

Universidade do Estado de Mato Grosso

UNEMAT

Motorista

Edital N. 003/2018 – UNEMAT/COVEST

AB079-2018

DADOS DA OBRA

Título da obra: Universidade do Estado de Mato Grosso

Cargo: Motorista

(Baseado no Edital N. 003/2018 – UNEMAT/COVEST)

- Língua Portuguesa
- Conhecimentos Gerais
- Conhecimentos Específicos

Gestão de Conteúdos

Emanuela Amaral de Souza

Diagramação / Editoração Eletrônica

Elaine Cristina
Igor de Oliveira
Camila Lopes
Thais Regis

Produção Editorial

Suelen Domenica Pereira
Julia Antoneli
Karoline Dourado

Capa

Joel Ferreira dos Santos

SUMÁRIO

Língua Portuguesa

1. Leitura e interpretação de textos.	56
2. Coesão e coerência textuais.	34
3. Norma culta e variedades linguísticas.	76
4. Estrutura, classe e formação de palavras.	02
5. Emprego de adjetivos, pronomes, advérbios e conjunções.	02
6. Emprego de modos e tempos verbais.	02
7. Concordâncias verbal e nominal.	37
8. Regências verbal e nominal.	68
9. Pontuação. Observação: Nível de complexidade compatível com o ensino fundamental completo.	64

Conhecimentos Gerais

I) História de Mato Grosso:	01
1. A chegada dos portugueses às minas do Rio Cuiabá e a formação do Arraial.	01
2. Aspectos econômicos e administrativos da Vila do Senhor Bom Jesus de Cuiabá.	04
3. A criação da Província de Mato Grosso e seu desenvolvimento político e econômico.	05
4. A implantação da República no Brasil e seus reflexos sobre o Estado de Mato Grosso.	08
5. O Estado de Mato Grosso na segunda metade do século XX: da criação de Mato Grosso do Sul aos projetos de colonização.	09
II) Geografia de Mato Grosso:	12
1. Mato Grosso no contexto da região Centro-Oeste.	12
2. Aspectos naturais: clima, solo, relevo, vegetação, hidrografia.	12
3. A formação das cidades e a urbanização.	13
4. Usos da terra e produção agropecuária.	14
5. O setor industrial.	14
6. Energia e transportes.	15
7. Comércio e serviços.	17
III) Princípios de ética e de filosofia.....	18

Conhecimentos Específicos

1. Direção defensiva e Primeiros Socorros.	01
2. Código de Trânsito Brasileiro e seus Anexos.	18

LÍNGUA PORTUGUESA

Acentuação	01
Classes de Palavras e suas Flexões.....	02
Coesão e Coerência	34
Colocação Pronominal.....	35
Concordância Verbal e Nominal	37
Crase	41
Estrutura das Palavras	43
Estrutura Textual.....	45
Frase, oração e período.....	46
Sintaxe da Oração e do Período	46
Termos da Oração	46
Coordenação e Subordinação	46
Funções da Linguagem	56
Interpretação Textual.....	56
Letra e Fonema	58
Ortografia	61
Pontuação.....	64
Redação	66
Regência Verbal e Nominal.....	68
Significado das Palavras.....	73
Denotação e Conotação	74
Polissemia	75
Tipologia e Gênero Textual	75
Variações Linguísticas.	76
Vozes do Verbo.....	77

ACENTUAÇÃO

Quanto à acentuação, observamos que algumas palavras têm acento gráfico e outras não; na pronúncia, ora se dá maior intensidade sonora a uma sílaba, ora a outra. Por isso, vamos às regras!

Regras básicas

A acentuação tônica está relacionada à intensidade com que são pronunciadas as sílabas das palavras. Aquela que se dá de forma mais acentuada, conceitua-se como sílaba tônica. As demais, como são pronunciadas com menos intensidade, são denominadas de átomas.

De acordo com a tonicidade, as palavras são classificadas como:

Oxítonas – São aquelas cuja sílaba tônica recai sobre a última sílaba. Ex.: *café – coração – Belém – atum – caju – papel*

Paroxítonas – São aquelas em que a sílaba tônica recai na penúltima sílaba. Ex.: *útil – tórax – táxi – leque – sapato – passível*

Proparoxítonas – São aquelas cuja sílaba tônica está na antepenúltima sílaba. Ex.: *lâmpada – câmara – tímpano – médico – ônibus*

Há vocábulos que possuem mais de uma sílaba, mas em nossa língua existem aqueles com uma sílaba somente: são os chamados monossílabos.

1.2 Os acentos

A) acento agudo (´) – Colocado sobre as letras "a" e "i", "u" e "e" do grupo "em" - indica que estas letras representam as vogais tônicas de palavras como *pá, caí, público*. Sobre as letras "e" e "o" indica, além da tonicidade, timbre aberto: *herói – médico – céu* (ditongos abertos).

B) acento circunflexo (^) – colocado sobre as letras "a", "e" e "o" indica, além da tonicidade, timbre fechado: *tâmara – Atlântico – pêsames – su-pôs*.

C) acento grave (`) – indica a fusão da preposição "a" com artigos e pronomes: *à – às – àquelas – àqueles*

D) trema (¨) – De acordo com a nova regra, foi totalmente abolido das palavras. *Há uma exceção: é utilizado em palavras derivadas de nomes próprios estrangeiros: mülleriano (de Müller)*

E) til (~) – indica que as letras "a" e "o" representam vogais nasais: *oração – melão – órgão – imã*

1.2.1 Regras fundamentais

A) Palavras oxítonas:

Acentuam-se todas as oxítonas terminadas em: "a", "e", "o", "em", seguidas ou não do plural(s):

Pará – café(s) – cipó(s) – Belém.

Esta regra também é aplicada aos seguintes casos:

Monossílabos tônicos terminados em "a", "e", "o", seguidos ou não de "s": *pá – pé – dó – há*

Formas verbais terminadas em "a", "e", "o" tônicos, seguidas de *lo, la, los, las*: *respeitá-lo, recebê-lo, compô-lo*

B) Paroxítonas:

Acentuam-se as palavras paroxítonas terminadas em: i, is: *táxi – lápis – júri*

us, um, uns: *vírus – álbuns – fórum*

l, n, r, x, ps: *automóvel – elétron – cadáver – tórax – fórceps*

ã, ãs, ão, ãos: *imã – imãs – órgão – órgãos*

ditongo oral, crescente ou decrescente, seguido ou não de "s": água – pônei – mágoa – memória

#FicaDica

Memorize a palavra *LINURXÃO*. Para quê? Repare que esta palavra apresenta as terminações das paroxítonas que são acentuadas: **L, I N, U (aqui inclui UM = fórum), R, X, ã, ão**. Assim ficará mais fácil a memorização!

C) Proparoxítona:

A palavra é proparoxítona quando a sua antepenúltima sílaba é tônica (mais forte). Quanto à regra de acentuação: **todas** as proparoxítonas são acentuadas, independentemente de sua terminação: *árvore, paralelepípedo, cárcere*.

1.2.2 Regras especiais

Os ditongos de pronúncia aberta "ei", "oi" (*ditongos abertos*), que antes eram acentuados, *perderam o acento* de acordo com a nova regra, mas *desde que estejam em palavras paroxítonas*.

FIQUE ATENTO!

Alerta da Zê! Cuidado: Se os ditongos abertos estiverem em uma palavra oxítona (*herói*) ou monossílaba (*céu*) ainda são acentuados: *dói, escarcéu*.

Antes	Agora
<i>assembléia</i>	<i>assembleia</i>
<i>idéia</i>	<i>ideia</i>
<i>geléia</i>	<i>geleia</i>
<i>jibóia</i>	<i>jiboia</i>
<i>apóia (verbo apoiar)</i>	<i>apoia</i>
<i>paranóico</i>	<i>paranoico</i>

1.2.3 Acento Diferencial

Representam os acentos gráficos que, pelas regras de acentuação, não se justificariam, mas são utilizados para diferenciar classes gramaticais entre determinadas palavras e/ou tempos verbais. Por exemplo:

Pôr (verbo) X *por* (preposição) / *pôde* (pretérito perfeito de Indicativo do verbo "poder") X *pode* (presente do Indicativo do mesmo verbo).

Se analisarmos o "pôr" - pela regra das monossílabas: terminada em "o" seguida de "r" não deve ser acentuada, mas nesse caso, devido ao acento diferencial, acentua-se, para que saibamos se se trata de um verbo ou preposição.

Os demais casos de acento diferencial não são mais utilizados: *para* (verbo), *para* (preposição), *pelo* (substantivo), *pelo* (preposição). Seus significados e classes gramaticais são definidos pelo contexto.

Polícia **para** o trânsito **para** realizar blitz. = o primeiro "para" é verbo; o segundo, preposição (com relação de finalidade).

#FicaDica

Quando, na frase, der para substituir o "por" por "colocar", estaremos trabalhando com um verbo, portanto: "pôr"; nos outros casos, "por" preposição. Ex: *Faço isso por você.* / *Posso pôr (colocar) meus livros aqui?*

1.2.4 Regra do Hiato

Quando a vogal do hiato for "i" ou "u" tônicos, for a segunda vogal do hiato, acompanhado ou não de "s", haverá acento. Ex.: *saída* – *fáisca* – *baú* – *país* – *Luís*

Não se acentuam o "i" e o "u" que formam hiato quando seguidos, na mesma sílaba, de *l, m, n, r* ou *z*. *Ra-ul, Lu-iz, sa-ir, ju-iz*

Não se acentuam as letras "i" e "u" dos hiatos se estiverem seguidas do dígrafo **nh**. Ex: *ra-i-nha, ven-to-i-nha*.

Não se acentuam as letras "i" e "u" dos hiatos se vierem precedidas de vogal idêntica: *xi-i-ta, pa-ra-cu-u-ba*

Não serão mais acentuados "i" e "u" tônicos, formando hiato quando vierem depois de ditongo (nas paroxítonas):

Antes	Agora
<i>bocaiúva</i>	<i>bocaiuva</i>
<i>feiúra</i>	<i>feiuura</i>
<i>Sauípe</i>	<i>Sauipe</i>

O acento pertencente aos encontros "oo" e "ee" foi abolido:

Antes	Agora
<i>crêem</i>	<i>creem</i>
<i>lêem</i>	<i>leem</i>
<i>vôo</i>	<i>voo</i>
<i>enjôo</i>	<i>enjoo</i>

#FicaDica

Memorize a palavra CREDELEVÊ. São os verbos que, no plural, dobram o "e", mas que não recebem mais acento como antes: **CRER, DAR, LER e VER**.

Repare:

O menino crê em você. / *Os meninos creem em você.*

Elza lê bem! / *Todas leem bem!*

Espero que ele dê o recado à sala. / *Esperamos que os garotos deem o recado!*

Rubens vê tudo! / *Eles veem tudo!*

Cuidado! Há o verbo *vir*: *Ele vem à tarde!* / *Eles vêm à tarde!*

As formas verbais que possuíam o acento tônico na raiz, com "u" tônico precedido de "g" ou "q" e seguido de "e" ou "i" não serão mais acentuadas:

Antes	Depois
<i>apazigúe</i> (<i>apaziguar</i>)	<i>apazigue</i>
<i>averigúe</i> (<i>averiguar</i>)	<i>averigue</i>
<i>argúí</i> (<i>arguir</i>)	<i>argui</i>

Acentuam-se os verbos pertencentes a terceira pessoa do plural de: *ele tem* – *eles têm* / *ele vem* – *eles vêm* (verbo *vir*)

A regra prevalece também para os verbos *conter, obter, reter, deter, abster*: *ele contém* – *eles contêm*, *ele obtém* – *eles obtêm*, *ele retém* – *eles retêm*, *ele convém* – *eles convêm*.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

SACCONI, Luiz Antônio. *Nossa gramática completa Sacconi*. 30.^a ed. Rev. São Paulo: Nova Geração, 2010.

Português linguagens: volume 1 / Wiliam Roberto Cereja, Thereza Cochar Magalhães. – 7.^a ed. Reform. – São Paulo: Saraiva, 2010.

SITE

<http://www.brasilecola.com/gramatica/acentuacao.htm>

CLASSES DE PALAVRAS E SUAS FLEXÕES

1.1 Adjetivo

É a palavra que expressa uma qualidade ou característica do ser e se relaciona com o substantivo, concordando com este em gênero e número.

As praias brasileiras estão poluídas.

Praias = substantivo; *brasileiras/poluídas* = adjetivos (plural e feminino, pois concordam com "praias").

CONHECIMENTOS GERAIS

I) História de Mato Grosso:	01
1. A chegada dos portugueses às minas do Rio Cuiabá e a formação do Arraial.	01
2. Aspectos econômicos e administrativos da Vila do Senhor Bom Jesus de Cuiabá.	04
3. A criação da Província de Mato Grosso e seu desenvolvimento político e econômico.	05
4. A implantação da República no Brasil e seus reflexos sobre o Estado de Mato Grosso.	08
5. O Estado de Mato Grosso na segunda metade do século XX: da criação de Mato Grosso do Sul aos projetos de colonização.	09
II) Geografia de Mato Grosso:	12
1. Mato Grosso no contexto da região Centro-Oeste.	12
2. Aspectos naturais: clima, solo, relevo, vegetação, hidrografia.	12
3. A formação das cidades e a urbanização.	13
4. Usos da terra e produção agropecuária.	14
5. O setor industrial.	14
6. Energia e transportes.	15
7. Comércio e serviços.	17
III) Princípios de ética e de filosofia.....	18

I) HISTÓRIA DE MATO GROSSO: 1. A CHEGADA DOS PORTUGUESES ÀS MINAS DO RIO CUIABÁ E A FORMAÇÃO DO ARRAIAL.

O que hoje conhecemos como Mato Grosso já foi território espanhol. As primeiras excursões feitas no território de Mato Grosso datam de 1525, quando Pedro Aleixo Garcia vai em direção à Bolívia, seguindo as águas dos rios Paraná e Paraguai. Posteriormente portugueses e espanhóis são atraídos à região graças aos rumores de que havia muita riqueza naquelas terras ainda não exploradas devidamente. Também vieram jesuítas espanhóis que construíram missões entre os rios Paraná e Paraguai.

A história de Mato Grosso, no período "colonial" é importantíssima, porque durante esses 9 governos o Brasil defendeu o seu perfil territorial e consolidou a sua propriedade e posse até os limites do rio Guaporé e Mamoré. Foram assim contidas as aspirações espanholas de domínio desse imenso território. Proclamada a nossa independência, os governos imperiais de D. Pedro I e das Regências (1º Império) nomearam para Mato Grosso cinco governantes e os fatos mais importantes ocorridos nesses anos (7/9/1822 a 23/7/1840) foram a oficialização da Capital da Província para Cuiabá (lei nº 19 de 28/8/1835) e a "Rusga" (movimento nativista de matança de portugueses, a 30/05/1834).

Proclamada a 23 de julho de 1840 a maioria de Dom Pedro II, Mato Grosso foi governado por 28 presidentes nomeados pelo Imperador, até à Proclamação de República, ocorrida a 15/11/1889. Durante o Segundo Império (governo de Dom Pedro II), o fato mais importante que ocorreu foi a Guerra da Tríplice Aliança, movida pela República do Paraguai contra o Brasil, Argentina e Uruguai, iniciada a 27/12/1864 e terminada a 01/03/0870 com a morte do Presidente do Paraguai, Marechal Francisco Solano Lopez, em Cerro-Corá.

Os episódios mais notáveis ocorridos em terras matogrossenses durante os 5 anos dessa guerra foram:

- a) o início da invasão de Mato Grosso pelas tropas paraguaias, pelas vias fluvial e terrestre;
- b) a heróica defesa do Forte de Coimbra;
- c) o sacrifício de Antônio João Ribeiro e seus comandados no posto militar de Dourados.
- d) a evacuação de Corumbá;
- e) os preparativos para a defesa de Cuiabá e a ação do Barão de Melgaço;
- f) a expulsão dos inimigos do sul de Mato Grosso e a retirada da Laguna;
- g) a retomada de Corumbá;
- h) o combate do Alegre; Pela via fluvial vieram 4.200 homens sob o comando do Coronel Vicente Barrios, que encontrou a heróica resistência de Coimbra ocupado por uma guarnição de apenas 115 homens, sob o comando do Tte. Cel. Hermenegildo de Albuquerque Portocarrero. Pela via terrestre vieram 2.500 homens sob o comando do Cel. Isidoro Rasquin, que no posto militar de Dourados encontrou a bravura do Tte. Antônio João Ribeiro e mais 15 brasileiros que se recusaram a rendição, respondendo com uma descarga de fuzilaria à ordem para que se entregassem.

Foi aí que o Tte. Antônio João enviou ao Comandante Dias da Silva, de Nioaque, o seu famoso bilhete dizendo: "Ser que morro mas o meu sangue e de meus companheiros será de protesto solene contra a invasão do solo da minha Pátria" A evacuação de Corumbá, desprovida de recursos para a defesa, foi outro episódio notável, saindo a população, através do Pantanal, em direção a Cuiabá, onde chegou, a pé, a 30 de abril de 1865.

Na expectativa dos inimigos chegarem a Cuiabá, autoridades e povo começaram preparativos para a resistência. Nesses preparativos sobressaiu a figura do Barão de Melgaço que foi nomeado pelo Governo para comandar a defesa da Capital, organizando as fortificações de Melgaço. Se os invasores tinham intenção de chegar a Cuiabá dela desistiram quando souberam que o Comandante da defesa da cidade era o Almirante Augusto Leverger - o futuro Barão de Melgaço -, que eles já conheciam de longa data. Com isso não subiram além da foz do rio São Lourenço. Expulsão dos invasores do sul de Mato Grosso- O Governo Imperial determinou a organização, no triângulo Mineiro, de uma "Coluna Expedicionária ao sul de Mato Grosso", composta de soldados da Guarda Nacional e voluntários procedentes de São Paulo e Minas Gerais para repelir os invasores daquela região. Partindo do Triângulo em direção a Cuiabá, em Coxim receberam ordens para seguirem para a fronteira do Paraguai, reprimindo os inimigos para dentro do seu território.

A missão dos brasileiros tornava-se cada vez mais difícil, pela escassez de alimentos e de munições. Para cúmulo dos males, as doenças oriundas das alagações do Pantanal matogrossense, devastou a tropa. Ao aproximar-se a coluna da fronteira paraguaia, os problemas de alimentos e munições se agravava cada vez mais e quando se efetuou a destruição do forte paraguaio Bela Vista, já em território inimigo, as dificuldades chegaram ao máximo. Decidiu então o Comando brasileiro que a tropa seguisse até a fazenda Laguna, em território paraguaio, que era propriedade de Solano Lopez e onde havia, segundo se propalava, grande quantidade de gado, o que não era exato. Desse ponto, após repelir violento ataque paraguaio, decidiu o Comando empreender a retirada, pois a situação era insustentável.

Iniciou-se aí a famosa "Retirada da Laguna", o mais extraordinário feito da tropa brasileira nesse conflito. Iniciada a retirada, a cavalaria e a artilharia paraguaia não davam tréguas à tropa brasileira, atacando-as diariamente. Para maior desgraça dos nacionais veio o cólera devastar a tropa. Dessa doença morreram Guia Lopes, fazendeiro da região, que se ofereceu para conduzir a tropa pelos cerrados sul mato-grossenses, e o Coronel Camisão, Comandante das forças brasileiras. No dia da entrada em território inimigo (abril de 1867), a tropa brasileira contava com 1.680 soldados. A 11 de junho foi atingido o Porto do Canuto, às margens do rio Aquidauana, onde foi considerada encerrada a trágica retirada. Ali chegaram apenas 700 combatentes, sob o comando do Cel. José Thomás Gonçalves, substituído de Camisão, que baixou uma "Ordem do dia", concluída com as seguintes palavras: "Soldados! Honra à vossa constância, que conservou ao Império os nossos canhões e as nossas bandeiras".

A Retirada da Laguna

A retirada da Laguna foi, sem dúvida, a página mais brilhante escrita pelo Exército Brasileiro em toda a Guerra da Tríplice Aliança. O Visconde de Taunay, que dela participou, imortalizou-a num dos mais famosos livros da literatura brasileira. A retomada de Corumbá foi outra página brilhante escrita pelas nossas armas nas lutas da Guerra da Tríplice Aliança. O presidente da Província, então o Dr. Couto de Magalhães, decidiu organizar três corpos de tropa para recuperar a nossa cidade que há quase dois anos se encontrava em mãos do inimigo. O 1º corpo partiu de Cuiabá a 15.05/1867, sob as ordens do Tte. Cel. Antônio Maria Coelho. Foi essa tropa levada pelos vapores "Antônio João", "Alfa", "Jaurú" e "Corumbá" até o lugar denominado Alegre. Dali em diante seguiria sozinha, através dos Pantanais, em canoas, utilizando o Paraguai -Mirim, braço do rio Paraguai que sai abaixo de Corumbá e que era confundido com uma "boca de baía".

Desconfiado de que os inimigos poderiam pressentir a presença dos brasileiros na área, Antônio Maria resolveu, com seus Oficiais, desfechar o golpe com o uso exclusivo do 1º Corpo, de apenas 400 homens e lançou a ofensiva de surpresa. E com esse estratagema e muita luta corpo a corpo, consegui o Comandante a recuperação da praça, com o auxílio, inclusive, de duas mulheres que o acompanhavam desde Cuiabá e que atravessaram trincheiras paraguaias a golpes de baionetas. Quando o 2º Corpo dos Voluntários da Pátria chegou a Corumbá, já encontrou em mãos dos brasileiros. Isso foi a 13/06/1867. No entanto, com cerca de 800 homens às suas ordens o Presidente Couto de Magalhães, que participava do 2º Corpo, teve de mandar evacuar a cidade, pois a varíola nela grassava, fazendo muitas vítimas. O combate do Alegre foi outro episódio notável da guerra. Quando os retirantes de Corumbá, após a retomada, subiam o rio no rumo de Cuiabá, encontravam-se nesse portox "carneando" ou seja, abastecendo-se de carne para a alimentação da tropa eis que surgem, de surpresa, navios paraguaios tentando uma abordagem sobre os nossos.

A soldadesca brasileira, da barranca, iniciou uma viva fuzilaria e após vários confrontos, venceram as tropas comandadas pela coragem e sangue frio do Comandante José Antônio da Costa. Com essa vitória chegaram os da retomada de Corumbá à Capital da Província (Cuiabá), transmitindo a varíola ao povo cuiabano, perdendo a cidade quase a metade de sua população. Terminada a guerra, com a derrota e morte de Solano Lopez nas "Cordilheiras" (Cerro Corá), a 1º de março de 1870, a notícia do fim do conflito só chegou a Cuiabá no dia 23 de março, pelo vapor "Corumbá", que chegou ao porto embandeirado e dando salvas de tiros de canhão. Dezenove anos após o término da guerra, foi o Brasil sacudido pela Proclamação da República, cuja notícia só chegou a Cuiabá na madrugada de 9 de dezembro de 1889.

Origem do nome

As Minas de Mato Grosso, descobertas e batizadas ainda em 1734 pelos irmãos Paes de Barros, impressionados com a exuberância das 7 léguas de mato espesso, dois séculos depois, mantendo ainda a denominação original, se transformaram no continental Estado de Mato Grosso. O nome colonial setecentista, por bem posto, perdurou até nossos dias.

Assim, em 1718, um bandeirante chamado Pascoal Moreira Cabral Leme subiu pelo rio Coxipó e descobriu enormes jazidas de ouro, dando início à corrida do ouro, fato que ajudou a povoar a região. No ano seguinte foi fundado o Arraial de Cuiabá. Em 1726, o Arraial de Cuiabá recebeu novo nome: Vila Real do Senhor Bom Jesus de Cuiabá. Em 1748, foi criada a capitania de Cuiabá, lugar que concedia isenções e privilégios a quem ali quisesse se instalar.

As conquistas dos bandeirantes, na região do Mato Grosso, foram reconhecidas pelo Tratado de Madrid, em 1750. No ano seguinte, o então capitão-general do Mato Grosso, Antonio Rolim de Moura Tavares, fundou, à margem do rio Guaporé, a Vila Bela da Santíssima Trindade. Entre 1761 e 1766, ocorreram disputas territoriais entre portugueses e espanhóis, depois daquele período as missões espanholas e os espanhóis se retiraram daquela região, mas o Mato Grosso somente passou a ser definitivamente território brasileiro depois que os conflitos por fronteira com os espanhóis deixaram de acontecer, em 1802.

Na busca de índios e ouro, Pascoal Moreira Cabral e seus bandeirantes paulistas fundaram Cuiabá a 8 de abril de 1719, num primeiro arraial, São Gonçalo Velho, situado nas margens do rio Coxipó em sua confluência com o rio Cuiabá.

Em 1o. de janeiro de 1727, o arraial foi elevado à categoria de vila por ato do Capitão General de São Paulo, Dom Rodrigo César de Menezes. A presença do governante paulista nas Minas do Cuiabá ensejou uma verdadeira extorsão fiscal sobre os mineiros, numa obsessão institucional pela arrecadação dos quintos de ouro. Esse fato somado à gradual diminuição da produção das lavras auríferas, fizeram com que os bandeirantes pioneiros fossem buscar o seu ouro cada vez mais longe das autoridades cuiabanas.

Em 1734, estando já quase despovoada a Vila Real do Senhor Bom Jesus do Cuiabá, os irmãos Fernando e Artur Paes de Barros, atrás dos índios Parecis, descobriram veio aurífero, o qual resolveram denominar de Minas do Mato Grosso, situadas nas margens do rio Galera, no vale do Guaporé.

Os Anais de Vila Bela da Santíssima Trindade, escritos em 1754 pelo escrivão da Câmara dessa vila, Francisco Caetano Borges, citando o nome Mato Grosso, assim nos explicam:

Saiu da Vila do Cuiabá Fernando Paes de Barros com seu irmão Artur Paes, naturais de Sorocaba, e sendo o genitor Pareci naquele tempo o mais procurado, [...] cursaram mais ao Poente delas com o mesmo intento, arranchando-se em um ribeirão que deságua no rio da Galera, o qual corre do Nascente a buscar o rio Guaporé, e aquele nasce nas fraldas da Serra chamada hoje a Chapada de São Francisco Xavier do Mato Grosso, da parte Oriental, fazendo experiência de ouro, tiraram nele três quartos de uma oitava na era de 1734.

Dessa forma, ainda em 1754, vinte anos após descobertas as Minas do Mato Grosso, pela primeira vez o histórico dessas minas foi relatado num documento oficial, onde foi alocado o termo Mato Grosso, e identificado o local onde as mesmas se achavam.

CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS
Motorista

1. Direção defensiva e Primeiros Socorros.01
2. Código de Trânsito Brasileiro e seus Anexos.18

1. DIREÇÃO DEFENSIVA E PRIMEIROS SOCORROS.

Imprudência.

Essa palavra é muito falada quando se trata de trânsito. As propagandas costumam alertar sobre os cuidados a serem tomados. O governo cria leis para reduzir o número, relativamente alto, de acidentes causados no trânsito brasileiro e a prática da direção defensiva é imprescindível nesses casos.

Os motoristas devem ficar atentos o tempo inteiro no trânsito. Uma falha ou desatenção é motivo de um possível acidente. Os elementos da direção defensiva são necessários no auxílio ao condutor. Então, não seria bom esquecê-los quando se terminam as aulas teóricas no processo de habilitação. Os conceitos apresentados pela direção defensiva são bons para todos os presentes no trânsito.

Como o nome já diz, na direção defensiva, o condutor primeiramente deverá prezar pela segurança. E, para que isso ocorra, o motorista deve estar atento a cinco regras para dirigir de forma a evitar acidentes, que são: atenção, o conhecimento, a previsão, a decisão e a habilidade. Não tem um sequer, menos importante na hora de dirigir.

Um fator que requer bastante atenção são as condições adversas da via. Nem todo lugar terá boas estradas, uma iluminação correta, muito menos a condição climática favorável. É certo que o motorista deverá conduzir seu meio de transporte com saúde, sem sono, descansado; tudo isso, para que se tenha um trânsito tranquilo e respeitando o que há de mais precioso para o ser humano: a vida.

Respeitar os sinais e placas de trânsito é uma das melhores formas de direção defensiva. Uma vez obedecidos os limites de velocidade, por exemplo, evita-se um acidente, uma morte, economiza dinheiro e, principalmente, o tempo dos demais condutores. Inúmeros problemas podem ser poupados quando se obedece à sinalização. Se todos o fizessem, é garantido que o trânsito seria muito mais organizado e o motorista chegaria bem cedo e mais calmo em casa.

O que é Direção Defensiva?

Milhares de pessoas, sejam elas com carro ou ônibus enfrentam todos os dias o trânsito. Os que moram em cidades grandes, sabem como é desgastante um engarrafamento para o trabalho, e na volta dele também. O estresse toma conta de muitos motoristas, que perdem a paciência rapidamente.

Perder a paciência no trânsito é perigoso. Já ocorreram batidas por causa de discussões bobas em trânsito, devido ao alto nível de estresse. Às vezes, os iniciantes na direção se sentem reprimidos, adquirindo traumas por causa dos "reclames" das estradas. O fato é: precisa-se de motoristas e não apenas pessoas que saibam fazer um carro andar.

Para ser um motorista, primeiramente, é necessário ser prudente. Prudência é sinônimo de cuidado. Quem está nervoso, normalmente não tem muita atenção. Esse é um dos elementos da direção defensiva. É importante estar bem emocionalmente e não ceder às reclamações e pressões. É crucial se ater aos ensinamentos do Departamento de Trânsito.

Nas autoescolas, são ensinados passo a passo, como numa receita de bolo. Assim, devem ser seguidas as leis e placas de trânsito. Como ele é marcado por pequenos intervalos de tempo, o trânsito precisa de muita atenção do motorista. Agindo de acordo com as normas, o número de acidentes cairá consideravelmente.

<http://direcao-defensiva.info/>

A importância do cinto de segurança

O cinto de segurança é um dispositivo simples que serve para proteger sua vida e diminuir as consequências dos acidentes. Ele impede, em casos de colisão, que seu corpo se choque contra o volante, painel e pára brisas, ou que seja projetado para fora do carro.

Em uma colisão de veículos a apenas 40km/h, o motorista pode ser atirado violentamente contra o pára brisa ou arremessado para fora do carro. Alguns motoristas pensam que podem amortecer o choque segurando firmemente no volante. Isto é ilusório, porque a força dos braços só é eficaz a uma velocidade de até 10 km/h.

Em caso de colisão, tombamento ou capotamento, primeiro o veículo bate num obstáculo, e, em seguida, os passageiros são projetados contra o painel, o pára brisas, ou uns contra os outros. O cinto evita esta segunda colisão, segurando e mantendo motorista e passageiros no banco. O acidente gera uma carga que é uniformemente distribuída ao longo de toda a área de contato do cinto sobre o corpo humano. Estas áreas são os nossos pontos mais fortes. O próprio cinto absorve parte do impacto.

É importante sentar-se corretamente no banco e com a coluna bem reta. O cinto abdominal deve ser colocado na região dos quadris e não na barriga. O cinto diagonal deve passar pelo ombro. O cinto não deve estar torcido e nem com folgas.

Um dos principais argumentos das pessoas que preferem correr riscos a adquirir o hábito de usar o cinto de segurança é o de que "cintos podem machucar e provocar lesões».

Na realidade, a análise dos raros casos em que o cinto de segurança ocasionou algum tipo de trauma concluiu que, na maioria das vezes: o choque fora tão violento que os danos seriam maiores sem o cinto de segurança ou houve uso inadequado do cinto. Portanto, use o cinto adequadamente.

Você sabia?

- Sem o cinto, as chances de se machucar em um acidente são 4 vezes maiores e não apenas para os ocupantes do banco dianteiro; Menos de 5% dos passageiros do banco de trás usam o cinto de segurança;

CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS

Motorista

- Levantamento feito pelo Hospital Sara Kubitscheck, de Brasília, revela que, de cada dez vítimas de trânsito atendidas pelo hospital, três estavam no banco traseiro e sem o cinto;

- Em carros com mais de dois ocupantes, cerca de 80% das vítimas fatais de acidentes de trânsito que estavam no banco da frente seriam evitadas se no banco traseiro todos estivessem com o cinto;

- Na hora de um acidente, o passageiro de trás é jogado contra o banco dianteiro com o peso de um elefante;

- Num acidente a 60 km/h, uma mala de 7 quilos solta no banco de trás vai atingir as costas do motorista com o peso de 350 quilos;

- A batida de um carro em um objeto fixo a uma velocidade de 60km/h equivale a cair de um prédio de 4 andares (altura de aproximadamente 14 metros). Se a velocidade for de 80km/h, o impacto equivale ao de uma queda livre de 25 metros;

- Uma pessoa adulta só consegue suportar um peso que seja, no máximo, 3 vezes superior ao seu próprio peso;

- Mesmo que o veículo esteja numa velocidade de 20km/h, o impacto sob um objeto fixo resulta numa força superior a até 15 vezes ao peso da pessoa. Daí resultam os graves ferimentos, que em muitos casos, podem ser fatais;

- Quando dois veículos a 25km/h se chocam, as velocidades somam-se, resultando num impacto correspondente a 50km/h;

- 40% das mortes em acidentes são causadas por choque contra o pára-brisas, o marco do pára-brisas ou o painel de instrumentos;

- 30% das lesões fatais em colisões foram causadas porque a vítima bateu contra o volante;

- Uma em cada 5 lesões aconteceu porque pessoas dentro do veículo bateram umas contra as outras;

- 8 em cada 10 pessoas que não usavam o cinto de segurança morreram em acidentes com pelo menos um dos veículos a menos de 20 km/h;

- Uma criança pequena solta dentro de um veículo pode morrer em um impacto de apenas 12 km/h, portanto nunca deixe crianças soltas ou em pé no banco traseiro, ou entre os bancos dianteiros, pois, em caso de acidentes, elas serão jogadas contra os bancos ou contra o painel e sofrerão ferimentos;

Os cintos de segurança são desenvolvidos tendo por base o indivíduo adulto. Por isto, não devem ser usados por crianças com menos de 1,40m de altura. A correta utilização do cinto de segurança por crianças, grávidas e bebês é diversa da forma com que os demais passageiros o utilizam:

Condições Adversas

Condições adversas são todos aqueles fatores que podem prejudicar o seu real desempenho no ato de conduzir, tornando maior a possibilidade de um acidente de trânsito.

Existem várias "condições adversas" e é importante lembrar que nem sempre elas aparecem isoladamente, tornando o perigo ainda maior.

Listaremos as seis condições adversas mais importantes para que você as conheça bem, e tome os cuidados necessários a fim de evitá-las, ou de evitar os danos que elas podem causar a você.

São elas: Luz, Tempo, Vias, Trânsito, Veículo e Condutor

Luz

Refere-se às condições de iluminação em determinado local; tanto pode ser natural (sol) como artificial (elétrica).

O excesso de claridade provoca ofuscamentos e a sua falta pode ocasionar uma visão inadequada ao ato de conduzir, podendo provocar, nos dois casos, condições favoráveis a um acidente.

Exemplo: Ao transitar por uma via urbana, estrada ou rodovia, o farol alto do veículo em sentido contrário causa cegueira momentânea, dificultando o controle do veículo.

Deve-se avisar o condutor piscando os faróis e desviando nosso foco de visão para o acostamento do lado direito.

O excesso de luz solar, incidindo em nossos olhos, causa ofuscamento e isso acontece com mais facilidade pela manhã e à tardinha, podendo ocorrer também pelo reflexo da luz solar em objetos polidos, como latas, vidros, pára-brisas, etc.

Para evitar o ofuscamento devemos proteger-nos usando a pala de proteção (equipamento obrigatório) ou óculos de sol.

Conduza com mais atenção, mantenha os faróis baixos acesos, use pala de proteção solar ou óculos escuros.

A falta de iluminação nas estradas e rodovias, assim como os faróis com defeito, mal regulados ou que não funcionam, causam situações de pouca visibilidade (penumbra) que impedem o condutor de perceber situações de risco a tempo de evitar danos maiores ao veículo e aos usuários da via, tais como: buracos na pista, desvio, acostamento em desnível, ponte interditada, etc.

Dirija mais devagar, com atenção redobrada, regule corretamente os faróis e nunca dirija com eles apagados ou com defeito.

Tempo

Os fenômenos da natureza dificultam muito nossa visão e tornam o pavimento liso prejudicando o correto uso do veículo.

A chuva, o vento, o granizo, a neve, a neblina, a fumaça, o fogo o frio e até mesmo o calor excessivo, diminuem muito a nossa capacidade de conduzir o veículo.

Além da dificuldade de vermos e sermos vistos, as condições adversas de tempo causam problemas nas estradas como barro, areia, desmoronamento, tornando-as mais lisas e perigosas, causando derrapagens e acidentes.

Reduza a marcha, acenda as luzes, e se o tempo estiver muito ruim, saia da estrada e espere que as condições melhorem. Procure para isso um local adequado, sem riscos, como um recanto, Posto rodoviário ou, ainda, posto de gasolina.

Vias

Antes de iniciarmos um percurso devemos procurar informações sobre as condições das vias, nas estradas, rodovias e perímetro urbano que vamos usar, para planejarmos melhor nosso itinerário, assim como o tempo de que vamos precisar para chegarmos ao destino desejado.