

COM BASE NO EDITAL Nº 1 - TRANSPETRO/PSP/MAR-2026.1, DE 14/08/2026



TRANSPETRO

PETROBRAS TRANSPORTE S.A

CONDUTOR BOMBEADOR (CDM/BBD)

- ▶ Língua Portuguesa
- ▶ Inglês Técnico Marítimo
- ▶ Arquitetura Naval
- ▶ Legislação Marítima e Ambiental
- ▶ Conscientização sobre proteção de navio
- ▶ Conhecimentos Elementares de Primeiros Socorros
- ▶ Técnicas de Sobrevivência Pessoal
- ▶ Prevenção e Controle da Poluição do Meio Ambiente Aquaviário
- ▶ Procedimentos de Emergências
- ▶ Relações Interpessoais e Responsabilidades Sociais
- ▶ Prevenção e Combate a Incêndio
- ▶ Gestão Ambiental
- ▶ Fabricação Mecânica
- ▶ Máquinas e Equipamentos de Sistemas Auxiliares
- ▶ Sistemas de Propulsão e Motores Diesel
- ▶ Processos de Soldagem

BÔNUS
CURSO ON-LINE

- PORTUGUÊS
- INFORMÁTICA





AVISO IMPORTANTE: **Este é um Material de Demonstração**

Este arquivo representa uma prévia exclusiva da apostila.

Aqui, você poderá conferir algumas páginas selecionadas para conhecer de perto a qualidade, o formato e a proposta pedagógica do nosso conteúdo. Lembramos que este não é o material completo.



POR QUE INVESTIR NA APOSTILA COMPLETA?



- × Conteúdo totalmente alinhado ao edital.
- × Teoria clara, objetiva e sempre atualizada.
- × Dicas práticas, quadros de resumo e linguagem descomplicada.
- × Questões gabaritadas
- × Bônus especiais que otimizam seus estudos.

Aproveite a oportunidade de intensificar sua preparação com um material completo e focado na sua aprovação:
Acesse agora: www.apostilasopcao.com.br

Disponível nas versões impressa e digital, com envio imediato!

Estudar com o material certo faz toda a diferença na sua jornada até a APROVAÇÃO.





TRANSPETRO

PETROBRAS TRANSPORTE S.A

CONDUTOR BOMBEADOR (CDM/BBD)

EDITAL Nº 1 - TRANSPETRO/PSP/MAR-
2026.1, DE 14/08/2026

CÓD: OP-070AG-26
7901183006007

ÍNDICE

Língua Portuguesa

1. Compreensão de textos de gêneros variados.....	9
2. Ortografia oficial	10
3. Mecanismos de coesão textual.....	10
4. Emprego das classes de palavras	11
5. Concordância nominal e verbal	18
6. Emprego do sinal indicativo de crase.....	20
7. Sinais de pontuação.....	20
8. Significação das palavras.....	22

Inglês Técnico Marítimo

1. Compreensão de texto escrito em língua inglesa	31
2. Itens gramaticais relevantes para a compreensão dos conteúdos semânticos	32

Arquitetura Naval

1. Nomenclatura do navio: Identificação de corpos e partes da embarcação. Dimensões lineares; Estrutura básica da embarcação; Principais compartimentos da embarcação; Aberturas e acessórios	85
---	----

Legislação Marítima e Ambiental

1. Aspectos Gerais: Autoridade Marítima; Águas Jurisdicionais Brasileiras.....	91
2. Aspectos gerais da carreira de Aquaviários: Fluxo de carreira; Caderneta de Inscrição e Registro – CIR; Causas de cancelamento e de apreensão da CIR; Tempo de embarque; Rol de equipagem; Atribuições do comandante e competência para aplicar penalidades; Faltas disciplinares; Atribuições dos marítimos; Obrigações de trabalho e previdência social ..	94
3. Legislação Ambiental: Cargas perigosas; Medidas de segurança no manuseio de cargas perigosas; Combate à poluição; Transporte de óleo, substância nociva ou perigosa	97

Conscientização sobre proteção de navio

1. Introdução: Ameaças aos transportes marítimos; Operações portuárias Portos/Navios.....	105
2. Política de proteção marítima: Convenções internacionais, códigos e recomendações; Legislação e regulamentos governamentais relevantes: para os navios; para os portos; Definições e siglas dos principais termos e expressões empregadas em prática marítima; Manuseio de informações sigilosas relacionadas à proteção e comunicações	108
3. Responsabilidades sobre proteção: Os governos contratantes; As organizações de proteção reconhecidas (RSO); A Companhia; Os navios; As instalações portuárias; O oficial de proteção do navio (SSO/OPN); O coordenador de proteção da Companhia (CSO/CPC); O funcionário de proteção de instalações portuárias/supervisor de segurança portuária (PFSO/SSP); Os tripulantes com tarefas relacionadas à proteção; Pessoal das instalações portuárias com funções específicas de proteção.....	112
4. Equipamentos de proteção: Equipamentos 57e sistemas de proteção: Sistema de Alerta de Proteção do Navio (SSAS); Equipamentos de comunicação; Sistema de iluminação; Limitações operacionais de equipamentos e sistemas; Testes, calibração e manutenção dos equipamentos e sistemas.....	115

ÍNDICE

Conhecimentos Elementares de Primeiros Socorros

1. Princípios gerais: Primeiros socorros; Técnicas de primeiros socorros; Omissão de socorro; Perigos no local do acidente; Medidas imediatas a serem tomadas em situação de emergência. Estruturas e funções do corpo: Sinais vitais em um acidentado: respiração, pulsação e temperatura. Resgate e transporte da vítima: Transporte seguro de um acidentado. 123

Técnicas de Sobrevivência Pessoal

1. Fundamentos da sobrevivência no mar: Fundamentos da sobrevivência no mar; Tabela mestra 145
2. Equipamentos individuais de salvatagem 147
3. Embarcações de sobrevivência e de salvamento 150
4. Equipamentos de comunicação e sinalização de emergência 153
5. Postos de reunião e de abandono nas embarcações salva-vidas 155
6. Evacuação e abandono por helicóptero e por mar 158

Prevenção e Controle da Poluição do Meio Ambiente Aquaviário

1. Poluição: Poluição e seus tipos; Principais agentes poluidores; Precauções a serem observadas na prevenção e atuação dos órgãos responsáveis pela política ambiental; Precauções a serem tomadas para prevenir a poluição do meio ambiente marinho 165

Procedimentos de Emergências

1. Segurança a bordo das embarcações: Responsabilidade, organização, administração e a prática da segurança; Riscos profissionais; Manutenção da higiene a bordo 173
2. Treinamentos e exercícios para fainas de emergência: Treinamentos realizados a bordo; Exercícios e fainas de emergência; Contenção e derrame de óleo 176

Relações Interpessoais e Responsabilidades Sociais

1. Relações Humanas: Características da boa comunicação no ambiente de trabalho; Ações preventivas para um bom relacionamento no trabalho; Relacionamento humano a bordo do navio; Reconhecendo e mitigando preconceitos no ambiente de trabalho 185
2. Trabalho em equipe: Cooperação e competição; Competências individuais e desenvolvimento de uma equipe de trabalho; Avaliação de desempenho de pessoas e equipes de trabalho 188
3. Liderança: Conceito; Distinção entre liderança e chefia; A importância do líder na motivação de sua equipe; Valores e competências do líder; Aspectos fundamentais da liderança 191

ÍNDICE

Prevenção e Combate a Incêndio

1. Prontidão para responder a situações de emergência em caso de incêndio: Vigilância e proteção; Meios de transmissão do fogo; Ações a bordo em caso de incêndio; Classificação dos incêndios e utilização dos agentes extintores 199
2. Combate e extinção de incêndios: Instalações fixas de combate a incêndio; Roupa de bombeiro; Proteção pessoal; Máscaras e aparelhos de respiração; Dispositivos e equipamentos de combate a incêndio: sistema fixo e móvel; Métodos de combate a incêndio; Agentes de combate a incêndio, brigadas de incêndio; Procedimentos para combate a incêndio; Aparelhos de respiração autônomos para combate a incêndio e resgates 202

Gestão Ambiental

1. Legislação ambiental: Lei nº 9.966, De 28 de abril de 2000 e suas alterações (prevenção, controle e fiscalização de poluição por óleo) e decreto nº 4.136/2002 209
2. Convenção marpol 73/78, artigos iv e vi..... 221
3. Ações desenvolvidas pela autoridade marítima e pelos órgãos ambientais no cumprimento da legislação de prevenção, controle e fiscalização da poluição no meio aquaviário..... 222
4. Controle da poluição marítima: principais poluentes presentes nas dadas da praça de máquinas; procedimentos e métodos para lavagens dos tanques de carga dos navios; amplitude de aplicação dos dispositivos da convenção marpol 73/78 (anexo i); requisitos para controle da poluição por óleo previstos na convenção marpol 73/78, anexo i; faixas que devem ser escrituradas no livro de registro do óleo (oil record book) conforme a convenção marpol 73/78, anexo i; procedimentos preventivos à poluição por esgoto e as facilidades de recepção obrigatórias nos portos conforme a convenção marpol 73/78, anexo iv; procedimentos contra poluição por lixo e as facilidades de recepção obrigatórias nos portos conforme a convenção marpol 73/78, anexo v 226

Fabricação Mecânica

1. Metrologia e ajustagem: instrumentos de medições mecânicas: escalas, calibre vernier e micrômetros; medições em camisas, êmbolos, eixos e mancais, utilizando escalas, calibre vernier e micrômetros; aplicações dos relógios comparadores analógicos e digitais para medição de alinhamento, planicidade, paralelismo, concentricidade e empeno de eixos; tipos e aplicações dos calibradores; aplicação dos calibradores em medições mecânicas; emprego dos torquímetros em montagem de motores e máquinas; conservação e armazenamento dos instrumentos de medição 235
2. Operação com torno mecânico: principais tipos de ferramentas de corte; tipos de materiais utilizados na fabricação de ferramentas de corte; relação entre o material utilizado na fabricação da ferramenta e os parâmetros de usinagem; principais fatores determinantes da geometria das ferramentas de corte; seleção de materiais e equipamentos utilizados na afiação de ferramentas de corte; fluídos de corte nos processos de usinagem; regulagem e ajuste do torno mecânico; operações de faceamento, furação, torneamento cilíndrico, sangramento e filetagem; procedimentos de conservação e manutenção dos tornos mecânicos 239

Máquinas e Equipamentos de Sistemas Auxiliares

1. Bombas: definição e classificação; princípio de funcionamento; principais componentes; defeitos mais comuns em bombas; procedimentos de manutenção; emprego das bombas a bordo dos navios 249
2. Compressores de ar: definição e classificação; princípio de funcionamento; principais componentes; métodos de acionamento; procedimentos de manutenção; defeitos mais comuns nos compressores de ar; emprego dos compressores de ar a bordo dos navios..... 253
3. Destiladores de água: importância do destilador de água nos navios; princípios físicos da destilação; princípio de funcionamento; principais componentes; importância do salinômetro e do hidrômetro; tratamento químico do destilador; defeitos mais comuns nos destiladores de água; procedimentos de manutenção 256

ÍNDICE

4. Sistemas hidróforos: objetivos de um sistema hidróforo; principais componentes; princípio de funcionamento; defeitos mais comuns nos sistemas hidróforos; procedimentos de inspeção e manutenção; emprego dos sistemas hidróforos a bordo dos navios.....	260
5. Separadores centrífugos de óleo: identificar os fatores que influenciam a separação; processos de purificação e clarificação; principais componentes; princípio de funcionamento; defeitos mais comuns em centrífugadores de óleo; procedimentos de manutenção; emprego dos separadores centrífugos a bordo dos navios	264
6. Separadores de água e óleo: principais componentes; princípio de funcionamento; exigências da convenção solas quanto ao teor de óleo admissível para esgoto da água dos porões de bordo; defeitos mais comuns em centrífugadores de óleo; procedimentos de manutenção; 6.6 Emprego dos separadores centrífugos a bordo dos navios	267

Sistemas de Propulsão e Motores Diesel

1. Sistemas de propulsão: características dos sistemas de propulsão a motor diesel, a turbina a gás e a motor elétrico empregados nos navios; principais componentes de um sistema de propulsão a motor diesel; principais aspectos dos hélices de passo variável e dos sistemas propulsores azimutais; princípio de funcionamento dos mancais e do tubo telescópico dos eixos propulsores, das caixas redutoras e reversoras de marcha e dos sistemas propulsores azimutais ..	275
2. Motor diesel de até 3.000 Kw de potência: termos técnicos aplicados aos motores diesel; classificação dos motores diesel; princípio de funcionamento; ciclos de funcionamento; principais componentes fixos e móveis; sistema de ar de admissão; sistema de alimentação de combustível; sistema de distribuição; sistema de lubrificação; sistema de arrefecimento; componentes do sistema de segurança do mcp; processo de reversão de marcha; preparação para colocar em funcionamento e parar o mcp; tipos de manutenção aplicadas aos motores diesel	278

Processos de Soldagem

1. Técnicas de soldagem: metalurgia da solda; especificações técnicas dos equipamentos e acessórios de soldagem; posições de soldagem; soldagem a gás e oxicorte; soldagem mig/tig; procedimentos para a regulação dos equipamentos de solda.....	287
---	-----

LÍNGUA PORTUGUESA

COMPREENSÃO DE TEXTOS DE GÊNEROS VARIADOS

COMPREENSÃO E INTERPRETAÇÃO DE TEXTOS

► Definição Geral

Embora correlacionados, compreensão e interpretação são processos distintos. A compreensão refere-se ao entendimento das informações explícitas do texto, enquanto a interpretação envolve a elaboração de conclusões fundamentadas a partir dessas informações.

Exemplificando, quando uma avaliação exige a compreensão de uma questão, a resposta encontra-se explicitamente no texto. Já a interpretação ocorre quando o leitor, a partir das informações textuais, elabora conclusões logicamente fundamentadas.

► Compreensão de Textos

A compreensão textual consiste na análise do que está explícito no texto, ou seja, na identificação da mensagem. Compreender um texto é assimilar intelectualmente sua mensagem, identificando com precisão as informações explícitas nele contidas.

Compreender um texto é captar, de forma objetiva, a mensagem transmitida por ele. Portanto, a compreensão textual envolve a decodificação da mensagem que é feita pelo leitor.

Por exemplo, ao ouvirmos uma notícia, automaticamente compreendemos a mensagem transmitida por ela, assim como o seu propósito comunicativo, que é informar o ouvinte sobre um determinado evento.

► Interpretação de Textos

É o entendimento que resulta da associação entre as ideias do texto, permitindo ao leitor inferir sentidos implícitos, sem ultrapassar os limites estabelecidos pelo próprio texto. Resumidamente, interpretar é atribuir sentido ao texto por meio de inferências e da relação entre suas ideias, sempre com base nos elementos linguísticos e discursivos apresentados.

A interpretação de textos compreende a habilidade de se chegar a conclusões específicas após a leitura de algum tipo de texto, seja ele escrito, oral ou visual.

Grande parte da bagagem interpretativa do leitor é resultado da leitura, integrando um conhecimento que foi sendo assimilado ao longo da vida. Interpretação de texto é a habilidade de inferir informações implícitas, estabelecer relações entre ideias e compreender sentidos não expressos literalmente, sempre com base nos elementos linguísticos e discursivos do texto.

Exemplo de compreensão e interpretação de textos

Para compreender melhor a compreensão e interpretação de textos, analise a questão abaixo, que aborda os dois conceitos em um texto misto (verbal e visual):

FGV > SEDUC/PE > Agente de Apoio ao Desenvolvimento Escolar Especial > 2015

Português > Compreensão e interpretação de textos

A imagem a seguir ilustra uma campanha pela inclusão social.



“A Constituição garante o direito à educação para todos e a inclusão surge para garantir esse direito também aos alunos com deficiências de toda ordem, permanentes ou temporárias, mais ou menos severas.”

A partir do fragmento acima, assinale a afirmativa **incorreta**.

(A) A inclusão social é garantida pela Constituição Federal de 1988.

(B) As leis que garantem direitos podem ser mais ou menos severas.

(C) O direito à educação abrange todas as pessoas, deficientes ou não.

(D) Os deficientes temporários ou permanentes devem ser incluídos socialmente.

(E) “Educação para todos” inclui também os deficientes.

Resolução:

Em “A” – Errado: o texto é sobre direito à educação, incluindo as pessoas com deficiência, ou seja, inclusão de pessoas na sociedade.

Em “B” – Certo: o complemento “mais ou menos severas” se refere à “deficiências de toda ordem”, não às leis.

Em “C” – Errado: o advérbio “também”, nesse caso, indica a inclusão/adição das pessoas portadoras de deficiência ao direito à educação, além das que não apresentam essas condições.

Em “D” – Errado: além de mencionar “deficiências de toda ordem”, o texto destaca que podem ser “permanentemente ou temporárias”.

AMOSTRA

Em “E” – Errado: a alternativa apenas retoma a ideia central do texto, sem apresentar qualquer informação incorreta, motivo pelo qual não atende ao comando da questão

Resposta: Letra B.

ORTOGRAFIA OFICIAL

A ortografia oficial diz respeito às regras gramaticais referentes à escrita correta das palavras. Para melhor entendê-las, é preciso analisar caso a caso. Lembre-se de que a melhor maneira de memorizar a ortografia correta de uma língua é por meio da leitura, que também faz aumentar o vocabulário do leitor.

Neste texto serão abordadas regras para dúvidas frequentes entre os falantes do português. No entanto, é importante ressaltar que existem inúmeras exceções para essas regras, portanto, fique atento!

► **Alfabeto**

O primeiro passo para compreender a ortografia oficial é conhecer o alfabeto (os sinais gráficos e seus sons). No português, o alfabeto se constitui 26 letras, divididas entre **vogais** (a, e, i, o, u) e **consoantes** (restando das letras).

Com o Novo Acordo Ortográfico, as consoantes **K**, **W** e **Y** foram reintroduzidas ao alfabeto oficial da língua portuguesa, de modo que elas são usadas apenas em duas ocorrências: **transcrição de nomes próprios** e **abreviaturas e símbolos de uso internacional**.

► **Uso do “X”**

Algumas dicas são relevantes para saber o momento de usar o X no lugar do CH:

- Depois das sílabas iniciais “me” e “en” (ex: mexerica; enxergar)
- Depois de ditongos (ex: caixa)
- Palavras de origem indígena ou africana (ex: abacaxi; orixá)

► **Uso do “S” ou “Z”**

Algumas regras do uso do “S” com som de “Z” podem ser observadas:

- Depois de ditongos (ex: coisa)
- Em palavras derivadas cuja palavra primitiva já se usa o “S” (ex: casa > casinha)
- Nos sufixos “ês” e “esa”, ao indicarem nacionalidade, título ou origem. (ex: portuguesa)
- Nos sufixos formadores de adjetivos “ense”, “oso” e “osa” (ex: populoso)

► **Uso do “S”, “SS”, “Ç”**

- “S” costuma aparecer entre uma vogal e uma consoante (ex: diversão)
- “SS” costuma aparecer entre duas vogais (ex: processo)
- “Ç” costuma aparecer em palavras estrangeiras que passaram pelo processo de aportuguesamento (ex: muçarela)

Os diferentes porquês

POR QUE	Usado para fazer perguntas. Pode ser substituído por “por qual motivo”
PORQUE	Usado em respostas e explicações. Pode ser substituído por “pois”
POR QUÊ	O “que” é acentuado quando aparece como a última palavra da frase, antes da pontuação final (interrogação, exclamação, ponto final)
PORQUÊ	É um substantivo, portanto costuma vir acompanhado de um artigo, numeral, adjetivo ou pronome

► **Parônimos e homônimos**

As palavras **parônimas** são aquelas que possuem grafia e pronúncia semelhantes, porém com significados distintos.

Ex.:

*Cumprimento (saudação) X comprimento (extensão);
Tráfego (trânsito) X tráfico (comércio ilegal).*

Já as palavras **homônimas** são aquelas que possuem a mesma grafia e pronúncia, porém têm significados diferentes.

Ex.:

*Rio (verbo “rir”) X rio (curso d’água);
Manga (blusa X manga (fruta)).*

MECANISMOS DE COESÃO TEXTUAL

A coerência e a coesão são essenciais na escrita e na interpretação de textos. Ambos se referem à relação adequada entre os componentes do texto, de modo que são independentes entre si. Isso quer dizer que um texto pode estar coeso, porém incoerente, e vice-versa.

Enquanto a coesão tem foco nas questões gramaticais, ou seja, ligação entre palavras, frases e parágrafos, a coerência diz respeito ao conteúdo, isto é, uma sequência lógica entre as ideias.

► **Coesão**

A coesão textual ocorre, normalmente, por meio do uso de **conectivos** (preposições, conjunções, advérbios). Ela pode ser obtida a partir da **anáfora** (retoma um componente) e da **catáfora** (antecipa um componente).

INGLÊS TÉCNICO MARÍTIMO

COMPREENSÃO DE TEXTO ESCRITO EM LÍNGUA INGLESA

A compreensão e interpretação de textos em língua inglesa vão muito além da simples tradução de palavras. Esse processo envolve a capacidade de entender o significado global do texto, reconhecer relações entre suas partes e identificar como ele dialoga com outros textos e contextos. Para que isso ocorra de forma eficiente, é fundamental desenvolver tanto o domínio do vocabulário e da estrutura da língua quanto a habilidade de perceber relações intratextuais e intertextuais.

O processo de leitura em inglês requer não apenas o reconhecimento de palavras isoladas, mas a capacidade de entender como essas palavras se organizam para construir significados complexos. Além disso, é essencial que o leitor consiga identificar relações internas no texto, como a coesão entre parágrafos e a progressão de ideias, bem como conexões externas, que envolvem referências a outros textos, contextos históricos, culturais ou literários.

A seguir, o tema será explorado em três partes: o domínio do vocabulário e da estrutura da língua, as relações intratextuais e a intertextualidade no processo de leitura.

DOMÍNIO DO VOCABULÁRIO E DA ESTRUTURA DA LÍNGUA

O primeiro passo para uma compreensão eficaz de textos em inglês é o domínio do vocabulário. O vocabulário pode ser dividido em dois tipos principais:

- **Active vocabulary (vocabulário ativo):** composto por palavras que o leitor é capaz de usar em sua própria produção oral e escrita.
- **Passive vocabulary (vocabulário passivo):** formado por palavras que o leitor reconhece e compreende quando encontra em um texto, mas que pode não usar com frequência em suas próprias falas ou escritas.

Para interpretar textos com precisão, é necessário ampliar o vocabulário passivo, pois ele representa uma grande parte das palavras encontradas em leituras acadêmicas, jornalísticas, literárias e técnicas. Estratégias como a leitura regular de diferentes tipos de textos, o uso de flashcards, a prática de contextos de uso e o estudo de sinônimos e antônimos ajudam a expandir esse repertório.

Além do vocabulário isolado, é fundamental compreender o uso de expressões idiomáticas (idiomatic expressions), phrasal verbs, collocations (combinações de palavras que ocorrem naturalmente) e false cognates (falsos cognatos), que podem levar a interpretações equivocadas se não forem bem conhecidos. Por

exemplo, o termo “actually” em inglês significa “na verdade” e não “atualmente”, o que é um erro comum entre estudantes de inglês.

O domínio da estrutura da língua (grammar structures) também é essencial. Isso inclui o conhecimento de tempos verbais (verb tenses), vozes ativa e passiva (active and passive voice), uso de modais (modal verbs), estruturas condicionais (conditional sentences) e conjunções (conjunctions) que conectam ideias. A compreensão da gramática permite que o leitor identifique o papel de cada elemento no texto, facilitando a interpretação de informações implícitas e explícitas.

Por exemplo, ao ler a frase “If I had known about the meeting, I would have attended,” o leitor deve reconhecer que se trata de uma third conditional sentence, que expressa uma situação hipotética no passado, indicando que o falante não sabia da reunião e, portanto, não compareceu. Esse entendimento é crucial para interpretar o significado além das palavras individuais.

O conhecimento gramatical também contribui para a identificação de referências anafóricas e catafóricas (quando um pronome ou termo faz referência a algo já mencionado ou que será mencionado no texto), o que é fundamental para manter a coesão e entender como as ideias se relacionam.

Assim, o domínio do vocabulário e da estrutura gramatical da língua inglesa é o alicerce para uma leitura eficiente, permitindo que o leitor vá além da decodificação de palavras para compreender o significado completo do texto.

RELAÇÕES INTRATEXTUAIS: COESÃO E COERÊNCIA NO TEXTO

As relações intratextuais referem-se à maneira como as ideias e informações estão conectadas dentro do próprio texto. Isso envolve mecanismos de coesão e coerência, que garantem a fluidez da leitura e a clareza das ideias.

A coesão textual é construída por meio de elementos linguísticos que criam ligações entre frases, parágrafos e seções do texto. Os principais recursos de coesão incluem:

- **Conjunctions and linking words (conjunções e palavras de ligação):** termos como “however,” “therefore,” “although,” “in addition” ajudam a estabelecer relações de causa e efeito, contraste, adição, etc.
- **Reference words (pronomes e expressões referenciais):** pronomes como “he,” “she,” “it,” “this,” “that” mantêm a continuidade do texto, referindo-se a elementos mencionados anteriormente.
- **Substitution and ellipsis (substituição e elipse):** permitem evitar repetições desnecessárias, substituindo termos ou omitindo partes do texto que são facilmente inferíveis.
- **Lexical cohesion (coesão lexical):** uso de sinônimos, antônimos e termos relacionados semanticamente para reforçar o tema e criar unidade no texto.

AMOSTRA

Por exemplo, em um texto sobre o meio ambiente, termos como “pollution,” “contamination,” “environmental damage,” e “ecosystem degradation” criam coesão lexical ao abordar o mesmo campo semântico.

A coerência textual, por sua vez, está relacionada ao sentido global do texto. Um texto coerente apresenta ideias organizadas de forma lógica, com progressão temática clara e relações de causa, consequência e temporalidade bem definidas. A coerência depende não apenas da estrutura do texto, mas também do conhecimento prévio do leitor, que deve ser capaz de relacionar as informações apresentadas com seus próprios conhecimentos e experiências.

Por exemplo, ao ler um texto que começa com “Global warming has severe impacts on biodiversity” e continua explicando como o aumento da temperatura afeta espécies animais e vegetais, o leitor espera que o texto mantenha essa linha de raciocínio, apresentando exemplos, causas e possíveis soluções para o problema. Se o texto mudar abruptamente para um tema sem relação, a coerência será comprometida.

Entender as relações intratextuais é fundamental para interpretar textos em inglês de forma eficaz, pois permite identificar como as informações estão organizadas e como cada parte contribui para o todo.

INTERTEXTUALIDADE NO PROCESSO DE LEITURA

A intertextualidade refere-se à relação entre diferentes textos. Trata-se da capacidade de reconhecer como um texto faz referência a outros textos, obras, eventos históricos, contextos culturais ou até mesmo a discursos sociais amplos. Esse fenômeno é comum em textos literários, jornalísticos, publicitários e acadêmicos, e sua identificação enriquece a interpretação do texto.

Existem diferentes formas de intertextualidade:

- **Citação direta ou indireta (quotation or paraphrase):** ocorre quando um texto menciona explicitamente outro, usando aspas ou reformulando uma ideia já conhecida.
- **Alusão (allusion):** uma referência sutil a outro texto, evento ou figura histórica, que o leitor deve reconhecer para compreender completamente o significado. Por exemplo, a expressão “to be or not to be” remete imediatamente à obra de Shakespeare, mesmo fora do contexto da peça.
- **Paródia e pastiche:** quando um texto imita ou faz uma releitura de outro, seja para homenageá-lo, seja para criticar ou modificar seu sentido original.
- **Interdiscursividade:** quando um texto incorpora elementos de diferentes gêneros discursivos, como um artigo acadêmico que inclui trechos de entrevistas, notícias e gráficos.

A intertextualidade é uma estratégia poderosa para enriquecer o significado de um texto. Por exemplo, um anúncio publicitário pode usar uma referência bíblica ou literária para criar um impacto emocional no público, enquanto um artigo de opinião pode citar estudos acadêmicos para reforçar sua argumentação.

Para identificar relações intertextuais em textos em inglês, o leitor precisa estar atento a pistas linguísticas, como aspas, expressões idiomáticas conhecidas, nomes próprios e eventos históricos mencionados. Além disso, o background knowledge (conhecimento prévio) é fundamental para fazer essas conexões de forma eficiente.

O reconhecimento da intertextualidade amplia a compreensão do texto, pois permite ao leitor perceber camadas de significado que vão além da superfície, enriquecendo a interpretação e promovendo uma leitura mais crítica e reflexiva.

A compreensão e interpretação de textos em inglês envolvem uma combinação de habilidades linguísticas e cognitivas. O domínio do vocabulário e da estrutura da língua fornece a base para decodificar o texto, enquanto a identificação das relações intratextuais e intertextuais permite uma compreensão mais profunda e crítica do conteúdo.

Desenvolver essas competências é essencial para leitores que desejam não apenas entender textos em inglês, mas também analisá-los de forma reflexiva, reconhecendo as conexões entre diferentes ideias, contextos e discursos. Esse processo contribui para o aprimoramento da proficiência linguística e para a formação de leitores mais autônomos e críticos em qualquer área do conhecimento.

ITENS GRAMATICAIS RELEVANTES PARA A COMPREENSÃO DOS CONTEÚDOS SEMÂNTICOS

Dentre os muitos tópicos gramaticais da língua inglesa, alguns se fazem primordiais para a compreensão textual e a contextualização da comunicação no idioma. Os tempos verbais são as principais gramáticas a serem estudadas para uma melhor compreensão do idioma por completo. Ao realizar a interpretação de um texto, deve-se levar o tempo verbal em consideração para que se possa contextualizar o momento ao qual a fala se refere. Confira a seguir.

Simple present

O *simple present* ou o presente simples é marcado por dois verbos auxiliares específicos DO e DOES. A conjugação verbal no tempo presente da língua inglesa é simples e se divide entre grupos de sujeitos. No infinitivo, ou seja, quando terminados em “ar”, “er”, “ir” no português, o verbo leva “to” em inglês, veja a seguir.

- Comer – to *eat*
- Beber – to *drink*
- Andar – to *walk*

Todos os verbos no presente mantêm uma conjugação básica, muito mais simples que a do português para cada sujeito. Basta retirar o “to” do infinitivo para serem conjugados com os sujeitos *I, you, we, they* e *you* (plural). Veja:

- I **eat** – Eu como
- You **eat** – Você come/ Tu comes
- We **eat** – Nós comemos
- They **eat** – Eles comem
- You **eat** – Vocês comem/ Vós comeis



ARQUITETURA NAVAL

NOMENCLATURA DO NAVIO: IDENTIFICAÇÃO DE CORPOS E PARTES DA EMBARCAÇÃO. DIMENSÕES LINEARES; ESTRUTURA BÁSICA DA EMBARCAÇÃO; PRINCIPAIS COMPARTIMENTOS DA EMBARCAÇÃO; ABERTURAS E ACESSÓRIOS

A nomenclatura naval estabelece uma linguagem técnica padronizada para identificar posições, partes estruturais e regiões da embarcação. Seu domínio é indispensável para interpretação de desenhos, comunicação entre tripulantes, manutenção, inspeções e operações de bordo.

Proa, popa, boreste e bombordo

A proa corresponde à extremidade dianteira da embarcação, orientada normalmente para o sentido de avanço. A popa é a extremidade posterior. Observando-se o navio da popa para a proa, boreste é o lado direito e bombordo é o lado esquerdo.

Outros termos complementam essa orientação espacial. Vante indica direção ou região em direção à proa, enquanto ré indica direção ou região em direção à popa. Meia-nau corresponde à região aproximadamente central do comprimento da embarcação.

Os principais referenciais podem ser resumidos da seguinte forma:

Termo	Significado
Proa	extremidade dianteira
Popa	extremidade traseira
Boreste	lado direito olhando para a proa
Bombordo	lado esquerdo olhando para a proa
Vante	direção da proa
Ré	direção da popa
Meia-nau	região central do navio

► Casco, carena e regiões externas

O casco é o corpo resistente principal da embarcação. É a estrutura que proporciona forma, resistência e capacidade de flutuação, além de conter diferentes compartimentos internos.

A parte do casco normalmente situada abaixo da superfície da água é tradicionalmente denominada obras vivas. A parte situada acima da linha de flutuação corresponde às obras mortas. A superfície externa submersa do casco pode ser denominada carena.

Linha d'água e flutuação

A linha d'água representa a interseção da superfície da água com o casco para determinada condição de carregamento. Sua posição varia conforme peso, distribuição de cargas, combustíveis, água, lastro e outras condições operacionais.

O costado corresponde às superfícies laterais do casco. O fundo forma sua região inferior, enquanto o convés fecha superiormente determinados espaços internos.

► Partes características da proa e da popa

A configuração das extremidades varia conforme o tipo de navio. Na proa podem existir roda de proa e bulbo. O bulbo de proa, quando presente, é uma projeção submersa destinada principalmente a modificar o escoamento da água e reduzir a resistência hidrodinâmica em determinadas condições.

Na região de popa encontram-se elementos associados à propulsão e ao governo. Dependendo do projeto, podem existir hélice, eixo propulsor, leme e diferentes formas de espelho de popa.

► Convés, superestrutura e amurada

O convés é uma estrutura horizontal que subdivide verticalmente a embarcação ou fecha superiormente determinados espaços. O convés principal possui especial importância estrutural e operacional.



AMOSTRA

A amurada corresponde ao prolongamento do costado acima do convés em determinadas regiões, contribuindo para proteção contra embarque de água e segurança da circulação.

Para reconhecimento inicial de uma embarcação, é útil relacionar algumas partes externas às suas funções predominantes:

- **Casco:** suporta esforços e proporciona flutuação.
- **Convés:** fecha ou subdivide horizontalmente a embarcação.
- **Superestrutura:** abriga espaços acima do convés principal.
- **Costado:** forma as superfícies laterais externas do casco.
- **Carena:** corresponde à superfície externa submersa do casco.

DIMENSÕES LINEARES E PARÂMETROS GEOMÉTRICOS DA EMBARCAÇÃO

► Importância das dimensões principais

As dimensões principais descrevem geometricamente o navio e influenciam capacidade de carga, estabilidade, resistência ao avanço, manobrabilidade e possibilidade de utilização de portos, canais, diques e terminais.

Não existe apenas uma medida de comprimento ou largura. A arquitetura naval utiliza referências diferentes conforme a finalidade técnica.

► Comprimentos da embarcação

Comprimento total

O comprimento total corresponde à maior distância longitudinal entre os pontos extremos da embarcação. É particularmente importante para atracação, docagem e verificação de espaço disponível.

O comprimento entre perpendiculares utiliza como limites referências geométricas convencionais denominadas perpendicular de vante e perpendicular de ré. É empregado em diversos cálculos de arquitetura naval.

O comprimento na linha d'água corresponde ao comprimento medido ao longo de determinada linha de flutuação. Como depende da condição de carregamento e da geometria do casco, pode diferir do comprimento total.

► Boca, pontal e calado

A boca corresponde à largura da embarcação. A boca máxima representa sua maior largura externa, enquanto a boca moldada utiliza referências estruturais convencionais.

O pontal é uma dimensão vertical associada à distância entre referências do fundo e do convés. Não deve ser confundido com calado.

O calado representa a distância vertical entre a linha d'água e uma referência inferior do casco. É fundamental para determinar se o navio pode navegar com segurança em águas de determinada profundidade.

As principais dimensões podem ser comparadas:

Dimensão	Direção predominante	Aplicação
Comprimento	longitudinal	porte geométrico e desempenho
Boca	transversal	largura e estabilidade
Pontal	vertical	altura estrutural do casco
Calado	vertical submersa	profundidade necessária à navegação
Francobordo	vertical acima da água	reserva de segurança e flutuabilidade

Calado a vante e a ré

O calado pode ser medido junto à proa e à popa. Quando os valores são diferentes, existe uma inclinação longitudinal denominada trim.

Se o calado a ré for maior que o calado a vante, a embarcação encontra-se mais imersa pela popa. Se ocorrer o contrário, encontra-se mais imersa pela proa.

O calado médio pode ser obtido, em situações simplificadas, pela média entre os calados de vante e de ré.

► Francobordo e reserva de flutuabilidade

O francobordo é a distância vertical entre determinada linha de flutuação e uma referência de convés. Quanto maior a porção estante do casco acima da água, maior é a reserva de volume disponível para enfrentar carregamentos adicionais, ondas e outras variações dentro dos limites de projeto.

► Banda e inclinação transversal

A banda representa inclinação transversal da embarcação para boreste ou bombordo. Pode resultar de distribuição assimétrica de pesos, ação do vento, movimentação de cargas ou outros fatores.

Banda e trim devem ser diferenciados:

- **Banda:** inclinação transversal.
- **Trim:** diferença de imersão entre proa e popa.
- **Calado:** profundidade de imersão do casco.

► Deslocamento, porte e arqueação

O deslocamento corresponde ao peso da embarcação, que em equilíbrio de flutuação é igual ao peso da água deslocada. Já o porte está relacionado à capacidade de transportar pesos, enquanto a arqueação constitui uma medida convencional associada ao volume interno e não deve ser confundida diretamente com peso.

LEGISLAÇÃO MARÍTIMA E AMBIENTAL

ASPECTOS GERAIS: AUTORIDADE MARÍTIMA; ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS

AUTORIDADE MARÍTIMA: FUNDAMENTO INSTITUCIONAL E ÂMBITO DE ATUAÇÃO

► Posição da Autoridade Marítima no sistema jurídico-administrativo brasileiro

A Autoridade Marítima constitui a função estatal responsável por disciplinar, coordenar e fiscalizar matérias relacionadas à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no meio aquaviário, ao ordenamento do tráfego e à prevenção da poluição causada por embarcações, plataformas e suas instalações de apoio. No Brasil, o Comandante da Marinha é designado Autoridade Marítima para o trato das atribuições subsidiárias específicas da Marinha relacionadas ao uso do mar e das águas interiores. Essa designação não transforma toda atividade marítima em matéria militar; ela estabelece uma competência administrativa especializada, exercida dentro dos limites definidos pelo ordenamento jurídico.

A atuação da Autoridade Marítima relaciona-se diretamente com a segurança do tráfego aquaviário. Esse campo compreende tanto o mar aberto quanto as hidrovias interiores e alcança embarcações nacionais, tripulantes, profissionais não tripulantes e passageiros, além de embarcações estrangeiras quando submetidas à jurisdição brasileira. O exercício da autoridade envolve funções normativas, técnicas, fiscalizatórias e administrativas, que se materializam por meio de normas de segurança, inspeções, vistorias, controle documental e medidas destinadas a assegurar condições adequadas de navegação.

Competência e descentralização funcional

Embora a condição de Autoridade Marítima recaia sobre o Comandante da Marinha, a execução cotidiana das atribuições ocorre por intermédio da estrutura administrativa da Marinha, especialmente dos órgãos encarregados da segurança do tráfego aquaviário e das organizações subordinadas que atuam regional e localmente. Essa distribuição funcional permite que a atividade regulatória e fiscalizatória alcance portos, terminais, fundeadouros, marinas, rios, lagos, áreas costeiras e demais espaços em que exista navegação sujeita ao controle brasileiro.

A descentralização não significa fragmentação da autoridade. As competências exercidas pelos diferentes órgãos permanecem vinculadas à mesma finalidade institucional e devem observar as normas técnicas e administrativas expedidas no âmbito da Autoridade Marítima. A estrutura administrativa permite adaptar a fiscalização às características de cada área de navegação, considerando condições hidrográficas, intensidade do tráfego, riscos operacionais, tipos de embarcação e peculiaridades portuárias.

► Atribuições relacionadas à navegação e ao meio ambiente

O conjunto de atribuições da Autoridade Marítima inclui a elaboração de normas sobre habilitação e cadastro de aquaviários e amadores, tráfego e permanência de embarcações, entrada e saída de portos e fundeadouros, inspeções navais, vistorias, arqueação, borda livre, lotação, identificação, classificação e inscrição de embarcações. Também alcança aspectos do ordenamento do espaço aquaviário quando obras, dragagens ou outras intervenções possam repercutir sobre a segurança da navegação.

A prevenção da poluição ambiental integra expressamente a finalidade da atuação marítima. Embarcações e plataformas podem representar fontes relevantes de risco ambiental em razão de óleo, combustíveis, cargas perigosas, resíduos, águas contaminadas ou acidentes operacionais. A competência da Autoridade Marítima nesse domínio concentra-se nas atividades vinculadas à navegação e às unidades flutuantes ou marítimas sob sua esfera de fiscalização, sem afastar as competências ambientais atribuídas a outros órgãos públicos.

Coordenação com outras autoridades públicas

A gestão do espaço marítimo exige atuação coordenada entre diferentes instituições. A Autoridade Marítima não substitui órgãos ambientais, aduaneiros, sanitários, policiais, portuários ou de imigração. Cada instituição atua segundo competência própria, podendo haver sobreposição territorial sem identidade de função jurídica. A mesma área marítima pode estar simultaneamente sujeita a regras de segurança da navegação, proteção ambiental, controle aduaneiro, fiscalização sanitária e proteção de recursos naturais.

Essa coexistência de competências torna essencial distinguir jurisdição territorial de competência material. A existência de poder de fiscalização em determinada área não significa que uma única autoridade possua atribuição exclusiva sobre todos os fatos nela ocorridos. O modelo brasileiro distribui responsabilidades conforme a matéria regulada, permitindo atuação integrada quando um mesmo evento produz efeitos em mais de um domínio administrativo.

AMOSTRA

**SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO E PODER DE
POLÍCIA MARÍTIMA****► Regulação preventiva da navegação**

A segurança do tráfego aquaviário depende de um sistema preventivo capaz de reduzir riscos antes que ocorram acidentes. A Autoridade Marítima estabelece requisitos técnicos e operacionais destinados a garantir que embarcações, tripulações e atividades de navegação mantenham condições compatíveis com a segurança da vida humana, a proteção do patrimônio e a preservação ambiental. Essa atuação preventiva envolve controle da qualificação profissional, condições de navegabilidade, equipamentos de segurança, lotação, documentação e adequação da embarcação ao serviço ou à área em que opera.

A vistoria possui função técnico-administrativa e verifica o atendimento a requisitos nacionais e internacionais relacionados, entre outros aspectos, à segurança, habitabilidade e prevenção da poluição. A inspeção naval, por sua vez, integra a fiscalização do cumprimento das normas aplicáveis ao tráfego aquaviário. A distinção entre esses instrumentos é relevante porque a vistoria examina tecnicamente determinadas condições da embarcação ou plataforma, enquanto a inspeção naval está associada à verificação do cumprimento das regras de segurança durante a atividade marítima ou aquaviária.

Controle de pessoas, embarcações e operações

A segurança da navegação não depende apenas das características físicas da embarcação. A formação e habilitação das pessoas que exercem funções a bordo são elementos essenciais do sistema. Por essa razão, a Autoridade Marítima disciplina o cadastro e a habilitação de aquaviários e amadores, bem como requisitos relacionados à composição das tripulações. O objetivo é assegurar que as funções operacionais sejam desempenhadas por pessoas tecnicamente aptas e em número compatível com a operação segura.

O controle também alcança o tráfego e a permanência de embarcações nas águas sob jurisdição nacional. Entrada e saída de portos, utilização de fundeadouros, circulação em áreas com restrições e operação em zonas de risco podem ser submetidas a regras específicas. A intensidade do controle varia conforme a natureza da navegação, as características da área, o porte da embarcação e os riscos existentes.

► Poder de polícia administrativa e medidas de fiscalização

A Autoridade Marítima exerce poder de polícia administrativa quando condiciona ou restringe atividades privadas para proteger interesses públicos relacionados à segurança da navegação e à proteção ambiental. Esse poder não é ilimitado: deve possuir fundamento normativo, finalidade pública e proporcionalidade entre a medida adotada e o risco que se pretende controlar.

A fiscalização pode resultar na identificação de irregularidades documentais, técnicas ou operacionais. Dependendo da natureza da infração e do risco envolvido, podem ser adotadas medidas administrativas previstas no regime jurídico aplicável. O objetivo central não é apenas sancionatório. Muitas providências possuem caráter preventivo e visam impedir que uma embarcação sem condições adequadas continue operando ou que determinada atividade produza situação de perigo.

Prevenção da poluição por embarcações e plataformas

A dimensão ambiental está integrada à segurança aquaviária. Acidentes de navegação podem produzir derramamento de óleo, liberação de substâncias nocivas e outros efeitos sobre ecossistemas costeiros, marinhos e fluviais. Da mesma forma, práticas operacionais inadequadas podem gerar poluição mesmo sem acidente.

A Autoridade Marítima atua sobre os aspectos de prevenção da poluição vinculados a embarcações, plataformas e instalações de apoio submetidas ao seu controle. Essa atuação envolve requisitos técnicos, procedimentos operacionais e fiscalização. A ocorrência de dano ambiental pode, simultaneamente, atrair a competência de órgãos ambientais e de outras autoridades públicas. Não existe contradição nessa atuação paralela, pois cada órgão examina o fato conforme a competência que a legislação lhe atribui.

A proteção ambiental no meio aquaviário, assim, combina prevenção técnica, fiscalização administrativa e coordenação institucional. A eficiência do sistema depende da integração entre segurança da navegação e gestão ambiental, já que muitos riscos marítimos possuem consequências humanas, patrimoniais e ecológicas ao mesmo tempo.

**ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS: CONCEITO E
ESPAÇOS MARÍTIMOS****► Sentido jurídico de Águas Jurisdicionais Brasileiras**

A expressão Águas Jurisdicionais Brasileiras, frequentemente identificada pela sigla AJB, designa as águas interiores e os espaços marítimos nos quais o Brasil exerce algum grau de jurisdição sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho. O conceito é funcional: indica os espaços em que o Estado brasileiro possui competências jurídicas de controle e fiscalização, respeitados os limites estabelecidos pelo direito nacional e internacional.

As AJB não correspondem a uma faixa marítima uniforme sujeita ao mesmo tipo de poder estatal. Dentro desse conjunto existem espaços submetidos a regimes jurídicos diferentes. Em determinadas áreas, o Brasil exerce soberania; em outras, exerce direitos de soberania ou competências específicas de fiscalização. Essa diferença é indispensável para compreender o alcance dos poderes estatais no mar.

No âmbito marítimo, o conceito de AJB compreende a faixa de até duzentas milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida, quando existente, das águas sobrejacentes à extensão da plataforma continental além das duzentas milhas, para os fins definidos no regime aplicável. A presença dessas águas no conceito administrativo de AJB não elimina as diferenças jurídicas entre a coluna d'água, o leito e o subsolo.

► Mar territorial e zona contígua

O mar territorial brasileiro possui largura de doze milhas marítimas, medidas a partir das linhas de base legalmente estabelecidas. Nesse espaço, a soberania do Brasil alcança a massa de água, o espaço aéreo sobrejacente, o leito e o subsolo. Trata-se do regime de poder estatal mais intenso entre os espaços marítimos situados além das águas interiores.



CONSCIENTIZAÇÃO SOBRE PROTEÇÃO DE NAVIO

INTRODUÇÃO: AMEAÇAS AOS TRANSPORTES MARÍTIMOS; OPERAÇÕES PORTUÁRIAS PORTOS/NAVIOS

A proteção marítima compreende o conjunto de medidas destinadas a prevenir, detectar e responder a atos intencionais capazes de ameaçar navios, instalações portuárias, pessoas, cargas, provisões e operações. Seu propósito é reduzir oportunidades para a ocorrência de incidentes e estabelecer condições para uma resposta organizada quando determinada ameaça se manifesta.

É importante diferenciar proteção de segurança operacional. A proteção está associada principalmente a atos deliberados, como acesso não autorizado, sabotagem, terrorismo, contrabando ou interferência intencional. A segurança operacional, por sua vez, concentra-se na prevenção de acidentes, falhas técnicas, incêndios acidentais, colisões e outros eventos não intencionais.

Dimensão	Foco predominante	Exemplo
Proteção marítima	atos intencionais	acesso clandestino ou sabotagem
Segurança operacional	acidentes e falhas	queda, colisão ou falha de equipamento
Segurança ocupacional	proteção do trabalhador	prevenção de acidentes de trabalho

► Importância estratégica do sistema marítimo-portuário

Navios e portos são componentes de uma cadeia logística integrada. A interrupção de uma operação marítima pode afetar fornecimento de mercadorias, abastecimento industrial, cadeias produtivas e circulação internacional de bens. Por isso, a proteção não se limita ao navio isoladamente: envolve também terminais, áreas de fundeio, acessos terrestres, pátios, armazéns e sistemas de informação.

Interface navio–porto

A interface navio–porto corresponde ao período e às atividades em que navio e instalação portuária interagem diretamente. Durante essa interação ocorrem circulação de pessoas, movimentação de cargas, abastecimento, entrega de provisões, manutenção e troca de informações.

Essa concentração de atividades amplia a necessidade de coordenação. A proteção depende da compatibilidade entre as medidas adotadas a bordo e aquelas mantidas pela instalação portuária.

► Responsabilidade compartilhada

A proteção não é responsabilidade exclusiva do pessoal especializado. Tripulantes, trabalhadores portuários, operadores, prestadores de serviço e demais pessoas autorizadas precisam respeitar procedimentos e comunicar condições anormais.

Algumas atitudes constituem a base da cultura de proteção:

- Manter atenção ao ambiente e reconhecer mudanças incomuns.
- Respeitar áreas restritas e controles de acesso.
- Não emprestar credenciais ou permitir entrada por conveniência.
- Comunicar imediatamente situações suspeitas pelos canais definidos.
- Preservar informações sensíveis sobre rotinas e medidas de proteção.

► Risco, ameaça e vulnerabilidade

Uma ameaça representa a possibilidade de ocorrência de ação capaz de produzir dano. A vulnerabilidade corresponde a uma fragilidade que pode ser explorada. O risco resulta da combinação entre possibilidade de ocorrência, vulnerabilidades existentes e consequências potenciais.

Uma porta permanentemente aberta, por exemplo, pode representar vulnerabilidade. A tentativa de ingresso de pessoa não autorizada constitui uma ameaça. A possibilidade de essa combinação gerar acesso a uma área crítica compõe o risco de proteção.

A conscientização busca justamente impedir que vulnerabilidades aparentemente simples criem oportunidades para incidentes mais graves.

AMEAÇAS AOS TRANSPORTES MARÍTIMOS E VULNERABILIDADES DO AMBIENTE PORTUÁRIO

► Natureza das ameaças marítimas

As ameaças aos transportes marítimos podem ter diferentes objetivos e origens. Algumas buscam vantagem econômica, como furto, roubo ou contrabando; outras podem ter finalidade de sabotagem, violência ou interferência deliberada nas operações.

O trabalhador não precisa investigar por conta própria uma ameaça. Sua responsabilidade principal é reconhecer sinais anormais, proteger-se e comunicar o fato ao pessoal responsável.

► Acesso não autorizado e clandestinos

O controle de acesso é uma das principais barreiras preventivas. Pessoas sem autorização podem tentar ingressar utilizando documentos inválidos, credenciais de terceiros, justificativas falsas ou aproveitando momentos de grande movimentação.

AMOSTRA

A presença de clandestinos também representa risco para a proteção e para a própria vida das pessoas envolvidas. Navios, contêineres, áreas de carga e espaços de difícil supervisão podem exigir inspeções conforme os procedimentos estabelecidos.

► **Contrabando e tráfico ilícito**

A infraestrutura marítima pode ser utilizada indevidamente para transportar drogas, armas, mercadorias ilícitas ou outros materiais proibidos. Contêineres, cargas, veículos, provisões e áreas de armazenamento podem ser alvos de tentativa de manipulação.

Por isso, alterações em lacres, embalagens, documentos ou condições de carga precisam ser tratadas como desvios que exigem verificação.

Indicadores que merecem atenção

Determinados sinais podem justificar comunicação aos responsáveis:

- Lacres rompidos, substituídos ou incompatíveis com a documentação.
- Volumes abandonados ou sem identificação.
- Pessoa tentando evitar pontos formais de controle.
- Veículo presente em área incompatível com sua autorização.
- Comportamento voltado a obter informações restritas sem justificativa operacional.

Esses sinais não comprovam a existência de crime. São indicadores que precisam ser tratados pelos procedimentos adequados, sem acusações precipitadas.

► **Sabotagem, terrorismo e objetos suspeitos**

Sabotagem consiste na interferência intencional destinada a danificar equipamentos, sistemas, infraestrutura ou operações. Um ato terrorista pode utilizar violência ou ameaça para produzir consequências humanas, econômicas ou sociais de grande impacto.

Objetos ou volumes suspeitos não devem ser manipulados por pessoas não designadas. A prioridade é preservar distância segura, impedir aproximações indevidas e comunicar a situação.

► **Pirataria e roubo armado**

Pirataria e roubo armado contra navios constituem ameaças específicas ao transporte marítimo. A prevenção envolve planejamento, vigilância, medidas de proteção compatíveis com a região e execução dos procedimentos estabelecidos pela companhia e pelas autoridades competentes.

► **Ameaças internas e engenharia social**

Uma ameaça pode também envolver alguém que possui acesso legítimo. O conhecimento das rotinas internas pode ser utilizado indevidamente para facilitar violações.

A engenharia social procura obter informações ou acesso por meio de manipulação de pessoas. Pedidos incomuns de senhas, documentos, escalas, rotinas ou detalhes sobre controles devem ser tratados com cautela.

► **Ameaças cibernéticas**

Navios e instalações utilizam sistemas digitais para navegação, comunicação, gestão de cargas e administração. Incidentes cibernéticos podem comprometer disponibilidade, integridade ou confidencialidade dessas informações.

Ameaça	Vulnerabilidade possível	Consequência
acesso indevido	controle deficiente	ingresso em área restrita
contrabando	falha na integridade da carga	transporte ilícito
sabotagem	área crítica sem vigilância	interrupção operacional
fraude de credencial	validação inadequada	acesso não autorizado
ataque cibernético	credenciais frágeis	indisponibilidade ou manipulação de sistemas

OPERAÇÕES PORTUÁRIAS E INTERAÇÃO ENTRE PORTOS, TERMINAIS E NAVIOS

► **Porto como elo operacional e logístico**

Uma operação portuária reúne navios, instalações, equipamentos, cargas, veículos e trabalhadores em um ambiente de intensa circulação. Durante atracação, carregamento, descarga, abastecimento e prestação de serviços, diversas pessoas precisam acessar áreas normalmente controladas.

Esse dinamismo exige que as medidas de proteção sejam incorporadas ao fluxo normal de trabalho, evitando que a pressão por rapidez leve à flexibilização indevida dos controles.

► **Chegada e atracação do navio**

Antes e durante a chegada, são coordenadas atividades relacionadas ao acesso ao terminal, posicionamento da embarcação, praticagem quando aplicável, rebocadores e amarração.

Após a atracação, a conexão física entre navio e instalação cria uma interface que precisa ser protegida. O portaló passa a ser ponto particularmente importante porque concentra entrada e saída de pessoas.

Controle de pessoas

O acesso deve ocorrer conforme autorização e procedimentos estabelecidos. Tripulantes, visitantes, prestadores de serviços e autoridades podem possuir formas distintas de identificação e acesso.

O controle eficaz procura responder a três perguntas fundamentais:

- Quem é a pessoa que solicita acesso?
- Ela possui autorização para ingressar?
- Ela pode acessar todas as áreas ou somente determinadas zonas?

CONHECIMENTOS ELEMENTARES DE PRIMEIROS SOCORROS

PRINCÍPIOS GERAIS: PRIMEIROS SOCORROS; TÉCNICAS DE PRIMEIROS SOCORROS; OMISSÃO DE SOCORRO; PERIGOS NO LOCAL DO ACIDENTE; MEDIDAS IMEDIATAS A SEREM TOMADAS EM SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA. ESTRUTURAS E FUNÇÕES DO CORPO: SINAIS VITAIS EM UM ACIDENTADO: RESPIRAÇÃO, PULSAÇÃO E TEMPERATURA. RESGATE E TRANSPORTE DA VÍTIMA: TRANSPORTE SEGURO DE UM ACIDENTADO

¹Alguns conceitos são importantes para compreensão do assunto:

- Primeiros Socorros são as avaliações e intervenções iniciais para uma doença ou lesão aguda, que podem ser iniciadas por qualquer pessoa, inclusive ela própria. Seu objetivo é preservar a vida, aliviar o sofrimento, prevenir progressão de novas patologias e promover a recuperação.

- Socorrismo é definido como sendo a utilização de um conjunto de técnicas e saberes em benefício do indivíduo e da comunidade.

► Finalidade dos Primeiros Socorros

- Preservar a vida.
- Restringir os efeitos da lesão.
- Promover a recuperação da vítima.

► Diferença entre urgência e emergência

- **Urgência:** é necessário ser feito com rapidez. O agravo à saúde não apresenta risco de vida evidente. O atendimento pode aguardar até 24 horas.
- **Emergência:** é inesperada e requer ação rápida. O atendimento precisa ser imediato.

ASPECTOS LEGAIS DO SOCORRISMO

OMISSÃO DE SOCORRO (ART. 135 DO CÓDIGO PENAL.)

Todo cidadão é obrigado a prestar auxílio a quem esteja necessitando, tendo três formas para fazê-lo: atender, auxiliar quem esteja atendendo ou solicitar auxílio.

Exceções da lei (em relação a atender e/ou auxiliar): menores de 16 anos, maiores de 65, gestantes a partir do terceiro mês, deficientes visuais, mentais e físicos (incapacitados).

Art. 135 - *Deixar de prestar assistência, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à criança abandonada ou extraviada, ou à pessoa inválida ou ferida, ao desamparado ou em grave e iminente perigo; ou não pedir, nesses casos, o socorro da autoridade pública.*

Pena: Detenção de 01 (um) a 6 (seis) meses ou multa.

Parágrafo único: *A pena é aumentada de metade, se a omissão resulta lesão corporal de natureza grave, e triplica, se resulta em morte.*

Em resumo: O artigo 135 do Código Penal Brasileiro é bem claro, onde ele afirma que deixar de prestar socorro à vítima de acidentes ou pessoas em perigo iminente, podendo fazê-lo é crime.

ETAPAS BÁSICAS DO SOCORRISMO

► Avaliação do Local do Acidente

Esta é a primeira etapa básica na prestação de primeiros socorros. Ao chegar no local de um acidente, ou onde se encontra um acidentado, deve-se assumir o controle da situação e proceder a uma rápida e segura avaliação da ocorrência.

► Proteção do Acidentado

- Analise o ambiente em que se encontra a vítima, a fim de minimizar os riscos tanto para o acidentado como para o socorrista (fios elétricos, animais, tráfego, entre outros);
- Caso necessite parar ou desviar o trânsito, procure pessoas capazes de fazê-lo;
- Se necessário, remova a vítima para um local adequado;
- Atue sempre com o intuito de acalmar a pessoa, e sem movimentá-la com gestos bruscos;

AMOSTRA

- Converse com a vítima, pois, se ela responder, significa que não existe problema respiratório grave. Caso ela não consiga se comunicar adequadamente, verifique se está respirando. Em caso negativo, você deve agir rápido: proteja a sua mão, abra a boca da vítima e verifique se há algo atrapalhando a respiração, como prótese dentária ou vômito; remova imediatamente. Se necessário, faça a respiração boca a boca e a reanimação cardiopulmonar (RCP);
- Se a vítima estiver vomitando, coloque-a na posição lateral de segurança (com a cabeça voltada para o lado, a fim de evitar engasgos).

► Dez mandamentos do socorrista

- 1. Manter a calma.
- 2. **Ter em mente a seguinte ordem quando prestar socorro:** eu (o socorrista) — minha equipe — vítima.
- 3. Checar se há riscos no local de socorro.
- 4. Conservar o bom senso.
- 5. Manter o espírito de liderança.
- 6. Distribuir tarefas.
- 7. Evitar atitudes impensadas.
- 8. Havendo muitas vítimas, dar preferência àquelas com maior risco de vida (sofrendo de parada cardiorrespiratória ou sangramento excessivo, por exemplo).
- 9. Agir como socorrista, não como herói.
- 10. Pedir auxílio, especialmente do Corpo de Bombeiros local.

► Compreenda a situação

- Mantenha a calma;
- Procure o auxílio de outras pessoas, caso seja necessário, e peça que chamem um médico;
- Ligue para emergência em sua cidade;
- Mantenha os curiosos à distância, pois assim o socorrista terá espaço suficiente para trabalhar;
- Faça o exame primário para a avaliação completa do estado da vítima. Mas atenção: o exame secundário, que visa descobrir quais foram as lesões sofridas, só pode ser feito se a vítima se encontrar em condições estáveis.

AVALIAÇÃO DOS SINAIS VITAIS

Os sinais vitais são funções orgânicas básicas, sinais clínicos de vida que refletem o equilíbrio ou o desequilíbrio resultante das interações entre os sistemas do organismo e uma determinada doença.

► Pulso

- Coloque a extremidade de dois dedos sobre a artéria carotídea, pressionando suavemente;
- Avalie o volume do pulso como forte (cheio) ou fraco (filiforme);
- **Avalie o ritmo cardíaco:** regular ou irregular;
- **Avalie a Frequência Cardíaca:** conte o número de batimentos em 30 segundos e multiplique por 2.

A Frequência Cardíaca normal de um adulto em repouso situa-se na faixa de 60 a 100 batimentos por minuto, sendo geralmente mais baixa em um atleta bem condicionado.

Idade	Batimentos/minuto
Bebês	100-170
Crianças de 2 a 10 anos	70-120
Crianças > 10 anos e adultos	60-100

O pulso radial pode ser sentido na parte da frente do punho. Usar as pontas de 2 a 3 dedos levemente sobre o pulso da pessoa do lado correspondente ao polegar.



TÉCNICAS DE SOBREVIVÊNCIA PESSOAL

FUNDAMENTOS DA SOBREVIVÊNCIA NO MAR: FUNDAMENTOS DA SOBREVIVÊNCIA NO MAR; TABELA MESTRA

FUNDAMENTOS DA SOBREVIVÊNCIA NO MAR E PRIORIDADES IMEDIATAS APÓS A EMERGÊNCIA

► Princípios gerais da sobrevivência no ambiente marítimo

A sobrevivência no mar depende da capacidade de preservar a vida em um ambiente marcado por instabilidade, exposição, limitação de recursos e dificuldade de localização. Após uma situação de abandono, naufrágio ou queda ao mar, a prioridade deixa de ser a operação normal da embarcação e passa a ser a manutenção das condições essenciais à vida. Isso exige controle emocional, organização do grupo, proteção contra os efeitos do ambiente, racionalização de recursos e uso adequado dos meios de salvação disponíveis.

O primeiro fundamento é compreender que a sobrevivência resulta de uma sequência coordenada de decisões. A pessoa ou o grupo precisa afastar-se dos perigos imediatos, estabilizar a situação, identificar os recursos disponíveis, reduzir perdas de energia e aumentar a possibilidade de resgate. Agir de forma desordenada pode aumentar exposição, consumo de água, fadiga e risco de separação.

A ameaça inicial pode variar conforme o tipo de sinistro. Incêndio, explosão, derramamento de combustível, adernamento, afundamento e presença de destroços exigem respostas diferentes. Apesar dessa diversidade, alguns princípios permanecem constantes: manter a flutuação, preservar vias aéreas, reduzir exposição, permanecer junto dos meios de salvação e facilitar a localização.

Controle psicológico e organização

O medo e a desorientação podem comprometer tarefas simples. Em uma emergência, informações incompletas, ruído, escuridão, frio e movimento do mar dificultam a percepção do risco. O controle psicológico não significa ausência de temor, mas capacidade de agir de forma funcional apesar dele.

A organização do grupo reduz conflitos e evita desperdício de recursos. A definição de responsabilidades permite distribuir vigilância, cuidados com feridos, controle de equipamentos, sinalização e observação das condições meteorológicas. Pessoas debilitadas devem receber atenção compatível com seu estado, sem comprometer a estabilidade e a segurança coletiva.

► Prioridades de sobrevivência

As prioridades devem ser estabelecidas de acordo com as ameaças mais imediatas. Não existe uma única sequência rígida aplicável a todos os cenários, mas a lógica geral exige que perigos capazes de causar morte imediata sejam enfrentados antes de problemas de evolução mais lenta.

Algumas prioridades fundamentais podem ser organizadas da seguinte forma:

- Preservar a flutuação e impedir afogamento imediato.
- Afastar-se de incêndio, combustível, destroços, sucção ou outras ameaças associadas ao sinistro.
- Buscar abrigo em embarcação de sobrevivência sempre que disponível.
- Controlar hemorragias, traumas e outras condições que possam agravar-se rapidamente.
- Reduzir a perda de calor e a exposição ao vento, à água e ao sol.
- Organizar os sobreviventes e os recursos disponíveis.
- Aumentar as possibilidades de localização por meios de sinalização.

A sobrevivência depende da conservação de energia. Nadar sem necessidade, gritar continuamente ou realizar esforços físicos intensos pode acelerar exaustão e aumentar a produção de calor seguida de perda térmica. O esforço deve ser reservado para ações com benefício claro.

PROTEÇÃO CONTRA EXPOSIÇÃO, DESIDRATAÇÃO, FOME E OUTROS RISCOS FISIOLÓGICOS

► Exposição e perda de calor corporal

A exposição ao ambiente marítimo representa um dos principais fatores de deterioração das condições físicas. Água fria, vento, chuva e roupas molhadas favorecem perda de calor. Mesmo quando a temperatura ambiente não parece extremamente baixa, a permanência prolongada pode comprometer a capacidade de movimento e julgamento.

A proteção térmica deve começar imediatamente. Em embarcações de sobrevivência, deve-se reduzir a entrada de água, utilizar coberturas disponíveis e limitar a exposição direta ao vento. Roupas não devem ser removidas sem necessidade, porque podem contribuir para diminuir a circulação de água junto à pele.

AMOSTRA

Hipotermia e redução de capacidade funcional

A perda progressiva de calor pode provocar tremores, dificuldade de coordenação, lentidão mental, sonolência e redução da consciência. Esses sinais exigem intervenção do grupo, com proteção contra vento, contato com superfícies frias e manutenção do indivíduo em posição segura.

Movimentos desnecessários devem ser evitados. Quando a pessoa está na água, a posição corporal deve procurar reduzir a área exposta e preservar regiões de maior perda térmica. Quando várias pessoas estão juntas, a proximidade pode contribuir para retenção de calor e facilitar vigilância mútua.

► Água, alimentação e conservação de recursos

A desidratação pode tornar-se problema grave em permanências prolongadas. O organismo perde água pela respiração, transpiração e eliminação natural. Calor, exposição solar, vômitos, esforço e ansiedade podem acelerar essa perda.

A água disponível deve ser controlada de forma disciplinada. A distribuição precisa considerar quantidade total, número de sobreviventes, condições ambientais e expectativa de resgate. O consumo desordenado pode comprometer todo o grupo.

Riscos do consumo inadequado

A água do mar não deve ser utilizada para suprir a necessidade de hidratação, pois sua elevada concentração de sais aumenta a carga sobre o organismo e pode agravar a desidratação. O consumo de líquidos inadequados também pode produzir efeitos nocivos.

A alimentação tem importância, mas em muitos cenários a necessidade de água é mais urgente. O uso de alimentos deve ser planejado para evitar consumo excessivo e para compatibilizar a ingestão com a disponibilidade de água.

Os cuidados essenciais com recursos incluem:

- Proteger os recipientes de água contra perda, contaminação e derramamento.
- Evitar consumo impulsivo motivado por ansiedade.
- Distribuir recursos de maneira organizada e controlada.
- Reduzir exposição solar e esforço para diminuir perdas hídricas.
- Evitar substâncias que possam aumentar desidratação ou comprometer o estado físico.

O controle de recursos deve estar subordinado às condições reais. A presença de chuva, possibilidade de coleta de água, número de pessoas e tempo estimado de espera podem alterar a estratégia de distribuição.

SINALIZAÇÃO, LOCALIZAÇÃO, PERMANÊNCIA EM GRUPO E CONDUTA DURANTE O RESGATE

► Importância da localização dos sobreviventes

A sobrevivência não depende apenas de resistir fisicamente; é necessário também ser encontrado. No mar, uma pessoa ou pequena embarcação pode ser difícil de localizar em razão da distância, altura das ondas, iluminação e movimento relativo entre observadores.

Aumentar a visibilidade é uma tarefa contínua. Meios visuais, sonoros e luminosos devem ser preservados para momentos em que possam produzir maior efeito. Sinais lançados sem possibilidade de detecção podem esgotar recursos sem contribuir para o resgate.

Observação contínua

A vigilância deve ser distribuída entre pessoas em condições adequadas. Observar o horizonte, o céu e as proximidades permite identificar navios, aeronaves, luzes ou outros sinais de aproximação. A função de vigia também auxilia na detecção de mudanças meteorológicas e perigos próximos.

Quando houver possibilidade de contato visual com unidades de busca, a sinalização deve ser intensificada. Movimentos, materiais refletivos, luzes e dispositivos sonoros podem contribuir para a localização.

► Manutenção do grupo e prevenção da dispersão

Permanecer agrupado facilita controle, apoio mútuo e identificação pelas equipes de resgate. Embarcações de sobrevivência próximas podem constituir uma área visual maior do que unidades isoladas.

A separação deve ser evitada quando não houver motivo operacional. Corrente, vento e ondas podem dispersar rapidamente pessoas e balsas. Linhas de união, reboque ou outras formas de conexão podem ser empregadas quando disponíveis e seguras.

Conduta diante da aproximação do resgate

Quando uma embarcação ou aeronave se aproxima, os sobreviventes devem evitar ações que prejudiquem a operação. Movimentos desordenados, concentração súbita de pessoas em um bordo ou tentativa de aproximação sem orientação podem gerar acidentes.

As ações prioritárias podem ser organizadas da seguinte forma:

- Manter sinalização visível enquanto houver necessidade de confirmar a posição.
- Seguir instruções transmitidas pela equipe de resgate.
- Evitar deslocamentos bruscos que comprometam a estabilidade.
- Auxiliar pessoas debilitadas durante a transferência.
- Preservar a ordem de embarque ou içamento definida pelos responsáveis pelo resgate.

O resgate pode exigir espera adicional mesmo após a localização. Condições de mar, vento, limitações da aeronave ou aproximação da embarcação podem retardar a retirada. A organização deve ser mantida até que todos estejam efetivamente em segurança.



PREVENÇÃO E CONTROLE DA POLUIÇÃO DO MEIO AMBIENTE AQUAVIÁRIO

POLUIÇÃO: POLUIÇÃO E SEUS TIPOS; PRINCIPAIS AGENTES POLUIDORES; PRECAUÇÕES A SEREM OBSERVADAS NA PREVENÇÃO E ATUAÇÃO DOS ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS PELA POLÍTICA AMBIENTAL; PRECAUÇÕES A SEREM TOMADAS PARA PREVENIR A POLUIÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO

Poluição é a degradação da qualidade ambiental provocada pela introdução de matérias, substâncias, organismos ou formas de energia capazes de prejudicar a saúde e o bem-estar humano, criar condições adversas às atividades sociais e econômicas, afetar desfavoravelmente a biota ou comprometer as condições ambientais.

No meio aquaviário, a poluição pode atingir rios, lagos, lagoas, canais, baías, estuários, portos, zonas costeiras e águas marítimas. Os contaminantes podem permanecer concentrados no local do lançamento, dispersar-se pelas correntes, dissolver-se na água, aderir a sedimentos ou ser incorporados por organismos.

Para compreender um episódio de poluição, devem ser diferenciados quatro componentes: a fonte geradora, o agente poluidor, o meio receptor e os efeitos ambientais produzidos.

► Classificação da poluição

Poluição química

Ocorre pela presença de substâncias químicas capazes de modificar as propriedades da água ou causar toxicidade. Óleo, combustíveis, solventes, pesticidas, metais pesados e determinadas cargas perigosas são exemplos. Seus efeitos dependem da toxicidade, concentração, persistência, solubilidade e quantidade lançada.

Poluição física e por resíduos sólidos

A poluição física decorre de alterações das condições físicas do ambiente, como temperatura, turbidez ou presença excessiva de materiais em suspensão. A poluição por resíduos sólidos inclui plásticos, embalagens, redes, cabos e resíduos operacionais.

Plásticos apresentam especial relevância porque podem permanecer por longos períodos, causar ingestão ou aprisionamento de animais e fragmentar-se progressivamente em partículas menores.

Poluição biológica e orgânica

O lançamento de esgoto não tratado pode introduzir microrganismos patogênicos, nutrientes e grande quantidade de matéria orgânica. Sua decomposição consome oxigênio dissolvido, podendo tornar o ambiente inadequado para organismos aquáticos.

O excesso de nutrientes, principalmente compostos de nitrogênio e fósforo, pode favorecer a eutrofização, caracterizada pela proliferação excessiva de organismos fotossintetizantes e por desequilíbrios posteriores no ecossistema.

Poluição térmica e atmosférica

A poluição térmica ocorre quando alterações de temperatura interferem nas condições naturais do corpo d'água. A temperatura influencia propriedades como concentração de oxigênio, metabolismo e distribuição dos organismos.

Atividades marítimas também geram poluição atmosférica. Motores e sistemas de combustão de embarcações podem emitir óxidos de enxofre, óxidos de nitrogênio, material particulado e gases de efeito estufa.

► Origem e forma de ocorrência

Fontes terrestres e aquaviárias

A poluição do ambiente aquático não se origina exclusivamente de embarcações. Efluentes urbanos e industriais, drenagem de áreas agrícolas e resíduos transportados pelos rios podem alcançar regiões costeiras e marítimas.

No ambiente aquaviário, destacam-se embarcações, plataformas, instalações portuárias, terminais, dutos e operações de movimentação de cargas e combustíveis.

Quanto à forma de ocorrência, é útil reconhecer:

- **Poluição pontual:** apresenta fonte identificável e espacialmente definida, como um duto com vazamento.
- **Poluição difusa:** resulta de fontes dispersas e de identificação mais complexa.
- **Poluição acidental:** decorre de ocorrências como colisões, encalhes, rupturas ou falhas operacionais.
- **Poluição operacional:** relaciona-se às atividades normais de funcionamento e manejo de resíduos ou substâncias.
- **Poluição aguda:** manifesta-se intensamente em período relativamente curto.
- **Poluição crônica:** resulta de lançamentos ou exposições persistentes ou repetidos ao longo do tempo.

► Efeitos sobre o ambiente

Impactos ecológicos e socioeconômicos

Os efeitos variam conforme o agente, a quantidade, a duração da exposição e a sensibilidade ambiental da área atingida. Manguezais, estuários, recifes, áreas reprodutivas e regiões de elevada biodiversidade podem apresentar grande vulnerabilidade.

AMOSTRA

Entre os principais efeitos encontram-se mortalidade e intoxicação de organismos, alteração de habitats, comprometimento da reprodução, perda da qualidade da água, contaminação de sedimentos e prejuízos à pesca, aquicultura, turismo e utilização recreativa das águas.

Certas substâncias podem acumular-se nos organismos, fenômeno denominado bioacumulação. Quando sua concentração aumenta progressivamente ao longo dos níveis de uma cadeia alimentar, ocorre biomagnificação.

PRINCIPAIS AGENTES POLUIDORES DO AMBIENTE AQUAVIÁRIO

► Óleo e derivados de petróleo

Características e comportamento

Óleo constitui um dos agentes de maior importância na prevenção da poluição aquaviária. Petróleo, combustíveis, lubrificantes e misturas oleosas podem alcançar a água durante acidentes, abastecimentos, transferências, operações de carga, falhas em equipamentos ou gerenciamento inadequado de resíduos.

Após um derramamento, o comportamento do produto depende de sua composição e das condições ambientais. Podem ocorrer espalhamento, evaporação, dissolução, dispersão, emulsificação, sedimentação e biodegradação.

O óleo pode recobrir aves e mamíferos, comprometer isolamento térmico e flutuabilidade, produzir toxicidade e contaminar substratos costeiros. Em manguezais e outras áreas abrigadas, a remoção natural pode ser particularmente lenta.

► Substâncias nocivas ou perigosas

Produtos químicos transportados

Diversas substâncias transportadas a granel ou em volumes embalados apresentam riscos distintos. Algumas são tóxicas, corrosivas, inflamáveis, persistentes ou capazes de produzir efeitos severos sobre organismos e seres humanos.

A Lei nº 9.966/2000 estabelece classificação de substâncias nocivas ou perigosas considerando o risco decorrente de sua descarga na água. A identificação correta da carga é essencial para escolher medidas de prevenção e resposta.

► Esgoto, lixo e resíduos

Esgotos sanitários

Esgotos podem conter matéria orgânica, nutrientes e microrganismos patogênicos. O descarte inadequado compromete a qualidade sanitária da água e pode causar redução do oxigênio dissolvido.

Sistemas de coleta, retenção e tratamento a bordo devem ser operados de acordo com os requisitos aplicáveis. A existência de determinadas condições regulamentares para descarga não significa autorização geral para lançar esgoto indiscriminadamente.

Lixo e resíduos sólidos

Resíduos gerados a bordo devem ser segregados, acondicionados, armazenados e destinados adequadamente. A MARPOL disciplina a prevenção da poluição por lixo proveniente de navios e estabelece forte restrição às descargas, incluindo proibição do lançamento de plásticos no mar.

Para facilitar a diferenciação dos principais agentes, pode-se relacionar sua origem predominante e seus efeitos mais comuns:

Agente	Fontes frequentes	Riscos principais
Óleo	Abastecimento, carga, vazamentos e acidentes	Recobrimento, toxicidade e contaminação costeira
Produtos químicos	Cargas perigosas e operações industriais	Toxicidade, corrosividade e persistência
Esgoto	Sistemas sanitários	Patógenos, matéria orgânica e nutrientes
Resíduos sólidos	Vida e operação a bordo	Ingestão, aprisionamento e persistência
Organismos invasores	Água de lastro e bioincrustação	Alteração ecológica e competição com espécies nativas
Emissões atmosféricas	Motores e combustão	Poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa

► Água de lastro e bioincrustação

Transferência de organismos

A água de lastro é utilizada para auxiliar na estabilidade, no equilíbrio e na segurança operacional de embarcações. Ao ser captada em uma região e descarregada em outra, pode transportar organismos e microrganismos.

A introdução de espécies exóticas invasoras pode modificar cadeias alimentares, competir com espécies nativas e produzir impactos econômicos e ecológicos.

Bioincrustação corresponde à fixação de organismos nas superfícies submersas das embarcações e constitui outra possível via de transporte biológico entre regiões.

► Características que determinam a gravidade

Periculosidade e sensibilidade ambiental

A gravidade de uma ocorrência não depende apenas do volume liberado. Deve-se considerar a toxicidade e persistência da substância, as condições meteorológicas e oceanográficas, a proximidade da costa, a capacidade de dispersão e a presença de áreas sensíveis.

Uma quantidade relativamente limitada de produto pode produzir consequências significativas se atingir uma região ecologicamente vulnerável ou uma fonte importante de recursos para comunidades costeiras.

PROCEDIMENTOS DE EMERGÊNCIAS

SEGURANÇA A BORDO DAS EMBARCAÇÕES: RESPONSABILIDADE, ORGANIZAÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E A PRÁTICA DA SEGURANÇA; RISCOS PROFISSIONAIS; MANUTENÇÃO DA HIGIENE A BORDO

RESPONSABILIDADE E ORGANIZAÇÃO DA SEGURANÇA A BORDO

► A Hierarquia de Responsabilidades na Segurança Marítima

A segurança a bordo de uma embarcação resulta de uma cadeia de responsabilidades que começa na companhia armadora, passa pelo comandante e se distribui por todos os níveis da tripulação. Essa estrutura hierárquica não existe apenas para fins administrativos, mas para garantir que cada decisão relacionada a riscos operacionais tenha um responsável claramente identificado, capaz de agir com autoridade e conhecimento técnico. A ausência de definição precisa de papéis é uma das causas mais recorrentes de falhas em situações de emergência, pois gera hesitação e sobreposição de comandos justamente no momento em que a resposta rápida é mais necessária.

Atribuições do Comandante na Gestão da Segurança

O comandante detém a autoridade máxima a bordo e responde legal e operacionalmente por todas as ações relacionadas à segurança da embarcação, da carga e da tripulação. Cabe a ele aprovar os procedimentos de emergência, supervisionar os exercícios obrigatórios, autorizar desvios de rota em situações de risco e garantir que o sistema de gestão de segurança da companhia seja efetivamente aplicado na rotina do navio. Essa autoridade é indelegável em sua essência, ainda que a execução de tarefas específicas seja distribuída entre os oficiais.

Papel dos Oficiais de Convés e Máquinas

Os oficiais de convés e de máquinas atuam como extensões operacionais da autoridade do comandante, cada um em sua área técnica. O imediato normalmente coordena os exercícios de emergência e a manutenção dos equipamentos de salvatagem e combate a incêndio, enquanto o chefe de máquinas responde pela integridade dos sistemas propulsivos, elétricos e de bombeamento, cuja falha pode originar situações críticas como alagamentos ou incêndios em praça de máquinas. Ambos são responsáveis por transmitir instruções técnicas de forma compreensível às equipes sob seu comando.

Responsabilidades da Praça e Tripulação de Apoio

Marinheiros, motoristas e demais tripulantes de praça não são meros executores de ordens, mas agentes ativos da segurança coletiva. Suas responsabilidades incluem o uso correto de

equipamentos de proteção individual, a comunicação imediata de condições anômalas, a participação disciplinada em exercícios simulados e o conhecimento preciso de sua função individual no quadro de chamada. A eficácia da resposta a uma emergência depende diretamente da familiaridade de cada tripulante com sua tarefa específica.

Interface entre Companhia Armadora e Bordo

A companhia armadora estabelece as políticas de segurança, fornece recursos materiais e humanos e mantém canais de comunicação com o comandante para reportar não conformidades e apoiar decisões operacionais complexas. Essa interface é formalizada por meio de designados em terra, responsáveis por monitorar a implementação do sistema de gestão de segurança e por servir de ponte entre a operação diária do navio e as exigências regulatórias e comerciais da empresa.

► Organização Interna e Estrutura de Segurança

A organização interna da segurança a bordo traduz as responsabilidades individuais em uma estrutura funcional, com instrumentos formais que orientam a ação de toda a tripulação em condições normais e emergenciais.

Comitê de Segurança e Reuniões Periódicas

Muitas embarcações mantêm um comitê de segurança, composto por oficiais e representantes da tripulação, que se reúne periodicamente para analisar incidentes, revisar procedimentos e propor melhorias. Essas reuniões consolidam a cultura de segurança como processo contínuo, e não como conjunto estático de regras, permitindo que a experiência prática da tripulação retroalimente os procedimentos formais.

Escalas de Serviço e Quadro de Chamada

O quadro de chamada, ou muster list, formaliza a distribuição de tarefas em situações de emergência, sendo obrigatório em todas as embarcações e afixado em locais visíveis. A tabela a seguir ilustra, de forma simplificada, como as funções costumam ser distribuídas conforme o tipo de emergência.

Tipo de emergência	Função típica do oficial	Função típica da praça
Incêndio	Coordenação do combate e ventilação	Operação de mangueiras e equipamentos
Abandono de embarcação	Comando de baleeiras e balsas	Preparo e lançamento de embarcações salva-vidas
Homem ao mar	Manobra de resgate	Observação e lançamento de boias

AMOSTRA

Delegação de Funções em Emergência

Em caso de incapacitação do comandante ou de oficiais-chave, a organização de segurança prevê linhas de substituição automática, evitando vácuo de comando. Essa previsão é registrada em procedimentos internos e testada periodicamente, garantindo que a continuidade da resposta não dependa da presença física de uma única pessoa.

ADMINISTRAÇÃO E PRÁTICA DA SEGURANÇA A BORDO

► **Sistema de Gestão de Segurança e Conformidade Normativa**

A prática cotidiana da segurança a bordo é sustentada por um sistema de gestão que converte princípios gerais em procedimentos aplicáveis, documentados e auditáveis. Esse sistema integra política de segurança da companhia, procedimentos operacionais, registros de manutenção e mecanismos de verificação de conformidade, formando um ciclo contínuo de planejamento, execução, verificação e correção.

Código ISM e Documentação Obrigatória

O Código Internacional de Gestão para a Operação Segura de Navios e para a Prevenção da Poluição, conhecido como Código ISM, estabelece a exigência de que companhias e embarcações mantenham um sistema de gestão de segurança formalizado. Esse sistema inclui manuais de procedimentos, registros de treinamento, planos de manutenção preventiva e documentos de designação de responsabilidades, todos sujeitos a verificação periódica por meio de certificados específicos emitidos após auditoria.

Auditorias Internas e Externas

As auditorias internas, conduzidas pela própria companhia, avaliam a aderência da operação real aos procedimentos documentados, identificando desvios antes que se tornem falhas graves. As auditorias externas, realizadas por sociedades classificadoras ou autoridades marítimas, verificam a conformidade com normas internacionais e nacionais, resultando na manutenção ou suspensão de certificados essenciais à operação da embarcação.

Procedimentos Operacionais Padronizados

Os procedimentos operacionais padronizados descrevem, passo a passo, como executar tarefas rotineiras e críticas, reduzindo a variabilidade humana em operações de risco, como manobras de atracação, transferência de combustível e entrada em espaços confinados. Cada procedimento define responsáveis, sequência de ações, equipamentos necessários e critérios de interrupção da tarefa em caso de anomalia.

► **Treinamento, Simulados e Cultura Preventiva**

A administração da segurança não se esgota na existência de documentos, dependendo fundamentalmente da capacitação prática da tripulação e da consolidação de uma cultura preventiva sustentada por exercícios regulares.

Exercícios de Abandono e Combate a Incêndio

Os exercícios de abandono de embarcação e de combate a incêndio figuram entre os mais exigidos pelas normas internacionais, por simularem as duas emergências historicamente responsáveis pelo maior número de vítimas em acidentes marítimos. A tabela seguinte apresenta a periodicidade mínima usual desses exercícios em navios mercantes.

Tipo de exercício	Periodicidade mínima usual	Observação relevante
Abandono de embarcação	Mensal	Toda a tripulação deve participar
Combate a incêndio	Mensal	Inclui uso de equipamento respiratório
Homem ao mar	Trimestral	Envolve manobra real da embarcação

Registro e Avaliação de Exercícios

Cada exercício realizado deve ser registrado em livro próprio, com data, participantes, cenário simulado e observações sobre falhas identificadas. Esse registro não tem caráter meramente burocrático, pois permite rastrear a evolução do desempenho da tripulação e evidenciar, perante auditorias, a efetividade do sistema de treinamento.

Comunicação de Riscos e Relato de Quase Acidentes

A prática avançada da segurança inclui mecanismos de relato voluntário de quase acidentes, situações em que um evento adverso quase ocorreu, mas foi evitado a tempo. O registro desses eventos, sem finalidade punitiva, permite identificar fragilidades sistêmicas antes que resultem em acidentes reais, sendo considerado um dos indicadores mais confiáveis da maturidade da cultura de segurança de uma organização marítima.

RISCOS PROFISSIONAIS A BORDO

► **Riscos Físicos, Químicos e Mecânicos**

O ambiente de trabalho a bordo reúne condições que raramente se encontram combinadas em outros setores produtivos: espaço confinado, movimento constante da estrutura, presença simultânea de máquinas pesadas, produtos químicos e eletricidade de alta potência. Essa combinação exige identificação sistemática dos riscos físicos, químicos e mecânicos aos quais cada função está exposta.

Riscos de Quedas, Escorregões e Espaços Confinados

Superfícies molhadas, escadas íngremes e conveses em movimento tornam quedas e escorregões um dos acidentes mais frequentes a bordo. Os espaços confinados, como tanques de lastro e porões, apresentam risco adicional de atmosferas deficientes em oxigênio ou contaminadas por gases, exigindo procedimento específico de entrada, com verificação atmosférica prévia, ventilação forçada e vigia posicionado do lado externo.

RELAÇÕES INTERPESSOAIS E RESPONSABILIDADES SOCIAIS

RELAÇÕES HUMANAS: CARACTERÍSTICAS DA BOA COMUNICAÇÃO NO AMBIENTE DE TRABALHO; AÇÕES PREVENTIVAS PARA UM BOM RELACIONAMENTO NO TRABALHO; RELACIONAMENTO HUMANO A BORDO DO NAVIO; RECONHECENDO E MITIGANDO PRECONCEITOS NO AMBIENTE DE TRABALHO

Relações humanas correspondem ao conjunto de interações estabelecidas entre pessoas no ambiente de trabalho. Elas influenciam diretamente a cooperação, a confiança, a produtividade, a segurança e a qualidade das decisões. Um ambiente profissional saudável não exige afinidade pessoal entre todos os integrantes, mas pressupõe respeito, responsabilidade e disposição para colaborar.

O relacionamento profissional deve ser orientado pelas funções exercidas, pelas normas institucionais e pelos objetivos coletivos. Divergências de personalidade ou preferência não justificam comportamentos desrespeitosos, omissão de informações ou descumprimento de responsabilidades.

► Processo de comunicação

Elementos básicos

A comunicação envolve um emissor, que formula a mensagem; um receptor, que a recebe; um canal, pelo qual ela é transmitida; um código compartilhado; um contexto; e o feedback, que permite verificar se a informação foi compreendida.

Ruído é qualquer fator que prejudique a transmissão ou interpretação da mensagem. Pode decorrer de barulho físico, linguagem inadequada, excesso de informações, distração, diferenças culturais, emoções intensas ou pressupostos equivocados.

Comunicação verbal, não verbal e escrita

A comunicação verbal utiliza palavras faladas. A comunicação escrita permite registrar orientações, procedimentos e informações. Já a comunicação não verbal compreende postura, gestos, expressões faciais, tom de voz e outros sinais que influenciam a interpretação.

Uma mensagem verbal cordial acompanhada de postura hostil pode gerar ambiguidade. Por isso, a coerência entre conteúdo, tom e comportamento é importante.

► Características da boa comunicação

Clareza, objetividade e precisão

Uma comunicação eficiente deve transmitir informações compreensíveis, suficientes e adequadas à situação. Clareza significa reduzir ambiguidades; objetividade significa concentrar-se no conteúdo relevante; precisão exige evitar informações vagas ou incorretas.

Algumas características favorecem a comunicação profissional:

- Utilizar linguagem compatível com o conhecimento do interlocutor.
- Transmitir instruções em sequência lógica.
- Evitar termos ambíguos quando a situação exige precisão.
- Confirmar informações críticas antes de agir.
- Escolher um canal adequado à importância e à urgência da mensagem.

Assertividade

Comunicação assertiva consiste em expressar informações, necessidades ou discordâncias de modo claro e respeitoso. Ela se diferencia da agressividade, que envolve intimidação, hostilidade ou desqualificação, e da passividade, caracterizada pela dificuldade de comunicar necessidades ou problemas relevantes.

Ser assertivo não significa concordar com tudo, mas discordar sem transformar uma diferença profissional em ataque pessoal.

► Escuta ativa

Compreensão antes da resposta

Escutar ativamente significa dedicar atenção ao conteúdo da mensagem, evitar interrupções desnecessárias e buscar compreender antes de responder. Quando houver dúvida, perguntas de esclarecimento reduzem o risco de interpretações incorretas.

Em situações críticas, é recomendável repetir ou reformular a informação recebida para confirmar seu significado. Esse procedimento é especialmente relevante quando uma instrução inadequadamente compreendida pode gerar falhas operacionais.

► Feedback

Orientação para comportamentos e resultados

Feedback é a comunicação destinada a informar como determinado comportamento, desempenho ou resultado está sendo percebido. Um feedback construtivo deve basear-se em fatos observáveis, indicar o impacto da conduta e, quando necessário, orientar a melhoria.



AMOSTRA

Avaliações genéricas como “você sempre faz tudo errado” dificultam a correção. É mais produtivo identificar o comportamento específico, explicar suas consequências e estabelecer uma expectativa clara.

O recebimento do feedback também exige postura profissional. Ouvir, solicitar esclarecimentos e avaliar a informação contribuem mais para a melhoria do que reagir imediatamente de maneira defensiva.

AÇÕES PREVENTIVAS PARA UM BOM RELACIONAMENTO NO TRABALHO

► **Prevenção de conflitos**

Atuação antes da escalada

Conflitos são naturais em ambientes de trabalho porque pessoas possuem responsabilidades, opiniões, experiências e expectativas diferentes. O objetivo não deve ser eliminar toda divergência, mas evitar que ela se transforme em hostilidade, quebra de cooperação ou prejuízo à atividade.

A prevenção começa pela identificação precoce de sinais como falhas recorrentes de comunicação, tensão entre colegas, distribuição pouco clara de tarefas, acusações frequentes ou resistência à cooperação.

Quanto mais cedo o problema for tratado, menor tende a ser sua capacidade de comprometer o clima profissional.

► **Condutas que fortalecem as relações**

Confiança e previsibilidade

A confiança se desenvolve quando as pessoas percebem coerência entre compromissos assumidos e comportamentos efetivos. Cumprir horários, comunicar dificuldades, respeitar acordos e assumir responsabilidades aumenta a previsibilidade das relações.

Algumas práticas contribuem para um ambiente saudável:

- Cumprir as tarefas e comunicar antecipadamente impedimentos relevantes.
- Compartilhar informações necessárias ao trabalho coletivo.
- Respeitar funções, responsabilidades e limites de competência.
- Evitar exposição desnecessária de colegas diante de erros.
- Reconhecer contribuições e cooperar quando a atividade exigir esforço conjunto.

► **Condutas que deterioram o ambiente**

Fofocas, humilhações e omissão

Boatos e fofocas tendem a reduzir a confiança porque difundem informações não verificadas e estimulam interpretações pessoais. Da mesma forma, humilhações, ironias ofensivas e desqualificações públicas prejudicam a segurança psicológica da equipe.

A omissão deliberada de informações necessárias também pode gerar conflitos. Em atividades interdependentes, reter dados importantes prejudica o desempenho coletivo e pode comprometer a segurança.

Competição profissional pode ser legítima quando baseada em desempenho e critérios objetivos. Torna-se prejudicial quando leva à sabotagem, favorecimento indevido ou tentativa de enfraquecer colegas.

► **Gestão das diferenças**

Separação entre pessoa e problema

Uma estratégia importante consiste em discutir o problema sem transformar a divergência em julgamento sobre o caráter do interlocutor. Em vez de afirmar que alguém é “irresponsável”, deve-se identificar o comportamento concreto: atraso, falha de comunicação ou descumprimento de procedimento.

Esse enfoque permite discutir fatos, causas e soluções.

Negociação e mediação

Quando duas partes possuem interesses diferentes, a negociação busca uma solução viável dentro das regras existentes. Se a comunicação direta não for suficiente, a mediação de uma liderança ou terceiro apropriado pode facilitar o entendimento.

A mediação não consiste simplesmente em decidir quem está certo, mas em organizar o diálogo, esclarecer interesses e buscar uma solução compatível com a atividade.

► **Liderança e clima organizacional**

Exemplo e coerência

A liderança influencia fortemente o padrão de relacionamento da equipe. Chefias que comunicam expectativas com clareza, tratam pessoas com respeito e adotam critérios coerentes tendem a reduzir insegurança e conflitos.

O exercício da autoridade deve ser compatível com responsabilidade. Respeitar a hierarquia não significa aceitar humilhações, ameaças ou condutas abusivas.

► **Controle emocional e responsabilidade individual**

Autocontrole em situações de tensão

Pressão, fadiga ou frustração podem favorecer respostas impulsivas. Por isso, o profissional deve reconhecer quando seu estado emocional pode prejudicar a comunicação.

Em uma discussão, reduzir o tom de voz, concentrar-se nos fatos e evitar respostas ofensivas contribui para impedir a escalada. Quando necessário, o assunto pode ser retomado em condição mais adequada, desde que isso não implique adiar indevidamente questões urgentes ou de segurança.

RELACIONAMENTO HUMANO A BORDO DO NAVIO

► **Particularidades da vida embarcada**

Trabalho e convivência no mesmo ambiente

O ambiente de bordo apresenta características próprias. Tripulantes trabalham, alimentam-se, descansam e convivem no mesmo espaço durante períodos prolongados. Há menor separação entre ambiente profissional e espaço de vida cotidiana do que em atividades realizadas em terra.



PREVENÇÃO E COMBATE A INCÊNDIO

PRONTIDÃO PARA RESPONDER A SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA EM CASO DE INCÊNDIO: VIGILÂNCIA E PROTEÇÃO; MEIOS DE TRANSMISSÃO DO FOGO; AÇÕES A BORDO EM CASO DE INCÊNDIO; CLASSIFICAÇÃO DOS INCÊNDIOS E UTILIZAÇÃO DOS AGENTES EXTINTORES

VIGILÂNCIA E PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO A BORDO

► Sistemas de Vigilância e Detecção

A prontidão para responder a uma emergência de incêndio começa muito antes da ignição de qualquer chama, na capacidade da tripulação de identificar precocemente condições anômalas que possam evoluir para um princípio de fogo. A vigilância contínua constitui a primeira barreira de proteção de uma embarcação, pois reduz o tempo entre o surgimento de um foco e o início do combate, fator determinante para o sucesso das ações de contenção.

Rondas de Inspeção e Vigilância Humana

As rondas periódicas realizadas por tripulantes designados percorrem compartimentos de máquinas, casario, porões de carga e áreas de armazenamento de materiais inflamáveis. Essas inspeções verificam temperatura anormal de equipamentos, vazamentos de combustível ou óleo lubrificante, acúmulo de resíduos combustíveis, obstrução de vias de escape e funcionamento de iluminação de emergência. A frequência das rondas aumenta em situações de maior risco, como operações de bunkering, soldagem a bordo ou navegação em áreas de temperatura ambiente elevada, quando a probabilidade de ignição acidental cresce sensivelmente.

Detecção Automática de Incêndio

Os sistemas fixos de detecção complementam a vigilância humana por meio de sensores de fumaça, de calor e, em determinados espaços, de chama, interligados a um painel central localizado na praça de comando ou no passadiço. Cada zona detectora corresponde a um setor específico da embarcação, permitindo que a tripulação localize rapidamente a origem do alarme. A calibração correta dos sensores evita tanto a insensibilidade a princípios reais de incêndio quanto os falsos alarmes recorrentes, que tendem a gerar descrença da tripulação em relação ao sistema e atrasos perigosos na resposta.

Zonas de Risco e Pontos Críticos de Vigilância

Determinados espaços exigem atenção diferenciada em razão da carga de incêndio ou da presença de fontes de ignição. Praças de máquinas, paióis de tintas, depósitos de gases inflamáveis, cozinhas e casas de bombas de carga em petroleiros

configuram pontos críticos que recebem detecção redundante e rondas mais frequentes. A tabela a seguir organiza esses espaços segundo o tipo de risco predominante e a medida de vigilância recomendada.

Risco predominante	Espaço típico	Medida de vigilância principal
Ignição elétrica	Praça de máquinas e quadros elétricos	Inspeção térmica e detecção de calor
Vapores inflamáveis	Paióis de tinta e depósitos de gás	Detecção de gás e ventilação controlada
Fontes abertas de calor	Cozinha e copa	Supervisão direta durante o preparo de alimentos
Carga inflamável	Porões e tanques de carga	Detecção de fumaça e monitoramento de atmosfera

► Medidas de Proteção Passiva e Ativa

A proteção contra incêndio combina elementos estruturais permanentes, que retardam a propagação, com sistemas ativos, que respondem automaticamente à detecção de um foco. A integração dessas duas camadas reduz a velocidade de crescimento do incêndio e amplia a janela de tempo disponível para a intervenção da tripulação.

Compartimentação e Isolamento Térmico

As divisórias estruturais classificadas conforme sua resistência ao fogo dividem a embarcação em zonas verticais e horizontais principais, restringindo a propagação de calor e fumaça entre compartimentos. Anteparas e conveses revestidos com material isolante mantêm a integridade estrutural por período determinado, permitindo a evacuação segura e a montagem do combate sem colapso da estrutura adjacente. Portas corta-fogo instaladas nessas divisórias devem permanecer fechadas ou operar com fechamento automático acionado pelo sistema de detecção.

Proteção Estrutural e Vias de Escape

As vias de escape recebem sinalização fotoluminescente, iluminação de emergência independente e dimensionamento que evita estrangulamentos de fluxo em situação de pânico. A manutenção da desobstrução dessas rotas é responsabilidade permanente da tripulação, uma vez que o acúmulo de materiais armazenados irregularmente compromete a evacuação e o acesso das equipes de combate ao foco do incêndio.

AMOSTRA

Manutenção Preventiva dos Sistemas de Proteção

Extintores portáteis, sistemas fixos de CO₂ ou espuma, redes de hidrantes e bombas de incêndio exigem inspeção periódica documentada, incluindo verificação de pressão, integridade de mangueiras, lacres de válvulas e testes funcionais de bombas. A ausência de manutenção regular compromete a disponibilidade operacional exatamente no momento em que o sistema é necessário, motivo pelo qual os registros de inspeção integram a documentação de segurança da embarcação e são objeto de verificação por parte do comando.

MEIOS DE TRANSMISSÃO DO FOGO E DINÂMICA DA COMBUSTÃO**► Fundamentos da Combustão**

Compreender como o fogo se inicia e se sustenta é condição indispensável para qualquer ação eficaz de prevenção ou combate. A reação de combustão depende da presença simultânea de elementos específicos e, uma vez iniciada, tende a se propagar por mecanismos físicos bem definidos, cujo conhecimento orienta as decisões táticas da tripulação.

Tetraedro do Fogo

A combustão resulta da interação entre combustível, comburente, fonte de calor e reação em cadeia sustentada pelos radicais livres liberados durante a queima. A ausência de qualquer um desses quatro elementos impede a manutenção da chama, princípio que fundamenta todos os métodos de extinção existentes. O resfriamento atua sobre o calor, o abafamento sobre o comburente, a retirada de material sobre o combustível, e certos agentes químicos atuam diretamente sobre a reação em cadeia, interrompendo a propagação molecular do fogo.

Fontes de Ignição a Bordo

As embarcações concentram diversas fontes potenciais de ignição, entre elas superfícies aquecidas de motores e exaustores, faíscas de origem elétrica provenientes de curtos-circuitos ou equipamentos mal isolados, chamas abertas usadas em serviços de solda e corte, cigarros acesos descartados de forma inadequada e reações químicas espontâneas em determinadas cargas. O controle dessas fontes constitui medida preventiva primária, anterior a qualquer sistema de detecção ou combate.

► Formas de Propagação do Calor

Uma vez iniciado, o incêndio se propaga por mecanismos físicos que determinam a velocidade de crescimento e a direção do avanço das chamas. O conhecimento desses mecanismos permite à tripulação antecipar o comportamento do fogo e posicionar corretamente as equipes de combate.

Condução

A condução transfere calor por contato direto entre corpos sólidos, como estruturas metálicas do casco, anteparas e tubulações. Em embarcações, esse mecanismo é particularmente relevante porque o aço, material predominante na construção naval, conduz calor com eficiência, podendo elevar a temperatura de compartimentos adjacentes ao foco sem que haja contato direto com as chamas, favorecendo a ignição de materiais combustíveis armazenados do outro lado de uma antepara aquecida.

Convecção

A convecção transporta calor por meio do deslocamento de gases quentes e fumaça, que tendem a subir em razão de sua menor densidade. Esse mecanismo explica por que compartimentos superiores e trunques de escada tornam-se rapidamente inabitáveis durante um incêndio, mesmo quando o foco original está situado em conveses inferiores. A ventilação e os dutos de ar condicionado atuam como vetores adicionais de propagação convectiva, motivo pelo qual seu isolamento é medida essencial no combate.

Radiação

A radiação transmite energia térmica por ondas eletromagnéticas, sem necessidade de contato físico ou meio material entre a fonte e o corpo receptor. Esse mecanismo explica a ignição de materiais combustíveis situados a certa distância do foco original, bem como o risco de queimaduras e o desconforto térmico enfrentado pelas equipes de combate ao se aproximarem de um incêndio de grandes proporções, exigindo o uso de água em cortina para reduzir a intensidade radiante.

Propagação por Contato Direto e Materiais Combustíveis

Além dos três mecanismos físicos de transferência de calor, o fogo também avança por contato direto das chamas com materiais combustíveis adjacentes, fenômeno intensificado pela presença de cargas mal acondicionadas, resíduos oleosos ou tintas armazenadas de forma inadequada. A tabela seguinte relaciona os mecanismos de propagação aos exemplos práticos observados a bordo, auxiliando a compreensão das medidas de contenção associadas a cada um.

Mecanismo de propagação	Exemplo prático a bordo	Medida de contenção associada
Condução	Aquecimento de antepara adjacente à praça de máquinas	Resfriamento externo da antepara
Convecção	Fumaça ascendendo por trunques de escada	Fechamento de dutos e portas corta-fogo
Radiação	Ignição de material a distância do foco	Cortina de água entre o foco e o material exposto
Contato direto	Propagação por resíduos oleosos no convés	Remoção prévia de materiais combustíveis

AÇÕES A BORDO EM CASO DE INCÊNDIO**► Organização e Comando do Combate ao Incêndio**

A eficácia da resposta a um incêndio depende diretamente da existência de uma estrutura organizacional previamente estabelecida, com atribuições claras para cada tripulante e canais de comunicação definidos. A improvisação no momento da emergência compromete o tempo de resposta e aumenta o risco de decisões conflitantes entre as equipes envolvidas.

GESTÃO AMBIENTAL

LEGISLAÇÃO AMBIENTAL: LEI Nº 9.966, DE 28 DE ABRIL DE 2000 E SUAS ALTERAÇÕES (PREVENÇÃO, CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DE POLUIÇÃO POR ÓLEO) E DECRETO Nº 4.136/2002

LEI Nº 9.966, DE 28 DE ABRIL DE 2000.

Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios em águas sob jurisdição nacional.

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

I – quando ausentes os pressupostos para aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78);

II – às embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78;

III – às embarcações, plataformas e instalações de apoio estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante da Marpol 73/78, quando em águas sob jurisdição nacional;

IV – às instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, e aos estaleiros, marinas, clubes náuticos e outros locais e instalações similares.

CAPÍTULO I DAS DEFINIÇÕES E CLASSIFICAÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I – Marpol 73/78: Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, e emendas posteriores, ratificadas pelo Brasil;

II – CLC/69: Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil;

III – OPRC/90: Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil;

IV – áreas ecologicamente sensíveis: regiões das águas marítimas ou interiores, definidas por ato do Poder Público, onde a prevenção, o controle da poluição e a manutenção do equilíbrio ecológico exigem medidas especiais para a proteção e a preservação do meio ambiente, com relação à passagem de navios;

V – navio: embarcação de qualquer tipo que opere no ambiente aquático, inclusive hidrofólios, veículos a colchão de ar, submersíveis e outros engenhos flutuantes;

VI – plataformas: instalação ou estrutura, fixa ou móvel, localizada em águas sob jurisdição nacional, destinada a atividade direta ou indiretamente relacionada com a pesquisa e a lavra de recursos minerais oriundos do leito das águas interiores ou de seu subsolo, ou do mar, da plataforma continental ou de seu subsolo;

VII – instalações de apoio: quaisquer instalações ou equipamentos de apoio à execução das atividades das plataformas ou instalações portuárias de movimentação de cargas a granel, tais como dutos, monobóias, quadro de bóias para amarração de navios e outras;

VIII – óleo: qualquer forma de hidrocarboneto (petróleo e seus derivados), incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de petróleo e produtos refinados;

IX – mistura oleosa: mistura de água e óleo, em qualquer proporção;

X – substância nociva ou perigosa: qualquer substância que, se descarregada nas águas, é capaz de gerar riscos ou causar danos à saúde humana, ao ecossistema aquático ou prejudicar o uso da água e de seu entorno;

XI – descarga: qualquer despejo, escape, derrame, vazamento, esvaziamento, lançamento para fora ou bombeamento de substâncias nocivas ou perigosas, em qualquer quantidade, a partir de um navio, porto organizado, instalação portuária, duto, plataforma ou suas instalações de apoio;

XII – porto organizado: porto construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;

XIII – instalação portuária ou terminal: instalação explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto organizado, utilizada na movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

XIV – incidente: qualquer descarga de substância nociva ou perigosa, decorrente de fato ou ação intencional ou acidental que ocasione risco potencial, dano ao meio ambiente ou à saúde humana;

AMOSTRA

XV – lixo: todo tipo de sobra de víveres e resíduos resultantes de faxinas e trabalhos rotineiros nos navios, portos organizados, instalações portuárias, plataformas e suas instalações de apoio;

XVI – alijamento: todo despejo deliberado de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, plataformas, aeronaves e outras instalações, inclusive seu afundamento intencional em águas sob jurisdição nacional;

XVII – lastro limpo: água de lastro contida em um tanque que, desde que transportou óleo pela última vez, foi submetido a limpeza em nível tal que, se esse lastro fosse descarregado pelo navio parado em águas limpas e tranquilas, em dia claro, não produziria traços visíveis de óleo na superfície da água ou no litoral adjacente, nem produziria borra ou emulsão sob a superfície da água ou sobre o litoral adjacente;

XVIII – tanque de resíduos: qualquer tanque destinado especificamente a depósito provisório dos líquidos de drenagem e lavagem de tanques e outras misturas e resíduos;

XIX – plano de emergência: conjunto de medidas que determinam e estabelecem as responsabilidades setoriais e as ações a serem desencadeadas imediatamente após um incidente, bem como definem os recursos humanos, materiais e equipamentos adequados à prevenção, controle e combate à poluição das águas;

XX – plano de contingência: conjunto de procedimentos e ações que visam à integração dos diversos planos de emergência setoriais, bem como a definição dos recursos humanos, materiais e equipamentos complementares para a prevenção, controle e combate da poluição das águas;

XXI – órgão ambiental ou órgão de meio ambiente: órgão do poder executivo federal, estadual ou municipal, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama), responsável pela fiscalização, controle e proteção ao meio ambiente no âmbito de suas competências;

XXII – autoridade marítima: autoridade exercida diretamente pelo Comandante da Marinha, responsável pela salvaguarda da vida humana e segurança da navegação no mar aberto e hidrovias interiores, bem como pela prevenção da poluição ambiental causada por navios, plataformas e suas instalações de apoio, além de outros cometimentos a ela conferidos por esta Lei;

XXIII – autoridade portuária: autoridade responsável pela administração do porto organizado, competindo-lhe fiscalizar as operações portuárias e zelar para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

XXIV – órgão regulador da indústria do petróleo: órgão do poder executivo federal, responsável pela regulação, contratação e fiscalização das atividades econômicas da indústria do petróleo, sendo tais atribuições exercidas pela Agência Nacional do Petróleo (ANP).

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, são consideradas águas sob jurisdição nacional:

I – águas interiores;

a) as compreendidas entre a costa e a linha-de-base reta, a partir de onde se mede o mar territorial;

b) as dos portos;

c) as das baías;

d) as dos rios e de suas desembocaduras;

e) as dos lagos, das lagoas e dos canais;

f) as dos arquipélagos;

g) as águas entre os baixios a descoberta e a costa;

II – águas marítimas, todas aquelas sob jurisdição nacional que não sejam interiores.

Art. 4º Para os efeitos desta Lei, as substâncias nocivas ou perigosas classificam-se nas seguintes categorias, de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água:

I – categoria A: alto risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;

II – categoria B: médio risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;

III – categoria C: risco moderado tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;

IV – categoria D: baixo risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto a estabelecida pela Marpol 73/78.

CAPÍTULO II DOS SISTEMAS DE PREVENÇÃO, CONTROLE E COMBATE DA POLUIÇÃO

Art. 5º Todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, disporá obrigatoriamente de instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e para o combate da poluição, observadas as normas e critérios estabelecidos pelo órgão ambiental competente.

§ 1º A definição das características das instalações e meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição será feita mediante estudo técnico, que deverá estabelecer, no mínimo:

I – as dimensões das instalações;

II – a localização apropriada das instalações;

III – a capacidade das instalações de recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos, padrões de qualidade e locais de descarga de seus efluentes;

IV – os parâmetros e a metodologia de controle operacional;

V – a quantidade e o tipo de equipamentos, materiais e meios de transporte destinados a atender situações emergenciais de poluição;

VI – a quantidade e a qualificação do pessoal a ser empregado;

VII – o cronograma de implantação e o início de operação das instalações.

§ 2º O estudo técnico a que se refere o parágrafo anterior deverá levar em conta o porte, o tipo de carga manuseada ou movimentada e outras características do porto organizado, instalação portuária ou plataforma e suas instalações de apoio.

§ 3º As instalações ou meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição poderão ser exigidos das instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, bem como dos estaleiros, marinas, clubes náuticos e similares, a critério do órgão ambiental competente.

Art. 6º As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas deverão elaborar manual de procedimento interno para

FABRICAÇÃO MECÂNICA

METROLOGIA E AJUSTAGEM: INSTRUMENTOS DE MEDIÇÕES MECÂNICAS: ESCALAS, CALIBRE VERNIER E MICRÔMETROS; MEDIÇÕES EM CAMISAS, ÊMOLOS, EIXOS E MANCAIS, UTILIZANDO ESCALAS, CALIBRE VERNIER E MICRÔMETROS; APLICAÇÕES DOS RELÓGIOS COMPARADORES ANALÓGICOS E DIGITAS PARA MEDIÇÃO DE ALINHAMENTO, PLANICIDADE, PARALELISMO, CONCENTRICIDADE E EMPENO DE EIXOS; TIPOS E APLICAÇÕES DOS CALIBRADORES; APLICAÇÃO DOS CALIBRADORES EM MEDIÇÕES MECÂNICAS; EMPREGO DOS TORQUÍMETROS EM MONTAGEM DE MOTORES E MÁQUINAS; CONSERVAÇÃO E ARMAZENAMENTO DOS INSTRUMENTOS DE MEDIÇÃO

INSTRUMENTOS DE MEDIÇÃO MECÂNICA E FUNDAMENTOS METROLÓGICOS

► Metrologia dimensional aplicada à fabricação e manutenção

A metrologia dimensional reúne os princípios, métodos e instrumentos utilizados para determinar dimensões, formas e relações geométricas de componentes mecânicos. Em atividades de fabricação, montagem e manutenção, a medição permite verificar se uma peça atende às dimensões previstas, se apresenta desgaste compatível com o serviço e se pode trabalhar corretamente com os componentes associados. O resultado de uma medição não deve ser interpretado apenas como um número; ele depende da resolução do instrumento, do método de leitura, da condição superficial da peça, da temperatura, do posicionamento e da habilidade de operação.

A resolução é a menor variação de medida que o instrumento permite perceber ou indicar. A exatidão corresponde à proximidade entre o resultado obtido e o valor verdadeiro convencionalmente aceito. A repetibilidade representa a capacidade de obter resultados próximos quando a mesma grandeza é medida repetidas vezes sob condições semelhantes. Esses conceitos são importantes porque instrumentos diferentes podem produzir leituras com níveis distintos de detalhamento. Uma escala metálica pode ser adequada para uma verificação aproximada de comprimento, enquanto um micrômetro é necessário quando a tolerância dimensional exige maior resolução.

A escolha do instrumento deve considerar a dimensão nominal, a tolerância admitida, a geometria da superfície e a acessibilidade do ponto de medição. O uso de instrumento com resolução insuficiente pode ocultar desvios relevantes. O emprego de um instrumento mais sofisticado do que o necessário também pode ser inadequado quando o método de apoio ou a superfície medida não oferecem condições para aproveitar sua capacidade.

A relação entre instrumento, aplicação e resolução pode ser organizada da seguinte forma:

Instrumento	Aplicação típica	Característica principal	Cuidados essenciais
Escala metálica	Comprimentos, posicionamentos e verificações aproximadas	Leitura direta e rápida	Evitar inclinação, desgaste da borda e erro de paralaxe
Calibre Vernier	Medidas externas, internas e profundidades	Versatilidade em diferentes geometrias	Limpeza das faces, pressão moderada e leitura correta do nônio
Micrômetro externo	Diâmetros e espessuras com maior precisão	Alta resolução e controle de pressão de medição	Uso da catraca, faces limpas e verificação do zero
Micrômetro interno	Diâmetros internos e distâncias entre superfícies	Adequado a medições internas precisas	Centralização, alinhamento e extensão correta
Relógio comparador	Desvios geométricos e variações relativas	Mede deslocamentos pequenos por comparação	Base rígida, pré-carga e contato perpendicular

A tabela evidencia que a capacidade nominal de um instrumento não elimina a necessidade de técnica correta. Um micrômetro mal alinhado pode fornecer resultado pior do que um calibre utilizado corretamente em uma medição menos exigente.



AMOSTRA

► **Escalas e calibre Vernier**

A escala metálica é um instrumento simples, empregado para verificações lineares de baixa complexidade. Sua leitura resulta da coincidência visual entre a extremidade da peça e as divisões gravadas. Para minimizar erro de paralaxe, o observador deve posicionar a linha de visão aproximadamente perpendicular ao plano da graduação. A borda de referência precisa estar preservada; amassamentos, arredondamentos ou desgaste alteram o ponto inicial da medição.

O calibre Vernier, também chamado paquímetro com nônio, é composto por uma escala principal e uma escala móvel. A escala principal fornece a parte inteira da medida, enquanto o nônio permite identificar frações menores por meio da coincidência entre traços. O instrumento pode possuir bicos para medidas externas, superfícies para medidas internas, haste de profundidade e faces para medição de ressalto.

Leitura e posicionamento do calibre

A leitura começa pela identificação do último valor inteiro da escala principal ultrapassado pelo zero do nônio. Em seguida, observa-se qual divisão do nônio coincide com uma divisão da escala principal. A fração correspondente é somada ao valor inicial. Em modelos digitais, o princípio mecânico de contato permanece relevante, embora a indicação seja eletrônica.

Nas medições externas, as faces de contato devem apoiar-se sobre regiões diametralmente opostas quando se mede um eixo ou um êmbolo. Para medidas internas, os bicos precisam ser abertos até tocar as superfícies sem inclinação. Em profundidades, a base do instrumento deve permanecer totalmente apoiada na superfície de referência.

► **Micrômetros**

O micrômetro utiliza um parafuso de passo conhecido para transformar rotação em deslocamento axial muito pequeno. O arco sustenta a bigorna fixa e o conjunto móvel formado por fuso, bainha e tambor. A catraca ou dispositivo de fricção limita a força aplicada, melhorando a repetibilidade da medição.

O micrômetro externo é utilizado para diâmetros de eixos, espessuras, êmbolos e outros elementos externos. Micrômetros internos e instrumentos equivalentes permitem avaliar diâmetros de furos, camisas e alojamentos. O instrumento deve ser selecionado para que a dimensão esteja dentro de sua faixa de medição, evitando o uso no limite extremo sempre que houver alternativa adequada.

Erros de medição e condição do instrumento

Sujeira entre as faces de contato e a peça produz leitura artificialmente maior. Rebarbas e rugosidade também interferem. A temperatura é relevante porque tanto o instrumento quanto a peça sofrem dilatação. Peças aquecidas por usinagem ou funcionamento podem apresentar dimensões superiores às observadas após estabilização térmica. O zero deve ser verificado antes do uso, especialmente quando o micrômetro sofreu transporte, impacto ou grande variação de temperatura.

MEDIÇÕES EM CAMISAS, ÊMBOLOS, EIXOS E MANCAIS► **Medições em camisas de cilindro**

A camisa de cilindro deve conservar diâmetro, circularidade e forma compatíveis com o movimento do êmbolo e com a vedação promovida pelos anéis. O desgaste não ocorre necessariamente de maneira uniforme. Regiões sujeitas a maior pressão lateral do êmbolo, menor lubrificação ou maior carga térmica podem sofrer remoção de material mais intensa.

A medição interna deve ser realizada em diferentes alturas e em direções angulares distintas. Isso permite identificar ovalização e conicidade. A ovalização corresponde à diferença entre diâmetros medidos em direções aproximadamente perpendiculares em uma mesma seção. A conicidade corresponde à variação do diâmetro ao longo do comprimento da camisa.

A interpretação geométrica pode ser organizada por comparação direta:

Condição observada	Método de identificação	Significado mecânico
Diâmetros diferentes na mesma altura	Medições em direções perpendiculares	Indício de ovalização
Diâmetros diferentes em alturas distintas	Medições ao longo do eixo da camisa	Indício de conicidade
Variação irregular e localizada	Rede de medições em vários pontos	Desgaste localizado, risco ou deformação
Diâmetro uniforme acima do nominal	Comparação com dimensão de referência	Desgaste generalizado

A medição deve ser feita com instrumento interno apropriado ou com micrômetro interno, quando aplicável. Em verificações menos precisas ou preliminares, o calibre Vernier pode auxiliar, mas sua geometria e resolução limitam a avaliação de pequenas diferenças de diâmetro.

Referenciamento e repetição das leituras

A posição do instrumento deve ser repetível. A indicação de um diâmetro interno depende de encontrar a orientação correspondente ao verdadeiro diâmetro. Inclinação do instrumento pode produzir uma leitura maior que a dimensão real. Por isso, é comum realizar um pequeno movimento de oscilação controlada para localizar a menor leitura coerente com o diâmetro efetivo, conforme o tipo de instrumento utilizado.

► **Medições em êmbolos**

O êmbolo trabalha com folga determinada em relação à camisa. Essa folga permite acomodar dilatação térmica, película de óleo e movimento sem engripamento. A geometria do êmbolo não é necessariamente cilíndrica em toda a sua extensão; determinados projetos utilizam perfis e diâmetros diferentes ao longo da saia. A medição deve seguir os pontos definidos para comparação técnica, e leituras tomadas aleatoriamente podem levar a interpretações incorretas.

MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS DE SISTEMAS AUXILIARES

BOMBAS: DEFINIÇÃO E CLASSIFICAÇÃO; PRINCÍPIO DE FUNCIONAMENTO; PRINCIPAIS COMPONENTES; DEFEITOS MAIS COMUNS EM BOMBAS; PROCEDIMENTOS DE MANUTENÇÃO; EMPREGO DAS BOMBAS A BORDO DOS NAVIOS

Bombas são máquinas hidráulicas destinadas a transferir energia mecânica para um fluido, permitindo seu deslocamento entre diferentes pontos de um sistema. A energia recebida pelo líquido pode manifestar-se como aumento de pressão, velocidade ou elevação, possibilitando vencer diferenças de nível, resistências nas tubulações e pressões existentes nos equipamentos conectados ao circuito.

Em instalações navais, as bombas integram praticamente todos os sistemas auxiliares. São empregadas na circulação de água de refrigeração, transferência de combustível, lubrificação, esgotamento de porões, controle de lastro, combate a incêndio e diversos outros serviços essenciais.

Grandezas relacionadas ao bombeamento

A vazão representa a quantidade de fluido deslocada em determinado intervalo de tempo. A pressão indica a intensidade da força exercida pelo fluido por unidade de área. A altura manométrica expressa, em unidade de comprimento de coluna de fluido, a energia que a bomba precisa fornecer para superar diferenças de pressão, elevação e perdas de carga.

A seleção de uma bomba não depende apenas da vazão. É necessário analisar simultaneamente pressão requerida, características do líquido, condições da sucção e comportamento do sistema.

► Classificação geral das bombas

Bombas dinâmicas

Nas bombas dinâmicas, a energia é transmitida continuamente ao fluido por um elemento rotativo. O líquido recebe inicialmente energia cinética e, posteriormente, parte dessa energia é convertida em pressão.

A bomba centrífuga é o tipo mais representativo desse grupo. Devido à simplicidade construtiva, funcionamento contínuo e capacidade de movimentar grandes vazões, é amplamente empregada a bordo.

As bombas dinâmicas podem ser classificadas segundo a direção predominante do escoamento:

- **Bombas centrífugas ou radiais:** o fluido deixa o impelidor predominantemente na direção radial.
- **Bombas axiais:** o escoamento ocorre predominantemente paralelo ao eixo de rotação.

- **Bombas de fluxo misto:** apresentam componentes radiais e axiais de movimento.

Bombas de deslocamento positivo

Nas bombas de deslocamento positivo, determinada quantidade de fluido é confinada em uma câmara e deslocada mecanicamente da região de sucção para a região de descarga. O volume transportado a cada ciclo ou revolução apresenta relação direta com a geometria do elemento bombeador.

Essas bombas são especialmente adequadas para serviços que exigem pressões elevadas, vazões relativamente controladas ou movimentação de fluidos viscosos.

► Principais tipos de bombas de deslocamento positivo

Bombas alternativas

Nas bombas alternativas, o deslocamento do fluido ocorre pelo movimento de vaivém de um pistão, êmbolo ou diafragma. Durante parte do ciclo ocorre aumento do volume da câmara e aspiração do líquido; na etapa seguinte, a redução desse volume força o fluido para a descarga.

Válvulas de retenção normalmente controlam automaticamente as fases de admissão e descarga.

Bombas rotativas

Nas bombas rotativas, elementos giratórios aprisionam volumes de fluido e os conduzem entre a entrada e a saída. Entre os tipos mais utilizados estão:

- **Bombas de engrenagens:** utilizam dentes engrenados para transportar o líquido ao redor da carcaça.
- **Bombas de parafusos:** deslocam o fluido por câmaras formadas entre elementos helicoidais, produzindo escoamento relativamente uniforme.
- **Bombas de palhetas:** possuem palhetas móveis que formam câmaras variáveis durante a rotação.

► Critérios para seleção da bomba

Características do serviço

O tipo de bomba deve ser definido considerando as condições reais do sistema. Um equipamento adequado para água de baixa viscosidade pode não apresentar desempenho satisfatório com óleo combustível pesado.

Entre os fatores determinantes encontram-se:

- Vazão necessária ao sistema.
- Pressão ou altura manométrica requerida.
- Viscosidade, densidade e temperatura do fluido.
- Presença de partículas sólidas ou gases.
- Condições disponíveis na linha de sucção.
- Necessidade de funcionamento contínuo ou intermitente.

AMOSTRA

- Criticidade do serviço e necessidade de equipamentos de reserva.

Em sistemas marítimos, devem ser considerados ainda resistência à corrosão, facilidade de manutenção, disponibilidade de peças e confiabilidade em condições prolongadas de operação.

PRINCÍPIO DE FUNCIONAMENTO E PRINCIPAIS COMPONENTES

► Princípios hidráulicos envolvidos

Conversão de energia

A bomba recebe energia de um acionador, normalmente um motor elétrico, motor hidráulico ou equipamento mecânico, e transfere parte dessa energia ao fluido. A energia hidráulica resultante permite estabelecer escoamento através das tubulações e vencer as resistências existentes no circuito.

As perdas de carga surgem devido ao atrito do fluido com tubulações, válvulas, conexões, filtros e equipamentos. Quanto maior a vazão, mais significativas podem se tornar essas resistências.

Sucção e descarga

A bomba não deve ser entendida como um equipamento que simplesmente “puxa” o líquido. Durante sua operação, cria condições de pressão que permitem que forças atuantes no reservatório de sucção conduzam o fluido até sua entrada.

Condições inadequadas na sucção podem provocar perda de desempenho, entrada de ar e cavitação. Por essa razão, linhas de sucção devem possuir configuração compatível com o tipo de bomba, evitando restrições desnecessárias.

► Funcionamento da bomba centrífuga

Impelidor e transferência de energia

O líquido entra aproximadamente pelo centro do impelidor, denominado olho do rotor. Com a rotação, suas pás transferem energia ao fluido, aumentando sua velocidade e conduzindo-o em direção à periferia.

Após deixar o impelidor, o líquido entra na voluta ou no difusor. Nessa região, parte da energia associada à velocidade é convertida em pressão antes que o fluido alcance a tubulação de descarga.

Escorva

Muitas bombas centrífugas não conseguem iniciar adequadamente o bombeamento quando a carcaça e a linha de sucção estão preenchidas com ar. Nesses casos, é necessário realizar a escorva, isto é, preencher o interior da bomba e, quando aplicável, a linha de sucção com líquido.

A presença de ar reduz drasticamente a capacidade de estabelecer a diferença de pressão necessária ao funcionamento.

► Funcionamento das bombas de deslocamento positivo

Confinamento e deslocamento de volume

Nessas bombas, o fluido é aprisionado em espaços internos e transportado mecanicamente para a descarga. Como o volume deslocado depende principalmente da geometria do

mecanismo e da velocidade de funcionamento, a vazão apresenta menor dependência da pressão de descarga do que nas bombas centrífugas.

Uma característica importante é a possibilidade de desenvolvimento de pressões muito elevadas caso a descarga seja bloqueada. Por essa razão, sistemas com bombas de deslocamento positivo normalmente precisam de válvulas de alívio ou dispositivos equivalentes de proteção.

► Principais componentes

Componentes das bombas centrífugas

Os elementos básicos e suas funções podem ser apresentados da seguinte maneira:

Componente	Função principal
Carcaça	Contém o fluido e direciona o escoamento
Impelidor	Transfere energia mecânica ao líquido
Eixo	Transmite torque do acionador ao impelidor
Mancais	Sustentam e orientam o eixo
Anéis de desgaste	Reduzem recirculação interna e protegem componentes principais
Selo mecânico ou gaxeta	Limita vazamentos ao redor do eixo
Acoplamento	Liga mecanicamente bomba e acionador

Componentes das bombas de deslocamento positivo

A construção depende do princípio utilizado. Bombas alternativas possuem pistões, êmbolos ou diafragmas e normalmente utilizam válvulas de sucção e descarga. Bombas rotativas apresentam engrenagens, parafusos, lóbulos ou palhetas como elementos responsáveis pelo deslocamento.

► Fenômenos prejudiciais ao funcionamento

Cavitação

A cavitação ocorre quando a pressão local do líquido diminui suficientemente para provocar formação de bolhas de vapor. Ao serem transportadas para regiões de maior pressão, essas bolhas entram em colapso.

O fenômeno pode causar ruído semelhante ao de partículas sólidas circulando na bomba, vibração, queda de desempenho e erosão das superfícies do impelidor e da carcaça.

Entrada de ar e operação a seco

Entrada de ar pode ocorrer por vazamentos na linha de sucção, baixo nível de reservatório ou formação de vórtices. Em bombas que dependem do próprio fluido para refrigeração ou lubrificação, a operação a seco pode provocar rapidamente superaquecimento e danos às vedações e componentes internos.

SISTEMAS DE PROPULSÃO E MOTORES DIESEL

SISTEMAS DE PROPULSÃO: CARACTERÍSTICAS DOS SISTEMAS DE PROPULSÃO A MOTOR DIESEL, A TURBINA A GÁS E A MOTOR ELÉTRICO EMPREGADOS NOS NAVIOS; PRINCIPAIS COMPONENTES DE UM SISTEMA DE PROPULSÃO A MOTOR DIESEL; PRINCIPAIS ASPECTOS DOS HÉLICES DE PASSO VARIÁVEL E DOS SISTEMAS PROPULSORES AZIMUTAIS; PRINCÍPIO DE FUNCIONAMENTO DOS MANCAIS E DO TUBO TELESCÓPICO DOS EIXOS PROPULSORES, DAS CAIXAS REDUTORAS E REVERSoras DE MARCHA E DOS SISTEMAS PROPULSORES AZIMUTAIS

CARACTERÍSTICAS DOS SISTEMAS DE PROPULSÃO EMPREGADOS NOS NAVIOS

► Propulsão a motor diesel

A propulsão a motor diesel é amplamente empregada em embarcações por combinar robustez, elevado rendimento térmico, boa autonomia e capacidade de operar durante longos períodos sob cargas variáveis. O motor converte a energia química do combustível em energia mecânica por meio da combustão realizada no interior dos cilindros. A força desenvolvida sobre os pistões é transmitida às bielas e ao eixo de manivelas, originando movimento rotativo que pode ser transferido diretamente ao eixo propulsor ou passar por uma caixa redutora antes de alcançar o hélice.

Nos sistemas de propulsão direta, típicos de motores de baixa rotação, a rotação do eixo de manivelas pode ser compatível com a rotação adequada ao hélice. Nessa configuração, reduz-se o número de componentes intermediários e, consequentemente, as perdas mecânicas associadas à transmissão. Em instalações com motores de média ou alta rotação, a caixa redutora permite que o motor opere em uma faixa de rotação eficiente enquanto o hélice gira em velocidade inferior, adequada ao seu rendimento hidrodinâmico.

Comportamento operacional e aplicação

Motores diesel apresentam bom desempenho em regimes contínuos e podem ser dimensionados para fornecer elevado torque em baixas rotações. Em embarcações mercantes, de apoio, pesqueiras e de serviço, sua seleção depende de fatores como potência requerida, perfil de operação, espaço disponível, consumo específico de combustível, nível de redundância e necessidade de manobra. A resposta às variações de carga tende a ser compatível com operações que exigem mudanças frequentes de potência, desde que o sistema de controle, a alimentação de combustível e a sobrealimentação sejam adequadamente coordenados.

► Propulsão a turbina a gás

A turbina a gás produz potência mecânica por meio da compressão do ar, adição de combustível, combustão contínua e expansão dos gases quentes através dos estágios da turbina. Parte da potência produzida aciona o compressor e a parcela disponível no eixo é utilizada para movimentar o sistema propulsor. Por operar em rotações elevadas, a turbina normalmente necessita de engrenagens redutoras para transmitir potência ao eixo do hélice.

Uma característica marcante desse sistema é a elevada relação potência-peso. A instalação pode fornecer grande potência ocupando volume relativamente reduzido, aspecto vantajoso em navios que exigem alta velocidade ou restrições severas de massa e espaço. Em contrapartida, o rendimento em cargas parciais pode ser menos favorável, e a eficiência global depende fortemente das condições de admissão, da temperatura ambiente, do estado dos componentes do compressor e da turbina e da qualidade da manutenção.

Integração com outros meios de propulsão

Turbinas a gás podem integrar arranjos combinados com motores diesel ou motores elétricos. Essa associação permite selecionar a fonte de potência mais apropriada para cada regime operacional. Em velocidade econômica, pode-se priorizar uma máquina de menor consumo; em demanda elevada de potência, a turbina pode ser acoplada ao trem propulsor. A transmissão e os dispositivos de acoplamento devem possibilitar transferência de torque com alinhamento, sincronização e proteção contra sobrecargas.

► Propulsão elétrica

Na propulsão elétrica, o hélice é acionado por um motor elétrico alimentado por um sistema de geração e distribuição de energia. A fonte primária pode ser formada por grupos geradores diesel, turbinas, baterias ou combinações dessas tecnologias. O motor de propulsão transforma energia elétrica em torque no eixo, enquanto conversores de frequência e sistemas eletrônicos de potência controlam velocidade e sentido de rotação com elevado grau de precisão.

A separação entre geração de energia e acionamento do hélice oferece flexibilidade de arranjo interno, pois os geradores não precisam permanecer alinhados mecanicamente ao eixo propulsor. Também permite distribuir a geração entre várias unidades, aumentando possibilidades de redundância e adequação da potência disponível à demanda. Em embarcações com variações frequentes de carga, posicionamento dinâmico ou grande consumo de energia de bordo, essa arquitetura pode melhorar a gestão energética e a capacidade de controle da propulsão.

AMOSTRA

Aspectos de eficiência e controle

O desempenho do sistema elétrico depende do rendimento combinado dos geradores, transformadores, conversores, cabos e motores. Embora existam perdas em cada etapa de conversão, a possibilidade de operar os grupos geradores próximos de pontos eficientes e de controlar precisamente a rotação do motor propulsor pode ser vantajosa em perfis operacionais variáveis. Sistemas de automação supervisionam corrente, tensão, frequência, temperatura, isolamento e torque, atuando sobre proteções que evitam danos decorrentes de sobrecarga, curto-circuito, falhas de refrigeração ou perda de sincronismo.

PRINCIPAIS COMPONENTES DE UM SISTEMA DE PROPULSÃO A MOTOR DIESEL**► Motor principal e transmissão de potência**

O motor diesel principal constitui a fonte de potência mecânica do sistema. O conjunto formado por bloco, cabeçotes, camisas, pistões, bielas e eixo de manivelas realiza a conversão da energia liberada na combustão em torque. O volante, quando existente na configuração adotada, contribui para regularizar as variações instantâneas de velocidade decorrentes da sequência de combustões. O eixo de manivelas transfere a potência à linha de eixo diretamente ou por meio de acoplamentos e engrenagens.

Os acoplamentos unem os elementos rotativos e devem transmitir torque mantendo concentricidade e alinhamento. Dependendo do projeto, podem ser rígidos, flexíveis ou integrar funções de embreagem. Acoplamentos flexíveis contribuem para acomodar pequenas variações de alinhamento e reduzir a transmissão de determinadas vibrações torcionais. Quando há caixa redutora, engrenagens adequadamente dimensionadas reduzem a rotação e elevam proporcionalmente o torque disponível no eixo de saída, consideradas as perdas mecânicas do conjunto.

Linha de eixo e transmissão até o hélice

A linha de eixo normalmente compreende eixo intermediário, eixo propulsor, mancais de apoio, mancal de escora, acoplamentos e elementos de vedação. O mancal de escora recebe o empuxo axial produzido pelo hélice e o transfere à estrutura resistente do navio. Os mancais de apoio sustentam os eixos e mantêm sua posição geométrica, permitindo rotação com baixo atrito mediante filme lubrificante apropriado.

O eixo propulsor atravessa a região de popa e transmite torque ao hélice. Nessa área, o tubo telescópico atua como suporte estrutural e alojamento dos mancais e dispositivos de vedação associados ao eixo. O conjunto deve limitar a entrada de água e controlar a retenção do lubrificante, quando utilizada lubrificação por óleo. Desgaste de mancais, deficiência de vedação ou desalinhamento podem provocar aumento de temperatura, vibrações, perda de lubrificante e desgaste acelerado do eixo.

► Hélice e geração de empuxo

O hélice converte a potência rotativa do eixo em empuxo. Suas pás possuem geometria hidrodinâmica projetada para acelerar uma massa de água e produzir uma reação no sentido oposto. Diâmetro, passo, número de pás, área das pás, rotação

e formato das seções influenciam o desempenho. O hélice deve ser compatível com a potência do motor, a rotação do eixo e as características hidrodinâmicas do casco.

Em hélices de passo fixo, a geometria angular das pás permanece constante. A variação do empuxo ocorre principalmente pela alteração da rotação e, quando o motor permite reversão, pela mudança do sentido de rotação do eixo. Em instalações com hélice de passo variável, as pás podem girar em torno de seus próprios eixos, modificando o passo sem necessidade de inverter a rotação do conjunto propulsor.

► Sistemas auxiliares indispensáveis à propulsão

O motor e a transmissão dependem de sistemas auxiliares para operar com segurança e continuidade. A alimentação de combustível deve fornecer combustível em condições adequadas de pressão, temperatura e limpeza. O sistema de lubrificação estabelece filme de óleo entre superfícies móveis, reduz atrito, remove parte do calor e transporta contaminantes até os elementos de filtragem. O sistema de arrefecimento remove calor dos componentes sujeitos às maiores cargas térmicas e mantém temperaturas dentro das faixas de projeto.

O sistema de admissão fornece ar para a combustão. Em motores sobrealimentados, turbocompressores aproveitam parte da energia dos gases de descarga para comprimir o ar admitido, aumentando a massa de ar fornecida aos cilindros. Inter-resfriadores reduzem a temperatura do ar comprimido e aumentam sua densidade. Sistemas de escape conduzem os gases para fora do motor, podendo incorporar dispositivos de expansão, silenciamento e aproveitamento térmico conforme a instalação.

Supervisão e proteção

Instrumentação e automação acompanham pressão do óleo, temperatura de mancais e água de arrefecimento, rotação, pressão de combustível, pressão de ar de sobrealimentação e outros parâmetros relevantes. Alarmes informam desvios e dispositivos de segurança podem reduzir carga ou interromper o motor quando uma condição representa risco de dano grave. A confiabilidade do sistema propulsor depende da atuação integrada entre máquina principal, linha de eixo, hélice, sistemas auxiliares e dispositivos de controle.

HÉLICES DE PASSO VARIÁVEL E SISTEMAS PROPULSORES AZIMUTAIS**► Hélice de passo variável**

O hélice de passo variável, também denominado hélice de passo controlável, possui pás montadas no cubo de forma que possam girar em torno de seus eixos longitudinais. Um mecanismo interno altera simultaneamente o ângulo das pás, modificando o passo e, com isso, o módulo e o sentido do empuxo. O eixo pode permanecer girando no mesmo sentido enquanto a embarcação passa de avanço para empuxo nulo e, posteriormente, para marcha a ré.

Essa característica permite que o motor opere em uma faixa de rotação relativamente estável enquanto o comando de propulsão é realizado pela mudança do passo. Em instalações nas quais a máquina principal também aciona geradores ou outros

PROCESSOS DE SOLDAGEM

TÉCNICAS DE SOLDAGEM: METALURGIA DA SOLDA; ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DOS EQUIPAMENTOS E ACESSÓRIOS DE SOLDAGEM; POSIÇÕES DE SOLDAGEM; SOLDAGEM A GÁS E OXICORTE; SOLDAGEM MIG/TIG; PROCEDIMENTOS PARA A REGULAGEM DOS EQUIPAMENTOS DE SOLDA

Nos processos de soldagem por fusão, a união ocorre pelo aquecimento localizado dos materiais até a formação de uma poça de metal líquido. Dependendo do processo, pode haver adição de metal de enchimento. Durante a operação, o calor é concentrado na região da junta e se propaga para o restante da peça por condução térmica.

A poça de fusão contém metal proveniente do material de base e, quando utilizado, do consumível. Após a passagem da fonte de calor, essa região perde energia para as áreas vizinhas e para o ambiente, iniciando a solidificação. A velocidade com que o aquecimento e o resfriamento acontecem interfere diretamente na microestrutura e nas propriedades mecânicas da junta.

Ciclo térmico da soldagem

Cada ponto próximo ao cordão experimenta uma sequência de aquecimento, temperatura máxima e resfriamento denominada ciclo térmico de soldagem. Quanto mais próximo da linha de fusão, maior tende a ser a temperatura máxima atingida.

O ciclo térmico depende de fatores como energia aplicada, velocidade de deslocamento, espessura da peça, geometria da junta e capacidade do material de conduzir calor. Alterações nesses fatores podem produzir diferenças significativas de dureza, resistência, tenacidade e nível de tensões residuais.

► Metalurgia da solda

Metal de base, zona fundida e zona termicamente afetada

O metal de base corresponde ao material original da peça. A zona fundida é a região que atingiu temperatura suficiente para se liquefazer e posteriormente solidificar. Ao lado dela encontra-se a zona termicamente afetada, frequentemente denominada ZTA, que não chegou a fundir, mas sofreu alterações metalúrgicas devido ao calor.

Na ZTA podem ocorrer crescimento de grão, transformações de fase, endurecimento ou perda de tenacidade. A intensidade dessas modificações varia de acordo com a composição química do material e com o ciclo térmico.

Solidificação e diluição

Durante a solidificação, os cristais crescem a partir das regiões já sólidas em direção ao centro da poça. A maneira como essa solidificação ocorre influencia a estrutura do metal depositado e sua suscetibilidade a determinadas discontinuidades.

Diluição é a proporção do metal de base que participa da composição do metal de solda. Ela é especialmente importante quando o metal de adição possui composição diferente da peça, pois determina a composição química final da região fundida.

► Alterações metalúrgicas e discontinuidades

O aquecimento e o resfriamento rápidos podem favorecer diferentes problemas. Entre os efeitos que exigem maior atenção estão:

- **Trincas a quente:** podem surgir durante ou imediatamente após a solidificação, geralmente associadas à composição química, às tensões de contração e às características do metal líquido.
- **Trincas a frio:** podem ocorrer após o resfriamento e estão frequentemente relacionadas à presença de hidrogênio, microestruturas endurecidas e tensões residuais.
- **Porosidade:** resulta da retenção de gases no metal durante a solidificação.
- **Inclusões:** correspondem ao aprisionamento de materiais não metálicos no interior da junta.
- **Falta de fusão:** ocorre quando o metal depositado não se une adequadamente ao metal de base ou a um passe anterior.

Tensões residuais e deformações

A região aquecida tende a se expandir, enquanto as regiões mais frias restringem essa expansão. No resfriamento ocorre contração, também limitada pelo restante da peça. Essa interação gera tensões residuais e pode provocar empenamento, contração longitudinal, contração transversal ou distorção angular.

► Controle térmico e soldabilidade

Aporte térmico

O aporte térmico representa a quantidade de energia transferida à junta por unidade de comprimento. Correntes e tensões mais elevadas tendem a aumentar a energia aplicada, enquanto velocidades de soldagem mais altas tendem a reduzi-la.

O controle do aporte térmico permite limitar crescimento de grão, deformações e alterações indesejáveis de propriedades.

Pré-aquecimento e temperatura entre passes

O pré-aquecimento reduz a velocidade de resfriamento, contribuindo para diminuir gradientes térmicos e, em determinados aços, reduzir o risco de trincas associadas ao hidrogênio.



AMOSTRA

A temperatura entre passes deve ser controlada em soldagens multipasse. Temperaturas excessivas podem alterar a microestrutura e aumentar a extensão da ZTA; temperaturas insuficientes podem elevar a velocidade de resfriamento.

Soldabilidade

Soldabilidade é a capacidade de um material produzir uma junta com propriedades adequadas mediante determinado procedimento. Em aços carbono e de baixa liga, a composição química exerce forte influência. O carbono equivalente é um parâmetro utilizado para estimar a tendência ao endurecimento e auxiliar na definição de cuidados como pré-aquecimento, controle térmico e seleção de consumíveis.

EQUIPAMENTOS, ACESSÓRIOS E POSIÇÕES DE SOLDAGEM

► Especificações técnicas das fontes de soldagem

Corrente, tensão e polaridade

A fonte de soldagem converte a energia elétrica disponível em características adequadas à formação e manutenção do arco. Dependendo do processo, pode fornecer corrente contínua, corrente alternada ou ambas.

A corrente influencia principalmente a quantidade de calor desenvolvida e a capacidade de fusão. A tensão está fortemente relacionada ao comprimento e ao comportamento do arco. Em corrente contínua, a escolha da polaridade altera a distribuição térmica, a estabilidade operacional e o comportamento do consumível.

As características mais importantes de uma fonte podem ser comparadas da seguinte forma:

Especificação	Significado prático
Faixa de corrente	Limites mínimo e máximo de regulação
Tensão em vazio	Tensão disponível antes da abertura do arco
Ciclo de trabalho	Percentual de um período em que a fonte pode operar na corrente indicada
Alimentação elétrica	Tensão e número de fases exigidos pela máquina
Grau de proteção	Nível de proteção do equipamento contra contato e ingresso de materiais externos

Ciclo de trabalho

O ciclo de trabalho indica por quanto tempo a fonte pode operar, dentro de um período padronizado, sem exceder os limites térmicos previstos pelo fabricante. Uma máquina especificada para determinado percentual de ciclo de trabalho não deve ser utilizada continuamente acima dessa condição, pois pode ocorrer superaquecimento e atuação da proteção térmica.

► Equipamentos e acessórios

Cabos, conexões e retorno elétrico

Os cabos transportam corrente entre a fonte e o arco. Seu dimensionamento deve considerar corrente, comprimento e condições de instalação. Cabos subdimensionados apresentam maior aquecimento e queda de tensão.

A garra de retorno deve ser fixada em superfície limpa e com bom contato elétrico. Conexões frouxas aumentam a resistência elétrica e podem provocar aquecimento localizado, instabilidade do arco e perda de desempenho.

Tochas, pistolas e alimentadores

Em MIG/MAG, a pistola conduz arame, corrente e gás de proteção até a região da soldagem. O alimentador deve movimentar o arame de forma uniforme, sem escorregamento excessivo nem deformação.

No TIG, a tocha sustenta o eletrodo de tungstênio e direciona o gás de proteção. Pinça, porta-pinça, bocal cerâmico e tampa traseira precisam ser compatíveis com o diâmetro do eletrodo.

Sistemas de gases

Cilindros, reguladores, fluxômetros e mangueiras precisam ser selecionados de acordo com o gás utilizado. O regulador reduz a alta pressão existente no cilindro para uma condição adequada de trabalho, enquanto o fluxômetro permite controlar a vazão enviada à região de soldagem.

► Posições de soldagem

Posição plana, horizontal, vertical e sobrecabeça

Na posição plana, a soldagem ocorre com a face da junta orientada de modo que a gravidade contribua para manter a poça. É geralmente a condição de maior facilidade operacional.

Na posição horizontal, a poça apresenta tendência a escorrer para a parte inferior da junta. O soldador precisa controlar ângulo, velocidade e quantidade de metal depositado.

Na posição vertical, a progressão pode ocorrer de baixo para cima ou de cima para baixo. A progressão ascendente favorece maior controle de penetração em diversas aplicações estruturais, enquanto a descendente pode proporcionar maior velocidade em situações específicas.

Na posição sobrecabeça, a solda é executada pela face inferior da junta. O controle da poça torna-se mais crítico, normalmente exigindo arco curto, parâmetros adequados e movimentos precisos.

Identificação das posições

As posições são frequentemente designadas por combinações de números e letras. A interpretação varia conforme o tipo de junta e a norma adotada. Em classificações amplamente utilizadas, a letra G está associada a juntas de topo e a letra F a soldas de filete.

Para chapas, encontram-se designações como:

- **1G:** junta de topo executada na posição plana.
- **2G:** junta de topo executada na posição horizontal.
- **3G:** junta de topo executada na posição vertical.
- **4G:** junta de topo executada na posição sobrecabeça.



GOSTOU DESSE MATERIAL?

Imagine o impacto da versão **COMPLETA** na sua preparação. É o passo que faltava para garantir aprovação e conquistar sua estabilidade. Ative já seu **DESCONTO ESPECIAL!**

EU QUERO SER APROVADO!

