

SEJA MARITIMO

www.sejamaritimo.com



SÉRIE: PROVAS COMENTADAS – MARINHA MERCANTE

APOSTILA COMPLETA – TRANSPETRO COZINHEIRO (CZA)

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 COZINHEIRO (CZA) 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:** COZINHEIRO (CZA) (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 Cozinheiro (estudo da banca)	5
1.1 O formato da prova	5
1.2 Os temas que mais caem (comparação 2018 × 2023)	5
1.3 O que muda em 2026	5
1.4 Como a CESGRANRIO escreve as questões	6
1.5 Estratégia recomendada	6
2 Arquitetura Naval	7
2.1 As partes do navio: proa, popa, bombordo, boreste e costado	7
2.2 A estrutura do casco: a “espinha dorsal” do navio	7
2.3 As dimensões do navio: medindo o “corpo”	8
2.4 Os compartimentos do navio: os “cômodos” da casa	8
2.5 Aberturas e acessórios do navio	9
2.6 Amarração e atracação: prendendo o navio	10
3 Legislação Marítima e Ambiental	30
3.1 A Autoridade Marítima: a Marinha e a DPC	30
3.2 Águas Jurisdicionais Brasileiras: até onde o Brasil manda	30
3.3 A carreira do Aquaviário: onde o cozinheiro entra	31
3.4 A CIR: a identidade do marítimo	31
3.5 Rol de equipagem e lista de ração	32
3.6 Comandante, penalidades e faltas disciplinares	32
3.7 Tempo de embarque, trabalho e previdência do marítimo	33
3.8 Cargas perigosas: o que são e como são identificadas	33
3.9 MARPOL e combate à poluição: o mar não é lixeira	34
4 Conscientização sobre Proteção de Navio (ISPS/PBIP)	55
4.1 A ideia do capítulo	55
4.2 Proteção × Segurança: não confunda!	55
4.3 O Código ISPS e o PBIP brasileiro	55
4.4 Os 3 níveis de proteção	56
4.5 As 3 figuras da proteção: OPN/SSO, FPC/CSO e FPIP/PFSO	56
4.6 As ameaças: o que a proteção combate	56
4.7 Os equipamentos e medidas de proteção	57
4.8 O papel do tripulante comum (sim, você!)	57
5 Conhecimentos Elementares de Primeiros Socorros	73
5.1 A ideia do capítulo	73
5.2 O que são primeiros socorros e os princípios gerais	73
5.3 Sinais vitais: os números que a banca cobra	73
5.4 Avaliação da vítima: consciente? respira?	74
5.5 Envenenamento	74
5.6 Queimaduras	74
5.7 Hemorragias: pare o sangramento	75

5.8	Feridas e objeto impalado	75
5.9	Fraturas, entorse e luxação	75
5.10	Desmaio, choque e engasgo	76
5.11	Parada cardiorrespiratória: compressões	76
5.12	Choque elétrico e produto químico na pele	77
5.13	Transporte da vítima e a CAT	77
6	Técnicas de Sobrevivência Pessoal e Salvatagem	99
6.1	Fundamentos da sobrevivência no mar	99
6.2	Equipamentos individuais de salvatagem	99
6.3	Equipamentos coletivos de salvatagem	100
6.4	Símbolos IMO	100
6.5	Artefatos pirotécnicos (sinalização)	100
6.6	Postos de reunião e de abandono	101
6.7	Fainas: homem ao mar e abandono do navio	101
6.8	Evacuação por helicóptero e sobrevivência na água fria	101
7	Boas Práticas para Serviços de Alimentação (RDC 216/2004 — AN-VISA)	123
7.1	O que é a RDC 216 e por que ela existe	123
7.2	A zona de perigo: a “festa das bactérias”	123
7.3	As temperaturas-chave que a banca cobra	123
7.4	Contaminação: biológica, química e física	123
7.5	Contaminação cruzada	124
7.6	Armazenamento de alimentos	124
7.7	Recepção de mercadorias	124
7.8	Higienização: limpeza e desinfecção	124
7.9	O manipulador de alimentos	124
7.10	Manejo de resíduos	125
7.11	Saneantes, descongelamento, pragas e água	125
8	Segurança no Trabalho (NRs, EPI, CIPA, ergonomia)	160
8.1	A ideia do capítulo	160
8.2	O que é segurança do trabalho e por que ela existe	160
8.3	Os cinco grupos de risco ocupacional	160
8.4	NR-5 — A CIPA	161
8.5	NR-6 — O EPI	161
8.6	NR-17 — Ergonomia	162
8.7	NR-30 — Trabalho aquaviário	162
8.8	NR-33 — Espaços confinados	163
8.9	Acidente do trabalho e a CAT	163
9	Prevenção e Controle da Poluição do Meio Ambiente Aquaviário	190
9.1	A ideia do capítulo	190
9.2	O que é poluição e seus tipos	190
9.3	Agentes poluidores	190
9.4	MARPOL — a convenção internacional contra a poluição do mar . . .	191
9.5	Lei 9.966/2000 e SOPEP	191
9.6	Equipamentos de contenção e órgãos de controle	192

9.7	Lei 9.433/97 — Lei das Águas e o SINGREH	192
9.8	O papel da cozinha na prevenção da poluição	193
10	Segurança a Bordo e Procedimentos de Emergência	212
10.1	O que é o SOLAS	212
10.2	Exercícios de emergência e adestramento individual	212
10.3	Plano de emergência: a muster list	212
10.4	Alarmes de emergência	213
10.5	Fainas de emergência e registro no diário de bordo	213
10.6	Segurança, higiene das instalações e meios de escape	213
11	Relações Interpessoais e Responsabilidades Sociais	230
11.1	Comunicação no trabalho	230
11.2	Escuta ativa e a técnica da paráfrase	230
11.3	Trabalho em equipe	230
11.4	Liderança: mais que dar ordens	231
11.5	Preconceito e assédio: reconhecer e agir	231
11.6	Convivência a bordo	231
12	Prevenção e Combate a Incêndio	247
12.1	O triângulo e o tetraedro do fogo	247
12.2	Classes de incêndio	247
12.3	Agentes extintores	247
12.4	Métodos de extinção	248
12.5	Instalações fixas de combate	248
12.6	Equipamentos do combatente	248
12.7	Cozinha em foco: o fogo de óleo	249
12.8	Propagação do calor	249
13	Língua Portuguesa (20 questões na prova!)	265
13.1	A ideia do capítulo	265
13.2	Interpretação de textos	265
13.3	Conectivos (mecanismos de coesão)	265
13.4	Crase	265
13.5	Concordância nominal e verbal	266
13.6	Pontuação	266
13.7	Ortografia e significação das palavras	266
13.8	Questões do capítulo 12	267
14	Língua Portuguesa II: Acentuação, Crase, Concordância e Pontuação	305
14.1	A ideia da parte 2	305
14.2	Acentuação	305
14.3	Crase	306
14.4	Concordância nominal	306
14.5	Concordância verbal	307
14.6	Pontuação	307
14.7	Emprego das classes de palavras	308
15	Gabaritos Gerais	347

1 Como a CESGRANRIO monta a prova do Cozinheiro (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 as provas do Cozinheiro seguem um padrão bem parecido de um edital para o outro. 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 — tempo de sobra se você estiver treinado.

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
Segurança de alimentos / Boas práticas (cozinha)	2	10	MUITO ALTA
Primeiros socorros	2	2	Alta
Salvagem (colete, balsa, pirotécnicos, sobrevivência)	3	5	Alta
Combate a incêndio (classes, extintores)	2	2	Alta
Segurança e saúde no trabalho (NRs, EPI, CIPA, CAT, ergonomia)	5	4	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 (água, resíduos, SOPEP)	5	1	Média
Relações interpessoais (liderança, escuta, comunicação)	3	2	Média

1.3 O que muda em 2026

O edital de 2026 (Anexo IV) trouxe uma novidade importante: o tema “**Boas Práticas para Serviços de Alimentação**” agora aparece com destaque, listando exatamente as etapas que a prova de 2023 já cobrava (armazenamento, manipulação,

preparação, higienização, resíduos). Ou seja: **a cozinha é o coração da prova deste cargo.**

Outro ponto: o edital de 2026 aumentou a Língua Portuguesa de 10 para **20 questões**. Isso quer dizer que metade da sua nota depende de português — não dá para deixar esse capítulo de lado.

1.4 Como a CESGRANRIO escreve as questões

- **Enunciado curto + conceito “de livro”:** a banca pega uma frase exata da norma (NR, RDC, SOLAS, ISPS, NORMAM) e pergunta qual alternativa repete ou completa essa frase;
- **Pegadinha de número:** troca valores parecidos (ex.: resfriar de 60 °C a 10 °C em 2 horas — a alternativa errada diz 48 horas ou 80 °C);
- **Pegadinha de autoridade:** troca o órgão responsável (ex.: saneantes são da ANVISA, não do Ministério da Agricultura);
- **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 de Alimentos, Segurança no Trabalho e Salvatagem (maior volume de questões);
2. Depois faça Português — são 20 questões garantidas se você treinar;
3. Guarde os “números da prova” (temperaturas, prazos, periodicidades) — a banca adora cobrá-los;
4. Nas últimas semanas, resolva as provas reais de 2018 e 2023 como simulado.

 **Guarde isto:** A prova do Cozinheiro é “meia cozinha, meia mar”: 30 questões específicas (onde Alimentos e Segurança do Trabalho 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 eletricitista 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.