	12	10	4	4
Hamilton	6	5	4	5	6	5
Ottawa	7	6	5	4	5	6
Quebec	2	3	3	3	7	7
Calgary	-	-	59	73	10	8
London	8	8	8	9	9	9
Edmonton	-	-	-	77	14	10
Halifax	4	4	7	7	8	11
Saint John	5	7	6	8	11	12

Fonte: adaptado de Goheen (1980, p.79)



Como observa Goheen (1980, p.78), é possível estabelecer distintos padrões de crescimento populacional entre as principais cidades canadenses. Nesse sentido, em um primeiro grupo, observam-se cidades que mantiveram ou melhoraram sua posição relativa entre as cidades mais populosas do país. Nesse grupo encontram-se as principais e maiores cidades do Canadá (Montreal e Toronto), assim como outras cidades como Hamilton e Ottawa. Em um segundo grupo encontram-se cidades que sequer haviam sido fundadas no ano de 1871 e que passaram a figurar entre as principais cidades canadenses em 1921 (Winnipeg, Vancouver, Calgary e Edmonton). No terceiro grupo, podem ser encontradas cidades que mesmo com um importante crescimento populacional, passaram por uma perda de importância relativa entre as cidades mais populosas, entre estas ganha destaque Quebec.

Entre 1871 e 1921, o poder econômico de Montreal e Toronto foi consolidado e ampliado. Em 1871, Toronto tinha uma população ligeiramente inferior à de Quebec, com pouco mais de 56.000 habitantes, vinte anos depois, Toronto tinha triplicado sua população, enquanto nesse período Quebec tinha obtido um acréscimo de pouco mais de 3.000 habitantes (tabela 7).

Em relação ao desenvolvimento das cidades de Montreal e Toronto, Belshaw observa que:

Esses dois centros econômicos e industriais emergiram rapidamente como uma primeira categoria de cidades, as duas metrópoles do país. Em 1911, o censo encontrou quase meio milhão de pessoas em Montreal e 380.000 em Toronto. No final da Grande Guerra, ambas haviam ultrapassado a marca de meio milhão, e a cidade com população mais próxima, Winnipeg, tinha menos da metade do tamanho, com menos de 200.000 habitantes. A taxa de transformação de Toronto foi mais repentina e espetacular do que a de Montreal, mas ambas cidades não eram, mesmo em 1900, nem um pouco parecidas com o que eram em 1867. As duas cidades abrigavam grandes operações de manufatura, assim como em cidades menores de Ontário e do Leste de Quebec. Na área de influência imediata de cada uma das grandes cidades, a influência metropolitana era óbvia assim que as economias locais tornaram-se mais unidas. O principal exemplo disso é a chamada “ferradura de ouro” no extremo oeste do Lago Ontário: Toronto era o coração incontestável desta conurbação que cresceu (tornou-se quase uma expansão urbana contínua) ao longo do século XX (BELSHAW, 2016, p. 128, tradução nossa).

Com o sucesso das políticas de desenvolvimento econômico ocorreu um expressivo aumento dos investimentos e de fontes de financiamento para as províncias e principais cidades do Canadá Central, o que acabou contribuindo fortemente para o crescimento e desenvolvimento das duas mais importantes cidades do país.



Nesse sentido, Francis, Jones e Smith destacam que quando as políticas de desenvolvimento passaram a apresentar seus mais notáveis resultados no início do século XX:

O Canadá tornou-se um país atrativo para investimentos. O governo federal forneceu assistência financeira a empresas privadas. Os governos de Quebec e especialmente de Ontário ofereceram bônus, subsídios e garantias aos industriais para localizar novas fábricas dentro de suas fronteiras. Os bancos forneciam outra fonte de receita interna. Os três maiores - o Bank of Montreal, o Royal Bank (também com sede em Montreal) e o Bank of Commerce com sede em Toronto - centralizaram suas operações, investiram em novas indústrias e forneceram capital para empreendedores. O investimento estrangeiro também aumentou. Os financiadores britânicos investiram principalmente na forma de investimentos indiretos em carteira (empréstimos na forma de títulos). Em contraste, os investidores americanos preferiram a propriedade ao investimento indireto por meio do estabelecimento de filiais (FRANCIS; JONES; SMITH, 2010, p.325, tradução nossa).

Entre as cidades que obtiveram um elevado aumento populacional, ganham destaque também, algumas que nem haviam sido fundadas em 1871. Winnipeg foi fundada em 1873, Calgary em 1875, Vancouver em 1886 e Edmonton em 1892. O desenvolvimento dessas cidades estava intimamente ligado ao desbravamento do oeste e com o assentamento agrícola nas pradarias a partir da construção da CPR. Winnipeg, que possuía uma população de 25.642 habitantes em 1891, passou a ter 179.087 habitantes em 1921. No mesmo período, a população de Vancouver passou de 13.685 habitantes para 117.217 e Calgary de 3.876 para 63.305 habitantes.

As maiores cidades do Oeste que experimentaram um grande aumento populacional nesse período possuíam algum tipo de indústria relevante. Winnipeg, Vancouver e Calgary possuíam pátios ferroviários e oficinas de reparo associados a CPR. A industrialização da produção de alimentos também era importante nessas cidades, seja na produção de conservas de salmão ou na embalagem de carnes. Também eram centros de embarque de uma imensa quantidade de grãos produzidos no Oeste. Os materiais de construção também eram essenciais para uma população em expansão. Cada uma dessas cidades também tinha um papel importante a desempenhar no que diz respeito a distribuição de mercadorias, o que incluía não apenas o manuseio de alimentos e materiais de construção produzidos na região, mas também a distribuição dos bens manufaturados produzidos no Canadá Central. Era comum, até o início do século XX, que armazéns para estocar mercadorias manufaturadas do Leste fossem



construídos apenas nos grandes centros do Oeste e as compras fossem feitas por catálogos nos centros menores do Oeste (BELSHAW, 2016, p. 127).

Francis, Jones e Smith também destacam os impactos notáveis do desenvolvimento industrial sobre a urbanização canadense e sobre o crescimento das cidades do Oeste, mesmo que os principais centros urbanos permanecessem no Canadá Central. De acordo com os autores:

O crescimento industrial exigia fábricas, grandes bancos, instituições comerciais e serviços de transporte em grandes centros urbanos. Durante o período de 1890 a 1920, Montreal e Toronto, as duas maiores e mais avançadas cidades industriais, quase triplicaram suas populações, cada uma superando a marca de meio milhão. Mas o crescimento urbano mais rápido nesse período ocorreu no Oeste. A população de Winnipeg foi multiplicada por sete [...] a de Calgary por dezesseis. [...] Os centros urbanos canadenses cresceram em proeminência, tornando-se as partes centrais que controlavam o interior, proporcionando aos habitantes rurais bens e serviços manufaturados. (FRANCIS; JONES; SMITH, 2010, p. 335, tradução nossa).

Porém, Belshaw destaca que mesmo que o desenvolvimento industrial do Oeste tenha contribuído para o grande desenvolvimento das cidades da região, esse desenvolvimento industrial tinha características distintas daquelas observadas no Canadá Central, estando mais relacionado a indústrias de baixo valor agregado. Como observa Belshaw:

O que chama a atenção nas cidades do Oeste na virada do século é a ausência de indústria pesada. A produção têxtil foi bem-sucedida por um período em Winnipeg, mas a fabricação de aço e a produção de máquinas permaneceram um monopólio efetivo do Canadá Central. Quando a indústria automobilística chegou ao Canadá, se estabeleceu em Walkerville e Montreal, não em Edmonton ou New Westminster[...] O processamento de produtos primários com muito pouco valor agregado foi a regra no Oeste (BELSHAW, 2016, p.127, tradução nossa).

Já as cidades que pertencem ao grupo que diminuí sua importância relativa nesse período como Quebec, Halifax e Saint John, assim como outras cidades como Kingston e Trois- Rivières, de acordo com Goheen:

Eram todas cidades antigas, fundadas em condições muito diferentes daquelas da segunda metade do século XIX. Algumas tinham crescido inicialmente para servir a propósitos específicos - comércio de peles, defesa- que foram perdendo importância; outras contavam com recursos e tecnologias -madeira, navegação- que estavam esgotadas ou antiquadas; algumas perderam suas funções – políticas e econômicas- que continuaram a apoiar o crescimento rápido em outros centros. Além disso, cada um dessas cidades encontravam-se em desvantagem locacional em razão de uma base de recursos relativamente pobre em seu interior imediato. Durante na última metade do século essas cidades estavam localizadas em áreas de relativo baixo crescimento no país (GOHEEN, 1980, p.78, tradução nossa).



XV Congresso Brasileiro de História
Econômica & 16a Conferência
Internacional de História de Empresas
Osasco, 02 a 04 de outubro de 2023



ASSOCIAÇÃO
BRASILEIRA DE
PESQUISADORES
EM HISTÓRIA
ECONÔMICA

De fato, as cidades que obtiveram um crescimento relativo menor nesse período, não se destacavam nas atividades econômicas consideradas mais relevantes para o desenvolvimento econômico do Canadá a partir das estratégias implementadas pela *National Policy*.



5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.

Entre 1867 e 1921, o Canadá experimentou um expressivo aumento de sua população, aumento este que ocorreu de forma mais acelerada a partir da primeira década do século XX. Nesse período, o elevado aumento populacional veio acompanhado de um aumento ainda mais expressivo da população urbana.

À medida que as pradarias canadenses foram sendo povoadas, os centros urbanos também foram se expandindo significativamente. Em 1871, quando ocorreu o primeiro censo após a criação do Domínio do Canadá, cerca de 20% da população do país era urbana, já em 1921, essa população representava aproximadamente 50% do total de habitantes do Canadá. Em 1871, apenas 20 cidades possuíam uma população igual ou superior a 5 mil habitantes, em 1901, o número de cidades com essa população era de 62 e, em 1911, eram 89 cidades. Montreal e Toronto despontaram como as grandes metrópoles nacionais e principais centros econômicos do país, impulsionadas pelo forte processo de industrialização possível a partir das políticas protecionistas implementadas pela *National Policy*. No entanto, novas e importantes cidades também surgiram no Oeste, a partir do povoamento e incentivos a agricultura nessa região, que passou a ser uma das maiores exportadoras mundiais de grãos do mundo. Winnipeg (fundada em 1873), ou seja, fundada após a Confederação, já era a terceira maior cidade do Canadá em 1921 e Vancouver (fundada em 1886) a quarta maior cidade.

A Confederação desempenhou o papel de unir as distantes Colônias Britânicas da América do Norte em um novo país. A *National Policy* com seus três pilares, permitiu a criação de infraestrutura de transportes para ligar as províncias canadenses; a industrialização do Leste a partir de políticas protecionistas; e o povoamento e desenvolvimento agrícola do Oeste através das políticas de incentivo a imigração. Os dados apresentados sugerem que a criação da Confederação e a posterior implementação da *National Policy* contribuíram decisivamente para a urbanização do Canadá.



6. REFERÊNCIAS

- BELSHAW, J.D. (2016). **Canadian History: Post-Confederation**. Victoria, B.C.: BCampus, 2016.
- BERTON, Pierre. **The National Dream: The Great Railway: 1871-1881**. Toronto: Anchor Canada, 2001.
- CREIGHTON, D. **Dominion of the North: A History of Canada**. Toronto: Macmillan Company of Canada, 1957.
- EAGLE, John. **The Canadian Pacific Railway and the development of Western Canada: 1896-1914**. Montreal and Kingston: McGill-Queen's University Press, 1989.
- EASTERBROOK, W; AITKEN, H. **Canadian economic history**. Toronto: University of Toronto Press, 1988.
- FIRESTONE, O.J. **Canada's Economic Development: 1867-1953**. London: Bowes & Bowes, 1958.
- FRANCIS, R; JONES, R. SMITH, D. **Journeys: A History of Canada**. Scarborough: Nelson Education LTD, 2010.
- GOHEEN, P. G. **Some Aspects of Canadian Urbanization from 1850 to 1921**. Urban History Review / Revue d'histoire urbaine, Toronto, p. 77-84, 1980.
- INNIS, Harold. **A History of the Canadian Pacific Railway**. Toronto: McClelland and Stewart, 1923.
- KEYFITZ, Nathan. **The Growth of Canadian Population**. Population Studies, Londres, Vol.4 n.1, p.47-63, 1950.
- MARCHILDON, G. **Immigration and settlement, 1870-1939**. Regina: University of Regina Press, 2009.
- MARR, W. L.; PATERSON, D. G. **Canada: An economic history**. Toronto: Macmillan, 1980.
- POMFRET, Richard. **The Economic Development of Canada**. Ontario: Methuen Publications, 1981.
- REPORT OF THE ROYAL COMMISSION ON DOMINION-PROVINCIAL RELATIONS. **Canada: 1867-1939**. Ottawa, 1940. Disponível em; <http://publications.gc.ca/site/eng/9.828163/publication.html>. Acesso em: 10 abr. 2023.
- SOARES, Carlos V. L. V. **Estratégias para o desenvolvimento econômico do Canadá: a Confederação e a National Policy (1867-1931)**. 2019. 183f. Tese (Doutorado em Economia) - Faculdade de Ciências Econômicas, Programa de Pós-Graduação em Economia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2019.



XV Congresso Brasileiro de História
Econômica & 16a Conferência
Internacional de História de Empresas
Osasco, 02 a 04 de outubro de 2023



ASSOCIAÇÃO
BRASILEIRA DE
PESQUISADORES
EM HISTÓRIA
ECONÔMICA

SOARES, Carlos V. L. V.; Marcelo Milan. **Estratégias para o Desenvolvimento Econômico do Canadá: os primeiros anos após a Confederação e a National Policy (1867-1931)**. In: XII Congresso Brasileiro de História Econômica e 13ª Conferência Internacional de História de Empresas, Niterói, 2017.

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, S. GALLMAN, R. **Long-term factors in American economic growth**. Chicago: University of Chicago Press, 1986.