



PALMEIRAS DE GOIÁS-GO

PREFEITURA MUNICIPAL DE PALMEIRAS DE GOIÁS

Motorista De Ambulância,
Motorista- Veículo Leve E
Motorista – Veículo Pesado:

EDITAL 01/2023

CÓD: SL-1100T-23
7908433243915

Língua Portuguesa

1. Leitura, compreensão e interpretação de textos	7
2. Noções de fonética	8
3. Conhecimento da língua: ortografia /acentuação gráfica.....	8
4. Classe de palavras: substantivo: classificação/ flexão/ grau. Adjetivo: classificação/flexão/grau. Artigo: flexão e classificação. Numeral: classificação e flexão. Pronomes: colocação dos pronomes oblíquos, átonos. Verbo: emprego de tempos e modos. Preposição e conjunção: classificação e emprego. Advérbio: classificação e emprego. Interjeição: valor semântico da interjeição	10
5. Estrutura e formação das palavras.....	15

Matemática

1. Sistema de numeração.....	25
2. Operações com números naturais, decimais e fracionários	26
3. Conjuntos.....	34
4. Expressão numérica e algébrica.....	38
5. MMC e MDC	40
6. Potenciação.....	41
7. Razão. Proporção.	42
8. Regra de três.....	44
9. Porcentagem e Juros simples.....	45
10. Equações do 1o Grau	47
11. Estatística básica	48
12. Medidas de Comprimento e Superfície. Medidas de volume e Capacidade. Medida de Massa	49
13. Noções de lógica.....	52

Conhecimentos Gerais

1. História, geografia, política, riquezas, economia, aspectos, personalidades, pontos turísticos do Brasil, do Estado de Goiás e do Município de Palmeiras de Goiás.....	61
2. Noções de Hierarquia	125
3. Ecologia e Meio Ambiente.....	126
4. Noções de cidadania, higiene e saúde.....	136
5. Normas de segurança do trabalho, do trânsito e uso de equipamentos de proteção individual	141
6. Atualidades	146

Legislação

1. Estatuto dos Servidores Públicos	147
2. Lei Orgânica Municipal.....	164
3. Constituição Federal de 1988 (artigos 1º ao 6º)	185

Conhecimentos Específicos

Motorista De Ambulância, Motorista - Veículo Leve E Motorista – Veículo Pesado

1. Relações públicas e humanas	193
2. Legislação de Trânsito: Código Nacional de Trânsito Brasileiro, Normas Gerais de Circulação e Conduta; Do Cidadão, Da educação para o trânsito, Da sinalização de trânsito, Das infrações e Dos crimes de Trânsito	197
3. Direção Defensiva	246
4. Inspeção e cuidados com os automóveis.....	251
5. Noções básicas de mecânica.....	251
6. Conhecimentos operacionais de eletricidade dos automóveis	269
7. Operação e manutenção preventiva dos equipamentos automotivos	271
8. Normas de segurança do trabalho e do trânsito e uso de equipamentos de proteção individual.	272
9. Noções de primeiros socorros e transporte de pessoas acidentadas.....	274
10. Atribuições do cargo	281

Dados da FAO revelam que a prática agrícola, por meio das produções em escala industrial, e a pecuária, por meio do aumento dos pastos extensivos, fomentam o desmatamento em vários países do mundo.

Essa questão tem gerado diversas polêmicas, pois o agronegócio é o carro-chefe da economia de diversos países. Portanto, muitos justificam o desmatamento como necessário ao suprimento das necessidades humanas, como a produção de alimentos. Contudo, segundo o relatório O estado das florestas do mundo, de 2016, lançado pela FAO, aponta que não é necessário desmatar florestas para produzir alimentos. É necessário, ao invés de expandir as áreas agrícolas retirando as florestas, intensificar a atividade agrícola e as medidas de proteção social.

Consequências do desmatamento

Assim como as causas do desmatamento são muitas, suas consequências são proporcionais. Apesar de muitos acreditarem que se trata de um “mal necessário” para a manutenção do bem-estar social, especialmente com a questão da agropecuária e do extrativismo, que são atividades essenciais ao desenvolvimento de um país, a questão do desmatamento tomou proporções jamais vistas, colocando em risco todo o equilíbrio biológico do planeta Terra.

As principais consequências estão relacionadas ao meio ambiente e a tudo que lhe diz respeito. Ao desmatar, compromete-se toda a biodiversidade da área. Espécies da fauna perdem seu habitat e espécies da flora podem entrar para a lista de ameaças à extinção e assim causar um enorme desequilíbrio ambiental, prejudicando até mesmo as atividades primárias, das quais dependem muitas famílias, e também a economia, como a caça, a agricultura e a pecuária.

A retirada da cobertura vegetal também agrava a questão das mudanças climáticas. Além do aumento das emissões de gases poluentes à atmosfera que tem agravado o efeito estufa e o aquecimento global, o desmatamento também é considerado um dos fatores responsáveis pelas alterações no clima. Os anos estão cada vez mais quentes, e o aumento da temperatura da Terra tem causado inúmeros danos aos ecossistemas e também à saúde humana.

Outra questão diretamente ligada ao desmatamento está relacionada às alterações provocadas no solo, bem como nos recursos hídricos. Retirar a vegetação de uma determinada área favorece o processo de erosão do solo, pois é a cobertura vegetal que auxilia na infiltração da água da chuva. Portanto, sem ela, a água escorre sobre o solo, provocando deslizamentos e a erosão. A retirada da vegetação próxima a áreas de cursos d'água também provoca deslizamentos de terra, que se deposita nos rios, provocando então o assoreamento.

Todas essas questões convertem para o bem-estar e a qualidade de vida de todos os seres vivos no planeta. Todos nós dependemos das florestas, seja para a produção de oxigênio, seja para o fornecimento de matéria-prima para a produção de itens essenciais à vida. Se acabamos com esse recurso natural, obviamente somos nós que sofreremos diretamente as consequências. E isso já tem sido observado.

Diversos recursos naturais estão acabando, comprometendo as gerações futuras. O clima tem sofrido mudanças sentidas em todas as partes do mundo. E exatamente por essas questões, o desmatamento tem sido apontado como um dos maiores desafios da atualidade.

Desmatamento no mundo

O desmatamento é uma questão de ordem mundial. De acordo com dados fornecidos pelo Observatório Mundial das Florestas, a devastação das florestas alcançou cerca de 29,7 milhões de hectares no mundo todo em 2016, um aumento de quase 51% comparado a 2015. Os principais contribuintes desse aumento foram os incêndios florestais, como os que ocorrem em Portugal e na Califórnia (EUA), e também a expansão da agricultura, do extrativismo vegetal e da mineração.

Só em 2018, segundo os dados da Global Forest Watch, o mundo perdeu cerca de 12 milhões de hectares de florestas tropicais, o que equivale a quase 30 campos de futebol por minuto. A World Resources Institute (organização não governamental ambientalista dos Estados Unidos) divulgou dados que mostram também os países que mais desmataram florestas primárias (correspondentes à vegetação em seu estado original e não ao resultado de reflorestamento).

A lista dos países que mais desmataram é liderada pelo Brasil e seguida por países como a República Democrática do Congo, Indonésia, Colômbia, Bolívia e Malásia. Brasil e Indonésia, juntos, desmataram aproximadamente 46% das florestas tropicais no mundo em 2018. Acredita-se que esse aumento do desmatamento tem prejudicado os esforços para conter o aquecimento global.

Paralelamente, alguns países têm diminuído suas taxas de desmatamento. Entre 2010 e 2015, a diminuição do desmatamento mundial foi para cerca de 33 mil quilômetros quadrados líquidos, segundo a FAO. Esse é o resultado obtido entre a devastação das áreas e o reflorestamento. Anualmente são perdidos cerca 76 mil quilômetros quadrados, compensados por 43 mil quilômetros quadrados de reflorestamento.

O Brasil também havia demonstrado redução de desmatamento, entre os anos de 2010 e 2011, para 20 mil quilômetros quadrados devastados, 20 mil a menos que os registros de anos anteriores. No entanto, atualmente, o cenário modificou-se novamente. As taxas de desmatamento voltaram a subir, e esse assunto será abordado no tópico seguinte.

Desmatamento no Brasil

Como dito, o Brasil lidera o ranking mundial de desmatamento de florestas primárias, especialmente nos biomas Amazônia, Cerrado e Mata Atlântica. No ano de 2017, o país devastou 45 mil km², demonstrando que o país tornou a aumentar suas taxas de desmatamento que haviam caído.

Segundo o Monitoramento da Cobertura e Uso da Terra do Brasil, divulgado em 2018 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o país perdeu cerca de 7,5% da sua cobertura vegetal. A área de vegetação do país era de 4.017.505 km² em 2000. Esse número caiu para 3.719.801 km² em 2016.

Esse levantamento também mostra que mais de 62.000 km² da área do país sofreram alterações entre os anos de 2014 e 2016. A perda da vegetação acompanhou o ritmo acelerado da expansão das áreas agrícolas (especialmente em estados da região Norte, como Rondônia, Amazonas e Pará) e de pastagens próximas ao bioma Amazônia.

O monitoramento do desmatamento no país é feito oficialmente pelo Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe) e por algumas organizações independentes, como o Instituto do Homem e do Meio Ambiente na Amazônia (Imazon).

de 2020)

Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

**CAPÍTULO XIII
DA CONDUÇÃO DE ESCOLARES**

Art. 136. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

- I - registro como veículo de passageiros;
- II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;
- III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;
- IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
- V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;
- VI - cintos de segurança em número igual à lotação;
- VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 137. A autorização a que se refere o artigo anterior deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedada a condução de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante.

Art. 138. O condutor de veículo destinado à condução de escolares deve satisfazer os seguintes requisitos:

- I - ter idade superior a vinte e um anos;
- II - ser habilitado na categoria D;
- III - (VETADO)
- IV - não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos 12 (doze) últimos meses;(Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020)
- V - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

Art. 139. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos, para o transporte de escolares.

**CAPÍTULO XIII-A
DA CONDUÇÃO DE MOTO-FRETE
(Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)**

Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias – moto-frete – somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto: (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

- I – registro como veículo da categoria de aluguel;(Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)
- II – instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação

do Conselho Nacional de Trânsito – Contran; (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

III – instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do Contran;(Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

IV – inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.(Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

§ 1º A instalação ou incorporação de dispositivos para transporte de cargas deve estar de acordo com a regulamentação do Contran.(Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

§ 2º É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de que trata este artigo, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de side-car, nos termos de regulamentação do Contran.(Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

Art. 139-B. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de moto-frete no âmbito de suas circunscrições. (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

**CAPÍTULO XIV
DA HABILITAÇÃO**

Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor será apurada por meio de exames que deverão ser realizados no órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, e o condutor deverá preencher os seguintes requisitos:(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

- I - ser penalmente imputável;
 - II - saber ler e escrever;
 - III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.
- Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

Art. 141. O processo de habilitação e as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo Contran. (Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

§ 1º A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos Municípios.

§ 2º (VETADO)

Art. 142. O reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do CONTRAN.

Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte graduação:

- I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;
- II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

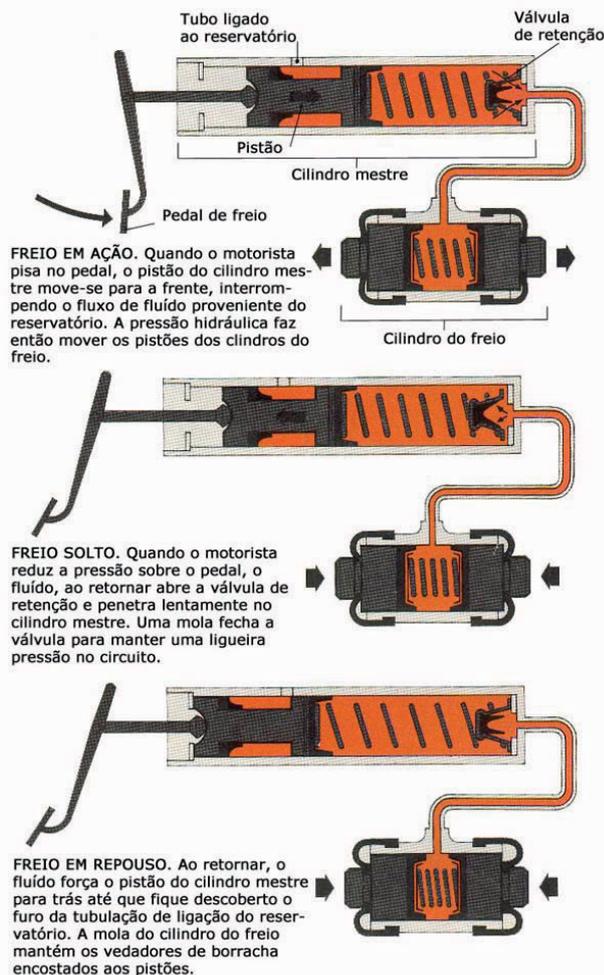
III - Categoria C - condutor de veículo abrangido pela categoria B e de veículo motorizado utilizado em transporte de carga cujo peso bruto total exceda a 3.500 kg (três mil e quinhentos quilogramas); (Redação dada pela Lei nº 14.440, de 2022)

IV - Categoria D - condutor de veículo abrangido pelas categorias B e C e de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares, excluído o do motorista;(Redação dada pela Lei nº 14.440, de 2022)

Quando se deixa de exercer pressão sobre o pedal, o cilindro mestre entra em ligação com um depósito de onde o fluido flui pela ação da gravidade, o que não só compensa qualquer perda de fluido, mas também permite a sua expansão e contração devido às variações de temperatura. É importante verificar, de vez em quando, o nível do fluido no reservatório.

Alguns automóveis possuem circuitos hidráulicos independentes para as rodas da frente e para as de trás, tendo cada um dos circuitos o seu cilindro mestre. Assim, se ocorrer alguma falha de pressão num dos circuitos, o outro continuará funcionando.

A força exercida pelo motorista no pedal do freio é aplicada ao pistão do cilindro mestre depois de multiplicada por efeito de alavanca e, em seguida, transmitida pelo fluido até aos pistões dos cilindros do freio, onde é novamente multiplicada, em virtude de o diâmetro destes ser superior ao diâmetro do cilindro mestre. Neste diafragma, onde as dimensões aparecem aumentadas para melhor compreensão, o curso do pedal é 3,5 vezes superior ao pistão do cilindro mestre que, por seu turno, é 1,25 e 2,5 vezes maior do que os cursos dos pistões dos cilindros do freio. Assim, estes pistões aplicam uma força maior percorrendo, contudo, um curso menor. Funcionamento conjunto dos cilindros – A pressão necessária para acionar os freios hidráulicos é gerada no cilindro mestre. Uma haste, movida pelo pedal dos freios, obriga o pistão a avançar. O fluido passa então através da válvula de retenção e dos tubos para os cilindros do freio, onde os pistões, acionados pela pressão, atuam sobre os freios. A pressão de frenagem é igual e simultânea em todas as rodas.



ABS (Anti-lockbrakesistem): Sistema antibloqueio de freios.

O sistema ABS tem a função de evitar o travamento das rodas nas mais intensas aplicações de frenagem. Não importando se o veículo está sendo freado sobre o asfalto seco ou molhado, terra, cascalho, grama, barro ou até mesmo gelo, sempre é garantida um frenagem segura, mantendo-se a dirigibilidade do veículo e otimização na distância percorrida até a parada.

Ele funciona comandado por uma unidade de controle instalada próxima ao motor. Essa unidade está ligada a quatro sensores, conectados a cada uma das rodas. Eles informam a velocidade medindo os pulsos gerados por uma roda dentada. Assim que o pedal do freio é acionado, os sensores leem a que velocidade as rodas estão girando. Com essa informação, a unidade de controle calcula qual roda deve girar mais rápido ou mais devagar para evitar uma derrapagem.



SISTEMA DE RODAGEM

O sistema de rodagem é composto por aros e pneus recebendo a rotação do motor, sua função é assegurar e dar movimento ao veículo.

Os aros (rodas) são peças produzidas em ferro ou liga leve em formato circular onde são montados os pneus.

Os pneus são compostos por:

Carçaça: parte resistente do pneu; deve resistir a pressão, peso e choques. Compõem-se de lonas de poliéster, nylon ou aço. A carçaça retém o ar sob pressão que suporta o peso total do veículo. Os pneus radiais possuem ainda as cintas que complementam sua resistência;

Talões: constituem-se internamente de arames de aço de grande resistência, tendo por finalidade manter o pneu fixado ao aro da roda;

Parede lateral: são as laterais da carçaça. São revestidos por uma mistura de borracha com alto grau de flexibilidade e alta resistência à fadiga;

Cintas (lonas): compreende o feixe de cintas (lonas estabilizadoras) que são dimensionadas para suportar cargas em movimento. Sua função é garantir a área de contato necessária entre o pneu e o solo;

Banda de rodagem: é a parte do pneu que fica em contato direto com o solo. Seus desenhos possuem partes cheias chamadas de biscoitos ou blocos e partes vazias conhecidas como sulcos, e devem oferecer aderência, tração, estabilidade e segurança ao veículo.

Ombro: É o apoio do pneu nas curvas e manobras.

Nervura central: proporciona um contato “circunferencial” do pneu com o solo.

