



BUERAREMA-BA

PREFEITURA MUNICIPAL DE BUERAREMA - BAHIA

Condutor Socorrista

EDITAL DE CONCURSO PÚBLICO N 001/2024

CÓD: SL-226JL-24
7908433260486

Língua Portuguesa

1. Sistema ortográfico vigente	7
2. Compreensão e interpretação de frase, palavra ou texto.....	9
3. pontuação.....	11
4. acentuação gráfica.....	13
5. egência nominal e verbal, regras e exemplos	14
6. concordância nominal e verbal, regras e exemplificação	16
7. língua padrão ou norma culta.....	18
8. classificação e conjugação de verbos; morfologia; uso e emprego dos pronomes; classificação e emprego dos verbos	19
9. sintaxe.....	30
10. virtudes e vícios da linguagem.....	33
11. regras gramaticais; emprego dos elementos de coesão textual:.....	34
12. pronomes, preposições, conjunções, artigos, numerais, advérbios	35
13. significado de palavras e expressões	35

Conhecimentos Gerais

1. Lei Orgânica do Município	47
2. Fundamentos e aspectos socioeconômicos, culturais, artísticos, históricos, políticos e geográficos do mundo, do Brasil, da Bahia e do Município	47
3. Atualidades nos assuntos atuais de diversas áreas, tais como: política, economia, sociedade, educação, esportes, tecnologia, segurança pública, saúde, justiça, relações internacionais, desenvolvimento sustentável, problemas e fenômenos ambientais, cidadania e direitos humanos do mundo, do Brasil, da Bahia e do Município.....	70

Conhecimentos Específicos

Condutor Socorrista

1. Código de Trânsito Brasileiro (Lei Nº 9.503/97 e alterações).....	73
2. Resoluções do CONTRAN e suas alterações: Nº 14/98	123
3. Nº 92/99	123
4. Nº 160/2004	131
5. Nº 168/2004	132
6. Nº 268/2008	148
7. Nº 819/2021	151
8. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.....	153
9. Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (exceto fichas de enquadramento).....	153
10. Direção Defensiva (Manual Denatran).....	153
11. Noções Básicas de Mecânica e Manutenção Preventiva	154
12. Portaria Nº 2.048/2002 do Ministério da Saúde.....	175
13. Noções de APH	186
14. Primeiros Socorros.....	192

ÍNDICE

15. Tipos de veículos de atendimento Pré-hospitalar Móvel.....	212
16. Urgência e Emergência	216
17. Meio Ambiente e Cidadania no Trânsito.....	218

LÍNGUA PORTUGUESA

SISTEMA ORTOGRÁFICO VIGENTE

— Definições

Com origem no idioma grego, no qual *orto* significa “direito”, “exato”, e *grafia* quer dizer “ação de escrever”, ortografia é o nome dado ao sistema de regras definido pela gramática normativa que indica a escrita correta das palavras. Já a Ortografia Oficial se refere às práticas ortográficas que são consideradas oficialmente como adequadas no Brasil. Os principais tópicos abordados pela ortografia são: o emprego de acentos gráficos que sinalizam vogais tônicas, abertas ou fechadas; os processos fonológicos (crase/acento grave); os sinais de pontuação elucidativos de funções sintáticas da língua e decorrentes dessas funções, entre outros.

Os acentos: esses sinais modificam o som da letra sobre a qual recaem, para que palavras com grafia similar possam ter leituras diferentes, e, por conseguinte, tenham significados distintos. Resumidamente, os acentos são agudo (deixa o som da vogal mais aberto), circunflexo (deixa o som fechado), til (que faz com que o som fique nasalado) e acento grave (para indicar crase).

O alfabeto: é a base de qualquer língua. Nele, estão estabelecidos os sinais gráficos e os sons representados por cada um dos sinais; os sinais, por sua vez, são as vogais e as consoantes.

As letras K, Y e W: antes consideradas estrangeiras, essas letras foram integradas oficialmente ao alfabeto do idioma português brasileiro em 2009, com a instauração do Novo Acordo Ortográfico. As possibilidades da vogal Y e das consoantes K e W são, basicamente, para nomes próprios e abreviaturas, como abaixo:

– Para grafar símbolos internacionais e abreviações, como *Km* (quilômetro), *W* (watt) e *Kg* (quilograma).

– Para transcrever nomes próprios estrangeiros ou seus derivados na língua portuguesa, como Britney, Washington, Nova York.

Relação som X grafia: confira abaixo os casos mais complexos do emprego da ortografia correta das palavras e suas principais regras:

«ch» ou «x»?: deve-se empregar o X nos seguintes casos:

– Em palavras de origem africana ou indígena. Exemplo: *oxum*, *abacaxi*.

– Após ditongos. Exemplo: *abaixar*, *faixa*.

– Após a sílaba inicial “en”. Exemplo: *enxada*, *enxergar*.

– Após a sílaba inicial “me”. Exemplo: *mexilhão*, *mexer*, *mexerica*.

s” ou “x”?: utiliza-se o S nos seguintes casos:

– Nos sufixos “ese”, “isa”, “ose”. Exemplo: *síntese*, *avisa*, *verminose*.

– Nos sufixos “ense”, “osa” e “oso”, quando formarem adjetivos. Exemplo: *amazonense*, *formosa*, *jocoso*.

– Nos sufixos “ês” e “esa”, quando designarem origem, título ou nacionalidade. Exemplo: *marquês/marquesa*, *holandês/holandesa*, *burguês/burguesa*.

– Nas palavras derivadas de outras cujo radical já apresenta “s”. Exemplo: *casa* – *casinha* – *casarão*; *análise* – *analisar*.

Porque, Por que, Porquê ou Por quê?

– *Porque* (junto e sem acento): é conjunção explicativa, ou seja, indica *motivo/razão*, podendo substituir o termo *pois*. Portanto, toda vez que essa substituição for possível, não haverá dúvidas de que o emprego do *porque* estará correto. Exemplo: Não choveu, *porque/pois* nada está molhado.

– *Por que* (separado e sem acento): esse formato é empregado para introduzir uma pergunta ou no lugar de “o motivo pelo qual”, para estabelecer uma relação com o termo anterior da oração. Exemplos: *Por que* ela está chorando? / Ele explicou *por que* do cancelamento do show.

– *Porquê* (junto e com acento): trata-se de um substantivo e, por isso, pode estar acompanhado por artigo, adjetivo, pronome ou numeral. Exemplo: Não ficou claro o *porquê* do cancelamento do show.

– *Por quê* (separado e com acento): deve ser empregado ao fim de frases interrogativas. Exemplo: Ela foi embora novamente. *Por quê?*

Parônimos e homônimos

– **Parônimos:** são palavras que se assemelham na grafia e na pronúncia, mas se divergem no significado. Exemplos: *absolver* (perdoar) e *absorver* (aspirar); *aprender* (tomar conhecimento) e *apreender* (capturar).

– **Homônimos:** são palavras com significados diferentes, mas que divergem na pronúncia. Exemplos: “gosto” (substantivo) e “gosto” (verbo gostar) / “este” (ponto cardeal) e “este” (pronome demonstrativo).

NOVO ACORDO ORTOGRÁFICO.

O Acordo Ortográfico de 1990 passou a ser prescrito por lei em 2016, quando então, ficou conhecido como Novo Acordo Ortográfico. Basicamente, consiste em um sistema de normas para a escrita, firmado entre as nações cujo idioma oficial é a língua portuguesa.

Assim, faz parte do acordo com a Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP), que inclui, além de Brasil e Portugal, as nações africanas Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Guiné-Equatorial, Moçambique, São Tomé e Príncipe e Timor-Leste.

As principais mudanças dizem respeito à acentuação gráfica, ao emprego do hífen, à regulamentação maiúsculas e minúsculas na primeira letra de uma palavra, à extinção do trema, à adição de letras ao alfabeto oficial da língua e à padronização da escrita de palavras com dupla grafia.

— Regras de Acentuação

Queda do acento

Em palavras paroxítonas (quando a tônica recai sobre a penúltima sílaba) que formadas pelos ditongos abertos “ei” e “oi”.

Exemplos:

jóia → joia
protéico → proteico
assembléia → assembleia

Em palavras paroxítonas com vogais “i” e “u” depois do ditongo.

Exemplos:

feiúra → feiura
bocaiúva → bocaiuva
cauíla → cauilá

Em palavras paroxítonas com ditongo e repetição de vogais na sílaba tônica.

Exemplos:

lêem → leem
enjôo → enjoo
vôo → voo

— Queda do acento diferencial: nos casos em que a distinção do sentido da palavra for dada pelo contexto.

Exemplos:

pêlo (substantivo) → pelo
pára (verbo) → para
apóio (verbo) → apoio

O acento diferencial deve ser mantido em alguns casos:

- forma (verbo) / fôrma (substantivo)
- por (preposição) / pôr (verbo)
- pode (a vogal “o” aberta, para conjugação no tempo presente) / pôde (vogal “o” fechada, para conjugação no tempo presente)

— Hífen

– Separando prefixo: o hífen passou a ocorrer somente nos casos em que a primeira letra do segundo elemento for igual à última letra do prefixo ou quando essa letra for “H”.

Exemplos:

micro-ondas
anti-inflamatório
auto-observação
co-herdeiro
super-homem
anti-herói

– Prefixos específicos: se o elemento da palavra for um dos prefixos “auto”, “contra”, “extra”, “infra”, “intra”, “neo”, “proto”, “semi”, “supra”, “ante”, “anti”, “arqui” e “sobre”, o hífen não se aplica, devendo os dois elementos serem unidos sem necessidade do sinal gráfico.

Exemplos:

auto-estima → autoestima
contra-cheque → contracheque
extra-conjugal → extraconjugal
infra-estrutura → infraestrutura
intra-racial → intrarracial
neo-liberal → neoliberal
proto-evangelho → protoevangelho
pseudo-científico → pseudocientífico
semi-aberto → semiaberto
supra-sumo → suprasumo
ultra-sonografia → ultrasonografia
ante-sala → antessala
anti-ético → antiético
arqui-inimigo → arquiinimigo
sobre-sala → sobressala

– Colocação pronominal: o hífen deixou de ser prescrito em colocações pronominais compostas pela forma verbal “haver”, quando esse verbo for monossílabo e sucedido pela preposição “de”.

Exemplos:

hei-de → hei de
hás-de → hás de
há-de → hás-de
hão-de → hão de

– Locuções: o hífen não deve mais ocorrer em locuções com preposição ou outro elemento de ligação.

Exemplos:

dia-a-dia → dia a dia
cão-de-guarda → cão de guarda
mão-de-obra → mão de obra
ponto-de-vista → ponto de vista

É importante destacar que existem exceções, ou seja, casos em que as locuções que se enquadram na condição supracitada não perderam a hifenização, como “mais-que-perfeito”, “pé-de-meia” e “cor-de-rosa”.

Palavras compostas

O hífen passou a não ocorrer quando houver justaposição sem preposições (ou quaisquer outros elementos de ligação), ou seja, nos casos em que noção de palavra composta é perdida.

Exemplos:

manda-chuva → mandachuva
pára-quedas → paraquedas

Também houve queda do hífen em palavras compostas sempre que o primeiro elemento terminar com vogal e o segundo elemento começar com “R” ou “S”, devendo-se duplicar a consoante na união dos elementos.

Exemplos:

auto-retrato → autorretrato

anti-social → antissocial

– Obrigatoriedade do hífen: é imperativo o uso do hífen após determinados prefixos, como “além-”, “aquém”, “ex-”, “recém-”, “sem-”, “pós-”, “pré-” e “pró-”.

Exemplos:

além-mar

pós-congresso

sem-terra

ex-presidente

recém-chegado

pré-aprovado

— Maiúsculas e Minúsculas

As letras maiúsculas são obrigatórias no início de nomes próprios (Maria, João, Paulo), pontos cardeais designando região (Sudeste, Centro-Oeste), nomes de festividades (Natal, Semana Santa, Carnaval). As letras minúsculas devem iniciar os dias da semana os meses do ano, as estações do ano, expressões genéricas (fulano, sicrano, beltrano) e os pontos cardeais designando direção (norte, sul, leste, oeste, noroeste, sudoeste).

Nomes de obras: nesses casos, o uso de maiúsculas e minúsculas é facultativo (O Bem Amado / O bem amado).

— Trema

Foi abolido da escrita da língua portuguesa o sinal gráfico trema (¨), que servia para indicação de que a vogal “U” deveria ser pronunciada nos casos de possibilidade de ser confundida com os dígrafos “gu” e “qu” — quando não ocorre a pronúncia da vogal.

Exemplos:

bilínguê → bilíngue

freqüência → frequência

tranqüilo → tranqüilo

Para a escrita de palavras que não pertencem à língua portuguesa, o trema deve ser mantido.

Exemplos: Müller, Bündchen, mülleriano.

— Alfabeto

As letras K, W e Y, que antes não eram parte do alfabeto da língua portuguesa, foram integradas ao conjunto de letras desse sistema de escrita, que deixou de ter 23 letras e passou a ter 26.

— Palavras com dupla grafia

A dupla grafia passou a ser aceita em algumas palavras, mesmo que somente uma delas seja utilizada conforme o país. Em sua maioria, são as formas que recebem qualquer um dos acentos, seja grave ou agudo.

Exemplos:

antônimo/antónimo

sinônimo/sinónimo

gênero/género

bebê/bebé

apazígua/apazigua

enxágue/enxague

averigue/averigue

COMPREENSÃO E INTERPRETAÇÃO DE FRASE, PALAVRA OU TEXTO

Definição Geral

Embora correlacionados, esses conceitos se distinguem, pois sempre que compreendemos adequadamente um texto e o objetivo de sua mensagem, chegamos à interpretação, que nada mais é do que as conclusões específicas.

Exemplificando, sempre que nos é exigida a compreensão de uma questão em uma avaliação, a resposta será localizada no próprio texto, posteriormente, ocorre a interpretação, que é a leitura e a conclusão fundamentada em nossos conhecimentos prévios.

Compreensão de Textos

Resumidamente, a compreensão textual consiste na análise do que está explícito no texto, ou seja, na identificação da mensagem. É assimilar (uma devida coisa) intelectualmente, fazendo uso da capacidade de entender, atinar, perceber, compreender.

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

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

Interpretação de Textos

É o entendimento relacionado ao conteúdo, ou melhor, os resultados aos quais chegamos por meio da associação das ideias e, em razão disso, sobressai ao texto. Resumidamente, interpretar é decodificar o sentido de um texto por indução.

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

Grande parte da bagagem interpretativa do leitor é resultado da leitura, integrando um conhecimento que foi sendo assimilado ao longo da vida. Dessa forma, a interpretação de texto é subjetiva, podendo ser diferente entre leitores.

Exemplo de compreensão e interpretação de textos

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

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

Português > Compreensão e interpretação de textos

A imagem a seguir ilustra uma campanha pela inclusão social.



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

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

- (A) A inclusão social é garantida pela Constituição Federal de 1988.
 (B) As leis que garantem direitos podem ser mais ou menos severas.
 (C) O direito à educação abrange todas as pessoas, deficientes ou não.
 (D) Os deficientes temporários ou permanentes devem ser incluídos socialmente.
 (E) “Educação para todos” inclui também os deficientes.

Resolução:

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

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

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

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

Em “E” – Errado: este é o tema do texto, a inclusão dos deficientes.

Resposta: Letra B.

Interpretar um texto quer dizer dar sentido, inferir, chegar a uma conclusão do que se lê. A interpretação é muito ligada ao subentendido. Sendo assim, ela trabalha com o que se pode deduzir de um texto.

A interpretação implica a mobilização dos conhecimentos prévios que cada pessoa possui antes da leitura de um determinado texto, pressupõe que a aquisição do novo conteúdo lido estabeleça uma relação com a informação já possuída, o que leva ao crescimento do conhecimento do leitor, e espera que haja uma apreciação pessoal e crítica sobre a análise do novo conteúdo lido, afetando de alguma forma o leitor.

Sendo assim, podemos dizer que existem diferentes tipos de leitura: uma leitura prévia, uma leitura seletiva, uma leitura analítica e, por fim, uma leitura interpretativa.

É muito importante que você:

- Assista os mais diferenciados jornais sobre a sua cidade, estado, país e mundo;
- Se possível, procure por jornais escritos para saber de notícias (e também da estrutura das palavras para dar opiniões);
- Leia livros sobre diversos temas para sugar informações ortográficas, gramaticais e interpretativas;
- Procure estar sempre informado sobre os assuntos mais polêmicos;
- Procure debater ou conversar com diversas pessoas sobre qualquer tema para presenciar opiniões diversas das suas.

Dicas para interpretar um texto:

- Leia lentamente o texto todo: no primeiro contato com o texto, o mais importante é tentar compreender o sentido global do texto e identificar o seu objetivo.
- Releia o texto quantas vezes forem necessárias. Assim, será mais fácil identificar as ideias principais de cada parágrafo e compreender o desenvolvimento do texto.
- Sublinhe as ideias mais importantes: sublinhar apenas quando já se tiver uma boa noção da ideia principal e das ideias secundárias do texto.
- Separe fatos de opiniões. O leitor precisa separar o que é um fato (verdadeiro, objetivo e comprovável) do que é uma opinião (pessoal, tendenciosa e mutável).
- Retorne ao texto sempre que necessário. Além disso, é importante entender com cuidado e atenção os enunciados das questões.
- Reescreva o conteúdo lido. Para uma melhor compreensão, podem ser feitos resumos, tópicos ou esquemas.

Além dessas dicas importantes, você também pode grifar palavras novas, e procurar seu significado para aumentar seu vocabulário, fazer atividades como caça-palavras, ou cruzadinhas são uma distração, mas também um aprendizado.

Não se esqueça, além da prática da leitura aprimorar a compreensão do texto e ajudar a aprovação, ela também estimula nossa imaginação, distrai, relaxa, informa, educa, atualiza, melhora nosso foco, cria perspectivas, nos torna reflexivos, pensantes, além de melhorar nossa habilidade de fala, de escrita e de memória.

Um texto para ser compreendido deve apresentar ideias seletas e organizadas, através dos parágrafos que é composto pela ideia central, argumentação e/ou desenvolvimento e a conclusão do texto.

O primeiro objetivo de uma interpretação de um texto é a identificação de sua ideia principal. A partir daí, localizam-se as ideias secundárias, ou fundamentações, as argumentações, ou explicações, que levam ao esclarecimento das questões apresentadas na prova.

Compreendido tudo isso, interpretar significa extrair um significado. Ou seja, a ideia está lá, às vezes escondida, e por isso o candidato só precisa entendê-la – e não a complementar com algum valor individual. Portanto, apegue-se tão somente ao texto, e nunca extrapole a visão dele.

CONHECIMENTOS GERAIS

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO

Prezado(a),

A fim de atender na íntegra o conteúdo do edital, este tópico será disponibilizado na Área do Aluno em nosso site. Essa área é reservada para a inclusão de materiais que complementam a apostila, sejam esses, legislações, documentos oficiais ou textos relacionados a este material, e que, devido a seu formato ou tamanho, não cabem na estrutura de nossas apostilas.

Por isso, para atender você da melhor forma, os materiais são organizados de acordo com o título do tópico a que se referem e podem ser acessados seguindo os passos indicados na página 2 deste material, ou por meio de seu login e senha na Área do Aluno.

Visto a importância das leis indicadas, lá você acompanha melhor quaisquer atualizações que surgirem depois da publicação da apostila.

Se preferir, indicamos também acesso direto ao arquivo pelo link a seguir: <http://www.buerarema.ba.gov.br/>

FUNDAMENTOS E ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS, CULTURAIS, ARTÍSTICOS, HISTÓRICOS, POLÍTICOS E GEOGRÁFICOS DO MUNDO, DO BRASIL, DA BAHIA E DO MUNICÍPIO

Mundo

Aspectos Socioeconômicos

- Globalização: A crescente interconectividade dos mercados e culturas, facilitada por avanços em tecnologia e transporte, permite a troca de bens, serviços e ideias a uma escala mundial. Isso resultou em um aumento do comércio internacional, mas também acentuou a desigualdade entre países ricos e pobres.

- Desigualdade Econômica: A disparidade de renda e riqueza entre diferentes regiões do mundo é significativa. Enquanto alguns países desfrutam de altos padrões de vida, outros enfrentam pobreza extrema. Organizações internacionais como o Banco Mundial e o Fundo Monetário Internacional (FMI) trabalham para reduzir essa desigualdade.

- Tecnologia: O avanço tecnológico, especialmente na área digital, mudou a maneira como as pessoas vivem e trabalham. A internet e os dispositivos móveis revolucionaram a comunicação, o comércio e o entretenimento, enquanto a inteligência artificial e a automação prometem transformar ainda mais as indústrias.

Aspectos Culturais

- Diversidade Cultural: A riqueza cultural do mundo é imensa, com milhares de línguas, religiões e tradições. Essa diversidade é celebrada em festivais, culinária, música e arte, mas também pode ser fonte de conflitos.

- Globalização Cultural: A difusão de culturas através de filmes, música, moda e mídias sociais tem levado a uma mistura de culturas, criando fenômenos culturais globais, mas também levantando preocupações sobre a perda de culturas locais.

Aspectos Artísticos

- Movimentos Artísticos: Ao longo da história, movimentos como o Renascimento, Barroco, Romantismo, Modernismo e Pós-Modernismo influenciaram profundamente a arte e a cultura. Cada movimento trouxe novas técnicas, estilos e formas de expressão.

- Indústria Criativa: A indústria do entretenimento, incluindo cinema, televisão, música e artes visuais, é uma das mais influentes globalmente. Hollywood, Bollywood e outras indústrias cinematográficas têm um enorme impacto cultural e econômico.

Aspectos Históricos

- Revoluções: Revoluções como a Francesa, Industrial e Russa moldaram o mundo moderno, trazendo mudanças sociais, políticas e econômicas profundas.

- Guerras Mundiais: As duas Guerras Mundiais no século XX tiveram impactos devastadores, mas também resultaram em avanços tecnológicos e mudanças geopolíticas significativas.

Aspectos Políticos

- Democracias vs. Autocracias: O mundo apresenta uma variedade de sistemas de governo, desde democracias liberais até autocracias. Essa diversidade política influencia a maneira como os países interagem e se desenvolvem.

- Organizações Internacionais: Entidades como a ONU, OTAN e UE desempenham papéis cruciais na diplomacia, segurança e desenvolvimento global.

Aspectos Geográficos

- Recursos Naturais: A distribuição desigual de recursos naturais, como petróleo, gás e minerais, tem sido uma fonte de riqueza para alguns países e de conflitos para outros.

- Mudanças Climáticas: O aquecimento global e as mudanças climáticas são desafios globais que afetam todos os aspectos da vida, desde a agricultura até a habitação e a saúde.

Brasil

Aspectos Socioeconômicos

- Economia Diversificada: O Brasil possui uma economia diversificada com agricultura (soja, café, açúcar), mineração (ferro, ouro), indústria (automobilística, aeronáutica) e serviços (financeiros, turismo).

- Desigualdade Social: A desigualdade de renda e acesso a serviços básicos é um desafio persistente, com grande disparidade entre regiões e classes sociais.

Aspectos Culturais

- Sincretismo Cultural: O Brasil é conhecido por sua mistura cultural, com influências indígenas, africanas e europeias manifestadas na religião, música, dança e culinária.

- Festas e Tradições: O Carnaval é a festa mais famosa, mas também são significativas as Festas Juninas e celebrações de origem afro-brasileira como o Candomblé.

Aspectos Artísticos

- Música: Gêneros como o Samba, Bossa Nova, MPB (Música Popular Brasileira) e Funk são mundialmente reconhecidos e refletem a diversidade cultural do país.

- Artes Visuais: O Modernismo brasileiro, representado por artistas como Tarsila do Amaral, e a arte contemporânea são marcos importantes.

Aspectos Históricos

- Colonização Portuguesa: O Brasil foi colonizado por Portugal no século XVI, resultando em uma sociedade marcada pela exploração agrícola e pelo tráfico de escravos.

- Independência: A independência do Brasil foi proclamada em 1822 por D. Pedro I, estabelecendo o país como um império independente de Portugal.

- Ditadura Militar: Entre 1964 e 1985, o Brasil viveu sob uma ditadura militar, um período marcado por censura, repressão e tortura, mas também por crescimento econômico.

Aspectos Políticos

- Democracia Representativa: Desde 1985, o Brasil tem uma democracia representativa, com eleições diretas para presidente, governadores, prefeitos e legisladores.

- Partidos Políticos: O país tem uma variedade de partidos políticos, desde conservadores até progressistas, que competem em um sistema multipartidário.

Aspectos Geográficos

- Biomas Diversificados: O Brasil abriga diversos biomas, incluindo a Amazônia, o Cerrado, a Mata Atlântica, o Pantanal, a Caatinga e o Pampa, cada um com sua biodiversidade única.

- Extensão Territorial: Com 8,5 milhões de km², o Brasil é o quinto maior país do mundo em área, oferecendo uma grande variedade de paisagens e climas.

HISTÓRIA DA BAHIA

Descobrimento

Descobrimento e formação do Estado da Bahia Segundo os mais diversos autores de História do Brasil, o descobrimento de nosso país foi mais um acontecimento, certamente planejado, da

expansão marítima realizada por países europeus de grande poder como Portugal e Espanha além dos Países Baixos e da França. Segundo Tavares (1987) em março de 1500 partiu de Portugal a esquadra comandada pelo fidalgo Pedro Álvares Cabral, em direção a Índia e, que desviando de sua rota, ao entardecer do dia 22 de abril atingiu um ponto do litoral sul do atual Estado da Bahia, hoje chamado Bahia de Cabrália.

Segundo o mesmo autor, o efetivo descobrimento das terras baianas, mais especificamente da Bahia de Todos os Santos, que marca o descobrimento do estado, deu-se no dia 1º de novembro de 1501, sendo responsável pelo evento, a esquadra pilotada por Américo Vespúcci que partiu de Lisboa em 10 de maio de 1501. A maior prova da veracidade desta data é o trecho da carta de Vespúcci à Pedro Soderini, a respeito da viagem de 1503, onde se refere à viagem de 1501: "...porque tínhamos um regimento d'El-Rei ordenado que, se qualquer dos navios se extraviasse da frota ou do seu capitão, fosse ter à terra descoberta (na viagem passada), a um ponto que pusemos o nome de Baía de Todos os Santos..." Desde então, a Bahia passou a constar nos mapas das terras do Brasil, mais especificamente, de sua costa leste.

Também passou a ser seguidamente visitada por armadas portuguesas que iam para a Índia, servindo de local para renovação de água potável e conserto de embarcações, entre outros. Esta esquadra foi também responsável pela constatação da existência de pau-brasil em grande quantidade, produto já conhecido pelos europeus cujo corante extraído já era usado nas manufaturas têxteis da Itália, França e Flandres. A exploração desta matéria-prima tornou-se a principal atração das novas terras, atraindo não só os comerciantes portugueses, mas também de outros povos europeus, principalmente os franceses que mantinham largo contrabando das toras de pau-brasil para a Europa¹.

Expedições na Bahia

Várias outras expedições sucederam-se às já citadas trazendo, aos poucos, os portugueses interessados nas novas terras. Segundo Tavares (1987) a partir da primeira metade do século XVI o território hoje chamado Estado da Bahia foi conquistado, colonizado e povoado lentamente em por expedições chamadas entradas que partiam de Salvador, porto Seguro e Ilhéus em direção ao interior do estado. As entradas eram em tudo semelhantes às bandeiras de São Paulo mas, foram menos valorizadas que estas. Saíam do litoral e chegaram ao norte/nordeste, hoje Minas Gerais, Piauí e Maranhão, subindo os rios São Francisco, Paraguaçu, Grande, Verde e das Contas. Chegaram também ao sul/sudeste navegando o Jequitinhonha, Pardo, Doce e Mucuri. Tanto no século XVI como no XVII tais expedições foram de grande importância para o inicial reconhecimento da geografia, riqueza mineral, hídrica, florística e faunística do estado, ainda que seu objetivo principal fosse a ocupação e o reconhecimento puro das terras. Também forneceram preciosa documentação em defesa dos limites da Bahia com os estados vizinhos.

Holandeses

Dentre os europeus que contribuíram e influenciaram a formação do estado da Bahia, destacam-se os holandeses, Em 1624, durante o governo de D. Diogo de Mendonça Furtado, foi invadida pelos holandeses, vencendo a resistência dos cidadãos que abandonaram a cidade. Em 1º de maio de 1625, após diversas batalhas e estando os holandeses isolados e cercados, a chegada da ajuda dos

1 <http://www.visiteabahia.com.br/>

espanhóis determinou a saída dos holandeses da Bahia. Os holandeses tentaram em outras ocasiões retomar a cidade do Salvador sem sucesso, o que tornou a Bahia uma referência na resistência da colônia aos invasores holandeses que obtiveram sucesso em Recife.

Capitanias Hereditárias

O momento da descoberta da Bahia e do Brasil era, para Portugal, de imensa prosperidade no comércio estabelecido com o Oriente, principalmente com a Índia. Este fator aliado ao pouco conhecimento sobre as riquezas naturais do Brasil promoveu o total descaso da coroa portuguesa em relação à terra americana. No entanto, na quarta década do século XVI, Portugal perdeu posições no comércio com a África e nos portos Índicos entrando em séria crise financeira. Ao mesmo tempo os espanhóis encontraram fontes de metais e pedras preciosas nas terras americanas e outros europeus demonstraram grande interesse pelo Brasil, principalmente os Franceses que eram cada vez mais numerosos nas terras entre Pernambuco e Espírito Santo.

Segundo alguns autores como Alencar (1981) o Brasil passou a ser primeiro, um novo ponto para o comércio com Portugal caracterizando-se como produtor de matéria-prima para venda e comprador de matéria manufaturada, suprimindo o espaço perdido no comércio do Oriente. Além disso, havia a necessidade de efetiva ocupação e posse das terras que afastaria os Franceses da potencialmente lucrativa colônia. Segundo o autor em 1530 uma nova expedição foi enviada para o Brasil para, principalmente, lançar fundamentos da ocupação efetiva da terra e estabelecer núcleos de povoamento.

Por volta de 1534 as terras do Brasil começam a ser ocupadas, permitindo posse efetiva, domínio e controle da terra e da exploração dos recursos naturais do Brasil contra as investidas, principalmente dos Franceses, repetindo a experiência de outras colônias portuguesas, D. João III, rei de Portugal, passou a assinar as primeiras cartas de doação das Capitanias Hereditárias. Tais cartas eram documentos legais de doação de terras e títulos de capitão e governador a cada beneficiado.

Uma **Carta de Doação** concedia ao donatário uma propriedade de 10 léguas de terra na costa, isenta de tributos exceto o dízimo. Sobre o restante dos 50 a 100 léguas em direção ao interior do continente, possuía apenas a posse. O donatário era privilegiado na montagem de engenhos, com a venda de 24 índios por ano para Portugal, garantia de redizima de vendas pertencentes à Coroa, vintena do pau-brasil e dízima do quinto real sobre metais.

Um **Foral** definia como sendo do donatário a propriedade dos produtos do solo e a defesa da terra. Para a Coroa ficavam os produtos do subsolo, mata e mar. O donatário tinha o dever de conceder sesmaria a quem solicitasse e o direito de comercializar armas e mantimentos para o uso das capitanias apenas, é claro, com a metrópole. A preocupação com a ocupação das terras, no entanto, demonstrava apenas que Portugal preocupava-se com a garantia da posterior utilização comercial e da exploração dos recursos.

Mas nunca chegou a caracterizar uma preocupação com a formação de uma nova nação, tal qual aconteceu na América do Norte, mais especificamente com as terras Inglesas que originaram os Estados Unidos da América.

No território que hoje é o estado da Bahia foram formadas entre os anos de 1534 e 1566 cinco capitanias hereditárias mantidas até a segunda metade do século XVIII. São elas:

Bahia - doada em 5 de abril de 1534 a Francisco Pereira Coutinho;

Porto Seguro - doada em 27 de maio de 1534 a Pero do Campo Tourinho;

Ilhéus - doada em 26 de julho de 1534 a Jorge de Figueiredo Corrêa;

Paraguaçu ou Recôncavo - doada em 29 de março de 1566 a Álvaro da Costa;

Ilhas de Itaparica e Tamarandiva - doada em 15 de março de 1558 a D. Antônio de Athayde.

BAHIA

A Capitania de Francisco Pereira Coutinho Era formada por 50 léguas de terra entre a margem direita do Rio São Francisco e a Ponta do Padrão, hoje Forte e Farol da Barra. Pereira Coutinho estabeleceu-se em sua capitania em 1536 na região da Enseada da Barra, onde construiu a Vila do Pereira, hoje Santo Antônio da Barra, instalando parentes, amigos e colonos que trouxe com ele. Produziu algodão e cana construindo dois engenhos de açúcar. Teve sérios problemas com os índios e com seus empregados abandonando por algum tempo suas terras. Com a morte do donatário após um naufrágio quando se tornou prisioneiro dos tupinambás, a capitania foi revertida para a Coroa e, em 1548, transformada em sede do governo-geral das terras do Brasil.

PORTO SEGURO

A Capitania de Pêro do Campo Tourinho Formada por 60 léguas de terra, limitava-se pela margem direita do Rio Jequitinhonha e margem esquerda do Rio Doce. Junto aos filhos que trouxe consigo de Portugal, fundou oito vilas sendo Porto seguro a Principal. Explorou e comercializou o pau-brasil para a Europa por meio de Portugal, único país com o qual as capitanias podiam comercializar. Após sua morte, tendo a capitania passado por vários herdeiros, foi confiscada pela Coroa e incorporada à da Bahia, sendo o Marquês de Gouveia o seu último donatário.

ILHÉUS

A Capitania de Jorge de Figueiredo Corrêa Data de 26 de junho de 1534 a doação desta capitania, sendo conhecido o Foral de 1º de abril de 1535. Contando 50 léguas, a capitania tem como limites a Ponta do Padrão e a margem esquerda do Rio Jequitinhonha. O Morro de São Paulo foi a primeira vila fundada na chegada do donatário às terras doadas sendo só depois fundada a Vila de São Jorge dos Ilhéus. Jorge de Figueiredo Corrêa produziu açúcar já no início da ocupação de suas terras e chegou a construir nove engenhos de açúcar no século XVI. Foi incorporada à capitania da Bahia em 1754, depois de passar à propriedade dos Rezende e Castro.

ITAPARICA E TAMARANDIVA

A Capitania do Primeiro Conde de Castanheira Deixando em 1558 a condição de sesmaria de Dona Violante da Câmara, mãe do Conde de Castanheira, para capitania, deixaram também as ilhas de pertencerem à Capitania da Bahia nesta mesma data. Por volta de 1560, segundo Osório (1979) foi fundado o povoado de Vera Cruz, com o início da Construção da Igreja de Vera Cruz, uma das mais

antigas do país. A capitania pertenceu a diversos herdeiros de Dona Violante sendo, em 6 de abril de 1763, incorporada à capitania da Bahia.

PARAGUAÇU OU RECÔNCAVO

A Capitania de Álvaro da Costa A sesmaria do Paraguaçu foi transformada em capitania através da carta de doação datada de 1566, compondo-se das terras que vão da Barra do Rio Peroassú, hoje Paraguaçu, até a Barra do Rio Jaguaripe. Segundo Brandão (1998), a capitania foi produtora, inicialmente, de açúcar e, posteriormente, de fumo e pertencia a D. José da Costa quando foi comprada pela Coroa e incorporada à Capitania da Bahia.

Grupos Étnicos Formadores

A população baiana surgiu da mistura de três grupos humanos: o índio que já habitava o território milhares de anos antes da chegada dos Portugueses, o africano que foi trazido contra vontade da África e os Portugueses que vieram para colonizar e explorar as novas terras.

Estes grupos não se mantiveram física ou culturalmente separados e após um curto espaço de tempo, a sociedade em formação já possuía tipos caracteristicamente brasileiros resultantes da mistura dos grupos iniciais. O mulato (negro e branco), o cafuzo (negro e índio) e o caboclo (branco e índio) e o resultado de sua mistura, tornaram-se cada vez mais numerosos numa população dominada pelos preconceituosos brancos Portugueses que detinham o poder financeiro e político da colônia.

Cada grupo contribuiu de uma maneira para a modelagem da sociedade em formação dando-lhe características próprias em aspectos físicos e culturais.

Índios

Segundo Ribeiro (1997), ao chegar à Bahia, o primeiro grupo indígena com o qual os europeus tiveram contato foi o tupiniquim, da família tupinambá, tronco tupi-guarani que já habitava, quase totalmente o litoral de todo o território baiano. Segundo Soares apud Celene Fonseca, o litoral baiano foi denominado pelos Tapuias desalojados pelos Tupinambás. Estes chegaram a costa por volta de 100-1200 d.C., ou seja, 300 a 500 anos antes dos Portugueses. Alencar et all afirma que pesquisas permitem dizer que desde 8000 a.C. grupos humanos habitam a região que é hoje o Brasil, vindos da Ásia ou Europa.

No entanto, pouco se conhece sobre a vida dos habitantes anteriores à chegada dos Europeus, por isso toda a história do Brasil foi criada pelos colonizadores e tem uma visão eurocêntrica da vida. Mesmo a denominação ÍNDIO dada aos povos que habitavam as terras do Brasil é equivocado e decorre da errada ideia dos espanhóis que, anteriormente, pensavam ter chegado à Índia, ao chegar à América Central.

Além do litoral, também outros grupos indígenas foram logo conhecidos pelos europeus. Aimorés e pataxós habitavam as terras próximas ao Espírito Santo e Minas Gerais. Entre o Rio Prado e o Rio de Contas estavam os camacãs, nagoiós, gongoiós e crancaiós. Os famosos maracás ocupavam o vale do Rio Paraguaçu e Serra Sincorá. O Nordeste do estado era ocupado pelos cariris. No Rio São Francisco encontravam-se os anaiós e caiapós. Por fim, chicriabás e acroás habitavam a fronteira da Bahia com Goiás.

Dentre as mais diversas contribuições dos povos indígenas para a formação do novo povo brasileiro está o hábito de tomar banho todos os dias, o uso da mandioca na culinária, a diversificação das bebidas destiladas, o uso de utensílios de barro e a prática da queimada (coivara) hoje prejudicial à conservação do solo quando praticada em extensas faixas de terra. Os índios foram de fundamental importância para o reconhecimento das terras e das riquezas do Brasil fazendo todo tipo de trabalhos para os portugueses como mostrar fontes de madeira ou de metais preciosos até carregar toda espécie de produtos até os navios. Além disso, foram fundamentais na construção e manutenção da cidade do Salvador sempre com a intermediação de Caramuru, europeu com o qual tinham grande aproximação. Com a crescente escravização dos índios em nome da Coroa e da propagação do cristianismo, os grupos antes simpáticos aos europeus, passaram a se impor ao trabalho tornando difícil o controle e uso dos povos nativos, também chamados negros pelos europeus.

Negros

A chegada dos primeiros negros à Bahia deu-se próximo aos anos de 1549 e 1550, substituindo o trabalho forçado de índios escravizados, inicialmente nos engenhos e plantações e posteriormente até nas casas grandes, baseando toda a economia do estado. Na verdade, não foi por falta de mão-de-obra que a escravização alcançou as colônias portuguesas, mas por exigência do capitalismo comercial europeu que via no negro cara e lucrativa mercadoria. As colônias como o Brasil eram obrigadas a comprar escravos das metrópoles europeias que ganhavam muito dinheiro com o tráfico de escravos negros vindos de toda a África. Para a Bahia foram vendidos africanos das diversas áreas e nações desde o atual Senegal à atual Angola, na costa ocidental, à costa oriental da atual Moçambique à atual Etiópia, passando pelos povos do Congo, Niger e Benin. Pela língua foram identificadas as nações yoruba, ewês, fulás, tapas, ardas, calabares e aussás que falavam árabe e talvez fossem religiosos do Corão.

Segundo Luís Viana Filho apud Tavares existiu uma sucessão no de povos ou nações trazidas para a Bahia o que permitiu a organização dos seguintes ciclos:

- I-Ciclo da Guiné (XVI);
- II-Ciclo de Angola (XVII);
- III-Ciclo da Costa da Mina (XVII);
- IV-Última fase - da ilegalidade (XIX).

Oficialmente o último desembarque de escravos africanos para a Bahia ocorreu em 1852, na Pontilha, Ilha de Itaparica.

As incontáveis importantes contribuições dos negros para a formação do povo brasileiro e dos seus costumes estão fortemente presentes no dia-a-dia da população ao longo destes 500 anos. A religiosidade africana misturada à religião católica formou, no estado da Bahia, a mais brasileira das formas de reverenciar deuses e santos. O famoso sincretismo religioso é uma das características do estado que teve sua origem nas senzalas quando em vez de aceitar as determinações católicas para a fé, os negros as adaptaram às suas próprias crenças.

A culinária baiana é quase que totalmente dominada pelos temperos africanos, ainda que tenham os europeus portugueses rejeitado por algum tempo o sabor forte dos condimentos. Os pratos típicos do estado apresentam sempre ingredientes como azeite de dendê, camarão seco, amendoim e outros. As danças e músicas, a forma de comemorar, de vestir e outras mais especificamente

CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS

Condutor Socorrista

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (LEI Nº 9.503/97 E ALTERAÇÕES)

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

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)

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;

CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS

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 interveniência 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 Contran, com sede no Distrito Federal, é composto dos Ministros de Estado responsáveis pelas seguintes áreas de competência:(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

II - A - (revogado);(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

III - ciência, tecnologia e inovações; (Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

IV - educação;(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

V - defesa;(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

VI - meio ambiente;(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

VII - (revogado);(Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020)

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);(Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020)

XXI - (VETADO)

XXII - saúde; (Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

XXIII - justiça;(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

XXIV - relações exteriores;(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

XXV - (revogado); (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020)

XXVI - indústria e comércio;(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

XXVII - agropecuária;(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

XXVIII - transportes terrestres;(Incluído pela Lei nº 14.599, de 2023)

XXIX - segurança pública;(Incluído pela Lei nº 14.599, de 2023)

XXX - mobilidade urbana.(Incluído pela Lei nº 14.599, de 2023)

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 3º-A. O Contran será presidido pelo Ministro de Estado ao qual estiver subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União.(Incluído pela Lei nº 14.599, de 2023)

§ 4º Os Ministros de Estado poderão fazer-se representar por servidores de nível hierárquico igual ou superior ao Cargo Comissionado Executivo (CCE) nível 17, ou por oficial-general, na hipótese de tratar-se de militar.(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

§ 5º Compete ao dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União atuar como Secretário-Executivo do Contran. (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020)

§ 6º O quórum de votação e de aprovação no Contran é o de maioria absoluta. (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020)

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.(Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020)

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; (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020)

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); (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020)

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)

CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS

§ 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. (Incluído pela Lei nº 14.071, de 2020)

§ 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. (Incluído pela Lei nº 14.071, de 2020)

§ 3º Em caso de urgência e de relevante interesse público, o presidente do Contran poderá editar deliberação, ad referendum do Plenário, para fins do disposto no inciso I do caput deste artigo. (Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

§ 4º A deliberação de que trata o § 3º deste artigo: (Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

I - na hipótese de não ser aprovada pelo Plenário do Contran no prazo de 120 (cento e vinte) dias, perderá sua eficácia, com manutenção dos efeitos dela decorrentes; e (Incluído pela Lei nº 14.599, de 2023)

II - não está sujeita ao disposto nos §§ 1º e 2º deste artigo, vedada sua reedição. (Incluído pela Lei nº 14.599, de 2023)

§ 5º Norma do Contran poderá dispor sobre o uso de sinalização horizontal ou vertical que utilize técnicas de estímulos comportamentais para a redução de sinistros de trânsito. (Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

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. (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020)

§ 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 atuações 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;

CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS

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 sinistros de trânsito e as estatísticas de trânsito; (Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

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)

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, de acordo com as diretrizes do Contran, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino; (Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

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

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

XVIII - elaborar, juntamente com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e submeter à aprovação do CONTRAN, a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;

XIX - organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo CONTRAN;

XX - expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal ou a entidade habilitada para esse fim pelo poder público federal; (Redação dada pela lei nº 13.258, de 2016)

XXI - promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;

XXII - propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito;

XXIII - elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, e promovendo a sua realização;

XXIV - opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;

XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;

XXVI - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca-modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e licenciamento;

XXVII - instruir os recursos interpostos das decisões do CONTRAN, ao ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;

XXVIII - estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los, com proposta de solução, ao Ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;

XXIX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeiro ao CONTRAN.

XXX - organizar e manter o Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf). (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016)

XXXI - organizar, manter e atualizar o Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC). (Incluído pela Lei nº 14.071, de 2020)

XXXII - organizar e manter o Registro Nacional de Sinistros e Estatísticas de Trânsito (Renaest). (Incluído pela Lei nº 14.599, de 2023)

§ 1º Comprovada, por meio de sindicância, a deficiência técnica ou administrativa ou a prática constante de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, o órgão executivo de trânsito da União, mediante aprovação do CONTRAN, assumirá diretamente ou por delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão executivo de trânsito estadual que tenha motivado a investigação, até que as irregularidades sejam sanadas.

§ 2º O regimento interno do órgão executivo de trânsito da União disporá sobre sua estrutura organizacional e seu funcionamento.

§ 3º Os órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios fornecerão, obrigatoriamente, mês a mês, os dados estatísticos para os fins previstos no inciso X.

§ 4º (VETADO). (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016)

Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:

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