



CÓD: OP-0060T-22
7908403528455

BORDA DA MATA-MG

**PREFEITURA MUNICIPAL DE BORDA DA MATA DO ESTADO
DE MINAS GERAIS - MG**

Motorista

EDITAL DE ABERTURA DE INSCRIÇÕES Nº 001/2022

Língua Portuguesa

1. Leitura, compreensão e interpretação de textos de gêneros variados. Estabelecer relações entre sequência de fatos ilustrados. Domínio da norma padrão de português contemporâneo. Gêneros e tipologia textual. Estruturação do texto e dos parágrafos. Articulação do texto: pronomes e expressões referenciais, nexos, operadores sequenciais;.....	5
2. Significação contextual de palavras e expressões.....	13
3. Equivalência e transformação de estruturas	14
4. Sintaxe: processos de coordenação e subordinação	14
5. Emprego de tempos e modos verbais	16
6. Pontuação.....	18
7. Estrutura e formação de palavras. Funções das classes de palavras	19
8. Concordância nominal e verbal.	19
9. Regência nominal e verbal.	21
10. Ortografia oficial.	22
11. Acentuação gráfica.	22
12. Emprego do sinal indicativo de Crase.	23
13. Classes Gramaticais: (Substantivos; Artigos; Adjetivos; Pronomes; Numerais; Verbos; Advérbios; Preposições; Conjunções e Interjeições); masculino e feminino, antônimo e sinônimo, diminutivo e aumentativo. Flexão nominal e verbal. Pronomes: emprego, formas de tratamento e colocação	24
14. Relação sintático-semântica	30
15. Coesão e coerência.	30

Conhecimentos em Informática

1. Conceito de internet e intranet. Conceitos e modos de utilização de tecnologias, ferramentas, aplicativos e procedimentos associados a internet/intranet. Ferramentas e aplicativos comerciais de navegação, de correio eletrônico, de grupos de discussão, de busca, de pesquisa, de redes sociais e ferramentas colaborativas	41
2. Noções de sistema operacional (ambiente Windows)	52
3. Noções de IP	58
4. Noções de IMEI.....	58
5. Porta lógica	59
6. Identificação e manipulação de arquivos.	61
7. Backup de arquivos	63
8. Conceitos básicos de Hardware (Placa mãe, memórias, processadores (CPU) e disco de armazenamento HDs, CDs e DVDs). Periféricos de computadores	64
9. Noções básicas de editores de texto e planilhas eletrônicas (Microsoft Word, Microsoft Excel, LibreOffice Writer e LibreOffice Calc)	65
10. Segurança na internet: vírus de computadores; spyware; malware; phishing	74
11. Metadados de arquivos	76
12. Programas de navegação (Microsoft Internet Explorer, Mozilla Firefox e Google Chromes).Programas de correio eletrônico (Outlook Express e Mozilla Thunderbird). Sítios de busca e pesquisa na Internet	76
13. Grupos de discussão	76
14. Redes sociais	78
15. Transferência de arquivos pela internet	80
16. Procedimentos de backup	81
17. Computação na nuvem.Armazenamento de dados na nuvem (cloudstorage)	81
18. Conceitos de organização e de gerenciamento de informações, arquivos, pastas e programas	81

19. Deepweb e Darkweb	81
-----------------------------	----

Conhecimentos gerais e legislação específica municipal

1. O Estado de Minas Gerais: Aspectos Históricos e Econômicos, Emancipação Política, Administração Municipal, Poder Legislativo, Poder Executivo, Localização, Limites, Recursos Naturais, Clima, Relevo, Vegetação, Ocorrências Minerais, Agricultura, Manifestações Religiosas e Folclóricas	85
2. O Município de Borda da Mata: Aspectos Históricos e Econômicos, Emancipação Política, Administração Municipal, Poder Legislativo, Poder Executivo, Localização, Limites, Recursos Naturais, Clima, Relevo, Vegetação, Ocorrências Minerais, Agricultura, Manifestações Religiosas e Folclóricas. Personalidades do Município de Borda da Mata	92
3. Atualidades em geral a nível Nacional e Internacional	96
4. Lei Orgânica Municipal	97
5. Estatuto dos Servidores Públicos de Borda da Mata	126

Conhecimento Específicos Motorista

1. Legislação e regras de circulação: Legislação e sinalização de trânsito. Normas gerais de circulação e conduta. Código de Trânsito Brasileiro.....	147
2. Sinalização de trânsito	191
3. Direção defensiva.	194
4. Primeiros Socorros.	203
5. Proteção ao meio ambiente.	209
6. Noções de mecânica básica, operação e manutenção preventiva dos equipamentos automotivos de veículos. Instrumentos e ferramentas. Eletricidade de autos, sistema de funcionamento dos componentes dos equipamentos: leitura de painel, nível de óleo, água, condições de freio e pneus. Diagnóstico de falhas funcionamento dos equipamentos. Lubrificação e conservação do veículo.....	212

LÍNGUA PORTUGUESA

LEITURA, COMPREENSÃO E INTERPRETAÇÃO DE TEXTOS DE GÊNEROS VARIADOS. ESTABELEÇER RELAÇÕES ENTRE SEQUÊNCIA DE FATOS ILUSTRADOS. DOMÍNIO DA NORMA PADRÃO DE PORTUGUÊS CONTEMPORÂNEO. GÊNEROS E TIPOLOGIA TEXTUAL. ESTRUTURAÇÃO DO TEXTO E DOS PARÁGRAFOS. ARTICULAÇÃO DO TEXTO: PRONOMES E EXPRESSÕES REFERENCIAIS, NEXOS, OPERADORES SEQUENCIAIS

Compreender e interpretar textos é essencial para que o objetivo de comunicação seja alcançado satisfatoriamente. Com isso, é importante saber diferenciar os dois conceitos. Vale lembrar que o texto pode ser verbal ou não-verbal, desde que tenha um sentido completo.

A **compreensão** se relaciona ao entendimento de um texto e de sua proposta comunicativa, decodificando a mensagem explícita. Só depois de compreender o texto que é possível fazer a sua interpretação.

A **interpretação** são as conclusões que chegamos a partir do conteúdo do texto, isto é, ela se encontra para além daquilo que está escrito ou mostrado. Assim, podemos dizer que a interpretação é subjetiva, contando com o conhecimento prévio e do repertório do leitor.

Dessa maneira, para compreender e interpretar bem um texto, é necessário fazer a decodificação de códigos linguísticos e/ou visuais, isto é, identificar figuras de linguagem, reconhecer o sentido de conjunções e preposições, por exemplo, bem como identificar expressões, gestos e cores quando se trata de imagens.

Dicas práticas

1. Faça um resumo (pode ser uma palavra, uma frase, um conceito) sobre o assunto e os argumentos apresentados em cada parágrafo, tentando traçar a linha de raciocínio do texto. Se possível, adicione também pensamentos e inferências próprias às anotações.

2. Tenha sempre um dicionário ou uma ferramenta de busca por perto, para poder procurar o significado de palavras desconhecidas.

3. Fique atento aos detalhes oferecidos pelo texto: dados, fonte de referências e datas.

4. Sublinhe as informações importantes, separando fatos de opiniões.

5. Perceba o enunciado das questões. De um modo geral, questões que esperam **compreensão do texto** aparecem com as seguintes expressões: *o autor afirma/sugere que...; segundo o texto...; de acordo com o autor...* Já as questões que esperam **interpretação do texto** aparecem com as seguintes expressões: *conclui-se do texto que...; o texto permite deduzir que...; qual é a intenção do autor quando afirma que...*

Tipologia Textual

A partir da estrutura linguística, da função social e da finalidade de um texto, é possível identificar a qual tipo e gênero ele pertence. Antes, é preciso entender a diferença entre essas duas classificações.

Tipos textuais

A tipologia textual se classifica a partir da estrutura e da finalidade do texto, ou seja, está relacionada ao modo como o texto se apresenta. A partir de sua função, é possível estabelecer um padrão específico para se fazer a enunciação.

Veja, no quadro abaixo, os principais tipos e suas características:

TEXTO NARRATIVO	Apresenta um enredo, com ações e relações entre personagens, que ocorre em determinados espaço e tempo. É contado por um narrador, e se estrutura da seguinte maneira: apresentação > desenvolvimento > clímax > desfecho
TEXTO DISSERTATIVO ARGUMENTATIVO	Tem o objetivo de defender determinado ponto de vista, persuadindo o leitor a partir do uso de argumentos sólidos. Sua estrutura comum é: introdução > desenvolvimento > conclusão.
TEXTO EXPOSITIVO	Procura expor ideias, sem a necessidade de defender algum ponto de vista. Para isso, usa-se comparações, informações, definições, conceitualizações etc. A estrutura segue a do texto dissertativo-argumentativo.
TEXTO DESCRITIVO	Expõe acontecimentos, lugares, pessoas, de modo que sua finalidade é descrever, ou seja, caracterizar algo ou alguém. Com isso, é um texto rico em adjetivos e em verbos de ligação.
TEXTO INJUNTIVO	Oferece instruções, com o objetivo de orientar o leitor. Sua maior característica são os verbos no modo imperativo.

Gêneros textuais

A classificação dos gêneros textuais se dá a partir do reconhecimento de certos padrões estruturais que se constituem a partir da função social do texto. No entanto, sua estrutura e seu estilo não são tão limitados e definidos como ocorre na tipologia textual, podendo se apresentar com uma grande diversidade. Além disso, o padrão também pode sofrer modificações ao longo do tempo, assim como a própria língua e a comunicação, no geral.

Alguns exemplos de gêneros textuais:

- Artigo
- Bilhete
- Bula

- Carta
- Conto
- Crônica
- E-mail
- Lista
- Manual
- Notícia
- Poema
- Propaganda
- Receita culinária
- Resenha
- Seminário

Vale lembrar que é comum enquadrar os gêneros textuais em determinados tipos textuais. No entanto, nada impede que um texto literário seja feito com a estruturação de uma receita culinária, por exemplo. Então, fique atento quanto às características, à finalidade e à função social de cada texto analisado.

ARGUMENTAÇÃO

O ato de comunicação não visa apenas transmitir uma informação a alguém. Quem comunica pretende criar uma imagem positiva de si mesmo (por exemplo, a de um sujeito educado, ou inteligente, ou culto), quer ser aceito, deseja que o que diz seja admitido como verdadeiro. Em síntese, tem a intenção de convencer, ou seja, tem o desejo de que o ouvinte creia no que o texto diz e faça o que ele propõe.

Se essa é a finalidade última de todo ato de comunicação, todo texto contém um componente argumentativo. A argumentação é o conjunto de recursos de natureza linguística destinados a persuadir a pessoa a quem a comunicação se destina. Está presente em todo tipo de texto e visa a promover adesão às teses e aos pontos de vista defendidos.

As pessoas costumam pensar que o argumento seja apenas uma prova de verdade ou uma razão indiscutível para comprovar a veracidade de um fato. O argumento é mais que isso: como se disse acima, é um recurso de linguagem utilizado para levar o interlocutor a crer naquilo que está sendo dito, a aceitar como verdadeiro o que está sendo transmitido. A argumentação pertence ao domínio da retórica, arte de persuadir as pessoas mediante o uso de recursos de linguagem.

Para compreender claramente o que é um argumento, é bom voltar ao que diz Aristóteles, filósofo grego do século IV a.C., numa obra intitulada “Tópicos: os argumentos são úteis quando se tem de escolher entre duas ou mais coisas”.

Se tivermos de escolher entre uma coisa vantajosa e uma desvantajosa, como a saúde e a doença, não precisamos argumentar. Suponhamos, no entanto, que tenhamos de escolher entre duas coisas igualmente vantajosas, a riqueza e a saúde. Nesse caso, precisamos argumentar sobre qual das duas é mais desejável. O argumento pode então ser definido como qualquer recurso que torna uma coisa mais desejável que outra. Isso significa que ele atua no domínio do preferível. Ele é utilizado para fazer o interlocutor crer que, entre duas teses, uma é mais provável que a outra, mais possível que a outra, mais desejável que a outra, é preferível à outra.

O objetivo da argumentação não é demonstrar a verdade de um fato, mas levar o ouvinte a admitir como verdadeiro o que o enunciador está propondo.

Há uma diferença entre o raciocínio lógico e a argumentação. O primeiro opera no domínio do necessário, ou seja, pretende demonstrar que uma conclusão deriva necessariamente das premissas propostas, que se deduz obrigatoriamente dos

postulados admitidos. No raciocínio lógico, as conclusões não dependem de crenças, de uma maneira de ver o mundo, mas apenas do encadeamento de premissas e conclusões.

Por exemplo, um raciocínio lógico é o seguinte encadeamento:

A é igual a B.

A é igual a C.

Então: C é igual a B.

Admitidos os dois postulados, a conclusão é, obrigatoriamente, que C é igual a A.

Outro exemplo:

Todo ruminante é um mamífero.

A vaca é um ruminante.

Logo, a vaca é um mamífero.

Admitidas como verdadeiras as duas premissas, a conclusão também será verdadeira.

No domínio da argumentação, as coisas são diferentes. Nele, a conclusão não é necessária, não é obrigatória. Por isso, deve-se mostrar que ela é a mais desejável, a mais provável, a mais plausível. Se o Banco do Brasil fizer uma propaganda dizendo-se mais confiável do que os concorrentes porque existe desde a chegada da família real portuguesa ao Brasil, ele estará dizendo-nos que um banco com quase dois séculos de existência é sólido e, por isso, confiável. Embora não haja relação necessária entre a solidez de uma instituição bancária e sua antiguidade, esta tem peso argumentativo na afirmação da confiabilidade de um banco. Portanto é provável que se creia que um banco mais antigo seja mais confiável do que outro fundado há dois ou três anos.

Enumerar todos os tipos de argumentos é uma tarefa quase impossível, tantas são as formas de que nos valem para fazer as pessoas preferirem uma coisa a outra. Por isso, é importante entender bem como eles funcionam.

Já vimos diversas características dos argumentos. É preciso acrescentar mais uma: o convencimento do interlocutor, o auditório, que pode ser individual ou coletivo, será tanto mais fácil quanto mais os argumentos estiverem de acordo com suas crenças, suas expectativas, seus valores. Não se pode convencer um auditório pertencente a uma dada cultura enfatizando coisas que ele abomina. Será mais fácil convencê-lo valorizando coisas que ele considera positivas. No Brasil, a publicidade da cerveja vem com frequência associada ao futebol, ao gol, à paixão nacional. Nos Estados Unidos, essa associação certamente não surtiria efeito, porque lá o futebol não é valorizado da mesma forma que no Brasil. O poder persuasivo de um argumento está vinculado ao que é valorizado ou desvalorizado numa dada cultura.

Tipos de Argumento

Já verificamos que qualquer recurso linguístico destinado a fazer o interlocutor dar preferência à tese do enunciador é um argumento. Exemplo:

Argumento de Autoridade

É a citação, no texto, de afirmações de pessoas reconhecidas pelo auditório como autoridades em certo domínio do saber, para servir de apoio àquilo que o enunciador está propondo. Esse recurso produz dois efeitos distintos: revela o conhecimento do produtor do texto a respeito do assunto de que está tratando; dá ao texto a garantia do autor citado. É preciso, no entanto, não fazer do texto um amontoado de citações. A citação precisa ser pertinente e verdadeira. Exemplo:

“A imaginação é mais importante do que o conhecimento.”

Quem disse a frase aí de cima não fui eu... Foi Einstein. Para ele, uma coisa vem antes da outra: sem imaginação, não há conhecimento. Nunca o inverso.

Alex José Periscinoto.
In: Folha de S. Paulo, 30/8/1993, p. 5-2

A tese defendida nesse texto é que a imaginação é mais importante do que o conhecimento. Para levar o auditório a aderir a ela, o enunciador cita um dos mais célebres cientistas do mundo. Se um físico de renome mundial disse isso, então as pessoas devem acreditar que é verdade.

Argumento de Quantidade

É aquele que valoriza mais o que é apreciado pelo maior número de pessoas, o que existe em maior número, o que tem maior duração, o que tem maior número de adeptos, etc. O fundamento desse tipo de argumento é que mais = melhor. A publicidade faz largo uso do argumento de quantidade.

Argumento do Consenso

É uma variante do argumento de quantidade. Fundamenta-se em afirmações que, numa determinada época, são aceitas como verdadeiras e, portanto, dispensam comprovações, a menos que o objetivo do texto seja comprovar alguma delas. Parte da ideia de que o consenso, mesmo que equivocado, corresponde ao indiscutível, ao verdadeiro e, portanto, é melhor do que aquilo que não desfruta dele. Em nossa época, são consensuais, por exemplo, as afirmações de que o meio ambiente precisa ser protegido e de que as condições de vida são piores nos países subdesenvolvidos. Ao confiar no consenso, porém, corre-se o risco de passar dos argumentos válidos para os lugares comuns, os preconceitos e as frases carentes de qualquer base científica.

Argumento de Existência

É aquele que se fundamenta no fato de que é mais fácil aceitar aquilo que comprovadamente existe do que aquilo que é apenas provável, que é apenas possível. A sabedoria popular enuncia o argumento de existência no provérbio “Mais vale um pássaro na mão do que dois voando”.

Nesse tipo de argumento, incluem-se as provas documentais (fotos, estatísticas, depoimentos, gravações, etc.) ou provas concretas, que tornam mais aceitável uma afirmação genérica. Durante a invasão do Iraque, por exemplo, os jornais diziam que o exército americano era muito mais poderoso do que o iraquiano. Essa afirmação, sem ser acompanhada de provas concretas, poderia ser vista como propagandística. No entanto, quando documentada pela comparação do número de canhões, de carros de combate, de navios, etc., ganhava credibilidade.

Argumento quase lógico

É aquele que opera com base nas relações lógicas, como causa e efeito, analogia, implicação, identidade, etc. Esses raciocínios são chamados quase lógicos porque, diversamente dos raciocínios lógicos, eles não pretendem estabelecer relações necessárias entre os elementos, mas sim instituir relações prováveis, possíveis, plausíveis. Por exemplo, quando se diz “A é igual a B”, “B é igual a C”, “então A é igual a C”, estabelece-se uma relação de identidade lógica. Entretanto, quando se afirma “Amigo de amigo meu é meu amigo” não se institui uma identidade lógica, mas uma identidade provável.

Um texto coerente do ponto de vista lógico é mais facilmente aceito do que um texto incoerente. Vários são os defeitos que concorrem para desqualificar o texto do ponto de vista lógico: fugir do tema proposto, cair em contradição, tirar conclusões que não se

fundamentam nos dados apresentados, ilustrar afirmações gerais com fatos inadequados, narrar um fato e dele extrair generalizações indevidas.

Argumento do Atributo

É aquele que considera melhor o que tem propriedades típicas daquilo que é mais valorizado socialmente, por exemplo, o mais raro é melhor que o comum, o que é mais refinado é melhor que o que é mais grosseiro, etc.

Por esse motivo, a publicidade usa, com muita frequência, celebridades recomendando prédios residenciais, produtos de beleza, alimentos estéticos, etc., com base no fato de que o consumidor tende a associar o produto anunciado com atributos da celebridade.

Uma variante do argumento de atributo é o argumento da competência linguística. A utilização da variante culta e formal da língua que o produtor do texto conhece a norma linguística socialmente mais valorizada e, por conseguinte, deve produzir um texto em que se pode confiar. Nesse sentido é que se diz que o modo de dizer dá confiabilidade ao que se diz.

Imagine-se que um médico deva falar sobre o estado de saúde de uma personalidade pública. Ele poderia fazê-lo das duas maneiras indicadas abaixo, mas a primeira seria infinitamente mais adequada para a persuasão do que a segunda, pois esta produziria certa estranheza e não criaria uma imagem de competência do médico:

- Para aumentar a confiabilidade do diagnóstico e levando em conta o caráter invasivo de alguns exames, a equipe médica houve por bem determinar o internamento do governador pelo período de três dias, a partir de hoje, 4 de fevereiro de 2001.

- Para conseguir fazer exames com mais cuidado e porque alguns deles são barrapitada, a gente botou o governador no hospital por três dias.

Como dissemos antes, todo texto tem uma função argumentativa, porque ninguém fala para não ser levado a sério, para ser ridicularizado, para ser desmentido: em todo ato de comunicação deseja-se influenciar alguém. Por mais neutro que pretenda ser, um texto tem sempre uma orientação argumentativa.

A orientação argumentativa é uma certa direção que o falante traça para seu texto. Por exemplo, um jornalista, ao falar de um homem público, pode ter a intenção de criticá-lo, de ridicularizá-lo ou, ao contrário, de mostrar sua grandeza.

O enunciador cria a orientação argumentativa de seu texto dando destaque a uns fatos e não a outros, omitindo certos episódios e revelando outros, escolhendo determinadas palavras e não outras, etc. Veja:

“O clima da festa era tão pacífico que até sogras e noras trocavam abraços afetuosos.”

O enunciador aí pretende ressaltar a ideia geral de que noras e sogras não se toleram. Não fosse assim, não teria escolhido esse fato para ilustrar o clima da festa nem teria utilizado o termo até, que serve para incluir no argumento alguma coisa inesperada.

Além dos defeitos de argumentação mencionados quando tratamos de alguns tipos de argumentação, vamos citar outros:

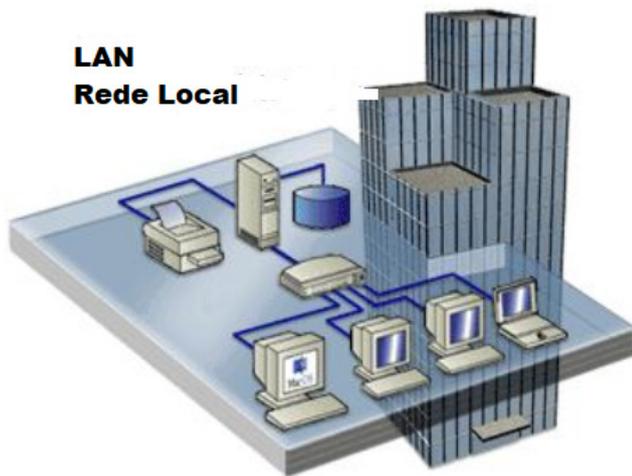
- Uso sem delimitação adequada de palavra de sentido tão amplo, que serve de argumento para um ponto de vista e seu contrário. São noções confusas, como paz, que, paradoxalmente, pode ser usada pelo agressor e pelo agredido. Essas palavras podem ter valor positivo (paz, justiça, honestidade, democracia) ou vir carregadas de valor negativo (autoritarismo, degradação do meio ambiente, injustiça, corrupção).

INFORMÁTICA

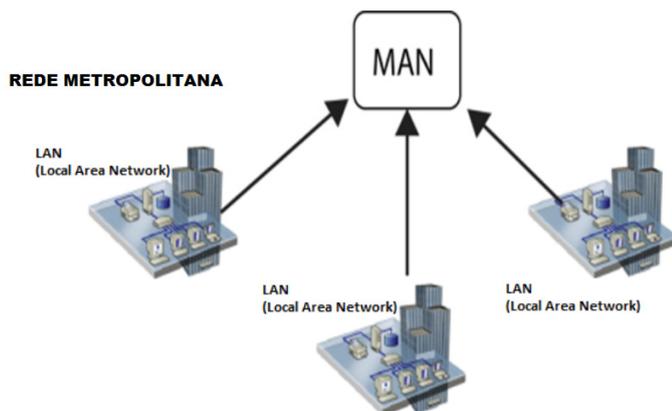
CONCEITO DE INTERNET E INTRANET. CONCEITOS E MODOS DE UTILIZAÇÃO DE TECNOLOGIAS, FERRAMENTAS, APLICATIVOS E PROCEDIMENTOS ASSOCIADOS A INTERNET/INTRANET. FERRAMENTAS E APLICATIVOS COMERCIAIS DE NAVEGAÇÃO, DE CORREIO ELETRÔNICO, DE GRUPOS DE DISCUSSÃO, DE BUSCA, DE PESQUISA, DE REDES SOCIAIS E FERRAMENTAS COLABORATIVAS

Tipos de rede de computadores

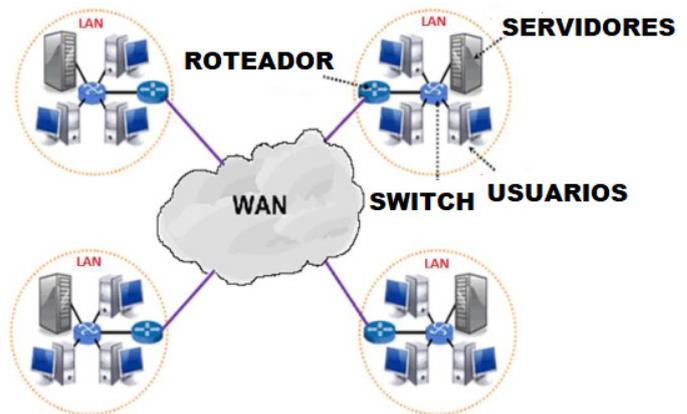
- LAN: Rede Local, abrange somente um perímetro definido. Exemplos: casa, escritório, etc.



- MAN: Rede Metropolitana, abrange uma cidade, por exemplo.



- WAN: É uma rede com grande abrangência física, maior que a MAN, Estado, País; podemos citar até a INTERNET para entendermos o conceito.



Navegação e navegadores da Internet

• Internet

É conhecida como a rede das redes. A internet é uma coleção global de computadores, celulares e outros dispositivos que se comunicam.

• Procedimentos de Internet e intranet

Através desta conexão, usuários podem ter acesso a diversas informações, para trabalho, lazer, bem como para trocar mensagens, compartilhar dados, programas, baixar documentos (download), etc.



• Sites

Uma coleção de páginas associadas a um endereço *www*. é chamada *web site*. Através de navegadores, conseguimos acessar web sites para operações diversas.

• Links

O link nada mais é que uma referência a um documento, onde o usuário pode clicar. No caso da internet, o Link geralmente aponta para uma determinada página, pode apontar para um documento qualquer para se fazer o download ou simplesmente abrir.

Dentro deste contexto vamos relatar funcionalidades de alguns dos principais navegadores de internet: Microsoft Internet Explorer, Mozilla Firefox e Google Chrome.

Internet Explorer 11



• Identificar o ambiente



O Internet Explorer é um navegador desenvolvido pela Microsoft, no qual podemos acessar sites variados. É um navegador simplificado com muitos recursos novos.

Dentro deste ambiente temos:

- **Funções de controle de privacidade:** Trata-se de funções que protegem e controlam seus dados pessoais coletados por sites;
- **Barra de pesquisas:** Esta barra permite que digitemos um endereço do site desejado. Na figura temos como exemplo: <https://www.gov.br/pt-br/>
- **Guias de navegação:** São guias separadas por sites aberto. No exemplo temos duas guias sendo que a do site <https://www.gov.br/pt-br/> está aberta.
- **Favoritos:** São pastas onde guardamos nossos sites favoritos
- **Ferramentas:** Permitem realizar diversas funções tais como: imprimir, acessar o histórico de navegação, configurações, dentre outras.

Desta forma o Internet Explorer 11, torna a navegação da internet muito mais agradável, com textos, elementos gráficos e vídeos que possibilitam ricas experiências para os usuários.

• Características e componentes da janela principal do Internet Explorer



Área para exibição da página

À primeira vista notamos uma grande área disponível para *visualização*, além de percebemos que a barra de ferramentas fica automaticamente desativada, possibilitando uma maior área de exibição.

Vamos destacar alguns pontos segundo as indicações da figura:

1. Voltar/Avançar página

Como o próprio nome diz, clicando neste botão voltamos página visitada anteriormente;

2. Barra de Endereços

Esta é a área principal, onde digitamos o endereço da página procurada;

3. Ícones para manipulação do endereço da URL

Estes ícones são *pesquisar*, *atualizar* ou *fechar*, dependendo da situação pode aparecer *fechar* ou *atualizar*.

4. Abas de Conteúdo

São mostradas as abas das páginas carregadas.

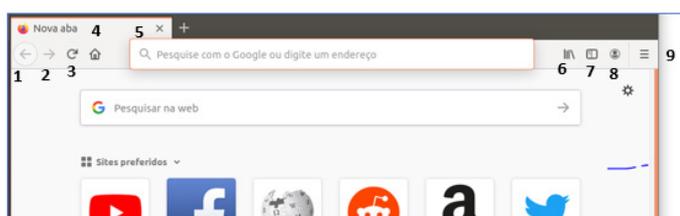
5. Página Inicial, favoritos, ferramentas, comentários

6.  Adicionar à barra de favoritos

Mozilla Firefox



Vamos falar agora do funcionamento geral do Firefox, objeto de nosso estudo:



Vejamos de acordo com os símbolos da imagem:

1		Botão Voltar uma página
2		Botão avançar uma página
3		Botão atualizar a página
4		Voltar para a página inicial do Firefox
5		Barra de Endereços
6		Ver históricos e favoritos
7		Mostra um painel sobre os favoritos (Barra, Menu e outros)
8		Sincronização com a conta FireFox (Vamos detalhar adiante)
9		Mostra menu de contexto com várias opções

– Sincronização Firefox: Ato de guardar seus dados pessoais na internet, ficando assim disponíveis em qualquer lugar. Seus dados como: Favoritos, históricos, Endereços, senhas armazenadas, etc., sempre estarão disponíveis em qualquer lugar, basta estar logado

com o seu e-mail de cadastro. E lembre-se: ao utilizar um computador público sempre desative a sincronização para manter seus dados seguros após o uso.

Google Chrome



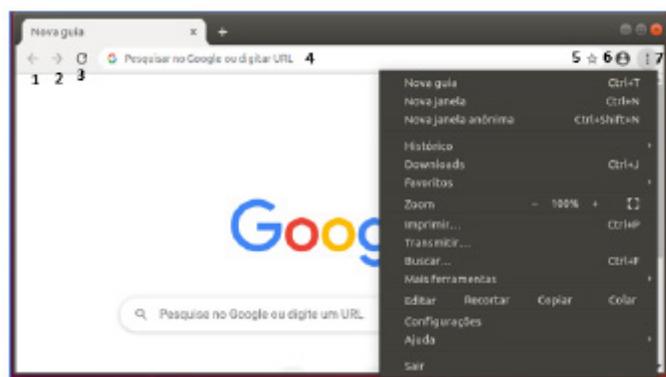
O Chrome é o navegador mais popular atualmente e disponibiliza inúmeras funções que, por serem ótimas, foram implementadas por concorrentes.

Vejamos:

• **Sobre as abas**

No Chrome temos o conceito de abas que são conhecidas também como guias. No exemplo abaixo temos uma aba aberta, se quisermos abrir outra para digitar ou localizar outro site, temos o sinal (+).

A barra de endereços é o local em que se digita o link da página visitada. Uma outra função desta barra é a de busca, sendo que ao digitar palavras-chave na barra, o mecanismo de busca do Google é acionado e exibe os resultados.



Vejamos de acordo com os símbolos da imagem:

1		Botão Voltar uma página
2		Botão avançar uma página
3		Botão atualizar a página
4		Barra de Endereço.
5		Adicionar Favoritos
6		Usuário Atual
7		Exibe um menu de contexto que iremos relatar seguir.

CONHECIMENTOS GERAIS E LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA MUNICIPAL

O ESTADO DE MINAS GERAIS: ASPECTOS HISTÓRICOS E ECONÔMICOS, EMANCIPAÇÃO POLÍTICA, ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL, PODER LEGISLATIVO, PODER EXECUTIVO, LOCALIZAÇÃO, LIMITES, RECURSOS NATURAIS, CLIMA, RELEVO, VEGETAÇÃO, OCORRÊNCIAS MINERAIS, AGRICULTURA, MANIFESTAÇÕES RELIGIOSAS E FOLCLÓRICAS

MINAS GERIAS

História

O desbravamento do sertão do atual Estado de Minas Gerais começou, em 1554, com a expedição exploradora do espanhol Francisco Bruza Espinosa, que residia na Bahia. Por ordem de Duarte da Costa, o Governador do Brasil, Espinosa partiu de Porto Seguro, percorreu parte das bacias do Rio Pardo e do Rio Jequitinhonha e atingiu o Rio São Francisco, em busca de riquezas minerais. A região era, então, parte da Capitania de Porto Seguro. Posteriormente, criadores baianos de gado seguiram pela região, com as notícias da expedição.

A ocupação efetiva do atual território de Minas Gerais, pelos portugueses, começou a partir do final do século 17, com a descoberta das primeiras jazidas de ouro. A primeira vila foi fundada em 1712, a Vila do Ribeirão do Carmo, que foi elevada à categoria de cidade, em 1745, com o nome de Mariana, em homenagem à rainha dona Maria Ana d'Áustria.

Em 1720, foi criada a capitania das Minas Gerais, desmembrada da capitania de São Paulo e Minas d'Ouro. No século 18, Minas Gerais tornou-se uma das principais fontes de riqueza do Império Lusitano.

Com a riqueza, seguiu-se um rápido povoamento da região e conflitos pela exploração das minas, como a Guerra dos Emboabas, com mineiros paulistas. Depois surgiram os conflitos pelo pagamento da parte do Rei, relativa à concessão das minas.

Ao contrário do que muitos autores escrevem, o quinto (20%), a parte do Rei, não era elevada, de uma forma geral, era inferior aos impostos pagos atualmente no Brasil. O termo "imposto" também é inadequado, pois as minas pertenciam ao Rei. O termo apropriado é royalty, embora não usado na época.

Em meados do século 18, a produção de ouro contabilizada nas Minas Gerais ficava por volta de 10 toneladas anuais. Em 1789, a Capitania devia à Coroa mais de sete toneladas de ouro. As ações para a cobrança dessas dívidas levaram, em oposição, ao movimento da Inconfidência Mineira.

No início do século 19, Minas Gerais entrou em um novo ciclo econômico, com a expansão da cafeicultura, mas a Bahia era, então, a capitania mais rica.

Em 1816, por alvará de 4 de abril, a região conhecida como Triângulo Mineiro, então parte da Capitania de Goyaz, foi incorporada à Capitania de Minas Gerais.

De 1880 a 1883, o engenheiro baiano Miguel de Teive e Argollo construiu a mais importante ferrovia de Minas Gerais, no século 19: a Ferrovia Bahia-Minas. Argollo era também o concessionário dessa Ferrovia, que foi transferida para o Estado de Minas Gerais, em 1897.

No século 20, a economia mineira foi diversificada e ampliada.

Ocupação indígena

A região onde se encontra atualmente Minas Gerais já era habitada por povos indígenas possivelmente entre 11 400 a 12 000 anos atrás, período o qual estima-se ter se originado Luzia, nome recebido pelo fóssil humano mais antigo encontrado nas Américas, achado em escavações na Lapa Vermelha, uma gruta na região de Lagoa Santa e Pedro Leopoldo, na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Na região dos municípios de Januária, Montalvânia, Itacarambi e Juvenília, no norte do estado, escavações arqueológicas levaram a estimativas de que a ocupação inicial tenha ocorrido entre 11 000 e 12 000 anos atrás.

Desse período, herdaram-se características culturais como o uso de peças de pedra ou osso, fogueiras extintas, criação de cemitérios, pequenos silos com sementes e pinturas rupestres. Mais tarde, há cerca de quatro mil anos, especula-se que tenha ocorrido o cultivo de vegetais, em especial o milho, e há dois mil anos já havia importante manufatura de produtos cerâmicos.

O descobrimento de Luzia, na década de 1970, fez com que fosse formulada a hipótese de que o povoamento das Américas teria sido feito por correntes migratórias de caçadores e coletores, ambas vindas da Ásia, provavelmente pelo estreito de Bering através de uma língua de terra chamada Beríngia (que se formou com a queda do nível dos mares durante a última idade do gelo). Os povos indígenas que predominavam em Minas Gerais, assim como em todo o Brasil e na América do Sul, são descendentes dessas tribos caçadoras que se instalaram na região, oriundas da América do Norte.

Mais de cem grupos indígenas habitavam o estado de Minas Gerais. A região foi ocupada, até o século XVI, por povos indígenas do tronco linguístico macro-jê, tais como os xacriabás, os maxacalis, os crenaques, os aranãs, os mocurins, os atu-auá-araxás e os puris.

Algumas décadas após o Descobrimento do Brasil, no entanto, passaram a ser visados a servirem como escravos, sendo capturados pelos bandeirantes para os usarem em suas próprias fazendas ou serem vendidos durante séculos; os que se revoltaram eram exterminados, o que provocou uma grande redução na população indígena (restando atualmente cinco grupos: xacriabás, crenaques, maxacalis, pataxós e pankararus).

A corrida do ouro

Pintura retratando a lavra do ouro em primeiro plano e Vila Rica ao fundo. (Rugendas, 1820-1825)

Desde o início da colonização portuguesa, alguns colonos se embrenhavam nas matas em busca de metais preciosos, motivados por lendas sobre as possíveis riquezas do interior selvagem, mas raramente retornavam. Somente a partir do fim do século XVII foram registradas as primeiras evidências de que a região de fato

possuía uma grande riqueza mineral, cuja descoberta atribui-se aos bandeirantes paulistas, em especial a Antônio Rodrigues Arzão, que inicialmente buscavam índios para servirem como escravos. Dentre as incursões que rumaram para o interior do estado, destaca-se a de Antônio Dias de Oliveira, em cujo assentamento aos pés do pico do Itacolomi viria se formar Vila Rica. A notícia da descoberta de ouro na região logo se espalhou, atraindo pessoas interessadas em adquirir riqueza fácil nas terras ainda a serem desbravadas. Inicialmente o ouro era extraído do leito dos rios, o que obrigava os garimpeiros a se mudar conforme o esgotamento do metal. Após algum tempo, a exploração passou a ser feita também nas encostas de montanhas, o que obrigava o assentamento permanente dos mineradores. Isso proporcionou o surgimento dos primeiros núcleos de povoamento.

Os paulistas se julgavam proprietários do ouro retirado das minas, alegando direito de conquista, e não queriam que outros se apossassem dessa riqueza. Com isso, em 1708, teve início o primeiro grande conflito da região, uma guerra na qual os emboabas (“aquele que ofende”, em tupi) atacaram os paulistas. Estes saíram derrotados do conflito e passaram a buscar por ouro em outras regiões, e o encontraram onde hoje estão os estados de Goiás e Mato Grosso. A imposição da autoridade da Coroa Portuguesa também contribuiu para o fim do conflito, a partir da criação da Capitania de São Paulo e Minas de Ouro em 1709 e da Capitania de Minas Gerais em 1720.

A Coroa Portuguesa, então, passou a controlar com rigor a exploração de ouro nas minas, recolhendo vinte por cento de tudo o que era produzido, o que ficou conhecido como quinto. A população da capitania continuava a crescer, mas existiam até então somente pequenos cultivos agropecuários de subsistência, o que demandava a importação de produtos de outras regiões da colônia. Novos acessos a região passaram a ser criados e o fluxo de pessoas e mercadorias aumentou intensamente surgindo, assim, o primeiro grande mercado consumidor do Brasil. Ao longo desses acessos apareciam povoados, tendo, portanto, papel fundamental no povoamento da capitania. Dentre esses trajetos destaca-se o Caminho Novo, que ligava as regiões mineradoras ao Rio de Janeiro. A intensa mistura de pessoas associada a riqueza oriunda do ouro e a vida urbana proporcionaram a formação de uma nova sociedade culturalmente diversa, com vários músicos, artistas, escultores e artesãos. Dentre os movimentos culturais destacam-se o trabalho de Aleijadinho e Mestre Ataíde, dentre outros, que permitiram o florescimento do Barroco Mineiro.

No mesmo período, na região do vale do Jequitinhonha, ocorreu a descoberta do diamante, embora seus descobridores por décadas não reconhecessem o valor desta pedra preciosa. Contudo, a Coroa Portuguesa, ao reconhecer a produção mineral da região, logo estabeleceu uma forma de cobrar impostos sobre a produção, de forma similar ao quinto do ouro. O principal núcleo de exploração dos diamantes era próximo de onde surgiu o Arraial do Tijuco (hoje Diamantina).

No auge da exploração do ouro, a mão de obra escrava era essencial para os grandes proprietários. Desta forma, intensificou-se o comércio de negros trazidos do continente africano para trabalhar nas minas. Muitos dos negros tentavam e conseguiam fugir, o que provocou o intenso surgimento de quilombos por todo o atual estado. Estima-se que durante o século XVIII surgiram mais de 120 destas comunidades por toda a capitania. Contudo, tais assentamentos não se encontravam tão afastados dos centros mineradores, o que facilitava a fuga de mais negros. Existia, ainda, o comércio de produtos de subsistência entre os negros e comerciantes, que tiravam vantagem do preço mais baixo oferecido pelos quilombolas.

Inconfidência Mineira

Contudo, a partir da segunda metade do século XVIII a produção aurífera dava sinais claros de declínio. Para manter a arrecadação, a Coroa Portuguesa passou a aumentar os impostos e a fiscalização na colônia, além de criar a derrama, uma nova forma de imposto que garantiria seus lucros. As regiões auríferas passaram a ficar cada vez mais escassas, e os colonos não mais podiam arcar com tais impostos, levando o governo lusitano ao confisco de suas propriedades.

Tais ações consideradas abusivas trouxeram profunda insatisfação entre a população mineira. Então, influenciados pelos ideais do Iluminismo que surgira na Europa e se espalhavam pelo mundo ocidental, as elites mineradoras passaram a conjecturar um plano com o objetivo de criar uma nova república na região de Minas Gerais. A revolução estava marcada para acontecer em 1789, quando ocorreria uma nova cobrança da derrama. Dentre os líderes do movimento estavam os poetas Cláudio Manoel da Costa e Tomás Antônio Gonzaga, o padre Carlos Correia de Toledo e Melo, o coronel Joaquim Silvério dos Reis e o alferes Tiradentes. Contudo, a cobrança da derrama foi revogada pelas autoridades lusitanas. Ao mesmo tempo, havia a investigação por parte da coroa sobre o movimento de insurreição que estaria para acontecer.

Em troca do perdão de suas dívidas, Joaquim Silvério dos Reis delatou todo o plano dos inconfidentes, o que levou à prisão de vários de seus companheiros antes que a insurreição acontecesse. Como boa parte dos membros dos movimentos tinham forte ligação com a elite, poucos foram de fato condenados. Como Tiradentes era de origem popular, toda a responsabilidade do movimento foi atribuída a ele. Como forma de reprimir outros movimentos, a Coroa Portuguesa realizou o enforcamento e o esartejamento do alferes, e partes de seu corpo foram espalhadas por vias de acesso da capitania.

Decadência da produção mineral

Até então a maior parte da população da capitania concentrava-se nos núcleos urbanos e nas proximidades da região mineradora. Contudo, o esgotamento das jazidas auríferas e de diamantes levou à diáspora da população urbana, que se deslocou para outras regiões. Os desbravadores passaram a criar novas fazendas por outras regiões do atual estado, erguiam capelas onde posteriormente surgiam arraiais e vilas. No início do século XIX, houve uma intensa criação de vilas, freguesias, distritos e municípios. Isto contribuiu para a expansão e povoamento do território mineiro, expandido suas fronteiras para o norte (adquirindo partes da província de Pernambuco), para leste (adquirindo áreas do Espírito Santo), para o oeste (anexando a região do Triângulo Mineiro, antes pertencente a Goiás). A população mineira passou a ser predominantemente rural, e as cidades do ouro ficaram cada vez mais vazias, o que teve grande influência na cultura e na política da província.

O período imperial

Durante o período imperial, houve duas mobilizações importantes da população. A primeira delas foi a Sedição Militar de 1833, um movimento sem consistência que queria o retorno de Dom Pedro I ao país, mas foi logo abafado pelo governo provincial. Outro grande movimento foi a Revolução Liberal de 1842. No Brasil Império as forças políticas estavam divididas essencialmente entre liberais e conservadores. Quando Dom Pedro II atingiu a maioria em 1840, o Partido Conservador assumiu o poder, o que provocou a revolta dos liberais. Tiveram início, então, conflitos armados na província de São Paulo, que ganharam adesão dos liberais mineiros em 1842, com a participação inicial de quinze dos quarenta e dois municípios existentes na época. Para conter os revoltosos, o governo imperial enviou guardas nacionais e unidades do exército,

que deveriam prender os líderes do partido liberal. Transcorreram vários conflitos durante mais de dois meses até que o movimento foi finalmente abafado por completo. Os líderes foram julgados e absolvidos seis anos depois.

Índios em uma fazenda c. 1824

Durante a segunda metade do século surgiram os primeiros avanços no setor industrial em Minas. No campo siderúrgico começava a aumentar a produção e manufatura do ferro. Surgiram ainda várias fábricas de produtos têxteis, laticínios, vinhos, alimentos, cerâmicas e louças. Contudo as atividades agropecuárias dominavam a economia da época, sendo voltadas principalmente para subsistência, desfavorecendo o crescimento econômico da província. A mão de obra era predominantemente escrava, provenientes dos que restaram das atividades mineradoras. A produção de café voltada para a exportação chegou à província no início do período imperial e aumentou substancialmente até o fim do século. Contudo, a produção paulista sempre foi expressivamente maior e fatores administrativos, naturais e econômicos desfavoreceram o desenvolvimento da cafeicultura mineira na época.

Cafeicultura

Em 1889 tem início o período da República Velha no Brasil, que foi comandado inicialmente por presidentes militares. Somente em 1894 houve a eleição do primeiro presidente civil do Brasil, dando início ao período da República Oligárquica. Em Minas Gerais, surgiam os primeiros grandes barões do café, responsáveis por aumentar significativamente a produção do estado. As oligarquias cafeieiras tinham grande influência no cenário político nacional, a ponto de escolherem os representantes que iriam ocupar o cargo de presidente do país. Os dois estados mais populosos do país, então, firmaram um acordo em que os presidentes eleitos seriam alternados entre paulistas e mineiros, o que ficou conhecido como política do café-com-leite.

Houve, contudo, algumas divergências políticas entre os dois estados, o que permitiu a eleição de presidentes de outros estados, embora nunca deixassem de exercer influência sobre o processo eleitoral. Na década de 1920, vários fatores aceleraram o declínio do domínio oligárquico, como revoltas populares, movimentos tenentistas e a crise econômica do café, que se agravou ainda mais com a grande depressão. Mas a política do café-com-leite terminou de fato quando o então presidente paulista Washington Luís deveria indicar um mineiro para sucessão, mas indicou outro paulista, Júlio Prestes. Em oposição ao episódio, Minas Gerais se uniu à Aliança Liberal, que realizou um golpe de Estado em 1930 e instaurou uma nova república no Brasil, sob o comando de Getúlio Vargas.

Industrialização

O ciclo do café no estado teve certas características particulares que desfavoreceram o crescimento econômico do estado. O lucro gerado pela cultura era em parte destinado aos portos de exportação nos estados vizinhos. Além disso, findo o período da escravidão, não houve a transição direta para o trabalho livre e assalariado nas lavouras, o que levou à menor circulação monetária. Outro agravante era a desarticulação entre as regiões do estado, que tinham mais relações econômicas com os estados vizinhos. Em reconhecimento a esta situação, as elites mineiras iniciaram uma tentativa de centralizar a economia estadual a partir de diversas iniciativas, dentre elas a criação de uma nova capital, Belo Horizonte, em 1897. Uma exceção ao atraso industrial foi a cidade de Juiz de Fora, que apresentou um surto de desenvolvimento industrial sustentado pela economia cafeeira aliado à proximidade com o Rio de

Janeiro. Contudo, tal desenvolvimento durou até 1930, quando a competição com os outros grandes centros industriais do país levou à estagnação e posterior declínio do parque industrial da cidade.

O projeto de desenvolvimento mineiro estava pautado em duas orientações. A primeira delas incluía a diversificação produtiva, em que se pretendia a criação de uma forte agricultura capaz de sustentar o desenvolvimento industrial. A outra estratégia envolvia o aproveitamento dos recursos naturais do estado para realizar a especialização produtiva, com a produção de bens intermediários. Através das primeiras décadas do século XX o plano foi sendo gradualmente implementado com diversas iniciativas, como a criação da Cidade Industrial de Contagem em 1941. Contudo, o avanço foi prejudicado por conta de problemas logísticos como a falta de energia e de uma rede eficiente de transportes.

A partir do fim da década de 40 e ao longo da década de 50, entretanto, Minas passa por um importante processo de transformação, que visa sanar os problemas que barravam o desenvolvimento mineiro, principalmente durante o período do mandato de Juscelino Kubitschek como governador (1951-1955) e presidente da república (1956-1961). Foram criadas a Companhia Energética de Minas Gerais (Cemig), várias usinas hidroelétricas e milhares de quilômetros de rodovias. Um importante setor industrial que se desenvolveu neste período foi o metalúrgico, sustentado pela exploração do ferro na região central do estado.[36] Contudo, a instabilidade econômica que se sucedeu durante a década de 1960 afetou a continuidade de tal crescimento, deixando o estado em defasagem. Durante a ditadura militar, as federações de indústrias de Minas Gerais e importantes industriais mineiros apoiaram o regime.

Na década seguinte, entretanto, Minas retoma sua trajetória de crescimento econômico beneficiado, sobretudo, pelo processo de descentralização industrial. Como resultado, o crescimento do produto interno bruto mineiro foi superior à média nacional por vários anos. Tal processo deveu-se ao incremento da produção industrial e fortalecimento da agricultura. Tal processo provocou ainda o aumento da porcentagem da população que vivia nas cidades, embora boa parte deste êxodo rural tenha motivado a emigração da população para os grandes centros urbanos de outros estados. Na década de 1980, o crescimento econômico mineiro sofre uma nova descontinuidade por conta da crise econômica generalizada pela qual o país passava. Mesmo assim, o crescimento mineiro ainda foi superior à média nacional. A partir da década de 90, o estado apresentou baixo dinamismo econômico, seguindo a tendência nacional. A partir de então, Minas se consolida na economia nacional com o terceiro maior PIB do país, e se mantém na posição até hoje

Aspectos Geográficos

Relevo

O relevo mineiro é caracterizado por planaltos com escarpas. Entre os exemplos estão a serra da Mantiqueira e a serra do Espinhaço. O Pico da Bandeira é o ponto mais alto do estado, com 2,8 metros de altura.

Oficialmente, as formas de relevo existentes no estado de Minas Gerais podem ser divididas nos seguintes tipos de unidades geomorfológicas: planalto Cristalino, serra do Espinhaço, depressão do rio São Francisco, planalto do São Francisco e planalto do Paraná. O planalto cristalino possui altitudes médias de 800 metros — sendo reduzida ao aproximar-se da Zona da Mata —, apresentando depressões onde originam-se os vales dos rios Jequitinhonha e Doce. A serra do Espinhaço possui altitude média de 1 300 metros, relevando-se por dividir a bacia do rio São Francisco com as bacias hidrográficas costeiras. A depressão do rio São Francisco tem altitude média de 500 metros e está presente na parte oeste de Minas, em sentido norte-sul. O planalto do São Francisco tem altitude média

CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS

Motorista

LEGISLAÇÃO E REGRAS DE CIRCULAÇÃO: LEGISLAÇÃO E SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO. NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA. CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

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

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

Art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.

Art. 4º Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I.

CAPÍTULO II DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO SEÇÃO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

SEÇÃO II DA COMPOSIÇÃO E DA COMPETÊNCIA DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

V - a Polícia Rodoviária Federal;

VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e

VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

Art. 7º-A. A autoridade portuária ou a entidade concessionária de porto organizado poderá celebrar convênios com os órgãos previstos no art. 7º, com a intervenção dos Municípios e Estados, juridicamente interessados, para o fim específico de facilitar a atuação por descumprimento da legislação de trânsito. (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009)

§ 1º O convênio valerá para toda a área física do porto organizado, inclusive, nas áreas dos terminais alfandegados, nas estações de transbordo, nas instalações portuárias públicas de pequeno porte e nos respectivos estacionamentos ou vias de trânsito internas. (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009)

§ 2º (VETADO) (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009)

§ 3o (VETADO) (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009)

Art. 8º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações.

Art. 9º O Presidente da República designará o ministério ou órgão da Presidência responsável pela coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, ao qual estará vinculado o CONTRAN e subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União.

Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran), com sede no Distrito Federal, tem a seguinte composição:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

II-A - Ministro de Estado da Infraestrutura, que o presidirá;

III - Ministro de Estado da Ciência, Tecnologia e Inovações;

IV - Ministro de Estado da Educação;

V - Ministro de Estado da Defesa;

VI - Ministro de Estado do Meio Ambiente;

VII - (revogado);VIII - (VETADO)

IX - (VETADO)

X - (VETADO)

XI - (VETADO)

XII - (VETADO)

XIII - (VETADO)

XIV - (VETADO)

XV - (VETADO)

XVI - (VETADO)

XVII - (VETADO)

XVIII - (VETADO)

XIX - (VETADO)

XX - (revogado);

XXI - (VETADO)

XXII - Ministro de Estado da Saúde;

XXIII - Ministro de Estado da Justiça e Segurança Pública;

XXIV - Ministro de Estado das Relações Exteriores;

XXV - (revogado);

XXVI - Ministro de Estado da Economia; e

XXVII - Ministro de Estado da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 4º Os Ministros de Estado deverão indicar suplente, que será servidor de nível hierárquico igual ou superior ao nível 6 do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS ou, no caso do Ministério da Defesa, alternativamente, Oficial-General.

§ 5º Compete ao dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União atuar como Secretário-Executivo do Contran.

§ 6º O quórum de votação e de aprovação no Contran é o de maioria absoluta." (NR)

Art. 10-A. Poderão ser convidados a participar de reuniões do Contran, sem direito a voto, representantes de órgãos e entidades setoriais responsáveis ou impactados pelas propostas ou matérias em exame.

Art. 11. (VETADO)

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

II - coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;

III - (VETADO)

IV - criar Câmaras Temáticas;

V - estabelecer seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN e CONTRANDIFE;

VI - estabelecer as diretrizes do regimento das JARI;

VII - zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares;

VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para o enquadramento das condutas expressamente referidas neste Código, para a fiscalização e a aplicação das medidas administrativas e das penalidades por infrações e para a arrecadação das multas aplicadas e o repasse dos valores arrecadados;

IX - responder às consultas que lhe forem formuladas, relativas à aplicação da legislação de trânsito;

X - normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores, e registro e licenciamento de veículos;

XI - aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito;

XII - (revogado);

XIII - avocar, para análise e soluções, processos sobre conflitos de competência ou circunscrição, ou, quando necessário, unificar as decisões administrativas; e

XIV - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União, dos Estados e do Distrito Federal.

XV - normatizar o processo de formação do candidato à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, estabelecendo seu conteúdo didático-pedagógico, carga horária, avaliações, exames, execução e fiscalização. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

§ 1º As propostas de normas regulamentares de que trata o inciso I do caput deste artigo serão submetidas a prévia consulta pública, por meio da rede mundial de computadores, pelo período mínimo de 30 (trinta) dias, antes do exame da matéria pelo Contran.

§ 2º As contribuições recebidas na consulta pública de que trata o § 1º deste artigo ficarão à disposição do público pelo prazo de 2 (dois) anos, contado da data de encerramento da consulta pública.

§ 3º Em caso de urgência e de relevante interesse público, o Presidente do Contran poderá editar deliberação, ad referendum do Conselho e com prazo de validade máximo de 90 (noventa) dias, para estabelecer norma regulamentar prevista no inciso I do caput, dispensado o cumprimento do disposto nos §§ 1º e 2º deste artigo, vedada a reedição.

§ 4º Encerrado o prazo previsto no § 3º deste artigo sem o referendo do Contran, a deliberação perderá a sua eficácia, e permanecerão válidos os efeitos dela decorrentes.

§ 5º Norma do Contran poderá dispor sobre o uso de sinalização horizontal ou vertical que utilize técnicas de estímulos comportamentais para a redução de acidentes de trânsito." (NR)

Art. 13. As Câmaras Temáticas, órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN, são integradas por especialistas e têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões daquele colegiado.

§ 1º Cada Câmara é constituída por especialistas representantes de órgãos e entidades executivos da União, dos Estados, ou do Distrito Federal e dos Municípios, em igual número, pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, além de especialistas representantes dos diversos segmentos da sociedade relacionados com o trânsito, todos indicados segundo regimento específico definido pelo CONTRAN e designados pelo ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os segmentos da sociedade, relacionados no parágrafo anterior, serão representados por pessoa jurídica e devem atender aos requisitos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 3º A coordenação das Câmaras Temáticas será exercida por representantes do órgão máximo executivo de trânsito da União ou dos Ministérios representados no Contran, conforme definido no ato de criação de cada Câmara Temática.

§ 4º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

Art. 14. Compete aos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

II - elaborar normas no âmbito das respectivas competências;

III - responder a consultas relativas à aplicação da legislação e dos procedimentos normativos de trânsito;

IV - estimular e orientar a execução de campanhas educativas de trânsito;

V - julgar os recursos interpostos contra decisões:

a) das JARI;

b) dos órgãos e entidades executivos estaduais, nos casos de inaptidão permanente constatados nos exames de aptidão física, mental ou psicológica;

VI - indicar um representante para compor a comissão examinadora de candidatos portadores de deficiência física à habilitação para conduzir veículos automotores;

VII - (VETADO)

VIII - acompanhar e coordenar as atividades de administração, educação, engenharia, fiscalização, policiamento ostensivo de trânsito, formação de condutores, registro e licenciamento de veículos, articulando os órgãos do Sistema no Estado, reportando-se ao CONTRAN;

IX - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito dos Municípios; e

X - informar o CONTRAN sobre o cumprimento das exigências definidas nos §§ 1º e 2º do art. 333.

XI - designar, em caso de recursos deferidos e na hipótese de reavaliação dos exames, junta especial de saúde para examinar os candidatos à habilitação para conduzir veículos automotores. (Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998)

Parágrafo único. Dos casos previstos no inciso V, julgados pelo órgão, não cabe recurso na esfera administrativa.

Art. 15. Os presidentes dos CETRAN e do CONTRANDIFE são nomeados pelos Governadores dos Estados e do Distrito Federal, respectivamente, e deverão ter reconhecida experiência em matéria de trânsito.

§ 1º Os membros dos CETRAN e do CONTRANDIFE são nomeados pelos Governadores dos Estados e do Distrito Federal, respectivamente.

§ 2º Os membros do CETRAN e do CONTRANDIFE deverão ser pessoas de reconhecida experiência em trânsito.

§ 3º O mandato dos membros do CETRAN e do CONTRANDIFE é de dois anos, admitida a recondução.

Art. 16. Junto a cada órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário funcionarão Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI, órgãos colegiados responsáveis pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades por eles impostas.

Parágrafo único. As JARI têm regimento próprio, observado o disposto no inciso VI do art. 12, e apoio administrativo e financeiro do órgão ou entidade junto ao qual funcionem.

Art. 17. Compete às JARI:

I - julgar os recursos interpostos pelos infratores;

II - solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação recorrida;

III - encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações sobre problemas observados nas autuações e apontados em recursos, e que se repitam sistematicamente.

Art. 18. (VETADO)

Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;

II - proceder à supervisão, à coordenação, à correição dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

III - articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;

IV - apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de improbidade contra a fé pública, o patrimônio, ou a administração pública ou privada, referentes à segurança do trânsito;

V - supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimento;

VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;

VII - expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;

VIII - organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - RENACH;

IX - organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM;

X - organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação;

XI - estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito;

XII - administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito;

XIII - coordenar a administração do registro das infrações de trânsito, da pontuação e das penalidades aplicadas no prontuário do infrator, da arrecadação de multas e do repasse de que trata o § 1º do art. 320; (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

XIV - fornecer aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema;

XV - promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, de acordo com as diretrizes do CONTRAN, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino;

XVI - elaborar e distribuir conteúdos programáticos para a educação de trânsito;

XVII - promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito;