



GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ  
SECRETARIA DO PLANEJAMENTO E GESTÃO DO ESTADO DO CEARÁ  
SECRETARIA DA INFRAESTRUTURA DO ESTADO DO CEARÁ  
COMPANHIA CEARENSE DE TRANSPORTES METROPOLITANOS  
UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ – UECE  
Comissão Executiva do Vestibular – CEV



Concurso Público de Provas para Contratação de Empregados Públicos com Lotação na  
Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos — METROFOR — e Formação de Cadastro de Reserva  
Edital Nº 01/2022 – METROFOR/SEPLAG/SEINFRA, de 24 de fevereiro de 2022



## PROVA OBJETIVA FINAL DO CURSO DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL PARA

**ASSISTENTE CONDUTOR; ASSISTENTE CONTROLADOR DE MOVIMENTO; ASSISTENTE  
OPERACIONAL; ASSISTENTE DE SEGURANÇA E AUXILIAR OPERACIONAL**

DATA DE APLICAÇÃO: 05 DE FEVEREIRO DE 2024  
INÍCIO: 8 HORAS — TÉRMINO: 12 HORAS

Nome: \_\_\_\_\_ Data de Nascimento: \_\_\_\_\_

Nome de sua mãe: \_\_\_\_\_

Assinatura: \_\_\_\_\_

Após receber sua **folha de respostas**, copie, nos locais apropriados, uma vez com **letra cursiva** e outra, com **letra de forma**, a seguinte frase:

*O sábio busca a paz.*

### ATENÇÃO!

- Este Caderno de Prova contém 100 (CEM) questões que você deverá julgar como CERTAS (C) ou ERRADAS (E).
- Ao sair definitivamente da sala, você deverá assinar a folha de presença e entregar ao fiscal de mesa a FOLHA DE RESPOSTAS preenchida e assinada e o CADERNO DE PROVA.

#### NÚMERO DO GABARITO

Marque, no local indicado na folha de respostas, o número 1, que é o número do gabarito deste caderno de prova e que se encontra no rodapé de cada página.

#### IMPORTANTE!

SERÁ ATRIBUÍDA NOTA ZERO, NESTA PROVA, AO TREINANDO QUE NÃO ENTREGAR SUA FOLHA DE RESPOSTAS.

OUTRAS INFORMAÇÕES PARA A REALIZAÇÃO DA PROVA ENCONTRAM-SE NO VERSO DESTA PÁGINA.

## LEIA COM ATENÇÃO!

### INSTRUÇÕES PARA A REALIZAÇÃO DA PROVA

1. O treinando deverá verificar se seu caderno de prova, com 100 (cem) questões, está completo ou se há falhas ou imperfeições gráficas que causem qualquer dúvida.
2. O treinando deverá preencher os campos em branco da capa da prova, com as devidas informações.
3. A folha de respostas será o único documento válido para a correção da prova. Ao recebê-la, o treinando deverá verificar se seu nome e número de inscrição estão corretos. Se houver discrepância, deverá comunicar imediatamente ao fiscal de sala.
4. A folha de respostas não deverá ser amassada nem dobrada, para que não seja rejeitada pela leitora óptica.
5. Após receber a folha de respostas, o treinando deverá ler as instruções nela contidas e seguir as seguintes rotinas:
  - a. copiar, no local indicado, duas vezes, uma vez com **letra cursiva** e outra, com **letra de forma**, a frase que consta na capa do caderno de prova;
  - b. marcar, na folha de respostas, pintando, com caneta transparente de tinta azul ou preta, o interior do círculo correspondente ao número do gabarito que consta no caderno de prova;
  - c. assinar a folha de respostas 2 (duas) vezes.
6. O treinando deverá ler atentamente cada item que compõe a prova e julgá-lo como **CERTO** ou **ERRADO**, não havendo outra possibilidade de julgamento.
7. As respostas deverão ser marcadas, na folha de respostas, pintando, com caneta transparente de tinta azul ou preta, o interior do círculo correspondente a **(C) CERTO** ou **(E) ERRADO**, de acordo com seu julgamento. É vedado o uso de qualquer outro material para marcação das respostas.
8. Será anulada a resposta que contiver emenda ou rasura, apresentar as duas alternativas assinaladas, ou, ainda, aquela que, devido à marcação, não for identificada pela leitura eletrônica, uma vez que a correção da prova se dá por meio eletrônico.
9. O preenchimento de todos os campos da folha de respostas desta Prova Objetiva será da inteira responsabilidade do treinando.
10. O treinando deverá evitar as seguintes ações:
  - a. deixar de marcar, na folha de respostas, o número do gabarito de seu caderno de prova;
  - b. marcar na folha de respostas mais de um número de gabarito;
  - c. não assinar a folha de respostas;
  - d. fazer, na folha de respostas, no espaço destinado à marcação do número do gabarito de seu caderno de prova ou da indicação da resposta, emendas, rasuras, marcação que impossibilite a leitura eletrônica, ou fizer sinais gráficos ou qualquer outra marcação que não seja a exclusiva indicação do número do gabarito de seu caderno de prova e da resposta.
11. Para garantia da segurança, é proibido ao treinando copiar o gabarito em papel, na sua roupa ou em qualquer parte de seu corpo. No entanto, o **gabarito oficial preliminar** e o **enunciado das questões da prova** estarão disponíveis na página da CEV/UECE ([www.uece.br](http://www.uece.br)), a partir das 17 horas do dia 05 de fevereiro de 2024 e a **imagem completa de sua folha de respostas** estará disponível a partir das 17 horas do dia 08 de fevereiro de 2024.
12. Por medida de segurança, não será permitido ao treinando, durante a realização da prova, portar, dentro da sala de prova, nos corredores ou nos banheiros: armas, aparelhos eletrônicos, gravata, chaves, chaveiro, controle de alarme de veículos, óculos (excetuando-se os de grau), caneta (excetuando-se aquela fabricada em material transparente, de tinta de cor azul ou preta), lápis, lapiseira, borracha, corretivo e objetos de qualquer natureza (moedas, clips, grampos, cartões magnéticos, carteira de cédulas, lenços, papeis, anotações, panfletos, lanches, etc.) que estejam nos bolsos de suas vestimentas, pois estes deverão estar vazios durante a prova.
13. Bolsas, livros, jornais, impressos em geral ou qualquer outro tipo de publicação, bonés, chapéus, lenços de cabelo, bandanas ou outros objetos que não permitam a perfeita visualização da região auricular deverão ser apenas colocados debaixo da carteira do treinando.
14. Na parte superior da carteira ficará somente a caneta transparente, o documento de identidade, o caderno de prova e a folha de respostas.
15. Será permitido o uso de água para saciar a sede e de pequeno lanche, desde que acondicionados em vasilhame e embalagem transparentes, sem rótulo ou etiqueta, e fiquem acomodados debaixo da carteira do treinando, de onde somente poderão ser retirados com autorização do fiscal de sala.
16. Os três últimos treinandos deverão permanecer na sala de prova e somente poderão sair do recinto juntos, após a aposição em ata de suas respectivas assinaturas.
17. O treinando, ao sair definitivamente da sala, deverá entregar a folha de respostas e o caderno de prova, assinar a lista de presença e receber seu documento de identidade.
18. Os recursos relativos a esta Prova Objetiva deverão ser interpostos de acordo com as instruções disponibilizadas no endereço eletrônico [www.cev.uece.br](http://www.cev.uece.br).

## PROVA OBJETIVA

Os 100 (cem) itens que compõem esta Prova Objetiva devem ser julgados como **CERTOS (C)** ou **ERRADOS (E)** de acordo com os conteúdos das disciplinas ministradas no Curso de Formação Profissional do Concurso Público de Provas para Contratação de Empregados Públicos Lotados na Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos — METROFOR.

### ITENS

**Considerando o conteúdo da disciplina Treinamento Básico Operacional 1, julgue os próximos 18 (dezoito) itens.**

- ( ) 1. A base de construção da competência do profissional metroferroviário está na internalização de três princípios apenas, quais sejam: segurança, regularidade e conforto.
- ( ) 2. No que diz respeito a processo organizacional, é correto dizer que processo é um conjunto de atividades inter-relacionadas e interdependentes que transformam insumos em produtos ou serviços, com o objetivo de atender as necessidades dos clientes.
- ( ) 3. Procedimentos Operacionais Padrão (POPs) são documentos que estabelecem instruções e orientações detalhadas para a realização de atividades em uma organização.
- ( ) 4. De acordo com o Estatuto Social da Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos — METROFOR —, é correto afirmar que compete à Companhia a execução de obras e exploração de serviços complementares e correlatos, necessários à integração do sistema por ela operado ao complexo urbanístico e ao sistema de transporte das cidades do estado do Ceará, contudo, não lhe é permitida a comercialização de marca, patente, nome, insígnia, áreas e espaços para propaganda.
- ( ) 5. Compete ao Diretor de Operação e Manutenção coordenar a execução da manutenção preventiva e corretiva do material rodante, dos sistemas fixos da via permanente e das edificações.
- ( ) 6. O Auxiliar Operacional tem como atribuição a execução de trabalhos de manobra de trens em pátios, terminais e esplanadas de estações, bem como o engate e desengate de locomotivas, carros e vagões na composição de comboios ferroviários.
- ( ) 7. Faz parte das atribuições do Assistente de Segurança receber e entregar composições ferroviárias, locomotivas, autos de linha, automotrizes e outros veículos similares para limpeza em geral.
- ( ) 8. É atribuição do Assistente Operacional executar serviços administrativos relativos a anotação, redação, digitação, organização e arquivamento de documentos, bem como operar máquinas e equipamentos de sua área de atuação, providenciando serviços de manutenção preventiva e corretiva destes.
- ( ) 9. Estabelecer contato com os operadores de cabine nos patamares, com o objetivo de cumprimento de horário e acertos de partidas e chegadas de composições ferroviárias ou veículos similares é atribuição do Assistente Controlador de Movimento.
- ( ) 10. No que diz respeito aos deveres e às faltas dos empregados, é correto afirmar que constitui uma falta o empregado guardar segredo profissional quanto às informações de que dispõe sobre dados técnicos e administrativos da empresa.
- ( ) 11. Considerando os conceitos de trânsito, tráfego e transporte estudados, é correto afirmar que trânsito se refere ao volume de veículos e pessoas que se deslocam em determinada via ou trecho em um determinado período, enquanto tráfego diz respeito ao movimento de pessoas ou bens de um lugar para outro, utilizando meios de transporte como ônibus, metrô, trem, avião, carro, bicicleta, entre outros.
- ( ) 12. O termo “intermodalidade” se refere à eficaz conexão entre diferentes meios de transporte, permitindo ao usuário flexibilidade em um determinado percurso.

- ( ) 13. Dentre os componentes de infraestrutura ferroviária, existem as Obras de Arte Especiais, que são obras de grande porte que se prestam a auxiliar na transposição de alguns obstáculos ao caminho da ferrovia como rios, montanhas ou grandes desníveis.
- ( ) 14. Na Via Permanente, cuja atuação é essencial para a segurança da operação ferroviária e prevenção de acidentes, utiliza-se o monitoramento visual que ocorre semanalmente e é feito por rondas de linha e técnicos de VP.
- ( ) 15. Os Aparelhos de Mudança de Via (AMVs), através dos quais se obtém flexibilidade operacional por permitirem mudanças de direção de trens, são de extrema importância por não produzirem riscos de descarrilamento, portanto não requerem diminuição de velocidade nem excessiva atenção do Conductor.
- ( ) 16. No Centro de Controle Operacional (CCO) do METROFOR, funcionários e computadores controlam e regulam toda a movimentação do sistema, que utiliza o processo de condução automatizada, através do qual a movimentação dos trens é totalmente controlada por computadores, sem a intervenção do operador.
- ( ) 17. Dentre os preceitos básicos da segurança de circulação dos trens, no que se refere à possibilidade de colisão entre eles, existe o princípio da falha segura, que é inerente ao projeto de todos os componentes e circuitos lógicos de controle e acionamento.
- ( ) 18. Atender prontamente as chamadas, escutar antes de transmitir, falar com voz moderadamente forte, fornecer avaliações precisas e zelar pela ética e respeito ao próximo são procedimentos operacionais inerentes à comunicação ferroviária.

**Julgue os próximos 08 (oito) itens de acordo com o conteúdo da disciplina Chefia e Liderança, Coaching e Mentoring, e Relações Interpessoais no Trabalho.**

- ( ) 19. Liderança é a habilidade de motivar, influenciar, inspirar e comandar os liderados, de forma ética e positiva, para que contribuam voluntariamente e com entusiasmo, a fim de que sejam alcançados os objetivos da equipe e da organização.
- ( ) 20. Sobre os conceitos de chefe e líder, é correto afirmar que o chefe é aquele que assume a responsabilidade pelo resultado final da atividade de várias pessoas que operam em conjunto; é aquele que tem a tarefa de fazer funcionar o pessoal, enquanto o líder é aquele que promove engajamento, relações participativas, escuta ativa e envolvimento com os propósitos e resultados.
- ( ) 21. *Coaching* é um processo em que o profissional mais velho e experiente orienta e compartilha experiências e conhecimentos com profissionais mais jovens, dando-lhes conselhos para o desenvolvimento de suas carreiras, enquanto *mentoring* é uma metodologia que maximiza resultados transformadores da vida pessoal, emocional e profissional de um indivíduo em curto prazo.
- ( ) 22. Na sigla CHA, que representa conhecimento, habilidade e atitude, usada para definir competência, o termo “habilidade” diz respeito ao saber, ou seja, o que as pessoas aprendem nas escolas, nas universidades, nos livros, no trabalho e, especificamente, em suas vidas.
- ( ) 23. Considerando as relações humanas nas organizações, é correto dizer que uma relação saudável, no ambiente de trabalho, é caracterizada por uma relação interpessoal unilateral marcada por autoridade, isolamento e comunicação imperativa, sem levar em consideração o que o outro pensa.
- ( ) 24. Trabalhar as relações interpessoais dentro de uma empresa é tão importante quanto a qualificação e a capacitação individual, pois quanto melhores são as relações, maiores serão a colaboração, a produtividade e a qualidade dos produtos e serviços.
- ( ) 25. No que concerne ao trabalho em equipe, é correto dizer que ocorre quando um grupo de pessoas se dedica a realizar uma tarefa ou determinado trabalho, juntas e de forma harmoniosa, possibilitando a troca de conhecimento e rapidez no cumprimento de metas e objetivos delegados.

- ( ) **26.** Levando em consideração os tipos de motivação, entende-se por motivação intrínseca aquela que leva o ser humano a procurar recompensas externas que podem ser usadas para determinar os comportamentos e evitar punições; já a motivação extrínseca, que estimula a realização, é o desejo do indivíduo de ser eficiente e de desempenhar um comportamento por si mesmo.

**De acordo com o conteúdo da disciplina Ética, Atendimento ao Público, Qualidade e Meio Ambiente, julgue os 8 (oito) itens que se seguem.**

- ( ) **27.** A importância da educação ética do servidor público está no fato de que sua iniciativa, no sentido de aperfeiçoar o serviço público, é fundamental para o aperfeiçoamento do Estado a fim de que haja mais justiça na gestão e, desse modo, melhor qualidade dos serviços prestados.
- ( ) **28.** O código de conduta ética, que é um conjunto de princípios assumidos publicamente e que orientam determinadas atividades de acordo com os anseios da sociedade por honestidade, solidariedade e correção, pode pôr-se fora ou além da lei, por basear-se no princípio da moralidade em sentido mais amplo, servindo como meio para legitimar o que a lei proíbe.
- ( ) **29.** Considerando as condutas éticas e compromissos do METROFOR, é correto afirmar que a Companhia se compromete a buscar o aperfeiçoamento contínuo da qualidade dos serviços ofertados, evitando sempre o comprometimento com os resultados.
- ( ) **30.** No que diz respeito aos princípios e condutas éticas do METROFOR em relação aos seus usuários, a Companhia compromete-se a atender a diversidade com respeito, atender as solicitações e reclamações com educação, respeito e presteza, e prestar serviço com eficiência, acessibilidade e segurança.
- ( ) **31.** Administradores, conselheiros fiscais, empregados, estagiários, aprendizes, jovens cidadãos e terceiros a serviço da Companhia devem manter a seguinte conduta ética: desempenhar suas funções e atividades de forma ética e transparente, garantindo um ambiente livre de qualquer favorecimento para si ou para outrem, combatendo qualquer forma de suborno, fraude, corrupção, propina e atos lesivos à administração pública.
- ( ) **32.** No atendimento aos usuários do METROFOR, é importante que o atendente se mantenha o mais perto possível de quem está sendo atendido, como também é importante tocar nas pessoas para que se crie um clima de intimidade entre os envolvidos no atendimento.
- ( ) **33.** É vedado aos administradores, conselheiros fiscais, empregados, estagiários, aprendizes, jovens cidadãos e terceiros a serviço do METROFOR exercer atividade direta ou indiretamente que, em razão de sua natureza, seja incompatível com as atribuições do cargo que ocupa, ou que conflite com os negócios e interesses do METROFOR, ou que gere incompatibilidade de horário e prejuízo ao desempenho profissional.
- ( ) **34.** De acordo com o Regulamento dos Transportes Ferroviários, é permitida a negociação ou comercialização de produtos e serviços no interior dos trens, nas estações e instalações, sem a exigência de autorização dada pela Administração Ferroviária.

**Tomando por base o conteúdo da disciplina Treinamento Básico Operacional 2, julgue os 18 (dezoito) itens a seguir.**

- ( ) **35.** No que diz respeito às regras gerais para os funcionários do METROFOR, é correto afirmar que todo funcionário deve respeitar e fazer respeitar todos os dispositivos de segurança, sendo estimulado a simular, permitir ou forçar situações que possam anular tais dispositivos.
- ( ) **36.** Está isento de responsabilidade o funcionário que desconhece as regras ou instruções operacionais do METROFOR.
- ( ) **37.** Com respeito às definições e conceitos utilizados na operação ferroviária, é correto afirmar que “auto de linha” é o veículo autopropulsionado, destinado ao transporte de passageiros, enquanto

“automotriz” é um veículo autopropulsionado destinado ao transporte de pessoal, materiais e equipamentos de manutenção.

- ( ) **38.** Sobre os conceitos de anormalidade e irregularidade, é correto afirmar que o primeiro diz respeito a ocorrência que não constitui acidente ferroviário, avaria ou irregularidade, acarretando ou não danos pessoais e/ou materiais, e o segundo é a ocorrência verificada pela transgressão das normas e regulamentos da operação ferroviária.
- ( ) **39.** Desvio morto é aquele que é provido de chaves de mudança de via em ambas as extremidades, oferecendo condições de entrada e saída de veículos metroferroviários e desvio ativo, ou vivo, é aquele que é provido de uma única chave de mudança de via, apresentando, na outra extremidade, um batente demarcando o seu comprimento útil: a entrada e a saída de veículos metroviários se fazem em uma única extremidade.
- ( ) **40.** Passagem de Serviço é um documento padrão vinculado aos postos de serviço/instalação operacional, destinado ao registro das falhas, ocorrências e instruções superiores relacionadas ao posto de serviço e à operação metroferroviária.
- ( ) **41.** Velocidade comercial do trem corresponde à média do tempo gasto para percorrer a distância entre dois pontos, incluindo o tempo de parada nas estações intermediárias.
- ( ) **42.** Velocidade limitada é aquela que não é superior a 50 Km/h e velocidade restrita é a que permite parar dentro da metade do campo de visão.
- ( ) **43.** No que concerne à sinalização, é correto dizer que os sinais devem ser dados em pontos de onde possam ser vistos com nitidez e de tal modo que não possam ser mal-interpretados; assim, no caso de dúvida quanto ao significado de um sinal, ou a quem seja destinado, deve ser considerado como sinal de PROSSIGA.
- ( ) **44.** As placas de sinalização podem ser de regulamentação, que têm a forma quadrada e apresentam um lado na horizontal; de advertência, que têm a forma de losango e são apresentadas com diagonal na vertical; e de indicação, que são retangulares ou triangulares com tarja.
- ( ) **45.** Quanto aos aparelhos de mudança de via (AMV), é correto afirmar que, quando um trem entrar em um desvio em qualquer ponto da linha principal, o AMV deve ser recolocado em sua posição normal até que o trem tenha atravessado o marco.
- ( ) **46.** As chaves de mola de um AMV de mola são equipadas com um mecanismo de mola que permite restabelecê-las automaticamente para a última posição de alinhamento em que se encontravam, quer seja em posição normal quer reversa, ao ser passada em sentido contrário do alinhamento pelo último eixo de truque em movimento.
- ( ) **47.** Em relação a manobras, é correto dizer que, em casos de manobras em pátios, será permitido engatar vagões em frente à locomotiva, desde que um elemento da tripulação esteja postado no vagão dianteiro, equipado com rádio portátil e perfeita comunicação com o trem, para dar as instruções que a manobra exigir.
- ( ) **48.** Considerando os licenciamentos dos trens, é verdadeiro afirmar que a responsabilidade pela preparação e emissão das licenças caberá ao Operador de Estação quando o licenciamento for realizado pelo CCO, e pelo Controlador de Movimento quando o licenciamento for realizado entre estações.
- ( ) **49.** No que concerne à circulação de trens, pode-se afirmar corretamente que, quando um trem estiver trafegando atrasado, a recomendação do METROFOR é que a velocidade máxima permitida seja ultrapassada para compensar o tempo de atraso.
- ( ) **50.** Em se tratando da proteção de trens contra condições anormais da via, o procedimento mais recomendável a ser seguido pelo funcionário responsável pelo trecho de linha em que um defeito esteja localizado é avisar ao controlador do CCO e aos operadores das estações adjacentes, sobre o

local e as condições, recomendando a redução apropriada da velocidade, para garantir a passagem segura dos trens.

- ( ) 51. Dentre os tipos de acidentes metroferroviários encontra-se o descarrilamento, que é caracterizado pela queda total do veículo e pelo completo abandono dos trilhos.
- ( ) 52. De acordo com a classificação dos níveis de risco, a categoria 3 (três) denominada “crítica” é caracterizada por danos severos aos equipamentos, à propriedade e/ou ao meio ambiente, lesões de gravidade moderada em empregados, prestadores de serviço ou membros da comunidade e probabilidade remota de morte.

**Os próximos 18 (dezoito) itens devem ser julgados de acordo com o conteúdo da disciplina Sistemas Metroviários: Eletricidade Básica e Avançada, e Eletricidade de Alta Tensão do Sistema de Tração.**

- ( ) 53. Transmissão de eletricidade é a atividade de transporte de energia produzida pelos geradores até os pontos de distribuição ou centros de consumo, em grandes volumes e alta tensão, enquanto o segmento de distribuição de energia elétrica é responsável por converter a energia a uma tensão menor, pelo transporte e pela entrega da energia ao consumidor final.
- ( ) 54. As usinas termoelétricas utilizam a força dos ventos para colocar em movimento suas turbinas, movimentando assim os geradores e, conseqüentemente, gerando eletricidade.
- ( ) 55. A energia elétrica manifesta-se por seus efeitos magnéticos, térmicos, luminosos, químicos e fisiológicos como, por exemplo, a rotação de um motor, que tem efeito térmico, e a eletrólise da água, que tem efeito fisiológico.
- ( ) 56. Tensão elétrica, que é a força que impulsiona os elétrons em um circuito fechado, é também chamada de diferença de potencial (DDP), pois é consequência de um equilíbrio entre partículas atômicas de cargas negativas e positivas.
- ( ) 57. Sobre os tipos de aterramento funcional e de proteção, é correto afirmar que o primeiro consiste no aterramento de um condutor do sistema, geralmente o neutro, que objetiva garantir a utilização correta e confiável da instalação, enquanto o segundo é constituído pelas medidas destinadas à proteção contra choques elétricos provocados contra contatos indiretos.
- ( ) 58. Considerando o sistema de alimentação de energia, é correto afirmar que as subestações retificadoras de tração têm por função suprir energia a todos os equipamentos elétricos, eletrônicos, iluminação, motores elétricos e demais sistemas elétricos instalados, e as subestações auxiliares têm por função captar a energia fornecida pela concessionária em alta tensão (69 kV), transformá-la e retificá-la para alimentação dos trens em 3000 Vcc.
- ( ) 59. Denomina-se Delimitação de Área de Trabalho o trecho de rede aérea compreendido entre subestações retificadoras e cabines de seccionamento e paralelismo para as duas vias de circulação de trens, passíveis de serem seccionadas através de disjuntores e chaves seccionadoras.
- ( ) 60. Em relação aos procedimentos gerais de segurança, é verdadeiro afirmar que os serviços em instalações elétricas energizadas em alta tensão, bem como aqueles executados no sistema elétrico de potência não podem ser realizados individualmente, de acordo com a NR-10.
- ( ) 61. Na linha Sul do METROFOR, existem 06 (seis) subestações retificadoras que são alimentadas com uma tensão trifásica de 69 kVca pelas subestações da concessionária e distribuídas da seguinte forma: duas em Pajuçara, três na Vila Pery e uma no Benfica.
- ( ) 62. Considerando as características dos equipamentos do circuito de 3.0 kVcc, é correto afirmar que os disjuntores de via, que alimentam e protegem a rede aérea com tensão de 3.0 kVcc oriunda do barramento positivo, possuem três posições, quais sejam: posição inserido, que alimenta a catenária através da seccionadora de via; posição teste, que não alimenta a catenária, e posição extraído, que é para manutenção.

- ( ) **63.** O objetivo do Sistema de Sinalização é garantir a segurança das operações de movimentação dos trens, impedindo que falhas humanas, defeitos em equipamentos ou materiais integrantes de qualquer um dos subsistemas resultem em situações que possam causar dano físico ou material às pessoas ou ao patrimônio.
- ( ) **64.** O Sistema Integrado de Controle de Tráfego e Energia (SICTE) é composto pelo Módulo de Sinalização de Tráfego, que é responsável pela gestão, monitoramento e controle das subestações retificadoras, subestações das estações, energia de tração nas vias e gestão dos subsistemas nas estações, e pelo Módulo de Energia e Subsistemas, que é responsável por ser a interface de visualização e monitoramento das sinalizações de via e pelo planejamento, controle e monitoramento de tráfego.
- ( ) **65.** No CCO, que foi concebido para ser o ponto de convergência de todos os setores responsáveis pela operação do Sistema Metroferroviário de Fortaleza, encontram-se, além do painel sinóptico, os postos de operadores de tráfego, operadores de energia e sistemas auxiliares, supervisão, engenharia e manutenção.
- ( ) **66.** O Subsistema de Transmissão Óptica (STO) é responsável pelo fornecimento dos serviços de transmissão de dados, voz e imagem a todos os sistemas usuários nas estações, subestações, CCO, SSO e vias, excetuando-se os poços de ventilação, cabines de seccionamento e pátios de manutenção.
- ( ) **67.** O Sistema de Informação ao Público (SIP) é constituído de dois subsistemas integrados, com o objetivo de prover todos os meios necessários para gerar informações ao público através de mensagens audiovisuais, quais sejam: Subsistema de Sonorização de Estações e Subsistema de Cronometria Centralizada.
- ( ) **68.** Os equipamentos instalados no CCO, que têm capacidade de emissão de avisos ao vivo, de mensagens pré-gravadas e música ambiente, farão a transmissão dos avisos para a estação com prioridade maior do que os gerados nas estações que, por sua vez, terão prioridade maior do que a música ambiente.
- ( ) **69.** O Sistema de Radiocomunicação é responsável por prover a comunicação entre os trens, controladores do CCO, estações fixas das salas SSO, veículos de manutenção e rádios portáteis.
- ( ) **70.** A estação de rádio móvel é uma estação de rádio de fácil transporte manual, provido de GPS, para uso em toda a área de cobertura do sistema.

**Considerando o conteúdo estudado na disciplina Segurança, Medicina do Trabalho e Sistemas Elétricos de Potência, julgue os 05 (cinco) itens que se seguem.**

- ( ) **71.** Segurança do trabalho corresponde ao conjunto de ciências e tecnologias que têm por objetivo proteger o trabalhador em seu ambiente de trabalho, buscando minimizar e/ou evitar acidentes de trabalho e doenças ocupacionais.
- ( ) **72.** Consideram-se acidentes de trabalho a “doença profissional”, que é aquela causada pelo exercício de determinada atividade, e a “doença do trabalho”, que é causada em função das condições especiais em que o trabalho é realizado.
- ( ) **73.** No que diz respeito à segurança em instalações e serviços de eletricidade, é correto afirmar que zona livre, de acordo com a respectiva norma regulamentadora, é o entorno de parte condutora energizada, não segregada, acessível, de dimensões estabelecidas de acordo com o nível de tensão, cuja aproximação só é permitida a profissionais autorizados e com a adoção de técnicas e instrumentos de trabalho apropriados.
- ( ) **74.** Sistema Elétrico de Potência pode ser corretamente definido como o conjunto de todas as instalações e equipamentos destinados à geração e transmissão de energia elétrica, excetuando-se sua distribuição e medição.



- ( ) **75.** O risco ocupacional é definido pela frequência com que uma pessoa pode sofrer danos causados por uma fonte de perigo; assim, é correto concluir-se que quanto maior for a frequência de exposição ao fator de risco, maior será a probabilidade de haver consequências negativas.

**Os próximos 05 (cinco) itens deverão ser julgados de acordo com o conteúdo da disciplina Treinamento Operacional de Condução de Trens.**

- ( ) **76.** A cabine de comando do VLT, localizada na cabeceira dos carros motores, é composta de armários elétricos e console, onde se encontram o painel de portas direitas e esquerdas, databus, painel de falhas, manômetro de encanamento principal e de freio, telas das câmeras retrovisoras direita e esquerda, alavanca de tração, buzina, painel de controle de ar-condicionado e painel de rádio, dentre outros.
- ( ) **77.** São atribuições dos Assistentes Condutores produzir relatórios e distribuir dados para registros das ocorrências em suas viagens quando existirem fatos extraordinários que interfiram em suas conduções, atender as determinações operacionais do CCO e executar as tarefas em tempos suficientes para não prejudicar as movimentações dos trens, bem como executar as manobras e abastecimentos de trens nos pátios.
- ( ) **78.** A falha dos alarmes sonoros ou queima de lâmpadas indicativas dos trens, o que indica que o equipamento está falho, isentará o Conductor de responder pelas consequências, caso desrespeite a licença de circulação e os limites de velocidade.
- ( ) **79.** Restrição de velocidade diz respeito à observação de redução de velocidade em determinado trecho, devido a características da via permanente, condições do clima, condições do trem e do condutor, enquanto velocidade limitada é uma velocidade máxima permitida em um determinado trecho.
- ( ) **80.** Fazem parte dos deveres e obrigações do Conductor conhecer as características do trecho, a localização das placas, os aparelhos de mudança de via, os detectores de descarrilamento, os sinais luminosos de campo e os equipamentos instalados no trem, bem como conhecer e cumprir as velocidades máximas autorizadas e as restrições de velocidade ao longo da linha e em pátios.

**De acordo com a disciplina Treinamento Operacional de Estações, julgue os 05 (cinco) itens seguintes.**

- ( ) **81.** Considerando os processos operacionais de estações, é correto afirmar que o Assistente Operacional tem por obrigação conhecer todas as características do sistema metroferroviário, bem como ter suas atividades coordenadas, orientadas e acompanhadas pelos Auxiliares Operacionais.
- ( ) **82.** No que diz respeito às áreas de composição das estações, quais sejam: pública, de atendimento e restrita, é verdadeiro afirmar que a área restrita, em que o Assistente Operacional tem contato direto com os usuários, inclui área livre, área paga e plataforma.
- ( ) **83.** De acordo com as regras que normatizam e padronizam as manobras dos trens, é correto afirmar que, durante as operações de manobras, o freio de estacionamento, quando existente, deve ser aplicado na composição estacionada, bem como nos veículos deixados em desvios; quando os desvios se situarem em greides de descida, um número suficiente de veículos será calçado de modo apropriado, além de aplicar-se o freio de estacionamento, quando existente.
- ( ) **84.** Quanto ao licenciamento dos trens, é correto afirmar que será concedido entre as seções de bloqueios definidas, cabendo ao Conductor a responsabilidade de verificar a posição dos AMVs de entrada da estação seguinte e tomar todas as precauções necessárias para evitar acidentes.
- ( ) **85.** O Procedimento Operacional POP-EST-000-001-00, que diz respeito ao registro de passagem de serviço, tem por objetivo padronizar as atividades de abertura e fechamento das estações dos sistemas VLT e Metrô de Fortaleza, Sobral e Cariri para os usuários no início e término da operação comercial.

**Os 05 (cinco) itens a seguir se ferem à disciplina Treinamento Operacional de Pátios e Manobras de Trens; julgue-os adequadamente.**

- ( ) **86.** Pátio de manutenção diz respeito a um sistema de linhas para a manutenção dos trens, estacionamento de veículos ferroviários, manobras e abastecimento, permitindo as circulações autorizadas pelo CCO, desde que cumpridos os regulamentos que orientam a circulação dos trens.
- ( ) **87.** Cabe ao Auxiliar Operacional atuar em manobras nos galpões dos pátios de manutenção direcionando e fazendo acoplagem e desacoplagem dos veículos ferroviários, e estacionando-os quer seja por avaria quer para abastecimento.
- ( ) **88.** As operações de manobra, que devem sempre ocupar as linhas principais, têm a finalidade de atender à locomoção do veículo ferroviário, ao posicionamento e à retirada em pontos de embarque e desembarque, baldeio, limpeza, abastecimento, reparo ou manutenção.
- ( ) **89.** Em se tratando de limites, é correto afirmar que limite de manobra é um ponto convencionalizado que delimita duas seções de bloqueio, definindo o fim de uma seção de bloqueio assistida e o começo da outra não assistida ou vice-versa, limite de pátio é o trecho da linha principal compreendido entre as chaves extremas e limite de estação é o trecho da linha principal ou desvios limitados pelos marcos de manobra.
- ( ) **90.** Para todas as manobras — que devem passar por reunião de Análise Preliminar de Riscos (APR) —, devem ser elaborados planos de manobra rápidos, seguros e eficientes, definindo os papéis e responsabilidades dos integrantes das equipes de manobra.

**Julgue os 05 (cinco) itens seguintes de acordo com o conteúdo da disciplina Treinamento de Segurança Operacional Metroferroviária.**

- ( ) **91.** O Assistente de Segurança, que é subordinado à Unidade de Segurança — setor do METROFOR de onde saem escalas, atribuições diárias e estatística de ocorrências — é um dos responsáveis pela manutenção do bom desempenho do transporte metroferroviário, pois executa serviços de segurança ostensiva, preventiva e repressiva em favor dos usuários, dos empregados e do patrimônio da Companhia.
- ( ) **92.** É atribuição do Assistente de Segurança providenciar socorro médico e adotar outras medidas de emergência quando da ocorrência de acidentes, atropelamentos ou outras situações que ensejem atendimentos de urgência ou emergencial; contudo, não lhe é atribuído remover os feridos para pronto-socorro ou hospital.
- ( ) **93.** De acordo com a Lei Estadual Nº 13.442, que dispõe sobre a utilização e ocupação da faixa de domínio na via férrea do METROFOR, é correto afirmar que a fiscalização da faixa de domínio e dos trechos subterrâneos da ferrovia é da inteira e exclusiva competência da Polícia Militar do Ceará, que poderá manter postos de vigilância permanente e aplicar multas, dentre outras ações.
- ( ) **94.** Em caso de incêndio em estações e composições, são atribuições da Segurança Operacional: dar combate ao princípio de incêndio com os extintores adequados, isolar a área afetada, auxiliar na evacuação de área e prestar primeiros socorros.
- ( ) **95.** Considerando o uso progressivo da força, no que diz respeito a seus níveis, é correto afirmar que no nível 3 (três), correspondente a táticas defensivas não letais — como o uso de técnicas de mãos livres adequadas e agentes químicos —, utiliza-se o emprego da força suficiente para superar a resistência ativa do indivíduo, permanecendo-se vigilante em relação aos sinais de um comportamento mais agressivo que exija níveis superiores de resposta.

**Os próximos 05 (cinco) itens deverão ser julgados de acordo com o conteúdo da disciplina **Treinamento Operacional de Centro de Controle Operacional – CCO.****

- ( ) **96.** No CCO de Fortaleza são gerenciados os sistemas de circulação de trens, o controle das manobras e manutenção do material rodante, o fluxo de usuários, os bloqueios de entrada e saída, o sistema de comunicação ao público, excetuando-se o gerenciamento do sistema de comunicação da via, dos trens e das estações, bem como do sistema elétrico.
- ( ) **97.** O Sistema de Vídeo Wall CFTV — circuito fechado de televisão — do CCO de Fortaleza é monitorado por aproximadamente 450 câmeras, distribuídas na malha metroferroviária da capital e região metropolitana, 24 (vinte e quatro) horas por dia, possibilitando o acompanhamento das movimentações e circulações operacionais, bem como quaisquer eventualidades que envolvam os sistemas do METROFOR.
- ( ) **98.** O CCO de cada sistema operacional do METROFOR tem autonomia para alterar as rotas estabelecidas nos seus respectivos Planos de Via, conforme as conveniências operacionais, para atender ocorrências eventuais e manter as circulações dos trens com segurança.
- ( ) **99.** Dentre as atribuições do Assistente Controlador de Movimento, encontram-se: coordenar, controlar, operar e monitorar os sistemas de tráfego do CCO; coordenar e orientar a circulação de trens nos pátios e terminais, e registrar dados operacionais, no seu horário de serviço, através de gráficos, mapas, livros, fichas, equipamentos mecânicos, elétricos, eletrônicos e/ou quaisquer meios que lhe sejam fornecidos pela Companhia.
- ( ) **100.** Diário Operacional é o documento que descreve e estabelece, de forma organizada e sistematizada, as atividades, rotinas e processos executados pelas equipes envolvidas nos sistemas operacionais do METROFOR.