



CÓD: OP-058JH-21  
7908403506477

# **BAYEUX**

***PREFEITURA MUNICIPAL DE BAYEUX  
DO ESTADO DA PARAÍBA***

Motorista

**EDITAL Nº 001/2021, DE 01 DE JUNHO DE 2021**

## ***Língua Portuguesa***

1. Fonética. Encontros Vocálicos e Consonantais. Sílabas e Tonicidade. Divisão Silábica. ....	01
2. Morfologia. Componentes de um Vocábulo. ....	02
3. Formação das Palavras. ....	08
4. Significação das Palavras. ....	09
5. Classes de Palavras: Substantivo, Artigo, Adjetivo, Numeral, Pronome, Verbo, Advérbio, Preposição, Conjunção e Interjeição. ...	09
6. Sintaxe. ....	09
7. Concordância Nominal e Concordância Verbal. ....	11
8. Acentuação Gráfica. ....	13
9. Interpretação de Texto. ....	13
10. Ortografia. ....	14

## ***Conhecimentos de Bayeux***

1. História e Geografia do Município de Bayeux. ....	01
--	----

## ***Conhecimentos Específicos Motorista***

1. Legislação de Trânsito em geral. ....	01
2. Código de Trânsito Brasileiro. ....	41
3. Noções do funcionamento do veículo. ....	83
4. Respeito ao Meio Ambiente. ....	101
5. Velocidade Máxima Permitida. Parada obrigatória. ....	103
6. Direção defensiva. Cuidados gerais ao volante. ....	106
7. Primeiros Socorros. ....	114
8. Práticas de condução de veículo de transporte em Emergência. ....	124
9. Convívio Social no Trânsito. ....	106
10. Ética profissional. ....	120

---

---

## LÍNGUA PORTUGUESA

---

1. Fonética. Encontros Vocálicos e Consonantais. Sílabas e Tonicidade. Divisão Silábica. ....	01
2. Morfologia. Componentes de um Vocábulo. ....	02
3. Formação das Palavras. ....	08
4. Significação das Palavras. ....	09
5. Classes de Palavras: Substantivo, Artigo, Adjetivo, Numeral, Pronome, Verbo, Advérbio, Preposição, Conjunção e Interjeição. ...	09
6. Sintaxe. ....	09
7. Concordância Nominal e Concordância Verbal. ....	11
8. Acentuação Gráfica. ....	13
9. Interpretação de Texto. ....	13
10. Ortografia. ....	14

---

**FONÉTICA. ENCONTROS VOCÁLICOS E CONSONANTAIS. SÍLABA E TONICIDADE. DIVISÃO SILÁBICA**

Muitas pessoas acham que fonética e fonologia são sinônimos. Mas, embora as duas pertençam a uma mesma área de estudo, elas são diferentes.

**Fonética**

Segundo o dicionário Houaiss, *fonética* “é o estudo dos sons da fala de uma língua”. O que isso significa? A fonética é um ramo da Linguística que se dedica a analisar os sons de modo físico-articulador. Ou seja, ela se preocupa com o movimento dos lábios, a vibração das cordas vocais, a articulação e outros movimentos físicos, mas não tem interesse em saber do conteúdo daquilo que é falado. A fonética utiliza o Alfabeto Fonético Internacional para representar cada som.

Sintetizando: a fonética estuda o movimento físico (da boca, lábios...) que cada som faz, desconsiderando o significado desses sons.

**Fonologia**

A fonologia também é um ramo de estudo da Linguística, mas ela se preocupa em analisar a organização e a classificação dos sons, separando-os em unidades significativas. É responsabilidade da fonologia, também, cuidar de aspectos relativos à divisão silábica, à acentuação de palavras, à ortografia e à pronúncia.

Sintetizando: a fonologia estuda os sons, preocupando-se com o significado de cada um e não só com sua estrutura física.

Para ficar mais claro, leia os quadrinhos:



(Gibizinho da Mônica, nº73, p.73)

O humor da tirinha é construído por meio do emprego das palavras acento e assento. Sabemos que são palavras diferentes, com significados diferentes, mas a pronúncia é a mesma. Lembra que a fonética se preocupa com o som e representa ele por meio de um Alfabeto específico? Para a fonética, então, essas duas palavras seriam transcritas da seguinte forma:

Acento	asêtu
Assento	asêtu

Percebeu? A transcrição é idêntica, já que os sons também são. Já a fonologia analisa cada som com seu significado, portanto, é ela que faz a diferença de uma palavra para a outra.

Bom, agora que sabemos que fonética e fonologia são coisas diferentes, precisamos de entender o que é fonema e letra.

**Fonema**: os fonemas são as menores unidades sonoras da fala. Atenção: estamos falando de menores unidades de som, não de sílabas. Observe a diferença: na palavra pato a primeira sílaba é pa-. Porém, o primeiro som é pê (P) e o segundo som é a (A).

**Letra**: as letras são as menores unidades gráficas de uma palavra.

Sintetizando: na palavra pato, pa- é a primeira sílaba; pê é o primeiro som; e P é a primeira letra.

Agora que já sabemos todas essas diferenciações, vamos entender melhor o que é e como se compõe uma sílaba.

**Sílaba:** A sílaba é um fonema ou conjunto de fonemas que emitido em um só impulso de voz e que tem como base uma vogal. A sílabas são classificadas de dois modos:

**Classificação quanto ao número de sílabas:**

As palavras podem ser:

- Monossílabas: as que têm uma só sílaba (pé, pá, mão, boi, luz, é...)
- Dissílabas: as que têm duas sílabas (café, leite, noites, caí, bota, água...)
- Trissílabas: as que têm três sílabas (caneta, cabeça, saúde, circuito, boneca...)
- Polissílabas: as que têm quatro ou mais sílabas (casamento, jesuíta, irresponsabilidade, paralelepípedo...)

**Classificação quanto à tonicidade**

As palavras podem ser:

- **Oxítonas:** quando a sílaba tônica é a última (ca-**fé**, ma-ra-cu-**já**, ra-**paz**, u-ru-**bu**...)
- **Paroxítonas:** quando a sílaba tônica é a penúltima (**me**-sa, sa-bo-**ne**-te, **ré**-gua...)
- **Proparoxítonas:** quando a sílaba tônica é a antepenúltima (**sá**-ba-do, **tô**-ni-ca, his-**tó**-ri-co...)

Lembre-se que:

**Tônica:** a sílaba mais forte da palavra, que tem autonomia fonética.

**Átona:** a sílaba mais fraca da palavra, que não tem autonomia fonética.

Na palavra *telefone*: te-, le-, ne- são sílabas átonas, pois são mais fracas, enquanto que fo- é a sílaba tônica, já que é a pronunciada com mais força.

Agora que já sabemos essas classificações básicas, precisamos entender melhor como se dá a divisão silábica das palavras.

**Divisão silábica**

A divisão silábica é feita pela silabação das palavras, ou seja, pela pronúncia. Sempre que for escrever, use o hífen para separar uma sílaba da outra. Algumas regras devem ser seguidas neste processo:

Não se separa:

- **Ditongo:** encontro de uma vogal e uma semivogal na mesma sílaba (cau-le, gai-o-la, ba-lei-a...)
- **Tritongo:** encontro de uma semivogal, uma vogal e uma semivogal na mesma sílaba (Pa-ra-guai, quais-quer, a-ve-ri-guou...)
- **Dígrafo:** quando duas letras emitem um único som na palavra. Não separamos os dígrafos ch, lh, nh, gu e qu (fa-cha-da, co-lhei-ta, fro-nha, pe-guei...)
- **Encontros consonantais inseparáveis:** re-cla-mar, psi-có-lo-go, pa-trão...)

Deve-se separar:

- **Hiatos:** vogais que se encontram, mas estão em sílabas vizinhas (sa-ú-de, Sa-a-ra, ví-a-mos...)
- Os **dígrafos** rr, ss, sc, e xc (car-ro, pás-sa-ro, pis-ci-na, ex-ce-ção...)
- **Encontros consonantais separáveis:** in-fec-ção, mag-nó-lia, rit-mo...)

**MORFOLOGIA. COMPONENTES DE UM VOCÁBULO**

Para entender sobre a estrutura das funções sintáticas, é preciso conhecer as classes de palavras, também conhecidas por classes morfológicas. A gramática tradicional pressupõe 10 classes gramaticais de palavras, sendo elas: adjetivo, advérbio, artigo, conjunção, interjeição, numeral, pronome, preposição, substantivo e verbo.

Veja, a seguir, as características principais de cada uma delas.

CLASSE	CARACTERÍSTICAS	EXEMPLOS
ADJETIVO	Expressar características, qualidades ou estado dos seres Sofre variação em número, gênero e grau	Menina <i>inteligente</i> ... Roupa <i>azul-marinho</i> ... Brincadeira <i>de criança</i> ... Povo <i>brasileiro</i> ...
ADVÉRBIO	Indica circunstância em que ocorre o fato verbal Não sofre variação	A ajuda chegou <i>tarde</i> . A mulher trabalha <i>muito</i> . Ele dirigia <i>mal</i> .
ARTIGO	Determina os substantivos (de modo definido ou indefinido) Varia em gênero e número	A galinha botou <i>um</i> ovo. <i>Uma</i> menina deixou <i>a</i> mochila no ônibus.

CONJUNÇÃO	Liga ideias e sentenças (conhecida também como conectivos) Não sofre variação	Não gosto de refrigerante <i>nem</i> de pizza. Eu vou para a praia <i>ou</i> para a cachoeira?
INTERJEIÇÃO	Exprime reações emotivas e sentimentos Não sofre variação	Ah! Que calor... Escapei por pouco, <i>ufa!</i>
NUMERAL	Atribui quantidade e indica posição em alguma sequência Varia em gênero e número	Gostei muito do <i>primeiro</i> dia de aula. <i>Três</i> é a <i>metade</i> de seis.
PRONOME	Acompanha, substitui ou faz referência ao substantivo Varia em gênero e número	Posso <i>ajudar</i> , senhora? <i>Ela me</i> ajudou muito com o <i>meu</i> trabalho. <i>Esta</i> é a casa <i>onde</i> eu moro. <i>Que</i> dia é hoje?
PREPOSIÇÃO	Relaciona dois termos de uma mesma oração Não sofre variação	Espero <i>por</i> você essa noite. Lucas gosta <i>de</i> tocar violão.
SUBSTANTIVO	Nomeia objetos, pessoas, animais, alimentos, lugares etc. Flexionam em gênero, número e grau.	A <i>menina</i> jogou sua <i>boneca</i> no rio. A <i>matilha</i> tinha muita <i>coragem</i> .
VERBO	Indica ação, estado ou fenômenos da natureza Sofre variação de acordo com suas flexões de modo, tempo, número, pessoa e voz. Verbos não significativos são chamados verbos de ligação	Ana se <i>exercita</i> pela manhã. Todos <i>parecem</i> meio bobos. <i>Chove</i> muito em Manaus. A cidade <i>é</i> muito bonita quando vista do alto.

### Substantivo

#### Tipos de substantivos

Os substantivos podem ter diferentes classificações, de acordo com os conceitos apresentados abaixo:

- **Comum:** usado para nomear seres e objetos generalizados. *Ex: mulher; gato; cidade...*
- **Próprio:** geralmente escrito com letra maiúscula, serve para especificar e particularizar. *Ex: Maria; Garfield; Belo Horizonte...*
- **Coletivo:** é um nome no singular que expressa ideia de plural, para designar grupos e conjuntos de seres ou objetos de uma mesma espécie. *Ex: matilha; enxame; cardume...*
- **Concreto:** nomeia algo que existe de modo independente de outro ser (objetos, pessoas, animais, lugares etc.). *Ex: menina; cachorro; praça...*
- **Abstrato:** depende de um ser concreto para existir, designando sentimentos, estados, qualidades, ações etc. *Ex: saudade; sede; imaginação...*
- **Primitivo:** substantivo que dá origem a outras palavras. *Ex: livro; água; noite...*
- **Derivado:** formado a partir de outra(s) palavra(s). *Ex: pedreiro; livraria; noturno...*
- **Simples:** nomes formados por apenas uma palavra (um radical). *Ex: casa; pessoa; cheiro...*
- **Composto:** nomes formados por mais de uma palavra (mais de um radical). *Ex: passatempo; guarda-roupa; girassol...*

#### Flexão de gênero

Na língua portuguesa, todo substantivo é flexionado em um dos dois gêneros possíveis: **feminino** e **masculino**.

O **substantivo biforme** é aquele que flexiona entre masculino e feminino, mudando a desinência de gênero, isto é, geralmente o final da palavra sendo **-o** ou **-a**, respectivamente (*Ex: menino / menina*). Há, ainda, os que se diferenciam por meio da pronúncia / acentuação (*Ex: avô / avó*), e aqueles em que há ausência ou presença de desinência (*Ex: irmão / irmã; cantor / cantora*).

O **substantivo uniforme** é aquele que possui apenas uma forma, independente do gênero, podendo ser diferenciados quanto ao gênero a partir da flexão de gênero no artigo ou adjetivo que o acompanha (*Ex: a cadeira / o poste*). Pode ser classificado em **epiceno** (refere-se aos animais), **sobrecomum** (refere-se a pessoas) e **comum de dois gêneros** (identificado por meio do artigo).

É preciso ficar atento à **mudança semântica** que ocorre com alguns substantivos quando usados no masculino ou no feminino, trazendo alguma especificidade em relação a ele. No exemplo *o fruto* X *a fruta* temos significados diferentes: o primeiro diz respeito ao órgão que protege a semente dos alimentos, enquanto o segundo é o termo popular para um tipo específico de fruto.

#### Flexão de número

No português, é possível que o substantivo esteja no **singular**, usado para designar apenas uma única coisa, pessoa, lugar (*Ex: bola; escada; casa*) ou no **plural**, usado para designar maiores quantidades (*Ex: bolas; escadas; casas*) — sendo este último representado, geralmente, com o acréscimo da letra **S** ao final da palavra.

Há, também, casos em que o substantivo não se altera, de modo que o plural ou singular devem estar marcados a partir do contexto, pelo uso do artigo adequado (*Ex: o lápis / os lápis*).

#### Variação de grau

Usada para marcar diferença na grandeza de um determinado substantivo, a variação de grau pode ser classificada em **augmentativo** e **diminutivo**.

Quando acompanhados de um substantivo que indica grandeza ou pequenez, é considerado **analítico** (*Ex: menino grande / menino pequeno*).

Quando acrescentados sufixos indicadores de aumento ou diminuição, é considerado **sintético** (*Ex: meninoão / menininho*).

**Novo Acordo Ortográfico**

De acordo com o Novo Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa, as **letras maiúsculas** devem ser usadas em nomes próprios de pessoas, lugares (cidades, estados, países, rios), animais, acidentes geográficos, instituições, entidades, nomes astronômicos, de festas e festividades, em títulos de periódicos e em siglas, símbolos ou abreviaturas.

Já as **letras minúsculas** podem ser usadas em dias de semana, meses, estações do ano e em pontos cardeais.

Existem, ainda, casos em que o **uso de maiúscula ou minúscula é facultativo**, como em título de livros, nomes de áreas do saber, disciplinas e matérias, palavras ligadas a alguma religião e em palavras de categorização.

**Adjetivo**

Os adjetivos podem ser simples (*vermelho*) ou compostos (*mal-educado*); primitivos (*alegre*) ou derivados (*tristonho*). Eles podem flexionar entre o feminino (*estudiosa*) e o masculino (*engraçado*), e o singular (*bonito*) e o plural (*bonitos*).

Há, também, os adjetivos pátrios ou gentílicos, sendo aqueles que indicam o local de origem de uma pessoa, ou seja, sua nacionalidade (*brasileiro; mineiro*).

É possível, ainda, que existam locuções adjetivas, isto é, conjunto de duas ou mais palavras usadas para caracterizar o substantivo. São formadas, em sua maioria, pela preposição *DE* + substantivo:

- *de criança* = infantil
- *de mãe* = maternal
- *de cabelo* = capilar

**Variação de grau**

Os adjetivos podem se encontrar em grau normal (sem ênfases), ou com intensidade, classificando-se entre comparativo e superlativo.

- Normal: A Bruna é inteligente.
- Comparativo de superioridade: A Bruna é *mais* inteligente *que* o Lucas.
- Comparativo de inferioridade: O Gustavo é *menos* inteligente *que* a Bruna.
- Comparativo de igualdade: A Bruna é *tão* inteligente *quanto* a Maria.
- Superlativo relativo de superioridade: A Bruna é *a mais* inteligente da turma.
- Superlativo relativo de inferioridade: O Gustavo é *o menos* inteligente da turma.
- Superlativo absoluto analítico: A Bruna é  *muito inteligente*.
- Superlativo absoluto sintético: A Bruna é *intelligentíssima*.

**Adjetivos de relação**

São chamados adjetivos de relação aqueles que não podem sofrer variação de grau, uma vez que possui valor semântico objetivo, isto é, não depende de uma impressão pessoal (subjetiva). Além disso, eles aparecem após o substantivo, sendo formados por sufixação de um substantivo (*Ex: vinho do Chile = vinho chileno*).

**Advérbio**

Os advérbios são palavras que modificam um verbo, um adjetivo ou um outro advérbio. Eles se classificam de acordo com a tabela abaixo:

CLASSIFICAÇÃO	ADVÉRBIOS	LOCUÇÕES ADVERBIAIS
DE MODO	<i>bem; mal; assim; melhor; depressa</i>	<i>ao contrário; em detalhes</i>
DE TEMPO	<i>ontem; sempre; afinal; já; agora; doravante; primeiramente</i>	<i>logo mais; em breve; mais tarde, nunca mais, de noite</i>
DE LUGAR	<i>aqui; acima; embaixo; longe; fora; embaixo; ali</i>	<i>Ao redor de; em frente a; à esquerda; por perto</i>
DE INTENSIDADE	<i>muito; tão; demasiado; imenso; tanto; nada</i>	<i>em excesso; de todos; muito menos</i>
DE AFIRMAÇÃO	<i>sim, indubitavelmente; certo; decerto; deveras</i>	<i>com certeza; de fato; sem dúvidas</i>
DE NEGAÇÃO	<i>não; nunca; jamais; tampouco; nem</i>	<i>nunca mais; de modo algum; de jeito nenhum</i>
DE DÚVIDA	<i>Possivelmente; acaso; será; talvez; quiçá</i>	<i>Quem sabe</i>

**Advérbios interrogativos**

São os advérbios ou locuções adverbiais utilizadas para introduzir perguntas, podendo expressar circunstâncias de:

- Lugar: *onde, aonde, de onde*
- Tempo: *quando*
- Modo: *como*
- Causa: *por que, por quê*

**Grau do advérbio**

Os advérbios podem ser comparativos ou superlativos.

- Comparativo de igualdade: *tão/tanto* + advérbio + *quanto*
- Comparativo de superioridade: *mais* + advérbio + (*do*) *que*
- Comparativo de inferioridade: *menos* + advérbio + (*do*) *que*

1. História e Geografia do Município de Bayeux.....01

## HISTÓRIA E GEOGRAFIA DO MUNICÍPIO DE BAYEUX

### HISTÓRICO DE BAYEUX

Os primeiros habitantes de Bayeux foram os índios Potiguaras que habitavam as margens do rio Paraíba e seu afluente rio Paro-eira, iniciando-se próximo a ponte Sanhauá até as imediações do Cemitério Nossa Senhora da Boa Morte, portanto, atualmente local do centro do município.

Com a fundação de João Pessoa, em 05 de agosto de 1585, os portugueses iniciaram o desbravamento para conhecer o interior do Estado e já nos anos de 1700 vieram às construções de engenhos, obrigando os índios a se embrenhar-se nas matas e como nômades viveram em vários lugares. Hoje ainda existem descendentes dos Potiguaras habitando em Baía da Traição, enquanto outros foram embora para o Rio Grande do Norte.

Já em 1859, conforme consta no relatório da visita do Imperador D. Pedro II a Paraíba, após atravessar uma deteriorada ponte de madeira à comitiva imperial encontrou do outro lado da ponte um pequeno povoado onde alguns pescadores residiam em casebres de taipa, cobertos com palhas de coqueiro; local conhecido atualmente como Baralho. Este foi, portanto, o primeiro povoado de Bayeux e a ponte fora construída de cimento e ferro após seis anos da visita do Imperador; mesmo interditada continua existindo até os dias atuais.

Mas nessa época já existia no local onde hoje se encontra o centro do município, início da Rua Napoleão Laureano, um grande casarão que servia como ponto de compra e venda de escravos que vinham de Pernambuco e Rio Grande do Norte, e eram comercializados com os coronéis do interior do Estado da Paraíba. Esse casarão era propriedade do Alferes Quintino e o comércio de escravos perdurou até 1888, com a decretação da Lei Áurea, vindo a funcionar no local um engenho que funcionou até o ano de 1918. Atualmente este antigo casarão consta na relação dos monumentos históricos do município de Bayeux e conforme registro foi solicitado tombamento pela sua estrutura de época e importância social.

Bayeux era conhecido como Barreiras. Pertencia ao município de Santa Rita e a sua única rua era uma acanhada e estreita estrada de barro que ligava João Pessoa ao interior do Estado. Essa estrada de barro cortava o centro do povoado, onde o clima era suave, apresentava uma paisagem com muitas árvores frutíferas e lagoas de águas cristalinas. Tudo isso seduziu pessoas ricas da Capital do Estado que compraram propriedades e construíram vários casarões e sobrados, principalmente para veranejar, época em que ainda não havia essa atual paixão pela orla marítima.

Desses casarões e sobrados, poucos restaram como a bela moradia do senhor Simplício Viana que veio a ser a primeira sede da Prefeitura Municipal de Bayeux; o casarão do senhor José Mendonça, primeiro comerciante de cereais do povoado, proprietário de terras e uma conhecida vacaria. Essa casa foi o local de reunião (sigilosa) de cidadãos bayeuxenses que lutaram pela emancipação política do município, tornando-se um prédio histórico e o casarão do Alferes Quintino. Foi também em um desses casarões do centro que viveu entre 1920 a 1922 o Ministro José Américo de Almeida e o engenheiro da Great-Western Antonio Augusto de Figueiredo Carvalho, veranista que ocupou entre 1915 a 1930 o casarão de Simplício Viana.

O trem da Great-Western que passava direto no povoado começou a parar quando foi construída uma pequena estação ao lado da E.E.E.F.M. Eng<sup>o</sup> José D'Ávila Lins. A iniciativa para esse fato de fundamental importância foi através de um grande esforço do próprio engenheiro Antônio Augusto de Figueiredo Carvalho que veio de Portugal exclusivamente para ajudar na implantação da linha férrea. Era morador da cidade de João Pessoa, residindo na atual casa da pólvora e possuía um casarão em Bayeux para veraneio.

Nessa época o povoado vivia da pesca abundante, principalmente através dos dois portos principais que se localizava no centro do povoado: porto da Oficina e porto São Lourenço. Locais ainda sem poluição com uma extensa área de manguezal e o rio Paro-eira corria livre sem a atual invasão de moradias e o atual elevado aterro no mangue.

O comércio de crustáceos era uma atividade progressiva, inclusive com a existência de fábrica de canoas, comércio que enriqueceu muitos bayeuxenses.

Foi por motivo dessa pesca abundante e a desorganização existente, inclusive pela falta de apoio aos pescadores e a desunião entre si que foi fundado no ano de 1925 a Colônia de Pescadores Arnaldo Z6 e veio a abrigar-se em um prédio da Avenida Liberdade no centro do povoado, tornando-se o órgão mais importante da época, pois era ponto de encontro das pessoas mais afortunadas e políticos, como também realizava os eventos das datas comemorativas e funcionava em suas dependências uma escola primária.

Outra atividade muito importante da época veio através das olarias. Vários arrendatários administravam uma faixa de 09 olarias que pertencia ao senhor Abiatar de Vasconcelos; um comerciante que morava em João Pessoa e possuía um cartório em Santa Rita. Essa atividade também mudou a vida de muitos bayeuxenses, pois foi um período de muitas construções e a matéria bruta (argila) encontrada no solo era da melhor qualidade. As consideradas mais rentáveis ficavam localizadas no centro do povoado e algumas conseguiram sobreviver até os anos 70.

Em 1936 foi construído no centro o prédio do DER – Departamento de Estrada e Rodagem e dois anos depois foi construído ao lado a Escola Elementar Mixta de Barreiras, que veio a suprir as necessidades de vários estudantes que com muita dificuldade se locomoviam para João Pessoa ou Santa Rita, realizando um longo percurso a pé, pois ainda não existia veículo de transporte e as pessoas de melhor condição financeira usavam cavalos ou carroças.

A energia elétrica chegou ao centro do povoado em 1941, por motivo da construção da Colônia Getúlio Vargas, na época conhecida como Leprosário. Os postes de madeira que traziam a fiação elétrica percorriam toda a Avenida Liberdade, vindo de João Pessoa em direção à colônia. Logo os moradores fizeram gambiarra a fim de buscar energia para as suas casas. Em alguns locais os postes eram colocados no meio da rua e ainda havia a figura do acendedor de luz. Um homem que passava no final da tarde com uma comprida vara e acendia a luz da rua no interruptor do primeiro poste. Como também ainda existia a figura do vendedor de frutas penduradas em uma vara ou em burro de cargas, as conhecidas cangalhas e predominava as casas de taipa coberta com palhas de coqueiro.

Foi por motivo da confecção dessas cangalhas que originou o adjetivo vulgar que persegue Bayeux desde essa época: “Cidade da Cangaia”. O trabalho artesanal de algumas mulheres que venceram o preconceito da época, quando a mulher não podia trabalhar fora de casa, enfrentado o machismo do marido e embrenhando-se no manguezal a procura de junco, planta existente no mangue, para depois de seca ao sol se tornar um objeto de muito uso na região. Pela qualidade do trabalho artesanal logo as cangalhas criaram fama e conquistaram os consumidores do interior do Estado, quando chegavam a Bayeux e procuravam a rua da Cangaia e ao conquistar os consumidores de outros Estados, como Pernambuco e Rio Grande do Norte o adjetivo logo tomou extensão de Cidade da Cangaia, mas para os deturpadores a frase foi se deteriorada para “Cidade de Corno”.

O pequeno povoado começava a dar um pequeno sinal de urbanização, mas ainda existiam muitos sítios, lagoas, lagos e os sobrados e casarões eram cercados por pequenas casas de taipa, coberta com palhas de coqueiro, quando a água era puxada por cordas e latas em cacimbas existentes no quintal das maiorias das casas. As pessoas ainda viviam da pesca, do comércio de frutas dos seus sítios e alguns trabalhavam nas olarias. No início da Rua Pedro Wlisses existia a conhecida lagoa do Tenente Galdino, Ao lado da atual prefeitura passava um córrego que atravessava a Avenida Liberdade, onde tinha uma pequena ponte de madeira e seguia até uma lagoa existente no bairro Imaculada, aterrada para a construção do Mercado Público Municipal. Nessa época a Rua do Meio, atual Rua Engenheiro Carvalho era uma estreita estrada de barro, margeada por sítios e o único caminho para a Colônia Getúlio Vargas e os sítios ainda eram cercado com varas e arame farpado.

No ano de 1944, quando o povoado de Barreiras foi denominado de Bayeux em homenagem a primeira cidade francesa resgatada pelos Aliados na Segunda Guerra Mundial a povoação já apresentava uma população de aproximadamente 5.000 habitantes; mas o local mais habitado era o bairro São Bento, principalmente por pescadores. Mesmo assim era no local considerado como centro do povoado que se encontravam as famílias mais ricas, onde surgiu à primeira padaria, a primeira farmácia, a primeira escola e funcionava uma feira livre no local da atual Praça 06 de junho.

Foi na Praça 06 de Junho que se realizou a grande festa para a comemoração da nova denominação, escolhido o dia 14 de julho, data maior da França e o nome da praça foi uma homenagem ao dia da tomada da Bayeux do poderio nazista. No meio da praça foi erguido um obelisco, na sua base foram depositados cinco quilos de areia francesa, pacto de união entre as duas cidades e no alto do monumento uma placa de bronze ostentava a frase: Viva a França. Nesse dia os alunos da Escola Elementar Mixta de Barreiras, que recebeu a denominação de Escola Reunida Joana D’Arc em homenagem a heroína francesa, entoaram com beleza o Hino Nacional das França. A Rua Ábdon Milanez passou a ser chamada de Avenida Liberdade em homenagem à liberdade da Bayeux francesa e no dia 01 de dezembro foi inaugurada a Estação Ferroviária Conde D’EU em homenagem a Gastons de O’rleans, esposo da princesa Isabel e neto do ex-soberano francês Luiz Felipe I. Essa estação, construída nos mesmo moldes das estações da Bayeux da França, localizava-se defronte da atual Igreja Universal e foi derrubada no final dos anos 70.

Esse fato histórico foi encenado pelos membros do Instituto Histórico e Geográfico de Bayeux no ano de 2011. Na mesma data, no mesmo local, na mesma hora os membros representaram os personagens da época com os mesmos pronunciamentos e, um obelisco de madeira colocado no meio da praça recebeu, simbolicamente, em sua base cinco quilos de areia, conforme consta na história.

No ano de 2015, a deputada francesa de Bayeux, Isabelle Attard, visitou a Bayeux brasileira e convidou autoridades para participar das festividades dos setenta anos de libertação da França. A Comissão Representativa indicada pela Câmara Municipal foi composta pelos vereadores Ory Sales, Jefferson Kita, Álvaro, Adriano do Táxi, Cabo Rubem e Célia Domiciano que também representava o Instituto Histórico e Geográfico de Bayeux. E assim estreitaram ainda mais a relação parlamentar, com troca de ideias e experiências entre os dois municípios. No dia 15 de dezembro, do mesmo ano, data oficial de aniversário da Bayeux brasileira a Praça 06 de Junho ganhou um novo obelisco e na sua base foi colocado cinco quilos de areia francesa trazido pela deputada, quando foi realizado um momento solene de resgate a história e o pacto de união anteriormente firmado. A partir desse fato a vereadora Celia Domiciano vem criando vários projetos em união com a Bayeux francesa e a criação da Ong: França Brasil se torna o elo de ligação entre as duas cidades.

Em 1950, com o calçamento em paralelepípedo da Avenida Liberdade, uma nova paisagem deslumbrou os olhares do povo e começou a gozar de uma melhor condição de tráfego. Foi um grande benefício para a cidade, pois seduziu investidores do ramo industrial e comercial, vindo a valorizar e melhorar a vida dos que trabalhavam com transporte local e até mesmo para o interior do Estado. Mas esse fato de tão grande relevância trouxe para a Avenida Liberdade um adjetivo que combinava com os constantes acidentes acontecidos após o calçamento: Corredor da morte.

Como o calçamento em paralelepípedo restringia-se apenas a Avenida Liberdade, as ruas paralelas e transversais continuaram com o antigo problema de enchente, pois no período de chuva as águas não tinham para aonde correr, causando um grande transtorno na comunidade. Ao contrário, a Avenida Liberdade se tornou trafegável e a partir daí se tornou palco das comemorações do 07 de setembro, local para instalação de parque de diversão e a realização dos vários eventos culturais.

Em 1951, quando foi fundada a empresa FIBRASA, primeira indústria de sisal, seguida nos próximos anos com outras indústrias com a mesma atividade de produção, houve uma grande transformação na paisagem do município de Bayeux, principalmente pela enorme migração de pessoas que chegavam, na maioria, do interior do Estado. O centro foi o local de mais procura pelos novos moradores que chegavam com o intuito de trabalhar nessas recém-inauguradas fábricas, por motivo da proximidade com o local de trabalho e melhor condição de vida.

Mas esse desenfreado e desorganizado crescimento populacional trouxe sérias consequências para o povoado, pois não estava preparada para receber em um pequeno período de tempo uma migração tão grande. Por esse motivo houve muito aterro de mangue para construção de casas, destruindo o habitat natural dos crustáceos e as fábricas começaram a jogar nos rios os gases tóxicos, como também local de lixo e derrubada de árvore do mangue para construção de casa.

O centro logo se tornou o local de maior aglomeração populacional e dos 17.338 habitantes, 60% residiam no centro. Portanto, o centro foi o primeiro local do município a dar sinal de urbanização, pois mesmo sem seguir alguma norma urbanística, surgiam ruas, becos e vielas por toda área geográfica do centro. E a população passou a viver uma vida precária de assistência médica, alimentar, escolar e a procura de emprego se tornou maior do que a oferta.

A partir de 1959, com a emancipação política de Bayeux, quando finalmente o povoado se tornou independente de Santa Rita, chegaram empresas de atividades variadas e o comércio com o apoio do Mercado Público São Jose, situado na esquina da Rua Flávio Maroja, conseguiu um elevado avanço, principalmente nas ruas próximas, surgindo lojas de eletrodomésticos, armazéns de cereais, magazines, padarias, lanchonetes etc. A cidade de Bayeux passava nessa época a viver da indústria, deixando para trás os saudosos tempos das pescas abundantes. Bayeux começava a ficar conhecida como uma cidade industrial.

Como a população crescia, mais ruas surgiam e os antigos sítios desapareciam. No local de uma grande lagoa defronte a empresa BRASCORDA surgiu a Rua Pedro Willises; na fazenda do senhor José Montenegro se tornou uma rua chamada Napoleão Laureano; no sítio de Josué Gomes da Silveira apareceu a Rua Senhor do Bonfim; nas terras alagadas defronte a empresa FIBRASA surgiu a Rua José Rodrigues Moura, e assim por diante foram se formando ruas e a cidade se urbanizando.

Em 1990, de acordo com o censo do IBGE, a população de Bayeux já chegava à marca de 84.169 habitantes e o centro da cidade apresentava uma população de aproximadamente 15.000 habitantes. Esse crescimento populacional desenfreado surgiu pela grande oferta de empregos nas indústrias que a cada ano surgia no município. Outro fato de fundamental importância para esse crescimento foi o baixo preço nos alugueis das casas e os terrenos oferecidos para construção, pois algumas famílias que vinha do interior com destino a João Pessoa se encantava com a oferta de preço e a proximidade de Bayeux com a Capital do Estado. Nesse período foi realizado o asfalto da Av. Liberdade trazendo mais conforto para o usuário.

Foi também nesse período que começaram a construção dos primeiros órgãos públicos e a chegada das agências bancárias. Seguindo a agência do Banco do Estado da Paraíba S/A, (hoje desativada), vieram: Banco do Brasil S/A, Caixa Econômica Federal S/A e o Banco Brasileiro de Desconto S/A – Bradesco.

Os órgãos públicos se concentraram principalmente na Av. Liberdade: Prefeitura Municipal de Bayeux, Câmara Municipal de Bayeux, Fórum Juiz Inácio Machado de Souza, Secretaria de Educação do Município e o Hospital e Maternidade Benedita Targino Maranhão.

Em 2000, Bayeux já apresentava uma população de 87.561 e o centro do município já contava com 19.830 habitantes. Os bairros surgiram por todos os lados e cada vez mais aumentava a população, mas o centro ainda era o lugar mais procurado, casas foram construídas nos quintais das casas e o manguê continuava sendo atrairado para construção de moradias. A invasão desenfreada e desordenada nos manguezais causavam problemas gravíssimos à população. As constantes enchentes traziam riscos de vidas aos moradores da periferia, quando as casas eram arrastadas pelas águas, deixando sequelas irremediáveis.

Dentre outras, na década de 80, ocorreu uma abundante chuva que durou vários dias, ocasionando uma grande enchente no rio Paroeira provocando: inundações nas favelas, derrubamentos de árvores e alterações do curso do rio Paraíba. Antes dessa alteração, o rio Paraíba servia de limite intermunicipal entre Bayeux e Santa Rita. Atualmente, esses rios, Paroeira e Paraíba, estão unidos, formando um único rio. No ano de 2004 houve outro período de muita chuva, ocasionando outra enchente; não comparada a enchente acontecida em março de 2008.

Conforme estimativa do IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística a população de Bayeux e de aproximadamente 100.000 habitantes e o centro já chega a aproximadamente 23.000 habitantes.

De acordo com entrevistas realizadas com os próprios moradores e análise de campo o centro de Bayeux se limita: ao Norte com o rio Paroeira no final da Rua Flávio Maroja; ao Sul com a Br. 230 no final da Rua Engº Carvalho; ao leste com o bairro Sesi, da Rua 13 de Maio até à linha do trem e ao bairro Imaculada Conceição no final da Rua 05 de Agosto e Rua José Willises Teixeira; ao Oeste com a ponte sobre o rio Tambay, bairro de Brasília com metade da Rua José Dias de Vasconcelos e bairro Jardim São Severino com a Rua João Dionísio. Suas principais ruas além da Av. Liberdade (rodovia estadual) são as ruas: Rua Engº Carvalho, Rua Petrônio Figueiredo, Rua Flávio Maroja, Rua João Dionísio e Rua José Dias de Vasconcelos. Mas com a construção do Binário em 2014, muitas ruas foram aproveitadas para melhorar o tráfego da cidade. O Binário teve início na Av. Liberdade, ao lado do hospital, seguindo até o Restaurante Popular, dobrando a direita, rua Luzia Lira de Lima e a esquerda pegando a rua Joaquim Fernandes e cortando o terreno onde funcionava a SANBRA, hoje empresa PENALTY. Daí segue pela rua Pinheiro Machado e no final dobra a esquerda, rua Monsenhor Almeida e logo vira a direita, descendo uma pequena ladeira e pegando a travessa São João ate a Travessa Elvira Massicano. Nesse local vira a esquerda e pega a rua Santa Rita, quando finalmente se encontra com a Av. Liberdade e o trevo, seguindo para a nova ponte com destino a João Pessoa.

O comércio se concentra no centro do município, principalmente na Avenida Liberdade, Rua Engº Carvalho e Rua Gustavo Maciel Monteiro, porém nos últimos anos se nota a instalação de casas comerciais e bancos entre a prefeitura e a Câmara Municipal. A av. Liberdade ainda é passagem obrigatória de todos os transportes públicos proveniente dos bairros em direção a João Pessoa, como também transita pelo centro o trem da CBTU, vindo de Santa Rita em direção a cidade de Cabedelo. Os barcos também são meios de transporte do pessoal do centro com saída nos portos da Oficina e São Lourenço. Como também é passagem dos usuários do transporte aéreo, através do Aeroporto Presidente Castro Pinto, situado no bairro Jardim Aeroporto.

As principais escolas da rede estadual e municipal de ensino estão localizadas na área geográfica do centro, onde também se encontram as maiores escolas particulares pelo número de aluno, como também, muitas escolinhas do jardim de infância.

Na Avenida Liberdade, próxima a Praça 06 de Junho se encontra o Clube Recreativa São Sebastião e na Rua Engº Carvalho fica o São Paulo Esporte Clube, duas entidades que muitos contribuíram para o desenvolvimento cultural da cidade. Locais de inesquecíveis eventos nos antigos carnavais, Natal e Ano Novo.

Não se concentra no centro a maioria dos grupos de manifestações culturais, distribuídos entre os bairros, mas o folguedo Cava-lo Marinho do Mestre Gasosa, conhecido internacionalmente tem sede no centro, onde também tem sede o grupo da Tribo Indígena Potiguaras que vem animando o povo de Bayeux e do Estado da Paraíba há mais de trinta anos.

A festa do padroeiro do município, São Sebastião, sempre foi realizada nas proximidades da matriz de São Sebastião no bairro Sesí, mas depois da criação do Parque do Povo, por traz da Prefeitura Municipal de Bayeux, passou a ser o local de realização de todos os eventos da cidade, inclusive da festa do padroeiro e o Caranga-fest, evento de nome nacional.

No centro se encontra o único hospital da cidade e a única clínica pública como também diversas clinicas particulares, laboratórios de análises, clinica odontológica, farmácias e vários PSF – Posto de Saúde da Família.

Desde os idos anos da sua fundação o centro de Bayeux vem sendo local da residência dos principais líderes políticos, principalmente onde residiu Lourival Caetano, prefeito por três vezes e uma vez deputado estadual. Líder político que dominou Bayeux por vinte e oito anos, quando sua esposa Severina Freire de Melo, também foi prefeita e o seu filho Vanildo Caetano, foi eleito vereador e deputado estadual, assumindo como suplente.

A Praça 06 de junho, considerada a principal da cidade, encontra-se no centro, como também se encontra no centro os principais restaurantes e bares da cidade, como também os principais locais de apresentações de manifestações culturais: CEFOR – Centro de Formação e IHGB – Instituto Histórico e Geográfico de Bayeux.

Não tem um teatro, mas a arte cênica é encenada em vários locais e os artistas dos diversos segmentos culturais se encontram no centro para bate-papos e filosofar sobre a literatura, os últimos lançamentos de livros ou a apresentação dos grupos de dança e musical; ostentando o artesanato como uma das mais expressivas artes do município. Bayeux é um celeiro de artista originário de vários bairros.

Portanto, Bayeux pode e deve comemorar com festa os seus aniversários. Homenagear a antiga vila da tradicional ponte Sanhauá que ostenta ainda com firmeza seus pilares com mais de 140 anos, recebendo entre a maré baixa e a maré alta, o beijo suave das águas do Sanhauá, ultrapassou obstáculos, realizou sonhos, venceu batalhas.

O dia 15 de dezembro é um dia de festa, de comemoração, de autoestima, pois mesmo sabendo que faltam muitos obstáculos a ultrapassar, muitos obstáculos já foram ultrapassados. É um momento de reflexão, de analisar o que foi feito no passado e o que podemos fazer para o futuro, engrandecendo e enaltecendo suas divisas para o mundo.

Uma data que no decorrer de sua história foi comemorada de tantas maneiras: Por um tempo foi acalentada com hinos cívicos e em outros tempos fora despertada com fogos de artifícios. Outras vezes brincou com as danças e folguedos populares, como também com sua própria banda municipal ou banda de fama nacional. Algumas vezes chorou esquecida. Outras vezes recebeu um bolo do tamanho da sua idade. Já foi cantada em versos e prosas; exaltada pelos seus rios, matas e manguezais e até mesmo como inspiração para composição de monografias de universitários.

Fonte: <https://www.aliancabayeuxfrancobrasileira.org/index.php/a-ong/bayeux-pb>

#### Dados do IBGE

História  
Bayeux Paraíba - PB

#### Histórico

A colonização da região onde se encontra o município de Bayeux, antiga Vila de Barreiras, está muito ligada às histórias de João Pessoa e Santa Rita. Em 1585, quando foi fundada Felippéia (atual João Pessoa), também teve início o povoado de Santa Rita. Localizando-se exatamente entre essas duas cidades, a Vila de Barreiras começou a surgir com o aparecimento de pequenos casebres à margem da estrada. Influenciado e em consequência do intenso movimento dos colonizadores, os negociantes e criadores deixavam não só a Capital, mas também o interior, dando cada vez mais motivação as pessoas de se fixarem nessa terra.

Coriolano de Medeiros, em seu Dicionário Corográfico da Paraíba, assim se expressa sobre Barreiros, primitivo topônimo do município de Bayeux: “Considerável agregado de casas, que se estende por mais de 4 km à margem da estrada, que segue da Capital para o interior”. Embora pudesse ser considerado como subúrbio da Capital, já que se comunica pela ponte Sanhauá, pertencia ao município de Santa Rita, cuja sede dista 9 km aproximadamente.

Em 1944, com a tomada de Bayeux, cidade da França, a primeira a ser ocupada no território Francês pelas forças aliadas, o jornalista Assis Chateaubriand procurou dar o nome de Bayeux a uma cidade brasileira.

Gentílico: bayeense

#### Formação Administrativa

Distrito criado com a denominação de Barreiras ex-povoado, pelo decreto-lei estadual nº 454, de 20-06-1944, subordinado ao município de Santa Rita. (pela lei nº 546, de 26-06-1944, pelo DEG da PB dirigido ao Secribge e Reg. No Secretária Geral sob o nº 3995). O distrito de Barreiras passou a denominar-se Bayeux.

Em divisão territorial datada de 15-VII-1950, o distrito de Bayeux, figura no município de Santa Rita.

Assim permanecendo em divisão territorial datada de 1-VII-1955.

Elevado à categoria de município com a denominação de Bayeux, pela lei estadual nº 2148, de 28-07-1959, desmembrado de Santa Rita. Sede no atual distrito de Bayeux. Constituído do distrito sede. Instalado em 15-12-1959

Em divisão territorial datada de 15-VII-1960, o município é constituído do distrito sede.

Assim permanecendo em divisão territorial datada de 2007.

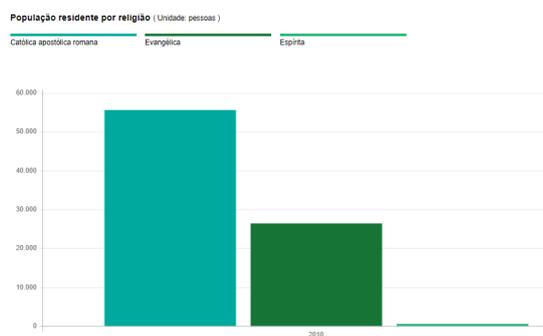
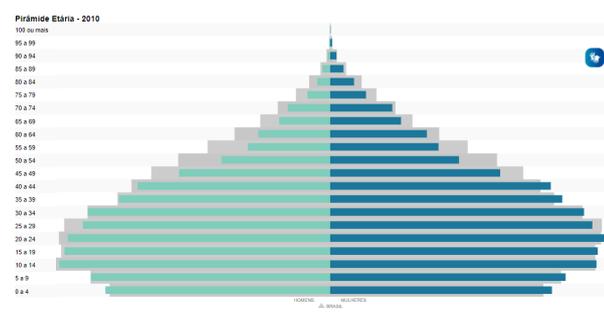
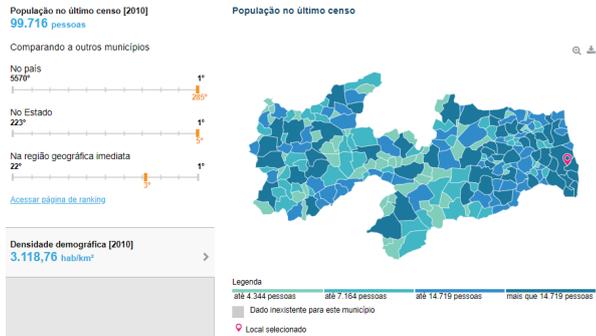
#### Alteração toponímica distrital

Barreiras para Bayeux alterado, (pelo tel. 546, de 21-06-1944, pelo DEG da PB dirigido ao Secribge e Reg. na Secretária Geral sob o nº 39951.

Fonte  
IBGE

**POPULAÇÃO**

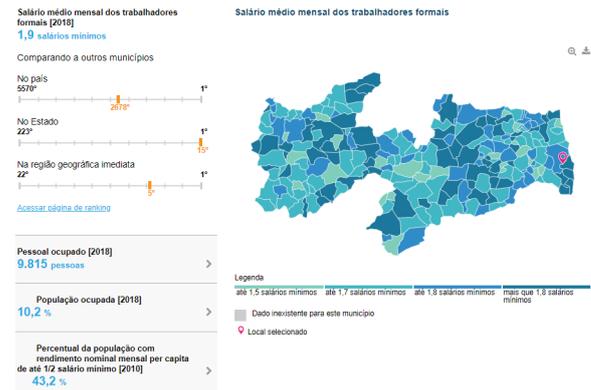
População estimada [2020]	97.203 pessoas
População no último censo [2010]	99.716 pessoas
Densidade demográfica [2010]	3.118,76 hab/km <sup>2</sup>



**TRABALHO E RENDIMENTO**

Em 2018, o salário médio mensal era de 1.9 salários mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação à população total era de 10.2%. Na comparação com os outros municípios do estado, ocupava as posições 15 de 223 e 61 de 223, respectivamente. Já na comparação com cidades do país todo, ficava na posição 2678 de 5570 e 3405 de 5570, respectivamente. Considerando domicílios com rendimentos mensais de até meio salário mínimo por pessoa, tinha 43.2% da população nessas condições, o que o colocava na posição 215 de 223 dentre as cidades do estado e na posição 2344 de 5570 dentre as cidades do Brasil.

Salário médio mensal dos trabalhadores formais [2018]	1,9 salários mínimos
Pessoal ocupado [2018]	9.815 pessoas
População ocupada [2018]	10,2 %
Percentual da população com rendimento nominal mensal per capita de até 1/2 salário mínimo [2010]	43,2 %



**EDUCAÇÃO**

Taxa de escolarização de 6 a 14 anos de idade [2010]	96,4 %
IDEB – Anos iniciais do ensino fundamental (Rede pública) [2017]	4,4
IDEB – Anos finais do ensino fundamental (Rede pública) [2017]	3,4
Matrículas no ensino fundamental [2018]	12.931 matrículas
Matrículas no ensino médio [2018]	3.875 matrículas
Docentes no ensino fundamental [2018]	693 docentes
Docentes no ensino médio [2018]	288 docentes
Número de estabelecimentos de ensino fundamental [2018]	77 escolas
Número de estabelecimentos de ensino médio [2018]	15 escolas

---

CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS  
MOTORISTA

---

1. Legislação de Trânsito em geral . . . . .	01
2. Código de Trânsito Brasileiro . . . . .	41
3. Noções do funcionamento do veículo . . . . .	83
4. Respeito ao Meio Ambiente . . . . .	101
5. Velocidade Máxima Permitida. Parada obrigatória . . . . .	103
6. Direção defensiva. Cuidados gerais ao volante . . . . .	106
7. Primeiros Socorros . . . . .	114
8. Práticas de condução de veículo de transporte em Emergência . . . . .	124
9. Convívio Social no Trânsito . . . . .	106
10. Ética profissional . . . . .	120

---

**LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO EM GERAL**

*Prezado candidato, há diversas resoluções do Contran, então, disponibilizaremos algumas que, possivelmente, serão exigidas em prova.*

Contran De acordo com o CTB, trata-se do coordenador do Sistema Nacional de Trânsito, funcionando como órgão máximo normativo e consultivo.

A sede do Contran é no Distrito Federal. O órgão é presidido, segundo o artigo 10 do CTB, pelo dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União (que se trata do Denatran, o Departamento Nacional de Trânsito).

A resolução é, de acordo com o regimento interno do Contran, um “ato normativo, destinado a regulamentar dispositivo do CTB, de competência do Conselho”.

Ou seja, é o instrumento que permite ao órgão fazer justamente o que estávamos falando: estabelecer as normas para uma regra presente no Código de Trânsito.

**RESOLUÇÃO 04/1998;**

Dispõe sobre o trânsito de veículos novos, nacionais ou importados, antes do registro e do licenciamento e de veículos usados incompletos, nacionais ou importados, antes da transferência. (Alterado pela Resolução nº 698, de 10 de outubro de 2017).

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, usando da sua competência que lhe confere o Art. 12 da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e conforme o Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando que o veículo novo terá que ser registrado e licenciado no Município de domicílio ou residência do adquirente;

Considerando que o concessionário ou revendedor autorizado pela indústria fabricante do veículo, poderá ser o primeiro adquirente;

Considerando a convivência de ordem econômica para o adquirente nos deslocamentos do veículo;

Art. 1º Esta Resolução dispõe sobre a permissão para o trânsito de veículos novos, nacionais ou importados, que transportem cargas e pessoas, antes do registro e do licenciamento e de veículos usados incompletos, nacionais ou importados, antes da transferência.

§ 1º A permissão estende-se aos veículos inacabados novos ou veículos usados incompletos, no período diurno, no percurso entre Continuação da RESOLUÇÃO Nº 698, DE 10 DE OUTUBRO DE 2017. os seguintes destinos: pátio do fabricante, concessionário, revendedor, encarregador, complementador final, Posto Alfandegário, cliente final ou ao local para o transporte a um dos destinatários mencionados.”

§ 2º. A “autorização especial” válida apenas para deslocamento para o município de destino, será expedida para o veículo que portar os Equipamentos Obrigatórios previstos pelo CONTRAN (adequado ao tipo de veículo), com base na Nota Fiscal de Compra e Venda, com validade de (15) quinze dias transcorridos da data da emissão, prorrogável por igual período por motivo de força maior.

§ 3º. A autorização especial será impressa em (3) três vias, das quais, a primeira e a segunda serão colocadas respectivamente, no vidro dianteiro (para-brisa), e no vidro traseiro, e a terceira arquivada na repartição de trânsito expedidora.

Art. 2º. Os veículos adquiridos por autônomos e por empresas que prestam transportes de cargas e de passageiros, poderão efetuar serviços remunerados para quais estão autorizados, atendida a legislação específica, as exigências dos poderes concedentes e das autoridades com jurisdição sobre as vias públicas.

Art. 3º. Os veículos consignados aos concessionários, para comercialização, e os veículos adquiridos por pessoas físicas, entidades privadas e públicas, a serem licenciados nas categorias “PARTICULAR e OFICIAL”, somente poderão transportar suas cargas e pessoas que tenham vínculo empregatício com os mesmos.

Art. 4º Antes do registro e licenciamento, o veículo novo ou usado incompleto, nacional ou importado, que portar a nota fiscal de compra e venda ou documento alfandegário poderá transitar

I – do pátio da fábrica, da indústria encarregadora ou concessionária e do Posto Alfandegário, ao órgão de trânsito do município de destino, nos quinze dias consecutivos à data do carimbo de saída do veículo, constante da nota fiscal ou documento alfandegário correspondente

II - do pátio da fábrica, da indústria encarregadora ou concessionária, ao local onde vai ser embarcado como carga, por qualquer meio de transporte;

III - do local de descarga às concessionárias ou indústrias encarregadoras;

IV - de um a outro estabelecimento da mesma montadora, encarregadora ou concessionária ou pessoa jurídica interligada.

§ 1º No caso de veículo novo ou usado comprado diretamente pelo comprador por meio eletrônico, o prazo de que trata o inciso I será contado a partir da data de efetiva entrega do veículo ao proprietário.

§ 2º No caso do veículo novo ou usado doado por órgãos ou entidades governamentais, o município de destino de que trata o inciso I será o constante no instrumento de doação, cuja cópia deverá acompanhar o veículo durante o trajeto.

§ 3º Equiparam-se às indústrias encarregadoras as empresas responsáveis pela instalação de equipamentos destinados a transformação de veículos em ambulâncias, veículos policiais e demais veículos de emergência.

§ 4º No caso de veículo usado incompleto deverá portar além do previsto no caput deste art., prévia autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal para troca de carroceria.

§ 5º No caso dos Estados da Região Norte do País, o prazo de que trata o inciso I será de 30 (trinta) dias consecutivos.

§ 6º Para os veículos recém-produzidos, beneficiados por regime tributário especial e para os quais ainda não foram emitidas as notas fiscais de faturamento, fica permitido o transporte somente do pátio interno das montadoras e fabricantes para os pátios externos das montadoras e fabricantes ou das empresas responsáveis pelo transporte dos veículos, em um raio máximo de 10 (dez) quilômetros, desacompanhados de nota fiscal, desde que acompanhados da relação de produção onde conste a numeração do chassi. (Alterado pela Resolução nº 554, de 17 de setembro de 2015).

Art. 5º. Pela inobservância desta Resolução, fica o condutor sujeito à penalidade constante do Artigo 230, inciso V, do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 6º. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogada a Resolução 612/83.

**RESOLUÇÃO 14/1998**

Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências.

## CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS MOTORISTA

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, usando da competência que lhe confere o inciso I, do art.12 ,da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e conforme o Decreto 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

CONSIDERANDO o art. 105, do Código de Trânsito Brasileiro;

CONSIDERANDO a necessidade de proporcionar às autoridades fiscalizadoras, as condições precisas para o exercício do ato de fiscalização;

CONSIDERANDO que os veículos automotores, em circulação no território nacional, pertencem a diferentes épocas de produção, necessitando, portanto, de prazos para a completa adequação aos requisitos de segurança exigidos pela legislação; resolve:

Art. 1º Para circular em vias públicas, os veículos deverão estar dotados dos equipamentos obrigatórios relacionados abaixo, a serem constatados pela fiscalização e em condições de funcionamento:

I) nos veículos automotores e ônibus elétricos:

- 1) pára-hoques, dianteiro e traseiro;
- 2) protetores das rodas traseiras dos caminhões;
- 3) espelhos retrovisores, interno e externo;
- 4) limpador de pára-brisa;
- 5) lavador de pára-brisa;
- 6) pala interna de proteção contra o sol (pára-sol) para o condutor;
- 7) faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela;
- 8) luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela;
- 9) lanternas de posição traseiras de cor vermelha;
- 10) lanternas de freio de cor vermelha;
- 11) lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha;
- 12) lanterna de marcha à ré, de cor branca;
- 13) retrorefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha;
- 14) lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca;
- 15) velocímetro;
- 16) buzina;
- 17) freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes;
- 18) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
- 19) dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo;
- 20) extintor de incêndio;
- 21) registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, nos veículos de transporte e condução de escolares, nos de transporte de passageiros com mais de dez lugares e nos de carga com capacidade máxima de tração superior a 19t;
- 22) cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo;
- 23) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor, naqueles dotados de motor a combustão;
- 24) roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu, com ou sem câmara de ar, conforme o caso;
- 25) macaco, compatível com o peso e carga do veículo;
- 26) chave de roda;
- 27) chave de fenda ou outra ferramenta apropriada para a remoção de calotas;
- 28) lanternas delimitadoras e lanternas laterais nos veículos de carga, quando suas dimensões assim o exigirem;
- 29) cinto de segurança para a árvore de transmissão em veículos de transporte coletivo e carga;

II) para os reboques e semireboques:

- 1) pára-choque traseiro;

- 2) protetores das rodas traseiras;
- 3) lanternas de posição traseiras, de cor vermelha;
- 4) freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes, para veículos com capacidade superior a 750 quilogramas e produzidos a partir de 1997;
- 5) lanternas de freio, de cor vermelha;
- 6) iluminação de placa traseira;
- 7) lanternas indicadoras de direção traseiras, de cor âmbar ou vermelha;
- 8) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
- 9) lanternas delimitadoras e lanternas laterais, quando suas dimensões assim o exigirem.

III) para os ciclomotores:

- 1) espelhos retrovisores, de ambos os lados;
- 2) farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
- 3) lanterna, de cor vermelha, na parte traseira;
- 4) velocímetro;
- 5) buzina;
- 6) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
- 7) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor.

IV) para as motonetas, motocicletas e triciclos:

- 1) espelhos retrovisores, de ambos os lados;
- 2) farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
- 3) lanterna, de cor vermelha, na parte traseira;
- 4) lanterna de freio, de cor vermelha
- 5) iluminação da placa traseira;
- 6) indicadores luminosos de mudança de direção, dianteiro e traseiro;
- 7) velocímetro;
- 8) buzina;
- 9) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
- 10)“dispositivo destinado ao controle de ruído do motor, dimensionado para manter a temperatura de sua superfície externa em nível térmico adequado ao uso seguro do veículo pelos ocupantes sob condições normais de utilização e com uso de vestimentas e acessórios indicados no manual do usuário fornecido pelo fabricante, devendo ser complementado por redutores de temperatura nos pontos críticos de calor, a critério do fabricante, conforme exemplificado no Anexo desta Resolução”

V) para os quadriciclos:

- 1) espelhos retrovisores, de ambos os lados;
- 2) farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
- 3) lanterna, de cor vermelha na parte traseira;
- 4) lanterna de freio, de cor vermelha;
- 5) indicadores luminosos de mudança de direção, dianteiros e traseiros;
- 6) iluminação da placa traseira;
- 7) velocímetro;
- 8) buzina;
- 9) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
- 10) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor;
- 11) protetor das rodas traseiras.

VI) nos tratores de rodas e mistos:

- 1) faróis dianteiros, de luz branca ou amarela;
- 2) lanternas de posição traseiras, de cor vermelha;
- 3) lanternas de freio, de cor vermelha;
- 4) indicadores luminosos de mudança de direção, dianteiros e traseiros;
- 5) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
- 6) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor.

VII) nos tratores de esteiras:

- 1) faróis dianteiros, de luz branca ou amarela;
- 2) lanternas de posição traseiras, de cor vermelha;
- 3) lanternas de freio, de cor vermelha;
- 4) indicadores luminosos de mudança de direção, dianteiros e traseiros;
- 5) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor.

Parágrafo único: Quando a visibilidade interna não permitir, utilizar-se-ão os espelhos retrovisores laterais.

Art. 2º Dos equipamentos relacionados no artigo anterior, não se exigirá:

I) lavador de pára-brisa:

a) em automóveis e camionetas derivadas de veículos produzidos antes de 1º de janeiro de 1974;

b) utilitários, veículos de carga, ônibus e microônibus produzidos até 1º de janeiro de 1999;

II) lanterna de marcha à ré e retrorefletores, nos veículos fabricados antes de 1º de janeiro de 1990;

III) registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo:

a) para os veículos de carga com capacidade máxima de tração inferior a 19 (dezenove) toneladas, fabricados até 31 de dezembro de 1990;

b) nos veículos de transporte de passageiros ou de uso misto, registrados na categoria particular e que não realizem transporte remunerado de pessoas;

c) até 30 de setembro de 1999, para os veículos de carga com capacidade máxima de tração inferior a 19 toneladas, fabricados a partir de 1º de janeiro de 1991

IV) cinto de segurança:

a) para os passageiros, nos ônibus e microônibus produzidos até 1º de janeiro de 1999;

b) até 1º de janeiro de 1999, para o condutor e tripulantes, nos ônibus e microônibus;

c) para os veículos destinados ao transporte de passageiros, em percurso que seja permitido viajar em pé.

V) pneu e aro sobressalente, macaco e chave de roda:

a) nos veículos equipados com pneus capazes de trafegar sem ar, ou aqueles equipados com dispositivo automático de enchimento emergencial;

b) nos ônibus e microônibus que integram o sistema de transporte urbano de passageiros, nos municípios, regiões e microrregiões metropolitanas ou conglomerados urbanos;

c) nos caminhões dotados de características específicas para transporte de lixo e de concreto;

d) nos veículos de carroçaria blindada para transporte de valores.

e) para automóveis, camionetas, caminhonetes e utilitários, com peso bruto total – PBT, de até 3,5 toneladas, a dispensa poderá ser reconhecida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, por ocasião do requerimento do código específico de marca/modelo/versão, pelo fabricante ou importador, quando comprovada que tal característica é inerente ao projeto do veículo, e desde que este seja dotado de alternativas para o uso do pneu e aro sobressalentes, macaco e chave de roda

VI) velocímetro, naqueles dotados de registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, integrado.

Parágrafo único: Para os veículos relacionados nas alíneas “b”, “c”, e “d”, do inciso V, será reconhecida a excepcionalidade, somente quando pertencerem ou estiverem na posse de firmas individuais, empresas ou organizações que possuam equipes próprias, especializadas em troca de pneus ou aros danificados.

VII) para-choques traseiro nos veículos mencionados no Art. 4º da Resolução nº 593, de 24 de maio de 2016, do CONTRAN.”

Art. 3º. Os equipamentos obrigatórios dos veículos destinados ao transporte de produtos perigosos, bem como os equipamentos para situações de emergência serão aqueles indicados na legislação pertinente

Art. 4º. Os veículos destinados à condução de escolares ou outros transportes especializados terão seus equipamentos obrigatórios previstos em legislação específica.

Art. 5º. A exigência dos equipamentos obrigatórios para a circulação de bicicletas, prevista no inciso VI, do art. 105, do Código de Trânsito Brasileiro terá um prazo de cento e oitenta dias para sua adequação, contados da data de sua Regulamentação pelo CONTRAN.

Art. 6º. Os veículos automotores produzidos a partir de 1º de janeiro de 1999, deverão ser dotados dos seguintes equipamentos obrigatórios:

I - espelhos retrovisores externos, em ambos os lados;

II - registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, para os veículos de carga, com peso bruto total superior a 4536 kg;

III - encosto de cabeça, em todos os assentos dos automóveis, exceto nos assentos centrais;

IV - cinto de segurança graduável e de três pontos em todos os assentos dos automóveis. Nos assentos centrais, o cinto poderá ser do tipo sub-abdominal;

Parágrafo único: Os ônibus e microônibus poderão utilizar cinto sub-abdominal para os passageiros.

Art. 7º. Aos veículos registrados e licenciados em outro país, em circulação no território nacional, aplicam-se as regras do art. 118 e seguintes do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 8º Ficam revogadas as Resoluções 657/85, 767/93, 002/98 e o art. 65 da Resolução 734/89.

Art. 9º. Respeitadas as exceções e situações particulares previstas nesta Resolução, os proprietários ou condutores, cujos veículos circularem nas vias públicas desprovidos dos requisitos estabelecidos, ficam sujeitos às penalidades constantes do art. 230 do Código de Trânsito Brasileiro, no que couber.

Art. 10. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

### RESOLUÇÃO 18/1998

Recomenda o uso, nas rodovias, de farol baixo aceso durante o dia, e dá outras providências.

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

CONSIDERANDO que o sistema de iluminação é elemento integrante da segurança ativa dos veículos;

CONSIDERANDO que as cores e as formas dos veículos modernos contribuem para mascarar-los no meio ambiente, dificultando a sua visualização a uma distância efetivamente segura para qualquer ação preventiva, mesmo em condições de boa luminosidade;

RESOLVE:

Art.1º. Recomendar às autoridades de trânsito com circunscrição sobre as vias terrestres, que por meio de campanhas educativas, motivem seus usuários a manter o farol baixo aceso durante o dia, nas rodovias.

Art.2º. O DENATRAN acompanhará os resultados obtidos pelos órgãos que implementarem esta medida.

Art.3º. Esta Resolução entrará em vigor 60 (sessenta) dias após sua publicação, ficando revogada a Resolução 819/96.

**RESOLUÇÃO 168/2004**

Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN usando da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I e artigo 141, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e, conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito,

RESOLVE:

Art. 1º As normas regulamentares para o processo de formação, especialização e habilitação do condutor de veículo automotor e elétrico, os procedimentos dos exames, cursos e avaliações para a habilitação, renovação, adição e mudança de categoria, emissão de documentos de habilitação, bem como do reconhecimento do documento de habilitação obtido em país estrangeiro são estabelecidas nesta Resolução.

**DO PROCESSO DE HABILITAÇÃO DO CONDUTOR**

Art. 2º O candidato à obtenção da Autorização para Conduzir Ciclomotor – ACC, da Carteira Nacional de Habilitação – CNH, solicitará ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, do seu domicílio ou residência, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão ou entidade, a abertura do processo de habilitação para o qual deverá preencher os seguintes requisitos:

- I – ser penalmente imputável;
- II – saber ler e escrever;
- III – possuir documento de identidade;
- IV – possuir Cadastro de Pessoa Física – CPF.

§1º O processo de habilitação do condutor de que trata o caput deste artigo, após o devido cadastramento dos dados informativos do candidato no Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH, deverá realizar Avaliação Psicológica, Exame de Aptidão Física e Mental, Curso Teórico-técnico, Exame Teórico-técnico, Curso de Prática de Direção Veicular e Exame de Prática de Direção Veicular, nesta ordem.

§2º O candidato poderá requerer simultaneamente a ACC e habilitação na categoria “B”, bem como requerer habilitação em “A” e “B” submetendo-se a um único Exame de Aptidão Física e Mental e Avaliação Psicológica, desde que considerado apto para ambas.

§3º O processo do candidato à habilitação ficará ativo no órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, pelo prazo de 12 (doze) meses, contados da data do requerimento do candidato.

§4º A obtenção da ACC obedecerá aos termos e condições estabelecidos para a CNH nas categorias “A”, “B” e, “A” e “B”.

Art. 3º Para a obtenção da ACC e da CNH o candidato deverá submeter-se a realização de:

- I – Avaliação Psicológica;
- II – Exame de Aptidão Física e Mental;
- III – Exame escrito, sobre a integralidade do conteúdo programático, desenvolvido em Curso de Formação para Conductor;
- IV – Exame de Direção Veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual esteja se habilitando.

Art. 4º O Exame de Aptidão Física e Mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado.

§1º O condutor que exerce atividade de transporte remunerado de pessoas ou bens terá que se submeter ao Exame de Aptidão Física e Mental e a Avaliação Psicológica de acordo com os parágrafos 2º e 3º do Art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro.

§2º Quando houver indícios de deficiência física, mental ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir veículo, o prazo de validade do exame poderá ser diminuído a critério do perito examinador.

§3º O condutor que, por qualquer motivo, adquira algum tipo de deficiência física para a condução de veículo automotor, deverá apresentar-se ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal para submeter-se aos exames necessários.

Art. 5º Os tripulantes de aeronaves titulares de cartão de saúde, devidamente atualizado, expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aviação Civil – DAC, ficam dispensados do exame de aptidão física e mental necessário à obtenção ou à renovação periódica da habilitação para conduzir veículo automotor, ressalvados os casos previstos no §4º do art. 147 e art. 160 do CTB.

Parágrafo único. O prazo de validade da habilitação, com base na regulamentação constante no caput deste artigo, contará da data da obtenção ou renovação da CNH, pelo prazo previsto no §2º do artigo 147 do CTB.

- Art. 6º O Exame de Aptidão Física e Mental será exigido quando da:
- I – obtenção da ACC e da CNH;
  - II – renovação da ACC e das categorias da CNH;
  - III – adição e mudança de categoria;
  - IV – substituição do documento de habilitação obtido em país estrangeiro.

§1º Por ocasião da renovação da CNH o condutor que ainda não tenha frequentado o curso de Direção Defensiva e de Primeiros Socorros, deverá cumprir o previsto no item 4 do anexo II desta Resolução.

§2º A Avaliação Psicológica será exigida quando da:

- a) obtenção da ACC e da CNH;
- b) renovação caso o condutor exercer serviço remunerado de transporte de pessoas ou bens;
- c) substituição do documento de habilitação obtido em país estrangeiro;
- d) por solicitação do perito examinador.

§3º O condutor, com Exame de Aptidão Física e Mental vencido há mais de 5 (cinco) anos, contados a partir da data de validade, deverá submeter-se ao Curso de Atualização para a Renovação da CNH.

“Art. 6º-A Quando da mudança de categoria, o retorno à categoria anterior dar-se-á assim que cessar a ação causadora da mudança, devendo o condutor submeter-se aos exames previstos para a renovação da referida categoria

**DA FORMAÇÃO DO CONDUTOR**

Art. 7º A formação de condutor de veículo automotor e elétrico compreende a realização de Curso Teórico-técnico e de Prática de Direção Veicular, cuja estrutura curricular, carga horária e especificações estão definidas no anexo II.

Art. 8º Para a Prática de Direção Veicular, o candidato deverá estar acompanhado por um Instrutor de Prática de Direção Veicular e portar a Licença para Aprendizagem de Direção Veicular – LADV expedida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, contendo no mínimo, as seguintes informações:

- I – identificação do órgão ou entidade executivo de trânsito expedidor;
- II – nome completo, número do documento de identidade, do Cadastro de Pessoa Física - CPF e do formulário RENACH do candidato;

III – categoria pretendida;  
IV – nome do Centro de Formação de Condutores – CFC responsável pela instrução;  
V – prazo de validade.

§1º A LADV será expedida em nome do candidato com a identificação do CFC responsável e/ou do Instrutor, depois de aprovado nos exames previstos na legislação, com prazo de validade que permita que o processo esteja concluído de acordo com o previsto no § 3º, do art 2º, desta Resolução.

§2º A LADV será expedida mediante a solicitação do candidato ou do CFC ao qual o mesmo esteja vinculado para a formação de prática de direção veicular e somente produzirá os seus efeitos legais quando apresentada no original, acompanhada de um documento de identidade e na Unidade da Federação em que tenha sido expedida.

§3º Quando o candidato optar pela mudança de CFC será expedida nova LADV, considerando-se as aulas já ministradas.

§4º O candidato que for encontrado conduzindo em desacordo com o disposto nesta resolução terá a LADV suspensa pelo prazo de seis meses.

Art. 9º A instrução de Prática de Direção Veicular será realizada na forma do disposto no art. 158 do CTB.

Parágrafo único. Quando da mudança ou adição de categoria o condutor deverá cumprir as instruções previstas nos itens 2 ou 3 do Anexo II desta Resolução.

## DOS EXAMES

Art. 10. O Exame de Aptidão Física e Mental e a Avaliação Psicológica, estabelecidos no art. 147 do CTB, seus procedimentos, e critérios de credenciamento dos profissionais das áreas médica e psicológica, obedecerão ao disposto em Resolução específica.

Art. 11. O candidato à obtenção da ACC ou da CNH, após a conclusão do curso de formação, será submetido a Exame Teórico-técnico, constituído de prova convencional ou eletrônica de no mínimo 30 (trinta) questões, incluindo todo o conteúdo programático, proporcional à carga horária de cada disciplina, organizado de forma individual, única e sigilosa, devendo obter aproveitamento de, no mínimo, 70% (setenta por cento) de acertos para aprovação.

Parágrafo único. O exame referido neste artigo será aplicado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, ou por entidade pública ou privada por ele credenciada.

Art. 12. O Exame de Direção Veicular previsto no art. 3º desta Resolução será realizado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal e aplicado pelos examinadores titulados no curso previsto em regulamentação específica e devidamente designados.

Parágrafo único. Os examinadores responderão pelos atos decorrentes, no limite de suas responsabilidades. (Alterado pela Resolução Contran 169/2005)

Art. 13. O candidato à obtenção da ACC, da CNH, adição ou mudança de categoria, somente poderá prestar exame de Prática de Direção Veicular depois de cumprida a seguinte carga horária de aulas práticas:

I - obtenção ou adição da ACC: mínimo de 5 (cinco) horas/aula, das quais pelo menos 01 (uma) no período noturno;

II - obtenção da CNH na categoria "A": mínimo de 20 (vinte) horas/aula, das quais pelo menos 01 (uma) no período noturno;

III - adição da categoria "A" na CNH: mínimo de 15 (quinze) horas/aula, das quais pelo menos 01 (uma) no período noturno;

IV - obtenção da CNH na categoria "B": mínimo de 20 (vinte) horas/aula, das quais pelo menos 01 (uma) no período noturno;

V - adição da categoria "B" na CNH: mínimo de 15 (quinze) horas/aula, das quais pelo menos 01 (uma) no período noturno;

§ 1º Para atendimento da carga horária prevista nos incisos IV e V deste artigo, primeira parte, as aulas de prática de direção veicular para a categoria "B" poderão, de forma facultativa, ser substituídas por aulas realizadas em simulador de direção veicular, limitadas a 30% (trinta por cento) do total da carga horária.

§ 2º Para atendimento da carga horária prevista nos incisos IV e V deste artigo, parte final, as aulas de prática de direção veicular para a categoria "B" realizadas no período noturno, poderão, de forma facultativa, ser substituídas por aulas realizadas em simulador de direção veicular, limitadas a 4 (quatro) Mhoras/aula.

§ 3º Os Centros de Formação de Condutores deverão comprovar junto aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal a realização das aulas de prática de direção veicular e de aulas em simulador de direção veicular executadas nos termos desta Resolução.

§ 4º Os Centros de Formação de Condutores deverão comprovar junto aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal a realização das aulas de prática de direção veicular e de aulas em simulador de direção veicular executadas no período noturno nos termos desta Resolução.

§ 5º É atribuição dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal fiscalizar as atividades previstas nos parágrafos 1º e 2º, informando ao órgão máximo executivo de trânsito da União acerca da sua execução.

§ 6º Para obtenção da CNH na categoria "B", o candidato poderá optar por realizar até 05 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, desde que disponível no CFC, que deverão ser feitas previamente às aulas práticas em via pública." (NR)

Art. 14. O Exame de Direção Veicular será realizado perante uma comissão formada por três membros, designados pelo dirigente do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

§1º A comissão de que trata o caput deste artigo poderá ser volante para atender às especificidades de cada Estado ou do Distrito Federal, a critério do respectivo órgão ou entidade executivo de trânsito.

§2º No Exame de Direção Veicular, o candidato deverá estar acompanhado, durante toda a prova, por no mínimo, dois membros da comissão, sendo pelo menos um deles habilitado na categoria igual ou superior à pretendida pelo candidato.

§3º O Exame de Direção Veicular para os candidatos à ACC e à categoria "A" deverá ser realizado em área especialmente destinada a este fim, que apresente os obstáculos e as dificuldades da via pública, de forma que o examinado possa ser observado pelos examinadores durante todas as etapas do exame, sendo que pelo menos um dos membros deverá estar habilitado na categoria "A".

Art. 15. Para veículo de quatro ou mais rodas, o Exame de Direção Veicular deverá ser realizado:

I - em locais e horários estabelecidos pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, em acordo com a autoridade responsável pela via;

II - com veículo da categoria pretendida, com transmissão mecânica e duplo comando de freios;

III - com veículo identificado como "apreendiz em exame" quando não for veículo destinado à formação de condutores.

Parágrafo único. Ao veículo adaptado para portador de deficiência física, a critério médico não se aplica o inciso II. (Alterado pela Resolução Contran 169/2005)

Art. 16. O Exame de Direção Veicular, para veículo de quatro ou mais rodas, é composto de duas etapas:

I – estacionar em vaga delimitada por balizas removíveis;

II – conduzir o veículo em via pública, urbana ou rural.

§1º A delimitação da vaga balizada para o Exame Prático de Direção Veicular, em veículo de quatro ou mais rodas, deverá atender as seguintes especificações, por tipo de veículo utilizado: