



POLÍTICA INTERNACIONAL, DIPLOMACIA, COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO NA AMAZÔNIA E CARIBE (1895-1920)

Autor: Igor Viana Santiago
Orientador: Prof. William Gaia Farias

INTRODUÇÃO

A passagem do século XIX-XX marcou a consolidação do imperialismo enquanto disposição econômica e conduta política das potências mundiais, sendo a lógica da economia global a expansão industrial e financeira, sobre a navegação se dedicaram os mais variados esforços da política diplomática e das relações internacionais. Foi sob esse cenário de novas possibilidades comerciais e do transporte marítimo e fluvial que a Amazônia se revelou enquanto importante rota comercial, seja, na condição de exportadora ou importadora, sobretudo quando do estratégico estabelecimento dos entrepostos ao longo do Caribe. Considerando o recorte temporal, o período analisado é intercalado por duas guerras, a guerra de independência de Cuba, iniciada em 1895, e estendido até o final da Primeira Guerra Mundial, uma vez que tais circunstâncias conjunturais forneceram o campo de atuação das ações diplomáticas, dos impasses e conflitos referentes a navegação e comércio na Amazônia, assim como estratégias e planos de manutenção da neutralidade do Estado Brasileiro diante aos conflitos. Não menos importante foram as tensões pelos conflitos entre o governo federal e os governos estaduais na Amazônia pela realização da autonomia política nos diferentes níveis.

METODOLOGIA

Enquanto disposição metodológica, a presente pesquisa recorre a diversificado conjunto documental como, tratados, ofícios, despachos, telegramas, acordos e documentos internacionais que regulavam a navegação na região, os debates sobre condições de neutralidade e navegabilidade, assim como a atenção dedicada as rotas e produtos comercializados no Mar do Caribe – Amazônia, considerando o relevante papel dos principais gêneros de exportação e importação, respectivamente, a borracha e o carvão mineral. Tendo a documentação oficial produzida pelo governo brasileiro ocupando parte considerável, podemos então estabelecer o perfil geral de uma grande quantidade de agentes indo desde ministros a correspondentes diplomáticos, militares e outros burocratas, onde a disposição política destes, são capazes de entregar os objetivos econômicos e os projetos de organização da produção da vida material.

DESENVOLVIMENTO

Pressuposto que acompanha toda nossa investigação é que a navegação, sendo o fio condutor da economia-mundo construída pela expansão industrialista e imperialista, passou a ser objeto de preocupações nas relações internacionais. Entre 1902 e 1903 o então Ministro brasileiro das Relações Exteriores Barão do Rio Branco, em resposta aos protestos de França e EUA, respectivamente, apresentou postura ambígua se considerarmos sua atitude e conteúdo do retorno às contestações, ao primeiro, ratificou a soberania nacional brasileira sobre o rio Amazonas justificando as taxações de seus afluentes, ao segundo, já no ano seguinte, imputou ao governo boliviano os impasses a livre circulação das bandeiras pelo mesmo rio e os acusando de conspiração contra a chamada “doutrina Monroe”. Portanto, à luz da crítica documental, podemos dimensionar as condutas concretas e discursivas da diplomacia brasileira em diversas perspectivas historiográficas, os quais podemos destacar as disposições de liberdade da navegação sob a forma do livre comércio ou de alianças comerciais e a consequente imposição das barreiras protecionistas na região fluvial da Amazônia e do Mar do Caribe na passagem do século XIX-XX. Sobre o intercâmbio comercial com o Caribe, até 1880 a Amazônia era a grande fornecedora mundial de borracha e pelo menos até 1912, a principal exportadora, o escoamento do produto aos dois maiores mercados consumidores do mundo – Grã-Bretanha e Estados Unidos – era realizado pela navegação a vapor e entre as rotas de comércio principais, acreditamos que o circuito do Mar do Caribe com paradas em ilhas da América Central tenha sido o principal caminho traçado, de tal forma que a economia da borracha, além de estar incrustada entre os caminhos de dois imperialismos, era também um dos esteios da navegação entre Amazônia e Caribe pelo menos até nos anos 1910.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Consideramos que a temática é relevante a história da navegação, comercialização e relações internacionais na Amazônia na medida em que permite compreender as nuances de uma diplomacia complexa a partir da navegação envolvendo países soberanos e potências imperialistas, notadamente com referências ao Brasil, Cuba, França (Guiana Francesa) e Estados Unidos. Afinal, como ocorreram as relações internacionais diante dos interesses imperialistas no cenário amazônico? Quanto as questões de comércio e navegação, quais estratégias foram empregadas nas relações de força.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Paulo Roberto de. A diplomacia regional americana do Brasil durante o Império: entre a Europa e os vizinhos hemisféricos. *Revista Eletrônica da ANPHLAC*, n. 3, setembro de 2013, p.141-167. ARAUJO, Rafael Pinheiro de; ALONSO, Rafael Affonso de Miranda. As relações entre Estados Unidos e América Latina (1889-1930): da Primeira Conferência Pan-Americana ao anti-imperialismo latino-americano. *Revista Eletrônica da ANPHLAC*, Rio de Janeiro, nº 25, jul./dez. 2018, p.135-160. PALM, Paulo Roberto. *A abertura do rio Amazonas à navegação internacional e o parlamento brasileiro*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009. SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. *História econômica da Amazônia: 1800-1920*. São Paulo: T. A. Queiróz, 1980.