

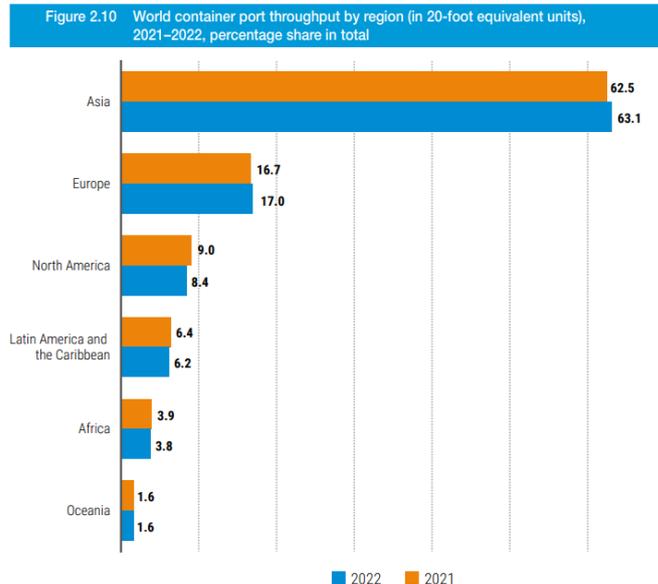
Questões fundamentais

- Quais os oceanos que concentram a maior parte do comércio atual?
- Diferencie estreitos de canais.
- Localize em um mapa: Canal de Suez, Bab el Mandeb, Estreito de Ormuz, Bósforo e Dardanelos, Canal do Panamá, Estreito de Malaca, Mar da China Meridional e a Rota do Norte.
- Identifique qual das passagens do item anterior é, hoje, a mais importante.
- Que questões envolvem estas passagens, estreitos e canais? Elabore uma lista.

1. Os mares e o comércio global

Segundo dados da UNCTAD (Conferência da ONU para o comércio e desenvolvimento), o transporte marítimo responde por 80% a 90% de todo o comércio global em quantidade de carga e 70% do comércio global em valor. Desta cifra, 60% se localizam na Ásia. A pandemia e a guerra da Ucrânia trouxeram impactos ainda não totalmente computados. Em 2022, mesmo com a guerra, o cenário de crise (por causa da pandemia) foi suavizado, o comércio cresceu 1.4%.

Comércio marítimo	80% a 90% das mercadorias. 70% dos valores negociados.
Ásia	63.1%
Europa	17%
Américas	14.6%
- do Norte	8.4%
- Latina e Caribe	6.2%
África	3.8%
Oceania	1.6%
Portos asiáticos	64% dos produtos descarregados 42% dos produtos carregados
China	Depende em 90% do comércio marítimo.
Novos navios	Total global (2022/2021)
China	44%/40%
Coreia do Sul	32%/37%
Japão	18%/22%
Ranking por registro 10 maiores	Panamá Libéria Ilhas Marshall Hong Kong Singapura China Malta Bahamas Grécia Japão



Source: UNCTAD secretariat calculations, derived from table 2.10 of this report.

TEU, o “container padrão”

Como parâmetro, existe uma unidade no comércio de containers chamada TEU (twenty-foot equivalente unit, unidade equivalente a vinte pés). Um TEU equivale aproximadamente a um container pequeno, de 6.1m x 2.4m (a altura varia). É uma unidade imprecisa, mas é a unidade de referência.

Navios apresentam enorme variação. Os supercargueiros como o Evergiven (que encalhou no canal de Suez) apresentam capacidade nominal de 20 mil TEUs. Já no Mediterrâneo, a capacidade média dos navios circula na casa de 1200 TEUs.

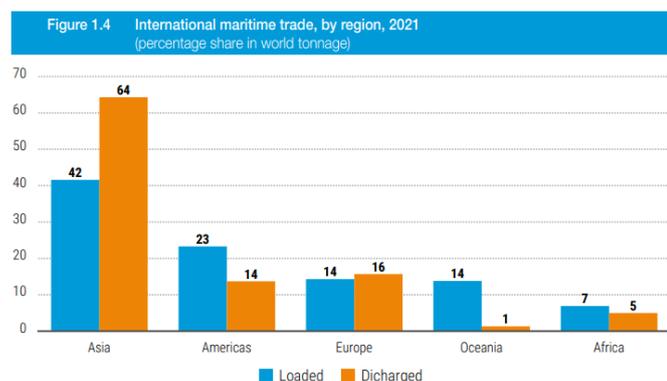
A tabela abaixo, com dados da ONU, traz a comparação entre os oceanos, mares e rotas no tocante ao transporte de containers (desconsiderando petróleo, gás e grãos, por exemplo) entre continentes. Mesmo sem os dados sobre commodities, a tabela ajuda a entender os fluxos de riqueza, em especial por tratar basicamente de produtos industrializados.

Comércio em containers entre continentes e em cada região.

2021 - 2022	Milhões de TEUs
Transpacífico	32.7
Ásia – Europa	26.3
Transatlântico	8.9
Ásia	535
Europa	143
América do Norte	77
Am. Latina e Caribe	55
África	33
Oceania	14
Total	857

Em termos de comércio geral (não apenas containers), a Ásia lidera tanto os carregamentos quanto os descarregamentos de mercadorias em toneladas. As Américas, a África e a Oceania exportam mais do que importam, a África exporta mais do que importa.

O gráfico abaixo (UNCTAD/ONU) apresenta os valores em porcentagens do total global.



Source: UNCTAD secretariat, based on table 1.2 of this report.

O comércio marítimo depende fortemente de alguns estreitos e canais.

A maioria dos estreitos, hoje, está sujeita a acordos de livre navegação, em geral resultantes de conflitos no passado. Ainda que a situação seja de paz, no caso de uma guerra o controle dessas regiões se torna um fator altamente estratégico. Ou seja: mesmo em tempos de paz, os países envolvidos em cada região traçam estratégias que incluem cenários de conflito, como forma de se prevenir.

2. Canal de Suez

A ideia de um canal na região de Suez é bastante antiga, já que a região sempre foi importante para o comércio mundial por ligar o Oceano Índico e o Mar Vermelho ao Mar Mediterrâneo. Diversos governos fizeram planos neste sentido, mas foi só no século XIX que as obras de fato foram realizadas. Em termos atuais, o uso do canal economiza, no mínimo, uma semana em comparação com o trajeto em torno da África.

Abertura	1869
Fechamentos	1956 Crise de Suez. 1967-75 , a Guerra dos Seis Dias.
Extensão e passagem	193 km. 14h em média.
Relevância	12% do comércio global. 8% do petróleo.
Renda para o Egito por ano	US\$ 5.6 bilhões Com ampliação: US\$ 13 bilhões.
Tráfego	19 mil navios/ano.

2021 – Evergreen	Navio da companhia Evergreen fechou o canal por 6 dias.
Prejuízo estimado	US\$59 bilhões. (aprox.) US\$ 9.6 bilhões/dia



A crise de Suez (1956) e o fechamento entre 1967 e 1975

A partir do século XIX, o Egito tornou-se uma colônia britânica. O processo de independência foi gradual, iniciando-se nos anos 1930 e culminando em uma monarquia tutelada pelo Reino Unido. O canal de Suez pertencia a uma companhia britânica, além de haver muitos outros interesses de Londres no país.

Em 1952, uma revolta derrubou o governo e instalou um grupo de militares no poder, os “Oficiais Livres”, liderados por Gamal Abdel Nasser. Nasser buscou uma nova política externa, desligada do ocidente, nacionalista e mais focada em questões do Oriente Médio, incluindo choques com Israel.

Em 1956, Nasser nacionalizou o canal. Reino Unido, França e Israel declararam guerra ao Egito. Navios foram afundados no canal para fechar o tráfego e criar pressão sobre o comércio global. A URSS apoiou Nasser e os EUA se recusaram a se envolver em apoio aos franceses, israelenses e britânicos. A crise terminou com o canal sob posse do Egito, como está até hoje.

Entre 1967 e 1975 novamente o canal foi fechado. Este fechamento se dá no contexto de duas guerras: a Guerra dos Seis Dias (1967) e a Guerra do Yom Kippur (1973). Os dois conflitos envolveram Egito e Israel. Em 1967, Israel tomou a Península do Sinai, conquistando uma das margens do canal. A situação se manteve em 1973, prolongando o fechamento.

3. Bab el Mandeb e Golfo de Áden

Além do Canal de Suez, o estreito de Bab el Mandeb também é estratégico para a passagem comercial entre o Oceano Índico e o Mar Mediterrâneo. Eritreia, Djibouti e Iêmen são os países que controlam as margens dessa passagem, que une

o Golfo de Áden ao Mar Vermelho. Criminalidade na costa da Somália (pirataria) e a instabilidade no Iêmen são fatores de preocupação. EUA, China e outras potências buscam instalar bases militares no Djibouti como forma de manter aberta a passagem e defender seus interesses na região.

Países envolvidos	Eritreia, Djibouti, Somália e Iêmen
Djibouti	Bases de diversos países, forma de manter presença militar na região.
Crises na região	Guerra do Iêmen. Guerra da Somália.
Largura mínima	30 km.



4. Estreito de Ormuz

Passagem que liga o Golfo Pérsico ao Oceano Índico, estratégica para o fornecimento global de petróleo. Crises na região são frequentes, pois Arábia Saudita e Irã são regimes rivais e o Irã controla uma das margens do estreito. O recente acordo de retomada de diálogo pode mudar o cenário. Fechar o estreito é, portanto, uma das armas do Irã, seja contra a Arábia Saudita, seja contra pressões dos EUA, por exemplo.

Países envolvidos	Irã, Omã e Emirados Árabes Unidos. Arábia Saudita também se envolve, apesar de não controlar diretamente uma das margens do estreito.
Crises na região	Irã e Arábia Saudita são regimes rivais que fecharam um acordo de retomada de diálogo em março de 2023. Pode haver mudanças no cenário.

	Potências ocidentais, com destaque para os EUA, também pressionam o Irã. Irã, em picos de tensão, ameaça fechar o estreito.
Largura mínima	40km.
Relevância	21% do petróleo mundial. 80 a 90% de todo o petróleo do Golfo Pérsico. 1/3 de todo o transporte de petróleo por navios no mundo.
Tráfego	20 mil navios/ano

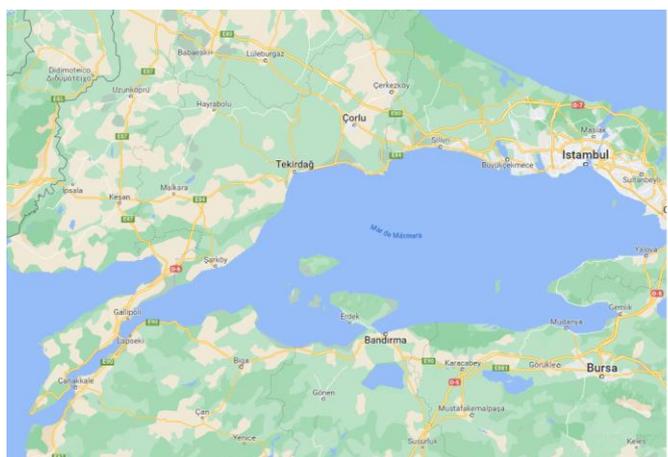
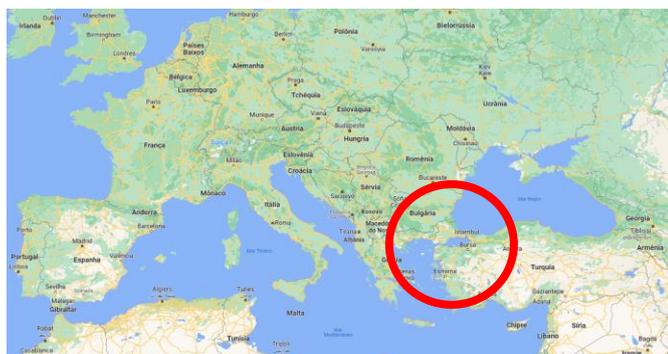


5. Bósforo – Dardanelos

Passagem que liga o Mar Negro ao Mar Mediterrâneo, através do território da Turquia. São dois estreitos com o Mar de Mármara entre eles. Apesar de ser área de menor destaque geopolítica, a história da região é marcada por conflitos reais e mitológicos, como a Guerra de Tróia. Nas margens do Mar Negro há importantes recursos agrícolas e energéticos. É também uma passagem que fecha a saída da Rússia para as chamadas “águas quentes”, razão de diversas tensões no passado e ainda hoje. Rússia e Turquia mantêm relações comerciais por necessidade mútua, mas frequentemente protagonizam crises.

Crises na região	Não há uma crise atual, mas o controle da Turquia sobre a passagem é historicamente um empecilho para as ambições da Rússia.
Extensão e largura mínima	Bósforo
	30 km, 750 metros.

Dardanelos	61 km, 1.2 km.
Relevância	3% do petróleo mundial. 38% do petróleo russo. Grãos.
Tráfego	50 mil navios/ano



6. Estreito de Gibraltar

Juntamente com o Canal de Suez e o Corredor Bósforo – Dardanelos, o Estreito de Gibraltar é uma das entradas e saídas do Mar Mediterrâneo. No passado, já foi alvo de intensas disputas. Espanha, Marrocos e Reino Unido tem presença na região.

O caso do Reino Unido merece destaque: há um território britânico na região desde o século XVIII. Hoje, aproximadamente 30 mil cidadãos britânicos residem em Gibraltar, trabalhando no porto (comércio e manutenção naval), setor de turismo (incluindo cassinos) ou na vizinha Espanha. O Reino Unido mantém no local uma pequena parte de sua marinha de guerra. O **Brexit trouxe algumas mudanças para os residentes**, em especial quanto ao fluxo de mercadorias na fronteira. Estão em abertas, ainda, questões de vistos de trabalho e moradia.

Países envolvidos	Espanha, Marrocos e Reino Unido.
-------------------	----------------------------------

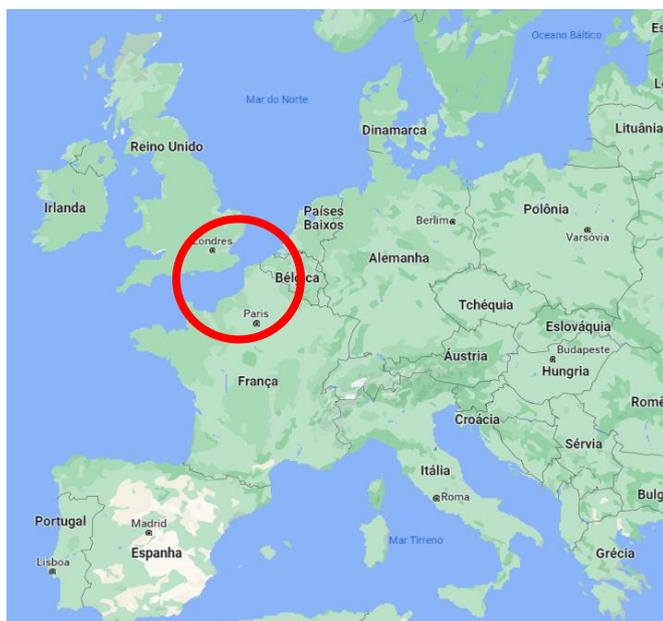
Crises na região	Não há crises no sentido geopolítico do conflito. Há uma questão envolvendo o território britânico de Gibraltar e a Espanha , já que com o Brexit as relações de trabalho, comércio e moradia se alteraram. Ainda não houve definição.
Extensão	58 km.
Largura mínima	13 km.
Relevância	10% do comércio global. 20% do comércio da Europa.
Tráfego	100 – 120 mil navios/ano.



7. Estreito de Dover, Pas de Calais

Separa a Grã Bretanha da França e do resto da Europa Continental, sendo a via marítima mais movimentada do mundo em quantidade de embarcações e também uma das mais importantes em termos de comércio global. O movimento não é apenas comercial, no sentido do transporte de cargas: há muitas embarcações de pesca e de passageiros na região, muitas balsas que cruzam o estreito levando e trazendo passageiros. A região não apresenta crises, mas por conta do **Brexit** está em curso uma revisão dos acordos de uso das águas, com destaque para pesca. Há também um

grande fluxo de imigrantes irregulares da França para o Reino Unido, em pequenas embarcações.



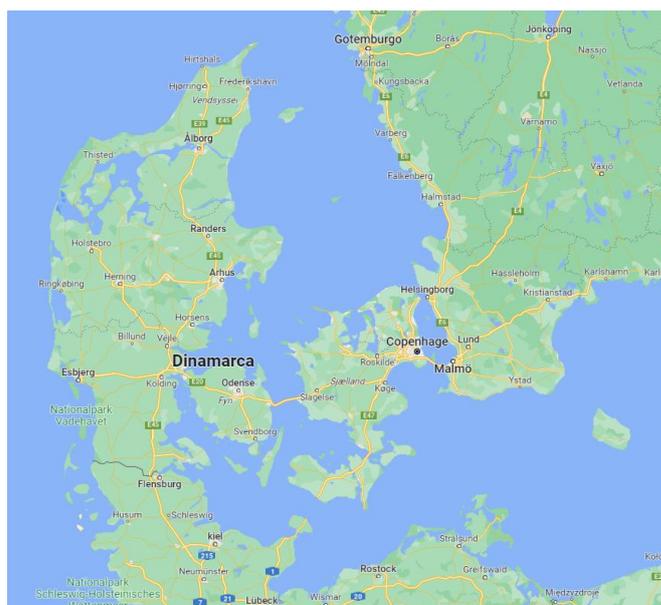
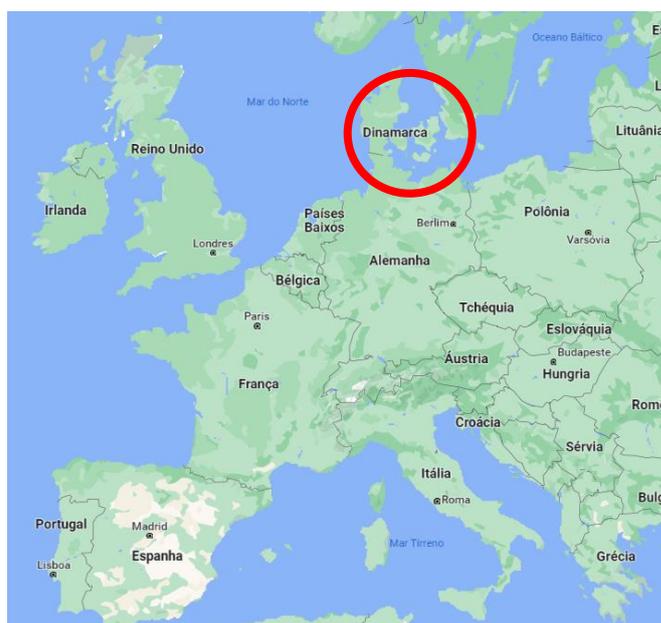
Países envolvidos	Reino Unido e França
Crises na região	Não há crises no sentido geopolítico do conflito. Há uma questão envolvendo o uso das águas para pesca, devido ao Brexit. Outra questão é a travessia de imigrantes irregulares da França para o Reino Unido.
Largura mínima	32 km.
Relevância	Grande tráfego de passageiros. 20% do comércio global, acesso a portos importantes como Antuérpia, Amsterdã e Roterdã.
Tráfego	400 a 500 embarcações/dia, até 200 mil/ano

8. Estreitos da Dinamarca e Mar Báltico

Apesar de serem bem menos movimentados do que os outros estreitos desta aula, os estreitos dinamarqueses são estratégicos pois permitem fechar o Mar Báltico. A Rússia, por exemplo, enxerga aí um empecilho semelhante ao que ocorre na região do Bósforo – Dardanelos.

Países envolvidos	Dinamarca, Suécia e Alemanha e Noruega.
Crises na região	Não há crises no sentido geopolítico do conflito, mas o fechamento dos estreitos isola o Mar Báltico e, assim, a Rússia

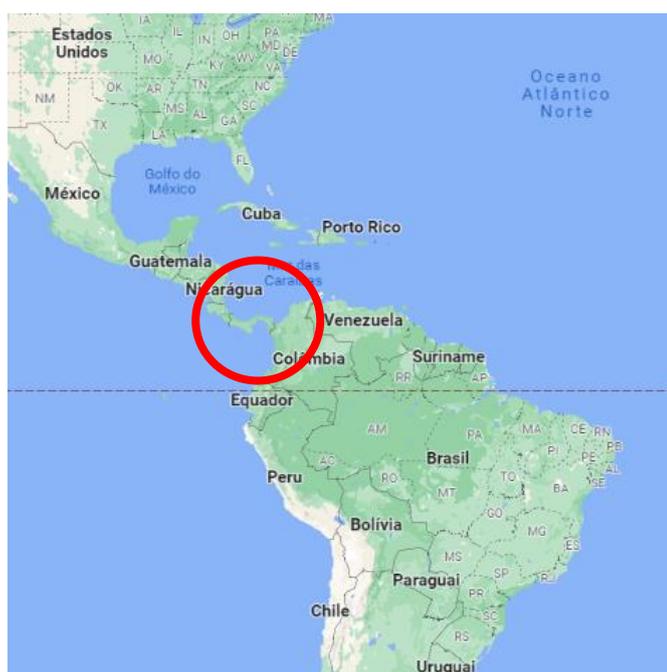
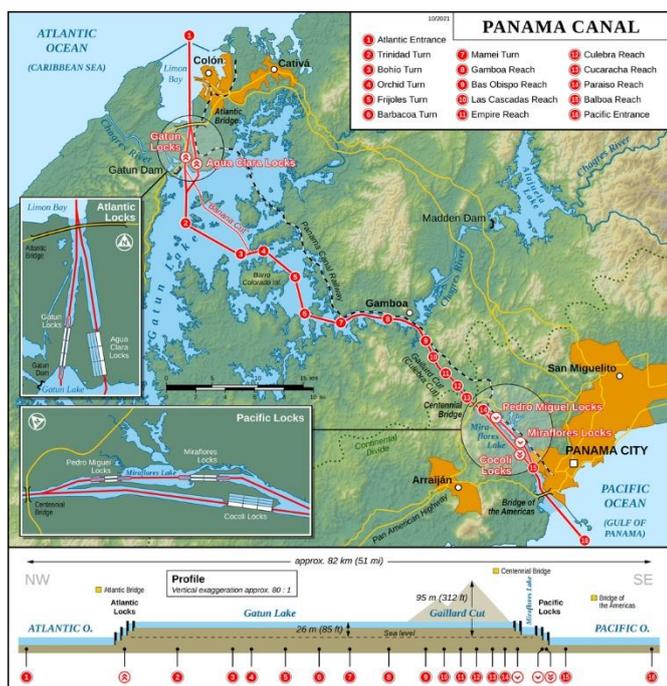
	de qualquer saída para mares abertos.
Largura mínima	10 km ou menos, são vários os estreitos.
Relevância Estreitos e Mar Báltico	3% do comércio global de petróleo, dos quais 43% da Rússia (antes da guerra da Ucrânia). 15% do comércio global
Tráfego	42 a 66 mil navios/ano.



9. Canal do Panamá

Inaugurado em 1914, foi construído pelos EUA, como forma de ligar o Oceano Atlântico e o Mar do Caribe ao Oceano Pacífico, permitindo encurtar a viagem entre as costas leste e oeste do território estadunidense, bem como facilitar o comércio global. Até 1999 o canal pertenceu aos EUA, sendo então devolvido ao governo panamenho.

O canal se destaca como obra de engenharia pela presença de diversos sistemas de eclusas, que permitem que os navios sejam elevados até o Lago Gatún e depois baixados novamente até o nível do mar.



Abertura	1914, sob controle dos EUA.
Devolução ao Panamá	1999.
Extensão e passagem	65 km. 10h em média.
Relevância	6% do comércio global. 5% do petróleo.
Renda para o Panamá	US\$ 2 bilhões/ano
Tráfego	14 mil navios/ano.

10. Estreito de Malaca e Mar da China Meridional

Estreito de Malaca e Mar da China Meridional formam, hoje, o principal eixo marítimo e econômico do mundo, reflexo do crescimento asiático em geral (incluindo a Índia), Chinês em particular.

A região apresenta diversas questões, de criminalidade a tensões geopolíticas e disputas territoriais, passando por desafios geográficos (recifes e correntes).

A China observa tudo com muita atenção, já que a maioria do seu comércio e dos seus suprimentos, por enquanto, depende da passagem por essas águas. Em termos geopolíticos, diversos países da região são aliados dos EUA.

O Estreito de Malaca envolve três países: Indonésia, Malásia e Singapura. No caso de um bloqueio do estreito, as outras opções exigem percursos maiores e também trazem desafios. O Mar da China Meridional é disputado por Brunei, Vietnã, Malásia, Taiwan, China, Indonésia e Filipinas.

Países envolvidos	Indonésia, Malásia e Singapura.
Estreito	
Mar da China Meridional	Indonésia, Malásia, Vietnã, Brunei, China, Filipinas e Taiwan.
Crises na região	O Mar da China Meridional é objeto de várias reivindicações territoriais que se sobrepõe . A região, além de estratégica para o comércio, apresenta reservas de petróleo, questões ligadas à pesca e é vista pela China como parte essencial da defesa de seu litoral, onde estão as principais regiões industriais. Em termos geopolíticos, diversos países da região são aliados dos EUA. Os EUA recentemente ampliaram sua presença militar na região, ampliando as tensões.
Extensão do estreito	800 km.
Largura mínima	2.5 km (Singapura).

<p>Relevância Estreito</p>	<p>De todos os navios que passam pela região, entre 70% e 80% têm a China como porto de origem ou destino.</p> <p>25% do petróleo originado do Oriente Médio com destino à Ásia.</p> <p>15% do petróleo do mundo.</p>
<p>Mar da China Meridional</p>	<p>30% do comércio marítimo global total.</p> <p>12% do comércio de containers.</p> <p>21% do petróleo do mundo.</p> <p>34% do gás liquefeito do mundo.</p> <p>40% do comércio chinês.</p> <p>14% do comércio dos EUA.</p> <p>80% a 90% do comércio do Vietnã e Indonésia.</p>
<p>Tráfego Estreito de Malaca</p> <p>Mar da China Meridional</p>	<p>Estimativas apontam 120 a 150 mil navios/ano.</p> <p>Algumas chegam perto de 200 mil navios/ano</p>



11. Questões recentes, 2023 - 2024

Entre 2023 e o começo de 2024, algumas questões climáticas e geopolíticas impactaram duas regiões em especial: o Mar Vermelho (eixo Canal de Suez – Bab El Mandeb) e o Canal do Panamá.

No caso do Mar Vermelho, um grupo chamado Houthi, presente no Iêmen, passou a atacar navios com destino a Israel ou de países aliados de Israel. O tema é complexo, envolve desdobramentos da Primavera Árabe, a recente guerra civil do Iêmen e a questão Israel – Palestina, assuntos que são abordados em outras aulas. O que vale destacar, aqui, é que estes ataques tornaram a passagem pelo Mar Vermelho arriscada. Muitas companhias de transporte optaram por desviar seus navios pela rota que contorna o continente africano, tornando as viagens mais longas e caras. A partir de janeiro, EUA e alguns aliados passaram a atacar os Houthis.

No caso do Canal do Panamá, as mudanças climáticas impactaram o regime de chuvas, afetando o nível das águas do Lago Gatún. Com a queda do nível das águas, algumas partes do canal se tornaram intransitáveis para navios de grande porte, levando as companhias de transporte a buscar rotas alternativas mais longas e, assim, mais caras.



<p>Mar Vermelho</p> <p>Canal de Suez</p> <p>Bab El Madeb</p>	<p>Tensão política e militar: ataques de Houthis a navios com destino a Israel ou de aliados de Israel. Retaliação dos EUA e aliados.</p> <p>Insegurança levou companhias a buscar rotas alternativas que são mais longas e mais caras.</p>
<p>Canal do Panamá</p>	<p>Questão climática: queda no nível das águas do Lago Gatún impede navios grandes de passar pelo canal. Rotas alternativas são mais longas e mais caras.</p>

QUESTÕES

1. (Uem-pas 2020) A intensificação do fluxo de mercadorias pelo espaço mundial decorre da expansão dos mercados e da modernização do sistema de transportes. Grande parte da evolução do comércio ocorreu graças aos avanços tecnológicos na área de logística, os quais permitiram melhorar a infraestrutura de transportes e de armazenagem, aumentar a carga dos meios de transportes e reduzir o tempo de deslocamento. Os produtos são transportados e comercializados por rotas marítimas, fluviais, aéreas e terrestres. Sobre essas rotas, assinale o que for correto.

- 01) O Canal do Panamá interliga os oceanos Pacífico e Atlântico por meio do istmo centrocariíbenho; tornou-se a principal via de circulação, pois diminuiu o tempo de deslocamento de navios, de mercadorias e de pessoas.
- 02) O Estreito de Gibraltar, localizado entre a Espanha e o Marrocos, liga o Mar Mediterrâneo e o Oceano Atlântico; é uma das rotas marítimas e comerciais mais movimentadas do continente europeu, e sua localização estratégica tem beneficiado a navegação, o comércio e o transporte de mercadorias e de pessoas.
- 04) O Estreito de Malaca é a principal passagem entre os oceanos Índico e Pacífico; é uma das passagens mais antigas e importantes do mundo. Liga as principais economias asiáticas, como a da Índia, a da China, a do Japão e a da Coreia do Sul, e por ele transitam grandes navios, dentre eles, petroleiros com destino aos mercados ocidentais.
- 08) O Canal de Suez liga o Oceano Atlântico e o Mar Vermelho, reduzindo as distâncias e o custo dos transportes entre a Europa e a Ásia. Construído pelos egípcios no final do século XIX, esse canal possui uma série de eclusas ou comportas, em função do grande desnível ao longo do seu trajeto.
- 16) O Estreito de Ormuz, situado na entrada do Golfo Pérsico, é um dos pontos mais estratégicos da região por ser a única passagem de cargueiros provenientes de grandes áreas de exportação por mar aberto. Por essa região transitam mais de 40% do petróleo mundial e mais de 20% do comércio marítimo mundial.

2. (Uem 2023) Assinale o que for **correto** sobre a China.

- 01) Do ponto de vista geopolítico, um dos acontecimentos mais importantes das últimas décadas foi a ascensão do país à condição de potência econômica mundial.
- 02) O país enfrenta desafios para a manutenção de sua unidade territorial devido à existência de movimentos de independência de regiões autônomas, como o Tibet e a Mongólia Interior.
- 04) O Mar da China Meridional consiste em uma rota de grande circulação de navios mercantes, além de abrigar reservas de gás e de petróleo.
- 08) A exportação do minério de ferro chinês para o Brasil é a base das relações comerciais entre esses dois países.

16) A economia chinesa não foi afetada pelos efeitos da crise financeira mundial de 2008 por ser altamente dependente do mercado interno.

3. (Ufsc 2023) Sobre a inserção da China na economia mundial e as questões geopolíticas relacionadas a esse processo, é correto afirmar que:

- 01) a recente visita da presidente da Câmara dos Deputados dos EUA a Taiwan elevou tensões entre essa ilha e a China, que se arrastam desde a Revolução Chinesa, ocorrida logo após o fim da Segunda Guerra Mundial.
- 02) países do Sudeste asiático, como Vietnã, Filipinas e Indonésia, são aliados geopolíticos da China, não havendo disputas territoriais entre eles.
- 04) a construção de ilhas artificiais no mar da China Meridional está relacionada às pretensões de expansão da Zona Econômica Exclusiva da China sobre uma das principais rotas marítimas do comércio mundial.
- 08) a chamada Guerra Fria 2.0 tem sido um fenômeno geopolítico do século XXI, opondo Ocidente e Oriente: de um lado, EUA, União Europeia e Rússia e, de outro, China, Tigres Asiáticos e Japão.
- 16) importante polo econômico asiático, Taiwan foi incorporado ao território chinês ao mesmo tempo em que houve a devolução de Hong Kong e Macau, depois de mais de um século de domínio britânico na região.
- 32) após anos de aceleração econômica, a China alcançou o segundo lugar entre as economias mundiais, firmando-se como principal competidor dos EUA.
- 64) depois de décadas de disputa, a China finalmente resolveu as pendências com as regiões autônomas do Tibet e da Mongólia Interior e de Xinjiang-Uigur, dando total independência política e econômica a essas nações.

4. (Ufjf-pism 3 2016)



¹ UM SÉCULO UNIENDO O MUNDO
² ANOS

Disponível em: <<http://migre.me/s8NzA>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

Essa imagem destaca o centenário de uma via de navegação interoceânica importante para o comércio marítimo mundial, que atualmente está sendo ampliada para acomodar uma nova geração de navios porta-contêineres, que transportam de 5 mil a 8 mil contêineres. Essa via é o

- a) Canal de Suez.
b) Canal da Mancha.
c) Canal do Panamá.
d) Cabo das Tormentas.

e) Cabo da Boa Esperança.

5. (Ifce 2016) Sobre o Canal de Suez, no Egito, é **correto** afirmar-se que

- durante a 2ª Guerra Mundial surge o nacionalismo no Egito e com ele a revogação do tratado anglo-egípcio de 1936 sobre o canal.
- localizado no istmo de Suez, foi criado com o intuito de ligar o Mar Mediterrâneo ao Mar Vermelho, projeto que remonta à época dos faraós do Egito.
- para o mundo, um dos fatores de importância deste canal é a logística. Por ele há a possibilidade de se chegar até a América do Sul, saindo da Europa, sem precisar contornar a África, pelo Cabo da Boa Esperança (o que era feito antes de sua construção).
- a “Convenção de Constantinopla”, que garantia a utilização do canal de forma restrita, autoriza o seu uso apenas pelas nações europeias. Atualmente é controlado e operado pela entidade estatal, denominada Autoridade do Canal de Suez (SCA), criada pelo Egito e responsável pela gestão do tráfego computadorizado, apoiado por radar e mais 14 estações de pilotos.
- no quesito econômico, as taxas de portagens pagas pelos navios representam uma irrelevante fonte de renda para o governo egípcio, devido a pouca utilização deste canal.

Gabário: 1: 01 + 02 + 04 + 16 = 23. Os itens corretos são [01], [02], [04] e [16], perfazendo 23 pontos. O item incorreto é o [08], o Canal de Suez liga o Mar Vermelho ao Mar Mediterrâneo, sendo muito importante para tráfego marítimo de mercadorias, uma vez que encurta os percursos entre a Ásia e Europa. O canal foi construído pela França e Egito no século XIX, mas o Egito vendeu sua parte para o Reino Unido devido ao seu envidiamento externo. Em 1956, o Egito, por meio do governo de Gamal Abdel Nasser nacionalizou o Canal de Suez, que constitui uma importante fonte de renda para o país e ponto geoestratégico. O Canal de Suez não apresenta eclusas e comportas tal como o Canal do Panamá. A obstrução temporária do canal em 2021 graças a um navio encalhado trouxe expressivos prejuízos comerciais e econômicos. 2: 01 + 02 + 04 = 07. As afirmativas corretas são: [01], porque com a abertura econômica promovida na década de 1980, a China ascendeu à posição de potência econômica mundial; [02], porque o país tem numerosos movimentos por autonomia e soberania, a exemplo dos uigues, mongóis e tibetanos; [04], porque o mar da China Meridional, é importante rota de comércio marítimo, o que leva à China a requisitar o domínio sobre a região. As afirmativas incorretas são: [08], porque o Brasil exporta minério de ferro e outras commodities para a China; [16], porque a China foi afetada pela crise, haja vista atender a demanda mundial por manufaturas. 3: 01 + 04 + 32 = 37. As afirmativas corretas são: [01], porque a presença de uma autoridade de alto escalão dos EUA em Taiwan, configura oposição às pretensões chinesas sobre esse país; [04], porque ao construir as ilhas artificiais, a China busca consolidar o domínio sobre o Mar da China Meridional; [32], porque a ascensão econômica da China a coloca em segundo lugar entre as maiores economias do planeta. As afirmativas incorretas são: [02], porque esses países têm uma disputa pelo Mar da China Meridional; [08], porque o desenho geopolítico na atualidade opte China e EUA; [16], porque Taiwan não foi incorporado ao território chinês; [64], porque as disputas não foram resolvidas. 4: C. A questão poderia ser resolvida pela data (1914) ou pelo idioma espanhol utilizado no cartaz, além da informação sobre a ampliação do canal. 5: B. O item B descreve corretamente a posição do canal de Suez