

METODOLOGIA DE DESENVOLVIMENTO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MONTE CARMELO/MG

Fander de Oliveira Silva

Graduado em Geografia | Universidade Federal de Uberlândia

fanderoliveira@hotmail.com

Felipe Lehnenn Osório

Graduado em Geografia | Universidade Federal de Uberlândia

felipelosorio@gmail.com

RESUMO: Diante dos problemas urbanos hoje enfrentados, destaca-se a acessibilidade e mobilidade urbana, temática que tem sido palco de discussões em todo o Brasil. Daí tem surgido a necessidade de se buscar estratégias eficazes de sanar os problemas recorrentes as cidades pequenas, como também evitar ou mitigar problemas ou panoramas indesejáveis nas cidades do presente e futuro. Um plano de mobilidade urbana é o instrumento da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deve contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes da Lei Federal no 12.587 de 2012. Segundo a lei, os municípios acima de 20 mil habitantes e todos aqueles que, sob a forma da lei, são obrigados a terem seus planos diretores, tiveram até o início de 2015 para concluírem ou revisarem seus planos de mobilidade. Neste sentido, o presente artigo apresenta-se como uma forma, metodologia no desenvolvimento do plano de mobilidade urbana para Monte Carmelo/MG.

PALAVRAS-CHAVE: Monte Carmelo; Plano de Mobilidade; Mobilidade Urbana; Planejamento Urbano.

1. INTRODUÇÃO

O ato de planejar surge na necessidade de se buscar estratégias eficazes de sanar os problemas recorrentes, como também evitar ou mitigar problemas ou panoramas indesejáveis do presente e futuro. Desta forma o Planejamento Urbano surge como um processo de ordenação urbana principalmente através do sistema viário, tendo como principal objetivo ordenar, embelezar e sanear o ambiente urbano em que o homem vive (FERREIRA, 1997).

Caracterizado pelo seu processo contínuo (elaboração-implantação-revisão-elaboração), o Planejamento Urbano tem como principal papel planejar, organizar e reordenar o território a partir

das necessidades da sociedade no que se refere à acessibilidade, mobilidade, transporte, habitação, infraestrutura, entre outros conforme prevê as diretrizes da Constituição Federal e consequentemente do Estatuto da Cidade.

Garantir estas necessidades básicas é atender o direito de ir e vir da sociedade, no entanto, um dos principais desafios que tanto as grandes quanto as pequenas cidades têm neste século está no desenvolvimento e promoção da acessibilidade aos espaços públicos a seus habitantes. A qualidade de vida das pessoas tem sido alvo principalmente quando se refere à mobilidade das pessoas e de bens de forma eficaz, confortável e segura.

“A Mobilidade Urbana é um tema amplo, abrange questões de desenvolvimento urbano, a saúde e a qualidade de vida das pessoas, que estão intimamente ligadas às suas condições de locomoção cotidiana...” (Guia PlanMob). Estas perspectivas estão cada vez mais ligadas ao planejamento da cidade contemporânea, envolvendo políticas setoriais e aspectos ambientais, sociais e econômicos, conforme Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU (Lei Federal no 12.587 de 2012).

O Plano de Mobilidade Urbana de Monte Carmelo (PlanMOB) fundamentou-se nesses conceitos e foi instituído por uma parceria entre a Universidade Federal do Triângulo Mineiro (UFTM), Universidade Federal de Uberlândia (UFU) e Associação dos Municípios da Microrregião do Vale do Paranaíba (AMVAP), qualificando-a a apresentar projetos e captar recursos da União para investimentos na mobilidade.

O (PlanMOB) é o instrumento de planejamento da mobilidade no município e busca prover os deslocamentos de pessoas e bens com fluidez com segurança, tendo como princípios favorecer os modos não motorizados, dar prioridade ao transporte coletivo e mitigar os efeitos colaterais que os modos individuais motorizados trazem à cidade. Este artigo propõe a metodologia adotada no desenvolvimento de plano de mobilidade para pequenas cidades. Apresenta também, sua composição, os eixos temáticos, suas diretrizes, ações, instrumentos, metas e indicadores visando a promoção da mobilidade sustentável e da acessibilidade universal.

2. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO: MONTE CARMELO (MG)

Nesta seção será desenvolvida uma caracterização da área de estudo da cidade de Monte Carmelo (MG), na qual a proposta metodológica voltada para a Mobilidade Urbana será aplicada.

A origem de Monte Carmelo de acordo com Slywitch (1991), é contada inicialmente devido à presença de índios “Caiapós” e “Araxás”, elemento justificado pelo fato de objetos como machado de pedra, potes, entre outros, serem encontrados na região do atual município no ano de 1840. A história de Monte Carmelo também revela que alguns moradores das cidades de São João Del Rei e Itapecerica, se deslocaram para a região atraídos pela descoberta de garimpos de

diamantes em Estrela do Sul (cidade próxima de Monte Carmelo), que na época se chamava “Bagagem”.

Segundo Ribeiro e Márques (2012, p. 64):

Com o clima e a água de boa qualidade, os garimpeiros acabaram instalando suas famílias às margens do “Córrego Mumbuca”, onde atualmente fica o bairro urbano Tamboril. Suas residências eram construídas em torno da fazenda de Dona Clara Chaves, a qual teria doado um terreno de seis quilômetros quadrados aos migrantes em troca da construção de uma capela para Nossa Senhora do Carmo, de quem ela era devota. Nessa área, onde hoje é a Praça da Matriz, formou-se, em torno da primeira Igreja, o “Arraial do Carmo da Bagagem”.

Após a circulação que havia sido encontrado diamante em Bagagem, houve um intenso processo de migração para essa região, pessoas advindas principalmente do litoral brasileiro, visto que a indústria açucareira havia sofrido declínio e a exploração de ouro e diamante representava uma nova alternativa.

Com a crescente chegada de novos migrantes em 1882 o “Arraial” foi elevado à categoria de “Vila”, sendo denominado de “Nossa Senhora do Carmo da Bagagem”. Em 1892 a até então “Vila”, é elevada à categoria de cidade passando a se chamar Monte Carmelo. De acordo com o site da Prefeitura Municipal de Monte Carmelo (2016), seu nome é derivado de uma montanha existente no litoral de Israel, nas proximidades da cidade de Haifa “Carmelo”, que em hebraico, significa “uvas de Deus”, e como “Carmo da Bagagem” situa-se próximo a um monte semelhante ao da antiga palestina, foi adotado esse nome Monte Carmelo.

O município de Monte Carmelo situa-se na parte oeste do estado de Minas Gerais na região do Alto Paranaíba como pode ser observado na figura 1, de acordo com o censo realizado pelo IBGE (2010), sua população é de aproximadamente 45.772 habitantes, já no ano de 2015 a partir de uma estimativa realizada no município segundo dados do IBGE, consta uma população de 47.937 habitantes. A área territorial no ano de 2015 do município correspondia no total 1.343,035 Km², e sua densidade demográfica em 2010 era de 34,08 hab./Km², (IBGE, 2016).

Figura 1: Localização do Município de Monte Carmelo (2016)



Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Monte_Carmelo_\(Minas_Gerais\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Monte_Carmelo_(Minas_Gerais))

No que se refere ao setor econômico de Monte Carmelo, de acordo com (ACEMC, 2005), sua forma industrial teve início meados de 1920, quando o Sr. Jorge Fernandes, montou a primeira fábrica de ladrilhos e cerâmica, devido à grande quantidade de argila e a boa qualidade, proporcionando o crescimento do setor.

De acordo com Ribeiro e Márques (2012), a aplicação em imóveis tornou-se um grande investimento, fator que contribuiu para a expansão do mercado de venda de telhas e tijolos, podemos citar como exemplo o fornecimento destes materiais para a construção de Brasília na década de 1950, além da construção de casas no município que crescia cada vez mais com programas de financiamento da habitação.

Até a década de 1990, Monte Carmelo se configurava como o maior centro produtor de telhas da América Latina, sendo conhecida como a “Capital Nacional da Telha” e “Cidade das Chaminés”.

Todavia, segundo Contijo (2007), atualmente a economia da cidade está um tanto modificada. Visto que houve uma decadência do setor voltado para a cerâmica, e o setor agrícola vem ganhando cada vez mais espaço com o cultivo do café e outros produtos como a soja e o feijão, o setor pecuário também vem se destacando com a criação principalmente de bovinos.

Outro aspecto importante que devemos salientar neste artigo que propiciou uma nova dinâmica para Monte Carmelo foi a chegada em 2011, do campus da Universidade Federal de Uberlândia (UFU), na cidade. Fator que a princípio tem interferido em algumas relações da cidade, como economia, fluxo de pessoas, educação, mobilidade urbana, entre outros, e válido ressaltar que este tema merece um estudo mais aprofundado devido sua importância.

Em relação as características de Monte Carmelo voltadas para a mobilidade podemos destacar o alto índice de veículos, de acordo com os dados do Denatran (2015), o município possui um total de 30. 811 veículos, ou seja, se fizermos uma relação habitante/ veículo, temos um índice para cada habitante em uma média de 1,5 veículo, característica esta que evidencia uma forte cultura da utilização do automóvel pela população Monte Carmelo, elemento que pode também ser comprovado na tabela 1, que apresenta a evolução do crescimento do número de habitantes e da frota entre os anos de 2007, 2010 e 2015.

Devemos ressaltar também que a cidade possui quatro linhas de ônibus voltadas para o deslocamento da população e uma linha para o transporte dos alunos para o novo campus da UFU instalado na cidade, não é cobrada nenhuma tarifa para o descolamento da população pelos ônibus.

Tabela 1: Evolução da População e da Frota em Monte Carmelo (MG) nos anos de 2007, 2010 e 2015

	2007	2010	2015



População	44.367	45.772	47.937
Frota	16.698	22.110	30.811

Fonte: IBGE (2007; 2010; 2015)
Org.: JUSTINO, A. S. (2016).

Tendo em vista está breve caracterização de Monte Carmelo e seu crescimento populacional e econômico nos últimos anos, a mobilidade urbana vem ganhando seu espaço na cidade, visto que o município está desenvolvendo seu Plano de Mobilidade Urbana previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana elaborada no ano de 2012, objetivando a integração entre os diferentes modais de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território.

Deste modo espera-se que com o desenvolvimento de pesquisas e propostas para a melhoria da mobilidade urbana para a cidade toda a população carmelitana possa ter qualidade de vida e que seus deslocamentos sejam seguros e confortáveis.

3. METODOLOGIA NO DESENVOLVIMENTO DO PLANMOB

O Plano de Mobilidade compreende a Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelecida pela Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades em 2004. Ele surge como novo instrumento de Gestão Urbana, estabelecidos pela Lei nº12.587 de 03 de Janeiro de 2012. De acordo com Art. 24 o Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos. (BRASIL, 2012)

3.1 Plano de trabalho

- 1 - Reunião Inicial com Órgão Gestor para apresentação do Plano de Trabalho, Cronograma, Definição da Equipe Local a compor o “Time da Mobilidade Urbana” e Comissão de Acompanhamento;
- 2 - Reunião Técnica na Cidade – Workshop 1 – Time da Mobilidade Urbana, troca de experiência e capacitação para próxima etapa (Leitura Técnica);
- 3 - Leitura Técnica: Levantamentos e Diagnóstico (Pesquisas em Campo)
- 4 - Audiência Pública - Apresentação do Diagnóstico
- 5- Elaboração das Diretrizes e Plano de Ações do Plano de Mobilidade
6. Audiência Pública de apresentação do Plano de Mobilidade
7. Plano de Mobilidade Urbana: Entrega da Versão Final

3.2 Cronograma

As atividades propostas neste Plano de Trabalho serão realizadas em 180 dias (6 meses) de acordo com Planejamento das Ações propostas. A realização de Reuniões e Pesquisas nos municípios serão definidas após reunião inicial com cada um, onde serão identificadas as principais demandas para início dos trabalhos.

3.3 Atividades do município

O Plano de Mobilidade urbana, para que se efetive no município é necessário e fundamental que haja a participação da equipe local, bem como a formação da Comissão de Acompanhamento com representantes da comunidade. Esta equipe deverá acompanhar todo o processo de elaboração do Plano para que, tenham o conhecimento necessário para sua implantação e monitoramento. Abaixo segue quadro a ser preenchido pelo representante do órgão gestor e ser apresentado na primeira reunião Técnica:

Quadro 1: Comissão de Trabalho

Equipe de Consultoria	Equipe Local	Equipe de
-----------------------	--------------	-----------



		Acompanhamento

Fonte: Os autores. (2016).

3.4 Definição de ações para plano de comunicação e mobilização

- TRABALHAR NAS ESCOLAS MUNICIPAIS E ESTADUAIS
 - ✓ Concurso fotográfico;
 - ✓ Concurso de painéis;
 - ✓ Concurso de redação;
 - ✓ Com prêmios;
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL - TODA COMUNIDADE
 - ✓ Passeio ciclístico;
 - ✓ Com prêmios;
- MOBILIDADE INCLUSIVA E ACESSÍVEL
 - ✓ Oficina coordenada com pessoas com deficiências;
 - ✓ Vivencia das dificuldades;
- SELO VERDE DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
 - ✓ Programa de sensibilização dos lojistas e comercio local para ações de mobilidade; instalação de bicicletário; pagar estacionamento privado com vagas para bicicleta;
 - ✓ Estimular o funcionário a usar bicicleta com incentivos equipamentos;
 - ✓ Carona solidaria com pagamento de estacionamento.

3.5 Atividades a serem desenvolvidas pela equipe local

Após a definição da Equipe Local que participará do Plano de Mobilidade, deverá ser elaborado as seguintes tarefas:

3.5.1 Nome do Plano

Deverá ser definido entre a equipe o Nome do Plano de Mobilidade do Município, o que permitirá identificar na sociedade o plano a ser elaborado. Ex.: PlanMob BH, PlanMob Contagem, PLAMUS (Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis).

3.5.2 Dados Existentes - Legislação

Levantamento e disponibilização da legislação municipal pertinente a mobilidade:

- ✓ Documento do Plano Diretor Municipal
- ✓ Código de obras e Código de posturas
- ✓ Lei de Uso e Ocupação do solo
- ✓ Regulamentação de construção de calçadas
- ✓ Lei de carga e descarga
- ✓ Lei do Sistema Viário
- ✓ Lei de concessão do transporte público
- ✓ Lei de permissão de táxi
- ✓ Lei de permissão de moto táxi
- ✓ Lei de permissão de transporte escolar
- ✓ Lei de permissão de fretamento
- ✓ Lei de permissão de estacionamento

3.5.3 Dados existentes – Base Cartográfica

Mapas e desenhos técnicos existentes sobre o município, afim de tornar base para os estudos de mobilidade.

3.5.4 Dados existentes – Acidentes de Trânsito

Fornecimento de informações de acidentes de trânsito e suas características no município nos últimos anos.

3.5.5 Dados existentes – Multas de Trânsito

Fornecimento de informações de multas de trânsito e suas características no município nos últimos anos.

3.6 Relação de Contatos

Para comunicação entre a equipe e os agentes envolvidos, será disponibilizado o contato dos profissionais do Projeto. Este quadro deverá ser preenchido assim que definidos os membros da equipe.

3.7 Consulta Pública

ETAPA 1 – Gestores (Realizado durante a 1^a Reunião)

No Mapa de seu município identifique os Pontos Fortes e Pontos Fracos em sua opinião a respeito da Mobilidade Urbana atual. (Caso não seja pontual geograficamente, anote apenas os pontos); ainda na folha do mapa, indique qual Ação / Solução acha necessário no município para melhorar a mobilidade urbana.

ETAPA 2 – Comunidade (Será Realizado durante o Diagnóstico do Projeto).

4. CONSIDERAÇÕES

A aprovação da lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana, como já destacado anteriormente, é de grande valia para o Brasil, já que permitirá propiciar de forma mais intensa as análises decorrentes desta temática, de como será a mobilidade urbana no futuro. O modelo pautado no automóvel, dá claros sinais que pode estar com os dias contados (ou não), com problemas recorrentes no que se refere a congestionamentos, a reflexão dos novos combustíveis a serem aplicados, além da poluição relacionada ao uso destes tipos de veículos (do ar e sonora).

Usar de forma racional e eficiente o espaço da cidade, tem sido um grande desafio para qualquer planejador urbano ou governo. As cidades crescem de forma horizontal, espalhando cada vez mais a mancha urbana, e afastando as pessoas das regiões centrais, aumentando assim a necessidade dos deslocamentos, juntamente com o tempo despendido para as viagens dentro da própria cidade.

Pensar sobre como deverá ser feito os deslocamentos, e projetar como que os mesmos deverão ser feitos no futuro se tornou uma reflexão necessária. Os espaços urbanos estão cada vez mais disputados e valorizados financeiramente em meio a sociedade moderna. Acessar qualquer espaço urbano, pode representar um desafio, dependendo do caso. As cidades não estão mais acessíveis ao Homem (lembrando Ferreira, 1997).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, possui por base, trazer uma cidade mais segura e confortável a população. A cidade deve servir ao cidadão, e não ao transporte individual com vem acontecendo. As áreas urbanas se encontram muito voltadas ao individual. Hoje, cada um tem o seu carro e quer chegar logo ao seu trabalho ou casa.

Fazer com que as cidades brasileiras pensem como deverá se organizar o seu espaço urbano no futuro, é uma atitude muito importante e relevante em meio ao cenário nacional. Pretende-se evitar o que ocorre em centros urbanos mais adensados, onde a população gasta horas para conseguirem chegar ao seu destino.

Os municípios brasileiros, já estão percebendo a importância em se ter um Plano de Mobilidade Urbana, sendo algo muito positivo. Evidentemente a qualidade de vida da população residente destas cidades, irá melhorar de forma significativa, e ela poderá usufruir deste benefício. O Plano de Mobilidade Urbana, vem para avaliar e orientar melhor os deslocamentos dentro da cidade, se utilizando dos pontos positivos que já existem, e melhorando o que necessita ser revisto.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, surge como instrumento para fortalecer um planejamento e crescimento de forma ordenada nas cidades brasileiras. Em conjunto com os Planos Diretores, os Planos de Mobilidade trazem uma maior segurança e conforto a população,

promovendo uma melhor qualidade de vida. Garantir que todo e qualquer cidadão possa se deslocar pela cidade, este é o objetivo desta lei.

O presente trabalho, é fruto de trabalho realizado em parceria entre a UFU (Universidade Federal Uberlândia) e UFTM (Universidade Federal do Triângulo Mineiro) com a AMVAP (Associação dos Municípios da Microrregião do Vale do Paranaíba), tendo um consórcio realizado entre cinco municípios, os quais solicitaram a elaboração de seus respectivos planos de mobilidade. Este trabalho vem sendo realizado por uma equipe de professores, consultores e alunos.

O município de Monte Carmelo, é um dos integrantes deste consórcio, aqui retratado. A prefeitura municipal da cidade, percebeu e viu a necessidade em se pensar em um Plano de Mobilidade Urbana do município, mesmo tendo apenas 48.000 habitantes. Garantir um melhor deslocamento dentro da cidade é de grande valia e importância.

Monte Carmelo se destaca em meio ao cenário nacional, no que se refere a mobilidade urbana, como seu transporte público gratuito. Um dos poucos municípios brasileiros a oferecerem o serviço de forma gratuita a sua população. Esta iniciativa da prefeitura, beneficia de forma muito positiva a população local, possuindo acesso ao transporte público, sem ter de pagar a mais para usufruir do serviço

No município, um dos principais entraves vividos pela população, são as vias estreitas, dificultando a circulação tanto de automóveis quanto dos próprios ônibus urbanos. As vias da cidade não foram pensadas para receberem um tráfego mais pesados (como o transporte público por exemplo), e que acabam por dificultar o acesso para algumas localidades do município.

No entanto, a cidade de Monte Carmelo, se mostra muito adepta ao uso da bicicleta, uma boa alternativa ao automóvel, uma vez que ocupa pouco espaço, é acessível a maior parte da população e pode ser mais segura. Caminhando pela cidade, é fácil avistar pessoas pedalando, ou crianças indo à escola. Este é um modal que será muito trabalhado no Plano de Mobilidade do município.

A equipe do projeto de mobilidade, está empenhada em construir um excelente documento, que contemple de forma plena as necessidades do município de Monte Carmelo. O que se pretende deixar no município mineiro, é um legado: fazer a população local pensar e reivindicar boas condições para os deslocamentos realizados dentro da área urbana, de forma confortável e segura. O que se quer, é uma cidade voltada para o Homem.

O presente trabalho, representa parte da metodologia empregada para o desenvolvimento dos Planos de Mobilidade Urbana, em específico aqui, do município de Monte Alegre de Minas. Ter uma linha a ser seguida, é muito importante para qualquer trabalho, uma vez que oriente e coordena as ações a serem tomadas ao longo da elaboração de tal documento. Compartilha-se aqui, a experiência positiva obtida com o uso desta metodologia empregada.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO DOS CERAMISTAS DE MONTE CARMELO. ACEMC. Parque Cerâmico de Monte Carmelo. Monte Carmelo, 2005.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Estatuto das Cidades. **Lei nº 10.257**, de 10 de Julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, 2001.

BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 03 de janeiro de 2012. Dispõe a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, 2012.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Caderno de Referência para a Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. SEMOB, Brasília, 2007.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Cadernos Brasil Acessível**. SEMOB, Brasília, 2007.

DENATRAN- Departamento Nacional de Trânsito. Disponível em: www.denatran.gov.br/. Acessado em 2016.

GONTIJO, C.C. A **Indústria Cerâmica Vermelha em Monte Carmelo – MG e o arranjo produtivo local: uma alavanca para o desenvolvimento do setor**. Monografia de graduação em Administração. Faculdade de Ciências Humanas e Sociais Fundação Carmelitana Mário Palmério. Monte Carmelo, 2007.

IBGE. **Perfil dos Municípios Brasileiros**. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/pesquisas/pesquisa_resultados.php?id_pesquisa=89. Acesso em: nov. 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO (PMMC). Perfil Socioeconômico. Monte Carmelo, 2006.

RIBEIRO, A. N. R. MÁRQUES, F. T. RECORTES: HISTÓRICO/SOCIAL/EDUCACIONAL DA CIDADE DE MONTE CARMELO. Cadernos da FUCAMP, v.11, n.14, p.62-83, 2012.

SLYWICHT, Y. A história de Monte Carmelo contada por Yermak Slywitch. Apostila/ Biblioteca Municipal de Monte Carmelo. 1991. 265p.