

LIGA DE ENSINO DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO UNIVERSITÁRIO DO RIO GRANDE DO NORTE
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

GIULIA NORONHA CUNHA SANTIAGO

ARQUITETURA EFÊMERA: UMA ANÁLISE URBANÍSTICA E AMBIENTAL DOS
ESPAÇOS OCUPADOS POR FOOD PARKS, NO BAIRRO DE PONTA NEGRA, EM
NATAL/RN, PARA A CRIAÇÃO DE CARTILHA PARA LICENCIAMENTO

NATAL/RN

2024

GIULIA NORONHA CUNHA SANTIAGO

ARQUITETURA EFÊMERA: UMA ANÁLISE URBANÍSTICA E AMBIENTAL DOS ESPAÇOS OCUPADOS POR FOOD PARKS, NO BAIRRO DE PONTA NEGRA, EM NATAL/RN, PARA A CRIAÇÃO DE CARTILHA PARA LICENCIAMENTO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Centro Universitário do Rio Grande do Norte (UNI-RN) como requisito final para obtenção do título de graduação em Arquitetura e Urbanismo,

Orientadora: Profa. Miss Lene Pereira da Silva.

NATAL/RN

2024

Catálogo na Publicação – Biblioteca do UNI-RN
Setor de Processos Técnicos

Santiago, Giulia Noronha Cunha.

Arquitetura efêmera: uma análise urbanística e ambiental dos espaços ocupados por food parks, no bairro de Ponta Negra, em Natal/RN, para a criação de cartilha para licenciamento / Giulia Noronha Cunha Santiago. – Natal, 2024.

74 f.

Orientadora: Profa. Miss Lene Pereira da Silva.

Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Centro Universitário do Rio Grande do Norte.

1. Arquitetura efêmera – Monografia. 2. Food parks – Monografia. 3. Licenciamento urbanístico e ambiental – Monografia. 4. Espaços público e privados – Monografia. 5. Ponta Negra, Natal/RN – Monografia. 6. Cartilha – Monografia. I. Silva, Miss Lene Pereira da. II. Título.

RN/UNI-RN/BC

CDU 72

GIULIA NORONHA CUNHA SANTIAGO

ARQUITETURA EFÊMERA: UMA ANÁLISE URBANÍSTICA E AMBIENTAL DOS ESPAÇOS OCUPADOS POR FOOD PARKS, NO BAIRRO DE PONTA NEGRA, EM NATAL/RN, PARA A CRIAÇÃO DE CARTILHA PARA LICENCIAMENTO.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Centro Universitário do Rio Grande do Norte (UNI-RN) como requisito final para obtenção do título de graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em: ____ / ____ / ____

BANCA EXAMINADORA

Profa. Ma. Miss Lene Pereira da Silva

Orientadora

Profa. Ma. Camila Furukava

Membro interno

Arq. Urb. Ana Claudia de Sousa Lima

Membro externo

Dedico este trabalho a Deus e minha família, cuja presença foi e sempre será meu maior alicerce. Em especial, ao meu avô, Cândido Varela Santiago, que com sua sabedoria e exemplos de vida me ensinou a importância do conhecimento, do estudo e da perseverança. A todos vocês minha eterna gratidão, amor e admiração. Este trabalho é uma pequena parte do legado de ensinamentos que carrego comigo.

AGRADECIMENTO

Agradeço primeiramente a Deus por te me concebido a capacidade de seguir meus objetivos e sonhos e ser meu principal refúgio nos momentos difíceis desta jornada.

Ao meu avô, Cândido Varela Santiago, que partiu desta vida deixando o legado mais belo e inspirador para seus netos. O verdadeiro exemplo de amor, resiliência, esperança e doação.

Ao meu pai, Marconi de Oliveira Santiago, pelo seu esforço em se fazer presente e me ajudar desde sempre com meus estudos. O fim deste ciclo sempre foi nosso objetivo conjunto.

À minha mãe, Karina Noronha Cunha, por ser minha inspiração de uma mulher com garra, perseverança, coragem e dedicação, a qual tento me espelhar todos os dias.

Ao meu irmão, João Victor Noronha Cunha Santiago, pelo seu companheirismo e incentivo durante a vida e este processo que passei, sua ajuda foi essencial para conseguir superar minhas dificuldades.

Aos meus amigos por tornarem a vida mais leve diante da loucura que foi para mim passar por esse período cheio de inquietações e preocupações.

Agradeço aos meus colegas de turma pela parceria e apoio ao longo desses cinco anos, especialmente durante o período da pandemia. Em especial a Jefferson Henrique Soares de Andrade e João Roberto Araújo Vicente pela amizade e colaboração. De forma ainda mais especial a Gabriel Madruga Tellechea Paz da Silva, minha dupla na faculdade, que foi essencial com sua dedicação e apoio para superar desafios e concluir projetos, sendo um parceiro indispensável nesta jornada. Sou profundamente grata por toda a ajuda e companheirismo que recebi de vocês três.

À minha orientadora Miss Lene Pereira da Silva, pela paciência e compreensão ao longo deste ano. Seus ensinamentos e direcionamentos foram peças importantes para o encorajamento em discorrer sobre um tema novo e rico de conhecimento.

A todos os professores de arquitetura e urbanismo do Centro Universitário do Rio Grande do Norte – UNIRN, por contribuírem em minha formação e me guiarem na realização do sonho de poder exercer essa profissão tão rica e revolucionária.

Sem seu passado, você nunca poderia ter
chegado tão maravilhosamente e
brutalmente, de propósito ou por alguma
exótica e violenta coincidência... aqui.

Taylor Swift

RESUMO

Nos dias atuais, os espaços urbanos destinados a empreendimentos efêmeros, como os *food parks*, estão em constante crescimento, refletindo a necessidade de adaptação da arquitetura à dinâmica atual das cidades. A arquitetura efêmera, caracterizada pela transitoriedade e flexibilidade dos espaços, destaca-se no planejamento de áreas públicas, em especial nas zonas turísticas, onde a convivência social e o uso temporário do espaço são fundamentais. Porém, com a ausência de regulamentação urbanística e ambiental nestes espaços pode causar problemas que impactam no ecossistema urbano. Nesse cenário, a seguinte pesquisa objetiva analisar a implantação de *food parks* no bairro de Ponta Negra, em Natal/RN, além de propor diretrizes urbanísticas e ambientais para o licenciamento desses empreendimentos. A proposta principal é desenvolver uma cartilha que contribua para soluções sustentáveis, por meio da compilação de conceitos e definições já estabelecidos pelo município, buscando reduzir os impactos negativos e garantir a adequação dos *food parks* ao contexto urbano e ambiental da cidade, através da transmissão de informações essenciais e necessárias, de modo educativo e didático, para garantir o entendimento da população e donos de *food parks*. A investigação caracteriza-se como uma pesquisa aplicada, de abordagem qualitativa, com métodos exploratórios, descritivos e explicativos. Utiliza de técnicas como levantamento de campo, pesquisa documental e caso de estudo, baseando-se na análise de situações existentes em outras cidades do Brasil e nas especificidades do bairro de Ponta Negra. O estudo foca a ausência de regulamentação para o licenciamento desses espaços e busca entender os impactos da ocupação por *food parks* tanto no ambiente como nas relações sociais ali estabelecidas. Nesse sentido, espera-se a criação de diretrizes urbanísticas e ambientais para promover a sustentabilidade e integração desses empreendimentos nos espaços públicos, oferecendo um modelo que se aplique à Natal, a fim de mitigar os impactos negativos desta prática.

Palavras-chave: Arquitetura efêmera. *Food parks*. Licenciamento urbanístico e ambiental. Espaços público e privados. Ponta Negra, Natal/RN. Cartilha.

ABSTRACT

In recent years, urban spaces dedicated to temporary ventures, such as food parks, have been steadily growing, reflecting the need for architecture to adapt to the dynamic nature of modern cities. Ephemeral architecture, characterized by the transience and flexibility of spaces, plays a key role in the planning of public areas, particularly in tourist zones, where social interaction and temporary use of space are crucial. However, the lack of urban and environmental regulations for these spaces can lead to issues that impact the urban ecosystem. In this context, the aim of this research is to analyze the establishment of food parks in Ponta Negra, neighborhood of Natal/RN, and to propose urban and environmental guidelines for the licensing of these ventures. The main goal is to develop a guidebook that provides sustainable solutions by compiling existing concepts and definitions established by the municipality, seeking to reduce negative impacts and ensure the alignment of food parks with the city's urban and environmental context. The guidebook will deliver essential and necessary information in an educational and didactic way to ensure understanding among the local population and food park owners. This study is characterized as applied research, with a qualitative approach, utilizing exploratory, descriptive, and explanatory methods. It employs techniques such as field surveys, documentary research, and case studies, drawing on analyses of similar situations in other cities in Brazil and focusing on the specific characteristics of the Ponta Negra neighborhood. The study highlights the lack of regulation for licensing these spaces and aims to understand the impacts of food park establishments on both the environment and the social relationships within them. The ultimate goal is to create urban and environmental guidelines to promote sustainability and integration of these ventures into public spaces, offering a model that can be applied to Natal, with the aim of mitigating the negative effects of this growing practice.

Keywords: Ephemeral architecture. *Food parks*. Urban and environmental licensing. Public and private spaces. Ponta Negra, Natal/RN. Handbook.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Charles Goodnight, fazendeiro do Texas.....	16
Figura 2 – Exemplo de uma cozinha de campo.....	17
Figura 3 – Weiner Mobile - Primeiro Food truck de hot dog.	17
Figura 4 – Modelo de um Roach Coach.	17
Figura 5 – Primeiro Food truck de tacos.....	17
Figura 6 – Grease Trucks.	17
Figura 7 – Primeira loja Bob's.....	25
Figura 8 – Mapa do município de Natal.....	47
Figura 9 – Praia de Ponta Negra nos anos 50.....	48
Figura 10 – Mapa da área de estudo.....	49
Figura 11 – Mapa de localização e entorno do Natal Food Park.	50
Figura 12 – Fachada pela R. Pedro Fonseca Filho	51
Figura 13 – Calçada de acesso ao Natal Food Park	51
Figura 14 – Situação interna do terreno	51
Figura 15 – Estruturas no terreno.....	51
Figura 16 – Mapa de localização e entorno do Jardim Ponta Negra Food Park.....	52
Figura 17 – Acesso ao imóvel pela Rua Skal	53
Figura 18 – Interior do food park	53
Figura 19 – Disposição de mobiliário pelo empreendimento	53
Figura 20 – Disposição de mobiliários pelo empreendimento	54
Figura 21 – Disposição de mobiliários pelo empreendimento	54
Figura 22 – Área em piso drenante	54
Figura 23 – Acesso aos banheiros	54
Figura 24 – Hall de banheiros.....	54
Figura 25 – Banheiro não acessível	55
Figura 26 – Banheiro não acessível	55
Figura 27 – Mapa de localização e entorno do Mar di Cor Food Park.....	55
Figura 28 – Acesso ao food park pela Avenida Roberto Freire.....	56
Figura 29 – Acesso ao food park pela Rua Pedro Fonseca Filho.....	56
Figura 30 – Acesso ao food park pela Rua Pastor Beuttemuller	56
Figura 31 - Interior do Mar di Cor Food Park.....	57
Figura 32 - Interior do Mar di Cor Food Park.....	57

Figura 33 - Interior do Mar di Cor Food Park.....	57
Figura 34 – Interior do Mar di Cor Food Park	58
Figura 35 – Interior do Mar di Cor Food Park	58
Figura 36 – Interior do Mar di Cor Food Park	58
Figura 37 – Hall de banheiros.....	58
Figura 38 – Banheiro masculino	58
Figura 39 – Banheiro feminino.....	58
Figura 40 – Lavatório de uso coletivo	59
Figura 41 – Banheiro feminino.....	59
Figura 42 – Banheiro feminino.....	59
Figura 43 – Mapa de localização e entorno Mapa de localização e entorno do Food Park Du Sol	60
Figura 44 – Fachada do imóvel	60
Figura 45 – Calçada do imóvel	60
Figura 46 – Acesso externo à casa de lixo	61
Figura 47 – Casa de lixo.....	61
Figura 48 – Disposição dos equipamentos no terreno	61
Figura 49 – Disposição dos equipamentos no terreno	61
Figura 50 – Palco para música ao vivo.....	62
Figura 51 – Espaço kids	62
Figura 52 – Acesso aos banheiros	62
Figura 53 – Banheiro	63
Figura 54 – Banheiro	63
Figura 55 – Capa da cartilha	67

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
2 REFERENCIAL TEÓRICO CONCEITUAL	13
2.1 A ARQUITETURA EFÊMERA: seu conceito e atuação nos espaços públicos ...	13
2.2 OS <i>FOOD TRUCKS</i> : definição, suas tipologias ao longo do tempo e seus impactos	15
2.2.1 Os <i>food trucks</i> no Brasil	18
2.3 CARACTERIZAÇÃO DE UM LICENCIAMENTO URBANÍSTICO E AMBIENTAL	19
3 ESTUDOS INDIRETOS DE REFERÊNCIA NO BRASIL	21
3.1 OS <i>FOOD TRUCKS</i> EM SÃO PAULO	21
3.2 OS <i>FOOD TRUCKS</i> NO RIO DE JANEIRO	25
3.3 OS <i>FOOD TRUCKS</i> EM FLORIANÓPOLIS	27
4 ESTUDO DE CASO	31
4.1 BREVE HISTÓRICO DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO EM NATAL	31
4.1.1 Leis e decretos acerca dos <i>food parks</i> e ocupação de espaços públicos e privados em Natal	35
4.2 O BAIRRO DE PONTA NEGRA E SEU DESENVOLVIMENTO	46
4.2.1 Apresentação do universo de estudo: <i>Food parks</i> localizados ao longo da Avenida Roberto Freire	49
4.2.1.1 Natal Food Park	50
4.2.1.2 Jardim Ponta Negra Food Park	52
4.2.1.3 Mar Di Cor	55
4.2.1.4 Food Park Du Sol	59
4.2.2 Leitura dos aspectos sociais, ambientais e urbanísticos na visão dos <i>food trucks</i> e <i>food parks</i>	63
5 ELABORAÇÃO DE CARTILHA PARA LICENCIAMENTO DE FOOD PARKS NOS ESPAÇOS PÚBLICOS E PRIVADOS DA CIDADE DE NATAL/RN	66
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	68
RERÊNCIAS	69

1 INTRODUÇÃO

A seguinte pesquisa intitulada “Arquitetura efêmera: uma análise urbanística e ambiental dos espaços ocupados por *food parks* no bairro de Ponta Negra, em Natal/RN, para a criação de cartilha para licenciamento” traz à tona a discussão sobre os processos de ocupação e licenciamento de *food parks* na cidade do Natal, tomando como recorte do universo de estudo o bairro turístico da capital, Ponta Negra.

A arquitetura efêmera nos espaços públicos é uma ferramenta extremamente importante para promover as relações entre a sociedade, despertar a criatividade e possibilidade de gerar soluções sustentáveis para o bom convívio dos indivíduos nos ambientes em que estão inseridos. Ao passo em que esse tema apresenta potencial positivo de inovação sustentável, se utilizada da maneira incorreta e sem um limite urbanístico e ambiental, a arquitetura efêmera pode impactar diretamente na poluição ambiental e na ausência de acessibilidade para todos os seres vivos.

No atual contexto urbano o conceito e aplicação da arquitetura efêmera vem ganhando notoriedade, isso ocorre devido ao interesse, dos mais diversos setores econômicos e sociais, em alcançar um público fiel e engajado, a fim de obter sucesso com seu produto ofertado. Buscando criar experiências individuais e coletivas, essa área da arquitetura consegue abranger inúmeras maneiras de aplicação nos espaços públicos. Inserido no contexto do tema introduzido, os *food parks* serão o foco desta pesquisa.

Os restaurantes itinerantes inseridos nos *food parks*, denominados de *food trucks*, foram conquistando o interesse das pessoas por serem um meio rápido e prático para criação de experiências. Ao longo da história os *food trucks* foram se reinventando, acompanhando diretamente a evolução globalizada do mundo ao mesmo tempo em que esta era impulsionada pelas visões empreendedoras e visionárias dos donos desses restaurantes. Porém, por mais que este tipo de empreendimento gera reações positivas, há problemáticas que devem ser pensadas.

No Brasil os *food parks* ainda são um empreendimento recente, portanto nem todas as regiões e suas cidades apresentam um plano de regulação para que este funcione de forma correta, impactando o mínimo possível de forma negativa para o meio-ambiente e sociedade. Desta forma, em se tratando da cidade de Natal, no nordeste brasileiro, foco deste trabalho, o município ainda não apresenta um plano de licenciamento urbanístico e ambiental, necessitando de uma análise profunda dos

tipos de impactos que os *food parks* geram onde estão situados e de buscar o porquê de nos dias de hoje esse empreendimento permanecer sem normas de licenciamento para que possam exercer suas atividades.

Embasada pelas informações absorvidas, o trabalho traz como objetivo geral o desenvolvimento de um plano de diretrizes com foco nas soluções urbanísticas e ambientais destinadas ao licenciamento dos *food parks* localizados no bairro de Ponta Negra, em Natal/RN, a fim de solucionar os impactos gerados por esse tipo de serviço.

Já os objetivos específicos baseiam-se em aprofundar os conceitos da arquitetura efêmera, sua aplicação nos espaços públicos, *food trucks* e seus impactos. Consistem também em: a) levantar e analisar os impactos da implantação do *food parks*, para então identificar as problemáticas. Fundamentam-se também em b) entender os impactos negativos ocasionados pela falta de normas de licenciamento urbanístico e ambiental desse tipo de empreendimento; além de c) buscar e propor ações e soluções para minimizar os impactos urbanísticos e ambientais gerados pelos *food parks*, tomando como exercício as experiências do bairro de Ponta Negra, em Natal/RN, com a criação de uma cartilha didática.

Visando chegar nos objetivos propostos por este trabalho, a pesquisa desenvolvida neste trabalho tem como natureza aplicada com abordagem qualitativa, por se tratar de uma metodologia que busca trazer soluções para uma problemática social, somadas a isso as características da pesquisa exploratória, descritiva e explicativa, além dos métodos científicos dedutivos e fenomenológicos. Desse modo, o processo surgirá por três tipos de procedimentos técnicos, sendo eles a pesquisa documental, o levantamento e caso de estudo.

A estrutura deste trabalho organiza-se da seguinte forma, no capítulo 02, será retratado o referencial teórico conceitual da pesquisa, cujos itens servirão de base para a contextualização da problemática trazida pelo título do trabalho. Já no capítulo 03 será feito um estudo de referência que funcionará como fundamento de criação das soluções para a problemática levantada, de acordo com situações já existentes. O capítulo 04 abordará os conceitos e conhecimentos adquiridos nos capítulos anteriores, aplicados na área de estudo escolhida para o desenvolvimento deste trabalho e o capítulo 05 traz a contribuição da pesquisa na formulação de diretrizes aplicadas ao licenciamento urbanístico-ambiental dos *food parks* por uma cartilha ilustrativa.

2 REFERENCIAL TEÓRICO CONCEITUAL

Neste capítulo serão abordados os conceitos da arquitetura efêmera e sua atuação nos espaços urbanos, buscando entender suas aplicações que impactam diretamente na promoção da interação social entre os indivíduos e o ambiente em que vivem. Em seguida, será tratado o universo dos *food trucks*, explorando sua definição, cronologia histórica, as diversas tipologias e estudo do surgimento desse serviço no Brasil com aprofundamento na região nordeste do país. Para concluir, será discutido a caracterização do licenciamento urbanístico e ambiental e suas diferentes definições.

2.1 A ARQUITETURA EFÊMERA: seu conceito e atuação nos espaços públicos

A partir da reflexão sobre a arquitetura efêmera, esta pode ser entendida como a arquitetura pensada e projetada para construir espaços que apresentam um prazo de validade já predefinido em seu processo criativo. Tal área da arquitetura se choca com a tradicional, já que esta visa a continuidade do espaço durante os anos, tendo sua função baseada na duração a longo prazo. A efemeridade está completamente alinhada com a essência da temporalidade, além de gerar sensações e experiências singulares que ultrapassam os limites impostos por uma determinada função.

Seguindo este pensamento, o arquiteto e urbanista e mestre em urbanismo pelo programa de pós-graduação em arquitetura e urbanismo da UFBA, Daniel Paz (2008, s.p.) afirma que a arquitetura efêmera é uma classificação da arquitetura convencional:

[...] isto é, não por empregar esta ou aquela modalidade construtiva, mas por atrelar-se a algo temporário, a um uso – às vezes de envergadura urbana – que é transitório. O critério definidor da arquitetura efêmera não é a durabilidade potencial do objeto construído, mas sua durabilidade real.

O que se faz pensar que, tal particularidade da arquitetura efêmera faz com que os arquitetos observem um vasto potencial de inovação e aplicação de criatividade em seus projetos, obtendo mais liberdade artística. Atrelado a isso está a utilização de materiais inovadores e sustentáveis, os quais se apropriam de tecnologias que fornecem ao profissional certa facilidade na execução mais fiel

possível do seu projeto, podendo ser até considerada como uma área de experimentação, já que não há preocupação com a longevidade de sua estrutura.

De acordo com o arquiteto e urbanista Le Corbusier, a arquitetura é uma expressão artística que envolve a funcionalidade, estética e equilíbrio dos elementos para a criação de espaços que impactam diretamente na qualidade de vida dos indivíduos, sendo ela a solução para atender às demandas da sociedade conforme ela se desenvolve (O que [...], 2023).

Ao observar os espaços públicos, pode-se pensar que a arquitetura efêmera vai agir como uma ferramenta para tornar os ambientes mais convidativos, promovendo a interação social e explorando diferentes usos, configurações e formas que engajam a população na construção desse espaço, a fim de suprir as necessidades da sociedade e inibir os problemas enfrentados por ela no dia a dia. Segundo Hertzberger (1999, s.p.), “num sentido mais absoluto, podemos dizer: pública é uma área acessível a todos a qualquer momento; a responsabilidade por sua manutenção é assumida coletivamente”.

Para entender a atuação da arquitetura efêmera nos espaços públicos, pode-se tomar como base os estudos feitos pelo arquiteto e urbanista Jan Gehl, no livro “Cidade para pessoas” (2013), o qual defende a visão de que a arquitetura urbana é centrada na experiência humana.

Mas nas cidades, há muito mais em caminhar do que simplesmente andar! Há um contato direto entre as pessoas e à comunidade do entorno, ar fresco, o estar ao ar livre, os prazeres gratuitos da vida, experiências e informação. Em essência caminhar é uma forma especial de comunhão entre pessoas que compartilham o espaço público como uma plataforma e estrutura (GEHL, 2013, p. 19).

Ao observar tais fundamentos, pode-se dizer que a arquitetura efêmera influencia a sociedade através da utilização dos espaços públicos para a criação de projetos multifuncionais, servindo de palco para a vida humana. Ao se deparar com instalações artísticas temporárias, eventos culturais, áreas de lazer e mercados ao ar livre, o indivíduo será estimulado a participar de tais atividades, seja está uma maneira de interação social ou ao decorrer de uma atividade física. A partir disso as intervenções efêmeras também trazem a possibilidade de imersão da comunidade na escolha das temáticas para a construção de espaços que atendam suas necessidades, portanto promovem a gestão compartilhada dos espaços públicos.

No livro “Urbanismo tático: x ações para transformar cidades” (2022), escrito pelos arquitetos e urbanistas Adrian Sansão Fontes, João Pedro Pina e Larissa Martins de Paiva, são analisados dez casos de urbanismo tático focado na análise de intervenções as quais articulam, em várias configurações hierárquicas, os atores sociais, um deles são as plazas públicas de bolsillo. De acordo com os autores “o programa Plazas Públicas de Bolsillo (praça bolso) é uma iniciativa do Ministério de Obras Públicas e da Intendência de Santiago [...] e propõe a ocupação de terrenos baldios públicos [...]” (FONTES; PINA; PAIVA, 2022, p.140). Neste caso, não se trata de espaços públicos convencionais, porém de lotes que estão presentes na malha urbana, seja ela de propriedade pública ou privada. As observações analisadas pelos autores demonstram que “em sua maioria, as intervenções se baseiam em uma pequena obra física, como pavimentação básica, canteiros com arborização [...] sanitários e ocupação por *food trucks*” (FONTES; PINA; PAIVA, 2022, p.144).

Ao levar em consideração o que foi citado anteriormente e o pensamento de Adriana Sansão Fontes (2012, p. 47) de que:

Com o percurso através do temporário, foi possível aprender que as intervenções têm o potencial de ‘salvar’ lugares, fundamentalmente os espaços desqualificados por muitas vezes criados pela própria dinâmica da cidade contemporânea, e, sobretudo, têm a potência de criar conexões pessoa-espaco e pessoa-pessoa, combatendo a passividade e contribuindo para a construção de cidades mais amáveis.

O próximo tópico deste trabalho irá observar a intervenção temporária de *food trucks* nos espaços públicos, a fim de compreender sua origem e sua evolução em questões de tipologia e impacto nas relações sociedade-espaco.

2.2 OS *FOOD TRUCKS*: definição, suas tipologias ao longo do tempo e seus impactos

De acordo com Spinacé (2014), o *food truck* é um serviço de origem norte-americana, surgido nos anos de 1870, sendo Walter Scott o pioneiro deste método, na cidade de Providence. Ainda seguindo Spinacé (2014), o *food truck* surgiu de uma necessidade dos operários estadunidenses por uma comida rápida e barata, porém não era considerado de boa qualidade, devido à simplicidade dos produtos, em

comparação com os restaurantes tradicionais. Tal visão desconfiada da população estadunidense perdurou até 2008, com a crise econômica que se passava no país, sendo necessário para os donos de restaurantes fecharem seus negócios e tentarem uma nova maneira de se estabelecer, vendo como opção prática e de baixo custo investirem nos *food trucks*.

Segundo Engber (2014), o primeiro *food truck* de Walter Scott era uma pequena carroça coberta e com as janelas cortadas, estacionada em frente à redação de um jornal local da cidade de Providence e lá vendia sanduíches com tortas e café para os jornalistas que trabalhavam até tarde.

Porém, além de Walter Scott ter sido o primeiro *food trucks* estável, localizado em espaços públicos, o famoso fazendeiro Charles Goodnight, no Texas, foi o pioneiro nos ideais de um *food truck*. Em um vagão de mandril, Goodnight carregava uma carroça como uma cozinha portátil para poder carregar o gado por viagens muito longas. Porém no vagão foram construídas prateleiras, espaços de armazenagem e um balcão, para assim montar sua cozinha (A história [...], 2019, s/p).

Figura 1 – Charles Goodnight, fazendeiro do Texas



Fonte: A história [...], 2018.

De acordo com Reis (2014), a história dos *food trucks* no seu país de origem pode ser contada desde 1691 com a regulamentação de vendedores ambulantes que vendiam comida em carrinhos de mão, em New Amsterdam (atualmente conhecida como Nova Iorque). Do final do século XVII até o século XX analisou-se que os *food trucks* foram evoluindo e diversificando os produtos que eram oferecidos, além de estarem presentes em vários espaços públicos. Em 1917 as tropas do Exército dos EUA eram alimentadas pelas cantinas móveis, as chamadas cozinhas de campo. Já em 1936 o primeiro *food truck* de *hot dog* foi lançado por Oscar Mayer, o Weiner Mobile. Em 1960 as cozinhas móveis, chamadas de Roach Coach eram muito

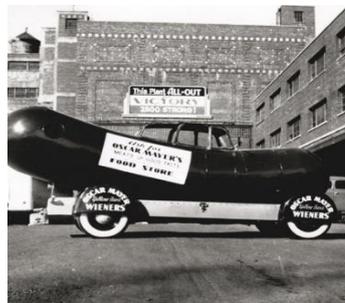
presente nos canteiros de obras em vários lugares do país. No ano de 1974 foi fundado o primeiro *food truck* de tacos, por Raul Martinez, estacionado no lado de fora de um bar, em Los Angeles. O ano de 1980 foi marcado pelo início dos *Grease Trucks*, caminhões pertencentes a um grupo de proprietários de *food trucks*, que se instalavam na frente do campus da Universidade de Rutgers, em New Brunswick, Nova Jersey, servindo os universitários.

Figura 2 – Exemplo de uma cozinha de campo



Fonte: Brasil, 2024.

Figura 3 – Weiner Mobile – primeiro Food truck de hot dog



Fonte: The history [...], 1963.

Figura 4 – Modelo de um Roach Coach



Fonte: What does [...], (2024).

Figura 5 – Primeiro Food truck de tacos



Fonte: Our story, 2024.

Figura 6 – Grease Trucks



Fonte: Grease [...], 2024.

Ainda segundo Reis (2014) o século XX é marcado por concretizar o *food truck* como um modelo de negócio, passando a ter notoriedade. Em janeiro de 2010 foi criada a Associação dos *Food trucks* do Sul da Califórnia (SoCalMFVA), primeira organização que protege os direitos dos proprietários de *food truck*. No mesmo ano conquistas de relevância nacional como o programa de televisão focado na indústria de alimentos móveis, *Food truck Race* e o governo dos EUA reconhecendo o impacto

dos *food trucks* através da publicação de um artigo com dicas para começar no ramo das comidas de rua.

A partir das ideias que foram apresentadas até então, a reflexão que fica é a de que o ramo dos *food trucks* é baseado na inovação e renovação. As antigas carroças deram espaço para os caminhões de diferentes formatos e funcionamentos, os alimentos que antes eram vendidos pensando apenas na rapidez, passaram a ser cada vez mais refinados e trazendo consigo um conceito coeso, porém todas essas características partiam de um mesmo objetivo que é atrair as pessoas para o consumo dos alimentos em espaços móveis. Isto pode ser observado através do que foi discorrido em Multi Caixas Net (Food [...], 2017):

Nos últimos anos houve um vasto crescimento, chamado tendência, dos *food trucks* em todo mundo. A possibilidade de vender comida boa, simples, rápida e barata ao público que cada vez mais come na rua, procurando preços atrativos e sem muito tempo, fomentou o setor, que cresce a cada ano.

Porém, atrelado à essa ideia, os *food trucks* podem gerar diversos outros impactos urbanos e ambientais, além dos sociais e é disso que este item irá tratar a seguir.

Tomando como base a origem do *food truck* nos Estados Unidos e como sua evolução foi crescendo, vários outros países se apropriaram desse movimento e reformularam para o inserir nas suas realidades. Dentre esses países o Brasil é um deles e a partir das análises do item a seguir será possível compreender como os *food trucks* chegaram no país, em quais cidades eles foram se popularizando, suas relações com os espaços públicos principais impactos gerados.

2.2.1 Os *food trucks* no Brasil

De acordo com Lima, Coelho e Lima (2020), foi a partir da segunda metade do século XX, o Brasil foi sendo apresentado a um novo modelo de consumo voltado para ramo alimentício, os chamados *fast-foods*, o qual inseriram uma novidade que gerou mudanças culturais do país, além de terem aberto portas para outra tendência do mundo moderno para consumo de comida de rua que são os *food trucks*. Ainda segundo esses autores a cozinha local e internacional estão cada vez mais acessíveis para todos os consumidores brasileiros, tendo como causador a propagação do

comércio alimentício em vias públicas de modo itinerante ou fixa.

No Brasil os *food trucks* foram ganhando notoriedade, inicialmente, na cidade de São Paulo, em 2012. Impulsionados pelo processo de globalização e influência em escala mundial dos Estados Unidos, o brasileiro viu nesse modelo de negócio a oportunidade de empreender com baixo custo de investimento e de receber um lucro considerável para seu sustento. Aliado a isso, um dos fatores que influenciou o crescimento do *food trucks* na cidade paulista foi a regulamentação da atividade, a partir de 2014 (SEBRAE, 2014; Oliveira; Santos, 2015).

De acordo com o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE), os *food trucks* são automóveis, em sua maioria dos modelos kombi, furgão e pequenas caminhonetes, que ao terem seu interior modificado pelo detentor do mesmo, são utilizados para comercializar alimentos variados.

Por se tratar de uma nova forma de empreendimento, inicialmente os donos de *food trucks* na cidade de São Paulo sofriam com a falta de fornecedores para a produção de seus produtos. Isso se dava diante da ausência, até então, de uma regulamentação para os *food trucks*. Por se tratar de um empreendimento que não possuía leis de licenciamento urbanístico e ambiental definidas pela prefeitura da cidade, os fornecedores tinham receio em firmar parceria com os *food trucks*, visto que seu conceito ainda não era conhecido por grande parte das pessoas e estas tinham medo de estar fazendo algo ilegal (ARANHA, 2014).

A regulamentação dos *food trucks* no Brasil começou por volta dos anos de 2013 e 2014, nas cidades de Rio de Janeiro e São Paulo, em detrimento do rápido crescimento dessa atividade no país, permanecendo hoje leis municipais estabelecidas de regras para o uso desses equipamentos, com obrigatoriedades e legislações a serem seguidas (Como abrir [...], 2024).

2.3 CARACTERIZAÇÃO DE UM LICENCIAMENTO URBANÍSTICO E AMBIENTAL

A partir da reflexão sobre este item, os licenciamentos urbanístico e ambiental são considerados processos obrigatórios no Brasil para garantir que os empreendimentos se encontrem exercendo suas atividades dentro das normas urbanísticas e ambientais exigidas. Tal medida é necessária para preservar o meio ambiente, garantir a segurança e o bem-estar da sociedade.

De acordo com a Resolução CONAMA n°237 de 1997, o licenciamento

ambiental consiste em:

procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou daquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental, considerando as disposições legais e regulamentares e as normas técnicas aplicáveis ao caso (Brasil, CONAMA, 1997, p. 644).

A resolução, em seu artigo 10º estabelece etapas que devem ser obedecidas para o procedimento de licenciamento ambiental, são elas:

- I - Definição pelo órgão ambiental competente, com a participação do empreendedor, dos documentos, projetos e estudos ambientais, necessários ao início do processo de licenciamento correspondente à licença a ser requerida;
- II - Requerimento da licença ambiental pelo empreendedor, acompanhado dos documentos, projetos e estudos ambientais pertinentes, dando-se a devida publicidade;
- III - Análise pelo órgão ambiental competente, integrante do SISNAMA, dos documentos, projetos e estudos ambientais apresentados e a realização de vistorias técnicas, quando necessárias;
- IV - Solicitação de esclarecimentos e complementações pelo órgão ambiental competente integrante do SISNAMA, uma única vez, em decorrência da análise dos documentos, projetos e estudos ambientais apresentados, quando couber, podendo haver a reiteração da mesma solicitação caso os esclarecimentos e complementações não tenham sido satisfatórios;
- V - Audiência pública, quando couber, de acordo com a regulamentação pertinente;
- VI - Solicitação de esclarecimentos e complementações pelo órgão ambiental competente, decorrentes de audiências públicas, quando couber, podendo haver reiteração da solicitação quando os esclarecimentos e complementações não tenham sido satisfatórios;
- VII - Emissão de parecer técnico conclusivo e, quando couber, parecer jurídico;
- VIII - Deferimento ou indeferimento do pedido de licença, dando-se a devida publicidade (Brasil, CONAMA, 1997, art. 10, p. 646).

Ainda segundo a Resolução CONAMA nº237 de 1997, a Prefeitura Municipal é a responsável por declarar que o local e o as atividades de um empreendimento estão em conformidade com a legislação aplicada ao uso e ocupação do solo. Portanto, é possível compreender que cada município tem suas exigências e vai atuar de forma distintas dependendo da sua localidade.

3 ESTUDOS INDIRETOS DE REFERÊNCIA NO BRASIL

Neste item serão abordados três estudos de referências nacionais, cidades que possuem um planejamento organizado e estipulado em lei para o funcionamento sustentável e responsável. Este estudo será a base para o objetivo do trabalho. Portanto, para este fim, serão analisadas as cidades de São Paulo, Rio de Janeiro e Florianópolis.

3.1 OS *FOOD TRUCKS* EM SÃO PAULO

De acordo com Hayashi (2016), São Paulo é referência internacional, reconhecida como uma capital gastronômica, tornando-se a primeira cidade do Brasil a receber os *food trucks*, o que acabou contribuindo para levantar a pauta da legalização da comida de rua em questão. Sob o olhar de legislação, na cidade apenas os carros de cachorro-quente eram legalmente considerados comidas de rua e tinham direito a obter o alvará de funcionamento, isso se deu até o ano de 2013.

No ano de 2014, diante da pressão popular e crescente demanda desses empreendimentos, o prefeito da época, Fernando Haddad, assinou o decreto Lei da Comida de Rua – Lei municipal nº 15.947, de 26 de dezembro de 2013, estabelecendo regras para que se haja a autorização do local para comercializar as comidas de rua. São Paulo apresenta duas leis que impactam diretamente no funcionamento dos *food trucks* e suas estadias em espaços públicos, são elas: Lei nº 15.947, de 26 de dezembro de 2013, e a Lei nº 16.212, de junho de 2015.

Considerando o decreto da Lei nº 15.947, em seu artigo 3º, nas disposições gerais da lei, destaca os alimentos perecíveis e não perecíveis, comercializados nos espaços públicos, e suas exigências para adquirir a licença, segundo os itens I e II o artigo informa que:

Art. 3º Para fins deste decreto, consideram-se:

I - produto ou alimento perecível: produto alimentício, “in natura”, semipreparado, industrializado ou preparado pronto para o consumo que, pela sua natureza ou composição, necessita de condições especiais de temperatura para sua conservação (refrigeração, congelamento ou aquecimento), tais como bebidas e alimentos à base de leite, produtos lácteos, ovos, carne, aves, pescados, mariscos ou outros ingredientes;

II - produto ou alimento não perecível: produto alimentício que, pela

sua natureza e composição, pode ser mantido em temperatura ambiente até seu consumo e não necessita de condições especiais de conservação (refrigeração, congelamento ou aquecimento), desde que observadas as condições de conservação e armazenamento adequadas, as características intrínsecas dos alimentos e bebidas e o tempo de vida útil e o prazo de validade (São Paulo, 2013, art. 3).

Já no capítulo II, que trata do comércio de alimentos, o artigo 4º informa que os alimentos comercializados em vias e área públicas devem compreender a venda direta, permanente ou eventual, apenas de maneira estacionária para algumas categorias, dentre elas os alimentos comercializados em veículos automotores:

[...] assim considerados os equipamentos montados sobre veículos a motor ou rebocados por estes, desde que recolhidos ao final do expediente, com o comprimento máximo de 6,30m (seis metros e trinta centímetros), considerada a soma do comprimento do veículo e do reboque, e com a largura máxima de 2,20m (dois metros e vinte centímetros) (São Paulo, 2013, art. 4).

Na seção II, os artigos 5º e 6º têm enfoque na venda, produção e descarte dos alimentos. Como abordado no artigo 5º, os alimentos serão estabelecidos pelo Subprefeito em uma lista baseado na sua área de atuação e de acordo com as normas estabelecidas pela Coordenação de Vigilância Sanitária em Saúde (COVISA) e pela Supervisão de Vigilância em Saúde (SUVIS), só se tornará possível a venda de alimentos perecíveis caso haja equipamentos específicos que garantam a conservação dos alimentos, sejam eles resfriados, congelados ou aquecidos. O artigo 6º estabelece que o armazenamento, a manipulação, o transporte e a venda dos alimentos deverão seguir a legislação sanitária no âmbito federal, estadual e municipal sobre a captação de resíduos líquidos gerados e seu descarte.

A seção III, que aborda os pontos para o exercício do comércio, algumas normas devem ser respeitadas para garantir a ordem e acessos aos espaços públicos. É proibido instalar os equipamentos, não importa sua categoria, nas Zonas Estritamente Residenciais (ZER) e nas vagas especiais de estacionamento. Ao instalar o equipamento nos passeios públicos é necessário respeitar a faixa livre se 1,20m ou a distância estabelecida pela Subprefeitura.

Além dos pontos apresentados, no capítulo III o texto discorrerá sobre o procedimento para licenciar o empreendimento, para isso, num prazo de 15 dias, o interessado precisa preencher o formulário dirigido à Subprefeitura ou à Secretaria

Municipal do Verde do Meio Ambiente. No artigo 12º é explicado os pontos necessários para a formalização conforme o caso, sendo necessário indicar a categoria do equipamento utilizado, quais alimentos serão comercializados e dias e períodos requeridos para funcionamento. Em seu parágrafo 1º é apresentada uma lista de documentos requeridos:

- I - cópia do contrato social da pessoa jurídica solicitante, devidamente registrado, ou Certificado da Condição de Microempreendedor Individual - CCMEI, emitido pela Receita Federal do Brasil;
- II - cópia do documento de identidade e do CPF dos sócios da pessoa jurídica;
- III - comprovante de residência atualizado em nome do requerente ou de pessoa da família, desde que comprovado o parentesco, ou no nome do locador, mediante apresentação do contrato de locação;
- IV - comprovante de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ;
- V - comprovante de inscrição no CCM – Cadastro de Contribuintes Mobiliários; VI - comprovante do Cadastro Informativo Municipal – CADIN em nome da pessoa jurídica requerente; [...]
- VIII - descrição da categoria e dos equipamentos que serão utilizados de modo a atender às condições técnicas necessárias em conformidade com a legislação sanitária, de higiene e segurança do alimento, controle de geração de odores e fumaça;
- X - indicação dos auxiliares, com o respectivo documento de identidade, Cadastro de Pessoa Física - CPF e atestado médico de aptidão para o exercício da atividade;
- XI - certificado de realização de curso de boas práticas de manipulação de alimentos em nome dos sócios da pessoa jurídica e dos auxiliares;
- XII - certificado de Registro e Licenciamento de Veículos – CRLV em nome do permissionário para os equipamentos da categoria A;
- XIII - declaração de que não é detentor de outro Termo de Permissão de Uso - TPU para comércio de alimentos em vias e áreas públicas (São Paulo, 2013, art. 12).

Ao obter a licença, o permissionário deve seguir com as obrigações dispostas no capítulo IV do decreto em questão. É necessário a sua identificação e de seus funcionários durante a venda, ser responsável pelos seus atos, comunicar à Subprefeitura sobre possíveis mudanças, realizar o pagamento das taxas, manter o Termo de Permissão de Uso (TPU) visível durante todo o período de vendas, vender apenas os produtos permitidos, manter a limpeza e higiene do empreendimento, descartar o lixo de maneira correta, conservar o equipamento, ter certificado de boas práticas, seguir as leis de trânsito e obter ligação de energia elétrica com a empresa concessionária. Além desses aspectos exigidos, há também os itens que discorrem o que o permissionário não deve fazer, como mudar o equipamento sem autorização

prévia, alugar ou vender o equipamento, vender produtos não autorizados, colocar objetos em áreas públicas de forma irregular, causar danos aos bens públicos, permitir animais dentro do equipamento, montar o equipamento fora dos limites autorizados, estacionar o equipamento em desacordo com as normas da prefeitura, usar postes, árvores e demais equipamentos urbanos como meio de expor os produtos, danificar as calçadas, vender produtos fora da lei e aumentar o espaço do equipamento.

Em se tratando do uso dos equipamentos itinerantes em eventos públicos, de acordo com o parágrafo 2º da Lei nº 15.947, tem-se que:

§ 2º Para a comercialização de alimentos em vias e áreas públicas por ocasião de eventos públicos ou privados o interessado deverá indicar o evento ou calendário de eventos do mesmo gênero ou local, os equipamentos e seus respectivos alimentos a serem comercializados, ficando vedada a permissão quando se tratar de evento que tenha por objeto central feira gastronômica ou similar (São Paulo, 2013, art. 23).

Para que haja a realização dos eventos em espaços públicos, deverá ser solicitado apenas um único alvará à Subprefeitura, tal parágrafo se relaciona com o artigo 22, o qual exige responsabilidade por parte da pessoa jurídica para cumprir com o controle de qualidade, segurança e higiene do alimento. A partir disso, os *food trucks* não podem simplesmente estacionar onde e quando quiserem, pois, a lei o controla. Com essas informações, percebe-se que o *food truck* é utilizado em São Paulo em diversos eventos gastronômicos.

Já na Lei nº 16.212, de junho de 2015, esta trata diretamente sobre os espaços públicos, em específico as praças. Segundo a lei, no artigo 2º: “Para efeitos desta lei, entende-se por praça um espaço público urbano, ajardinado ou não, que propicie lazer, convivência e recreação para a população, cumprindo uma função socioambiental” (São Paulo, 2015, art. 2). Seguindo o pensamento de que a praça deve proporcionar lazer aos indivíduos, a lei permite que eventos sejam realizados nesses locais, porém sempre necessitando de uma autorização da Subprefeitura e de outros órgãos públicos. O processo de autorização se dá pela seguinte maneira:

Art. 20. A Secretaria de Coordenação das Subprefeituras deverá elaborar, com participação da sociedade civil, uma cartilha para a implantação, manutenção e reforma de praças, abordando questões como acessibilidade, porcentagem de área permeável, instalação de equipamentos e mobiliário urbano[...] (São Paulo, 2015, art. 20).

Portanto, pode-se observar a partir dessas análises, que em São Paulo os *food trucks* são permitidos nos espaços públicos, desde que passem por orientações e exigências da Subprefeitura, a qual também levam em consideração a participação da sociedade, da Coordenação de Vigilância em Saúde (COVISA) e da Supervisões de Vigilância em Saúde (SUVIS).

3.2 OS *FOOD TRUCKS* NO RIO DE JANEIRO

A partir das análises deste item será possível observar que a cidade do Rio de Janeiro, antes da ascensão dos *food trucks* no país, já possui uma cultura de comida de rua desenvolvida em seus bairros.

Como comentado por Wilkson (2014), no início de 1950 o tenista americano Robert Falkenburg decidiu abrir, em Copacabana, a primeira loja de *fast food*, conhecida nacionalmente como Bob's, um empreendimento com o funcionamento baseado no modelo americano de comida rápida, barata e moderna.

Figura 7 – Primeira loja Bob's



Fonte: Wilkson (2014)

De acordo com Cunha (2020) os *food trucks* chegaram na capital fluminense antes mesmo de que houvessem legislações específicas para estarem nas ruas. Ao passo em que essa prática era desenvolvida, em 2015 foi formado o Conselho diretor da ACASO, a Associação de Comida Artesanal sobre Rodas do Rio de Janeiro. Segundo Fernando Modenest, diretor da associação em 2020, a ACASO surgiu pela junção de alguns donos de *food trucks* do Rio de Janeiro para terem uma voz representativa reivindicando seus direitos, abrindo diálogos com a prefeitura para debater as regulamentações.

No ano de 2015 foi publicado o Decreto nº 40.251 de 16 de junho de 2015, o qual foi revogado pelo Decreto nº 47.161 de 19 de fevereiro de 2020, também revogado pelo Decreto nº 49.570 de 8 de outubro de 2021, em vigor até hoje. Tendo em vista o contexto atual o seguinte trabalho se baseará no decreto mais recente acerca do Programa Economia Sobre Rodas – Truck Rio, estabelecendo normas de autorização e funcionamento para exercício de atividades econômicas por veículos em logradouros públicos, e dá outras providências. O Decreto dispõe sobre:

[...] o Programa Economia Sobre Rodas – Truck Rio, instituído para disciplinar o exercício de atividades econômicas em áreas públicas, por pessoas jurídicas de direito privado, através do estacionamento, em áreas públicas, de veículos automotores, módulos acoplados a veículos de reboque e veículos movidos à propulsão humana, destinados à comercialização de produtos e serviços, em conformidade com os procedimentos emanados deste Decreto (Rio de Janeiro, 2021).

O parágrafo 1º do artigo 2º do Decreto em questão, afirma que uma pessoa jurídica só pode ter uma autorização para exercer sua atividade, com exceção dos empreendedores que trabalham de forma itinerante e intermitente, neste caso deve seguir as regras estabelecidas pela Resolução SEGOVI. Já o artigo 3º determina que as atividades dos Truck Rio sejam realizadas observando as normas de trânsito, o fluxo de pedestres e veículos, das normas de segurança e ordem urbana e da legislação sanitária. O Decreto também concede autorização para aqueles que tiverem como atividades:

- I – comércio de alimentos e bebidas alcóolicas e não alcóolicas;
- II – serviços de cabeleireiro, barbeiro, manicure, pedicure, maquiador, depilador, designer de sobrancelhas e massagista, vedada qualquer outra atividade de estética;
- III – serviços de tatuagem;
- IV – serviços de banho e tosa de animais domésticos e comércio de produtos para animais domésticos, vedados o atendimento médico-veterinário e a execução de quaisquer procedimentos clínicos, cirúrgicos, diagnósticos e terapêuticos;
- V – comércio de peças de vestuário, chinelos, sandálias, artigos de artesanatos, bijuterias, suvenires e artigos de couro e de material sintético;
- VI – serviços de chaveiro, cutelaria, funilaria e empalhamento;
- VII – serviços de pequenos reparos em eletrodomésticos e relógios;
- VIII – comércio de livros, revistas e impressos em geral novos e usados;
- IX – manutenção e reparação de bicicletas, skates, patins e afins (Rio

de Janeiro, 2021, art. 9).

Além dos pontos até aqui apresentados, o capítulo V trata da autorização transitória. Para obtenção do alvará o requerente deverá preencher e enviar o Requerimento Local o qual deve conter todas as informações das atividades pretendidas, em especial:

- I – documentos de identidade e CPF-MF do interessado;
- II – comprovante de residente na Cidade do Rio de Janeiro;
- III – n° de inscrição Municipal no Município do Rio de Janeiro;
- IV – dados para contato, com destaque para e-mail e telefone;
- V – atividades a serem exercidas, dentre as elencadas no incisos I ao IX do art. 9°;
- VI – indicação do gênero de alimentos e bebidas que pretende servir, se for o caso;
- VII – descrição do veículo, com as dimensões e especificidades pertinentes (planta baixa) com identificação do técnico que preparou o documento;
- VIII – dias da semana e horários de funcionamento pretendidos;
- IX – informações sobre a intenção de fazer uso de bambinela, toldo, mesa e cadeiras (Rio de Janeiro, 2021, art. 29).

Somado a estes itens, o requerente deve preencher e assinar uma auto declaração, apresentar o certificado de registro e licenciamento de veículos, o certificado de participação do responsável e colaboradores em Curso no Instituto Municipal de Vigilância Sanitária, Vigilância de Zoonoses e de Inspeção Agropecuária -S/IVISA-RIO e apresentar descritivamente os bens e/ou serviços oferecidos. Todos esses itens devem estar disponíveis para a apresentação a GI/CEDI, quando for solicitado. Após o Requerimento de Local ser deferido, será outorgado o Alvará de Autorização Transitória, bem como ocorrerá a liberação da obtenção da Licença Sanitária de Funcionamento.

Portanto, pode-se observar a partir dessas análises, que na cidade de Rio de Janeiro os *food trucks* são permitidos nos espaços públicos, desde que o requerente siga as instruções dadas pela lei para a obtenção do alvará e, para isso, esse deve ficar atento às normas urbanísticas, ambientais e sanitárias.

3.3 OS *FOOD TRUCKS* EM FLORIANÓPOLIS

De acordo com Schneider (2017), os *food parks* na Grande Florianópolis teve

seu surgimento notório em 2015, devido ao crescimento do número de *food trucks* na cidade e as dificuldades encontradas pelos comerciantes em vender alimentos na rua pela falta de legislação.

A legislação de Florianópolis permitia a comercialização dos *food trucks* apenas em locais privados e eventos. Porém, em 10 de dezembro de 2015, o prefeito da cidade sancionou a lei complementar nº536, permitindo, em seus termos, a ocupação de *food trucks* em locais públicos da cidade (Magri, 2016).

A lei complementar nº 536 traz a definição do que são os *food trucks*, onde eles podem atuar, dependendo de sua natureza (itinerante e/ou estacionário), como devem ser regulamentados por atos dos órgãos competentes, a especificação dos espaços públicos denominados de Zonas Trucks, bem como suas exigências e as proibições postas aos *food trucks* de modo geral. De acordo com esta lei:

Art. 2º *Food Truck* é um modelo de comércio de alimentos estacionário e/ou itinerante sobre veículos automotores, considerando os veículos a motor ou rebocado por estes, tendo como objetivo o uso democrático e inclusivo do espaço público e/ou de áreas privadas.

§ 1º O *Food Truck* que atuar em local público deverá ser obrigatoriamente itinerante e, para a essência do modelo de comércio não perder a sua característica, deverá ser regulamentada por ato do Poder Executivo.

[...]

Art. 3º Caberá ao órgão competente emitir a permissão mediante licitação, observando o art. 15 da Lei Orgânica do Município e direcionar os espaços públicos como próprios para receber os *Food Trucks*, as denominadas Zonas Trucks [...]

Art. 4º Fica proibido ao permissionário: I - alterar seu equipamento sem prévia autorização; II - causar dano ao patrimônio público ou particular no exercício de suas operações; [...] (Florianópolis, 2015).

Além da Lei complementar nº536, o Decreto nº 20.941, publicado em 25 de novembro de 2019, trata sobre o comércio de alimentos em vias e áreas públicas, os chamados *food trucks*, e dá outras providências. O Decreto traz em seu texto o significado de *food trucks*, das chamadas Zonas Trucks, além de definições quanto aos termos urbanos utilizados em seus parágrafos como área de ocupação, para consumação, ponto, vaga e evento. O Decreto dispõe de:

III - área de ocupação: área ocupada pelos *food trucks*, incluída a área para consumação;

IV - área para consumação: área, coberta ou não, ocupada com mobiliários e equipamentos removíveis destinados à consumação, tais

como mesas e cadeiras;

V - ponto: o local onde foi autorizada a criação de uma Zona Truck;

VI - vaga: o espaço delimitado dentro dos pontos para a instalação de *food trucks*;

VII - evento: a exploração da atividade por *food trucks* em locais privados, desde que autorizada (Florianópolis, 2019, art. 2).

Ademais, ele define quais equipamentos são aptos para exercer a função de um *food trucks*, as condições para exercício da atividade:

CAPÍTULO II – DAS CATEGORIAS

[...]

Parágrafo único. A Administração Pública deverá especificar a categoria de *food truck* a operar nas vagas disponibilizadas nas Zonas Trucks, quando da formalização do ato de permissão.

CAPÍTULO III - DAS CONDIÇÕES PARA O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE DE *FOOD TRUCK*

Art. 5º A área ocupada pelo *food truck* pode ser complementada com uma área para consumação, coberta ou não, respeitado o que segue:
I - a soma da área do *food truck* e da área para consumação deve obedecer o tamanho máximo de 40,00m² (quarenta metros quadrados) contíguos;

II - a área para consumação, quando coberta, pode ser constituída de um toldo retrátil, instalado no *food truck*, tenda removível, ou os dois simultaneamente.

[...]

§ 3º Os pontos de ancoragem e cabos de fixação da tenda removível devem ser constituídos de materiais revestidos, devidamente sinalizados, não podendo apresentar riscos a terceiros ou perfurar, danificar ou alterar permanentemente vias ou calçadas.

Art. 6º A área para consumação pode estar localizada em calçada, desde que mantida uma faixa livre de circulação de no mínimo 1,20m (um metro e vinte metros), não prejudicando o fluxo de pedestres no local.

Art. 7º A área para consumação pode ser ocupada com mobiliários e equipamentos removíveis. A instalação de mesas e cadeiras, em passeios públicos, quando permitidas, deverá respeitar a área de percurso livre de, no mínimo, 1,20m (um metro e vinte centímetros).

Art. 8º Nenhum equipamento descrito neste Capítulo será utilizado pelos *food trucks* sem prévia autorização e recolhimento das taxas devidas (Florianópolis, 2019).

Sobre a definição das Zonas Trucks, citadas acima, o Decreto define essas áreas e as delimitam. Segundo este:

Art. 9º Consideram-se Zonas Trucks os seguintes pontos:

I - Avenida Jornalista Rubens de Arruda Ramos, na altura da Estação de Tratamento da CASAN ("bolsão da CASAN");

II - Praça Fernando Machado;

III - Largo da Catedral;

- IV - Parque de Coqueiros;
- V - Extensão final da Avenida Cláudio Alvim Barbosa ("Beira-Mar Continental"); e
- VI - Praça da Lagoa (Florianópolis, 2019, art. 9).

Assim como as cidades anteriormente citadas neste trabalho, pode-se concluir no presente item que a Grande Florianópolis apresenta um plano de leis consolidadas voltadas para o funcionamento de *food trucks* e *food parks*, as quais caracterizam os veículos que podem ser utilizados para o comércio de comidas, seja de forma itinerante ou fixa, citam os espaços públicos permitidos para a instalação dos *food trucks*, bem como as normas de vigilância sanitária e documentos necessários para o licenciamento desses empreendimentos.

4 ESTUDO DE CASO

No dia 6 de janeiro de 1598, os portugueses iniciaram a construção do Forte dos Reis Magos, o que marcou o início da colonização em Natal, a qual foi nomeada como Povoação dos Reis e posteriormente foi oficialmente chamada de cidade do Natal, em 25 de dezembro de 1599. Nos primeiros anos, a cidade enfrentou abandono e dificuldades, sendo descrita pelos cronistas como uma vila com poucas edificações e uma população pequena. O seu desenvolvimento urbano ocorreu de maneira lenta, mesmo assim constante (NATAL. Anuário 2017-2018).

Ainda de acordo com o anuário de 2017-2018 da cidade de Natal, no começo do século XX, foram feitas diversas conferências no Palácio do Governo, as quais desempenharam um papel crucial na criação de um modelo de cidade para Natal, objetivando o futuro da cidade e refletindo os princípios republicanos. Era compreendido que o traço urbano de Natal estava desatualizado, necessitando de transformação e mirando na modernidade, com projetos de novos espaços urbanos e caminhos ligando os principais bairros da época, Ribeira e Cidade Alta, bem como os sítios existentes, encurtando as distâncias.

Foi num contexto de consolidação do regime republicano, em que as oligarquias provinciais contribuíram para a modernização das capitais pela participação ativa nas verbas públicas, que Natal iniciou um indicativo de planejamento urbano. Com o Plano Polidrelli (1901-1904) os atuais bairros de Petrópolis e Tirol (antes chamado Cidade Nova) foram criados, demarcando novas vias que indicaram a importância de se pensar na ocupação nas áreas disponíveis em Natal (NATAL. Anuário 2017-2018).

Já no ano de 1974, para garantir a manutenção e organização da cidade, bem como qualidade de vida para os moradores, a Prefeitura do Natal disponibilizou uma lei de ordenamento urbano e ambiental, o denominado Plano Diretor do Município de Natal, o qual foi sendo atualizado ao longo dos anos em 1984, 1994, 2007 e 2022.

4.1 BREVE HISTÓRICO DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO EM NATAL

O período de 1960 ficou marcado pela instauração do governo militar, notado por crise política e perseguições e foi nesse contexto que Natal recebeu propostas de um plano chamado de Plano Urbanístico e de Desenvolvimento de Natal, considerado

por estudiosos como o primeiro Plano Diretor de Natal. Tal plano visava uma intervenção urbana mais especial caracterizada por um esquema de zoneamento focado na funcionalidade (NATAL, Anuário 2017-2018).

Foi em 1984 que a Lei nº 2.217/74 denominada Plano Diretor do Município de Natal se estabeleceu como objeto de proteção e organização da cidade. De acordo com o anuário da cidade, publicado em 2003:

O Plano Diretor, definido como instrumento de desenvolvimento integral do município, é uma Lei Complementar que reúne um conjunto de princípios, diretrizes e regras gerais orientadoras das práticas dos agentes que produzem, reproduzem e utilizam do espaço urbano (Natal, 2003).

O Plano Diretor de 1984 trazia em seu texto as definições das divisões territoriais do município, o zoneamento do uso dos solos das áreas urbanas, de expansão urbana e de preservação, bem como o sistema viário básico com as classificações das ruas, as prescrições urbanísticas, classificação das atividades industriais, de comércio atacadista, localização de usos mistos, prescrições para estacionamento, além do quadro de gabaritos, codificação dos usos do solo e prescrições urbanísticas para arruamento e loteamento de interesse social (Natal, plano diretor 1984).

No ano de 1989, foi aprovada a Lei Orgânica de Natal, em concordância com a Lei Federal de 1988, e em 1994, o Plano Direto de Natal foi atualizado para se alinhar ao que se estabeleceu a Lei Orgânica. Baseando-se numa nova leitura do espaço urbano mais atual o objetivo do novo Plano Diretor foi o desenvolvimento das funções sociais, tanto da cidade quanto da propriedade, para garantir o equilíbrio do que é socialmente e ecologicamente justo. Definiu-se também com a atualização dessa lei a elaboração de um macrozoneamento em função da capacidade instaladas de infraestrutura e serviços, fragilidades e peculiaridades paisagísticas, culturais e demais aspectos. Outro item é a definição do perímetro urbano, da área total do município e a instauração de um referencial para o uso e ocupação do solo, este sendo baseado na delimitação das Zonas de Adensamento Básico, Adensável e de Proteção Ambiental (Natal, Anuário 2003).

Ainda segundo o diário de Natal, publicado em 2003, o Plano Diretor de 1994 teve que ser atualizado três vezes no período de 1994 a 2001 por leis complementares. Em 2001 ocorreu uma modificação instituída pela lei complementar

nº 027, em detrimento da implantação de rede de esgoto no bairro de Ponta Negra, criando então uma Zona Adensável, cujos limites foram expressos em mapa e texto. Já em 2002, com a lei complementar nº 044, incluiu-se no Plano Diretor o conceito de Coeficiente de Aproveitamento no cálculo de área máxima para edificações de uso não-residenciais, definido em todo o terreno do município. O coeficiente em questão é diferente com relação ao bairro ou zona e concedido em detrimento da análise da capacidade de infraestrutura na área e seu entorno.

O Plano Diretor de 2007 manteve as três macrozonas e teve como um dos aspectos importantes de se destacar acerca da definição do Zoneamento Ambiental da cidade, adotando de definições para as áreas especiais, as quais se situam em zona adensável ou não, apresentando uma destinação específica para uso e ocupação do solo, estas compreendem as áreas de controle de gabarito, visando proteger os valores cênico-paisagísticos, as áreas especiais de interesse social, que são destinadas à produção, manutenção e recuperação de habitações bem como à produção de alimentos, e as áreas de operação urbana, as quais apresentam valores histórico-culturais para a cidade (Natal, Plano Diretor 2007). Pontos importantes foram discutidos e implementados pelo Plano Diretor de 2007: “Destaca-se: a política de Habitação de Interesse Social, a Regularização Fundiária e a Questão Ambiental. Um plano fruto do diálogo e do debate com a sociedade, sintonizado com as demandas do mundo contemporâneo” (Natal prefeitura, 2021).

Já em 2022, após discussões e diversas reuniões, que se iniciaram em 2017, entre o Ministério Público, SEMURB, entidades comunitárias, setores organizados da sociedade civil, entre outros, o novo Plano Diretor foi novamente revisado e aprovado. O novo Plano Diretor, vigente atualmente, trouxe o questionamento da regulamentação das Zonas de Proteção Ambiental – ZPAs (6, 7, 8, 9 e 10).

O Plano Diretor de 2022 se estrutura em cinco tópicos principais acerca da Política Urbana e Ambiental, do Ordenamento Territorial, o qual trata do zoneamento urbano, prescrições urbanísticas e ambientais, licenciamento, parcelamento e instrumentos para gestão urbana e ambiental, dos Sistemas Urbanos e Ambientais, os quais englobam a infraestrutura e serviços urbanos, mobilidade, saneamento básico e iluminação pública, da Gestão Democrática do Planejamento Urbano e Ambiental dos fundos municipais e das Disposições Finais e Transitórias (Natal, Plano Diretor 2022).

Em se tratando do licenciamento de uma obra em Natal, no atual cenário, o

Plano Diretor é acompanhado por prescrições gerais, as quais se aplicam em todo o território municipal, com exceção dos terrenos situados nas Áreas Especiais, que prevalecem de leis específicas. As prescrições necessárias para licenciamento são: Coeficiente de Aproveitamento, Taxa de Ocupação, Taxa de Impermeabilização, Recuos, Gabarito, Área Mínima do Lote e Testada Mínima (Natal, Plano Diretor 2022).

O coeficiente de aproveitamento é utilizado para ter como indicativa a densidade construtiva no território urbano do Município, além de definir o uso e ocupação do solo, um dos principais elementos para se definir a morfologia urbana e pode ser calculando a partir da divisão do total da área construída computável pela área do lote.

A taxa de ocupação pode ser obtida pela divisão da área correspondente à projeção horizontal da construção pela área total do lote ou gleba, sem levar em consideração a projeção de beirais e marquises. Há ressalvas quanto à taxa de ocupação máxima permitida, porém, de modo geral e de acordo com o Plano Diretor, ara subsolo, térreo e segundo pavimento ela é de 80%, acima do segundo pavimento ela será dada em função da área resultante da aplicação dos recuos previstos também no Plano Diretor. Para ser considerada construção de subsolo o pavimento inferior deve ter até 1,25m em relação ao meio-fio, na testada do lote, já para terrenos em aclave ou declive com mais de uma testada essa medida não pode ultrapassar 2,50m em qualquer ponto do terreno com relação ao meio-fio da testada correspondente.

A taxa de impermeabilização se dá através da divisão entre a área que não permite infiltração de água pluvial e a área total do lote. Essa taxa tem uma máxima permitida, determinada em 80% do lote, podendo representar 90% em casos os quais se adotam de sistema de infiltração no lote. Com relação aos recuos, este é a menor distância entre o limite do terreno e o limite externo da projeção horizontal da edificação, em cada um dos seus pavimentos, e é classificado em recuo frontal, quando referido aos limites com logradouros ou vias públicas, e de fundos e laterais, quando referido às divisas com outros lotes.

O gabarito é definido pelo Plano Diretor de 2022 como a distância vertical entre o topo da edificação e um plano horizontal que tangencia à parte superior do último elemento componente, sendo este construtivo ou não construtivo. Para toda a cidade, foi definido uma altura de 140 metros, com ressalva para as AEITP. Em se tratando da área mínima do lote, a menor área admissível é estabelecida em 200m². A testada mínima se trata da largura do terreno que está direcionada para a rua, tendo

a menor dimensão admissível pelo Plano Diretor de 8 metros (Natal, Plano Diretor 2022).

Outro ponto importante do processo de licenciamento é o debate acerca da área *non aedificandi* de Natal, localizada no bairro de Ponta Negra, abrangendo nove quadras de lote situados nas margens da Avenida Engenheiro Roberto Freire. Desde 1979 até 2022, era proibido construir nos terrenos que contemplam esta área e atualmente, com o Plano Diretor vigente, fez-se possível a edificação na área não edificante na condição de que essa não impacte nos critérios cênico-paisagísticos do Morro do Careca e seu entorno (Imóveis [...], 2024). De acordo com a SEMURB (2023), após mudança na lei e com o objetivo de regulamentar as construções existentes às novas normas, a secretaria deu início ao trabalho de vistoriar e notificar as edificações existentes nas nove quadras em questão, observando os novos índices de parcelamento da região, uso e ocupação do solo e subsolo, além de normas para essas edificações, incluindo seus usos e prescrições urbanísticas.

4.1.1 Leis e decretos acerca dos *food parks* e ocupação de espaços públicos e privados em Natal

Embora o município de Natal não apresente normas devidamente definidas quanto ao licenciamento dos *food parks*, é possível levar em consideração as leis e decretos já existentes quanto à comercialização de alimentos em *food trucks* e *food parks* nas áreas públicas e privadas, uso e ocupação dos espaços públicos para prestação de serviços e realização de eventos de curta duração e simplificação para regularização provisória nos espaços públicos.

Uma das definições citadas anteriormente se refere à Lei nº 7.020 de 16/03/2020 a qual aborta a comercialização de alimentos em *food trucks* e *food parks*, em áreas públicas e privadas, tanto de caráter permanente quanto eventual, de forma fixa ou itinerante. Em seu artigo 2º as atividades exercidas pelos *food trucks* devem:

- I - estar devidamente autorizada pelos órgãos competentes;
- II - compreender veículo licenciado pela Vigilância Sanitária, quando a base for destinada à manipulação prévia dos alimentos;
- III - receber prévia outorga de autorização de uso, na hipótese de utilização de espaços públicos;
- IV - obter licença de food truck e alvará de funcionamento, que será concedida por evento, ou em espaços denominados food park, no

caso de uso de locais privados (Natal, 2020, art. 2).

A lei também traz em seu artigo 3º o conceito de *food trucks* sendo este uma cozinha móvel de pequena escala, sobre rodas, a qual faz o transporte e venda de alimentos e bebidas, sendo estes podendo ser preparados antes ou finalizados no momento da venda para ser consumido no local, seja público ou privado. Além disso, a lei conceitua os *food parks* como exploração de localidades particulares, de caráter permanente voltado para o comércio de alimentos e bebidas através de *food trucks* de *containers*. Ainda seguindo o artigo 3º, outros conceitos são apresentados como:

IV - Evento: exploração de locais particulares, em caráter temporário, para o comércio de alimentos e bebidas por meio de food truck;

V - Base: local para o pré-preparo, o acondicionamento de alimentos e o armazenamento de gêneros alimentícios, que deve ser distinto da área de funcionamento do food truck e se submeter à fiscalização da Vigilância Sanitária;

VI - Ponto: o local onde foi autorizada a criação de uma ou mais vagas para food truck;

VII - Vaga: o espaço delimitado dentro dos pontos para a exploração da atividade de food truck;

VIII - Autorização de Uso do Espaço Público: ato unilateral, discricionário e precário pela qual a Administração Municipal consente ao empresário habilitado a utilização do logradouro público para a atividade de food truck, cumpridas as exigências legais (Natal, 2020, art. 3).

O artigo 4º condiciona que a autorização de uso dos espaços públicos será outorgada pelo Poder Executivo Municipal, o qual será definido em decreto, e este delimitará o número de autorizações, os locais públicos passíveis de utilização, bem como os critérios para outorga. Para complementar, a lei apresenta no artigo 5º que, para um mesmo ponto público, duas ou mais autorizações poderão ser outorgadas desde que as atividades sejam exercidas em dias e períodos diferentes, para pessoas físicas, titulares de firma individual ou pessoas jurídicas distintas. Em seu parágrafo 2º, a lei afirma que a autorização do uso do bem público, para evento que promova a comercialização de alimentos a partir de dois veículos automotores (tratados no artigo 1º), pode ser feita se organizado por uma pessoa jurídica e com responsável técnico que controle a qualidade, segurança e higiene dos alimentos, seguindo a legislação em vigor. Somado a este ponto, o artigo 7º diz que essa autorização pode ser suspensa caso seja realizado serviços ou obras no local autorizado. Já para a situação em que o uso do mesmo ponto público é de interesse

de mais de um interessado, é feito um chamamento público, como visto no parágrafo 8º. Para exercer a função de food park nos espaços públicos, é necessário o pagamento de um valor estipulado pelo Poder Executivo Municipal, o interessado deve possuir licença específica e atender, no que couber, as exigências do artigo 2º desta Lei, além de observar se o espaço de interesse é adequado para receber esses tipos de equipamentos, sem prejudicar as atividades já existentes no local. Demais exigências como necessidade de inspeção e autorização por parte da Coordenação da vigilância sanitária (COVISA), observação da legislação vigente quanto ao armazenamento, transporte, manipulação e venda de alimentos, são necessárias para que infrações não sejam cometidas e ocasionem em sanções administrativas como advertências, multa, apreensão dos equipamentos e mercadoria, suspensão da atividade e cancelamento do Termo de Permissão de Uso.

Outra Lei acerca da problemática é a Lei nº 7.254 de 03/12/2021, a qual dispõe sobre regras de uso e ocupação de espaços públicos para instalação de sinalização de espaços públicos, prestação de serviços, atividades econômicas e eventos de curta duração, através de autorização, permissão e concessão. A lei é estruturada em 9 capítulos sobre objetivos e definições, do uso dos bens públicos, do poder de polícia administrativo, das condições de instalação e funcionamento, da competência para outorga e fiscalização, dos instrumentos para a outorga, da cessação de validade dos instrumentos de outorga, das infrações, medidas administrativas e penalidades e do processo administrativo. Em seu capítulo I, artigo 1º, a Lei retrata algumas definições e exigências como:

§1º Considera-se espaços públicos municipais as áreas livres pertencentes ao Município, os passeios e as vias públicas e aqueles destinados à realização de atividades comerciais (como mercados públicos e similares).

§2º O órgão competente criará cadastro e plano de disponibilidade dos espaços públicos, aptos a ocupação temporária.

§3º Os espaços criados do §2º após estudo de cadastro e disponibilidade deverão ser publicados em Diário Oficial do Município para que os interessados possam ter conhecimento (Natal, 2021).

Em seu artigo 2º estabelece as condições para o uso e ocupação dos espaços públicos municipais. O uso desses espaços é permitido para diversas finalidades, como eventos de curta duração, instalação de mobiliário urbano de utilidade pública, sinalização, serviços econômicos, e outros, desde que o interessado obtenha a devida

autorização, permissão ou concessão do Poder Público. Tal artigo apresenta em seus 6 parágrafos alguns requisitos e exceções visto que aborda a não necessidade de autorização para uso comum dos espaços públicos desde que ele não tenha fins econômicos e se enquadre como evento de curta duração, alerta que os eventos de curta duração não podem restringir nem cobrar da população por adentrar o espaço, a não ser que haja uma arrecadação com fim filantrópico, porém é permitida a cobrança de um valor aos expositores e comerciantes para cobrir os custos do evento, informa que, caso o evento seja organizado pelo Poder Público, será realizado um chamamento público para credenciar os expositores e prestadores de serviço, tal evento pode ser cobrada uma taxa à população para cobrir os custos do evento, isentando os participantes de programas sociais de baixa renda, sendo esse valor destinado à conta única municipal, por fim estabelece que a Lei não se aplica a concessões de direito real de uso e de cessões de uso que seguem normas próprias.

No artigo 3º desta mesma Lei, para que ela tenha seu efeito, ela adota algumas definições, caracterizando o mobiliário urbano como pequenas construções e objetos que integram a paisagem, implantados em espaços públicos, possuindo uma função urbana de maneira permanente ou temporária. Já o mobiliário urbano de utilidade pública engloba as sinalizações de trânsito, placas toponímicas, totens informativos, sinalizações de identificação de áreas, vias e logradouros, entre outros. Há também o mobiliário urbano removível como tabuleiros, bancas de feira, banheiros públicos, stands de vendas, mesas, entre outros. Define também os equipamentos urbanos fixos, estes são instalados de forma permanente ou duradoura, voltadas para atividades comerciais e prestadoras de serviços como quiosques, bancas de jornais, estátuas e esculturas, fontes, posto policial, entre outros. Além disso, classifica eventos diversos de curta duração como sendo atividades de caráter transitório, seja cultural, festivo, esportivo, cívico, gastronômico, publicitário, filantrópico ou religioso, os quais utilizem ao menos um dos itens indicados pela norma (bancas, tendas, palco ou palanques, stands, pórticos, trio elétrico, iluminação ou sistema de som, interdição de rua e limitação de acesso a logradouro público). Área de consumo, segundo a Lei é a área do mobiliário que é adjacente ao balcão de atendimento dos clientes. Caracteriza também o chamamento público sendo um procedimento para selecionar os interessados em usar o espaço/bem público, de acordo com os pontos estabelecidos pela Administração Municipal. No artigo 4º é informado sobre a necessidade do conjunto Lei e Plano Diretor de Natal, demais códigos e

legislações correlatas, devendo observar as normas que fazem referência à:

- I – As condições higiênico-sanitárias;
- II – O conforto e segurança;
- III – A acessibilidade e mobilidade;
- IV – As atividades de comércio e prestação de serviços, naquilo que esteja relacionado com o uso dos espaços públicos nos limites da competência municipal;
- V – A limpeza pública e o meio ambiente;
- VI – A instalação de publicidade em áreas públicas autorizadas para o exercício de atividade comercial ou prestadora de serviços;
- VII – A instalação de placas toponímicas de sinalização e identificação de localidades (Natal, 2021).

Em seu capítulo II, sobre o uso dos bens públicos, o artigo 5º vai observar as disposições do Código Civil Brasileiro, as quais constituem como bens públicos municipais:

- I – Os bens de uso comum do povo, tais como: ruas, praças e logradouros públicos;
- II – Os bens de uso especial, tais como: edificações destinadas às repartições públicas, terrenos aplicados aos serviços públicos, cemitérios e áreas remanescentes de propriedade pública municipal;
- III – Os bens dominiais que pertencem ao patrimônio do Município (Natal, 2021).

O artigo 6º, em seus parágrafos, aborda o acesso e trânsito da população nos logradouros públicos. É dito que a utilização dos bens de uso comum do povo é permitida caso respeite os costumes, higiene e normas legais vigentes. Garante o acesso aos bens de uso especial, em horários de expediente ou de visita pública, conforme regulamentos e a conveniência da Administração, esta poderá utilizar os bens de uso comum do povo, para implantação de obras e equipamentos ou prestando serviços de interesses sociais, com o objetivo de atender ao interesse público. É dever da Administração Pública comunicar, antecedentemente, os espaços públicos que serão interditados, bem como a indicar sua finalidade. Em conjunto a essas exigências, no artigo 7º a Lei afirma que não será permitida a ocupação desses espaços caso, quaisquer equipamentos, obstruam a acessibilidade, executando-se em locais projetados e adequados para tal, necessitando de prévia outorga dos órgãos competentes da Administração Municipal e demais textos previstos na Lei. Ademais, o Artigo 8º traz a permissão da instalação provisória de palanques e demais estruturas de festividade, diante de prévia outorga dos órgãos competentes da Administração

Municipal e demais exigências legais.

Sobre as condições de instalação e funcionamento, abordadas no capítulo IV da Lei nº 7254, o artigo 11º atenta que a instalação de equipamento urbano fixo deve ser procedida de um projeto de urbanização aprovado por órgão competente, com exploração definida por certame licitatório, assinatura do contrato de permissão ou concessão e emissão da licença ambiental. Os seus parágrafos vão indicar que:

§1º No certame licitatório para uso e exploração de equipamento urbano fixo em áreas especiais de interesse social – AEIS que já se encontram regulamentadas, de que trata do Plano Diretor de Natal será dada prioridade para as micro e pequenas empresas, nos termos previstos pela Lei Complementar Federal Nº. 123/2006.

§2º No caso em que a instalação do equipamento ficar sob a responsabilidade do permissionário ou concessionário, deverão ser observadas as especificações do projeto de urbanização da respectiva área, no prazo e demais condições estabelecidas no Edital de Licitação.

§3º Fica assegurado aos permissionários, concessionários e exploradores do espaço público para fins de atividade comercial ou correlata o direito de continuarem explorando o espaço durante o prazo definido no art.82.

§4º A Prefeitura de Natal deverá realizar estudo para identificar estes permissionários, concessionários e exploradores do espaço público para que possam ter a renovação da outorga para continuidade da exploração e possíveis adequações quando necessários e imprescritível.

§5º Os §3º e §4º somente serão aplicados aqueles permissionários, concessionários e exploradores do espaço público que comprovem mediante documentos públicos, documentos privados, prova testemunhal e outros admitidos por lei que estão instalados ou explorando naquele local por mais 10 (dez) anos antes da publicação desta lei (Natal, 2021).

O artigo 14º vai trazer a designação do entendimento de que o veículo próprio, destinado para uso econômico, é considerado como estabelecimento comercial, sendo aplicadas a eles as normas da vigilância sanitária, de trânsito, ambientais e demais apontamentos da Lei Municipal Nº 7.020 de 16 de março de 2020. A Lei traz no Artigo 15º que os equipamentos e atividades em espaços públicos municipais devem seguir as condições de funcionamento estabelecidas por lei e decretos específicos, independentemente da necessidade de licenciamento ambiental. De acordo com o 19º artigo, aos outorgados, os quais manipulam alimentos, é exigido o cumprimento das normas sanitárias vigentes, bem como a comprovação da capacitação em boas práticas de manipulação de alimentos, devendo essa possuir

carga horária mínima de 12 horas e conter, pelo menos os temas de contaminantes alimentares, doenças transmitidas por alimentos, manipulação higiênica dos alimentos e boas práticas, conforme normativa da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA). Segundo o artigo 20, não será permitido os seguintes tópicos:

- I – A utilização de equipamentos de amplificação sonora cujos ruídos ultrapassem o limite estabelecido em norma específica;
- II – A utilização de botijões de gás, líquidos inflamáveis, carvão ou outros combustíveis, de modo inadequado ou em desrespeito às regras de segurança estabelecidas;
- III – A disposição ou descarte de qualquer tipo de resíduo em local diferente do definido pelo órgão competente.
- IV – Quaisquer usos que possam gerar poluição ambiental, risco ou perigo às pessoas e bens;
- V – A alteração da estrutura física do equipamento sem a anuência do órgão competente.
- VI – Qualquer utilização, instalação ou modificação não autorizada no instrumento de outorga (Natal, 2021).

O artigo 21º vai contemplar situações das áreas de consumo, permitindo apenas a utilização de objetos móveis de fácil retirada, devem ser recolhidos se não estiverem em funcionamento. Não é permitida a instalação de suporte fixos permanentes como barreira físicas, objetos ou equipamentos. É de dever do Município a definição de horários, dias e demais condições de utilização do espaço.

Sobre as competências para outorga e fiscalização, o artigo 25º apresenta as competências a serem realizadas pelos órgãos competentes e responsáveis como a elaboração de projeto de urbanização, constituir os procedimentos específicos do pedido e exigir os documentos necessários de obtenção das licenças para cadastrar as outorgas concedidas e seus respectivos titulares. No caso de atividades que exigem alvará de funcionamento e sanitário e/ou Autorização ou Licença Ambiental, a outorga não permite que o interessado inicie as atividades no espaço público, até que sejam obtidas as referidas documentações. Em se tratando do alvará sanitário, este deverá ser apresentado no prazo máximo de 90 dias do início da atividade, ao setor de vigilância sanitária do Município de Natal. O artigo 26º cita a responsabilidade das questões ambientais e urbanísticas a outorga de instrumentos para uso e ocupação do espaço público municipal para instalação de mobiliário urbano de utilidade pública e de eventos diversos de curta duração.

Em se tratando dos instrumentos para a outorga, para uso e ocupação dos espaços públicos municipais, é necessário passar por autorização de uso, permissão

de uso e concessão de uso. Sendo que, de acordo com o artigo 31º e seus parágrafos, a autorização pode ser revogada a qualquer momento, sem custos para a Administração e sem direito a indenização, caso haja descumprimento das normas, garantindo o devido processo legal, contraditório e ampla defesa ao autorizado e ela não dispensa a necessidade de Alvará de Localização e Funcionamento, nem de Alvará Sanitário, quando aplicáveis. Em se tratando da permissão de uso, caracterizada como ato unilateral expedido à pessoa física ou jurídica, mediante licitação. Esta permissão pode ser revogada a qualquer momento, sem custos para a Administração, não dispensa a necessidade de Alvará de Localização e Funcionamento, nem de Alvará Sanitário, quando aplicáveis, a instalação de alguns equipamentos urbanos fixos depende de Permissão de Uso. Sobre a concessão de uso, obrigatória para atribuição de um bem público ao particular, para explorá-los segundo destinação específica. Ela deve ser precedida de licitação pública e contrato administrativo e é obrigatório o licenciamento ambiental prévio das tarefas comerciais e prestadoras de serviço. Tendo emitido a concessão de uso ela não suprirá a necessidade de possuir alvará de localização e funcionamento e de alvará sanitário, quando couber.

A seção I da Lei vai abordar os atos considerados infracionários, capaz de punições. Ela pontua que não é permitido exercer ou instalar atividades e equipamento sem o instrumento de outorga e que esteja em desconformidade com as condicionantes estabelecidas, não se pode exercer atividade diversa e comercializar mercadoria diversa as que constam em outorga, deve seguir todos os critérios abordados no capítulo IV da Lei, impede que a titularidade seja transferida sem a autorização da Administração e que os documentos/informações sejam falsificados.

Na subseção III, sobre remoção dos equipamentos urbanos, ela acontece quando este conflita com as disposições da lei, do local instalado, acarretando na transferência para local apropriado. O equipamento removido ele pode ser devolvido mediante pagamento de quantias relativas ao trabalho de recolhimento feito pelo Poder Público. Em se tratando das situações de embargo, constadas na subseção IV, este é aplicado para cessar a instalação e/ou modificação do equipamento sem o devido documento de autorização por parte do órgão competente, bem como acarreta na anulação dos documentos autorizativos de instalação ou modificação do equipamento. Sobre a interdição temporária, citada na subseção V, ela será aplicada caso não haja a outorga no caso de funcionamento do equipamento.

Na subseção IV informa as penalidades de cassação aplicadas no instrumento de outorga, caso o infrator se enquadre nas seguintes irregularidades:

I – Não iniciar a instalação e funcionamento da atividade ou equipamento no prazo de 30 (trinta) dias após o recebimento do respectivo instrumento de outorga.

II – Deixar de funcionar por um prazo corrido de 10 (dez) dias ou por 30 (trinta) dias cumulativos durante 3 (três) meses, sem prévia justificativa ao órgão que concedeu a outorga, salvo por motivo devidamente justificado.

III – Vender, alugar, ceder, doar ou utilizar qualquer outra forma de transferir a responsabilidade da atividade ou equipamento público a terceiro.

IV – Deixar de atender aos critérios necessários para obtenção do instrumento de outorga, conforme estabelecidos em norma regulamentadora.

VII - Após aplicada a penalidade de multa por 2 (duas) vezes, durante o período de 1 (um) ano;

VIII - Quando esteja sendo desenvolvida a atividade diversa da autorizada, ou quando o equipamento esteja sendo utilizado para fim diverso do previsto no instrumento de outorga (Natal, 2021).

Das disposições finais e transitórias, o artigo 82º garante aos atuais ocupantes de bens municipais em Natal o direito de usá-los exclusivamente, mediante um Termo de Compromisso com prazo de até 36 meses, prorrogável uma única vez por igual período, conforme decisão da Administração. Caso haja elaboração de urbanização e conclusão do certame licitatório para o local ocupado, em prazo inferior ao que consta no Termo de Compromisso, é dever do Poder Público assegurar que o prazo estabelecido seja cumprido, antes da determinação da desocupação do espaço/equipamento público. Exceto nos casos que coloquem em risco a segurança coletiva, a notificação para desocupação precisa ser expedida com antecedência, sendo 120 dias do encerramento do prazo. O parágrafo 2º deste artigo dirá que:

§2º Quando da elaboração do edital público para fins do certame licitatório das áreas públicas tratadas neste diploma, o Poder Público deverá estabelecer critérios com pontuação que priorizem os ocupantes mencionados no caput do artigo (Natal, 2021).

Outra Lei que aborda o tema desta pesquisa é a Lei nº 7.671 de 03 de abril de 2024, a qual aborda sobre a simplificação para regularização provisória das atividades que estão em funcionamento nos espaços públicos municipais, os quais foram outorgados nos termos do artigo 82, da Lei Municipal n º7.254, e dá outras

providências. Tendo como base as aplicações previstas no parágrafo 3 do artigo 11 e o artigo 82 da Lei nº 7.254, a Lei diz que a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo (SEMURB) deve celebrar o Termo de Compromisso aos ocupantes atuais, com estruturas físicas ou edificadas nas áreas públicas do Município, incluindo as atividades de:

- a) aluguel de brinquedos, mentoria ou instrução coletiva de esportes aquáticos que atuam na Orla Marítima de Natal;
- b) veículos adaptados para fins econômicos, incluindo a operação de trailers em qualquer espaço público;
- c) atividade comercial com locação de mesas, cadeiras e guarda-sóis na faixa de areia da Orla Marítima. Parágrafo único. Caberá à SEMURB o cadastramento e expedição das Autorizações de Uso para comerciantes ambulantes e estacionários que trabalham na orla marítima do município (Natal, 2024).

Já para a Secretaria de Serviços Urbanos do Município (SEMSUR), esta fica competente por celebrar o Termo de Compromisso aos ocupantes atuais dos boxes de Mercados Públicos, cadastrando e expedindo as Autorizações de Uso para os comerciantes ambulantes e fixos que atuam nas demais áreas que pertencem ao Município. Os dois órgãos citados anteriormente devem, em conjunto, publicar portarias internas coordenando as condicionantes dos Termos de Compromisso e Autorizações de Uso. De acordo com o artigo 5º, o Termo de Compromisso isenta a necessidade de expedir a Autorização ou Licença Ambiental caso as atividades se enquadrem como sendo de médio e alto risco durante o período de transição.

Em seu capítulo II, acerca da fiscalização municipal, criou-se o Grupo de Fiscalização Integrada do Município (G-FIM), o qual ficará a cargo da Fiscalização Ambiental da SEMURB, objetivando planejar e executar ações fiscalizatórias, deverá, também, atuar em colaboração para assegurar a ordem e disciplina dos espaços públicos municipais, bem como das atividades que funcionam nesses espaços.

Somando às leis citadas anteriormente, para complemento do tema desta pesquisa, o Decreto nº 12.804 de 16 de maio de 2023 regulamenta a utilização dos lotes existentes nas 09 quadras situadas entre a Avenida Engº Roberto Freire, a Rua Pedro Fonseca Filho, a Avenida Senador Dinarte Medeiros Mariz e a Rua Cláudio Gomes Teixeira, que compõem o perímetro da antiga área non aedificandi do bairro de Ponta Negra, estabelecendo diretrizes para orientação acerca da autorização provisória, a título precário, ambiental e urbanística. Em seu artigo 1º o objetivo deste

Decreto é garantir a proteção da paisagem da Praia de Ponta Negra, o Morro do Careca e as Dunas Associadas.

Em decreto, o artigo 2º, acerca do uso provisório permitido, são admitidos os usos comerciais, de serviço e institucionais de interesse turístico, contanto que não gerem impactos na paisagem e seus elementos, bem como não necessitem ser desempenhada em área a ser construída.

Já em seu artigo 3º, sobre usos que são proibidos, indica que fica vedada a instalação e o funcionamento de algumas atividades nos espaços, sendo elas:

- I- uso industrial;
- II- comércio atacadista;
- III- venda e estocagem de mercadorias;
- IV- entreposto de mercadoria;
- V- terminais atacadistas, armazéns e frigoríficos.
- VI- hospedagem;
- VII- habitação, ainda que temporária;
- VIII- camping;
- IX- oficinas, postos de abastecimento e lavagens;
- X- estacionamento de veículos de grande porte, como ônibus, caminhões e similares (Natal, 2023).

Em seu capítulo III, artigo 4º, é permitida a instalação apenas de equipamentos removíveis, sendo limitada a uma área máxima de 18m² e que não interfira na paisagem. O artigo 5º complementa dispondo que não é permitida a instalação de decks de madeira ou demais estruturas similares para a finalidade de exposição de mercadorias, extensão da calçada, entre outros, adentrando no limite do lote na Av. Engenheiro Roberto Freire. Já o artigo 7º informa a permissão das intervenções estruturantes, desde que sejam para garantir segurança das encostas em terrenos e melhorias de acessibilidade em passeios e calçadas, desde que não obstrua o fundo cênico. Com relação à Av. Engenheiro Roberto Freire, o artigo 8º atenta sobre os guarda-corpos instalados no limite dos lotes com esta via, devendo ser de material transparente e atender uma altura de no máximo 1,10m, referenciando a cota da calçada desta via, já o artigo 11º proíbe o acesso de veículos por esta avenida.

O artigo 14º se refere ao funcionamento das atividades de uso provisório permitido, devendo estes seguir as condicionantes sanitárias como banheiros químicos, possuindo lavatório para higienização das mãos, com solução para o esgotamento sanitário, sendo obrigatória a interligação com o sistema público de

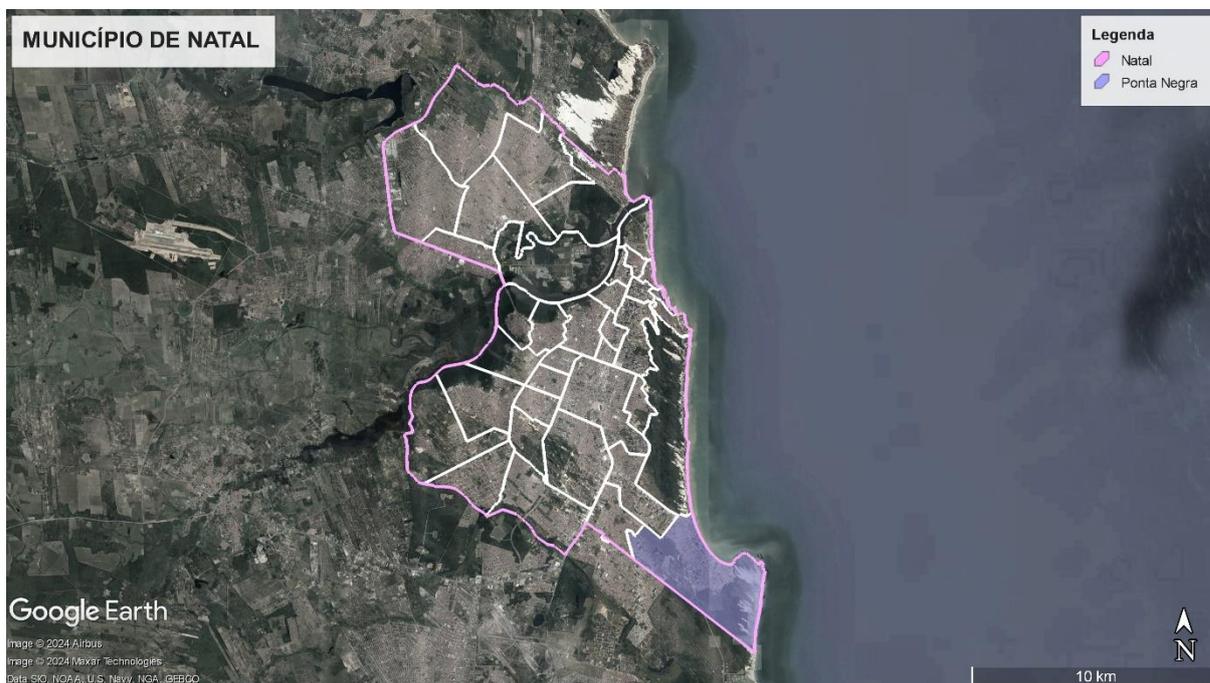
coleta de esgoto, além de ponto de abastecimento de água, ofertando água corrente e potável, bem como um plano de gerenciamento dos resíduos sólidos.

A fim de entender sobre o licenciamento provisório, o capítulo IV traz nos artigos que o compõe os direcionamentos de que os usos admitidos estão sujeitos à autorização provisória ambiental e urbanista prévia, de acordo com termo de referência expedido pela SEMURB. Deve-se submeter os meios de publicidade à respectiva autorização provisória. Um projeto complementar de arborização vai ser exigido quando a calçada do empreendimento for superior ou igual a 2,50m, exceto na Av. Engenheiro Roberto Freire, quando necessária de supressão vegetal dentro do lote em questão e quando o empreendimento se localizar em espaços com área igual ou maior que 1.800m². Neste mesmo capítulo é direcionado que após a análise desses procedimentos administrativos para licenciamento, uma Autorização Provisória Ambiental e Urbanística será emitida, permitindo a instalação do estabelecimento comercial, devendo o empreendedor, então, juntar o os documentos como Alvará da Vigilância Sanitária e o Atestado de Vistoria do Corpo de Bombeiros para que possa obter o Alvará de Funcionamento. Essas autorizações possuem validade máxima de um ano, tendo a possibilidade de serem prorrogadas por este mesmo período de tempo.

Neste item foi possível concluir que o município de Natal se empenha em publicar leis e decretos acerca das questões de licenciamento urbanístico-ambiental voltados para equipamentos e estruturas provisórias nos espaços públicos e privados. Em se tratando de uma divulgação mais assertiva e compilada, linguagem mais humanizada e uma organização bem planejada, percebeu-se que estes requisitos deixam a desejar, podendo acarretar no não entendimento por parte dos empreendedores acerca das leis.

4.2 O BAIRRO DE PONTA NEGRA E SEU DESENVOLVIMENTO

Bairro localizado na Região Administrativa Sul da cidade de Natal/RN, Ponta Negra foi palco para o desembarque de tropas holandesas no século XVII. Através da Lei nº4.328 de 5 de abril de 1993, o bairro e seu entorno, a chamada Vila de Ponta Negra, se oficializou. Segundo Ponta Negra [...] (2021) até o século passado a Vila de Ponta Negra era habitada por pessoas ligadas à atividade da pesca, além de roçados e do trabalho feminino de renda de almofadas.

Figura 8 – Mapa do município de Natal

Fonte: Gerada pela autora no Google Earth Pro (2024).

De acordo com Silva (2013), com o objetivo de defender o território das tropas de Napoleão Bonaparte, em 1823, o governador José Francisco de Paula Cavalcante Albuquerque, ordenou a construção de um fortim entre a praia de Ponta Negra e a Ponta da Mãe Joana, sendo abandonada logo em 1831. Daí já se iniciava a construção de objetos imobiliários no bairro. Silva aponta também que, com base em fontes documentais, o ano de 1960 é considerado como um período de novas intervenções, sendo que em 1955 houveram conflitos de posses das terras, as quais hoje contemplam Ponta Negra, após a expropriação e legalização das terras ocupadas pela comunidade pesqueira por parte de Fernando Pedroza, irmão do governador do Rio Grande do Norte na época. Os moradores da vila de Ponta Negra se revoltaram, iniciando um conflito pela propriedade e uso da terra entre as lideranças locais e a população.

Figura 9 – Praia de Ponta Negra nos anos 50



Fonte: Ponta Negra [...], 2021.

Ainda de acordo com Silva (2013) a chamada Vila de Ponta Negra, antes predominada pelo cenário rural, atualmente foi tomada pela paisagem urbana, estando atrelado diretamente com os interesses e necessidades sociais, bem como aos interesses de grupos econômicos ligados principalmente ao turismo, a partir de 1980. Em 1923 a primeira estrada que ligava a vila à cidade foi criada, facilitando a vinda de moradores, intensificando as atividades artesanais, agrícolas e pesqueiras. Além disso houve um crescimento da visão social do local como espaço para entretenimento.

Silva (2013) destaca que até a década de 1980 Ponta Negra possuía aspecto simples, mas com o crescimento turístico passou a necessitar de um comércio que entregasse à população as soluções para suas necessidades e demandas como hotéis, restaurantes, comércios de pequeno porte, farmácias, oficinas de veículo, salão de beleza, casas noturnas, entre outros. Um exemplo de via de acesso em que boa parte das suas residências passaram a oferecer serviços comerciais como salões de beleza, bares, entre outros, foi a Avenida Praia de Búzios, nos anos de 1990.

Foi somente nos anos 2000 que o projeto da Orla de Ponta Negra se tornou executado, sendo construído um calçadão na orla marítima, possuindo três quilômetros de extensão, bem como foram feitas substituições das antigas barracas de praia, construídas em madeira, por quiosques de fibra de vidro (Natal, 2007).

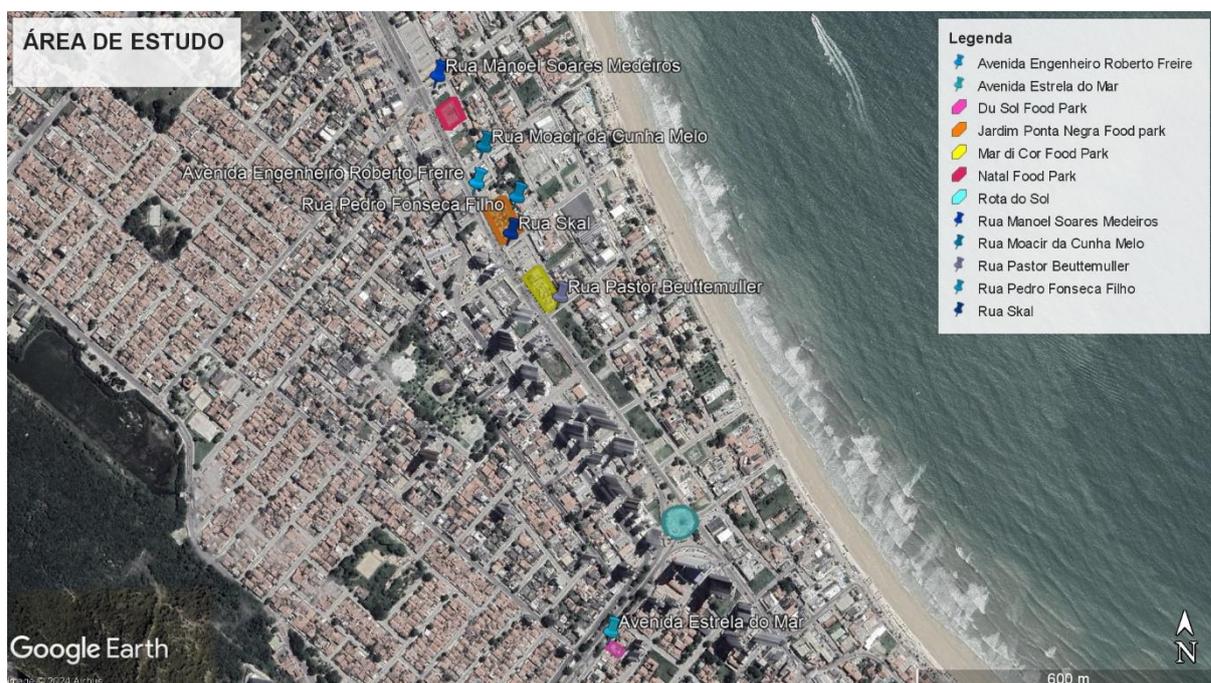
Analisando este item, pode-se afirmar que o bairro de Ponta Negra foi crescendo com base em suas condicionantes naturais acolhedoras e o interesse da

sociedade. Sua evolução econômica, voltada principalmente para o turismo, se tornou essencial para a urbanização do bairro, atraindo a população ao mesmo tempo em que a atendia.

4.2.1 Apresentação do universo de estudo: *Food parks* localizados ao longo da Avenida Roberto Freire

Para a realização deste trabalho, foram analisados os principais pontos de *food parks* inseridos no bairro de Ponta Negra, mais especificamente na Avenida Roberto Freire que, como visto anteriormente, apresenta leis específicas para inserir uma nova construção na área. Os *food parks* (área de estudo desta pesquisa) observados foram os Natal Food Park, Jardim Ponta Negra Food Park, Mar Di Cor Food Park e o Food park Du Sol (Figura 10).

Figura 10 – Mapa da área de estudo



Fonte: Gerada pela autora no Google Earth Pro (2024).

Através da análise in loco, percebeu-se que os *food parks* destacados apresentam uma grande variedade de alimentos comercializados, desde o Jardim de Ponta Negra Food Park, que é o maior em extensão, até o Du Sol Food Park, sendo este o de menor extensão. Além disso, os que se situam ao longo da Avenida Roberto

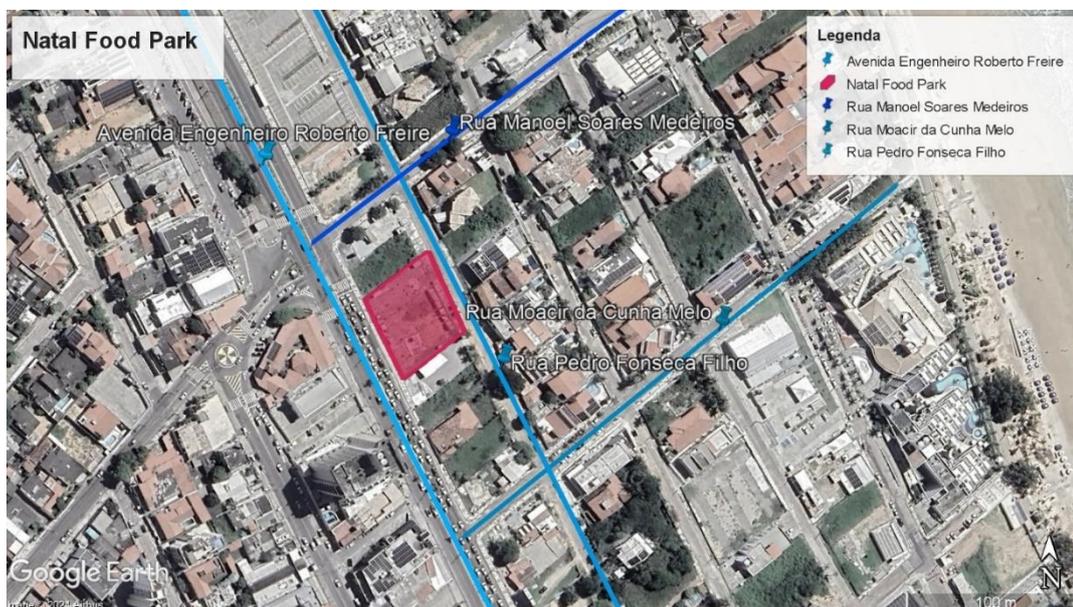
Freire possuem em seu entorno acessos com vias significativamente inclinadas, o que dificulta a circulação de pessoas, as quais conseguem acessar o espaço de modo mais seguro pela calçada da própria avenida principal.

Neste item cada *food park* será analisado individualmente, desde seu entorno até o modo de funcionamento das atividades exercidas pelos *food trucks* nos espaços em que estão inseridos e nas demais recreações oferecidas aos clientes dentro do *food park*. Isto vai ser feito se baseando na visita in loco, através de registros fotográficos, bem como na aplicação de formulário com os funcionários dos estabelecimentos, o qual abordará aspectos sociais, ambientais e legais.

4.2.1.1 Natal Food Park

O Natal Food Park é um empreendimento que está localizado na Avenida Roberto Freire, possuindo acesso pelas quatro vias que o contorna, sendo elas a principal avenida já citada e as ruas Manoel Soares Medeiros, Rua Pedro Fonseca Filho e Rua Moacir da Cunha Melo, conforme representação da figura 11.

Figura 11 – Mapa de localização e entorno do Natal Food Park.



Fonte: Gerada pela autora no Google Earth Pro (2024).

O terreno em que sua estrutura está inserida possui aproximadamente 1.201m² e diferentemente dos demais empreendimentos que serão apresentados

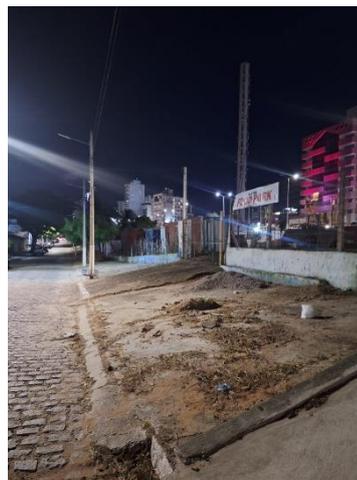
nesta pesquisa, o espaço não está exercendo nenhuma atividade, por mais que seja possível observar diversos equipamentos como trailers, containers, estruturas de acesso e uma organização espacial, a qual está presente, mas transparece que sua inatividade e abandono vêm de um período considerável de tempo, como pode ser observado nas figuras 14 e 15.

Figura 12 – Fachada pela R. Pedro
Fonseca Filho



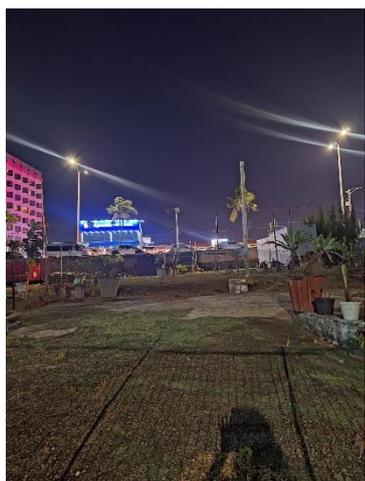
Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 13 – Calçada de acesso ao
Natal Food Park



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 14 – Situação interna do terreno



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 15 – Estruturas no terreno



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

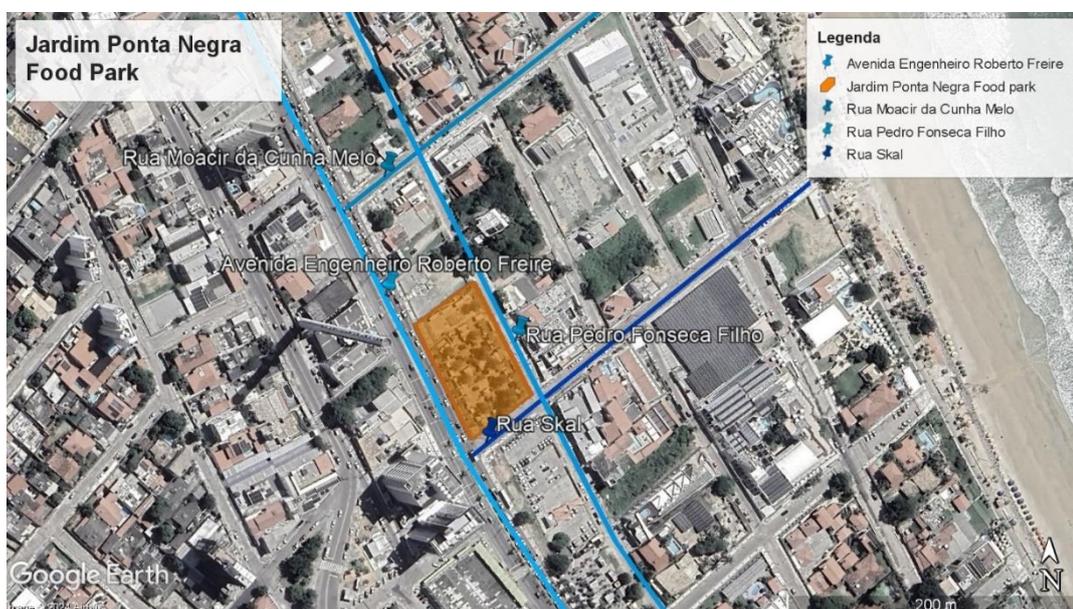
Analisando os registros e tendo como base a pesquisa presencial acerca deste empreendimento, é notório que as questões urbanísticas e ambientais não foram cumpridas pela organização do *food park* acarretando na desativação das

atividades. Vendo seu entorno e configuração interna as questões de acessibilidade são nulas, desde seu acesso até a circulação pelo espaço, com calçadas apresentando inclinações transversais, trepidações e desgastes até a ausência de uma rota acessível pelo local, cujo terreno possui topografia instável, bem como a não disposição de banheiros e lavatórios. O local não possui casa de lixo, o que implica na análise de que, provavelmente, durante seu funcionamento, os resíduos eram recolhidos e deixados na calçada ou dentro do próprio lote para que fossem coletados.

4.2.1.2 Jardim Ponta Negra Food Park

O Jardim Ponta Negra Food Park está localizado na Avenida Roberto Freire com acesso por mais três vias que o contorna, além principal avenida já citada, sendo elas a Rua Moacir da Cunha Melo, Rua Pedro Fonseca filho e Rua Skal, como indicado na figura 16.

Figura 16 – Mapa de localização e entorno do Jardim Ponta Negra Food Park



Fonte: Gerada pela autora no Google Earth Pro (2024).

O *food park* em questão apresenta 3.095m² de área, aproximadamente, sendo esta utilizada para disposição de *food trucks* dos mais variados tipos de serviço, majoritariamente do ramo alimentício como hambúrgueres, massas, crepes, entre outros, além de se disponibilizar de um bar para consumo de bebidas. Há, também,

serviços disponíveis como música ao vivo e estandes de vendas de roupas, pacotes de viagem turística da cidade. Equipamentos para uso do público como mesas, cadeiras e tendas, são disponibilizados ao longo de todo espaço de praça de alimentação. Analisando, internamente, o empreendimento foi observado que grande parte do piso ao longo de seu terreno é composto de área permeável, areia e brita, com exceção de uma área localizada no lado esquerdo do terreno e acesso para banheiros, que são dispostos em piso trepidante.

Figura 17 – Acesso ao imóvel pela Rua Skal



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 18 – Interior do food park



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 19 – Disposição de mobiliário pelo empreendimento



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 20 – Disposição de mobiliários pelo empreendimento



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 21 – Disposição de mobiliários pelo empreendimento



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 22 – Área em piso drenante



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Na visita ao local também foi possível observar alguns mobiliários que atendem aos clientes do empreendimento, mas que não contam com a mobilidade necessária e exigida para que um serviço como este funcione como os banheiros que devem atender às normas de acessibilidade como: possuir uma rota acessível até o local em que está inserido, os lavatórios coletivos com altura exigida e barras de apoio, a necessidade de banheiros acessíveis com as barras de apoio e sinalizações, todos os itens em conformidade com a NBR9050/20.

Figura 23 – Acesso aos banheiros



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 24 – Hall de banheiros



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 25 – Banheiro não acessível

Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 26 – Banheiro não acessível

Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Pode-se concluir, então, que os representantes do Jardim Ponta Negra têm uma preocupação com a organização do seu empreendimento, porém é notório que os pontos aqui analisados precisam ser aprimorados para compreender as leis regentes para *food parks*.

4.2.1.3 Mar Di Cor

O Mar Di Cor Food Park (figura 12) está localizado na Avenida Roberto Freire e possui acesso pelas três vias que o contorna, pela principal avenida já citada, pela Rua Pedro Fonseca filho e Rua Pastor Beuttemuller (figuras 13, 14 e 15).

Figura 27 – Mapa de localização e entorno do Mar di Cor Food Park.

Fonte: Gerada pela autora no Google Earth Pro (2024).

O *food park* apresenta uma área de aproximadamente 2.838m². Possui a mesma organização administrativa que o Jardim Ponta Negra Food Park, portanto também conta com a presença de diversos *food trucks* dos mais variados tipos de alimentos como hamburguers, pastéis, massas, pizzas e frutos do mar. Além da gastronomia o empreendimento conta com espaço kids e palco para atração musical ao vivo. As tendas, mesas e cadeiras são dispostas ao longo de todo o seu espaço. Do aspecto de área permeável a maior área do *food park* tem o piso composto de areia e brita, o concreto está presente em pontos como acesso de banheiros e palco, já em alguns trailers foi observada a presença de tapumes.

Figura 28 – Acesso ao food park pela Avenida Roberto Freire



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 29 – Acesso ao food park pela Rua Pedro Fonseca Filho



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 30 – Acesso ao food park pela Rua Pastor Beuttemuller



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Ao analisar o entorno é possível identificar que o acesso ao Mar di Cor não é acessível em nenhuma das suas vias de entorno. Na Avenida Roberto Freire o acesso que leva à área principal do espaço se dá por uma escada a qual não apresenta tratamento e tomando como base as normas da NBR 9050/20 e da NBR 16537/24, as escadas em empreendimentos com acesso ao público devem apresentar piso tátil de alerta no início e fim da descida, bem como corrimão duplo em ambos os lados medindo 0,70m e 0,92m de altura, além das sinalizações visuais instaladas no piso e espelho dos degraus (figura 13). Quanto ao acesso pela Rua Pedro Fonseca Filho, a

dificuldade observada se dá pela ausência de uma rota acessível, também exigida pela NBR 9050/20, no item 6.1, visto que o passeio é de areia (figura 14). Já o acesso pela Rua Pastor Beuttemuller, por se tratar de uma via com inclinação considerável a circulação de pessoas se torna ainda mais difícil, além de também não haver uma rota acessível no acesso do próprio *food park* no piso de areia (figura 15).

Como citado anteriormente, a maior parte do local é composto de área permeável em areia e brita, se tornando um espaço não atrativo quando observado os pontos urbanísticos de acessibilidade. A falta de rota acessível, bem como um acesso devidamente sinalizado e delimitado impedem a utilização do espaço por pessoas com mobilidade reduzida. As mesas e cadeiras seguem um padrão que não atendem às normas de alcance manual apresentadas no item 4.6 da NBR 9050/20.

Figura 31 – Interior do
Mar di Cor Food Park



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 32 – Interior do
mar di cor food park



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 33 – Interior do
Mar di Cor Food Park



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 34 – Interior do Mar di Cor Food Park



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 35 – Interior do Mar di Cor Food Park



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 36 – Interior do Mar di Cor Food Park



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Na visita in loco foi possível observar também a presença de banheiros no local, porém nenhum deles é especificado como sendo acessível, bem como não apresenta qualquer item de acessibilidade apontado pela NBR 9050/20 a qual estabelece que os empreendimentos que recebem público precisam dispor de banheiros acessíveis, possuindo peças sanitárias, lavatórios, barras de apoio com alturas e medidas estabelecidas, além de rota acessível próxima da circulação principal do espaço como consta no item 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7 e 7.8.

Figura 37 – Hall de banheiros



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 38 – Banheiro masculino



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 39 – Banheiro feminino



Fonte: Acervo pessoal da autora.

Figura 40 – Lavatório de uso coletivo



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 41 – Banheiro feminino



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 42 – Banheiro feminino



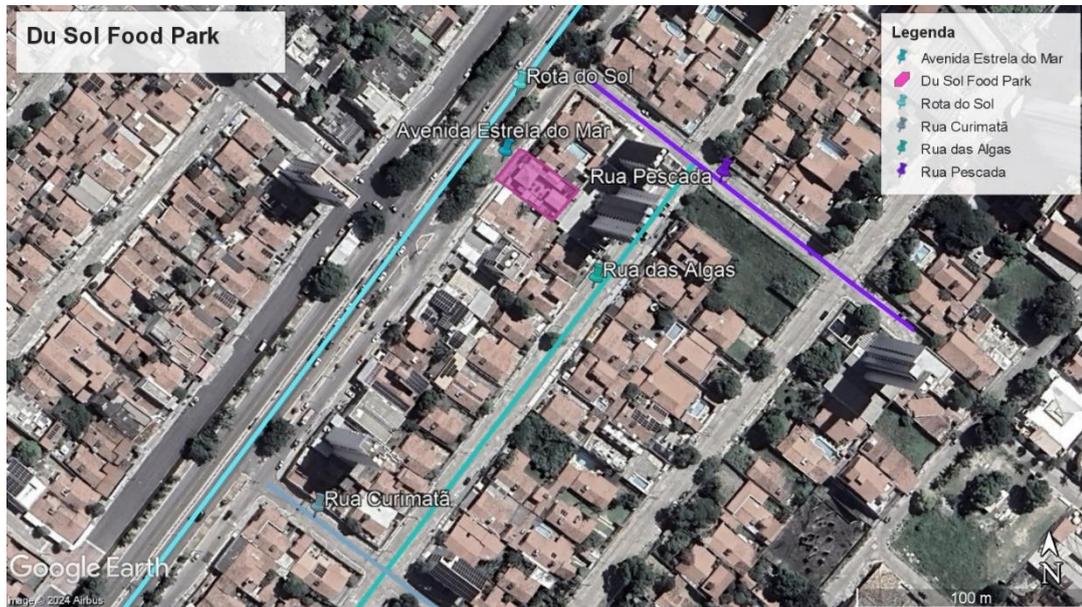
Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Com esta análise, conclui-se que, assim como o Jardim Ponta Negra, seus organizadores não apresentam o conhecimento necessário para executar em seus empreendimentos as exigências da prefeitura do Natal, devendo adequar sua estrutura às normas divulgadas.

4.2.1.4 Food Park Du Sol

O Food Park Du Sol é o único empreendimento analisado nesta pesquisa que não se situa na área não edificante de Ponta Negra, ele se encontra localizado na Avenida Estrela do Mar e seu entorno é composto por outras três vias que são a Rua Curimatã, Rua das Alagoas e Rua Pescada, conforme ilustrado na figura 43. Com seus 466m² de área, sendo o menor food park observado nesta pesquisa, o Du Sol aparenta ser mais organizado em termos de distribuição de seus equipamentos no espaço.

Figura 43 – Mapa de localização e entorno



Fonte: Gerada pela autora no Google Earth Pro (2024).

Seu acesso pela Avenida Estrela do Mar é quase ideal para o fluxo de todos os usuários, em consequência de uma inclinação transversal em sua calçada que acaba gerando desníveis na área de passeio, bem como invade a sarjeta, atrapalhando o escoamento das águas pluviais. Quanto à casa de lixo ela está presente e segue as normas obrigatórias como acesso externo e interno, revestimento interno, ralo e ponto de água.

Figura 44 – Fachada do imóvel



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 45 – Calçada do imóvel



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 46 – Acesso externo à casa de lixo

Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 47 – Casa de lixo

Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

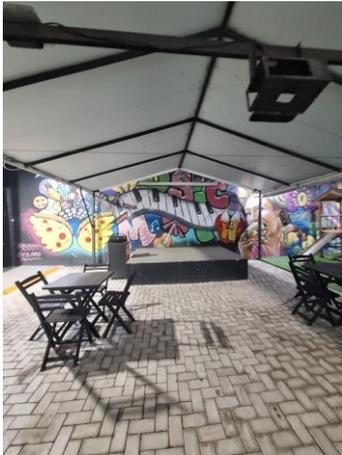
A área interna do imóvel dispõe de *food trucks*, organizados nas laterais do terreno, os quais oferecem apenas produtos alimentícios de diversos tipos como bebidas naturais, açaí, pizzas, massas, entre outros. Os equipamentos de uso do usuário como mesas e cadeiras são inseridos ao centro do espaço. Além do comércio de alimentos, o espaço oferece recreação de música ao vivo, com palco, em alguns dias da semana e área kids com parquinho.

Figura 48 – Disposição dos equipamentos no terreno

Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 49 – Disposição dos equipamentos no terreno

Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 50 – Palco para música ao vivo

Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 51 – Espaço kids

Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

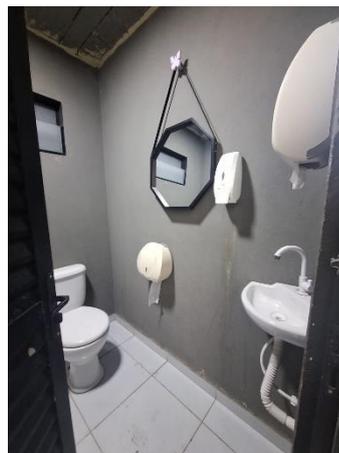
Outro ponto observado na visita in loco foi o acesso e disposição dos banheiros. Quanto ao acesso, há uma grela como obstáculo, porém ele é solucionado por suas aberturas serem perpendiculares ao fluxo de pessoas. Já os dois banheiros presentes são ausentes de itens de acessibilidade como se pode observar nas figuras 52, 53 e 54.

Figura 52 – Acesso aos banheiros

Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 53 – Banheiro

Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 54 – Banheiro

Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Observando os casos dos empreendimentos analisados nesse item, foi possível concluir que todos os food parks possuem pendências a serem cumpridas, desde a gestão do local até os próprios locatários. Os representantes devem estar a par das leis e normas que regem a permissão para o livre funcionamento de seus negócios, para evitar grandes transtornos e assegurar seus funcionários de exercerem suas atividades legalmente. Já por parte dos food trucks, grande parte dos trailers e containers não possuem o alcance manual necessário, dificultando o atendimento ao cliente, o descarte de resíduos deve ser uma preocupação prioritária, não deixando apenas com a organização do local para evitar o mau uso, entre outros quesitos que, atrelados ao que foi exposto até agora, será abordado no item a seguir.

4.2.2 Leitura dos aspectos sociais, ambientais e urbanísticos na visão *dos food trucks e food parks*

Com o objetivo de compreender quais impactos significativos os *food parks* exercem de maneira urbanística e ambiental no bairro de Ponta Negra e como se dá o atual processo de licenciamento para a permissão de operação desse tipo de empreendimento em Natal, foram aplicadas perguntas direcionadas para alguns *food trucks* no âmbito social, ambiental e urbanístico, bem como ao representante do Mar Di Cor Food park e Jardim Ponta Negra Food Park.

De maneira geral os food trucks estão com seus trailers instalados de forma fixa em seus devidos *food parks* por um período de 1 a 5 anos, exercendo o comércio dos seus produtos, não havendo deslocamento do veículo para outros locais da

cidade. Para os funcionários dos *food trucks* a demanda de clientes é sempre variável, podendo o espaço receber várias pessoas durante um dia e no outro o movimento ser mais pacífico. Em se tratando dos impactos ambientais, os quais os *food trucks* podem gerar, observou-se uma preocupação entre os empreendimentos em manter a ordem e não gerar impactos significativos. Isto é feito através do descarte de lixo, que é organizado em alguns food parks através da coleta por parte de seus funcionários e direcionados à empresa urbana e através do descarte de óleo quando este é utilizado pelo *food truck* e destinado à empresa de confecção de sabão. Porém, em outros *food parks* não há esse pensamento organizacional de separar o lixo por categorização e dar a ele um destino sustentável. Em se tratando das questões normativas, por parte do Município, que regem este tipo de empreendimento poucos *food trucks* revelaram possuir algum conhecimento sobre elas, entendem que é necessária a atuação da Vigilância Sanitária, mas não sabe sobre as exigências que o órgão possui.

Para colaborar com a análise desta pesquisa, complementando com a visão de quem atua no ramo de food parks e sua organização atual, uma representante dos *food parks* Mar Di Cor e Jardim Ponta Negra informou sobre algumas questões ambientais abordadas de que, acerca da drenagem no local, há sumidouros no espaço havendo a devolução do líquido filtrado para o meio ambiente, e, quanto à água da chuva, esta é retida pela área permeável presente em grande parte dos terrenos. Há alguns espaços que geram lixo no empreendimento, os resíduos dos banheiros, da praça de alimentação e dos *food trucks*, sendo eles recolhidos pela organização do empreendimento e recolhidos todos os dias pela urbana. Foi informado que o *food park* possui licença para ocupar o local e que, para o *food truck* se instalar em seu espaço e exercer a atividade, a organização exige que estes possuam os devidos alvarás de funcionamento, licenciamento de *food truck* e da Vigilância sanitária.

Com os comentários recolhidos e organizados neste item, bem como a análise individual do universo de estudo desta pesquisa, algumas questões podem ser levantadas e apontadas. Por mais que haja uma preocupação com os impactos ambientais e urbanísticos, percebeu-se que os locais em que funcionam os food parks não apresentam uma organização efetiva, os resíduos gerados não são separados em orgânico, reciclável, líquido, entre outros, para uma destinação mais consciente, as questões de acessibilidade do local não são atendidas, desde seus acessos até os equipamentos que não foram pensados para atender todo o tipo de indivíduo. Além

disso, esta pesquisa mostrou um exemplo real de não adequação do espaço às normativas exigidas pelo Município, acarretando em seu desligamento. O questionamento que é levantado nesta pesquisa se dá em torno da comunicação entre Município e os empreendedores, se está sendo feita de forma que busque de fato a efetividade ou se a falta de um material que combine essas normativas impacta no não cumprimento de todas elas.

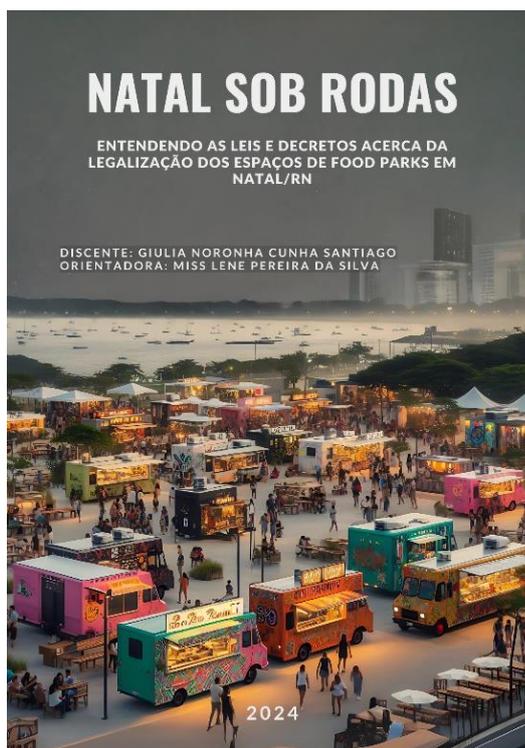
5 ELABORAÇÃO DE CARTILHA PARA LICENCIAMENTO DE FOOD PARKS NOS ESPAÇOS PÚBLICOS E PRIVADOS DA CIDADE DE NATAL/RN

A partir das análises e estudos dos *food parks* inseridos em Ponta Negra na cidade de Natal, no Rio Grande do Norte, bem como as Leis e decretos publicados pelo município acerca do tema, o seguinte capítulo desta pesquisa apresentará uma cartilha. O objetivo das cartilhas é promover o fornecimento de informações sobre uma determinada temática de maneira acessível e educativa, trazendo-as com objetividade, com a função de um manual.

Aplicada a este estudo, a cartilha foi elaborada tendo como objetivo a compilação de informações sobre a legalização de *food parks* e *food trucks* na cidade Natal/RN, contribuindo para o conhecimento das exigências da prefeitura acerca dos conceitos, definições e determinações apresentados nas leis e decretos publicados pelo órgão até o presente momento.

A cartilha intitulada Natal Sob Rodas – Entendendo as leis e decretos acerca da legalização dos espaços de *food parks* em Natal/RN (2024), é um meio de abordagem que integra arquitetos e urbanistas, o município, a população e os empreendedores de *food parks* e/ou *food trucks*, influenciando diretamente nos processos de licenciamento e legalização destes empreendimentos na cidade. Isso será aplicado na cartilha, pois ela servirá para orientar sobre estes processos e auxiliar no favorecimento da comunicação entre prefeitura e donos de *food parks* e/ou *food trucks*.

Em termos de organização a cartilha foi pensada levando em consideração o fácil entendimento, destacando os objetivos e explicações breves do objeto de estudo. Esse planejamento garantirá que o leitor compreenda as informações e adquira o conhecimento acerca do tema apresentado.

Figura 55 – Capa da cartilha

Fonte: Elaborada pela autora (2024).

Para que haja clareza das informações, a cartilha se divide em capítulos, sendo cada um destes destacado por uma lei ou decreto acerca do tema da ocupação de *food parks* e *food trucks* em espaços públicos ou privados em Natal. Em cada capítulo foi realizado um resumo, dividido em tópicos, das leis e decretos citados, com uma linguagem mais clara e não tão técnica quanto a observada nas publicações do município. Com essa forma organizacional será possível a compreensão dessas leis por parte de todos os indivíduos, seja um arquiteto e urbanista, os próprios funcionários do município, a população em geral e, principalmente, dos atuais e futuros empreendedores de *food parks* e *food trucks*.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa intitulada “Arquitetura efêmera: uma análise urbanística e ambiental dos espaços ocupados por food parks no bairro de Ponta Negra, em Natal/RN, para a criação de cartilha para licenciamento” trouxe uma contribuição relevante ao abordar a ocupação de espaços públicos por meio da arquitetura efêmera e suas implicações urbanísticas e ambientais. O estudo revelou o potencial positivo desses empreendimentos na promoção de interações sociais e no estímulo à economia local, ao mesmo tempo em que evidenciou os impactos negativos associados à ausência de regulamentação adequada.

Os resultados demonstram a necessidade de um planejamento mais criterioso e fundamentado para a instalação e operação de food parks, de modo que se minimize os impactos ambientais e urbanísticos enquanto se promove um uso mais sustentável e inclusivo dos espaços urbanos. A pesquisa identificou lacunas significativas na legislação municipal de Natal/RN, destacando a urgência de criar diretrizes claras que orientem a implementação e operação desses empreendimentos.

A proposta da cartilha ilustrativa representa um passo importante para preencher essas lacunas. Essa ferramenta prática busca não apenas auxiliar no licenciamento ambiental e urbanístico, mas também sensibilizar empreendedores e gestores públicos sobre a importância de práticas sustentáveis e acessíveis. Ao oferecer orientações baseadas em análises técnicas e referenciais teóricos sólidos, a cartilha pode servir como modelo para outras cidades que enfrentam desafios semelhantes.

Conclui-se, portanto, que esta pesquisa cumpriu seus objetivos ao explorar os impactos dos food parks, propor soluções práticas e contribuir para o avanço do debate sobre a regulação urbanística e ambiental. Além de ampliar o entendimento sobre a aplicação da arquitetura efêmera, o trabalho aponta caminhos para uma gestão mais equilibrada e sustentável dos espaços urbanos, promovendo uma convivência harmônica entre desenvolvimento econômico, preservação ambiental e qualidade de vida para a sociedade.

RERÊNCIAS

A HISTÓRIA dos food trucks. **Brasil Food Trucks**, ago. 2018. Disponível em: <https://brasilfoodtrucks.com.br/a-historia-dos-food-trucks/>. Acesso em: 25 nov. 2024.

BRASIL. Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA). **Resolução CONAMA nº 237, de 19 de dezembro de 1997**. Disponível em: https://conama.mma.gov.br/?option=com_sisconama&task=arquivo.download&id=237. Acesso em: 25 nov. 2024.

BRASIL. Exército Brasileiro. Comando Militar da Amazônia (CMA). **Curso de montagem e instalação de cozinha de campanha**. Disponível em: <https://cma.eb.mil.br/index.php/mais-noticias/curso-de-montagem-e-instalacao-de-cozinha-de-campanha>. Acesso em: 25 nov. 2024.

COMO ABRIR e operar um food truck dentro da lei no Brasil. **Food Connection** Disponível em: <https://www.foodconnection.com.br/artigos/como-funciona-regulamentacao-para-o-funcionamento-de-food-trucks-no-brasil/>. Acesso em: 18 nov. 2024.

CUNHA, Gabriela Elis da. Gastronomia sobre rodas, memória e patrimônio: os food trucks no Rio de Janeiro. 2020. 190 f. Dissertação (Mestrado em Memória Social) - Centro de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <http://www.repositorio-bc.unirio.br:8080/xmlui/bitstream/handle/unirio/13137/Diss%20468%20-%20GABRIELA%20ELIS%20DA%20CUNHA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 25 nov. 2024.

ENGBER, D. Who Made That Food Truck?. **The New York Times**, 2 maio 2014.

FLORIANÓPOLIS (Prefeitura). Legislação Municipal. **Decreto nº 20.941, de 25 de novembro de 2019**. Regulamenta a lei complementar nº 536, de 2015, que dispõe sobre o comércio de alimentos em vias e áreas públicas, denominado food truck, e dá outras providências. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=313555>. Acesso em: 25 nov. 2024.

FLORIANÓPOLIS (Prefeitura). Legislação Municipal. **Lei Complementar nº 536 de 2 dezembro de 2015**. Regulamenta o comércio de alimentos em vias e áreas públicas, denominado FOOD TRUCK, e dá outras providências. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=313555>. Acesso em: 25 nov. 2024.

FONTES, Adriana Sansão. Intervenções temporárias e marcas permanentes na cidade contemporânea. **Arquiteturarevista**, v. 8, n. 1, p. 31-48, jan./jun. 2012. Disponível em: <https://revistas.unisinos.br/index.php/arquitetura/article/view/arq.2012.81.05/879>. Acesso em: 25 nov. 2024.

FONTES, Adriana Sansão; PINA, João Pedro; PAIVA, Larissa Martins de. **Urbanismo tático: x ações para transformar cidades**. Rio de Janeiro: EdUFRJ, 2021.

FOOD truck: história e tendências. **MultiCaixasNet**, 30 jun. 2017. Disponível em: <https://blog.multicaixasnet.com.br/food-truck-historia-e-tendencias/#:~:text=Em%201872%2C%20na%20cidade%20de>. Acesso em: 25 nov. 2024.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GREASE trucks. **Wikipedia**: the free encyclopedia. Disponível em: https://en.wikipedia.org/wiki/Grease_trucks. Acesso em: 25 nov. 2024.

HAYASHI, Marcella Yumi. **Um estudo sobre o movimento dos food trucks em São Paulo**. 2016. 75 f. Monografia (Especialização em Pesquisa de Mercado Aplicada em Comunicações) – Departamento de Relações Públicas, Propaganda e Turismo, Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016. Disponível em: <https://pospesquisa.eca.usp.br/monografias/Marcella%20Yumi.pdf>. Acesso em: 25 nov. 2024.

HERTZBERGER, Herman. **Lições de arquitetura**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

IMÓVEIS de área não edificante têm novo prazo para licenciamento. **Tribuna do Norte**, 23 jan. 2024. Disponível em: <https://tribunadonorte.com.br/natal/imoveis-de-area-nao-edificante-tem-novo-prazo-para-licenciamento/>. Acesso em: 25 nov. 2024.

LIMA, Júlio César Ferreira; COELHO, Susana Dantas; LIMA, Wellington Moura de. Tendências competitivas da comida de rua: estudo comparativo entre dois food parks e seus consumidores. **Conexões: ciência e tecnologia**, Fortaleza, v. 14, n. 4, p. 84-94, ago. 2020. Disponível em: <https://conexoes.ifce.edu.br>. Acesso em: 25 nov. 2024.

MAGRI. Prefeito sanciona lei que regulamenta food trucks em Florianópolis. Disponível em: <https://ndmais.com.br/noticias/prefeito-sanciona-lei-que-regulamenta-food-trucks-em-florianopolis/>. Acesso em: 13 dez. 2024.

NATAL (Prefeitura). **Decreto nº 12.804 de 16 de maio de 2023**. Regulamenta os usos compatíveis para utilização provisória dos lotes existentes nas 09 quadras localizadas entre a Avenida Eng. Roberto Freire, a Rua Pedro Fonseca Filho, a Avenida Senador Dinarte Medeiros Mariz e a Rua Cláudio Gomes Teixeira, as quais compõem o perímetro da antiga área non aedificandi de Ponta Negra e estabelece as diretrizes técnicas provisórias para a orientação dos processos de autorização provisória, a título precário, ambiental e urbanística. Disponível em: <https://natal.rn.gov.br/storage/app/media/semurb/servicos/decreto-12804-regulamenta-os-usos-na-aeitp-01-area-nao-edificante-deponta-negra.pdf>. Acesso em: 25 nov. 2024.

NATAL (Prefeitura). **Lei nº 7.020 de 16 de março de 2020**. Dispõe sobre a comercialização de alimentos em equipamentos como trailers, caminhões, furgões e congêneres, nas modalidades de "Food Trucks" e "Food Park", em áreas públicas e privadas, e dá outras providências. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=390714>. Acesso em: 25 nov. 2024.

NATAL (Prefeitura). **Lei nº 7.254 de 3 de dezembro de 2021**. Dispõe sobre regras para o uso e ocupação de espaços públicos para instalação de sinalização de vias e logradouros públicos, prestação de serviços, exercício de atividade econômica e realização de eventos diversos de curta duração, mediante os instrumentos da autorização, permissão e concessão e dá outras providências. Disponível em: https://natal.rn.gov.br/storage/app/media/legislacao/anexos/LeiOrdinaria_20211208_7254_.pdf. Acesso em: 25 nov. 2024.

NATAL (Prefeitura). **Lei nº 7.671 de 3 de abril de 2024**. Dispõe sobre a simplificação para regularização provisória de atividades em funcionamento nos espaços públicos municipais outorgados nos termos do Art. 82, da Lei Municipal nº 7.254, 03 de dezembro de 2021, e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rn/n/natal/lei-ordinaria/2024/768/7671/lei-ordinaria-n-7671-2024-dispoe-sobre-a-simplificacao-para-regularizacao-provisoria-de-atividades-em-funcionamento-nos-espacos-publicos-municipais-outorgados-nos-termos-do-art-82-da-lei-municipal-n-7254-03-de-dezembro-de-2021-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 25 nov. 2024.

NATAL (Prefeitura). **Plano Diretor 1984**. Natal: Prefeitura do Natal, 1984. Disponível em: https://planodiretor.natal.rn.gov.br/anexos/GT/normas/10_Plano%20Diretor%201984.pdf. Acesso em: 1 dez. 2024.

NATAL (Prefeitura). **Plano diretor**: cidade do Natal, jul. 1974. Disponível em: https://www.natal.rn.gov.br/storage/app/media/semurb/legislacao/PLANO_DIRETOR_1974.pdf. Acesso em: 25 nov. 2024.

NATAL (Prefeitura). Secretaria Especial de Meio Ambiente e Urbanismo (SEMURB). **Natal**, 2003: conheça melhor a nossa cidade. Natal: SEMURB, 2003. Disponível em: https://natal.rn.gov.br/storage/app/media/sempla/Anuario/Anuario_2003.pdf. Acesso em: 25 nov. 2024.

NATAL (Prefeitura). Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo (SEMURB). **Anuário Natal 2007**. Natal: SEMURB, 2008. Disponível em: https://www.natal.rn.gov.br/storage/app/media/sempla/Anuario/Anuario_2007.pdf. Acesso em: 25 nov. 2024.

NATAL. Anuário 2003. Secretaria Municipal de Planejamento. Natal: Prefeitura do Natal, 2003. Disponível em: https://www.natal.rn.gov.br/storage/app/media/sempla/Anuario/Anuario_2003.pdf. Acesso em: 1 dez. 2024.

NATAL. Anuário 2017. Secretaria Municipal de Planejamento. Natal: Prefeitura do Natal, 2017. Disponível em: https://www.natal.rn.gov.br/storage/app/media/sempla/Anuario/Anuario_2017.pdf. Acesso em: 1 dez. 2024.

NATAL. Lei Complementar nº 208, de 10 de outubro de 2022. Dispõe sobre [tema da lei, se aplicável]. Natal: Prefeitura do Natal, 2022. Disponível em: https://www.natal.rn.gov.br/semut/legislacao/complementar/complementar208_2022.pdf. Acesso em: 1 dez. 2024.

NATAL. Ocupantes da antiga área não edificante de Ponta Negra terão que se adequar à nova legislação. Natal: Prefeitura do Natal, 2023. Disponível em: <https://www.natal.rn.gov.br/news/post2/39135>. Acesso em: 1 dez. 2024.

NATAL. Ordenamento Urbano. Natal: Prefeitura do Natal, 2021. Disponível em: https://www.natal.rn.gov.br/storage/app/media/semurb/publicacoes/Ordenamento_Urbano.pdf. Acesso em: 1 dez. 2024.

NATAL. Plano Diretor. Natal: Prefeitura do Natal, [s.d.]. Disponível em: https://planodiretor.natal.rn.gov.br/anexos/24_Plano_Diretor.pdf. Acesso em: 1 dez. 2024.

O QUE é arquitetura para le Corbusier. **Movimento Doco**, 2023 Disponível em: <https://docomomo.org.br/glossario/o-que-e-arquitetura-para-le-corbusier/#:~:text=O%20Conceito%20de%20Arquitetura%20para%20Le%20Corbusier&text=Era%20uma%20forma%20de%20arte,qualidade%20de%20vida%20das%20pessoas>. Acesso em: 25 nov. 2024.

OUR STORY. **King Taco**. Disponível em: <https://kingtaco.com/history>. Acesso em: 25 nov. 2024.

PAZ, Daniel Juracy Mellado. Arquitetura efêmera ou transitória: esboços de uma caracterização. **Arquitextos**, ano 9, n. 102, nov. 2008. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.102/97>. Acesso em: 25 nov. 2024.

PONTA NEGRA entra para a história. **Fatos e Fotos de Natal Antiga**, 10 abr. 2021. Disponível em: <https://fatosefotosdenatalantiga.com/ponta-negra-entra-para-a-historia/>. Acesso em: 25 nov. 2024.

RIO DE JANEIRO (Prefeitura). Legislação Municipal. **Decreto nº 40.251 de 16 de junho de 2015**. Dispõe sobre os critérios para comercialização de alimentos em veículos automotores (comida sobre rodas) em áreas públicas e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/rj/r/rio-de-janeiro/decreto/2015/4025/40251/decreto-n-40251-2015-dispoe-sobre-os-criterios-para-comercializacao-de-alimentos-em-veiculos-automotores-comida-sobre-rodas-em-areas-publicas-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 25 nov. 2024.

RIO DE JANEIRO (Prefeitura). Legislação Municipal. **Decreto nº 47.161 de 19 de fevereiro de 2020**. Dispõe sobre a regulamentação do Empreendimento Economia sobre Rodas - Truck.Rio, em áreas públicas, exercido por microempreendedores individuais e sociedades de capital limitado, e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/decreto/2020/4717/47161/decreto-n-47161-2020-dispoe-sobre-a-regulamentacao-do-empreendimento-economia-sobre-rodas-truckrio-em-areas-publicas-exercido-por-microempreendedores-individuais-e-sociedades-de-capital-limitado-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 25 nov. 2024.

RIO DE JANEIRO (Prefeitura). Legislação Municipal. **Decreto nº 49.570 de 8 de outubro de 2021**. Dispõe sobre o Programa Economia Sobre Rodas - Truck Rio, estabelecendo normas de autorização e funcionamento para exercício de atividades econômicas por veículos em logradouros públicos, e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/decreto/2021/4957/49570/decreto-n-49570-2021-dispoe-sobre-o-programa-economia-sobre-rodas-truck-rio-estabelecendo-normas-de-autorizacao-e-funcionamento-para-exercicio-de-atividades-economicas-por-veiculos-em-logradouros-publicos-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 25 nov. 2024.

SÃO PAULO (Prefeitura). Legislação Municipal. **Lei nº 15.947 de 26 de dezembro de 2013**. Dispõe sobre as regras para comercialização de alimentos em vias e áreas públicas - comida de rua - e dá outras providências. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-15947-de-26-de-dezembro-de-2013/detalhe>. Acesso em: 25 nov. 2024.

SÃO PAULO (Prefeitura). Legislação Municipal. **Lei nº 16.212 de 10 de junho de 2015**. Dispõe sobre a gestão participativa das praças do município de São Paulo, e dá outras providências. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16212-de-10-de-junho-de-2015/consolidado>. Acesso em: 25 nov. 2024.

SCHNEIDER, Marina Feijo. **Caracterização do desempenho de food trucks localizados em food parks de Florianópolis/SC e São José/SC**. 2017. Artigo. Disponível em: <https://repositorio.ifsc.edu.br/handle/123456789/987> Acesso em: 30 ago. 2024.

SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS (SEBRAE). Como montar um food truck. **Ideias de negócios, Sebrae**, 2014. Disponível em: <https://sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/ideias/como-montar-um-food-truck,8aea5c669e2df410VgnVCM1000004c00210aRCRD>. Acesso em: 25 nov. 2024.

SILVA, Ângelo Magalhães. História e produção do espaço da Vila de Ponta Negra - Natal/RN: elementos para uma reflexão sobre o turismo local. **Turismo: estudos e práticas (RTEP/UERN)**, Mossoró/RN, v. 2, n. 1, 2013.

SPINACÉ, Natália. A invasão dos food trucks: febre nos Estados Unidos, os restaurantes sobre rodas começam a ganhar espaço (e fãs) nas ruas brasileiras. **Época**, 24 set. 2014. Disponível em: <https://epoca.globo.com/vida/vida-util/gastronomia-e-estilo/noticia/2014/09/invasao-dos-bfood-trucksb.html>. Acesso em: 25 nov. 2024.

TENENBAUM DE OLIVEIRA, L.; DIAS, M.; SANTOS, S. **ELABORAÇÃO DE UM PLANO DE NEGÓCIO DE UM FOOD TRUCK DE COMIDAS ORGÂNICAS.** [s.l.:

s.n.]. Disponível em:

<https://monografias.poli.ufrj.br/monografias/monopoli10015096.pdf>. Acesso em 30 nov. 2024.

THE HISTORY os Oscar Mayer. **Our history:** the wiener song, 1963. Disponível em: <https://www.oscarmayer.com/our-story/>. Acesso em: 25 nov. 2024

WHAT does a roach coach look like?. **M&R Specialty Trucks and Trailers.**

Disponível em: <https://www.mr-trailers.com/roach-coach/>. Acesso em: 25 nov. 2024.

WILKSON, Adriano. Ele trouxe o fast food ao Brasil e ganhou Wimbledon. Conheça o Bob do Bob's. **UOL**, 11 dez. 20214. Disponível em:

<https://www.uol.com.br/esporte/tenis/ultimas-noticias/2014/12/11/ele-trouxe-o-fast-food-ao-brasil-e-ganhou-wimbledon-conheca-o-bob-do-bobs.htm?cmpid=copiaecola>. Acesso em: 25 nov. 2024.

NATAL SOB RODAS

ENTENDENDO AS LEIS E DECRETOS ACERCA DA
LEGALIZAÇÃO DOS ESPAÇOS DE FOOD PARKS EM
NATAL/RN

DISCENTE: GIULIA NORONHA CUNHA SANTIAGO
ORIENTADORA: MISS LENE PEREIRA DA SILVA



2024

APRESENTAÇÃO



A seguinte cartilha parte do desenvolvimento de um trabalho de conclusão de curso, com resultado técnico, intitulado “Arquitetura efêmera: uma análise urbanística e ambiental dos espaços ocupados por food parks, no bairro de Ponta Negra, em Natal/RN, para a criação de cartilha para licenciamento”.

O objetivo desta cartilha é compilar as Leis e Decretos já publicados pelo município de Natal/RN, acerca dos conceitos e formas de ocupação de food parks e food trucks pela cidade, a fim de auxiliar os atuais e futuros empreendedores na legalização de seus empreendimentos nos espaços públicos e privados.

PREFÁCIO

A ocupação de espaços públicos e privados para atividades comerciais temporárias ou fixas tem se tornado uma prática crescente na cidade de Natal, especialmente no setor de alimentação, com destaque para os food parks e food trucks. Essas atividades oferecem novas possibilidades de negócios e contribuem para a dinamização da economia local. No entanto, para que essa prática seja efetuada corretamente, é fundamental que os responsáveis por esses empreendimentos compreendam as regulamentações e os processos legais que envolvem a instalação e o funcionamento dessas atividades.

Esta cartilha tem como objetivo compilar as leis, decretos e normas divulgados pelo município de Natal, reunindo informações cruciais sobre a ocupação de espaços públicos e privados. Ela foi elaborada para ser um guia prático, acessível e completo para todos os envolvidos nesse processo, desde os profissionais da área de arquitetura e urbanismo até os técnicos ambientais e, especialmente, os empreendedores responsáveis por food parks.

Com este material, é objetivado facilitar o entendimento das normas vigentes e ajudar a organizar os empreendimentos de acordo com as exigências legais, agilizando o processo de licenciamento e garantindo a conformidade com as regulamentações municipais. Para os donos de food parks, em particular, a cartilha é uma ferramenta importante para assegurar que seus negócios operem de forma legal e estruturada, evitando complicações administrativas e fiscais.

Recomendamos que a cartilha seja utilizada como uma fonte de consulta constante. Ao consultar as leis e as normas contidas neste material, o leitor poderá organizar e adaptar seu empreendimento de acordo com as exigências da Prefeitura de Natal, promovendo um ambiente de negócios mais seguro e regulamentado.

Para você, uma excelente leitura e que este material contribua para o sucesso de seu empreendimento, além de trazer melhorias ao ambiente urbano de Natal.

SUMÁRIO



1

LEI N° 7020 de 16/03/2020

2

LEI N° 7254 de 03/12/2021

3

DECRETO 12804 de 16/05/2023

4

LEI N°7671 de 03/04/2024

1



LEI Nº7020

16 de março de 2020

Dispõe sobre a comercialização de alimentos em equipamentos como trailers, caminhões, furgões e contêneres, nas modalidades de "Food Trucks" e "Food Park", em áreas públicas e privadas, e dá outras providências.

1. Objetivo da Lei

A Lei regulamenta a venda de alimentos por food trucks e food parks em Natal, permitindo a atividade em áreas públicas e privadas, em caráter permanente ou eventual.

2. Requisitos para Operação

Para operar, os food trucks precisam:

- **Autorização dos órgãos competentes;**
- **Licenciamento pela Vigilância Sanitária (quando há manipulação prévia dos alimentos);**
- **Licença de food truck e alvará de funcionamento, concedido para eventos ou em food parks de locais privados.**

3. Definições Importantes

- **Food truck: veículo de venda de alimentos e bebidas, podendo preparar os produtos no local.**
- **Food truck de apoio: conjunto de food trucks que apoiam eventos culturais, artísticos, religiosos, esportivos, filantrópicos ou cívicos em locais públicos, organizados por órgãos públicos ou privados.**
- **Food park: espaço privado para operação permanente de food trucks de contêiners.**
- **Base: Local separado do food truck para pré-preparo, armazenamento e acondicionamento de alimentos, sujeito à fiscalização da Vigilância Sanitária.**
- **Autorização de uso de espaço público: permissão concedida pela Prefeitura para uso de áreas públicas, de acordo com normas específicas.**

4. Autorização para Uso do Espaço Público

A Prefeitura de Natal definirá:

- **O número de autorizações de uso em áreas públicas e os locais permitidos;**
- **As autorizações podem ser para eventos temporários e precisam atender às normas de segurança, higiene e qualidade dos alimentos;**
- **O food park deve ter espaço adequado para os equipamentos e consumidores, sem interferir nas demais atividades do local.**

5. Chamamento Público

- **Um mesmo ponto público pode ter várias autorizações de uso para diferentes pessoas físicas ou jurídicas, desde que atuem em dias ou horários distintos;**
- **Caso haja vários interessados em operar no mesmo local, será realizado um chamamento público para a seleção.**

6. Taxas e Infrações

- **Será cobrada um valor público para o uso de espaços públicos e exploração de food parks;**
- **As infrações à lei podem resultar em penalidades como:**
 - **Advertência;**
 - **Multa;**
 - **Apreensão de equipamentos;**
 - **Suspensão da atividade;**
 - **Cancelamento da autorização.**

7. Fiscalização

Antes de iniciar as atividades, os equipamentos devem passar por inspeção e obter autorização da Coordenação de vigilância sanitária - COVISA.

2



LEI Nº 7254

03 de dezembro de 2021

Dispõe sobre regras para o uso e ocupação de espaços públicos para instalação de sinalização de vias e logradouros públicos, prestação de serviços, exercício de atividade econômica e realização de eventos diversos de curta duração, mediante os instrumentos da autorização, permissão e concessão, e dá outras providências.

1. Objetivo da Lei

Organizar o uso dos espaços públicos em Natal, regulamentando atividades comerciais, culturais e de serviços. Define como deve ser feito o licenciamento, as responsabilidades dos usuários desses espaços, o papel da Prefeitura e as penalidades para quem descumprir as normas.

2. Conceitos e definições importantes

Entre as principais definições da Lei, destacam-se:

- Espaços Públicos Municipais: áreas como ruas, praças, mercados e áreas destinadas à realização de atividades comerciais.**
- Mobiliário Urbano: objetos ou construções como bancas de feira, placas de sinalização, quiosques, entre outros.**
- Eventos de Curta Duração: atividades temporárias, como festas e feiras, realizadas em espaços públicos.**

3. Regras para Uso dos espaços

A utilização de espaços públicos para fins comerciais ou culturais deve ser previamente autorizada, seja por meio de autorização, permissão ou concessão, dependendo da natureza da atividade e do espaço utilizado. Além disso, as atividades devem ser compatíveis com as normas urbanísticas, de segurança e ambientais.

4. Licenciamento e Autorização para Uso

Em casos de eventos de curta duração, pode ser necessário obter autorização. Já para instalações permanentes de equipamentos urbanos ou atividades comerciais de maior porte, pode ser necessária uma permissão ou concessão de uso, conforme o tipo de uso e a duração da exploração do espaço.

5. Tipos de equipamentos e estruturas

A Lei distingue entre:

- **Equipamentos Urbanos Fixos:** Como quiosques e bancas de jornais, que ocupam permanentemente o espaço público.
- **Equipamentos Removíveis:** Como bancas de feira e stands de vendas, que podem ser montados e desmontados conforme a necessidade.
- **Área de Consumo:** Refere-se à área adjacente ao balcão ou equipamento onde o cliente interage com o serviço ou produto.

6. Exigências e normas para instalação

A instalação de qualquer equipamento nos espaços públicos deve seguir as seguintes exigências:

- **Condições Higiênico-Sanitárias:** Cumprir com as normas de higiene e sanitárias, especialmente para atividades que envolvem alimentação.
- **Segurança e Acessibilidade:** Os espaços devem ser acessíveis para pessoas com deficiência e garantir a segurança dos usuários.
- **Licenciamento Ambiental:** Quando necessário, a atividade deve ter a licença ambiental aprovada pelos órgãos competentes.

7. Condições de instalação e funcionamento

A Lei estabelece que o uso dos espaços de domínio municipal deve seguir um processo de licenciamento provisório, envolvendo autorizações ambientais e urbanísticas antes da instalação das atividades no local. Os principais pontos desse processo são:

- Autorização provisória ambiental e urbanística: deve ser solicitada para o uso do espaço e instalação de publicidade.**
- Projeto de arborização: necessário caso a calçada do empreendimento possua 2,50m ou mais; exceção para terrenos localizados nas margens da Av. Engenheiro Roberto Freire, casos de supressão no lote e empreendimentos com 1.800m² ou mais.**

A validade das autorizações é de 1 (um) ano, podendo ser prorrogada por mais 1 ano em casos de atendimento às normas.

8. Competência para outorga e fiscalização

É de competência dos órgãos competentes:

- Elaborar o projeto de urbanização para as áreas públicas.**
- Estabelecer os procedimentos específicos para a solicitação de outorgas.**
- Exigir a documentação necessária para o cadastro de outorgas e licenças de uso.**

As atividades que necessitam de alvará de funcionamento, sanitário e licenciamento ambiental, só poderá ser iniciada com obtenção das licenças exigidas.

O alvará sanitário, para atividades com manipulação de alimentos, deve ser apresentado 90 dias após início das atividades.

A outorga de instrumentos para uso de espaços públicos leva em consideração a responsabilidade ambiental e urbanística, para garantir que a instalação de equipamentos urbanos e a realização dos eventos sigam as normas ambientais e de planejamento urbano.

9. Instrumentos para outorga: autorização, permissão e concessão

Há 3 (três) instrumentos para a outorga para uso de espaços públicos, que, se infringidos geram, penalidades. São eles:

- **Autorização de uso:** expedido pela Administração Pública, permite atividades eventuais e de menor relevância, de interesse particular. É pessoal e intransferível. Ela pode ser revogada a qualquer momento e sem custo pela Administração, em caso de descumprimento das normas. Não dispensa alvará de localização e funcionamento, nem alvará sanitário.
- **Permissão de uso:** expedido pela Administração Pública, é concedida à pessoas físicas ou jurídicas, mediante licitação, para instalação de equipamentos urbanos físicos. É de caráter único e intransferível. Ela pode ser revogada a qualquer momento e sem custo pela Administração, em caso de descumprimento das normas. Não dispensa alvará de localização e funcionamento, nem alvará sanitário e licença ambiental.
- **Concessão de uso:** obrigatória para atribuição exclusiva de um bem público ao particular. Deve ser precedida de licitação pública formalizada por contrato administrativo e antecedida pelo licenciamento do projeto de urbanização. É obrigatória apresentação prévia do licenciamento ambiental para atividades comerciais e de serviços sob regime de concessão. Não dispensa alvará de localização e funcionamento, nem alvará sanitário.

10. Infrações, penalidades e fiscalização

A lei define como infração os seguintes pontos:

- **Exercer ou instalar atividades/equipamentos sem o devido instrumento de outorga.**
- **Descumprir as condicionantes estabelecidas para uso do espaço público.**
- **Exercer atividades diversas ou comercializar mercadorias que não constam na outorga.**
- **Transferir a titularidade do uso do espaço sem autorização da Administração Municipal.**
- **Falsificar documentos ou informações para obter a outorga ou qualquer outro documento relacionado.**

Sobre a remoção de equipamentos urbanos: Será feita quando houver algum ato infracionário. O infrator deve custear, em forma de indenização, a remoção, transporte e depósito dos equipamentos removidos.

Os equipamentos podem ser devolvidos em caso de pagamento das taxas associadas, devendo ser resgatados em até 60 dias.

Em casos de não posse da outorga para funcionamento das atividades no local, este pode ser interditado temporariamente, até que a situação seja regularizada pelo interessado.

O instrumento de outorga pode ser cassado nas seguintes situações:

- **Não iniciar a instalação ou funcionamento da atividade dentro de 30 dias após o recebimento da outorga.**
- **Deixar de funcionar por mais de 10 dias consecutivos ou 30 dias cumulativos em 3 meses, sem justificativa.**
- **Vender, alugar, ceder ou transferir a responsabilidade da atividade para terceiros.**
- **Deixar de atender aos critérios necessários para a obtenção da outorga.**
- **Receber multa duas vezes dentro de 1 ano.**
- **Exercer atividades diferentes da autorizada ou utilizar o equipamento para fim diverso.**

11. Disposições finais e transitórias

Sobre o termo de compromisso para os atuais ocupantes de locais públicos municipais:

- **Eles possuem o direito de permanecer utilizando o espaço desde que assinem o Termo de Compromisso, com prazo de 36 meses;**
- **É concebida pontuação preferencial aos atuais ocupantes no processo de licitação;**
- **Se o projeto de urbanização e licitação forem concluídos antes do prazo do Termo de Compromisso, o prazo do termo deve ser cumprido antes da desocupação;**
- **Para processo de desocupação deve ser feita a notificação com antecedência mínima de 120 dias após término do prazo do Termo. Em caso de segurança pública ou ambiental, o prazo se reduz para 90 dias.**

3



DECRETO Nº12.804

16 de maio de 2023

Regulamenta os usos compatíveis para utilização provisória dos lotes existentes nas 09 quadras localizadas entre a Avenida Engº Roberto Freire, a Rua Pedro Fonseca Filho, a Avenida Senador Dinarte Medeiros Mariz e a Rua Cláudio Gomes Teixeira, as quais compõem o perímetro da antiga área non aedificandi de Ponta Negra e estabelece as diretrizes técnicas provisórias para a orientação dos processos de autorização provisória, a título precário, ambiental e urbanística.

Objetivo do Decreto

Garantir a proteção do conjunto cênico-paisagístico da Praia de Ponta Negra e o Morro do Careca, regulamentando a ocupação da antiga área non aedificandi (onde era proibida a edificação de qualquer tipo de construção) com atividades turísticas e comerciais, respeitando critérios ambientais e urbanísticos.

Capítulo I: Usos Provisórios Permitidos

Art. 2º - Podem ser realizados, provisoriamente, usos comerciais, de serviços e institucionais voltados ao turismo, desde que não causem impacto visual negativo sobre a paisagem e não exijam grandes construções permanentes.

Capítulo II: Usos Proibidos

Art. 3º - Fica vedada a instalação de atividades que impliquem impactos ambientais ou urbanísticos, tais como:

- Indústria e comércio atacadista.**
- Hospedagem, habitação e camping.**
- Oficinas, postos de combustível, grandes estacionamentos e vendas de mercadorias.**

Capítulo III: Requisitos para Utilização Provisória

Art. 4º - Edificações permanentes não são permitidas. Apenas estruturas removíveis de até 18m² podem ser instaladas, desde que não interfiram na paisagem.

Art. 5º - É proibido instalar decks de madeira, tendas ou publicidade que invadam a área pública da calçada, especialmente na Avenida Engenheiro Roberto Freire.

Art. 6º - Equipamentos de suporte como trailers, banheiros químicos e outros devem ser instalados de forma que não prejudique a visibilidade da paisagem. A altura desses equipamentos não pode ultrapassar a cota da calçada.

Art. 7º - Podem ser feitas intervenções para segurança das encostas e melhoria da acessibilidade nas calçadas, sem comprometer a paisagem.

Art. 8º - Guarda-corpos (barreiras de proteção) nas extremidades dos lotes devem ser transparentes e ter no máximo 1,10m de altura.

Art. 9º - Estabelecimentos devem ter estacionamento e áreas para carga e descarga, conforme normas do Código de Obras e do Plano Diretor.

Art. 10 - As calçadas devem ter faixa de passeio de 1,20m de largura, garantindo a circulação dos pedestres.

Art. 11 - Acesso de veículos aos lotes pela Avenida Engenheiro Roberto Freire é proibido.

Art. 12 - 40% do lote deve permanecer permeável, permitindo a infiltração de água no solo.

Art. 13 - Os equipamentos instalados no lote não devem bloquear a circulação de pedestres, que deve ter uma faixa de 1,80m.

Art. 14 - As atividades comerciais devem atender aos condicionantes sanitários, como:

- Instalação de banheiros químicos.
- Água corrente e potável.
- Plano de gerenciamento de resíduos.

Capítulo IV: Licenciamento Provisório

Art. 15 - Para os usos permitidos, é necessário obter autorização provisória ambiental e urbanística da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo (SEMURB).

Art. 16 - Após a análise do processo, será emitida a autorização provisória para o funcionamento do estabelecimento.

Art. 17 - Para obter o Alvará de Funcionamento, será necessário apresentar o Alvará da Vigilância Sanitária e o Atestado de Vistoria do Corpo de Bombeiros.

Art. 18 - As autorizações têm validade de 1 ano, podendo ser prorrogadas por igual período.

Capítulo V: Disposições Finais

Art. 19 - Estabelecimentos que já funcionam no local poderão se regularizar provisoriamente, mediante requerimento à SEMURB. Os novos empreendimentos precisarão de licenciamento prévio.

Art. 20 - Estabelecimentos que não se regularizarem ou que descumprirem as normas estarão sujeitos a penalidades e até ao desligamento de energia elétrica.

Art. 21 - O Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogando disposições anteriores.

4



LEI Nº 7671

03 de abril de 2024

Dispõe sobre a simplificação para regularização provisória de atividades em funcionamento nos espaços públicos municipais outorgados nos termos do Art. 82, da Lei Municipal nº 7.254, 03 de dezembro de 2021, e dá outras providências.

1. Objetivo da Lei

Trata do processo de regularização das atividades comerciais e de serviços, com foco em setores da orla marítima e mercados públicos. Além disso, estabelece novos critérios de fiscalização e responsabilidades para garantir o ordenamento do uso do espaço público.

2. Disposições Gerais

Simplificar a regularização das atividades de baixo, médio e alto risco em funcionamento em espaços públicos outorgados, conforme o Art. 82 da Lei Municipal nº 7.254/2021.

3. Competência para Expedir Termo de Compromisso e Autorizações

Art. 2º - A Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo (SEMURB) é responsável por celebrar Termos de Compromisso com os ocupantes de espaços públicos para regularizar atividades como:

- Aluguel de brinquedos e atividades esportivas na orla marítima.**
- Operação de trailers e veículos adaptados para fins comerciais.**
- Locação de mesas, cadeiras e guarda-sóis na faixa de areia da orla.**

Art. 3º - A Secretaria de Serviços Urbanos (SEMSUR) será responsável pela regularização de atividades em mercados públicos.

Art. 4º – A SEMURB e a SEMSUR devem publicar portarias internas para detalhar as exigências dos Termos de Compromisso e Autorizações de Uso.

Art. 5º – O Termo de Compromisso serve como uma licença provisória para as atividades de médio e alto risco, durante o período de transição, permitindo a regularização sem a necessidade de licenciamento ambiental imediato.

- **As atividades que apresentarem pendências (acessibilidade, alvarás, destinação de resíduos, etc.) terão prazo para se adequar.**
- **Caso não cumpram o prazo, a atividade poderá ser interditada ou suspensa.**

4. Da Fiscalização Municipal

Art. 6º – Criado o Grupo de Fiscalização Integrada Municipal (G-FIM), que substituirá o antigo Grupo de Fiscalização da Orla de Ponta Negra (GF/PN).

- **A coordenação do G-FIM será feita pela Fiscalização Ambiental da SEMURB.**
- **O grupo será composto por fiscais de diversas secretarias, como SEMSUR, SMS (Vigilância Sanitária), STTU (Trânsito), entre outros.**

Objetivo do G-FIM:

- **Garantir a fiscalização e o ordenamento das atividades nos espaços públicos, assegurando que todas as atividades sejam realizadas de acordo com a legislação vigente.**

5. Disposições Finais e Transitórias

Art. 7º - Mesas e cadeiras podem ser instaladas em calçadas, calçadões e vias públicas mediante autorização da SEMURB, desde que cumpram as exigências definidas nas portarias internas.

Art. 8º - Bares, restaurantes e serviços de alimentação nas áreas públicas devem disponibilizar um cardápio bilíngue (português e inglês), acessível por QR Code.

- **O QR Code deve fornecer informações como:**
 - **Identificação do estabelecimento.**
 - **Valor do serviço de atendimento (se houver cobrança).**
 - **Informações sobre o uso de equipamentos de praia (mesas, cadeiras, guarda-sóis).**
 - **Formulário de denúncias e elogios.**

Art. 9º - A renovação do Termo de Compromisso está condicionada ao cumprimento das exigências estabelecidas e à apresentação de Certidão Negativa de Débitos Ambientais (CNDA).

Art. 10 - As infrações ao descumprimento desta Lei serão punidas conforme a Lei Municipal nº 7.254/2021 e a Lei Municipal nº 4.100/1992.

Art. 11 - Ficam revogadas as disposições em contrário.

Art. 12 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

REFERÊNCIAS

LEGISWEB. **Lei N? 7020 DE 16/03/2020 - Municipal - Natal - LegisWeb**. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=390714>>. Acesso em: 6 nov. 2024.

Lei Ordinária 7254 2021 de Natal RN. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rn/n/natal/lei-ordinaria/2021/726/7254/lei-ordinaria-n-7254-2021-dispoe-sobre-regras-para-o-uso-e-ocupacao-de-espacos-publicos-para-instalacao-de-sinalizacao-de-vias-e-logradouros-publicos-prestacao-de-servicos-exercicio-de-atividade-economica-e-realizacao-de-eventos-diversos-de-curta-duracao-mediante-os-instrumentos-da-autorizacao-permissao-e-concessao-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 6 nov. 2024.

DOS LOTES EXISTENTES NAS, R. OS U. C. P. U. P. et al. DECRETO N.º 12.804 DE 16 DE MAIO DE 2023. Disponível em: <<https://natal.rn.gov.br/storage/app/media/semurb/servicos/decreto-12804-regulamenta-os-usos-na-aeitp-01-area-nao-edificante-deponta-negra.pdf>>. Acesso em: 6 nov. 2024.

Lei Ordinária 7671 2024 de Natal RN. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rn/n/natal/lei-ordinaria/2024/768/7671/lei-ordinaria-n-7671-2024-dispoe-sobre-a-simplificacao-para-regularizacao-provisoria-de-atividades-em-funcionamento-nos-espacos-publicos-municipais-outorgados-nos-termos-do-art-82-da-lei-municipal-n-7254-03-de-dezembro-de-2021-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 6 nov. 2024.

