

УДК 94(71)“1867/1931”

Судак І.

ПРОЦЕС ФЕДЕРАЛІЗАЦІЇ ТА РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ В КАНАДІ (1867 – ПОЧАТОК ХХ СТ.)

Утворення канадського Домініону в 1867 р. у складі чотирьох провінцій (Онтаріо, Квебек, Нова Шотландія та Нью-Брансуїк) поклало початок виникненню єдиної загальноканадської держави [3, р. 33]. На шляху завершення територіально-політичного об'єднання Канадської федерації існувала велика кількість перешкод. Політичні відмінності та різноманітність національного складу, релігійна розрізненість, регіоналізм та величезні території – все це робило завдання політичного та територіального об'єднання в єдиній державі надзвичайно складним.

Перший після утворення федерації уряд очолив лідер консервативної партії Дж. А. Макдональд (1867-1873 рр.), до складу якого увійшли представники чотирьох провінцій, майже всі із числа батьків-засновників конфедерації (так у канадській історіографії прийнято називати осіб, що представляли провінційні уряди в процесі утворення Канадської федерації). Макдональд доклав чимало зусиль для того, щоб утворити коаліційний уряд, який представляв би не тільки регіональні інтереси, але також дві головні політичні течії – консерваторів та лібералів, які мали місце в Центральній Канаді та утворювались в інших провінціях [20, рр. 122-125].

Саме Макдональд стояв на позиціях сформувати сильний центральний уряд, який повинен відігравати велику роль у розвитку Канади, зокрема: фінансуванні залізничного будівництва, стимулюванні імміграції, створенні захисних тарифів та колонізації Західних прерій, що відігравали ключову роль для подальшого процесу федералізації Канади та розвитку її регіональних особливостей [9, рр. 227-228]. Але найголовнішим та найскладнішим завданням було об'єднання в межах єдиної держави великих територій Заходу та інших провінцій, що залишились поза початково утвореним союзом.

Макдональд та його колеги зіштовхувались з невірою у можливість об'єднання в одній державі настільки великої та малозаселеної території. І все ж об'єктивна тенденція була такою, що Макдональду вдалось доволі швидко подолати супротив опозиційних сил в Атлантичних провінціях (Нова Шотландія, Нью-Брансуїк та Острів Принца Едуарда). Поступки матеріального характеру зіграли при цьому важливу роль, але головними були заходи, прийняті щодо будівництва засобів сполучення.

Ці заходи привели до складу федерації в липні 1873 р. ще одну провінцію – Острів Принца Едуарда [1, р. 89]. Федеральний уряд взяв на себе сплату всіх боргів провінції, добудову залізниць на острові, забезпечення регулярного транспортного та телеграфного зв'язку з материком, надання уряду провінції субсидій для викупу значних масивів земель у великих землевласників, а також інші пільги на рівні з іншими провінціями [1, рр. 90-93].

СУДАК I.

Основним фактором, що визначив міцність зв'язків Атлантичних провінцій з Центральною Канадою, стала міжколоніальна залізниця, яка відкрилась 1 липня 1876 р., з'єднавши порти Сент-Джон і Галіфакс з Квебеком [4, pp. 152-155]. Таким чином, східна частина Канади, окрім Ньюфаундленду, котрий залишався англійською колонією до 1949 р., увійшла до складу Канадської федерації [14, pp. 59-61].

Більш складним виявилось вирішення проблеми включення до складу Канадської федерації значної території на захід від Великих озер. Всі ці землі аж до Скелястих гір знаходились у фактичному володінні британської Компанії Гудзонової Затоки [9, pp. 229-231]. Зрозуміло, що не Канада, а Великобританія повинна була врегулювати питання компенсації британським акціонерам, а потім передати землі Канаді. В результаті низки переговорів Компанія відмовилась від своїх претензій на канадський Захід за великий викуп. При цьому питання стосовно передачі земель вирішувалось без будь-якого врахування прав населення, яке проживало на цій території - індіанців і англо- та франкометисів (нащадки від змішаних шлюбів індіанців та європейців). Це і стало причиною повстання в районі злиття річок Ассінбойн та Ред-Рівер в 1869-1870 рр. [22, pp. 4-6]

Канадський Захід на певний історичний період перетворився на об'єкт господарського освоєння Домініону, що було об'єктивною необхідністю та мало важливе значення для завершення процесу утворення єдиної канадської держави та розвитку її національного ринку та національної економіки, яка носила переважно аграрний характер. Значний колонізаційний фонд земель на Заході міг стати важливою основою для розвитку сільського господарства та, що більш важливо, відкрити шлях залізничному будівництву – єдиному засобу з'єднати розпорочені території Домініону в єдиний господарський комплекс [7, pp. 11-12].

Лондон був особливо зацікавлений в освоєнні Заходу та у відкритті дороги до Тихого океану з економічних та політичних причин, оскільки тихоокеанські порти стали б вигідними для торгівлі із західним узбережжям США та Азії [7, p. 13].

Після довготривалих торгів Компанія Гудзонової Затоки передала в 1868 р. уряду Канадської федерації суверенітет над Землею Рунерга (велика територія, що знаходилась у володінні Компанії), отримавши за це грошовий викуп у сумі 1,5 млн. доларів та право зберегти за собою землі навколо торгових факторій [9, pp. 232-234].

Таким чином, федеральна влада отримала право на територіальне володіння, що в п'ять разів перевищувало початкову територію Домініону. Правлячі кола федерального уряду безжалісно ставились до населення західних земель, включаючи метисів та індіанців, які не отримали самоуправління [22, pp. 7-11].

Датою офіційної передачі Домініону володінь Компанії Гудзонової Затоки було встановлено 1 грудня 1869 р., але федеральний уряд не став очікувати, коли колонія Ред-Рівер перейде під його повну юрисдикцію. Поспішно почалось будівництво залізниць від озера Лісного до поселення Ред-Рівер через землі, на яких проживали метиси та індіанці. Розпочалось розмежування земель для передача їх під гомстеди,

ПРОЦЕС ФЕДЕРАЛІЗАЦІЇ ТА РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ В КАНАДІ (1867 – ПОЧАТОК ХХ СТ.)

яке метиси розцінили як вторгнення представників Оттави, тобто „анексію без згоди” [18, pp. 145-146].

Таким чином, питання землі, боротьба за політичні та людські права і визнання загальних інтересів населення, у зв'язку з передачею земель Компанією Гудзонової Затоки Канаді, стали основою народного протесту на канадському Заході. Очолив національно-демократичний рух франкомовних метисів та індіанців у 1869-1870 рр. франкометис Луї Ріель [9, pp. 235-237].

Для захисту своїх інтересів поселенці утворили 16 жовтня 1869 р. національний комітет, який взяв на себе повноваження уряду, на чолі з англометисом Джоном Брюсом та франкометисом Луї Ріелем. Повстанці відмовились допустити на територію поселень призначеного Оттавою губернатора У. Макдугала, який прагнув перейти кордон з боку США для встановлення контролю над районом Ред-Рівер та проголошення влади Канади над цією територією. У відповідь на це 8 грудня 1869 р. повстанці прийняли документ - „Декларація народу Землі Руперта і Північного Заходу”, що проголосив утворення тимчасового уряду та його готовність розпочати переговори щодо вступу до федерації. В декларації зазначалось: „Народ, коли у нього немає уряду, має право вибирати ту чи іншу форму правління” [3, pp. 34-35].

В якості основи для переговорів з федеральним центром (Оттавою) поселенці прийняли на загальних зборах „Білль про права”, в якому містились вимоги: надання регіону статусу провінції, подібно Онтарію та Квебеку, встановлення законодавчих зборів та відповідального уряду, вживання на рівних умовах англійської та французької мов у законодавчих зборах та у Верховному суді нової провінції; повага власності та прав, якими володіють мешканці нової провінції. Оттава зберігала за собою право управляти всією іншою територією Північного Заходу [23, pp. 156-157].

Ці вимоги, з якими до Оттави прибула в квітні 1870 р. делегація тимчасового уряду, були покладені в основу прийнятого канадським парламентом 12 травня 1870 р. „Акту про Манітобу”. Згідно з цим Актом було утворено провінцію Манітоба [16].

Отже, поява в складі Канадської федерації провінції Манітоба стало свідченням ефективного втручання народних мас в утворення конфедерації, що в свою чергу засвідчило продовження процесу федералізації у Канаді в останній третині ХІХ ст.

Вирішення питання щодо статусу західних земель та утворення Манітоби прискорило вступ Британської Колумбії до конфедерації.

20 червня 1871 р. Британська Колумбія увійшла до конфедерації на тих умовах, що й інші члени федерації: взяття на федеральний бюджет боргів, виплата в провінційну казну дотацій на кожного мешканця провінції доти, доки чисельність її не досягне певної кількості, утворення ідентичної політичної структури [15, pp. 134-135].

Що стосується історичних передумов входження цієї території до складу Канадської федерації, то слід звернути увагу на той факт, що Північно-західна частина Британської Північної Америки до 50-х років ХІХ ст. залишалась

СУДАК І.

практично незаселеною і малоосвоєною територією, котра була під управлінням Компанії Гудзонової Затоки. Але, коли в середині 50-х років XIX ст. на острові Ванкувер було знайдено золото, сюди прибуло декілька тисяч золотошукачів, головним чином з Каліфорнії. В цій ситуації, щоб попередити приєднання до США північно-західної частини своїх колоніальних володінь, уряд Великобританії в 1858 р. викупив у Компанії Гудзонової Затоки острів Ванкувер і заснував колонію Британська Колумбія [26, pp. 86-91]. В 1866 р., під впливом народних мас, острів Ванкувер та континентальна колонія об'єдналися під керівництвом одного уряду. Нова колонія отримала назву Британська Колумбія [26, pp. 92-94].

Кроки, направлені на об'єднання Канади та Атлантичних провінцій на сході, які були здійснені протягом 1864-1867 рр., різко посилили необхідність входження Британської Колумбії до складу нового трансконтинентального Домініону [9, pp. 238-239].

Існувало декілька причин для того, щоб демократичний рух перетворився в рух за конфедерацію. Головна причина полягала в тому, що союз із Канадою дозволяв позбавитись від статусу колонії, яка не мала самоуправління. В той час як англійські землевласники та капіталовкладники прагнули залишити Британську Колумбію колонією без права на самоуправління, експансіоністи США заохочували анексіоністський рух серед купців штату Вікторія. Їх наміри сягали можливості розширити свої землі таким чином, щоб вони простягались суцільною територією від Мексики до Північного Льодовитого океану. Британська Колумбія, не маючи ніякого зв'язку з Канадою, в 1869 р. значно розвинула торгівлю зі Сполученими Штатами, які забезпечували більшу половину імпорту та експорту в торговельних відносинах з Британською Колумбією [27, pp. 47-53]. Американські зазіхання на все тихоокеанське узбережжя посилили переконаність проконфедератів у правильності рішення створити трансконтинентальний союз. Агітація на користь анексії Сполучених Штатів в Британській Колумбії зазнала поразки, у зв'язку з посиленням народного руху за утворення відповідального уряду та союз із Канадою [2, pp. 116-118].

Крім того, для Британської Колумбії федеральний уряд пообіцяв побудувати трансконтинентальну залізницю, що і визначило позицію всього населення, яке до кінця XIX ст. голосувало на виборах до федерального парламенту не за певні політичні партії, а за урядових представників, окремих міністрів, які відстоювали план будівництва цієї дороги [26, pp. 96-98].

Вступ Британської Колумбії до конфедерації закріпив договір з Компанією Гудзонової Затоки щодо продажу Північного Заходу Канаді. За угодою з Компанією від 15 липня 1870 р. федеральний уряд отримав у державну власність територію, загальною площею 2,5 млн. кв. миль, на яких проживало близько 175 тис. індіанців, білих, метисів та ескімосів. В 1870 р. зі згоди англійського уряду Компанія Гудзонової Затоки поступилася Домініону Канада Північно-західними територіями – від Великих озер до Скелястих гір [23, pp. 159-161]. Таким чином, процес завершення історичної справи в Канаді стосовно об'єднання великих територій та утворення централізованої держави мав позитивні наслідки.

ПРОЦЕС ФЕДЕРАЛІЗАЦІЇ ТА РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ В КАНАДІ (1867 – ПОЧАТОК ХХ СТ.)

Через чотири роки після прийняття Акту про Британську Північну Америку 1867 р., прийнятий парламентом Великобританії конституційний Акт 1871 р. не тільки слугував підтвердженням федеративної форми державного устрою, але і проголосив, що парламент Канади може час від часу утворювати нові провінції на будь-яких територіях, що формують в даний час частину Домініону Канада, але не включені до будь-якої з його провінцій. Цей самий Акт санкціонував приєднання провінції Манітоба до Канади, підтвердив юридичну силу Акту про Манітобу 1870 р. [6] Завдяки Акту 1871 р. до складу Канадської федерації були приєднані провінції Британська Колумбія та Острів Принца Едуарда.

Процес федералізації в Канаді в перші п'ять років становлення Канадської федерації, під час перебування при владі уряду та консервативної партії Макдональда, показав здатність федерації подолати труднощі на шляху територіально-політичного об'єднання країни. Зокрема, цьому сприяв укладений „контракт століття” на будівництво найдовшої у світі трансконтинентальної залізниці від Атлантичного до Тихого океану, яка б прискорила процес федералізації в Канаді, залучивши до його складу нові регіони, або утворення нових провінцій з територій, які мали б тісні економічні та господарські зв'язки, сформувавши при цьому загальнонаціональний ринок та загальнонаціональну економіку [25, р. 114].

Таким чином, успіх на федеральних виборах 1872 р. міг відкрити перед консерваторами перспективу діяльності на п'ятирічний термін, але восени 1873 р. розгорівся політичний скандал, що змусив консерваторів та Макдональда залишити крісло прем'єр-міністра державного федерального уряду та міністерські портфелі. Лібералам стали відомі факти, що стосувались передачі проамериканською групою фінансистів на чолі з Х. Алланом, що підписала контракт на будівництво Канадської тихоокеанської залізниці, великого хабара консервативній партії для організації виборчої кампанії 1872 р. [2, pp. 121-123]

Новий уряд Канади в листопаді 1873 р. очолив лідер ліберальної партії А. Макензі (з 1873 по 1878 рр.), який одержав перемогу у всіх провінціях, окрім Британської Колумбії, якій Макдональд пообіцяв побудувати трансконтинентальну залізницю. Враховуючи сумний досвід свого попередника, А. Макензі вирішив будувати Тихоокеанську залізницю власне канадськими силами. Кабінет Макензі проводив переговори з США стосовно укладення договору про взаємну торгівлю, який передбачав безмитний товарообіг. Відхилення американським сенатом в 1874 р. проекту такого договору залишило лібералів без суттєвої економічної політики в умовах кризи. Через фінансові ускладнення відбулась фактична відміна контракту на будівництво Канадської тихоокеанської залізниці, що викликало незадоволення в Британській Колумбії [13, pp. 114-118].

Але, загальний процес федералізації в Канаді продовжувався, на що вказував курс щодо освоєння західних земель. Як не дивно, але перша залізниця, прокладена на Захід, не була власне канадською. В 1878 р. лінія, що з'єднувала Вінніпег з Міннеаполісом була побудована американцями та почала завозити перший великий потік поселенців [7, pp. 22-23].

СУДАК I.

Невдала внутрішня політика та економічна криза 1873-1879 рр. визначили поразку лібералів на всезагальних виборах 1878 р., які надовго повернули Макдональда до влади. Період діяльності другого уряду Дж. Макдональда (1878-1891 рр.) називають в канадській історіографії „золотою добою”, оскільки він був пов’язаний з утвердженням збалансованого економічного курсу, котрий в результаті втілювався в „національній політиці” Макдональда [25, pp. 113-114].

Спираючись на широкі повноваження, які були надані Актом про Британську Північну Америку 1867 р. центральній владі, федеральний уряд Канади розробив та приступив у 1879 р. до здійснення „національної політики”. Вона була покликана зупинити процес розвитку господарських контактів між окремими регіонами Канади та неподалік розташованими американськими штатами, а її основна мета полягала в об’єднанні розпорочених регіональних господарств країни у відносно самозабезпечувану національну економіку.

Отже, „національна політика” була запроваджена для того, щоб стимулювати розвиток міжрегіональних зв’язків в середині молодої держави. Це, в результаті, повинно було сприяти „перетворенню британських володінь в Північній Америці середини ХІХ ст. на політичний та економічний союз”. На думку канадського дослідника Т. Ачесона, „національна політика” ставила за мету інтегрувати різноманітні регіональні господарства нової країни у відносно самостійну національну економіку” [12, р. 66].

Відповідно, зусилля були направлені на формування єдиного загальнонаціонального ринку та господарчого комплексу під егідою торговельно-фінансової верхівки Монреалю, процвітання та прибутки якої прямо залежали від об’єму міжрегіональної торгівлі. „Це була політика, - писав стосовно „національної політики” канадський дослідник П. Філіпс, - розроблена та здійснена комерційною елітою міст Центральної Канади, що розташовані вздовж водного шляху по річці св. Лаврентія, політика, що мала за мету направити економічну активність по лінії Схід-Захід для того, щоб ця еліта могла контролювати значний об’єм торгівлі та збільшити свої прибутки” [19, р. 92]. По суті мова йшла про політичне об’єднання Канади, про утворення економічної основи політичного союзу, без якої останній не міг бути ані міцним, ані довготривалим.

Три складові „національної політики” – будівництво залізниць, колонізація Заходу та митний протекціонізм, тобто захисний тариф – мали безумовний успіх у сенсі впливу на економічне та політичне об’єднання країни.

Що стосувалось такого компоненту „національної політики” як митний протекціонізм, то Макдональд вважав, що: „Введення захисного тарифу буде сприяти розвитку сільського господарства, гірничої промисловості та інших виробничих галузей Домініону. Така політика надасть можливість розвитку торгівлі між окремими регіонами Канади та захистить ринок від іноземних товарів” [4, pp. 156-157].

Отже, протекціонізм став важливим компонентом державної політики. Він був прямо протилежним політиці вільної торгівлі, що, головним чином, повинно було захистити всі галузі канадської промисловості від дешевих товарів, що надходили зі

ПРОЦЕС ФЕДЕРАЛІЗАЦІЇ ТА РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ В КАНАДІ (1867 – ПОЧАТОК ХХ СТ.)

Сполучених Штатів та метрополії, а мито на ввезені до країни товари стало основним джерелом надходження прибутків до бюджету Канадської федерації [25, р. 114].

Залізниці, які зв'язали густонаселений і економічно розвинений Центр Канади з Атлантичними провінціями та західними землями, зробили ідею утворення загальнонаціонального ринку реальністю. Оскільки з будівництвом залізниць пов'язувалось наприкінці ХІХ ст. саме існування конфедерації то, як зазначав канадський дослідник Дж. Поупе: „Якщо план будівництва залізниці зазнає краху, те саме станеться і з планом утворення конфедерації” [20, pp. 136-137].

Таким чином, будівництво трансконтинентальної залізниці від Атлантичного до Тихого океану, яка прискорила б процес федералізації та сприяла розвитку регіональних особливостей у Канаді в останній третині ХІХ ст., було частиною загального плану розвитку залізничного сполучення та системи каналів з метою формування загальнонаціонального ринку. Складовими цієї мети були: протекціонізм, як захист національного ринку, залізниці, як основні артерії та приєднання Заходу, як простору для його подальшого освоєння [5, pp. 48-50].

Уряд Макдональда не наважувався будувати цю залізницю за рахунок державних коштів. В 1880 р. Макдональд наніс візит до Лондону, де уклав угоду з англійськими капіталовкладниками стосовно їхньої участі в будівництві Тихоокеанської залізниці, та утворив для її будівництва Компанію [13, р. 98]. Для з'єднання Атлантичного океану з Тихим потрібно було до вже побудованої ділянки в 700 миль додати ще близько 2 тис. миль. Будівництво залізниці, яке розпочалось відразу з двох сторін в 1881 р., завершилось 7 листопада 1885 р. Довжина основного шляху від Монреаля до Тихого океану становила 2909 миль, а до Квебеку, при з'єднанні її з іншою залізницею – 3025 миль [13, р. 99].

Отже, мрія батьків-засновників Канадської федерації утворити „домініон від океану до океану” почала здійснюватись. З'єднання Заходу та Сходу федерації трансконтинентальною Тихоокеанською залізницею перетворило економічний розвиток цих регіонів у систему національного ринку. Країна вперше зімкнулась в єдине господарське ціле.

Таким чином, втілення федеральної політики, направленої на посилення регіональних зв'язків у межах Канадської федерації, мало велике значення для процесу федералізації та розвитку регіональних особливостей у Канаді в останній третині ХІХ - на початку ХХ ст., оскільки в цей час відбувалось подальше розширення Канадської федерації шляхом входження нових територій та шляхом реалізації плану будівництва залізничного сполучення.

В преріях по мірі заселення західних районів швидко поширювались фермерські зернові господарства, продукція яких надходила залізницями до Монреаля, а звідти - через океан на європейський ринок [17, pp. 93-95]. В Центральній Канаді під захистом протекціоністських митних зборів успішно розвивалась та міцніла оброблювальна промисловість, яка, головним чином, задовольняла потреби західної та східної периферії промисловими товарами, в той час як Західні та Атлантичні регіони забезпечували виробництво

СУДАК I.

сільськогосподарської продукції та мінеральної сировини для потреб загальнонаціонального ринку та на експорт [2, pp. 136-137].

Додатковим стимулом розвитку Центральної Канади стало будівництво залізниць, які надали змогу здійснювати транспортування сировини та готової продукції внутрішнім ринком Канади, а введення захисного тарифу призвело до зростання індустріалізації, що в свою чергу слугувало стимулом розвитку внутрішнього ринку [25, p. 116].

В політичній сфері на зміну слабкому політичному союзу чотирьох провінцій прийшла централізована держава на федеративних засадах, яка наприкінці XIX ст. включала вже сім провінцій (Онтаріо, Квебек, Нова Шотландія, Нью-Брансуїк, Острів Принца Едуарда, Манітоба, Британська Колумбія). Домінуючі позиції у федерації захопили банкіри та торговці Центрального регіону країни, які поступово витіснили в жорсткій конкурентній боротьбі від федеральних важелів влади стару торговельну верхівку Атлантичного регіону [5, pp. 62-64].

В цих умовах наприкінці XIX ст. централістський характер канадської конституції об'єктивно став втрачати своє значення. Правлячі кола Канади вбачали в структурі економічних зв'язків в середині країни, що утворилась, та забезпечувала переконливу перевагу торговельної верхівки Онтаріо та Квебеку, достатню гарантію для збереження та зміцнення централізуючих засад у державі.

Особливо сприятливим для розвитку Канади став період правління франкоканадця Уілфріда Лорье, який став новим прем'єр-міністром Канади після перемоги на виборах 1896 р. [21, pp. 46-48] Ліберальний уряд У. Лорье на виборах виступав з програмою проведення більш незалежної від Англії політики. Але, в дійсності, він, як і попередній консервативний уряд, відстоював збереження зв'язків з метрополією [21, p. 54].

В економічній політиці уряду Лорье не відбулось відхилення від політики попередників. Основні напрямки „національної політики” були продовжені. Ліберали фактично відмовились від впровадження питання щодо укладання договору про взаємну безмитну торгівлю зі Сполученими Штатами, оскільки в цей час в США діяв високий протекціоністський тариф Мак-Кінлі, та прийняли протекціонізм. Новим було введення до бюджету 1897 р. більш складної та диференційованої митної політики: загальний тариф, проміжний тариф та преференції. Останні стосувались митної політики щодо Великобританії [28, pp. 132-135].

Серед зовнішніх умов, які мали вирішальне значення для продовження процесу федералізації в цей період, були наступні: завершення в США, головним чином, заселення вільних земель, в результаті чого основний імміграційний потік з Європи змістився до Канади. Політика кабінету У. Лорье створила певні умови для того, щоб зовнішній фактор слугував прискоренню темпів господарського розвитку країни [28, pp. 154-158].

Було здійснено заходи стосовно державного стимулювання імміграції. За 1901-1911 рр. притік іммігрантів до Канади складав 1,8 млн. чоловік. Населення Канади збільшилось з 5,3 млн. до 7,2 млн. чоловік. Серед тих, хто прибував до Канади,

ПРОЦЕС ФЕДЕРАЛІЗАЦІЇ ТА РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ В КАНАДІ (1867 – ПОЧАТОК ХХ СТ.)

виділялось три компоненти, приблизно рівних по кількості: вихідці із Британських островів, американці та іммігранти з континентальної Європи. Приблизно 60% іммігрантів направлялись в Західний регіон Канади [10, pp. 256-261].

Найрадикальнішу думку стосовно місця Заходу в конфедерації висловив міністр внутрішніх справ при кабінеті У. Лорье, Кліфорд Сайфтон. В 1904 р. у Вінніпегу він заявляв: „Ми хочемо бачити Західний регіон густозаселеною територією та прагнемо розвитку цього регіону завдяки його багатим природним ресурсам, зокрема вугільній та лісовій промисловості, що надасть десятки тисяч робочих місць та буде стимулом для подальшого розвитку залізничного сполучення та пароплавства... Вдалий розвиток Західного регіону створить прибутковий бізнес виробникам Східної Канади. Але не тільки Західний регіон Канади повинен прагнути до свого успішного розвитку, оскільки цього буде недостатньо для вдалого функціонування канадської федеративної системи в цілому. Цього повинні прагнути всі суб'єкти-складові федерації, що розвивало б регіональні та загальноканадські особливості” [10, pp. 273-274].

Отже, колонізація Заходу – як одна із складових „національної політики”, впровадженої ще Макдональдом, стрімко набирала обертів, та суттєво змінювала національний склад населення Канади. Все це призвело до значного зростання промислових підприємств та фермерських господарств у Західному регіоні Канади.

Таким чином, врегулювання питання із Західним регіоном Канади, який зміг домогтися високих результатів розвитку, стало свідченням вдалої та збалансованої державної імміграційної та економічної політики [14, pp. 78-83]. Розвиток залізничного сполучення перетворив розпорошені канадські регіони в єдине господарське ціле, забезпечивши обмін товарами та засвідчивши при цьому розвиток регіональних особливостей. Вдала та ефективна політика федерального уряду Канади в цілому призвела до зростання регіонального рівня розвитку, активізувавши при цьому розвиток федерально-регіональних відносин.

Заселення та господарське освоєння прерій надало міцний поштовх промислому розвитку канадського Сходу. В Онтаріо та Квебеку піднімаються в цей час нові заводи, фабрики, утворюються цілі галузі виробництва, націлені на забезпечення потреб сільськогосподарської економіки прерій [2, pp. 162-163].

Посилене заселення Заходу та Північного Заходу потребувало будівництва нових залізниць. Залізничне сполучення було вельми необхідне, оскільки за словами Лорье: „Це був єдиний шанс економічно об'єднати Канаду „від океану до океану” та значно здешевити перевезення” [4, pp. 202-203]. Ліберальний уряд Лорье вважав за необхідне спонсорувати будівництво ще двох трансконтинентальних залізниць (Канадської північної залізниці та „Гранд транк пасифік”), будівництво яких було розпочато в цей час [4, pp. 207-208].

Процес федералізації в Канаді наприкінці ХІХ ст. набирив стрімких обертів, про що свідчило виділення території Юкон із Північно-західних територій. Це було, головним чином, пов'язано з періодом, який отримав назву „золотої лихоманки”, що почалася у серпні 1896 р., коли на березі Клондайку в Юконі англійський мисливець знайшов золотий самородок. Ця новина поширилась на весь світ. До Канади почали з'їжджати тисячі людей всіх національностей. Транспортні компанії Канади, США

СУДАК I.

та Європи почали заробляти на „золотій лихоманці”. Все це підштовхнуло федеральний уряд Канади виділити територію Юкон з Північно-західних територій в 1898 р. [8, pp. 76-81]

До 1905 р. Захід країни став настільки заселеним та економічно сильним, що з Північно-західних територій було виокремлено дві нові провінції – Альберта і Саскачеван [25, р. 131]. Слід підкреслити, що господарське освоєння великих територій західних районів мало велике значення для остаточного утворення єдиної канадської держави та її подальшого соціально-економічного розвитку.

Отже, за останню третину XIX – початок XX ст. в соціально-економічному розвитку Канади відбулись суттєві зміни. Це, перш за все, пов'язано з тим, що Канада склалась як господарське ціле, сформувався єдиний загальнонаціональний ринок. Виникла система міських центрів, пов'язана залізницями від Атлантичного до Тихого океану.

Таким чином, утворення політичного союзу „від океану до океану” в Канаді на початок XX ст. практично було завершено, оскільки дев'ять провінцій із сучасних десяти (Онтаріо, Квебек, Нова Шотландія, Нью-Брансуїк, Острів Принца Едуарда, Манітоба, Британська Колумбія, Альберта, Саскачеван, окрім Ньюфаундленду, котрий залишався англійською колонією до 1949 р.) та дві території із сучасних трьох (Юкон та Північно-західні території; територія Нунавут була утворена в 1999 р. на території колишньої східної частини Північно-західних територій після проведення в 1992 р. референдуму серед ескімоського населення) увійшли до складу Канадської федерації та мали залізничне сполучення, що прискорило укріплення регіональних позицій як на федеральному так і на власне регіональному рівнях [11]. Так в Канаді завершилась історична справа формування централізованої держави.

Список літератури:

1. Bolger F. W. P. Prince Edward Island and Confederation. –Charlottetown, 1968.
2. Brown R., Cook R., Canada: 1896-1921: a nation transformed. -Toronto, 1974.
3. Canada. Report of the Royal Commission on dominion-provincial relations. –Ottawa, 1954.
4. Canadian history in documents. 1763-1966. Ed. by Bliss J. M. –Toronto, 1966.
5. Canada: one hundred, 1867-1967. -Ottawa, 1967.
6. Constitutional Act, 1871. // http://www.solon.org/constitutions/Canada/English/ca_1871.html;Manitoba Act.
7. Conway G. The west. The history of a region in confederation. -Toronto, 1983.
8. Creighton D. G. Dominion of the North: a history of Canada. –Toronto, 1944.
9. Creighton D. G. John A. Macdonald, Confederation and the Canadian West. /Towards the discovery of Canada: selected essays. –Toronto, 1972.
10. Dafoe J. W. Clifford Sifton in relation to his times. -Toronto, 1931.
11. Encyclopedia Britannica Intermediate. // <http://search.ebi.eb.com/ebi/article/0,6101,32648,00.html>.
12. Fowke V. C. The National Policy and the wheat economy. -Toronto, 1957.
13. Innis H. A. A history of the Canadian Pacific Railway. -Toronto, 1921.
14. Kilgour D. Uneasy patriots. Western Canadians in confederation. –Edmonton, 1988.
15. Lewis G. T. The Prairie West to 1905: a canadian sourcebook. -Toronto, 1975.
16. Manitoba Act, 1870. // http://www.solon.org/Constitutions/Canada/English/ca_1870.html.
17. Morton A. S. History of Prairie settlement. -Toronto, 1938.
18. Morton W. L. Manitoba: a history. -Toronto, 1957.

**ПРОЦЕС ФЕДЕРАЛІЗАЦІЇ ТА РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНИХ
ОСОБЛИВОСТЕЙ В КАНАДІ (1867 – ПОЧАТОК ХХ СТ.)**

19. Phillips P. National policy, continental economics and national disintegration. – In: Canada and the burden of unity. Ed. by D. Bercuson. –Toronto, 1977.
20. Pope J. C. The memoirs of Sir John A. Macdonald. -2 vols., Ottawa, 1894.
21. Skelton O. D. Life and letters of Sir Wilfrid Laurier. -2 vols., Toronto, 1921.
22. Stanley G. F. G. The birth of Western Canada. A history Riel rebellions. –Toronto, 1936.
23. Statutes, treaties and documents of the Canadian constitutions, 1713-1929 /Ed. by W. P. M. Kennedy. 2nd ed. –Toronto and London, 1930.
24. Swainson D. Canada annexes the west: colonial status confirmed. –Toronto, 1972.
25. Talman J. J. Basic documents in Canadian history. -Toronto, 1959.
26. Ward P. W., McDonald R. A. J. British Columbia: historical readings. -Vancouver, 1981.
27. Warner D. F. The idea of Continental Union: agitation for the annexation of Canada to the United States, 1849-1893. –Lexington, 1960.
28. Willison J. S. Sir Wilfrid Laurier and the Liberal Party. - 2 vols., Toronto, 1903.