



# ÁGUAS DE SÃO PEDRO - SP

PREFEITURA MUNICIPAL DE ÁGUAS DE  
SÃO PEDRO - SÃO PAULO

## Motorista

**CONCURSO PÚBLICO Nº 001/2024**

CÓD: SL-081AB-24  
7908433252504

## Língua Portuguesa

1. Interpretação de textos.....	7
2. Significado das palavras .....	10
3. Identificação de vogais e consoantes. Escritas corretas.....	11

## Matemática

1. Operações fundamentais: adição, subtração, multiplicação e divisão .....	25
2. Juros simple .....	27
3. Sistema métrico decimal: unidades de medida (comprimento, massa e capacidade); transformações de unidades.....	28
4. Razão e proporção .....	31

## Conhecimentos Específicos Motorista

1. Técnicas de Primeiros Socorros.....	37
2. Instrumentos e ferramentas; - Conhecimentos operacionais de eletricidade de autos .....	44
3. Noções básicas de: mecânica, operação e manutenção preventiva dos equipamentos automotivos de veículos leves e pesados .....	45
4. Conhecimento de sistema de funcionamento dos componentes dos equipamentos como: leitura do painel, nível de óleo, de água, condições de freio, pneus, etc.....	64
5. Diagnósticos de falhas de funcionamento dos equipamentos .....	67
6. Lubrificação e conservação do veículo.....	70
7. Código de Trânsito Brasileiro – Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997, atualização e Legislação Complementar .....	71
8. Resoluções do CONTRAN .....	121
9. Equipamentos de proteção individual .....	209
10. Relações humanas no trabalho.....	214
11. Noções básicas de segurança no trabalho .....	217

Art. 45. Para efeito de fiscalização de veículos ou combinações de veículos amparados por AET ou AE, caso haja divergência entre as inscrições técnicas do veículo e as informações constantes na AET ou AE, prevalecem as informações de pesos e capacidades constantes das inscrições técnicas.

Art. 46. A responsabilidade pela inscrição e conteúdo dos pesos e capacidades, conforme estabelecido no Anexo VI desta Resolução será:

I - do fabricante ou importador, quando se tratar de veículo novo acabado ou inacabado;

II - do fabricante da carroçaria ou de outros implementos, em caráter complementar ao informado pelo fabricante ou importador do veículo;

III - do responsável pelas modificações, quando se tratar de veículo novo ou já licenciado que tiver sua estrutura ou número de eixos alterados, ou outras modificações previstas pelas Resoluções CONTRAN nº 291, de 29 de agosto de 2008 e nº 292, de 29 de agosto de 2008, ou suas sucedâneas; e

IV - do proprietário do veículo, conforme estabelecido no art. 47 desta Resolução.

§ 1º Caso as inscrições técnicas não estejam indicadas conforme este regulamento, serão aplicadas as infrações correspondentes, sem prejuízo das infrações do art. 231, incisos V e X do CTB, quando verificadas, podendo ser observadas as inscrições descritas pelas especificações técnicas consultadas dos fabricantes, importadores e de seus implementadores de equipamentos ou de órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

§ 2º A instalação de implementos, como eixo, tanque suplementar, compressor, sistema hidráulico, guindaste, entre outros, que modifiquem a tara do veículo deverá ser acompanhada da fixação de inscrição com a nova tara, conforme os requisitos do Anexo VI desta Resolução.

Art. 47. Para os veículos em circulação, registrados até 31 de dezembro de 2008, que não possuíam a inscrição dos dados de tara e lotação nos locais e especificações de materiais normatizados nesta Resolução, fica autorizada a inscrição dos dados por pintura resistente ao tempo na cor amarela sobre fundo preto e altura mínima dos caracteres de 30 mm, em local visível na parte externa do veículo.

§ 1º Para os veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros, a indicação de que trata o caput poderá ser realizada conforme o item 3.2.2 do Anexo VI, nesse caso de responsabilidade do proprietário do veículo.

§ 2º Para os veículos registrados a partir de 1º de janeiro de 2009, eventual regularização das inscrições técnicas deverá obedecer aos requisitos do Anexo VI desta Resolução.

Art. 48. No caso de veículo inacabado, conforme definido no inciso XVIII do art. 3º desta Resolução, fica o fabricante ou importador obrigado a declarar na nota fiscal o peso do veículo nessa condição.

## CAPÍTULO X DAS FORMAS E TOLERÂNCIAS PARA A FISCALIZAÇÃO

Art. 49. A fiscalização de peso dos veículos deve ser feita por equipamento de pesagem ou, na impossibilidade, pela verificação de documento fiscal ou de transporte.

§ 1º Os equipamentos fixos ou portáteis utilizados na pesagem de veículos devem ter seu modelo aprovado pelo INMETRO, de acordo com a legislação metrológica em vigor.

§ 2º A fiscalização em equipamento de pesagem, devidamente aferida e certificada pelo INMETRO, deverá prevalecer em relação à fiscalização por verificação do peso lançado em documento fiscal ou de transporte.

§ 3º A fiscalização dos limites de peso dos veículos por meio do peso declarado na Nota Fiscal, Conhecimento, Manifesto de carga ou outros documentos que contenham o peso da carga declarado, poderá ser feita em qualquer tempo ou local, não sendo admitida qualquer tolerância sobre o peso declarado.

§ 4º O documento de fiscal deverá possuir declaração do peso em kg.

§ 5º A ausência do peso da carga no documento fiscal pode ensejar o encaminhamento do veículo para aferição em equipamento de pesagem ou a apresentação de documento fiscal substituto com a respectiva informação.

Art. 50. Na fiscalização de peso dos veículos por equipamento de pesagem serão admitidas as seguintes tolerâncias:

I - 5% sobre os limites de PBT ou PBTC; e

II - 12,5% sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

§ 1º Os veículos ou combinação de veículos com PBT ou PBTC regulamentar igual ou inferior a 50 t devem ser fiscalizados apenas quanto aos limites de PBT ou PBTC, observada a tolerância prevista no inciso I do caput.

§ 2º O veículo de que trata o § 1º que ultrapassar a tolerância máxima sobre o limite do PBT ou PBTC também será fiscalizado quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades cumulativamente, respeitadas as tolerâncias máximas previstas nos incisos I e II do caput.

§ 3º No carregamento dos veículos, a tolerância máxima prevista neste artigo não pode ser incorporada aos limites de peso previstos em regulamentação do CONTRAN.

Art. 51. Cabe ao transportador atender aos limites técnicos e legais de resistência dos eixos do veículo.

Art. 52. Quando o peso verificado for igual ou inferior ao PBT ou PBTC estabelecido para o veículo, acrescido da tolerância de 5%, mas ocorrer excesso de peso em algum dos eixos ou conjunto de eixos, aplicar-se-á multa somente sobre a parcela que exceder essa tolerância.

§ 1º A carga deverá ser remanejada ou deverá ser efetuado transbordo, de modo que os excessos por eixo sejam eliminados.

§ 2º As disposições previstas no caput não se aplicam aos veículos de que trata o § 1º do art. 50.

Art. 53. Quando o peso verificado estiver acima do PBT ou PBTC estabelecido para o veículo, acrescido da tolerância de 5%, aplicar-se-á a multa somente sobre a parcela que exceder essa tolerância.

Parágrafo único. Deverá ser efetuado o transbordo do excesso que ultrapassar a tolerância.

Art. 54. O veículo só poderá prosseguir viagem após sanadas as irregularidades, observadas as condições de segurança.

§ 1º A critério do agente, avaliados os riscos e as condições de segurança, poderá ser dispensado o remanejamento ou transbordo de produtos perigosos, produtos perecíveis, cargas vivas e passageiros.

§ 2º Nos casos em que não for dispensado o remanejamento ou transbordo da carga, o veículo deverá ser recolhido ao depósito, sendo liberado somente após sanada a irregularidade e pagas todas as despesas de remoção e estada.

§ 3º O saneamento da irregularidade não impede a aplicação da multa cabível.

**SEÇÃO I  
DOS EQUIPAMENTOS DE FISCALIZAÇÃO E  
PREENCHIMENTO DO AUTO DE INFRAÇÃO DE TRÂNSITO**

Art. 8º Sem prejuízo de outras exigências estabelecidas pelo CONAMA e pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO), os equipamentos utilizados para fiscalização metrológica de que trata esta Resolução devem obedecer, no mínimo, aos seguintes requisitos:

I - ter seu modelo aprovado pelo INMETRO; e

II - ser aprovado na verificação metrológica inicial, eventual, em serviço e periódica, realizadas de acordo com a regulamentação metrológica vigente.

§ 1º A verificação metrológica periódica deverá ser realizada com a seguinte periodicidade máxima:

a) seis meses, no caso de equipamento para medição de poluentes em motores do ciclo Otto; e

b) doze meses, no caso de equipamento para medição de poluentes em motores do ciclo Diesel.

§ 2º Caso configurem infração, os resultados obtidos na medição devem ser impressos e juntados ou transcritos para o Auto de Infração de Trânsito (AIT).

§ 3º A fiscalização da concentração de ureia do Agente Redutor Líquido NOx Automotivo na concentração de 32,5% (Arla 32) em uso nos reservatórios dos veículos, com utilização de equipamento metrológico, pode ser realizada pelos agentes de fiscalização de trânsito.

Art. 9º O AIT, além das demais exigências contidas em normas específicas, deve ser preenchido, no mínimo, com as seguintes informações:

I - medição realizada: resultado obtido pelo equipamento de medição no momento da fiscalização;

II - valor considerado: valor considerado para infração, obtido subtraindo-se o erro máximo admissível da medição realizada;

III - limite regulamentado: limite máximo permitido de acordo com as normas do CONAMA;

IV - nome, marca, modelo e número de série do equipamento utilizado na fiscalização; e

V - data da última verificação metrológica.

§ 1º O erro máximo admissível é o limite de erro aceitável pela regulamentação metrológica na verificação metrológica dos equipamentos de medição.

§ 2º No caso de fiscalização da concentração de ureia do Arla 32, o valor considerado será qualquer valor situado fora do intervalo de 30 % a 35 % de concentração de ureia medido através de refratômetro digital, quando aplicável.

**SEÇÃO II  
DA FISCALIZAÇÃO DE VEÍCULOS DIESEL COM PBT ACIMA  
DE 3.856 KG, PRODUZIDOS A PARTIR DE 2012**

Art. 10. A fiscalização do sistema destinado ao controle de emissão de gases poluentes, para os veículos pesados com motorização ciclo Diesel, produzidos a partir de 2012, será realizada de acordo com as disposições desta seção, usando as seguintes definições:

I - Sistema destinado ao controle de emissão de gases poluentes: sistema destinado a atender os limites de emissões definidos pela fase P7 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE) e suas fases sucedâneas, utilizando

atualmente a tecnologia SCR (Selective Catalytic Reduction) ou catalisador de redução seletiva ou EGR (Exhaust Gas Recirculation) ou recirculação de gases de escapamento;

II - Redução Catalítica Seletiva - SCR : sistema composto por software de funcionamento, OBD, LIM, sensores, sondas, reservatório de Arla 32, unidade de injeção do Arla 32, unidade de controle de dosagem, catalisador, sistema de escapamento entre outros;

III - EGR: sistema composto por software de funcionamento, OBD, LIM, sensores, filtros de partículas, catalisador, sistema de escapamento entre outros;

IV - Arla 32: é a abreviação para Agente Redutor Líquido de NOx Automotivo, solução aquosa composta por água desmineralizada e ureia em grau industrial, com características e especificações definidas na Instrução Normativa do IBAMA nº 23, de 11 de julho de 2009, com concentração de 32,5% ureia técnica de alta pureza em água desmineralizada, podendo conter traços de biureto e presença limitada de aldeídos e outras substâncias, reagente, usado para o controle da emissão de óxidos de nitrogênio (NOx) no gás de escapamento dos veículos e motores diesel equipados com os sistemas de SCR;

V - Lâmpada indicadora de mau funcionamento (LIM): é o meio visível que informa ao condutor do veículo e ao agente de trânsito um mau funcionamento do sistema de controle de emissões;

VI - Sistema OBD: Sistema de Autodiagnose de Bordo utilizado no controle de emissões com a capacidade de detectar a ocorrência de falhas e de identificar sua localização provável por meio de códigos de falha armazenados na memória do sistema eletrônico do gerenciamento do motor e transferidos a um equipamento computadorizado;

VII - Veículo pesado: veículo automotor para o transporte de passageiros e/ou carga, com massa total máxima autorizada maior que 3.856 kg (três mil oitocentos e cinquenta e seis quilogramas) ou massa do veículo em ordem de marcha maior que 2.720 kg (dois mil setecentos e vinte quilogramas), projetado para o transporte de passageiros e/ou carga;

VIII - Negro de Eriocromo T: reagente indicador de complexação, o qual indica com fidedignidade a utilização de água comum, com presença de minerais, água não desmineralizada, situação em que a reação apresenta a cor entre o rosa e o violeta, e a cor azul quando utilizada água desmineralizada, isenta de minerais.

Art. 11. A fiscalização do sistema destinado ao controle de emissão de gases poluentes, pode ser realizada mediante inspeção visual, utilização de leitor de OBD, ou da LIM no painel do veículo.

Parágrafo único. A fiscalização descrita no caput não restringe ou impede a fiscalização dos limites de emissões por meio de outros equipamentos para medição de emissões poluentes, regulamentados nesta Resolução ou outro dispositivo legal que venha a complementá-la.

Art. 12. Os agentes de fiscalização de trânsito podem realizar coleta do líquido do reservatório de Arla 32 do veículo para posterior análise pericial.

Art. 13. A verificação do líquido em uso no reservatório de Arla 32 do veículo pode também ser realizada por meio do uso de teste colorimétrico utilizando o reagente Negro de Eriocromo T.

Art. 14. É proibida a alteração do reservatório original e do sistema de injeção de Arla 32.

**ANEXO I**

**LISTA DE EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL**

(Texto dado pela Portaria SIT n.º 25, de 15 de outubro de 2001)

**A - EPI PARA PROTEÇÃO DA CABEÇA**

**A.1- Capacete**

a) capacete de segurança para proteção contra impactos de objetos sobre o crânio;

b) capacete de segurança para proteção contra choques elétricos;

c) capacete de segurança para proteção do crânio e face contra riscos provenientes de fontes geradoras de calor nos trabalhos de combate a incêndio.

**A.2- Capuz**

a) capuz de segurança para proteção do crânio e pescoço contra riscos de origem térmica;

b) capuz de segurança para proteção do crânio e pescoço contra respingos de produtos químicos;

c) capuz de segurança para proteção do crânio em trabalhos onde haja risco de contato com partes giratórias ou móveis de máquinas.

**B - EPI PARA PROTEÇÃO DOS OLHOS E FACE**

**B.1- Óculos**

a) óculos de segurança para proteção dos olhos contra impactos de partículas volantes;

b) óculos de segurança para proteção dos olhos contra luminosidade intensa;

c) óculos de segurança para proteção dos olhos contra radiação ultravioleta;

d) óculos de segurança para proteção dos olhos contra radiação infravermelha;

e) óculos de segurança para proteção dos olhos contra respingos de produtos químicos.

**B.2- Protetor facial**

a) protetor facial de segurança para proteção da face contra impactos de partículas volantes;

b) protetor facial de segurança para proteção da face contra respingos de produtos químicos;

c) protetor facial de segurança para proteção da face contra radiação infravermelha;

d) protetor facial de segurança para proteção dos olhos contra luminosidade intensa.

**B.3- Máscara de Solda**

a) máscara de solda de segurança para proteção dos olhos e face contra impactos de partículas volantes;

b) máscara de solda de segurança para proteção dos olhos e face contra radiação ultravioleta;

c) máscara de solda de segurança para proteção dos olhos e face contra radiação infravermelha;

d) máscara de solda de segurança para proteção dos olhos e face contra luminosidade intensa.

**C - EPI PARA PROTEÇÃO AUDITIVA**

**C.1- Protetor auditivo**

a) protetor auditivo circum-auricular para proteção do sistema auditivo contra níveis de pressão sonora superiores ao estabelecido na NR - 15, Anexos I e II;

b) protetor auditivo de inserção para proteção do sistema auditivo contra níveis de pressão sonora superiores ao estabelecido na NR - 15, Anexos I e II;

c) protetor auditivo semi -auricular para proteção do sistema auditivo contra níveis de pressão sonora superiores ao estabelecido na NR - 15, Anexos I e II.

**D - EPI PARA PROTEÇÃO RESPIRATÓRIA**

**D.1- Respirador purificador de ar**

a) respirador purificador de ar para proteção das vias respiratórias contra poeiras e névoas;

b) respirador purificador de ar para proteção das vias respiratórias contra poeiras, névoas e fumos;

c) respirador purificador de ar para proteção das vias respiratórias contra poeiras, névoas, fumos e radionuclídeos;

d) respirador purificador de ar para proteção das vias respiratórias contra vapores orgânicos ou gases ácidos em ambientes com concentração inferior a 50 ppm (parte por milhão);

e) respirador purificador de ar para proteção das vias respiratórias contra gases emanados de produtos químicos;

f) respirador purificador de ar para proteção das vias respiratórias contra partículas e gases emanados de produtos químicos;

g) respirador purificador de ar motorizado para proteção das vias respiratórias contra poeiras, névoas, fumos e radionuclídeos.

**D.2- Respirador de adução de ar**

a) respirador de adução de ar tipo linha de ar comprimido para proteção das vias respiratórias em atmosferas com concentração Imediatamente Perigosa à Vida e à Saúde e em ambientes confinados;

b) máscara autônoma de circuito aberto ou fechado para proteção das vias respiratórias em atmosferas com concentração Imediatamente Perigosa à Vida e à Saúde e em ambientes confinados;

**D.3- Respirador de fuga**

a) respirador de fuga para proteção das vias respiratórias contra agentes químicos em condições de escape de atmosferas Imediatamente Perigosa à Vida e à Saúde ou com concentração de oxigênio menor que 18 % em volume.

**E - EPI PARA PROTEÇÃO DO TRONCO**

E.1- Vestimentas de segurança que ofereçam proteção ao tronco contra riscos de origem térmica, mecânica, química, radioativa e meteorológica e umidade proveniente de operações com uso de água.

e) vestimenta para proteção do tronco contra umidade proveniente de precipitação pluviométrica.(Incluído pela Portaria MTE nº 870/2017)

E.2 Colete à prova de balas de uso permitido para vigilantes que trabalhem portando arma de fogo, para proteção do tronco contra riscos de origem mecânica.(Incluído pela Portaria MTE nº 191/2006)

**F - EPI PARA PROTEÇÃO DOS MEMBROS SUPERIORES**

**F.1- Luva**

a) luva de segurança para proteção das mãos contra agentes abrasivos e escoriantes;

b) luva de segurança para proteção das mãos contra agentes cortantes e perfurantes;

c) luva de segurança para proteção das mãos contra choques elétricos;

d) luva de segurança para proteção das mãos contra agentes térmicos;

**– O reconhecimento além do monetário**

Receber um aumento é importante, é claro. Mas o que a teoria das relações humanas busca mostrar é que o trabalhador busca uma aprovação social, mais do que qualquer reajuste salarial. Ele também deseja participar das atividades em grupo com maior representatividade e da criação de outras estruturas organizacionais.

Quem foi que disse que a única estrutura possível dentro de uma empresa é a tradicional, aquela montada pelos gestores?

A teoria das relações humanas mostrou o contrário, com os próprios operários montando o seu próprio grupo classista.

**– A especialização e a troca de funções**

A especialização não era vista como uma forma de tornar uma empresa mais eficaz. Na verdade, a busca por mais capacitação era a oportunidade que os profissionais tinham de se livrar da rotina monótona e repetitiva de seus cargos.

Assim, era possível buscar uma promoção e trocar de função dentro da organização.

**– Foco maior nos sentimentos do trabalhador**

A maior conclusão tirada da teoria das relações humanas foi, sem dúvidas, o aprofundamento do lado social do profissional.

O comportamento teve atenção total dos chamados autores humanistas, que viam nos operários gente de carne e osso, que também tem anseios, dificuldades e sentimentos irracionais.

**– Quais são as críticas à teoria das relações humanas?**

Mas como nem tudo são flores, também existem muitas críticas referentes a alguns métodos desenvolvidos pelos pensadores da teoria.

Conheça os pontos mais desaprovados dentro da escola das relações humanas:

**– Negação total de outras teorias**

É natural que um pensamento surja para contrapor uma norma vigente. No entanto, para muitos estudiosos, a teoria das relações humanas simplesmente negou todos os preceitos das chamadas teorias clássicas e não debateu nem confrontou nenhum posicionamento anterior.

**– Desvio do principal problema das indústrias**

Muitos críticos defendem que a falta de produtividade nas empresas ainda não tem uma resposta conclusiva.

Segundo eles, o que a teoria das relações humanas fez foi maquiagem o problema, melhorando as relações de trabalho e valorizando o empenho coletivo.

**– Visão romântica do trabalhador**

Essa objeção vai muito ao encontro do que foi citado no item anterior.

Os defensores da escola das relações humanas acreditavam que um trabalhador feliz teria um desempenho melhor, mas muitos argumentam que isso nem sempre representa a realidade.

**– Baixo nível de amostragem em seus estudos**

Outro ponto bastante criticado é a limitação do campo experimental. Afinal, como basear um experimento em um grupo tão pequeno?

Autores resistentes à teoria defendem que as pesquisas deveriam ser aprofundadas para se alcançar resultados mais conclusivos.

**Escola das relações humanas e seus teóricos**

Como já dito, Elton Mayo é considerado o maior expoente da escola das relações humanas. Mas isso não significa dizer que ele é o único.

Nomes como o próprio Fritz Roethlisberger, co-autor da experiência de Hawthorne, William Dickson e Idalberto Chiavenato também contribuíram com temas relevantes para a área.

**Roethlisberger e Dickson**

Juntos, os pesquisadores lançaram em 1939 a obra “Management and the worker”, na qual analisaram um grupo de empregados trabalhando.

Entre outros elementos, o livro trouxe contribuições importantes para a corrente teórica, enfatizando, por exemplo, que costumes e códigos de comportamento eram mais importantes do que incentivos financeiros.

Além disso, os autores abordaram o desenvolvimento natural da liderança. Segundo eles, essa é uma habilidade inata, mas que pode ser aprimorada.

Em outras palavras, você pode se tornar o líder que tanto deseja ser.

Ainda de acordo com Roethlisberger e Dickson, todas as pessoas têm necessidades sociais, que são tão importantes quanto às físicas.

Em outras palavras, o lado técnico e humano estão intimamente ligados e, para a compreensão total de um trabalhador, precisam ser analisados em conjunto.

**Chiavenato**

Idalberto Chiavenato é um pensador contemporâneo da teoria das relações humanas.

O escritor brasileiro tem diversos livros publicados nas áreas de administração de empresas e de recursos humanos.

Com algumas adaptações para a realidade atual em relação ao texto original da Escola, como a correlação da satisfação profissional e os índices de turnover, por exemplo, Chiavenato é visto como um dos maiores pensadores dos processos administrativos corporativos no mundo.

**Qual a importância da teoria das relações humanas para as empresas?**

Criada há quase um século, a teoria das relações humanas ainda é bastante atual e tem diversos pontos que podem ser explorados nos dias de hoje.

**A importância de olhar e valorizar o colaborador**

Um dos principais ensinamentos da teoria que pode ser trazido para a atualidade é o de que o colaborador é parte fundamental do desempenho da empresa e que, como tal, precisa ser valorizado. Por isso, enfatizar questões sociais e humanísticas defendidas pela teoria é algo que deve ser feito, mesmo 90 anos depois.

Valorizar esse profissional significa dar todas as condições para que ele desempenhe o seu papel da melhor maneira possível, além de recompensar sua atuação acima da média.

Escutar o que ele tem a dizer, suas principais necessidades e suas inseguranças, é um meio de oferecer esse suporte, assim como dar feedbacks constantes.

Nesse sentido, é necessário fazer desde logo um levantamento dos fatores que podem contribuir para ocorrências de acidentes, como sejam:

- Máquinas e ferramentas;
- Condições de organização;
- Condições de ambiente físico, (iluminação, calor, frio, poeiras, ruído).
- Acidentes devido a ações perigosas:
- Falta de comprimento de ordens (não usar E.P.I.);
- Ligado à natureza do trabalho (Erros na armazenagem);
- Nos métodos de trabalho (trabalhar a ritmo anormal, manobrar empilhadores inadequadamente, distrações, brincadeiras).

#### Fundamentos de higiene e segurança do trabalho

É preciso mudar os hábitos e as condições de trabalho para que a higiene e a segurança no ambiente de trabalho se tornem satisfatórios.

Nessas mudanças se faz necessário resgatar o valor humano através dos processos de higiene e segurança do trabalho.

Nesse contexto, a necessidade de reconhecimento pode ser frustrada pela organização quando ela não valoriza o desempenho.

Por exemplo, quando a política de promoção é baseada nos anos de serviço e não no mérito ou, então, quando a estrutura salarial não oferece qualquer possibilidade de recompensa financeira por realização como os aumentos por mérito.

Se o ambiente enfatizar as relações distantes e impessoais entre os funcionários e se o contato social entre os mesmos for desestimulado, existirão menos chances de reconhecimento.

Conforme Arroba e James (1988) uma maneira de reconhecer os funcionários é admitir que eles têm outras preocupações além do desempenho imediato de seu serviço.

Uma outra causa da falta de reconhecimento dos funcionários na organização são os estereótipos, pois seus julgamentos não são baseados em evidências ou informações sobre a pessoa.

A partir do momento que as pessoas fazem parte de uma organização podem obter reconhecimento positivo ou negativo.

Os grupos de trabalho, por exemplo, podem satisfazer ou frustrar as necessidades de reconhecimento.

Pois, a importância do reconhecimento pela higiene e segurança do trabalho é que a partir do momento que a organização está preocupada com a higiene e a segurança do trabalho, ele está sendo valorizado.

E quando os colaboradores percebem o fato de serem valorizados, reconhecidos isso os torna mais motivados para o trabalho.

#### Sendo assim?

A Segurança do Trabalho corresponde ao conjunto de ciências e tecnologias que tem por objetivo proteger o trabalhador em seu ambiente de trabalho, buscando minimizar e/ou evitar acidentes de trabalho e doenças ocupacionais. Assim, dentre as principais atividades da segurança do trabalho, podemos citar: prevenção de acidentes, promoção da saúde e prevenção de incêndios.

No Brasil, a segurança e saúde ocupacionais estão regulamentadas e descritas como Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho (SESMT), que está regulamentado em uma portaria do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), Norma Regulamentadora nº 4 (NR-4) e, portanto, na legislação trabalhista brasileira.

Na NR-4, está descrito como devem ser organizados os Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho, buscando diminuir os acidentes de trabalho e as doenças ocupacionais. Para alcançar esses objetivos e cumprir com suas funções, o SESMT deve ser constituído por: médico do trabalho, engenheiro de segurança do trabalho, enfermeiro do trabalho, técnico de segurança do trabalho, auxiliar de enfermagem, sendo o número de profissionais necessários determinado pelo número de trabalhadores e grau de risco.

O SESMT tem como finalidade a prevenção, e é desempenhado pelos profissionais que o compõe, abrangendo conhecimentos de engenharia de segurança e de medicina ocupacional no ambiente de trabalho, de forma a reduzir ou eliminar os riscos à saúde dos trabalhadores. Dentre as atribuições dos SESMTs, podemos citar a análise de riscos, a orientação dos trabalhadores quanto ao uso dos equipamentos de proteção individual e o registro dos acidentes de trabalho (CLT – Artigo 162, inciso 4.1 | 4.2 | 4.8.9 | 4.10).

#### QUESTÕES

1. Os veículos automotivos de linha leve, como os populares de motor 1.0, funcionam alimentados por gasolina, álcool ou a mistura de ambos. Quanto aos componentes do sistema de alimentação de combustível, assinale a alternativa correta.

- (A) Bomba de combustível, distribuidor, pistão e biela.
- (B) Junta homocinética, eletroinjeter, cânister e amortecedor.
- (C) Filtro de combustível, bomba de combustível, rotor e tubo distribuidor.
- (D) Filtro de combustível, bomba de combustível, eletroinjeter e tubo distribuidor.
- (E) Filtro de combustível, bomba de combustível, distribuidor e tubo distribuidor.

2. Assinale a alternativa que apresenta exclusivamente componentes do sistema elétrico de um carro.

- (A) bateria, motor de partida (arranque), alternador e distribuidor
- (B) bateria, motor de partida (arranque), mangueiras e radiador
- (C) radiador, ventilador, bomba d'água, vaso de expansão e velas de ignição
- (D) motor de partida (arranque), distribuidor e válvula termostática
- (E) alternador, ventoinha, bomba d'água, carburador, válvula termostática e distribuidor