

SEJA MARITIMO

www.sejamaritimo.com



SÉRIE: PROVAS COMENTADAS – MARINHA MERCANTE

APOSTILA COMPLETA – TRANSPETRO MOÇO DE CONVÉS (MOC)

Apostila Completa – 400 Questões com Gabarito Comentado

CESGRANRIO • Processo Seletivo Público – Edital nº 01
TRANSPETRO/PSP/MAR-2026.1

Prova aplicada em 6 de dezembro de 2026

Material de estudo para fins didáticos



www.sejamaritimo.com

Novos materiais e provas comentadas em breve!

1ª Edição – 2026

Acesse: www.sejamaritimo.com

Apresentação

Seja bem-vindo(a) à APOSTILA COMPLETA do cargo de MOÇO DE CONVÉS (MOC) da Transpetro!

Este material foi feito para você que está voltando aos estudos ou quer aprender do zero, com **linguagem simples**, do jeito que a gente conversa a bordo. Aqui você vai encontrar:

- **12 capítulos** que cobrem todo o conteúdo programático do edital (Anexo IV);
- **300 questões de Conhecimentos Específicos** com gabarito comentado;
- **100 questões de Língua Portuguesa** com gabarito comentado;
- **Caixas de “Guarde isto”** com o que mais cai;
- **Dicas de prova** em cada capítulo, mostrando as pegadinhas da banca.

Informações da prova

- **Órgão:** TRANSPETRO
- **Banca:** CESGRANRIO
- **Edital:** Processo Seletivo Público – Edital nº 01 TRANSPETRO/PSP/MAR-2026.1
- **Cargo:** MOÇO DE CONVÉS (MOC) (Quadro de Mar – Suboficiais e Guarnição)
- **Data da prova:** 6 de dezembro de 2026
- **Total:** 50 questões objetivas – 30 de Conhecimentos Específicos (Fase 1) e 20 de Língua Portuguesa (Fase 2)
- **Pontuação:** 1,0 ponto por questão – total de 50,0 pontos
- **Aprovação:** mínimo de 50% em cada fase (15 pontos na Fase 1 e 10 pontos na Fase 2), e nota diferente de zero em cada matéria
- **Duração:** 4 horas

Como usar este material

1. Estude um capítulo por vez, com calma;
2. Leia as caixas “Guarde isto” — elas resumem o que a banca mais cobra;
3. Resolva as questões do capítulo SEM olhar o gabarito;
4. Depois confira a resposta e leia o comentário de cada alternativa;
5. Volte às questões que errou no dia seguinte.

Em caso de dúvidas ou sugestões, acesse:



www.sejamaritimo.com

Contents

Apresentação	1
1 Como a CESGRANRIO monta a prova do Moço de Convés (estudo da banca)	6
1.1 O formato da prova	6
1.2 Os temas que mais caem (comparação 2018 × 2023)	6
1.3 O que muda em 2026	7
1.4 Como a CESGRANRIO escreve as questões	7
1.5 Estratégia recomendada	7
2 Arquitetura Naval	8
2.1 As partes do navio: proa, popa, bombordo, boreste e costado	8
2.2 A estrutura do casco: a “espinha dorsal” do navio	8
2.3 As dimensões do navio: medindo o “corpo”	9
2.4 Os compartimentos do navio: os “cômodos” da casa	9
2.5 Aberturas e acessórios do navio	10
2.6 Amarração e atracação: prendendo o navio	11
3 Legislação Marítima e Ambiental	31
3.1 A Autoridade Marítima: a Marinha e a DPC	31
3.2 Águas Jurisdicionais Brasileiras: até onde o Brasil manda	31
3.3 A carreira do Aquaviário: onde você entra	32
3.4 A CIR: a identidade do marítimo	32
3.5 Rol de equipagem e lista de ração	33
3.6 Comandante, penalidades e faltas disciplinares	33
3.7 Tempo de embarque, trabalho e previdência do marítimo	34
3.8 Cargas perigosas: o que são e como são identificadas	34
3.9 MARPOL e combate à poluição: o mar não é lixeira	35
4 Conscientização sobre Proteção de Navio (ISPS/PBIP)	56
4.1 A ideia do capítulo	56
4.2 Proteção × Segurança: não confunda!	56
4.3 O Código ISPS e o PBIP brasileiro	56
4.4 Os 3 níveis de proteção	57
4.5 As 3 figuras da proteção: OPN/SSO, FPC/CSO e FPIP/PFSO	57
4.6 As ameaças: o que a proteção combate	57
4.7 Os equipamentos e medidas de proteção	58
4.8 O papel do tripulante comum (sim, você!)	58
5 Conhecimentos Elementares de Primeiros Socorros	74
5.1 A ideia do capítulo	74
5.2 O que são primeiros socorros e os princípios gerais	74
5.3 Sinais vitais: os números que a banca cobra	74
5.4 Avaliação da vítima: consciente? respira?	75
5.5 Envenenamento	75
5.6 Queimaduras	75
5.7 Hemorragias: pare o sangramento	76

5.8	Feridas e objeto impalado	76
5.9	Fraturas, entorse e luxação	76
5.10	Desmaio, choque e engasgo	77
5.11	Parada cardiorrespiratória: compressões	77
5.12	Choque elétrico e produto químico na pele	78
5.13	Transporte da vítima e a CAT	78
6	Técnicas de Sobrevivência Pessoal e Salvatagem	100
6.1	Fundamentos da sobrevivência no mar	100
6.2	Equipamentos individuais de salvatagem	100
6.3	Equipamentos coletivos de salvatagem	101
6.4	Símbolos IMO	101
6.5	Artefatos pirotécnicos (sinalização)	101
6.6	Postos de reunião e de abandono	102
6.7	Fainas: homem ao mar e abandono do navio	102
6.8	Evacuação por helicóptero e sobrevivência na água fria	102
7	Cabos, Nós e Voltas, Poleame e Aparelhos de Laborar	124
7.1	Cabos: classificação e funções	124
7.2	Da fibra ao cabo: formação e nomes	124
7.3	Cuidados e conservação dos cabos	125
7.4	Nós e voltas: a diferença que cai em prova	125
7.5	Poleame e o moitão	126
7.6	Aparelhos de laborar: a alavanca do mar	127
7.7	Talhas mecânicas ou patentes	128
7.8	Utensílios do marinheiro	128
8	Aparelho de Fundear e Suspende, Amarração do Navio e Manobras	141
8.1	O aparelho de fundear e suspender: o que é	141
8.2	Medidas: o quartel e a braça	142
8.3	A máquina de suspender (molinete)	142
8.4	Expressões das manobras de fundeio e suspender	143
8.5	Amarração do navio (atracação)	144
8.6	Manobra e vozes	144
8.7	Fundeio: escolha do local, cercadura e âncora de proa ou de popa	145
9	Pintura e Conservação de Embarcação	157
9.1	A corrosão e os inimigos do casco	157
9.2	Preparação da superfície: a etapa mais importante	157
9.3	O esquema de pintura	158
9.4	Utensílios e equipamentos de pintura	159
9.5	Segurança nas fainas de pintura	159
9.6	Intemperismo e avaliação da deterioração	160
10	Básico de Navegação e Serviço de Quarto de Navegação	170
10.1	Agulhas náuticas: magnética e giroscópica	170
10.2	Rumos: verdadeiro, magnético e da agulha	170
10.3	RIPEAM/72: o “código de trânsito do mar”	171
10.4	Vozes de manobra ao timoneiro	172

10.5 Serviço de quarto de navegação	173
10.6 Embarque do práctico	173
11 Segurança no Trabalho (NRs, EPI, CIPA, ergonomia)	182
11.1 A ideia do capítulo	182
11.2 O que é segurança do trabalho e por que ela existe	182
11.3 Os cinco grupos de risco ocupacional	182
11.4 NR-5 — A CIPA	183
11.5 NR-6 — O EPI	183
11.6 NR-17 — Ergonomia	184
11.7 NR-30 — Trabalho aquaviário	184
11.8 NR-33 — Espaços confinados	185
11.9 Acidente do trabalho e a CAT	185
12 Prevenção e Controle da Poluição do Meio Ambiente Aquaviário	212
12.1 A ideia do capítulo	212
12.2 O que é poluição e seus tipos	212
12.3 Agentes poluidores	212
12.4 MARPOL — a convenção internacional contra a poluição do mar . . .	213
12.5 Lei 9.966/2000 e SOPEP	213
12.6 Equipamentos de contenção e órgãos de controle	214
12.7 Lei 9.433/97 — Lei das Águas e o SINGREH	214
12.8 O papel da cozinha na prevenção da poluição	215
13 Segurança a Bordo e Procedimentos de Emergência	234
13.1 O que é o SOLAS	234
13.2 Exercícios de emergência e adestramento individual	234
13.3 Plano de emergência: a muster list	234
13.4 Alarmes de emergência	235
13.5 Fainas de emergência e registro no diário de bordo	235
13.6 Segurança, higiene das instalações e meios de escape	235
14 Relações Interpessoais e Responsabilidades Sociais	252
14.1 Comunicação no trabalho	252
14.2 Escuta ativa e a técnica da paráfrase	252
14.3 Trabalho em equipe	252
14.4 Liderança: mais que dar ordens	253
14.5 Preconceito e assédio: reconhecer e agir	253
14.6 Convivência a bordo	253
15 Prevenção e Combate a Incêndio	269
15.1 O triângulo e o tetraedro do fogo	269
15.2 Classes de incêndio	269
15.3 Agentes extintores	269
15.4 Métodos de extinção	270
15.5 Instalações fixas de combate	270
15.6 Equipamentos do combatente	270
15.7 Cozinha em foco: o fogo de óleo	271
15.8 Propagação do calor	271

16 Língua Portuguesa (20 questões na prova!)	287
16.1 A ideia do capítulo	287
16.2 Interpretação de textos	287
16.3 Conectivos (mecanismos de coesão)	287
16.4 Crase	287
16.5 Concordância nominal e verbal	288
16.6 Pontuação	288
16.7 Ortografia e significação das palavras	288
16.8 Questões do capítulo 12	289
17 Língua Portuguesa II: Acentuação, Crase, Concordância e Pontuação	327
17.1 A ideia da parte 2	327
17.2 Acentuação	327
17.3 Crase	328
17.4 Concordância nominal	328
17.5 Concordância verbal	329
17.6 Pontuação	329
17.7 Emprego das classes de palavras	330

1 Como a CESGRANRIO monta a prova do Moço de Convés (estudo da banca)

Antes de começar a estudar, você precisa conhecer o “estilo” da banca. A CESGRANRIO organiza os concursos da Transpetro há muitos anos, e a prova do Moço de Convés segue o mesmo padrão das provas da série. Este capítulo resume esse padrão, com base nas provas reais de 2018 e 2023 e no edital de 2026.

1.1 O formato da prova

- **30 questões de Conhecimentos Específicos** (Fase 1) — é aqui que o cargo decide a sua nota;
- **20 questões de Língua Portuguesa** (Fase 2) — sempre com um texto-base longo (2 a 4 páginas) e questões sobre ele;
- Todas as questões valem 1,0 ponto, com 5 alternativas (A a E);
- É preciso acertar **pelo menos metade de cada fase** (15 na Fase 1 e 10 na Fase 2);
- A prova tem **4 horas** de duração.

1.2 Os temas que mais caem (comparação 2018 × 2023)

A tabela abaixo mostra quantas questões de cada tema apareceram nas duas últimas provas do cargo. Repare: os temas grandes se repetem sempre.

Tema	2018	2023	Tendência 2026
Cabos, nós e voltas / poleame	2	3	MUITO ALTA
Fundeio e amarração (ferros, espias, espringues)	2	3	MUITO ALTA
Pintura e conservação (jateamento, orvalho, anodos)	2	4	MUITO ALTA
Navegação básica e serviço de quarto (agulhas, RIPEAM, vozes de manobra)	3	3	Alta
Primeiros socorros	2	2	Alta
Salvagem (colete, balsa, pirotécnicos, sobrevivência)	3	5	Alta
Segurança e saúde no trabalho (NRs, EPI, CIPA, CAT, ergonomia)	5	4	Alta
Combate a incêndio (classes, extintores)	2	2	Alta
Proteção do navio (ISPS/PBIP)	3	2	Média
Arquitetura naval (partes do navio)	2	2	Média
Legislação marítima (CIR, disciplina, rol de equipagem)	3	1	Média
Meio ambiente e poluição	5	1	Média
Relações interpessoais (liderança, escuta, comunicação)	3	2	Média

1.3 O que muda em 2026

O edital de 2026 (Anexo IV) do Moço de Convés lista os temas exclusivos do cargo: **Cabos, nós e voltas, Poleame e aparelhos de laborar, Aparelho de fundear e suspender, Amarração do navio, Pintura e Conservação, Serviço de Quarto de Navegação e Manutenção de Máquinas de Convés**. Ou seja: o convés é o coração da prova deste cargo.

1.4 Como a CESGRANRIO escreve as questões

- **Enunciado curto + conceito “de livro”:** a banca pega uma frase exata da norma (NR, NORMAM, RIPEAM, ISPS) e pergunta qual alternativa repete ou completa essa frase;
- **Pegadinha de equipamento:** troca a função de duas peças parecidas (moitão × cadernal; espias × espringues; volta × nó);
- **Pegadinha de número:** troca valores (braças da amarra, milhas náuticas, graus das luzes de navegação);
- **Pegadinha de palavra:** “NÃO”, “EXCETO” e “primeira medida” aparecem em negrito ou maiúscula — leia o enunciado duas vezes;
- **Em português,** a banca usa textos jornalísticos (temas como meio ambiente e lixo no mar) e cobra interpretação, conectivos, crase, concordância e pontuação.

1.5 Estratégia recomendada

1. Domine **primeiro** os capítulos exclusivos de convés (Cabos, Fundeio, Pintura e Navegação — maior volume de questões);
2. Depois faça Segurança no Trabalho e Salvatagem;
3. Guarde os “números da prova” (braças, milhas, graus, prazos) — a banca adora cobrá-los;
4. Nas últimas semanas, resolva as provas reais de 2018 e 2023 como simulado.

 **Guarde isto:** A prova do Moço de Convés é “meio convés, meio mar”: 30 questões específicas (onde cabos, fundeio, pintura e navegação dominam) e 20 de Português. Estude os dois lados com o mesmo carinho.

2 Arquitetura Naval

2.1 As partes do navio: proa, popa, bombordo, boreste e costado

Antes de qualquer coisa, você precisa saber “se localizar” dentro do navio. Imagine que você está de pé no meio do navio, olhando para a frente.

A **proa** é a parte da frente do navio. É por onde o navio “corta” a água, como a frente de um ônibus. A **popa** é a parte de trás do navio. É onde ficam, na maioria dos navios, a chaminé e o hélice (a peça que gira e empurra o navio para frente, como um ventilador dentro da água).

Agora, os lados. Aqui mora a pegadinha clássica da prova! **Bombordo** é o lado esquerdo do navio e **boreste** é o lado direito. Mas esquerdo e direito de quem? De quem está olhando *de ré para proa*, ou seja, de quem está de frente para onde o navio vai. Se você olhar de proa para ré, os lados se invertem na sua visão.

Truque para nunca errar: **Bombordo** começa com B, e **Boreste** começa com o som de R (“Rrr” de *Right*, que é “direito” em inglês). Outro truque: no dicionário, “bombordo” vem antes de “boreste” na ordem alfabética, e esquerda vem antes de direita.

As luzes do navio também ajudam: à noite, o navio mostra uma luz **vermelha** no lado do bombordo e uma luz **verde** no lado do boreste. Todo marítimo decora: “vermelho à esquerda, verde à direita”.

O **costado** é a lateral do navio, de um lado ou do outro. Quando você está na sua cabine e olha pela janela, está olhando para o costado. Dizemos “costado bombordo” ou “costado boreste” para indicar de que lado.

Por fim, guarde dois nomes de movimento: o balanço do navio de um lado para o outro (bombordo e boreste) se chama **banda**; o de subir e descer com as ondas se chama **arquejo**.

2.2 A estrutura do casco: a “espinha dorsal” do navio

O casco é o “corpo” do navio, a parte que fica dentro da água. Ele é montado como um esqueleto coberto por uma pele. Vamos conhecer o esqueleto, de baixo para cima.

A **quilha** é a peça central, que corre de proa a popa, no ponto mais baixo do navio. Ela é a *espinha dorsal* do navio: tudo o mais é montado sobre ela. O navio é construído “sobre a quilha”, e é a quilha que segura todo o peso.

As **cavernas** são as peças curvas que sobem a partir da quilha, dos dois lados. Elas são as *costelas* do navio. Assim como as suas costelas protegem o coração e os pulmões, as cavernas dão a forma e a resistência do casco.

Os **vau**s são as peças horizontais que ligam uma caverna à outra, na altura do convés. Pense numa letra “A” (as cavernas) com uma barra horizontal no meio (o vau). O vau segura o convés por cima e evita que as cavernas “fechem” para dentro.

As **hastilhas** são as peças verticais que completam o quadro da caverna, subindo do vau até o bordo (a borda superior do costado). Caverna + vau + hastilha formam o

“quadro” completo de cada costela.

Na frente, a primeira peça vertical, que corta a água, é a **roda de proa**. Na traseira, a peça vertical equivalente é o **codaste**. O codaste ainda tem um papel extra: é nele que o hélice e o leme costumam ser montados.

Sobre o esqueleto são soldadas as chapas do **forro**, que é a “pele” do navio. A parte do forro que fica submersa, em contato com a água, se chama **carena**. A carena é pintada com tinta especial contra algas, cracas e ferrugem, porque fica sempre molhada.

Em cima de tudo está o **convés**, que é o “pisso” superior do navio, como o terraço de um prédio. Um navio pode ter mais de um convés (convés principal, convés de popa, toldo etc.). E a borda superior do costado, onde o convés encontra o lado do navio, tem nome próprio: **borda** (ou “bordo”).

2.3 As dimensões do navio: medindo o “corpo”

Todo navio é medido por algumas dimensões principais. A prova adora trocar os nomes entre si, então vamos entender cada uma com calma.

O **comprimento** é o tamanho do navio, de proa a popa. É como medir um carro de para-choque a para-choque.

A **boca moldada** é a *largura* do navio, medida de um costado ao outro, por dentro das chapas (“moldada” significa medida pelo lado de dentro da chapa). Truque: “BOca” = BOca larga, largura. Um navio é comprido (da frente para trás) e tem boca (largura).

O **pontal** é a altura do navio, medida do fundo do casco (a quilha) até o convés principal. É a altura “de dentro” do casco, sem contar a superestrutura (os prédios de cima).

O **calado** é a profundidade que o navio “afunda” na água: é a distância da linha d’água (a superfície da água) até o fundo da quilha. Quando o navio está carregado, ele afunda mais, e o calado aumenta. Quando está vazio, ele sobe na água, e o calado diminui. Nos dois lados da popa do navio existem marcas pintadas, chamadas **marcas de calado**, que mostram os números em metros, para qualquer um ver quanto o navio está afundado.

A **borda livre** é o “contrário” do calado: é a distância da linha d’água até o bordo (a borda superior do costado). Ou seja: quanto mais o navio afunda (calado maior), menor fica a borda livre. Calado + borda livre = pontal. Se o navio tem pontal de 8 metros e está afundado 5 metros (calado 5), a borda livre é 3 metros.

Guarde a dupla: **calado** = parte na água; **borda livre** = parte fora da água. A borda livre existe para segurança: se ela for pequena demais, uma onda ou um adernamento pode fazer a água entrar no navio.

2.4 Os compartimentos do navio: os “cômodos” da casa

O navio é dividido em compartimentos, cada um com sua função. Como cozinheiro, você vai trabalhar perto de vários deles, então conheça todos.

O **passadiço** é o “cérebro” do navio: é o compartimento de onde se governa o navio, onde ficam o comandante, o imediato e o timoneiro durante a navegação. Fica no alto, na superestrutura, com vista para todos os lados. É como a cabine de um avião.

A **praça de máquinas** é o “coração” do navio: lá ficam os motores principais, os geradores, as bombas e todo o maquinário. Quem trabalha lá são os maquinistas e os oficiais de máquinas. É quente e barulhento.

A **máquina do leme** é o compartimento, na popa, onde fica o equipamento que move o leme (a “pá” grande que faz o navio virar). Quando o leme não responde, o eletricista e o maquinista correm para a máquina do leme.

O **paiol da amarra** fica na proa, no fundo do navio: é onde fica guardada a amarra (a corrente que segura a âncora). É um compartimento escuro, e ninguém dorme perto dele, porque quando a âncora sobe ou desce, a corrente faz um barulho tremendo.

O **paiol de provisões** é o “despensa” do navio: lá ficam guardados os alimentos secos (arroz, feijão, enlatados, farinha). É o compartimento mais importante para você! Dele saem os gêneros alimentícios para a cozinha (galley). Nas embarcações de apoio offshore, a provisão costuma ser recebida no porto ou por transbordo de outra embarcação.

As **câmaras frigoríficas** são as “geladeiras e freezers” do navio: compartimentos refrigerados onde ficam as carnes, os congelados, os laticínios, as frutas e os legumes. Normalmente há câmaras separadas (câmara de congelados, câmara de frescos, câmara de secos refrigerados) e o cozinheiro controla as chaves e as temperaturas delas.

Os **camarotes** são os quartos da tripulação. Cada marítimo tem seu camarote, com beliche ou cama, armário e pia. O **refeitório** é a “sala de jantar”, onde a tripulação faz as refeições. E a **galley** é a cozinha do navio, o seu futuro posto de trabalho. O termo vem do inglês e é usado em todo navio brasileiro.

2.5 Aberturas e acessórios do navio

O casco e os conveses têm várias aberturas e acessórios, cada um com nome próprio. A prova cobra esses nomes, então vamos aos principais.

O **escotilhão** é a abertura no convés que dá acesso aos porões (os “depósitos” grandes abaixo do convés). Ele é fechado por uma tampa forte, que veda com borracha, para não entrar água. Em navios de carga, os escotilhões podem ser enormes, para caberem os contêineres.

A **escotilha** é a abertura menor, geralmente com tampa e parafusos de fecho rápido (os “cachorros”), que dá acesso a compartimentos menores ou serve para ventilação e iluminação. Em muitos navios, escotilha também é o nome dado às janelas redondas dos costados (com tampa de vedação), como as dos camarotes mais baixos.

A **dala** é a escada de mão (escada fixa ou móvel) usada para subir e descer entre os níveis do navio, como do convés para o porão ou para um tanque. Sempre que você descer a dala para um compartimento fechado, as regras de segurança exigem cuidado: espaços fechados podem ter falta de oxigênio.

A **tamanca** é a tampa de fechamento de uma abertura no casco ou no convés, geralmente redonda ou oval, presa por parafusos. Quando um tanque precisa ser fechado “hermeticamente” (sem deixar passar nada), a tamanca com borracha de vedação faz o serviço.

O **cabeço** é o “gancho grosso” de ferro ou aço, fixado no convés ou no costado, onde se amarram as cordas e os cabos. Quando o rebocador joga a laia (a corda grossa) para o navio, a laia é presa no cabeço. Cabeços são os “pontos de amarração” do navio.

A **buzina** é a passagem em forma de tubo (como um bocal) por onde a amarra (a corda ou o cabo de aço) sai do navio para a terra ou para o rebocador. Ela protege o cabo do atrito com a quina do navio. Existem buzinas na proa, na popa e nos costados.

O **tijupá** é a cobertura de lona ou de material sintético que protege uma parte do convés do sol e da chuva, como um toldo. Em navios de apoio, os tijupás cobrem a área de carga no convés principal.

A **prancha de acesso** é a prancha (tábua forte, com degraus) que se coloca entre o navio e o cais, ou entre dois navios, para as pessoas passarem andando. Ela tem cordas de segurança dos dois lados e uma rede por baixo, para ninguém cair na água. Receber e arrumar a prancha de acesso é tarefa de bordo, e você vai usá-la toda vez que embarcar ou desembarcar provisões no cais.

2.6 Amarração e atracação: prendendo o navio

Quando o navio chega ao porto, ele precisa ser “preso” ao cais. Isso é a **atracação**. Os cabos que prendem o navio são as **amarrações** (não confunda com a amarra da âncora, que é corrente).

Cada amarra tem nome conforme a posição: a que vai da proa para a frente se chama **cabeça**; a que vai da popa para trás se chama **cabeça de popa**; as que impedem o navio de andar para frente e para trás, cruzadas para os lados, são os **travamentos**; e as que impedem o navio de se afastar do cais são os **esprings** (termo do inglês, muito usado a bordo).

Para receber e soltar as amarras, o navio tem no convés os **cabeços** (que já vimos), os **molinetes** (máquinas que giram e recolhem o cabo) e os **tornos** (cilindros giratórios onde o cabo dá voltas e é puxado com segurança).

Para você, o mais importante é: durante a atracação e a desatracação, o convés fica cheio de cabos esticados com força enorme. Um cabo que se rompe pode causar acidente gravíssimo. Por isso, quando o navio está manobrando, fique longe da área das amarras, e nunca atravesse um cabo esticado.

💡 Guarde isto: Proa é a frente; popa é a trás. Bombordo é o lado esquerdo e boreste o direito, olhando-se de ré para proa (vermelho à esquerda, verde à direita). O esqueleto do navio: quilha (espinha dorsal), cavernas (costelas), vaus (ligam as cavernas em cima), hastilhas (verticais), roda de proa na frente e codaste atrás. A carena é a parte do casco em contato com a água; o convés é o piso superior. Dimensões: comprimento (frente-trás), boca (largura), pontal (altura do fundo ao convés), calado (parte afundada) e borda livre (parte fora da água); calado + borda livre = pontal. Compartimentos: passadiço (governar), praça de máquinas (motores), paiol de provisões (comida) e câmaras frigoríficas (frios) são os do dia a dia do cozinheiro. Acessórios: escotilhão (porão), escotilha, dala (escada), tamanca (tampa), cabeça (amarração), buzina (passagem do cabo), tijupá (toldo) e prancha de acesso.

🚢 Dica para a prova: A pegadinha número 1 da CESGRANRIO é inverter bombordo e boreste: lembre que os lados são sempre contados olhando-se DE RÉ PARA PROA (de dentro do navio, para a frente). Outra pegadinha frequente é trocar calado por borda livre (calado é o que está na água; borda livre é o que está fora) e trocar quilha por carena (quilha é a peça estrutural; carena é a parte do forro em contato com a água). Decore também: boca = largura, pontal = altura, e a soma calado + borda livre = pontal.

Questões do capítulo

Questão 1

A parte do navio situada à frente, pela qual ele corta as águas, é denominada:

- (A) popa
- (B) proa
- (C) boreste
- (D) costado
- (E) quilha

Resposta: (B)

O que a questão pede: Identificar o nome da parte frontal do navio.

Conceito explicado do zero: Todo navio tem duas “pontas”: a frente e a trás. A frente, que corta a água quando o navio anda, se chama proa — pense na frente de um ônibus andando na estrada. A trás se chama popa, onde ficam o hélice e, na maioria dos navios, a chaminé. Esses dois nomes aparecem em tudo a bordo: “ir para a proa”, “reunião na popa”. É o vocabulário mais básico do marítimo, e por isso cai em prova.

Por que a (B) é a certa: Proa é exatamente a parte da frente do navio, que corta as águas durante a navegação.

Por que as outras estão erradas:

- (A) Popa é a parte de trás do navio, não a frente.
- (B) Correta: proa é a frente.
- (C) Boreste é o lado direito do navio, não uma “ponta”.
- (D) Costado é a lateral do navio (de um lado ou do outro).
- (E) Quilha é a peça estrutural no fundo do casco, a “espinha dorsal” do navio.

Questão 2

Um marítimo está no passadiço, olhando para a proa do navio. Nessa situação, o lado esquerdo dele corresponde ao:

- (A) boreste do navio
- (B) costado de ré
- (C) lado de popa
- (D) bombordo do navio
- (E) bordo oposto à luz verde

Resposta: (D)

O que a questão pede: Aplicar a regra dos lados do navio: bombordo e boreste dependem de para onde a pessoa está olhando.

Conceito explicado do zero: Bombordo é o lado esquerdo e boreste é o lado direito do navio, mas sempre contados de quem olha *de ré para proa*, ou seja, de frente para onde o navio vai. Se você está no passadiço olhando para a proa, você está nessa posição “padrão”, então seu lado esquerdo é o bombordo. Um detalhe famoso: à noite, o navio acende uma luz vermelha no bombordo e uma verde no boreste, e todo marítimo decora “vermelho à esquerda, verde à direita”.

Por que a (D) é a certa: Olhando de ré para proa (posição do enunciado), a esquerda é bombordo, por definição.

Por que as outras estão erradas:

- (A) Boreste é o lado direito, não o esquerdo, nessa posição.
- (B) “Costado de ré” não é termo usado: costado é a lateral do navio.
- (C) “Lado de popa” mistura conceitos: popa é a traseira, não um lado.
- (D) Correta: bombordo é a esquerda, olhando de ré para proa.
- (E) A luz verde fica no boreste; o lado oposto a ela é o bombordo — a alternativa até “chega perto”, mas descreve o lado de forma indireta, pela luz; o nome correto e direto do lado esquerdo é bombordo, que é a resposta completa.