

**PRÁTICAS (D)E PODER:  
A REGULAMENTAÇÃO DA ATIVIDADE DOS *FOOD TRUCKS* EM  
CURITIBA/PR – BRASIL**

KRISCIÊ PERTILE PERINI <sup>1</sup>

JULIA SILVIA GUIVANT <sup>2</sup>

**RESUMO:** A partir do processo de regulamentação da atividade de comércio de alimentos e bebidas por *food trucks* na cidade de Curitiba/PR (Brasil), o artigo apresenta uma análise das práticas de poder entre diferentes atores institucionais (entidades do setor gastronômico, órgãos e secretarias municipais) envolvidos no processo. Para tanto, propõe-se uma abordagem especialmente a partir da Teoria das Práticas. Argumenta-se que as legislações restritivas impostas a atividade dos *food trucks* resultam sobretudo do conflito de interesses entre os seus proprietários e os de restaurantes fixos. Analisamos como as entidades de classe do setor gastronômico valem-se de sua influência política junto às secretarias e órgãos municipais, a fim de garantir o protagonismo dos segmentos que representam. Concluímos que as estratégias engendradas pelas entidades de classe dos estabelecimentos fixos, dificultam ou inviabilizam a atividade dos *food trucks*. Exemplos disso são (1) a fixação da distância mínima que os *food trucks* devem manter de feiras gastronômicas e turísticas, bem como de outros espaços fixos do comer e, (2) as vagas de estacionamento licitadas, forçando os proprietários de *food trucks* a operarem em áreas inviáveis do ponto de vista estrutural, econômico e de segurança. Em contrapartida, os proprietários desses veículos “navegam”, exercendo sua capacidade de poder, nas lacunas deixadas pelas normas oficiais, que tiveram consequências impremeditadas pelas entidades de classe.

321

**PALAVRAS-CHAVE:** *Food Trucks*; Práticas de Poder; Regulamentações.

**ABSTRACT:** Based on the process of regulating the food and beverage trade activity by food trucks in the city of Curitiba/PR (Brazil), the article presents an analysis of the power practices between different institutional actors (food sector entities, municipal agencies and secretariats) involved in the process. Therefore, an approach is proposed, especially from the Theory of Practices. It is argued that the restrictive laws imposed on the activity of food trucks result mainly from the

---

<sup>1</sup> Graduada e Mestre em Turismo pela Universidade de Caxias do Sul. Doutora em Ciências Humanas pela Universidade Federal de Santa Catarina. Docente efetiva do Centro de Ciências Humanas e da Informação da Universidade Federal do Rio Grande no período de 2014-2019.

<sup>2</sup> Doutora em Sociologia. Professora titular da Universidade Federal de Santa Catarina.



conflict of interests between their owners and those of brick-and-mortar restaurants. We analyze how the professional associations in the gastronomic sector make use of their political influence with the municipal secretariats, in order to guarantee the leading role of the segments they represent. We conclude that the strategies engendered by the professional associations of fixed establishments make it difficult or impossible for food trucks to operate. Examples of this are (1) the establishment of the minimum distance that food trucks must maintain from gastronomic and tourist fairs, as well as other fixed eating spaces, and (2) the parking spaces auctioned, forcing food truck owners to operate in unviable areas from a structural, economic and security point of view. On the other hand, the owners of these vehicles “navigate”, exercising their power capacity, in the gaps left by official norms, which had unintended consequences by class entities.

**KEYWORDS:** Food Trucks; Power Practices; Regulations.

## INTRODUÇÃO

O desenvolvimento de novos nichos no segmento da alimentação comercial e/ou coletiva que se adaptem aos estilos de vida dos indivíduos, aos seus deslocamentos diários, horários, locais de atividades e particularismos impostos pela contemporaneidade é “um componente importante da cidade ‘conveniente’, quer dizer cômoda, fácil, adaptada à vida cotidiana” (ASCHER, 2005, p.21).

Os *food trucks* estão entre essas novas formas do comer fora em centros urbanos, e podem ser descritos como veículos a motor, rebocados ou não, que operam de forma estacionária e/ou itinerante. É um modelo de cozinha sobre rodas, de dimensões que variam, onde alimentos e bebidas são transportados, preparados, finalizados e comercializados (SEBRAE, 2015; PERINI; GUIVANT, 2017). Ainda que tenham surgido em 1866 nos Estados Unidos, foi somente a partir do fim do século XX que adquiriram as características e a visibilidade que possuem atualmente, disseminando-se pelo mundo como um fenômeno gastronômico. Sob apelos que aliam comodidade, qualidade e preços acessíveis, a gastronomia ofertada por esses veículos passou a ser demandada por uma clientela desejosa por novas experiências urbanas e alimentares, especialmente aquelas vinculadas a “gourmetização” e ao universo dos *foodies*. Consideramos o *gourmet* como adjetivo que abarca discursos que valorizam e destacam a qualidade e sabor dos alimentos, os insumos utilizados durante o preparo, técnicas empreendidas e apresentação dos pratos, mas que diante do processo de popularização nem sempre se torna, de fato, uma prática, permanecendo apenas na esfera do discurso. Por sua vez, os *foodies* são quem considera a comida como forma de discurso, apreciação estética e aquisição de conhecimento. Johnston e Baumann (2015, p.51) afirmam que, embora a cultura *foodie* tenha inegável relação com privilégios de classe, especialmente por

estar associada a escolhas *gourmets*, ela também contém elementos de descentralização da autoridade culinária e democratização, concedendo importância, também, para os alimentos de culturas e grupos diferentes, além de alimentos simples, elaborados em pequena escala.

No Brasil, o primeiro *food truck* surgiu na cidade de São Paulo, em 2008. Cinco anos depois, o poder público da capital paulistana tornou-se pioneiro ao legislar sobre o comércio de comidas por *food trucks*, o que inspirou uma série de outras capitais a revisarem suas normativas para o segmento de comércio ambulante ou desenvolverem regulamentações específicas para os caminhões de comida.

Os processos de aprovação de tal legislação não foram simples, envolvendo disputas entre os setores da gastronomia sobre o uso do espaço público. Exemplo disso foi Curitiba/PR, que em 2015 aprovou a Lei 14.634 que dispunha sobre a comercialização de alimentos em áreas públicas e particulares especificamente exercida pelos *food trucks*, se tornando a primeira capital da região sul a legislar sobre o assunto e a primeira fora do eixo Rio de Janeiro – São Paulo.

Neste artigo<sup>3</sup> propomos analisar as práticas de poder empreendidas pelos atores sociais e institucionais envolvidos no segmento de *food trucks* da capital paranaense. A escolha por Curitiba deve-se a seu pioneirismo na região sul em legislar sobre a atividade dos *food trucks* e por sua relevância em termos de oferta, variedade e tradição gastronômica. A regulamentação da venda de alimentos e bebidas por *food trucks* ocorreu de maneira conflituosa, resultando em normativas (Lei 14.634, Decreto 622/2015 e Concorrência 021/2016) que dificultam e/ou inviabilizam tal atividade de comércio ambulante, trazendo à tona as disputas que envolvem o uso do espaço público. Para tanto, foram realizadas cinco entrevistas abertas e presenciais, sobretudo em 2017<sup>4</sup>, com os principais atores vinculados a entidades, secretarias e órgãos municipais que participaram das tratativas e posterior elaboração das regulamentações. Também analisamos documentos, jornais e informações em *webpages*.

Nossa análise parte da Teoria das Práticas (TP), situando-nos assim dentro de uma corrente que tem sido já utilizada por outros autores para estudar as atividades do comer fora. A partir de tal referencial teórico, e em diálogo complementar com outras teorias sociais (principalmente a dramaturgia de Goffman e a teoria da estruturação de Giddens), analisamos a construção das

---

<sup>3</sup> Este artigo é parte da tese intitulada “*Food Trucks e(m) Food Parks: novas práticas sociais atreladas ao comer fora*” defendida por Perini em 2020, no Programa Interdisciplinar de Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina.

<sup>4</sup> Foram entrevistados: Antônio Paulo Portier Tanaka (Presidente da Associação Paranaense de *Food Trucks* – APFT); Luciano Ferreira Bartolomeu (Diretor Executivo da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes – Abrasel Seccional Paraná); João Jacob Mehl (Presidente do Sindicato Empresarial de Hospedagem e Hotelaria - SEHA) e Reginaldo Luiz dos Santos Cordeiro, Secretário de Urbanismo na Gestão 2013-2016. Apenas a entrevista com o vereador responsável pelo Projeto de Lei, Hélio Renato Wirbiski, ocorreu em 2020.

normativas para a atividade dos *food trucks* na capital paranaense e como os diferentes atores institucionais se articulam na defesa de seus interesses.

Inicialmente apresentamos o processo legislativo que culminou na aprovação da lei que constituiu a atividade de comércio de alimentos em áreas públicas e particulares por *food trucks*, para então analisarmos como os atores passaram a se articular diante dos dois principais pontos de divergência em relação às demais normativas (decreto e concorrência), a saber: (1) a impossibilidade dos *food trucks* estacionarem próximo a feiras gastronômicas e turísticas e, também, de estabelecimentos do comer, mantendo uma distância mínima de duzentos metros e, conseqüentemente (2) as vagas de estacionamento licitadas, as taxas mensais cobradas pelo uso do espaço público e o tempo de permanência permitido nesses locais. Na conclusão argumentamos que devido a capacidade de organização e influência do setor gastronômico convencional, os diferentes atores que o compõem mobilizam de forma coletiva uma série de estratégias e táticas com o intuito de proteger suas atividades econômicas. As legislações restritivas impostas a atividade dos *food trucks* resultam sobretudo do conflito de interesses entre os seus proprietários e os de restaurantes fixos, sendo que as entidades de classe do setor gastronômico valem-se de sua influência política junto às secretarias e órgãos municipais, a fim de garantir o protagonismo dos segmentos que representam. Em contrapartida, os proprietários de *food trucks* encontram nas lacunas deixadas pelas normas oficiais novas formas de operar, o que traz conseqüências impremeditadas pelo setor.

## 2. LIGANDO OS MOTORES: O PROJETO DE LEI

A demanda por uma legislação que regulamentasse a atividade de comércio de alimentos por *food trucks* na capital paranaense surgiu em 2014. O projeto de lei 031.00007.2015, embora tenha sido aprovado por unanimidade pela Câmara Municipal de Vereadores em 23 de março de 2015, enfrentou uma série de “percalços”, conforme classificou o autor do projeto, vereador Hélio Renato Wirbiski (PPS).

Em entrevista, ele explica que o objetivo ao propor o projeto de lei voltava-se para criação de emprego, renda e desenvolvimento para a cidade, além da oferta de “comida de qualidade, por um preço acessível e de forma rápida” [Sic]. Observando o crescimento do segmento com a entrada dos primeiros veículos no mercado da alimentação fora do lar e após pesquisar como se apresentava nos Estados Unidos, o vereador contatou cerca de quinze proprietários de *food trucks* que já operavam em espaços particulares da cidade, sugerindo-lhes que criassem uma associação. A ideia, de acordo com Wirbiski, era garantir força política para discussão e proposição do projeto de lei, tendo em vista que os demais segmentos da alimentação já os enxergavam como uma concorrência a ser combatida. Ainda que a Associação Paranaense de Food Trucks (APFT) estivesse já constituída, ele ressalta que “eram jovens empreendedores que estavam em um negócio totalmente

novo [do qual] eles também não entendiam” [Sic]. Esse desconhecimento acerca do setor, suas especificidades e necessidades, o forçou a se basear nas legislações vigentes em outros países e na cidade de São Paulo, pioneira no Brasil, atentando para as demais regulamentações de Curitiba, especialmente aquelas relativas ao Plano Diretor (Lei 2.828/1966) e a Lei de Zoneamento (Lei 9.800/2000).

Embora o projeto de lei para os *food trucks* tenha se baseado em legislações já aprovadas e em vigor, Wirbiski relata que não tardou para que a proposta sofresse uma série de sanções por parte dos vereadores que apoiavam e defendiam os demais setores de A&B:

Primeiro tivemos que ter uma vitória política dentro da Câmara de Curitiba, porque nós tivemos que lutar contra todos os outros segmentos: ambulantes, restaurantes, hotéis, bares, e com a resistência de todos eles nós tivemos uma sessão muito tumultuada na aprovação dos *food trucks*. Todos atuavam contra...eu estava sozinho contra vários vereadores que representavam outros segmentos, que ao invés de entender que esse podia ser um convívio normal e pacífico, achavam que perderiam mercado, então foi uma luta muito dura para aprovar [Sic].

Uma matéria intitulada "Representantes do setor querem redesenhar lei dos *food trucks*", publicada em dezembro de 2014 pelo jornal Gazeta do Povo (principal jornal impresso da capital), indica que essa pressão não estava restrita aos vereadores contrários ao projeto, mas era exercida diretamente por entidades como a Associação Brasileira de Bares e Restaurantes – Seccional Paraná e o Sindicato Empresarial de Hospedagem e Alimentação. De acordo com a notícia, a votação do projeto foi adiada três vezes por intervenção dessas instituições, a fim de que houvesse uma reunião entre elas e o vereador proponente. Na ocasião, a presidente do conselho de administração da Abrasel PR, Jilcy Mara Joly Rink, afirmou que embora não fossem contrários ao segmento de *food trucks*, haja vista que estariam dentro da categoria da alimentação fora do lar defendida pela Associação, era necessário analisar diversos aspectos e estabelecer alterações, sobretudo porque a entidade não havia sido consultada ou participado das discussões acerca da proposição, garantindo que o setor de estabelecimentos fixos havia sido “pego de surpresa” (ROCHA, 2015).

No trecho citado anteriormente, da entrevista com o Sr. Wirbiski, notamos que a resistência aos *food trucks* não provinha apenas dos estabelecimentos fixos, mas também de um segmento de comidas de rua, os ambulantes. Sobre isso, ele explica que, por um lado, os proprietários de bares e restaurantes acreditavam que os *trucks* iriam estacionar na porta de seus estabelecimentos, fazendo com que perdessem clientes; já os ambulantes receavam perder espaços públicos conquistados, a exemplo de praças, parques e feiras.

O vereador afirma que cogitou enquadrar os novos veículos na mesma legislação destinada ao comércio ambulante (Lei 6407/1983), explicando à categoria

“que podia ser uma cadeia hierárquica, [em que] o ambulante sairia da venda de cachorro-quente e [...] poderia ascender a um *food truck*, como forma dele diversificar” [Sic] sua oferta, já que o Decreto 400/2018 autoriza somente a venda de churros, crepes, cachorro-quente e caldo de cana por ambulantes. Porém, a proposta não foi aceita por uma vereadora que defendia a categoria na Câmara, não permitindo que a legislação fosse alterada.

Essa controvérsia reforça a dificuldade que os legisladores públicos enfrentam ao classificar o segmento de *food trucks*, uma vez que não pertencem às comidas de rua e nem tampouco ao setor de estabelecimentos fixos, sobretudo porque suas operações expõem especificidades que precisam ser consideradas nas normatizações, tais como tamanho dos veículos, itinerância, variedade dos produtos ofertados, capacidade de elaboração dos pratos no interior dos *trucks*, entre outros.

Uma matéria publicada no site da Câmara Municipal de Curitiba no mesmo dia em que o projeto de lei foi aprovado, indica de maneira implícita os conflitos internos de interesse ao destacar que o projeto recebeu dez emendas. De acordo com Wirbiski, isso ocorreu porque o projeto original já contemplava as regulamentações para a atividade (e.g. metragem dos veículos, locais de parada e demais especificações de como iriam funcionar), as quais eram pleiteadas pelos demais vereadores, entidades do setor gastronômico, secretarias e órgãos municipais:

[...] outros vereadores na época não me permitiram aprovar, fazendo com que eu firmasse um acordo com esses segmentos que essa regulamentação seria feita na Secretaria Municipal de Urbanismo, com a participação de todos os outros, para que eles criassem uma legislação que não houvesse concorrência desleal entre eles. Eu acabei concordando porque era melhor aprovar do que não aprovar, e aprovamos dessa forma, sem regulamentação [Sic].

Após a aprovação do projeto pela Câmara Municipal, a Lei 14.634 foi sancionada em 14 de abril de 2015 pelo então prefeito Gustavo Fruet (PDT). Tendo em vista que a lei tornou a atividade passível de ser exercida, a próxima etapa foi o estabelecimento de normativas para o seu funcionamento, uma vez que elas não constavam no projeto aprovado. Conforme exposto no trecho acima, a organização e mediação das reuniões para elaboração do decreto ficaram a cargo da Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU), na época chefiada pelo Sr. Reginaldo Luiz dos Santos Cordeiro.

As negociações levadas a cabo nessas reuniões são as que nos interessamos em analisar de maneira mais profunda, sobretudo porque delas resultam as regulamentações para a atividade dos *food trucks* na capital paranaense. Ademais, através dos trechos extraídos da entrevista com Wirbiski, podemos notar que havia grande pressão por parte dos vereadores para que essas discussões pudessem

contar com a participação de entidades do setor gastronômico, bem como de outras secretarias e órgãos municipais. A ampliação e diversificação do número de atores sociais envolvidos, nos parece um terreno de análise profícuo para compreensão das práticas de poder mobilizadas, especialmente aquelas a que se refere Barnes (2001) como constituindo-se a partir de atores que agem coletivamente a fim de manter/sustentar determinada categoria.

### 3. ENTRE ESTRATÉGIAS E TÁTICAS: O DECRETO E A CONCORRÊNCIA

Para a análise da construção das normativas que regem a atividade dos *food trucks* conciliaremos o conceito de poder desenvolvido (ainda superficialmente) pela Teoria das Práticas com o de estratégias e táticas (DE CERTEAU, 2014 [1990]); consequências impremeditadas e regras codificadas (GIDDENS, 2009). Além disso, adotaremos a abordagem dramaturgic de Erving Goffman, que parte de metáforas teatrais para explicar como os atores sociais atuam em situações de interações face a face, influenciando a percepção dos demais (GOFFMAN, 2002 [1959]) por meio de representações comportamentais.

Assim como no teatro, Goffman (2002 [1959], p.13; 2011 [1967], p.14) propõe que os atores sejam divididos em protagonistas, que desempenham os papéis principais, e antagonistas (ou coadjuvantes), que estabelecem *performances* contrárias aos primeiros. Essa divisão se estabelece com base na definição da situação, que consiste no controle e influência que determinado (s) ator (es) possui (em) na regulação da conduta dos demais. Os protagonistas são aqueles capazes de definir a situação, manipulando as interações por meio das estratégias que engendram a partir da posição privilegiada que ocupam e de seu *status*. Os demais são atores coadjuvantes, o que não significa passividade, uma vez que também agem como protagonistas de suas ideias, traçando linhas de ação em resposta.

Essas *performances* são mobilizadas num cenário que compreende o espaço físico constituído por mobília, disposição de elementos, decoração, entre outros materiais necessários para que a ação humana ocorra (GOFFMAN, 2002 [1959], p.29). A exemplo dos atores, o cenário também está dividido em categorias: o palco e os bastidores. O primeiro é onde se desdobram as práticas performáticas dos atores diante de uma plateia; enquanto o segundo se refere ao (s) local (is) em que os atores agem sem que haja audiência, assim “não precisam expor publicamente determinados posicionamentos, mas pressionam para que seus interesses sejam atendidos” (FONSECA; GUIVANT, 2019, p.135). Veremos que as ações articuladas nos bastidores, ainda que distantes da plateia, operam como um ensaio para o grande ato, impactando no desempenho e resultados obtidos no palco principal.

As reuniões coordenadas pela Secretaria Municipal de Urbanismo com a presença dos atores sociais que constam no Quadro 2, são consideradas o palco principal para as tratativas concernentes ao decreto e a licitação/concorrência dos espaços públicos destinados à operação dos caminhões de alimentos. Como vimos na tramitação do projeto, na origem dessas reuniões para discussão do decreto

estão os interesses conflitantes entre os proprietários desses veículos, estabelecimentos fixos de A&B (e.g. bares, restaurantes e hotéis) e vendedores ambulantes. A partir da aprovação da lei específica para *food trucks*, constatamos a ausência de representantes do segmento de comércio ambulante na etapa de discussões para a normatização desses veículos, possivelmente porque a oposição em relação a atividade dos *food trucks* estava na possibilidade de serem regulamentados pela mesma legislação, o que poderia acarretar a perda ou disputas por espaços já conquistados pelos ambulantes.

O processo de negociações foi descrito durante entrevista concedida pelo então secretário de urbanismo, Santos Cordeiro, como “desgastante”. Isso porque de um lado havia a APFT e seus associados (que naquela época chegava a quarenta proprietários de *food trucks*), do outro as entidades representantes do setor de bares e restaurantes, leia-se Abrasel PR e SEHA. Os primeiros demandavam rapidez na elaboração e sanção de um decreto que regulamentasse a atividade para que a mesma ocorresse de forma itinerante, ou seja, que fossem destinadas vagas de estacionamento específicas para *food trucks* e que a partir delas houvesse um rodízio entre os caminhões. Enquanto as entidades buscavam maneiras de afastar o novo segmento de seus estabelecimentos fixos, por defenderem que haveria uma concorrência economicamente desleal.

Outro fator importante que observamos, que pode ser somado aos conflitos de interesses entre os segmentos gastronômicos, é o desconhecimento dos órgãos e secretarias municipais acerca da logística do comércio de alimentos realizado por esses veículos. Contrariamente ao autor do projeto de lei, o secretário de urbanismo afirma que o decreto não foi baseado em normatizações já existentes em outros países e cidades:

Nós preferimos fazer um documento próprio, nosso. [...] Não teve cópia de ninguém...nada. Nós fizemos tudo. Eu não conheço o de São Paulo para falar a verdade. Alguém que participava da reunião deve ter visto, eu não tinha tempo. Eu não vi, não sei e não tenho conhecimento de como é que fizeram [Sic] (Reginaldo Santos Cordeiro, Secretário de Urbanismo).

Diante disso, o questionamos se havia então um conhecimento prévio sobre o segmento de caminhões de alimentos, ao que ele respondeu negativamente. No decorrer das reuniões, as principais divergências passaram a girar em torno dos dois pontos que citamos anteriormente: (1) distância mínima de duzentos metros que os caminhões deveriam manter de estabelecimentos gastronômicos e feiras livres; e (2) localização das vagas de estacionamento licitadas, taxas mensais cobradas pelo uso do espaço público e o tempo de permanência permitido nesses locais.

Em relação a distância mínima, o presidente da Associação Paranaense de Food Trucks argumenta que, além de se tratar de um parágrafo, segundo ele,

“inconstitucional” ao coibir a iniciativa de livre comércio, forçaria os empresários a atuarem em áreas periféricas se comparadas as centrais, que possuem maior fluxo de pessoas e, portanto, potenciais consumidores. Como forma de justificar a necessidade de estabelecer uma distância razoável dos estabelecimentos fixos, o gestor executivo da Abrasel PR afirmou durante sua entrevista que os bares e restaurantes possuem funcionários, pagam um número considerável de impostos, aluguel e outros custos que seriam maiores quando comparados aos dos proprietários de *food trucks*. Somado a isso, em outro trecho ele indica que esses veículos alcançaram uma proporção inesperada em termos de visibilidade e estrutura:

[...] às vezes tem vários *food trucks* que são redes, começou a virar uma coisa muito comercial e deveria ser uma alternativa para a pessoa que quer trabalhar com alimentação, como surgiu nos Estados Unidos, mas aqui virou comercial. [...] É diferente de tu ter um “movelzinho” aí, que tu faz tua “comidinha”, são coisas bem diferentes. [...] A estrutura é maior, tanto que você vê móveis altamente equipados como se fosse um restaurante, então é um restaurante, não é um *food truck*. O que é um *food truck*? É um móvel com uma chapa ali que estava atendendo uma capacidade de pessoas que também não atrapalhava o mercado em si. Aí o cara vem com uma estrutura de *food truck*, uma estrutura maravilhosa, é um restaurante, só que é um restaurante que é móvel [...] [Sic] (Luciano Ferreira Bartolomeu, Abrasel PR).

As narrativas podem ser analisadas a partir do que Goffman (2002 [1959]) classifica como “dramatização”, que consiste na ênfase que o (s) ator (es) concede (m) a fatos que poderiam passar despercebidos aos demais durante a interação, mas que para ele (s) é de suma importância. Isso aparece quando Ferreira Bartolomeu justifica a necessidade de estabelecer uma distância entre *food trucks* e estabelecimentos fixos comparando os custos operacionais de ambos, objetivando “tornar visíveis os custos invisíveis” (2002 [1959], p.38) aos olhos dos consumidores e do senso comum, reforçando a ideia de que economicamente seria injusto com os bares e restaurantes uma possível concorrência com os caminhões de alimentos. Na sequência, utilizando-se de diminutivos, o entrevistado aborda a atividade dos *food trucks* como uma prática que deveria ser menor a ponto de não competir com os estabelecimentos fixos no que se refere a capacidade de atendimento, qualidade dos produtos ofertados, estrutura para o preparo das refeições e apelo visual. Nesse caso, a dramatização é utilizada por Ferreira Bartolomeu como estratégia para regular a impressão dos demais a respeito dos pontos defendidos por ele, de modo a convencê-los de que a coletividade a qual representa está ameaçada. Nessa mesma linha, mas de modo aparentemente mais flexível, o presidente do SEHA considera a distância um ponto importante a ser fixado, mas crê que cem metros seriam suficientes.

O discurso dramático proferido pelos atores que representam o setor gastronômico já estabelecido em Curitiba compõe um *script* traçado ainda durante a tramitação do projeto de lei na Câmara de Vereadores, tendo em vista que ele é reafirmado em diferentes cenários, tanto nas sessões plenárias quanto nas reuniões para elaboração do decreto. A Associação Brasileira de Bares e Restaurantes – Seccional Paraná e o Sindicato Empresarial de Hospedagem e Alimentação agem de maneira coletiva, o que significa que embora sejam instituições distintas em relação aos seus conselhos administrativos, diretoria e estatutos, suas práticas são suficientemente parecidas e compartilhadas, o que faz com que seus poderes (enquanto capacidade de atuar) sejam coletivamente constituídos e expressos nas práticas que mobilizam de maneira conjunta (BARNES, 2001, p.28). Assim sendo, ambas as instituições se movem para garantir a segurança dos segmentos que representam, mantendo a coordenação e o alinhamento entre si, transformando-se em agentes interdependentes (BARNES, 2001, p.33). Tal articulação e coesão entre SEHA e Abrasel PR é igualmente observada em outras atividades das quais participam junto aos órgãos municipais responsáveis pelo planejamento e desenvolvimento da cidade, a exemplo do Conselho Municipal de Urbanismo (CMU), instituído na década de 90 (conforme artigo 6º da Lei 7704/1991) e vinculado à Secretaria Municipal de Urbanismo; conforme trecho extraído da entrevista com o diretor executivo da Abrasel PR:

[...] a Abrasel participa do Conselho de Urbanismo junto com o próprio sindicato, o SEHA. Então eu estou no Conselho representando a Abrasel, mas também o SEHA, cada ano uma entidade é representada. [...] Eu terminei o período de 2016/2017 como Abrasel e a partir de abril deste ano eu estou como SEHA, que também é Abrasel, porque são entidades que possuem o mesmo objetivo [Sic] (Luciano Ferreira Bartolomeu, Abrasel PR).

330

À Secretaria Municipal de Urbanismo cabe a burocracia que envolve a gestão urbana, como licenciamentos, análise de potencial construtivo, parcelamento do solo em lotes, dentre outros; enquanto o Conselho Municipal de Urbanismo possui um papel vital na política urbanística da cidade, sendo de sua responsabilidade: “julgar questões referentes à matéria urbanística; contribuir para formulação da política urbana municipal; analisar questões relativas à aplicação do Plano Diretor e sua legislação complementar; debater e propor diretrizes para áreas públicas municipais; [e] propor resoluções sobre questões postas ao Conselho em caso de reiteradas decisões sobre o assunto” (CURITIBA, 2017, n.p.). Além disso, o CMU analisa as possibilidades de flexibilização da Lei de Zoneamento, a fim de que se torne um espaço administrativo ao qual os proprietários possam recorrer para negociar parâmetros de construção estabelecidos na legislação, evitando assim o sistema judiciário (MAFRA, 2019). De acordo com o Decreto 678/2017, o mais recente a regulamentar o Conselho, o órgão é constituído por Presidência,

Secretaria Geral, Assessoria Técnica e Administrativa, e Comissões de Julgamento. Essas últimas são formadas pela Comissão de Edificações e Uso do Solo e Comissão de Usos Comerciais, ambas constituídas por órgãos governamentais e entidades de classe. O SEHA e a Abrasel PR figuram entre os doze membros da Comissão de Usos Comerciais (participantes com direito a voz e voto) desde o Decreto 337, publicado em 06 de abril de 2015, mesmo ano e mês em que foi sancionada a legislação para os *food trucks* em Curitiba.

O Conselho Municipal de Urbanismo não possui regimento interno, o que nos impossibilita de analisar suas normativas e regulações, inclusive no que se refere ao papel dos referidos órgãos que o compõem. Ademais, sua estrutura já foi alterada algumas vezes, a julgar pela quantidade de decretos já sancionados desde sua criação (Decreto 636/1991; Decreto 244/1995; Decreto 337/2015 e Decreto 678/2017). Mafra (2019) chama atenção para o número expressivo de entidades de classe que participam do CMU, sendo esse um dos órgãos municipais com maior competência para interferir no planejamento urbano, uma vez que estão relacionadas a sua competência a emissão de licenças e liberação de alvarás. Ainda de acordo com o autor, os arranjos administrativos que envolvem o Conselho influenciam no estabelecimento de relações de poder estreitas entre a máquina pública e as entidades de classe. Essas últimas, por sua vez, utilizam-se da influência na gestão da política urbana “como uma ferramenta de cumprimento dos interesses particulares que compõem tais associações, seja através da liberação de alvarás, seja através de uma alteração normativa” (MAFRA, 2019, p.18).

O poder que se estabelece pela tradição que o SEHA e Abrasel PR representam no cenário gastronômico da capital paranaense, o papel político influente e consolidado que possuem junto às secretarias e órgãos municipais, bem como os discursos dramáticos que mobilizam em diferentes cenários, parece ter alcançado o objetivo traçado. Ao questionarmos o secretário de urbanismo sobre como haviam estabelecido a distância mínima de duzentos metros que os *food trucks* deveriam obedecer em relação a feiras e outros estabelecimentos de A&B, gerando descontentamento e reivindicações por parte dos truckeiros, ele afirma:

Isso aí foi uma solicitação do Sindicato dos Restaurantes e Hotéis, porque cem metros é na [mesma] quadra, por isso. [...] Então se eu tenho um restaurante na esquina, estabelecido e o *food truck* parar aqui a cem metros...então a proposta deles é que não poderia ser na mesma quadra, por isso nós colocamos duzentos metros. Senão fica injusto um restaurante estabelecido aqui e um *food truck* ali. Poxa ele vai roubar todos os clientes do restaurante que paga todos os seus impostos, só por isso que foi duzentos metros. [...] Eu não posso liberar tudo o que uma associação de *food trucks* quer contrariando o Sindicato da Alimentação e a Abrasel, [...] a gente tentou manter um bom diálogo com a Abrasel, com o sindicato, dando garantias para eles [Sic] (Reginaldo Luiz dos Santos Cordeiro).

Indagado sobre quais seriam essas garantias, Santos Cordeiro esclarece: “que nós mantivéssemos o distanciamento mínimo e as exigências de vigilância sanitária e pagamento de impostos para eles terem um mínimo de concorrência leal” [Sic].

Assim, o Sindicato Empresarial de Hospedagem e Alimentação e a Associação Brasileira de Bares e Restaurantes – Seccional Paraná atuam como protagonistas e definidores da situação, uma vez que possuem maior legitimidade em comparação aos demais atores (GASTALDO, 2008, p.150). O *status* privilegiado que os protagonistas alcançam em diferentes cenários, nos possibilita relacionar o conceito de “definição da situação” de Goffman ao entendimento de poder enquanto efeito relacional presente na Teoria das Práticas. Nesse sentido, SEHA e Abrasel PR estabelecem relações em que o poder se manifesta na capacidade de moldar a ação dos sujeitos (WATSON, 2016).

Ao, aparentemente, discordar da Abrasel PR no que tange a distância que deveria ser aplicada aos caminhões, o SEHA opta por performar nos bastidores e atuar dessa forma passa a ser estratégico. Entendemos as estratégias como manipulações levadas a cabo pelos atores que detém um lugar privilegiado nas relações de poder, com o intuito de limitar as variáveis que podem tornar o ambiente de suas práticas cotidianas inseguro (BUCHANAN, 2001; DE CERTEAU, 2014 [1990]). De acordo com o presidente do sindicato, logo no início das atividades dos *foods trucks* na cidade de Curitiba, ele procurou Tanaka, então presidente da APFT, para compor a mesa diretiva da entidade, o que consideramos uma tentativa estratégica de circunscrever seus concorrentes nesse lugar “próprio”, ou seja, de poder. Com um informativo em mãos, Jacob Mehl mostra durante a entrevista a composição da mesa em que consta o nome do presidente da Associação Paranaense de Food Trucks como “Diretor para Assuntos de *Food Trucks* e *Marketing*”, mas na sequência explica que o fato dele não ter se tornado associado resultou em sua retirada do posto.

Vale observar que o presidente da APFT compôs a diretoria do SEHA durante boa parte do período em que ocorreram os encontros para discussão do decreto, ainda que não houvesse o vínculo associativo. Esse passou a ser relevante somente após o fim das tratativas e a consequente publicação das normativas, ou seja, quando as “garantias” (conforme narrativa do secretário de urbanismo) relacionadas a medidas de distanciamento dos caminhões de outros estabelecimentos de A&B já estavam salvaguardadas. Além disso, a “pasta” específica para os assuntos relativos aos *food trucks* foi extinta do quadro diretivo do SEHA.

Embora o discurso oficial do sindicato e da Abrasel PR considere os *food trucks* como parte do setor gastronômico, o contrário fica explícito quando os representantes foram questionados nas entrevistas sobre como, então, poderiam conciliar os interesses dos proprietários de estabelecimentos fixos com aqueles dos truckeiros:

Nós vamos seguir a legislação, vamos fazer com que haja o cumprimento da legislação. Quando eu trouxe o Antônio para cá ele participou de todas as reuniões da diretoria, houve divergências, mas foi muito bem recebido. Eu acho que cumprindo as leis então nós temos que defendê-lo. Se a prefeitura não está cumprindo, vamos à prefeitura brigar pelos direitos deles, temos que ir à câmara de vereadores fazer exigências, fazer nosso trabalho político, jurídico, o sindicato dá essa assessoria a todos os associados [Sic] (João Jacob Mehl, SEHA).

[...] tem a lei e a gente precisa fazer cumprir a lei, se ela está errada então vamos discutir para poder mudar, mas enquanto a lei é assim nós precisamos fazer cumprir. Lei se cumpre, não se discute, essa é a visão da Abrasel [Sic] (Luciano Ferreira Bartolomeu, Abrasel PR).

No caso da atividade dos *food trucks*, a legislação (especialmente o decreto normativo) pode ser considerada a materialização das *performances* dos atores protagonistas e suas estratégias mobilizadas no palco principal e nos bastidores. “Seguir” e “fazer cumprir” a lei, quando apelado por quem participou de sua construção e das negociações, obtendo “garantias”, expõe como os atores que possuem lugares privilegiados nas relações de poder passam a observar, medir e controlar as possíveis ameaças (DE CERTEAU, 2014 [1990], p.94), que nesse caso são representadas pelo segmento de *food trucks*. Essa capacidade de domínio ultrapassa a legislação ao se inserir, influenciar e conformar outras práticas de controle, conforme revela um trecho da entrevista com o representante da Abrasel PR:

[...] a Abrasel hoje tem uma representatividade muito forte, tanto é que ela participa do Conselho de Urbanismo, que são as liberações dos alvarás. Nós temos uma ‘cadeira’, conhecemos os relatores, sabemos tudo como acontece para uma consulta de viabilidade para depois conceder o alvará, nós participamos da regulamentação dos *food trucks* [Sic] (Luciano Ferreira Bartolomeu).

Conforme apontamos anteriormente, o trânsito das entidades do setor gastronômico por órgãos e secretarias municipais responsáveis pelo planejamento urbano da cidade de Curitiba (Secretaria Municipal de Urbanismo e Conselho Municipal de Urbanismo), reforça o poder de articulação e influência que elas exercem nesses espaços, bem como a utilização desses postos para o favorecimento de interesses próprios, impedindo que o direito à cidade ocorra de maneira democrática e igualitária. Ainda que as reuniões para discussão do decreto tenham contemplado diferentes instituições, observamos que o espaço público é, na verdade, gerido por uma pequena parcela desses atores.

Por outro lado, ao mesmo tempo em que o SEHA e a Abrasel PR definem a situação, abrem espaço para que a Associação Paranaense de Food Trucks, ainda que pareça adquirir um papel coadjuvante, planeje suas linhas de ação (GOFFMAN, 2002 [1959], p.19). Assim, o poder enquanto efeito (e não como objeto) é fluido, tornando todos os sujeitos capazes de mobilizá-lo (GIDDENS, 2009; WATSON, 2016). É preciso (re) lembrar que o objetivo inicial da APFT e de seus associados era a legalização e posterior normatização da atividade dos *food trucks* para que pudessem operar na cidade de Curitiba. Isso foi alcançado a partir do que Goffman (2002 [1959], p.29) denomina “consenso operacional”, ou seja, para além dos conflitos de interesse era conveniente para ambas as partes que se chegasse a um acordo. De um lado as entidades que reconheciam o surgimento dos *food trucks* e sabiam que esse movimento não cessaria, e, portanto, era preciso garantir normativas para a atividade que fossem favoráveis à ala tradicional e dominante dos estabelecimentos do comer fora. De outro, os proprietários de *food trucks* que aguardavam a regulamentação para prosseguir na atividade. A Teoria das Práticas se aproxima do “consenso operacional” de Goffman, à medida que considera a capacidade de relevar certas ações e declarações que integram situações particulares, como meios para realização de ações específicas e futuras. Nesse caso, o *status* de “aceitabilidade não exclui a controvérsia” (SCHATZKI, 2002, p.82).

Na época o sistema denominado Termo de Permissão de Uso (TPU), já vigorava em São Paulo. Nesse modelo são licitadas vagas de estacionamento criadas especificamente para *food trucks* ao longo da cidade, possibilitando que o empreendedor escolha os locais em que possui interesse para operar, bem como os dias pretendidos. Além disso, a licitação estabelece os horários/tempo de permanência que o *truck* pode funcionar em cada local.

A principal crítica dos proprietários desses veículos a esse modelo, tanto em São Paulo quanto em Curitiba, é que ele cerceia o que seria a essência desse segmento gastronômico: a mobilidade/itinerância. Atributos como fluxo e fluidez passam a despertar preocupação dos donos de restaurantes, os que ocupam os lugares de poder, pois abalam a normalidade, a uniformização e o controle pré-estabelecidos (MAFFESOLI, 2001). Em contrapartida, aquilo que é fixo se torna mais fácil de capturar, observar, normatizar e gerir.

Seguindo o mesmo formato de TPU, o edital de concorrência 021/2016 foi publicado em 08 de junho de 2016 pela Comissão Permanente de Licitação (CPL), vinculada à Secretaria Municipal de Abastecimento (SMAB), onze meses após o decreto que regulamentou a atividade. De acordo com o item 2.1 do referido edital, o objetivo é a “seleção de propostas para ocupação e exploração de espaços públicos, distribuídos em setenta e um lotes, por veículos automotores adaptados (*food trucks*), destinados a comercialização de alimentos”. De antemão é preciso esclarecer dois pontos: (1) quando a modalidade de licitação se refere à concorrência, significa que vencerá a licitante que apresentar a maior oferta por lote, sendo que os interessados poderiam apresentar propostas para mais de um,

desde que não coincidisse os dias e horários de funcionamento; (2) o lote era composto por no mínimo dois locais diferentes de parada e no máximo três<sup>5</sup>. Um deles considerado pela Secretaria de Urbanismo como de maior circulação de pessoas e, portanto, com posição privilegiada; enquanto o segundo (e terceiro) seria (m) inferior (es) em relação ao primeiro.

Além do pagamento do valor pelo lote licitado (concorrência), também haveria a cobrança de mensalidade. No caso do lote com duas vagas o valor mínimo para proposta era de R\$ 669,20, enquanto para três era de R\$ 1.171,10. Em relação a mensalidade vale ressaltar que os *trucks* poderiam permanecer estacionados nas vagas, geralmente<sup>6</sup>, quatro horas, o que para base de cálculo representa um período. Assim, um *food truck* que operasse nas terças-feiras, quintas-feiras e sábados das 11h às 15h em uma vaga e das 18h às 22h em outra<sup>7</sup>, pagaria uma mensalidade de R\$ 1.003,80 equivalente a seis períodos. A permissão de uso para cada lote teria vigência de doze meses, podendo ser prorrogado por igual período. Em caso de desistência do lote por parte da permissionária durante o ano de vigência, seria imposta uma multa referente a três meses de mensalidade.

O descontentamento da APFT com relação à licitação recaiu sobre três pontos: (1) localização dos espaços públicos licitados, (2) os valores cobrados pela mensalidade e (3) o tempo de permanência de quatro horas em cada vaga. Sobre tais divergências, o presidente da entidade explica:

Desde o momento em que nos consultaram fomos contra o formato, mas eles já vieram com ele pronto. [...] Não tem como ficar quatro horas parado em um lugar, tem que estacionar, organizar todo caminhão, tempo de preparo. [...] [Queriam] cobrar R\$ 1.700,00 por mês de cada *food truck*, um valor extremamente absurdo se comparado a um feirante ou ambulante que paga R\$ 400,00/ano. Então eles impuseram algumas situações em que nós não tínhamos condições de trabalho [Sic] (Antônio Portier Tanaka, APFT).

335

Se para APFT e seus associados foi conveniente até aqui aceitar a situação e chegar a um aparente consenso, posteriormente à regulamentação da atividade o cenário começou a ganhar um novo formato. Uma série de táticas foram mobilizadas em resposta às estratégias até então instauradas. Por tática entendemos as formas de resistência adotadas por aqueles que não detêm um lugar privilegiado nas relações de poder (BUCHANAN, 2001; DE CERTEAU, 2014 [1990]). A APFT se vale desse “não-lugar” articulando sua mobilidade justamente no terreno inimigo a partir de ocasiões específicas, agindo nas “falhas que as

<sup>5</sup> Tendo em vista que os lotes eram compostos por duas ou três vagas, os 71 lotes licitados representam 196 vagas para *food trucks*.

<sup>6</sup> Alguns parques e espaços públicos com maior fluxo, sobretudo de visitantes, tinham o tempo de permanência estendido de acordo com os diferentes lotes.

<sup>7</sup> O valor máximo da mensalidade pode chegar a R\$ 1.505,70, referente a nove períodos.

conjunturas particulares vão abrindo na vigilância do poder proprietário” (DE CERTEAU, 2014 [1990], p.95).

A primeira tática foi mobilizada em 14 de junho, seis dias após a publicação do edital de concorrência. Cerca de vinte *food trucks* fizeram uma carreata saindo do Museu Oscar Niemeyer (MON), localizado no Centro Cívico, passando pela Avenida Cândido de Abreu até o prédio da prefeitura (trajeto de 1 Km), onde além de um “buzinação”, os empresários exibiram uma faixa com os dizeres “Lugar de *food truck* é na rua”. De acordo com os envolvidos, os locais licitados, em sua maioria, eram de baixa circulação de pessoas e careciam de infraestrutura e segurança para que a atividade comercial pudesse ser realizada de maneira exitosa. Além disso, as taxas mensais cobradas pela prefeitura inviabilizariam a venda de alimentos e/ou bebidas a preços acessíveis. Na ocasião o secretário de urbanismo, Santos Cordeiro, e o chefe de gabinete receberam a comissão de truckeiros e garantiram a revisão dos itens que poderiam gerar interpretações equivocadas. No entanto, não houve modificações (COVACCI, 2016).

Cabe destacar que o *slogan* utilizado pelo grupo reivindica a rua, ou seja, o espaço público como “lugar” para a prática do comércio de alimentos realizado por esses caminhões. Para além das normativas já aprovadas, a prática dos proprietários de *food trucks* esbarava na ausência de espacialidades condizentes e favoráveis para a operação.

No dia 21 de junho, sete dias após o protesto, a segunda tática é mobilizada. A associação solicita a impugnação do edital, alegando que o documento limita a livre iniciativa, bem como a livre concorrência, sendo inconstitucional e ilegal. Tal justificativa apoiava-se no item 11.8, cujo conteúdo reforçava a distância mínima de duzentos metros em relação a feiras de alimentação ou turísticas e, ainda, de outros pontos de comércio gastronômico<sup>8</sup>. Em resposta a Comissão Permanente de Licitação negou o pedido, alegando que a distância mínima estabelecida foi amplamente debatida com diferentes atores da sociedade civil, os quais participaram da construção do Decreto 622. Ademais, reforça que:

---

<sup>8</sup> Situação semelhante ocorreu em 2012, em Chicago/EUA, quando o *Institute for Justice* e três proprietários de *food trucks* entraram com uma ação judicial contra a cidade, alegando que os direitos civis estavam sendo violados e que o poder público estava “usando seus poderes reguladores para escolher vencedores e perdedores no setor de serviços alimentícios”, o que deveria ficar a cargo dos consumidores. O processo argumentava sobre a distância mínima de 200 pés (equivalente a 70 metros) de outros restaurantes, a obrigatoriedade de os caminhões possuírem GPS (Sistema de Posicionamento Global por Satélite) a fim de que pudessem ser monitorados e as multas que chegavam a US\$ 2.000,00 em caso de descumprimento dessas determinações. Além disso, os proponentes alegavam que os espaços públicos destinados aos caminhões de alimentos foram escolhidos para proteger os estabelecimentos fixos (MARTIN, 2014, p.1875). Apesar da ação judicial, a legislação permaneceu inalterada. Disponível em: [https://www.chicago.gov/city/en/depts/bacp/supp\\_info/mobile\\_food\\_vendorlicenses.html](https://www.chicago.gov/city/en/depts/bacp/supp_info/mobile_food_vendorlicenses.html). Acesso em: 5 maio. 2020.

A distância mínima de feiras de alimentação ou turística promovida pelo Município visa não causar interferência no sistema viário e transporte coletivo. Também tem o objetivo de evitar o comprometimento de público em feiras tradicionais da cidade, com permissionários oriundos de um processo licitatório, onde as regras iniciais estariam sendo alteradas pelo poder concedente. Com relação aos pontos de comércio gastronômico a interpretação aplicável a este dispositivo se refere a centros gastronômicos tradicionais da cidade, a exemplo da região gastronômica do bairro Santa Felicidade (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2016, p.04).

Ainda de acordo com a CPL, a concorrência 021/2016 e demais regramentos não limitam a livre iniciativa, pois a distância de duzentos metros não se aplica, por exemplo, aos espaços particulares e eventos em que os *food trucks* também podem operar. A partir do indeferimento total da impugnação interposta, foi mantida para o dia 11 de julho de 2016 a abertura dos envelopes com as propostas para a licitação, conforme previsto no edital.

Sem obter os resultados esperados e alegando que a prefeitura não havia acatado as demandas da categoria, surge a terceira tática organizada pela APFT junto aos seus membros: o boicote à licitação. No dia 11 de julho, data de abertura dos envelopes com as ofertas, apenas uma empresária que não era associada e que, portanto, desconhecia o movimento de boicote, submeteu proposta. Indagado durante a entrevista concedida, o secretário de urbanismo classificou como “uma sacanagem” o fato de a APFT ter participado dos encontros para discussão do decreto e pontos a serem licitados e, mesmo assim, ter realizado o boicote. Tal declaração sugere que a SMU foi pega de surpresa, sendo essa uma das principais características da tática. Ela opera etapa por etapa, combina elementos e de maneira surpreendente se introduz numa ordem (DE CERTEAU, 2014 [1990], p.95).

Procuramos demonstrar até aqui que tanto o decreto quanto a licitação são frutos das estratégias e táticas mobilizadas por diferentes atores, mas igualmente indicativos dos “limites políticos” (MARTIN, 2014, p.1875) que estão em jogo quando se trata da regulamentação da atividade dos *food trucks*. Em última análise, tais limites referem-se às demandas conflitantes entre truckeiros e proprietários de bares e restaurantes fixos, que forçam o Secretário de Urbanismo, enquanto agente regulador, a escolher quais interesses serão defendidos e promovidos. Como consequência dessas disputas observamos que a pressão exercida pelas entidades do setor gastronômico, somada ao desconhecimento (e desinteresse) dos órgãos e Secretarias Municipais em relação a logística e funcionamento desses veículos, resultou em normativas deficientes que não atendem às necessidades desses novos empreendedores.

No entanto, as mesmas normas oficiais que introduziram dificuldades para que os *food trucks* pudessem operar na capital paranaense, também abriram uma lacuna ou “brecha”: os *food parks*. A Lei 14.634/2015 e o Decreto 622/2015 não mencionam

e tampouco caracterizam esses locais de maneira clara e objetiva. O que há são considerações acerca de “espaços particulares”, sobretudo utilizados para eventos, cujo alvará de funcionamento não ultrapassa quinze dias. Embora as entidades representantes do setor gastronômico tenham agido tanto no palco quanto nos bastidores para que as legislações limitassem a atividade dos *food trucks*, sob o intuito de salvaguardar os estabelecimentos fixos de A&B, podemos dizer que as consequências dessas práticas não são totalmente controladas. Assim, de maneira irônica os *food parks* emergem como uma consequência impremeditada (GIDDENS, 2009) dessas normatizações, reconfigurando e modificando o contexto de ação e as práticas dos atores antagonistas.

Os *food parks* caracterizam-se como espaços de propriedade particular em que estacionam *food trucks* que comercializam diferentes tipos de comidas e/ou bebidas. Se as entidades que representam o setor gastronômico de Curitiba mobilizam estratégias para manter esses caminhões distantes de bares e restaurantes já estabelecidos, produzindo e reproduzindo um discurso que sugere a concorrência economicamente desleal, surpreendentemente o mesmo entendimento não ocorre em relação aos *food parks*. Sobre a proximidade entre esses espaços e os estabelecimentos fixos do comer, o representante da Abrasel PR afirmou não ver “problemas”, pois são “coisas diferentes”. Essa diferença, segundo ele, reside no fato de que os *food parks* precisam dispor de certa estrutura (e.g. instalações sanitárias a exemplo dos banheiros que podem ser fixos ou químicos), além de pagar aos cofres públicos pelo uso do solo, o que também ocorreria em relação aos *food trucks* que estacionassem em logradouros públicos. Entendemos que os *food parks*, ao fixarem espacialmente esses veículos, colaboram para a retórica que apresenta o fixo como “seguro” em contraponto a “insegurança” que a mobilidade desses veículos representa aos órgãos municipais, especialmente em relação a sua fiscalização.

Os proprietários de *food parks*, assim como os truckeiros, não se submeteram ao decreto. Ao contrário do uso desses espaços para eventos esporádicos como era de se esperar a partir da concessão de alvarás temporários, conforme previa a normatização, eles passaram a operar com alvarás permanentes, mobilizando assim táticas para reverter a situação. Embora as legislações ajam como regras codificadas (GIDDENS, 2009, p.21), ou seja, formas de dominação e poder, elas também estão sujeitas a contestações, isso porque “as normas não são mais consideradas como restrições externas impostas aos atores, mas como um repertório de guias de ação disponíveis. Eles fornecem aos atores um número limitado de referência e facilitam certas formas de antecipação e previsibilidade” (DE SARDAN, 2015, p.20-21). Nesse sentido, ao se aproveitarem das lacunas a fim de reverter a situação imposta, os atores jogam de maneira criativa com a ordem, produzindo os efeitos que desejam.

#### 4. CONCLUSÃO



A partir da análise da elaboração e regulamentação da atividade dos *food trucks* em Curitiba/PR, expusemos como o poder passa a ser por si só uma prática capaz de influenciar, possibilitar ou restringir uma série de outras. Esperamos ter contribuído para Teoria das Práticas, demonstrando que a interconexão de conceitos e abordagens que estejam afeitas a teoria, auxiliam para uma melhor compreensão das práticas de poder levadas a cabo em estruturas públicas, empresas, associações etc.

A abordagem dramaturgicada de Goffman (2002 [1959]) nos permitiu evidenciar a atuação (desempenho de papéis) dos atores, sendo o palco principal as reuniões organizadas pela Secretaria Municipal de Urbanismo. Ao mobilizarmos as noções de estratégias e táticas de De Certeau (2014 [1990]) não nos distanciamos da Teoria das Práticas, pois como bem coloca o autor, essas ações são “maneiras de fazer”, ou seja, são práticas cotidianas.

Apontamos como as entidades de classe que defendem os interesses dos estabelecimentos fixos (Abrasel PR e SEHA) utilizam estratégias que dificultam ou inviabilizam a atividade dos *food trucks*. Exemplos disso são (1) a fixação da distância mínima de duzentos metros que os caminhões devem manter de feiras gastronômicas e turísticas, bem como de outros espaços fixos do comer e, (2) as vagas de estacionamento licitadas; forçando os proprietários de *food trucks* a operarem em áreas inviáveis do ponto de vista estrutural, econômico e de segurança.

O discurso proferido por essas entidades encena uma possível concorrência desleal entre caminhões de alimentos e estabelecimentos fixos, tendo em vista que esses últimos arcariam com investimentos maiores para operação. Além do papel que objetiva regular a impressão dos demais atores que compõem as reuniões, as entidades se valem de sua trajetória política junto aos órgãos públicos municipais para alcançar suas demandas, sobretudo no que se refere a contenção de possíveis ameaças em termos econômicos (concorrência), mantendo o protagonismo dos espaços tradicionais no segmento do comer fora de casa na capital paranaense.

Em contrapartida, há um esforço da municipalidade em garantir e defender tais anseios por meio das regras restritivas presentes nas normas codificadas, que demonstram o desconhecimento e desinteresse de secretarias e órgãos públicos a respeito da logística e operação do comércio de alimentos e bebidas por *food trucks*. Tais normativas emergem como a materialização das *performances* da Abrasel PR e do SEHA em conjunto ao poder público.

A partir disso, os proprietários de *food trucks* e a APFT mobilizam táticas coletivas para permanecer em operação, especialmente após a aprovação do decreto e publicação da licitação/concorrência. Dentre elas destacamos o buzinaço defronte a prefeitura de Curitiba, a solicitação de impugnação do edital de concorrência e o boicote à licitação para ocupação e exploração de espaços públicos pelos *food trucks*. Embora não tenhamos observado êxito nessas ações, uma vez que a licitação não foi impugnada e o decreto permaneceu em vigor, os proprietários

desses veículos conseguiram "navegar" na legislação. Isso foi possível porque a APFT, mesmo diante de todas as divergências referentes às normativas, aderiu a uma espécie de "consenso operacional" para que ao fim do processo o decreto com as normativas para o setor fosse aprovado e publicado.

As normas oficiais não concedem apenas referências, mas também facilitam o aparecimento de lacunas, que levam a "consequências impremeditadas". Tendo em vista que a Lei 14.634 e o Decreto 622/2015 não contemplam regras claras para a operação dos *food parks*, havendo apenas menção sobre a atividade dos *food trucks* em áreas particulares, especialmente no caso de eventos, é precisamente de um *gap* nessas regulamentações que surgem os *food parks*, uma espécie de estacionamento privado destinado a operação dos caminhões de comida, e que abre uma nova frente para os *food trucks*, sem cair nos conflitos anteriores descritos com os estabelecimentos fixos.

## REFERÊNCIAS

- ASCHER, François. **Le mangeur hypermoderne**. Paris: Odile Jacob, 2005.
- BARNES, Berry. Practice as collective action. In: SCHATZKI, Theodore; CETINA, Karin; VON SAVIGNY, Eike. **The practice turn in contemporary theory**. London: Routledge, 2001.
- BUCHANAN, Ian. **Michel de Certeau: Cultural Theorist**. London: SAGE, 2000.
- COVACCI, Bruna. Buzinação dos *Food Trucks* em frente à Prefeitura. **Gazeta do Povo**, São Paulo, 14 jun. 2016. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/bomgourmet/plantao/food-trucks-fazem-buzinaco-em-frente-prefeitura-para-protestar-contralicitacao/>. Acesso em: 11 jul. 2021.
- CURITIBA. Decreto 678/2017. Regulamenta o Conselho Municipal de Urbanismo – CMU. **Diário Oficial do Estado**, Curitiba, 13 mar. 2017. Disponível em: <https://bit.ly/305Sk5Z>. Acesso em: 28 maio 2021.
- DE CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano**: 1. Artes de Fazer. 22. ed. Petrópolis: Vozes, 2014.
- DE SARDAN, Jean-Pierre. Practical norms: Informal regulations within public bureaucracies (in Africa and beyond). **Real governance and practical norms in Sub-Saharan Africa**. London: Routledge, 2015.
- FONSECA, Paulo; GUIVANT, Julia. A dramaturgia dos peritos na ciência regulatória brasileira: o caso da Comissão Técnica Nacional de Biossegurança. **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, v. 26, n. 1, p. 123-144, jan/mar. 2019.

Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/hcsm/v26n1/0104-5970-hcsm-26-01-0123.pdf>. Acesso em: 5 mar. 2021.

GASTALDO, Édison. Goffman e as relações de poder na vida cotidiana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 23, n. 68, p. 149-153, out. 2008. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/107/10713666017.pdf>. Acesso em: 18 jun. 2021.

GIDDENS, Anthony. **A constituição da sociedade**. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

GOFFMAN, Erving. **Ritual de interação: ensaios sobre o comportamento face a face**. Petrópolis: Vozes, 2011.

GOFFMAN, Erving. **A representação do eu na vida cotidiana**. 10. ed. Petrópolis: Vozes, 2002.

JOHNSTON, Josée ; BAUMANN, Shyon. **Foodies: democracy and distinction in the gourmet foodscape**. 2. ed. New York : Routledge, 2015.

MAFFESOLI, Michel. **Sobre o nomadismo: vagabundagens pós-modernas**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

MAFRA, Matheus. Relações de poder no planejamento urbano: uma análise dos desenhos institucionais dos órgãos da política urbana de Curitiba. *In: ENANPUR*. 18., 2019, Natal. **Anais...** Natal: ANPUR, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/2U4jHcL>. Acesso em: 30 maio 2020.

MARTIN, Nina. Food Fight! Immigrant Street Vendors, Gourmet *Food Trucks* and the Differential Valuation of Creative Producers in Chicago. **International Journal of Urban and Regional Research**, v.38, n. 5, p. 1867-1883, Sept. 2014. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1468-2427.12169>. Acesso em: 10 jan. 2018.

PERINI, Krisciê; GUIVANT, Julia. Comer em *Food Trucks* à luz da Teoria das Práticas. **Revista Estudos Sociedade e Agricultura**, v. 25, n. 2, p. 305-326, 2017. Disponível em: <https://bit.ly/2BwcOLy>. Acesso em: 2 jun. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. Ata de análise de impugnação ao edital. **Diário Oficial do Estado do Paraná**, Curitiba, 1 jul. 2016. Disponível em: <https://url.gratis/Qq23D>. Acesso em: 20 maio 2021.

ROCHA, Carla. Representantes do setor querem redesenhar lei dos *Food Trucks*. **Gazeta do Povo**, Bom Gourmet, 5 dez. 2014. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/bomgourmet/restaurantes/representantes-setor-querem-redesenhar-projeto-de-lei-dos-food-trucks/>. Acesso em: 31 maio 2021.



SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO AS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS – SEBRAE. **Food Truck**: modelo de negócio e sua regulamentação. Brasília, 2015.

Disponível em:

[https://bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS\\_CHRONUS/bds/bds.nsf/32748b6a9b2d815bb459a3574ca39872/\\$File/5335a.pdf](https://bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/32748b6a9b2d815bb459a3574ca39872/$File/5335a.pdf). Acesso em: 15 jun. 2021.

WATSON, Matt. Placing power in practice theory. *In*: HUI, Allison; SCHATZKI, Theodore; SHOVE, Elizabeth. (Eds.). **The nexus of practices**: Connections, constellations, practitioners. London: Routledge, 2016. Disponível em: <https://bit.ly/3cGCNwD>. Acesso em: 20 abr. 2021.