

NOVA CRISE NO SUL DO CÁUCASO – PARTE 1

*Por Hamid Hajizadeh**



Os ministros das Relações Exteriores do Irã, Javad Zarif (esquerda), e da Turquia, Mevlut Cavusoglu (direita), em entrevista coletiva em Istambul, Turquia, em 29 de janeiro de 2021 (Cem Ozdel/Anadolu/Getty Images).

A região do Cáucaso e do Mar Cáspio é objeto de disputas verbais entre o Azerbaijão e o Irã. As causas e consequências dessa controvérsia são avaliadas neste estudo, dividido em três partes. Nesta primeira, a importância da região é analisada a partir de três perspectivas: energia, comércio e alianças supranacionais.

As notícias do sul do Cáucaso e do oeste do Mar Cáspio hoje em dia estão repletas de disputas verbais entre políticos azerbaijanos e turcos, de um lado, e seus colegas iranianos, de outro. As manobras militares do Azerbaijão e do Irã perto das fronteiras comuns, às vezes realizadas com a presença de um terceiro país, são uma das manifestações dessa disputa regional.

É interessante estudar as razões para esta disputa regional seguindo as posições relativamente semelhantes que esses três países adotaram no recente conflito entre o Azerbaijão e a Armênia. Este estudo, portanto, visa lidar com as causas e consequências das disputas verbais entre o Irã e o Azerbaijão em três partes. Esta primeira parte refere-se ao motivo pelo qual essa área é importante.

A importância geopolítica do Mar Cáspio, como o maior lago do mundo, pode ser avaliada a partir de três perspectivas:

- **Energia:** A bacia do Mar Cáspio é uma das regiões ricas em petróleo mais importantes do mundo, já que os países vizinhos a este lago possuem 15% das reservas mundiais de petróleo e 52% das reservas mundiais de gás. O

antigo sistema socialista soviético foi o único produtor de petróleo e gás no Mar Cáspio por anos, enquanto o Azerbaijão foi o principal fornecedor de metade das necessidades mundiais de petróleo por cem anos. Irã, Azerbaijão, Turcomenistão, Cazaquistão e Rússia tiveram a oportunidade de explorar esses recursos valiosos após o colapso da União Soviética. Uma vez que os EUA acreditam que o Mar Cáspio é uma das duas regiões mais importantes que podem atender à crescente demanda mundial por energia, este país tenta efetivamente assumir um novo papel nessa região.

Existem várias estimativas das reservas de petróleo do Cáspio, de um mínimo de 30 a 40 bilhões de barris a um máximo de 200 bilhões de barris. A maioria das empresas de petróleo e gás da região afirma que esse número é de cerca de 90 bilhões de barris. O fato de o Irã e a Rússia possuírem mais de 70% das reservas mundiais de gás natural revela a importância do Cáspio-Ásia Central em termos de reservas de gás, embora partes das reservas de ambos os países estejam localizadas em áreas distantes da região do Cáspio. Alguns pensadores americanos da nova geopolítica referem-se ao Golfo Pérsico e ao Mar Cáspio como as duas elipses estratégicas de energia. O Irã está localizado exatamente no meio desta região crítica.

- **Comércio:** Como a maior rede comercial do mundo por 1.700 anos até o Século XV, a Rota da Seda era uma rede de rotas comerciais na Ásia que conectava o Leste, Oeste e Sul da Ásia ao Norte da África e Europa Oriental. Embora essa estrada já tenha passado pelo sul do Mar Cáspio e pelo Irã, os estados do Mar Cáspio e a Turquia, em colaboração com a China, estão agora tentando definir a nova Rota da Seda. Para atingir esse objetivo – e excluir o Irã e a Rússia dessa rota de trânsito –, os líderes do Azerbaijão, Turquia e Geórgia decidiram abrir uma rede ferroviária de 826 km conectando a Europa ao Cazaquistão e à China por meio desses três países e do Mar Cáspio.

Esta rede ferroviária inclui uma nova rota de 105 km com capacidade anual de transporte de um milhão de passageiros e cinco milhões de toneladas de mercadorias. Embora esses três países estivessem anteriormente conectados através do oleoduto Baku-Tbilisi-Ceyhan e do gasoduto Baku-Tbilisi-Erzurum, havia uma rota comercial limitada entre eles. Portanto, eles agora pretendem impulsionar seu crescimento econômico regional por meio da rede ferroviária Baku-Tbilisi-Kars.

- **Alianças supranacionais:** a Turquia iniciou recentemente a formação de uma união de países de língua turca na região chamada Conselho de Cooperação dos Estados de Língua Turca, com a presença de Azerbaijão, Cazaquistão, Quirguistão, Uzbequistão e Turquia como os principais membros e a Hungria como membro observador. Com uma população total de mais de 350 milhões de habitantes, esses países formam um crescente na Ásia Central em torno do Mar Cáspio como ponto de conexão.

Embora qualquer esforço para alcançar os ideais ultrapassados de formar um novo império ou qualquer estrutura política (por exemplo, sob o título

de “Pan”) que represente pensamentos supranacionais e busque subordinar entidades políticas independentes esteja fadado ao fracasso, um mercado comum nesta região geopolítica homogênea pode atender às carências geográficas e econômicas de outros países e fornecer uma nova visão para toda a região para enfrentar o mundo geopolítico do Século XXI.



MAPA 1: Países do Conselho de Cooperação dos Estados de Língua Turca (Adaptado de Turkey Gazette).

A Armênia é uma das principais formas de conectar o Irã à Europa. Além disso, combustíveis e produtos petrolíferos são uma das principais importações da Armênia do Irã.

Existem duas vias de comunicação para este destino: a estrada Goris-Kapan, que anteriormente era o eixo arterial da ligação, e a rota do Tato, que foi considerada um eixo alternativo pelo lado armênio. A segunda rota devido a algumas questões de infraestrutura tem muitos problemas, e agora caminhões maiores com mais problemas podem viajar ao longo do eixo montanhoso do Tato.

De acordo com algumas autoridades iranianas, Baku receberá US\$ 130 em pedágios de caminhões iranianos para a Armênia por meio da instalação de pedágios e alfândega em parte da rota Goris-Kapan.

O Azerbaijão reivindica a propriedade de menos de 20 quilômetros da rota de 400 quilômetros da fronteira Norduz no Irã até Yerevan, a capital da Armênia, e de acordo com as autoridades rodoviárias iranianas, os caminhões iranianos recentemente encontraram problemas para cruzar os 20 quilômetros.

Um dos efeitos da nova estratégia de Baku é que o acesso do Irã às rotas comerciais para a Europa será limitado, bloqueando o trânsito e o comércio do Irã, e removerá o Irã do corredor sul-norte.

Ao mesmo tempo, uma delegação de técnicos e engenheiros iranianos visitou recentemente a Armênia para participar da conclusão da estrada Tato, outra rota

que substitui a estrada Goris-Kapan. A conclusão da estrada do Tato, que fica a menos de 15 km de distância, significa que o Irã chegará à Armênia sem ter que entrar no Azerbaijão, e de lá se conectará à Rússia e à Europa.



MAPA 2: A estrada Goris-Kapan (adaptado de Sputnik).

**Hamid Hajizadeh é jornalista iraniano, escritor e poeta persa residente nos Emirados Árabes Unidos. Hamid é analista político e especialista em Turquia, Afeganistão e nos países do Golfo Pérsico. É formado em engenharia econômica e apresentador-especialista em programas de rádio do Irã.*
