



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA  
FACULDADE DE FARMÁCIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIA DE ALIMENTOS**

**ANA CLAUDIA RIOS MENEZES**

**O SEGMENTO DE *FOOD TRUCK*, EM SALVADOR-BA:  
CARACTERIZANDO OS PROPRIETÁRIOS, O TRABALHO, A  
OFERTA E A SEGURANÇA DE ALIMENTOS**

**Salvador**

**2017**

**ANA CLAUDIA RIOS MENEZES**

**O SEGMENTO DE *FOOD TRUCK*, EM SALVADOR-BA:  
CARACTERIZANDO OS PROPRIETÁRIOS, O TRABALHO, A  
OFERTA E A SEGURANÇA DE ALIMENTOS**

Dissertação de mestrado apresentada a Pós-Graduação em Ciências de Alimentos da Faculdade de Farmácia da Universidade Federal da Bahia como requisito para a obtenção do grau de mestra.

**Orientadora: Prof<sup>ª</sup> Dr<sup>a</sup> Ryzia de Cassia Vieira Cardoso**

**Salvador**

**2017**

Menezes, Ana Claudia Rios

O SEGMENTO DE FOOD TRUCK, EM SALVADOR-BA: CARACTERIZANDO OS PROPRIETÁRIOS, O TRABALHO, A OFERTA E A SEGURANÇA DE ALIMENTOS

/ Ana Claudia Rios Menezes. -- Salvador, 2017.

72 f.

Orientadora: Ryzia de Cassia Vieira Cardoso. Dissertação (Mestrado - Pós-Graduação em Ciências de Alimentos) -- Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Farmácia da Universidade Federal da Bahia, 2017.

1. Comida de rua. 2. Food Trucks. 3. Segurança Alimentar e Nutricional. 4. Boas praticas de Fabricação. 5. Vigilância Sanitária. I. Cardoso, Ryzia de Cassia Vieira. II. Título.



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA  
FACULDADE DE FARMÁCIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIA DE ALIMENTOS

## TERMO DE APROVAÇÃO

ANA CLÁUDIA RIOS MENEZES

O SEGMENTO DE *FOOD TRUCK* EM SALVADOR-BA:  
CARACTERIZANDO OS PROPRIETÁRIOS, O TRABALHO, A OFERTA  
E A SEGURANÇA DE ALIMENTOS

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Ciência de Alimentos (nível Mestrado Acadêmico) da Faculdade de Farmácia da Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para a obtenção do título de mestre em Ciência de Alimentos.

Aprovada em 30 de março de 2017.

BANCA EXAMINADORA

---

Dr.ª. Ryzia de Cássia Vieira Cardoso  
Universidade Federal da Bahia  
Orientadora

Maria da Purificação da Purificação Nazaré Araújo

---

Universidade Federal da Bahia  
Dr.ª. Maria da Purificação Nazaré Araújo  
Universidade Federal da Bahia

---

Dr.ª. Rogéria Comastri de Castro Almeida  
Universidade Federal da Bahia

## **DEDICATÓRIA**

*Dedico esse trabalho à minha mãe, Renilda Sampaio Rios, que lutou para me criar e proporcionar minha formação, sempre com muito amor e dedicação.*

## **AGRADECIMENTOS**

À Deus, por sua presença em minha vida, sem Ele nada seria possível.

Agradeço a todos que me auxiliaram e tornaram possível a realização desse trabalho.

A toda minha família: principalmente minha mãe, um anjo que Deus me deu, e minhas filhas, que aceitaram realizar comigo o meu sonho, sem o apoio delas não chegaria até aqui.

À Professora Ryzia Cardoso, minha orientadora, obrigada por toda sua generosidade, carinho, compreensão, estímulo, parceria, motivação, sua fé e amor nas pessoas e no seu trabalho. Ser orientada por Profa. Ryzia foi um grande aprendizado que levarei para minha vida acadêmica e pessoal.

Irei agradecer aos que me incentivaram cronologicamente, a retornar a vida acadêmica, após quinze anos afastada:

Ao Sr. José Carlos, não sei se tem conhecimento do poder de suas palavras, mas quando o conheci, ao fazer a inscrição como aluna especial, comecei a acreditar que poderia concretizar meu sonho acadêmico, sou eternamente grata.

À Profa. Rogéria Comastri, obrigada por me inserir como voluntária em um de seus projetos, o que foi fundamental para a prática do meu mestrado. Fazer parte de sua equipe de trabalho foi um privilégio.

A Larissa Tannus, gratidão por permitir fazer parte de seu projeto e, no decorrer das atividades, nos tornarmos amigas, que benção de Deus nossa amizade.

Ao grupo de pesquisa SACIA, minha família acadêmica, o apoio de todos foi fundamental nos nossos encontros de muito aprendizado.

A Áquila Samara, quantas coisas boas para a vida pessoal e profissional, aprendi com você, muito obrigada.

À Profa. Dalva Furtunato, muito obrigada por seu apoio e parceria antes e durante o mestrado. Foi muito importante para minha formação acadêmica realizar tirocínio em uma de suas disciplinas.

Prof. Ângelo Góes, muito obrigada pelo incentivo e por suas contribuições.

À Lucília Freitas e Juçara Soledade pela parceria e amizade.

À Joelza Carvalho, Rosemary Porto e Tanisa Andrade, vocês colocaram flores no meu caminho durante o mestrado.

À Mariana Magalhães, por suas contribuições na dissertação e artigo, minha coorientadora do coração.

À Isabela Ormonde e Sidione Ferreira pelo apoio e ajuda na minha pesquisa.

À Joeli Souza e Abner Teixeira pelo carinho, atenção e amizade, muito grata.

Aos proprietários de *food trucks* que aceitaram participar da pesquisa.

Agradeço a todos que torceram pelo meu sucesso.

## RESUMO

Os *food trucks* têm mostrado crescimento, em todo o mundo, como alternativa de trabalho, acesso a comidas *gourmet* e fomento à economia. No Brasil, este movimento é recente e faltam estudos sobre o tema, sobretudo no que concerne à segurança de alimentos. Assim, este estudo teve por objetivo descrever o segmento de *food trucks* em Salvador-BA, caracterizando aspectos socioeconômicos dos proprietários, o trabalho, a oferta e a segurança de alimentos. Realizou-se estudo transversal, descritivo, com aplicação de questionários, junto a 23 proprietários. A maioria dos participantes eram homens (73,91%), idade entre 31 e 40 anos, com ensino superior (60,87%) e treinamento em segurança de alimentos (30,43%). A renda na atividade alcançou entre dois e 20 salários mínimos. A jornada diária de trabalho variou de 08 a 18 horas. Os empreendimentos empregavam, em média, 2,6 trabalhadores, sendo 56,52% pagos por meio de diárias. Apenas 17,39% participavam de associação da categoria. Entre os participantes, 95,65% informaram conhecer a legislação do setor e 82,60% tinham licença para trabalhar. Os produtos comercializados incluíram, principalmente, bebidas industrializadas (100%), sanduíches (78,26%), preparações da culinária internacional (56,52%) e típicas (52,16%). Os veículos mais utilizados foram os *trucks* (56,52%) e os *trailers* (34,78%), observando-se grande diversidade de equipamentos e reservatório de água (91,30%) - para quase todos, havia uma cozinha de apoio, para pré-preparo dos alimentos. Foram relatados cuidados no controle de temperatura, na cocção e na conservação à frio (78,26%), bem como para o descarte de sobras (78,26%), contudo, muitos participantes (43,00%) não souberam informar as faixas de temperatura seguras para conservação dos alimentos. A higienização de utensílios e equipamentos acontecia antes para 86,20% dos casos, e, após o uso, em 91,30% deles. Em geral, constatou-se bom atendimento quanto à higiene do vestuário (86,95%), porém inadequações relativas à limpeza das unhas (34,78%), à ausência de adornos (26,08%) e a não manipulação simultânea de alimentos e dinheiro (13,05%). Evidenciou-se contribuição do segmento para a oferta de alimentos e geração de renda, todavia, sinaliza-se a necessidade de treinamento em segurança de alimentos, visando à proteção da saúde dos consumidores.

**Palavras chaves:** comida de rua, serviços de alimentação, segurança alimentar e nutricional, Boas Práticas de Fabricação, Vigilância Sanitária.

## **ABSTRACT**

*Food trucks have shown growth worldwide as a work alternative, access to gourmet foods and economic growth. In Brazil, this movement is recent and studies on the subject are lacking, especially with regard to food safety. Thus, this study aimed to describe the segment of food trucks in Salvador-BA, characterizing socioeconomic aspects of owners, work, supply and food safety. A cross-sectional, descriptive study was carried out with questionnaires, with 23 owners. The majority of the participants were men (73.91%), age between 31 and 40 years old, with higher education (60.87%) and food safety training (30.43%). The income in the activity reached between two and 20 minimum wages. The daily work day varied from 08 to 18 hours. The enterprises employed, on average, 2.6 workers, 59.09% of which were paid through the day. Only 17.39% informed to participate in association of the category. Among the participants, 95.65% reported knowing the legislation of the sector and 82.60% had a license to work. The commercialized products included mainly processed beverages (100%), sandwiches (78.26%), and preparation of international (56.52%) and typical (52.16%) cuisine. The most used vehicles were trucks (56.52%) and trailers (34.78%), observing a great diversity of equipment and water reservoir (95.65%) - for almost all, there was a support kitchen, to pre-prepare the food. Care was taken in temperature control, cooking and cold storage (78.26%), as well as in the disposal of leftovers (78.26%). The hygiene of utensils and equipment happened before the use for 86.20% of the cases, and, after use, in 91.30% of them. In general, it was observed care regarding clothing hygiene (86.95%), but inadequacies related to nail cleaning (34.78%) and lack of adornments (26.08%). The study reveals the contribution of the segment to the food supply and income generation, however, it indicates the need for training in food safety, aiming at the protection of consumers' health.*

**Keywords:** *street food, food services, food and nutritional security, Good Manufacturing Practices, Sanitary Surveillance.*

## SUMÁRIO

<b>1.INTRODUÇÃO</b>	<b>12</b>
<b>2.OBJETIVO</b>	<b>14</b>
2.1 Objetivo geral	14
2.2 Objetivos específicos	14
<b>3. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA</b>	<b>15</b>
3.1 Comidas de rua: importância econômica e cultural	15
3.2. Comida de rua no Brasil	16
3.3 Comidas de rua e segurança de alimentos: uma questão no contexto internacional e nacional	18
3.4 <i>Food truck</i> : sua história no mundo, no Brasil e em Salvador	22
3.5 Doenças veiculadas por alimentos (DVA) e alimentos vendidos em <i>Food truck</i>	24
<b>4. REFERÊNCIAS</b>	<b>27</b>
<b>5. ARTIGO</b>	
<b>O segmento de food truck,em Salvador,Brasil: proprietários, trabalho, oferta e segurança de alimentos</b>	<b>32</b>
<b>Resumo</b>	<b>33</b>
<b>Abstract</b>	<b>34</b>
<b>Introdução</b>	<b>35</b>
<b>Material e métodos</b>	<b>36</b>
<b>Resultados e discussão</b>	<b>38</b>
<b>Características econômicas dos participantes</b>	<b>38</b>
<b>Características do trabalho</b>	<b>41</b>
<b>Organização social do trabalho</b>	<b>44</b>
<b>Regulação dos alimentos</b>	<b>45</b>
<b>Perfil da produção: aquisição, preparo e distribuição</b>	<b>47</b>
<b>Estrutura e características higiênico-sanitárias</b>	<b>51</b>
<b>Sentimentos em relação ao trabalho</b>	<b>55</b>

<b>Conclusão</b>	<b>58</b>
<b>Referências</b>	<b>59</b>
<b>APÊNDICE A- QUESTIONÁRIO PROPRIETÁRIO DE FOOD TRUCK</b>	<b>63</b>
<b>APÊNCIDE B: Termo De Consentimento Livre E Esclarecido- Proprietários/ Vendedores</b>	<b>70</b>

## LISTA DE TABELAS

### **Artigo:**

Tabela 1: Características socioeconômicas dos proprietários de *Food trucks* em Salvador- BA, 2017.

Tabela 2: Distribuição dos entrevistados quanto às características do trabalho em *Food trucks*. Salvador- BA, 2017.

Tabela 3: Distribuição dos entrevistados quanto às características do trabalho em *Food trucks*. Salvador- BA, 2017 (continuação).

## **LISTA DE FIGURAS**

### **DISSERTAÇÃO:**

FIGURA 1: Modelo *food truck* de grande porte.

### **ARTIGO:**

FIGURA 1 : Distribuição dos participantes (%), quanto aos tipos de produtos comercializados nos *food trucks*, em Salvador-BA, 2017.

FIGURA 2: Distribuição dos participantes (%), quanto ao atendimento de requisitos de higiene pessoal, nos serviços de *food truck*, em Salvador-BA, 2017

FIGURA 3: Distribuição dos entrevistados (%) quanto aos aspectos negativos (A) e positivos (B), em relação ao trabalho em *food trucks*. Salvador-BA, 2017.

## INTRODUÇÃO

O comércio de alimentos de rua tem a sua história registrada sobretudo nos países em desenvolvimento, da Ásia, América Latina e África. Apresenta aspectos positivos, devido à sua importância socioeconômica e cultural, e negativos, no que diz respeito às questões higiênico-sanitárias. Caracteriza-se como uma atividade temporária de venda de mercadorias, realizada em vias públicas, por profissional autônomo, sem vinculação com terceiros, pessoa jurídica ou física, em locais e horários predeterminados (HEITZ et al., 2014).

Segundo o Fundo das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação - FAO (2001), ainda no início do século estimou-se que cerca de 2,5 bilhões de pessoas no mundo eram consumidores de comida de rua, tornando este segmento comercial responsável por parcela significativa da oferta de alimentos em áreas urbana, especialmente para a população de baixa renda. Alguns alimentos de rua, inclusive, têm contribuído com o turismo, oferecendo comidas típicas, da cultura local, e fortalecendo a história alimentar regional (BEZERRA, 2008).

A Organização Mundial de Saúde (OMS, 2006) tem identificado benefícios e problemas associados aos alimentos vendidos na rua. Embora seja reconhecida a importância socioeconômica do mercado informal, há uma preocupação com o perigo potencial desses alimentos para a Segurança Alimentar e Nutricional (SAN). Os riscos à saúde do consumidor estão relacionados, geralmente, à contaminação, sobrevivência e multiplicação de microrganismos patogênicos (GERMANO e GERMANO, 2000), que podem ter acesso ao alimento por inúmeras vias, refletindo condições precárias de higiene, ao longo do processo de produção, constituindo um problema de saúde pública (DALLARI et al., 2000; FRANCO e LANDGRAF, 2003). Frente a essa conjuntura, faz-se necessário o controle das etapas de produção, para reduzir os riscos de fornecimento de alimentos contaminados, se evitando, assim, as doenças veiculadas por alimentos (DVA) (ESPERANÇA e MARCHIONI, 2011).

Em todo o mundo, contudo, uma nova modalidade de comida de rua tem emergido e conquistado espaços, em um movimento liderado pelos Estados Unidos e que alcançou escala global: o *food truck*. Esta atividade, que teve seus primórdios com o uso de pequenos carros, adaptados para atender a alimentação de vaqueiros e trabalhadores da indústria, com a recente crise econômica mundial, passou a constituir um segmento com características próprias – uma cozinha sobre rodas, que tem à frente pessoal qualificado e um cardápio diferenciado – *gourmet* (GOLDMAN, 2012; PETERSEN, 2014).

No Brasil, a febre dos *food truck*, teve registros a partir 2012, quando os primeiros *food trucks gourmet* foram noticiados em São Paulo-SP. Nesse cenário, a atividade emergiu como alternativa de empregabilidade, acesso às comidas *gourmet* com valores inferiores à dos restaurantes, opções para o turismo nas cidades, melhorando assim a economia local (SEBRAE, 2015). Entretanto, existem poucos estudos sobre o segmento ou voltados para a segurança dos alimentos preparados nestes estabelecimentos.

Dessa forma, este trabalho tem como propósito descrever este novo comércio de comida de rua, que vem crescendo no Brasil e chegando aos poucos na cidade de Salvador-BA, no que concerne aos aspectos socioeconômicos dos proprietários, o trabalho, a oferta e a segurança de alimentos.

## 2. OBJETIVOS

### 2.1. Geral

- Caracterizar o comércio de rua da modalidade *food trucks* em Salvador-BA, na perspectiva dos proprietários, do trabalho, da oferta e da segurança de alimentos.

### 2.2. Específicos

- Descrever os proprietários dos *food trucks* quanto às características socioeconômicas;
- Caracterizar o trabalho, a organização social da categoria e os sentimentos dos proprietários em relação à atividade;
- Descrever o perfil da produção de alimentos e as etapas de aquisição, preparo e distribuição;
- Verificar o atendimento da modalidade *food truck* aos requisitos regulatórios, com destaque aos critérios higiênico-sanitários.

### 3 . REVISÃO DE LITERATURA

#### 3.1 Comida de rua: importância econômica e cultural

A comida de rua pode ser compreendida como alimentos e bebidas prontos para o consumo, preparados e/ou comercializados em vias públicas e outros locais semelhantes, que podem ser consumidos imediatamente ou posteriormente, não requerendo etapas de preparo ou processamento complementares, incluindo frutas e vegetais vendidos fora de áreas autorizadas (WHO, 1996).

Segundo Pitte (1998), o hábito cultural dos alimentos de rua apresenta popularidade há muito tempo em todo o mundo – barraquinhas de sardinha na brasa em Portugal, de chás na Índia, de crepes na França, de acarajé, cachorro quente, beiju, churrasquinho, pastel e frutas no Brasil. No país, as chamadas “cozinhas de rua” tiveram um papel importante em várias sociedades e épocas, constituindo uma das principais formas de comércio de refeições, principalmente nos centros urbanos pós-industriais.

Dado o cenário em um contexto global e a contribuição do setor para o suprimento de alimentos em áreas urbanas, a Organização Mundial de Saúde (OMS, 2006), reconhece que qualquer restrição imposta pelas autoridades de saúde para a acessibilidade a estes alimentos, pode gerar um risco potencial de aumento da desnutrição e da fome. A organização pontua, também, que tal restrição agravaria as condições socioeconômicas dos vendedores, sobretudo nos países em desenvolvimento, colocando em risco a sustentabilidade social e econômica da população.

Em muitos países, a renda obtida a partir da comercialização de alimentos nesse setor pode ser superior a um salário mínimo, demonstrando a relevância deste setor para a economia. Assim, ressalta-se a sua importância econômica e social, uma vez, que além de contribuir para a segurança alimentar dos indivíduos residentes das grandes cidades, pode ser uma alternativa ao desemprego (COSTARRICA; MÓRON, 1996).

Segundo Cardoso, Santos e Silva (2009), a comida de rua pode ser considerada uma atividade capaz de gerar renda e vem crescendo devido aos elevados índices de desemprego, insuficiência de trabalhos na formalidade, baixo poder aquisitivo da população, acesso restrito à educação e ao mercado de trabalho formal, além da migração da população da zona rural para a zona urbana.

Pereira-Santos et al. (2012) reforçam o comércio de comida de rua como uma alternativa econômica para a oferta de trabalho limitada devido aos problemas

socioeconômicos de vários países, associado à urbanização e ao crescimento da população, fazendo com que esse setor tenha se expandido nas últimas décadas. Destaca-se, ainda, que é uma opção de refeição de fácil aquisição, tanto pelo acesso físico como social pelo seu menor custo.

No que tange à cultura do consumo de comida de rua, há uma ideia de que estas são inseguras, que podem causar medo e repulsão, gerando uma interpretação de uma experiência gastronômica, suscetível a surpresas e incertezas. No entanto, na atualidade, a realização de refeições na rua tornou-se uma realidade cotidiana, imprescindível para grande parte dos indivíduos que trabalham ou estudam o dia todo na rua, uma vez que as distâncias são cada vez maiores entre as residências e os locais de realização das atividades. Dessa forma, o consumo de comida de rua está associado à rapidez e à praticidade. Além disso, a rua é o ambiente onde acontecem interações sociais, onde se verificam diversidades culturais de determinado local e a utilização deste espaço, pelo comércio, lazer, ou mesmo a partir das formas residenciais (PERTILE, 2013).

Para Bezerra (2008), alguns alimentos vendidos na rua têm contribuído com o turismo pela oferta de comidas típicas da cultura local e pelo fortalecimento da história alimentar regional.

### **3.2. Comida de rua no Brasil**

Ainda no período colonial, registros descrevem que o número de vendedoras ambulantes de alimentos e bebidas que circulava pelas ruas e praças, do centro do Rio de Janeiro-RJ, chamava a atenção dos viajantes estrangeiros que visitavam a cidade ou que aí viviam. Entre elas, as que mais atraíam a curiosidade eram as vendedoras de pão-de-ló, de angu e as baianas vendedoras de pamonha, açaçá e aluá (EL-KAREH, 2008).

Em Salvador-BA, cabe destacar a comercialização do acarajé, iniciada no período escravagista, com as escravas de ganho - também conhecidas como ganhadeiras. A prática é herança trazida pelos negros da costa ocidental da África, onde as mulheres realizavam um tipo de comércio ambulante de produtos comestíveis. Em chão brasileiro, essa atividade permitiu às mulheres escravas, muitas vezes, além da prestação de serviços a seus senhores, a garantia do sustento de suas próprias famílias. Além do acarajé, as ganhadeiras vendiam canjicas e mingaus quentes, açaçás, arroz e carne seca, inhames cozidos, carurus, dentre outros. Elas comercializavam seus produtos em tabuleiros, gamelas e cestas, em locais de grande movimentação (BORGES, 2008).

Com o passar dos anos, com o processo de industrialização e urbanização do Brasil cresceu a necessidade de realização das refeições fora do lar e a procura por refeições mais práticas e que não precisassem de muito tempo para o preparo e/ou consumo, reforçando o comércio de comida de rua presente em diversos espaços sociais (AMSON, 2005). Contudo, observa-se que esse segmento, no país, não tem sido uma prioridade dos órgãos sanitários, não sendo demonstrada uma preocupação significativa em relação aos riscos oferecidos pelo consumo destas preparações, deixando a comida de rua em segundo plano pelas Vigilâncias sanitárias (LEAL; TEIXEIRA, 2014).

A comida de rua é um hábito alimentar que torna o alimento vulnerável a contaminação por microrganismos, uma vez que seu processo de elaboração é meramente artesanal, apresentando infraestrutura precária, além de haver o desconhecimento por parte dos manipuladores sobre práticas seguras no manuseio dos alimentos, podendo contribuir para ocorrência de Doenças Veiculadas por Alimentos (DVA) (LÔBO et al., 2015).

Alguns estudos tem sido realizados no Brasil acerca da comida de rua como o de Cortese et al. (2016) feito com vendedores de comida de rua no sul do país em Florianópolis-SC, sugerindo que são necessárias melhorias na divulgação e treinamento das boas práticas de produção de alimentos para manuseio de alimentos, regulação governamental e infraestrutura para vendedores ambulantes de alimentos, ressaltando que embora a regulação e a educação sejam cruciais para a segurança alimentar contínua, ignorar uma infra-estrutura inadequada pode minar as iniciativas de saúde pública. Achados semelhantes foram encontrados no estudo de Souza et al. (2015), verificando-se que as condições higiênico-sanitárias dos comércios ambulantes de alimentos em Uberaba-MG eram precárias, havendo a necessidade imediata de adoção de programas eficazes e continuados de capacitação em segurança de alimentos para os manipuladores de alimentos.

Pereira-Santos et al. (2012) ,ainda,demonstraram em estudo realizado em Santo Antônio de Jesus-BA que todos os manipuladores apresentavam falhas em relação às condições higiênico-sanitárias, constatando-se inadequações no que se refere à utilização de uniformes e às práticas higiênicas na manipulação de alimentos. Além disso, foi possível verificar o abastecimento de água tratada em apenas 14,3% dos pontos informais pesquisados. Após a realização de intervenção educativa em Boas Práticas, junto aos vendedores, observou-se que houve melhoria das condições higiênico-sanitárias nas edificações e instalações, equipamentos, móveis e utensílios, manipuladores e na produção.

No que se refere aos consumidores, tem-se verificado, nas últimas décadas, um crescente interesse pelas questões relacionadas à segurança de alimentos. Em estudo realizado em Campinas-SP e Rio de Janeiro-RJ, avaliou-se os critérios utilizados por consumidores para a compra de alimentos e suas visões sobre os riscos potenciais de contaminação dos alimentos. Neste estudo concluiu-se que os consumidores demonstram grande preocupação com os riscos associados à contaminação, sejam estes químicos ou microbiológicos, com maior preocupação com os riscos químicos, pois os impactos somente podem ser diagnosticados em longo prazo e são menos perceptíveis e que os meios de comunicação influenciam o conhecimento do consumidor sobre segurança dos alimentos e rastreabilidade. (ANDRADE, 2013).

### **3.3 Comida de rua e segurança de alimentos: uma questão no contexto internacional e nacional**

Segundo a Organização Mundial de Saúde e do Fundo das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (WHO/FAO, 2015), a segurança de alimentos relaciona-se às ações de proteção contra todos os perigos que possam tornar os alimentos prejudiciais à saúde dos consumidores, de forma aguda ou crônica.

Neste contexto, tem constituído uma preocupação o fato da ocorrência de Doenças Veiculadas por Alimentos (DVA) vir apresentando aumento, de modo significativo, em nível mundial. Entre os fatores que têm contribuído para a emergência dessas doenças, estão incluídos: o crescente aumento das populações; a existência de grupos populacionais vulneráveis ou mais expostos; o processo de urbanização desordenado e a necessidade de produção de alimentos em grande escala. Contribui, ainda, o deficiente controle dos órgãos públicos e privados no tocante à qualidade dos alimentos ofertados às populações.

Como outros determinantes para o aumento na incidência das DVA, ainda, tem-se: a maior exposição das populações a alimentos destinados ao pronto consumo coletivo (*fast-foods*); o consumo de alimentos em vias públicas; a utilização de novas modalidades de produção; o aumento no uso de aditivos; as mudanças de hábitos alimentares, sem deixar de considerar as mudanças ambientais; a globalização; e as facilidades atuais de deslocamento da população, inclusive em nível internacional (LANZA, 2016).

Em relação à comida de rua, estima-se que cerca de 2,5 bilhões de pessoas em todo o mundo alimentam-se diariamente de produtos comercializados por vendedores deste segmento (FAO, 2011). Na América Latina, estudos conduzidos em grandes centros urbanos

projetaram que, de 25 a 30% do gasto familiar destina-se a aquisição de alimentos de rua (COSTARRICA; MORÓN, 1996).

O número de refeições realizadas fora de casa potencializa a ocorrência de Doenças Veiculadas por Alimentos (DVA) e, conseqüentemente, os surtos de toxinfecções alimentares (ZANDONADI, 2007). Na vida moderna, entretanto, comer fora de casa deixou de ser uma prática reservada a ocasiões especiais e se tornou uma necessidade imposta pelos ritmos da vida atual, pois além de solucionar problemas como a falta de tempo ou a ausência de vocação culinária, a opção de comer fora pode ter suas compensações psicológicas (BARROS, 2012). Para Pollonio (2005), a alimentação fora de casa tem adquirido relativa importância no cotidiano das pessoas, devido a distância ente casa e o trabalho e, principalmente, a possibilidade de inserção da mulher no mercado de trabalho.

Embora o comércio de rua esteja sujeito à regulamentação em países desenvolvidos, registra-se uma lacuna normativa em diversos países tropicais. De acordo com levantamentos apresentados pela Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação - FAO, na América Latina, a normalização ainda está em evolução: alguns países como a Bolívia, Colômbia, Peru e Equador contam com resoluções específicas, considerando os principais aspectos do comércio ambulante de alimentos, enquanto outros países, não avançaram na regulamentação desse comércio (COSTARRICA; MORÓN, 1996). No Brasil, há apenas duas legislações federais para o comércio informal de alimentos RDC 218/05 e RDC 29/2013, ambas da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), porém, que apresentam conteúdo ainda limitados, havendo escopo apenas, com exceção para os alimentos de origem vegetal.(BRASIL, 2005; CARDOSO; SANTOS; SILVA, 2009; BRASIL, 2013).

A regulação insuficiente do comércio de comida de rua compreende uma preocupação, uma vez que os produtos comercializados podem sofrer fácil contaminação por microrganismos patogênicos, devido às condições inadequadas do ambiente de preparo dos alimentos e pelo desconhecimento sobre técnicas de manipulação higiênica por parte dos vendedores. (MALLON; BORTOLOZO, 2004). A contaminação e a deterioração dos alimentos comercializados nas ruas também podem resultar de limitados hábitos de higiene inapropriados da maioria dos ambulantes, da conservação inadequada de alimentos e da falta de áreas específicas para o descarte de lixo (URBANO et al, 2008).

No que se refere à segurança alimentar, na perspectiva da comida de rua, há duas vertentes de análise: de um lado, a comercialização de alimentos a preços acessíveis para uma parte da população; e, do outro, os riscos potenciais a saúde, relacionados às DVA, sendo um

desafio, o esclarecimento das causas dessas doenças, visto que em um surto de toxinfecção alimentar se torna difícil afirmar precisamente o lugar de fornecimento do alimento consumido. Deste modo, para a afirmação que a comercialização de um alimento na rua é a origem da DVA há necessidade de mais estudos que envolvam o atendimento médico, a fiscalização sanitária, a investigação da origem do surto, a coleta de amostras para análise, a identificação dos agentes etiológicos, entre outros (FAO/OMS, 2003).

Medidas como Boas Práticas de Fabricação (BPF) e o Sistema de Análise de Perigos e Pontos Críticos de Controle (APPCC) podem ser adaptadas pelos pequenos comerciantes (inclusive os de rua), na medida em que se fizer possível a escolha de bons fornecedores, bem como manipulação de matéria-prima e instalações adequadas, assim o risco de o consumidor ser acometido por Doenças Veiculadas por Alimentos (DVA) será reduzido (BRASIL, 2005). Todavia estudos da qualidade de comidas vendidas em vias públicas da Ásia, África e América Latina mostraram condições higiênico-sanitárias insatisfatórias.

Em Porto Príncipe, no Haiti, foi realizado um estudo sobre conhecimento, atitudes e práticas, em matéria de inocuidade dos alimentos, junto a vendedores ambulantes e consumidores. Os consumidores tiveram uma nota de conhecimento de segurança de alimentos de 56, indicando que eles tinham geralmente um conhecimento médio de segurança alimentar, enquanto apenas 5% dos consumidores alcançaram um bom nível de conhecimento. No entanto, 36,9% dos consumidores tiveram um nível inadequado de conhecimento de segurança de alimentos (escores <50). Embora os consumidores, em geral, tivessem um conhecimento médio sobre o assunto, um grande grupo teve um nível inadequado de conhecimento. Diferenças estatísticas não foram encontradas (0,05) entre os conhecimentos de segurança de alimentos dos consumidores, considerando as variáveis gênero, idade, formação em segurança dos alimentos (ou na falta dela), escolaridade e localização em Porto Príncipe (SAMAPUNDO, 2015).

Em Uganda constatou-se que a segurança dos alimentos vendidos nas ruas relacionava-se com fatores como: qualidade da matéria prima, boas práticas de fabricação de alimentos e armazenamento de alimentos. Na maioria dos casos, o fluxo de água de torneiras não era regular para lavagem de mãos, lavagem de utensílios, cozinhar ou beber, tornando os vendedores ambulantes vulneráveis à contaminação. Existe, uma percepção geral de que os alimentos vendidos nas ruas não são seguros, principalmente devido ao ambiente em que são preparados, vendidos e/ou consumido, o que expõe os alimentos à contaminação (MUYANJA, 2011).

No Brasil, comidas diversas são vendidas nas ruas, sendo uma das mais consumidas, os cachorros quentes. Alguns pesquisadores investigaram cachorros quentes vendidos em diferentes regiões do país e mostraram que eles podem ser contaminados por bactérias patogênicas. Os cachorros quentes podem ser suscetíveis à contaminação por causa da infraestrutura precária nos pontos de venda, além da exposição dos ingredientes à temperatura inadequada, poluição e presença de vetores (KOTHE et al., 2016).

Agostinho (2013) ao verificar, em seu estudo, o perfil de risco dos alimentos prontos comercializados em feiras, na região central do Brasil, encontrou uma significativa frequência de não conformidades microbiológicas, quando comparadas aos padrões sanitários, indicando a provável presença de bactérias patogênicas nos alimentos, o que pode representar um risco à saúde dos consumidores de alimentos nestes locais.

Carvalho e Magalhães (2007) observaram altas contagens de coliformes a 35°C e de coliformes a 45°C em amostras de caldo de cana, em Itabuna-BA, apontando como principais causas, a higienização precária dos utensílios e manipulação inadequada do alimento, o que mostra ser um risco à saúde coletiva.

Amaral et al. (2012) ao analisarem acarajés coletadas numa Feira de Arte e Artesanato de Belo Horizonte (MG), verificaram, além de condições higiênico-sanitárias das barracas de acarajé insatisfatórias, níveis de *Staphylococcus aureus* e de *Salmonella ssp.* considerados de risco para a saúde humana.

Em paralelo a este cenário, nos últimos anos, vem crescendo uma nova tendência de alimentos de rua, em estilo gourmet, com grandes veículos e bem equipados, denominados de *food trucks*, que se tornaram populares. O crescimento dessa categoria tem sido exponencial e representa uma parcela significativa de alimentos consumidos pela população urbana (KOTHE et al., 2016).

No entanto, estudos realizados no Rio de Janeiro-RJ e em São Paulo-SP reportaram insegurança na qualidade dos alimentos ofertados por essa modalidade, observando-se que 35% dos produtos comercializados (churros, hambúrgueres, comidas orientais e regionais) apresentaram bactérias indicadoras de higiene, como as aeróbias mesófilas, em valores acima do limite considerado seguro, sugerindo a falta de higiene durante a manipulação. Alguns funcionários não seguiam os cuidados básicos de higiene, a lavagem das mãos ou a utilização de luvas descartáveis na preparação dos pedidos. Os autores relataram ainda risco elétrico grave, em São Paulo, e ausência de sinalização de extintor de incêndio, no Rio de Janeiro, falta de alvará de funcionamento, além de armazenamento inadequado dos insumos, sacos de

pães colocados no chão, e manipulador sem Equipamentos de Proteção Individual (EPI) adequados, dentre outros, demandando o atendimento de requisitos de qualidade e condições higienicossanitárias para esses serviços (AMARO, 2016; PERTILE; GASTAL, 2016).

### **3.4 Food truck: sua história no mundo, no Brasil e em Salvador**

Os primeiros registros sobre os *food trucks* remontam ao ano de 1872, quando o americano Walter Scott vendia tortas, sanduíches e cafés em uma carroça. Seus clientes eram os trabalhadores de jornais de Providence, no estado de Rhode Island, Estados Unidos da América (EUA). O modelo foi muito copiado e se espalhou para outras regiões dos EUA. No final da década seguinte, o também americano Thomas H. Buckley começou a fabricar carroças preparadas especialmente para servir comidas, com ímãs, refrigeradores e até fogões acoplados. Os modelos eram muito coloridos e chamativos. (FOOD TRUCK CLUBE, 2015).

Depois da Segunda Guerra Mundial, caminhões que vendiam comida alimentavam os trabalhadores dos subúrbios nos EUA, atendendo regiões que tinham poucos restaurantes e uma população cada vez maior. Nessa época, os *food trucks* eram sinônimo de comida barata, sem muita preocupação com a qualidade perdurando este quadro durante todo o século 20 (FOOD TRUCK CLUBE, 2015).

Com a crise de 2008, a economia americana foi abalada e concorreu para que muitos restaurantes tradicionais fechassem. Quando os EUA começaram a se recuperar, alguns empreendedores tiveram a idéia de levar comida de qualidade para rua, investindo menos, quando comparado aos custos de um restaurante. Outra vantagem dos carrinhos e *trailers* era a possibilidade de mudar de lugar, de acordo com a demanda da população. Em adição, os donos de *food trucks* resolveram incrementar o cardápio com itens gourmet, incorporando um novo conceito aos carrinhos de comida (FOOD TRUCK CLUBE, 2015).

No Brasil, os primeiros *food trucks* em serviço gourmet, surgiram em 2012, em uma tentativa de trazer o sucesso americano, ainda de maneira informal, sem regulamentação. Em 2013, começaram as lutas pela criação de uma lei que regulamentasse o funcionamento dos *food trucks* nas cidades pelo Brasil, e a luta ainda continua em algumas cidades. Em São Paulo os *food trucks* já são muito populares, por já existir uma lei (Lei N°15.497, de 26 de dezembro de 2013), que regulamenta essa modalidade de negócio na cidade, e permitiu a sua expansão com mais liberdade e segurança (UNIVERSO FOOD TRUCK, 2015). Segundo

(Bastos, 2014), em 2014, a Prefeitura de São Paulo recebeu 1100 propostas de venda de comida de rua nos *food trucks*, em pontos autorizados.

Chefs de cozinha, confeitadores, pasteleiros, vendedores de vinhos e cervejas artesanais e até profissionais liberais têm apostado no modelo dos *food trucks*. No rastro dessa onda, empresas especializadas em adaptação de veículos começaram a ver um novo nicho no mercado (JACOBINA, 2015).

Em Salvador, a regulamentação do comércio de alimentos em *food trucks* teve início em janeiro de 2014, quando foi apresentado- um projeto de lei para regulamentação dos *food trucks*. Em janeiro de 2015 foi criada a Associação de *Food Trucks* que atualmente tem - 15 associados, os mesmos se organizaram para que o projeto de lei fosse aprovado na Câmara de Vereadores. Assim, em 29 de julho de 2015, aconteceu a aprovação do projeto de lei Nº 24/2014, e, em 04/09/15 o prefeito da cidade de Salvador homologou este projeto de lei, tornando o Decreto Nº 26.849 em 09 de dezembro de 2015. Este Decreto além de normatizar os *food trucks* se aplica também ao segmento de comida de rua na cidade de Salvador-BA, à exceção das vendedoras de acarajé e mingau (SALVADOR, 2015).

O primeiro *Food Truck Festival*, na cidade de Salvador-BA, aconteceu em maio de 2015, por dez dias, em um shopping. Esse festival tinha propostas diferentes de cardápio como sanduíches gourmet, sanduíches naturais, pizzas, massas e comidas orientais (BEZERRA b, 2015).

Em Salvador segundo a presidente da Associação de *Food Trucks*, em 2015, a capital baiana já possuía mais de vinte *food trucks*, que aguardavam a aprovação da lei para regulamentação da atividade. Até a regulamentação da atividade sair, os veículos só podiam atuar em eventos privados ou com autorizações prévias (JACOBINA, 2015).

Na cidade, além dos *food trucks* da Associação, existem outros espalhados em vários bairros, comercializando uma variedade de produtos, como: sanduíches, comidas típicas e internacionais, sobremesas e bebidas. O número crescente desta nova modalidade de comida de rua coincide com a crise econômica no Brasil e em Salvador e o aumento da taxa de desemprego no Brasil, que segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) tem taxa média de 11,3% no país, e em Salvador e região metropolitana a taxa de desemprego é a maior, alcançando 17,4% (IBGE, 2016).

Dados divulgados pelo Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos socioeconômicos (DIEESE) apontam que foram fechados 18 mil postos de trabalho em Salvador e região metropolitana, em março deste mesmo ano. Conforme o Dieese, a taxa de desemprego no

mês de março foi de 21,3%, acima da registrada em fevereiro, que fechou em 20,2% (DIEESE, 2016).

Nesse contexto, pontua-se que a modalidade de *food trucks* integra o ramo de comida de rua, vem crescendo como uma oportunidade de geração de renda e é recente no Brasil, assim como na Bahia, com visibilidade em eventos gastronômicos, festivais e festas, além da instalação em vias públicas. A legalização deste ramo de alimentação no país foi implantada sob certa pressão e rapidez, enquanto que o estabelecimento de normas para os demais setores de comida de rua permanece insuficiente.

Em termos operacionais, vale ressaltar, que o limitado espaço e a reduzida capacidade de armazenamento de água potável dos *food trucks* concorrem para comprometer a variedade de preparações culinárias ofertadas no cardápio e a qualidade dos alimentos comercializados, podendo colocar em risco a saúde dos consumidores. Deste modo, considerando a escassez de estudos na perspectiva da caracterização dos *food trucks*, das condições higiênico-sanitárias dos alimentos ofertados e dos atores envolvidos, o presente estudo busca preencher lacunas no conhecimento e subsidiar a realização de novos estudos.

### **3.5 Doenças veiculadas por alimentos (DVA) e alimentos vendidos em *Food truck*:**

Segundo Notermans & Hoogenboom-Verdegaal e Amson *et al*, as doenças transmitidas por alimentos (DTA) constituem um dos problemas de saúde pública mais frequentes do mundo contemporâneo. As DTA são causadas por agentes etiológicos, principalmente micro-organismos, os quais penetram no organismo humano através da ingestão de água e alimentos contaminados (NOTERMANS EHOOGENBOOM-VERDEGAAL 1992, AMSON *et al*. 2005). As síndromes, resultantes da ingestão de alimentos contaminados por esses micro-organismos são conhecidas como Doenças Transmitidas por Alimentos (DTA) (BUZBY e ROBERTS, 2009), Doenças Veiculadas por Alimentos (DVA) ou simplesmente toxinfecções (SILVA, 2008).

#### **Falta fazer um link das DVA e as BPF**

Em um estudo realizado em feiras de *food trucks* no Rio de Janeiro, com relação aos aspectos fundamentais de higiene na manipulação dos alimentos Foi verificado um considerável índice de não conformidades na avaliação de condições mínimas de Boas Práticas, com relação aos aspectos fundamentais de higiene na manipulação dos alimentos no

que tange à apresentação dos funcionários, pois em média de 40,0% dos veículos e barraquinhas observados não atendiam a requisitos mínimos de higiene. Essas não conformidades eram referentes à ausência do uso de uniforme (14,0%), uso de diversos adornos como anéis, brincos, cordões, *piercings*, pulseiras e relógios (46,0%), barba (32,0%), cabelos soltos e/ou sem proteção de toucas (34,0%) e maquiagem (14,0%). (SILVA b et al. 2014).

Em outra pesquisa realizada com vendedores ambulantes em Florianópolis/SC, os procedimentos de manipulação de alimentos dos trabalhadores do segmento de *street food* geralmente estão em desacordo com padrões de higiene. (CORTESE et al, 2016)

Esses resultados são preocupantes, pois coloca em risco a saúde do consumidor, pois este pode ingerir produtos contaminados, causadores de doenças transmitidas por alimentos (DTA). (SILVA b et al. 2014).

Em um estudo de Mmvr com *food trucks* no Canadá, foram identificados casos de DVA por *Salmonella Enteritidis*, veículas em preparações do café da manhã com ovos. Foram identificados armazenamento em locais sujos, a não manutenção de temperatura adequada para armazenamento, preparo, conservação e distribuição das refeições. (MMVR, 2013).



**FIGURA 1: MODELO *FOOD TRUCK* DE GRANDE PORTE**  
**FONTE: SEBRAE, 2015**

#### 4. REFERÊNCIAS

- AGOSTINHO, T. M. S. **Perfil do risco sanitário de alimentos comercializados em feiras especiais de Goiânia-GO**. [dissertação]. Goiânia: Universidade Federal de Goiás, Faculdade de Nutrição, Programa de Pós-Graduação em Nutrição e Saúde. 2013. 119f.
- AMARAL, D. A. et al. Análise microbiológica do acarajé comercializado numa feira de arte e artesanato de Belo Horizonte, MG. **HU Revista**, Juiz de Fora, v. 38, n. 3 e 4, p. 175-180, jul./dez. 2012.
- AMARO, S. Segurança e higiene suspeitas. **Revista PRO Teste**, n.160, p.10-14, Agosto 2016.
- AMSON, G. V. **Comércio ambulante de alimentos em Curitiba. Perfil de vendedores e propostas para programa de boas práticas higiênica na manipulação de alimentos** [tese]. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, Setor de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Tecnologia de Alimentos; 2005.
- ANDRADE, J.C. Percepção do consumidor frente aos riscos associados aos alimentos, sua segurança e rastreabilidade. **Food Technology**, v.16, p.184-191, jul-set. 2013.
- BARROS, M.V.G. **Análise de dados em saúde**. Rev. E Ampl Londrina, PR. 3ª edição. 307 p. ;2012.
- BASTOS ,G. Comida de Rua vai faturar\$ 2 bi em 2015.Jornal A TARDE -Economia e Negócios, B 4,2014.
- BEZERRA, A.C.D, organizador. **Alimentos de Rua e a Saúde Pública**. São Paulo: Ed. Annablume, UFMT; 2008 a.
- BEZERRA, Linda. **Gastronomia de Rua**. JORNAL CORREIO .pag 28.21 mai 2015 b.
- BORGES, F. M. **Acarajé: tradição e modernidade**. 2008, 132p. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, 2008.
- BRASIL. Ministério da Saúde. Conselho Nacional de Saúde. **Resolução 466/2012** sobre diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos. Disponível em: <<http://conselho.saude.gov.br/resolucoes/2012/Reso466.pdf>>. Acesso em 26 jul. 2015.
- BRASIL. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. EMBRAPA – Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária. **Frutas minimamente processadas: aspectos de qualidade e segurança**. Embrapa Agroindústria Tropical, Fortaleza – CE, 2006.
- BUZBY, J. C. ; ROBERTS, T. The Economics of Enteric Infections: Human Foodborne Disease Costs, **Gastroenterology** , **V136, pages 1851-1852, 2009**.

CARDOSO, R. C.V.; SANTOS, S.M.C.; SILVA, E.O. Comida de rua e intervenção: estratégias e propostas para o mundo em desenvolvimento. **Ciência e Saúde Coletiva**, v.14, n.4, p. 1215-1224, 2009.

CARVALHO, L. R.; MAGALHÃES, J. T. Avaliação da qualidade microbiológica dos caldos de cana comercializados no centro de Itabuna-Ba e práticas de produção e higiene de seus manipuladores. **Rev Baiana Saúde Pública**. v.31, n.2, p.238-45, 2007.

COSTARRICA, M.L.; MORÓN, C. Estrategias para el mejoramiento de la calidad de los alimentos callejeros en América Latina y en el Caribe . In: ALBERT, J.L. (ed.). **Food, Nutrition and Agriculture 17/18.: Street Foods**. 1996. Disponível em <<http://www.fao.org/WAICENT/FAOINFO/ECONOMICESN/fna17-e/sume.htm>> acesso em: 20 nov. 2016.

CORTESE,R.D.M. Food safety and hygiene practices of vendors during the chain of street food production in Florianopolis, Brazil: A cross-sectional study. **Food control** V **62**, **178-186**, 2016.

DALLARI, S. G. *et al.* Vigilância sanitária de alimentos de consumo imediato no município de São Paulo: a importância da informação para o planejamento. **Higiene Alimentar**. São Paulo, v. 14, n. 76, p. 24-26, set. 2000.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICAS E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS-DIEESE. Mercado de trabalho na região metropolitana em Salvador. Disponível em:< [www.dieese.org.br](http://www.dieese.org.br)>Acesso em : 28 jul.2016.

EL-KAREH, A. C. Comida quente, mulher ausente: produção doméstica e comercialização de alimentos preparados no Rio de Janeiro no século XIX. **Caderno Espaço Feminino**, v.19, n.01, Jan./Jul. 2008.

ESPERANÇA, L. C.; MARCHIONI, D. M. L.. Quality of food preparation in restaurants in the district of Cerqueira César, São Paulo. **Nutrire**, São Paulo, v.36, n.1, p.71-83, 2011.

FAO - FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS. The Special Programme for Food Security,2001. Disponível em <[http://www.fao.org/spfs/about\\_spfs/mission\\_spfs/en/](http://www.fao.org/spfs/about_spfs/mission_spfs/en/)>. Acesso em 02 jun. 2015.

FAO/OMS. Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura y Organización Mundial de Salud. Garantía de la inocuidad y calidad de los alimentos: directrices para el fortalecimiento de los sistemas nacionales de control de los alimentos \_ Estudio. Alimentos y Nutrición 76. 2003. Disponível em: Acesso 20 nov. 2016.

FRANCO, B. D. G. M.; LANDGRAF, M. **Microbiologia dos Alimentos**. São Paulo: Editora Atheneu, 2003. 182p.

FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS – FAO. **PROMESSAS E DESAFIOS do setor informal de alimentos em países em desenvolvimento**. 2011.

FOOD TRUCK CLUBE. Disponível em:<[www.foodtruckclubr.com.br](http://www.foodtruckclubr.com.br)>Acesso em: 03 jun.2015.

GERMANO, M. I. S.; GERMANO P. M. L. Comida de rua: prós e contras. **Higiene Alimentar**. São Paulo, v. 11, n. 77, p. 27-32, out. 2000.

GOLDMAN, K. **Os Food Trucks de Paris**. 2014. Disponível em: <<http://www.conexaoparis.com.br/2014/03/20/os-food-trucks-de-paris/>>. Acesso em: 27 fev. 2017.

HEITZ,S.J.H.;MANCUSO,A.M.C.;BEZERRA,A.C.D .Alimento de rua na agenda nacional de segurança alimentar e nutricional: um ensaio para a qualificação sanitária no Brasil. **Ciência & Saúde Coletiva**, 19(5):1489-1494, 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Diretoria de Pesquisas. Coordenação de população e indicadores sociais. **Síntese de indicadores sociais: uma análise das condições de vida da população brasileira**. Nº 29. Rio de Janeiro: IBGE; 2012.

JACOBINA,R.JORNAL A TARDE. Cozinha Nômade.Revista Muito, Julho 2015.

KOTHE,C.I.et al. Microbiological contamination and evaluation of sanitary conditions of hot dog street vendors in Southern Brazil.Food Control,62,346-350. 2016.

LANZA, Juliana.Surtos Alimentares no Brasil-Dados atualizados em Janeiro de 2016.Disponível em :< <http://foodsafetybrazil.org/surtos-alimentares-no-brasil-dados-atualizados-em-janeiro-de-2016/#ixzz4D5J7L7XD>>. Acesso em: 30 jun.2016.

LEAL, C. O.B. S; TEIXEIRA, C. F. Comida de rua: um estudo crítico e multirreferencial em Salvador, BA – Brasil. **Vig Sanit Debate**, v.2, n.04, p.12-22, 2014.

LÔBO, L.N.et al. Perfil e discurso de trabalhadores de comida de rua no Recôncavo da Bahia, Brasil. **Revista Visa em Debate**, pg 82-87, 2015.

MALLON, C.; BORTOLOZZO, E.A.F.Q. Alimentos comercializados por ambulantes: uma questão de segurança alimentar. **Publ. UEPG Ci. Biol. Saúde**, Ponta Grossa, v.10, n.3/4, p. 65-76, set./dez. 2004.

MMWR- Morbidity and Mortality Weekly Report : **Salmonella Enteritidis Infections Associated with Foods Purchased from Mobile Lunch Trucks — Alberta, Canada, October 2010–February 2011**/ July 19, 2013 / Vol. 62 / No. 28,pg 567-569.

MUYANJA,C. et al. Practices, knowledge and risk factors of street food vendors in Uganda.Food Control,22,1551-1558,2011.

NOTERMANS,S.; EHOOGENBOOM-VERDEGAAL,A. Existing and emerging foodborne diseases, National Institute of Public Health and Environmental Protection, The Netherlands, **V 15, Issues 3-4, pages 197-205, 1992.**

**ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE(OMS).** Trabalhando juntos pela saúde / Organização Mundial da Saúde. – Brasília : Ministério da Saúde.2006..

PEREIRA-SANTOS, M. et al. Características higiênico-sanitárias da comida de rua e proposta de intervenção educativa. **Revista Baiana de Saúde Pública**, v.36, p.885-98, 2012.

PERTILE, Krisciê. Comida de Rua: Relações Históricas e Conceituais. **Revista Rosa dos Ventos**, v. 5, n. 2, p. 301-310, abril/jun, 2013.

PERTILE, K; GASTAL, S. Comida de Rua: concepções e práticas. **Revista Hospitalidade**. São Paulo, v.13, n.01 p. 162-181, agosto de 2016.

PETERSEN. D. **Food Truck fever: a spatio-political analysis of food truck activities in Kansas city, Missouri.** Kansas State University, Department of landscape Architecture. Manhattan, Kansas. 2014, 181 p.

PITTE, Jean-Robert.Nascimento e expansão dos restaurantes. In:FLANDRIN, Jean-Louis, MONTANARI, Massimo (dir.). História da alimentação. São Paulo: Estação Liberdade, 1998, p.751-762.

POLLONIO, M.A.R. Impactos da globalização na segurança de alimentos. Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2005. Disponível em: <[http://www.fooddesign.com.br/arquivos/academia/marise\\_pollonio\\_impactos\\_da\\_globalizac\\_ao\\_na\\_seg\\_alim.pdf](http://www.fooddesign.com.br/arquivos/academia/marise_pollonio_impactos_da_globalizac_ao_na_seg_alim.pdf)>. Acesso em: 01 out. 2014.

SALVADOR, Lei Nº 8.900-04 de Setembro de 2015, Dispõe sobre a comercialização de alimentos em logradouros, áreas e vias públicas-*food trucks*, e dá outras providências. Disponível em :< <https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/lei-ordinaria> >. Acesso em: 20 dez.2015.

SAMAPUNDO, S.; CLIMAT,R.;XHAFERI,R.;DEVLIEGHERE,F. **Food safety knowledge, attitudes and practices of street food vendors and consumers in Port-au-Prince, Haiti.** **Food Control** , v.50,p.457-466, 2015.

SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO A MICRO E PEQUENAS EMPRESAS - SEBRAE. **Food Truck - modelo de negócio e sua regulação.** 2015. Disponível em: <[www.sebrae.com.br](http://www.sebrae.com.br)>. Acesso em: 02 nov 2015.

SIGNIFICADO de gourmet .**O que é Gourmet?** Significados. 2012. Disponível em: <<https://www.significadosbr.com.br/gourmet>>. Acesso em: 14 mar. 2017\_.

SILVA, S. A. et al. Street food on the coast of Salvador, Bahia, Brazil: a study from the socioeconomic and food safety perspectives. **Food Control**, v.40, p.78-84, 2014.

SILVA JÚNIOR, E. A. **Manual de controle higiênico sanitário em alimentos**. São Paulo: Varela; 2008. 625 p.

SOUZA, G. C. et al. Comida de rua: avaliação das condições higiênico-sanitárias de manipuladores de alimentos. **Ciênc. Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 20, n. 8, p. 2329-2338, ago. 2015.

**UNIVERSO FOOD TRUCK**. Disponível em: < [www.universofoodtruck.com.br](http://www.universofoodtruck.com.br) >. Acesso em: 03 jun.2015.

URBANO, S. A.; MELO, A. M. P. de; DANTAS, G. M.; CORREIA, R. T. P. **Comida de rua em Natal-RN: condições higiênicas de comercialização**. ZOOTEC, 2008, João Pessoa – PB, UFPB. **Anais...** Natal – RN, 2008.

ZANDONADI, R.P.et al. Atitudes de risco do consumidor em restaurantes de auto-serviço. **Revista de Nutrição**, Campinas, v 20,p 19-26, 2007

WHO. **Division of Food and Nutrition. Essential safety requirements for street-vended foods** (Revised edition). 1996. Disponível em: <<http://www.who.int/fsf/96-7.pdf>>. Acesso em : 02 jun.2015.

**ARTIGO****O SEGMENTO DE *FOOD TRUCK*, EM SALVADOR, BRASIL: PROPRIETÁRIOS, TRABALHO, OFERTA E SEGURANÇA DE ALIMENTOS****The Food Truck industry, in Salvador, Brazil: owners, work, offer and food safety**

Ana Claudia Rios MENEZES<sup>1</sup>, Ryzia de Cassia Vieira CARDOSO<sup>2</sup>, Mariana Martins Magalhães de SOUZA<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Mestranda de Ciência de Alimentos, Faculdade de Farmácia, Universidade Federal da Bahia-UFBA

<sup>2</sup> Professora do Departamento de Ciências dos Alimentos, Escola de Nutrição, Universidade Federal da Bahia – UFBA

<sup>3</sup>Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Alimentos, Nutrição e Saúde, Escola de Nutrição, Universidade Federal da Bahia

## RESUMO

Os *food trucks* têm mostrado crescimento, em todo o mundo, como alternativa de trabalho, acesso a comidas *gourmet* e fomento à economia. No Brasil, este movimento é recente e faltam estudos sobre o tema, sobretudo no que concerne à segurança de alimentos. Assim, este estudo teve por objetivo descrever o segmento de *food trucks* em Salvador-BA, caracterizando aspectos socioeconômicos dos proprietários, o trabalho, a oferta e a segurança de alimentos. Realizou-se estudo transversal, descritivo, com aplicação de questionários, junto a 23 proprietários. A maioria dos participantes eram homens (73,91%), idade entre 31 e 40 anos, com ensino superior (60,87%) e treinamento em segurança de alimentos (30,43%). A renda na atividade alcançou entre dois e 20 salários mínimos. A jornada diária de trabalho variou de 08 a 18 horas. Os empreendimentos empregavam, em média, 2,6 trabalhadores, sendo 56,52% pagos por meio de diárias. Apenas 17,39% participavam de associação da categoria. Entre os participantes, 95,65% informaram conhecer a legislação do setor e 82,60% tinham licença para trabalhar. Os produtos comercializados incluíram, principalmente, bebidas industrializadas (100%), sanduíches (78,26%), preparações da culinária internacional (56,52%) e típicas (52,16%). Os veículos mais utilizados foram os *trucks* (56,52%) e os *trailers* (34,78%), observando-se grande diversidade de equipamentos e reservatório de água (91,30%) - para quase todos, uma cozinha de apoio, para pré-preparo dos alimentos. Foram relatados cuidados no controle de temperatura, na cocção e na conservação à frio (78,26%), bem como para o descarte de sobras (78,26%), contudo, muitos participantes (43,00%) não souberam informar as faixas de temperatura seguras para conservação dos alimentos. A higienização de utensílios e equipamentos acontecia antes para 86,20% dos casos, e, após o uso, em 91,30% deles. Em geral, constatou-se bom atendimento quanto à higiene do vestuário (86,95%), porém inadequações relativas à limpeza das unhas (34,78%), à ausência de adornos (26,08%) e a não manipulação simultânea de alimentos e dinheiro (13,05%). Evidenciou-se contribuição do segmento para a oferta de alimentos e geração de renda, todavia, sinaliza-se a necessidade de treinamento em segurança de alimentos, visando à proteção da saúde dos consumidores.

**Palavras chaves:** comida de rua, serviços de alimentação, segurança alimentar e nutricional, Boas Práticas de Fabricação, Vigilância Sanitária.

## ABSTRACT

*Food trucks have shown growth worldwide as a work alternative, access to gourmet foods and economic growth. In Brazil, this movement is recent and studies on the subject are lacking, especially with regard to food safety. Thus, this study aimed to describe the segment of food trucks in Salvador-BA, characterizing socioeconomic aspects of owners, work, supply and food safety. A cross-sectional, descriptive study was carried out with questionnaires, with 23 owners. The majority of the participants were men (73.91%), age between 31 and 40 years old, with higher education (60.87%) and food safety training (30.43%). The income in the activity reached between two and 20 minimum wages. The daily work day varied from 08 to 18 hours. The enterprises employed, on average, 2.6 workers, 59.09% of which were paid through the day. Only 17.39% informed to participate in association of the category. Among the participants, 95.65% reported knowing the legislation of the sector and 82.60% had a license to work. The commercialized products included mainly processed beverages (100%), sandwiches (78.26%), and preparation of international (56.52%) and typical (52.16%) cuisine. The most used vehicles were trucks (56.52%) and trailers (34.78%), observing a great diversity of equipment and water reservoir (95.65%) - for almost all, there was a support kitchen, to pre-prepare the food. Care was taken in temperature control, cooking and cold storage (78.26%), as well as in the disposal of leftovers (78.26%). The hygiene of utensils and equipment happened before the use for 86.20% of the cases, and, after use, in 91.30% of them. In general, it was observed care regarding clothing hygiene (86.95%), but inadequacies related to nail cleaning (34.78%) and lack of adornments (26.08%). The study reveals the contribution of the segment to the food supply and income generation, however, it indicates the need for training in food safety, aiming at the protection of consumers' health.*

**Keywords:** *street food, food services, food and nutritional security, Good Manufacturing Practices, Sanitary Surveillance.*

## INTRODUÇÃO

O comércio de alimentos de rua compreende um fenômeno mundial, que mostra expansão tanto em países em desenvolvimento quanto em países desenvolvidos (FAO, 2011). A atividade caracteriza-se pela venda de mercadorias em vias públicas, por profissional autônomo, sem vinculação com terceiros, pessoa jurídica ou física, podendo haver locais e horários predeterminados, e apresenta aspectos positivos, devido à sua importância socioeconômica e cultural, e negativos, no que diz respeito às questões higiênico-sanitárias (HEITZ et al., 2014).

Segundo o Fundo das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação - FAO, ainda em 2001, estimava-se que cerca de 2,5 bilhões de pessoas no mundo eram consumidores de comida de rua, tornando este segmento responsável por parcela significativa da oferta de alimentos em áreas urbanas, especialmente para a população de baixa renda (FAO, 2001). A atividade oferece alimentos para grande parte dos indivíduos que trabalham ou estudam longe de suas residências, em uma prática que associa rapidez e praticidade, dentro de um contexto de interação social (PERTILE, 2013). Em adição, alguns alimentos de rua têm contribuído com o turismo, ofertando comidas tradicionais, o que fortalece a cultura alimentar regional (BEZERRA, 2010).

No comércio de comida de rua, observa-se uma diversidade de estruturas de venda, desde vendedores que dispõem seus produtos em sacos, cestos, tabuleiros, carrinhos, bancas ou mesmo aqueles que operam em veículos automotores (SILVA et al. 2014; CORTESE et al., 2016). Dentro deste cenário, uma nova modalidade de comida de rua tem conquistado o mundo - os *food trucks* ou *mobile food truck*.

Segundo a literatura, embora a atividade móvel da comida de rua seja antiga, desde a crise econômica mundial de 2008, houve um crescimento da modalidade *food truck*, como uma alternativa de trabalho para pessoas já experientes ou que desejavam ter o seu próprio negócio na área de alimentos (FAW e TUTTLE, 2014; PETERSEN, 2014). De modo distinto da comida de rua tradicional, que em geral oferece comidas regionais e contam com estrutura de venda mais simples, os *food trucks* envolvem a oferta de um cardápio mais complexo e do

tipo *gourmet*<sup>a</sup>, dispondo de uma verdadeira “cozinha sobre rodas” (FAW e TUTTLE, 2014; PETERSEN, 2014; SEBRAE, 2015).

No Brasil, o movimento dos *food truck* teve os seus primeiros registros no ano de 2012, em São Paulo-SP. Conforme descrições, a atividade foi caracterizada como alternativa de empregabilidade, acesso a comidas *gourmet* com valores inferiores à dos restaurantes e opções para o turismo nas cidades, melhorando assim a economia local. A regulação da atividade foi marcada a partir deste período, em São Paulo-SP e no Rio de Janeiro-RJ, sendo estabelecida posteriormente em outras cidades, revelando o reconhecimento e a legitimidade da nova modalidade de comida de rua (FOOD TRUCK CLUBE, 2015). Nesse sentido, as maiores preocupações com a atividade compreendem a questão sanitária dos alimentos, o uso do espaço público e a segurança das instalações da cozinha no veículo – neste último caso, a proteção contra acidentes (PETERSEN, 2014; NCASS, 2017).

Em Salvador-BA, o movimento dos *food trucks* teve início em 2014, quando houve uma intensa mobilização de vendedores, a formação da Associação de *Food Trucks* de Salvador (AFOODTRUCK) e uma grande pressão para regulamentação da atividade pelo município (CASTRO, 2015). Assim, após articulações políticas entre a categoria e representantes públicos municipais, em 2015, foi promulgada a Lei 8900 e o Decreto Nº 26.849 que dispõem sobre a comercialização de alimentos em logradouros, áreas e vias públicas - *Food Trucks* e outros equipamentos (SALVADOR, 2015a; SALVADOR, 2015b).

Deste modo, considerando a história recente dos *food trucks* no país, a insuficiência de estudos sobre o tema e as exigências da comercialização de alimentos seguros, com o controle de todas as etapas de produção, de modo a reduzir os riscos de fornecimento de alimentos contaminados, este estudo teve por objetivo descrever o comércio de rua da modalidade *food trucks* em Salvador-BA, sob os aspectos socioeconômicos dos proprietários, do trabalho, da oferta e da segurança de alimentos.

## **MATERIAL E MÉTODOS**

Trata-se de estudo transversal, descritivo com abordagem quantitativa, conduzido junto ao segmento de *food trucks*, na cidade de Salvador-BA, com levantamento de informações quanto ao perfil socioeconômico dos proprietários, ao trabalho, à estrutura de

---

<sup>a</sup> Comida gourmet: Gourmet é um estilo de culinária mais elaborada e requintada que atende as exigências de gostos de consumidores mais exigentes quanto à aparência e qualidade de pratos ou bebidas (SIGNIFICADO..., 2012)

venda e às atividades de produção e de comercialização de alimentos, como parte do projeto “O segmento de *Food Truck*, em Salvador-BA: atores sociais, trabalho, oferta e segurança de alimentos”. A coleta de dados ocorreu entre janeiro e fevereiro de 2017.

A partir do registro dos proprietários de *food trucks* vinculados à AFOODTRUCK, foi estabelecido um planejamento para composição da amostra. Considerando o número reduzido de vendedores associados identificados em campo (n=5), estabeleceu-se uma ampliação da amostra, de modo a abordar outros proprietários de empreendimentos não associados, que participavam de feiras e eventos gastronômicos na cidade. Para localização dos proprietários não associados, realizou-se a busca em *sites* relacionados ao movimento *Food Truck*, a busca ativa em locais caracterizados pela atividade, e informações de outros empreendimentos, junto aos proprietários já abordados.

Para coleta de dados nos estabelecimentos, foi aplicado um questionário semiestruturado, que compreendeu 53 questões, contemplando os seguintes blocos: 1. identificação do *food truck* e características socioeconômicas dos proprietários; 2. características do trabalho; 3. perfil da produção, aquisição, preparo e distribuição de alimentos; 4. sentimentos em relação ao trabalho; 5. organização social do trabalho; 6. regulação de alimentos; 7. estrutura e características higiênico-sanitárias.

Os dados obtidos foram tabulados e analisados por meio dos programas estatísticos Excell 2010 e o *software* R, versão 3.3.3, contemplando análise descritiva e análise de correlação de Spearman, para testar associações entre variáveis de interesse (idade, renda, jornada de trabalho, tempo na atividade e número de clientes e renda).

Em observação a requisitos estabelecidos pela Resolução n° 466/12 (BRASIL, 2012), o projeto foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Escola de Nutrição, da Universidade Federal da Bahia (Parecer Consubstanciado 1.956.610). Com a finalidade de registrar junto aos participantes o atendimento de princípios de ética na pesquisa, foi utilizado o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE).

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

Foram abordados 30 proprietários, dos quais 23 concordaram em participar do estudo (taxa de adesão de 76,67%). Entre os motivos de recusa, constaram a falta de tempo e de interesse e o receio de participação no estudo, pela exposição do seu trabalho.

Os resultados encontram-se apresentados em blocos, considerando o agrupamento de questões do questionário.

### Características socioeconômicas dos participantes

As características socioeconômicas dos proprietários são sumariadas na Tabela 1.

Verificou-se a predominância de proprietários de *food trucks* do sexo masculino, em faixa etária economicamente ativa, com ensino superior completo. Nesse contexto, considera-se como causa provável para o predomínio do gênero masculino, as crises econômicas que aconteceram no mundo e também no Brasil, que concorreram para o fechamento de restaurantes levando os seus proprietários a optarem pela modalidade do *food truck*, como uma estrutura de restaurante móvel, com menor investimento (ONGARATTO, 2015).

No Brasil, segundo dados da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes – ABRASEL, a crise econômica atingiu a categoria, com redução da clientela. No primeiro trimestre de 2015, o faturamento médio no setor de alimentação fora do lar caiu 8,39%, em comparação ao mesmo período de 2014, registrando-se também redução de 4,5% no quadro de pessoal (ONGARATTO, 2015).

Resultados semelhantes, quanto ao gênero, foram reportados por Souza (2014) e por Cortese et al. (2016), que evidenciaram a predominância masculina, no trabalho com a comida de rua no Centro Histórico de Salvador-BA e em Florianópolis-BA, respectivamente. Diferentemente, pesquisas realizadas por Samapundo (2016), no Haiti, e por Iwu et al. (2017), na Nigéria, descrevem resultados com maioria do sexo feminino, com índices de 88,7% e 71,5%, respectivamente, sendo bem registrada a participação das mulheres no segmento.

Cabe considerar ainda, no caso dos *food trucks*, que a predominância masculina pode se atrelar ao crescimento no número de *chefs*, na área de restaurantes e gastronomia, o que evidencia uma nova tendência nesta modalidade. Em Paris, atribui-se o sucesso da *street food* à entrada de novos *chefs* e *chefs* de restaurantes, que deram vida aos *food trucks*. Na cena parisiense, os caminhões apareceram aos poucos, com cozinhas elaboradas, conquistando

reputação e espaço. Os *foods trucks* serviam desde hambúrguer com fritas a pratos regionais e da culinária internacional (GOLDMAN, 2014).

**Tabela 1:** Características socioeconômicas dos proprietários de *Food trucks* em Salvador-BA, 2017.

CARACTERÍSTICAS	n (%)
<b>Gênero</b>	
Masculino	17 (73,91)
Feminino	06 (26,08)
<b>Faixa Etária</b>	
20-30	02 (8,69)
31-40	13 (56,52)
>40	08 (34,78)
<b>Escolaridade</b>	
Ensino Médio	03 (13,04)
Ensino Superior Completo	14 (60,87)
Ensino Superior Incompleto	03 (13,04)
Pós Graduação	03 (13,04)
<b>Curso complementar</b>	
Segurança de alimento	07 (30,43)
Gastronomia/culinária	07 (30,43)
Administração de negócios	03 (13,04)
<b>Renda</b>	
Não respondeu	02 (8,69)
02 a 4 SM*	03 (13,04)
05 a 09 SM*	08 (34,78)
10 a 12 SM*	07 (30,43)
>20 SM*	03 (13,04)
<b>Chefe de família</b>	
Sim	17 (73,91)

\* Salário mínimo vigente à época R\$937,00, correspondente a US\$301,58.

---

\*SM: Salários mínimos.

Quanto à idade, observaram-se indivíduos pertencentes à população ativa, já em idade adulta mais madura e com uma acumulação de experiência e capital, o que confirma a atividade como oportunidade de trabalho, em um contexto de recessão econômica. Estes achados são distintos da literatura relativa à comida de rua clássica, que reporta faixas etárias mais jovens, no segmento. Em estudo realizado por Muyanja (2011), em Uganda, e por Iwu et al. (2017), na Nigéria, foram identificados trabalhadores nas faixas etárias mais frequentes entre 21 e 29 anos (40,3%) e de 21 a 30 anos (33%), respectivamente.

Em relação à escolaridade, verificou-se a maioria dos participantes com ensino superior completo, o que em muito difere da condição social dos vendedores tradicionais de comida de rua. Para os últimos, em geral, é relatada formação escolar com ensino fundamental incompleto (SOUZA, 2014; CORTESE et al., 2016; SAMAPUNDO, 2015).

Quanto à realização de cursos complementares, ressalta-se o fato dos entrevistados terem indicado formação na área de segurança de alimentos e de culinária, como forma de melhorar o próprio negócio. Este quadro revela uma visão mais técnica do empreendimento de produção e comercialização de alimentos, em um processo de aperfeiçoamento contínuo, o que também muito se diferencia do segmento clássico de comida de rua, no qual a desigualdade é marcada não só por qualificações insuficientes, mas também por níveis de escolaridade inferiores (MUYANJA et al., 2011).

Em um estudo com vendedores de comida de rua, na China, 34,5% dos entrevistados referiram nunca ter participado de treinamento, enquanto que 29,8% participaram de somente um treinamento (LIU, 2015). No Haiti, em pesquisa com 80 vendedores, 78,7% responderam nunca ter participado de treinamento (SAMAPUNDO et al., 2015).

Quanto à renda, embora 8,69% dos participantes não quisessem prestar a informação, verificou-se que 78,26% referiram um retorno superior a cinco salários mínimos, havendo 13,04% que declararam receita superior a 20 salários. Não foi observada correlação positiva entre a renda e outras características do trabalho e dos proprietários (por exemplo, tempo de experiência, tempo na atividade, idade, entre outras). Ainda, a renda média entre as mulheres foi de 10 salários mínimos e para os homens de 9 salários.

No que se refere à assunção de chefia de família, a maior parte respondeu positivamente, demonstrando a contribuição da atividade para a manutenção das famílias. Nesse sentido,

pesquisas têm confirmado a relevância do trabalho com alimentos no espaço público, como fonte de renda para muitas famílias. Trabalhos anteriores em Salvador, considerando o trabalho de comida de rua, no centro da cidade (SOUZA, 2014) e na orla marítima (SILVA et al., 2014), confirmam a associação da atividade com a assunção de chefia de família. A distinção, no caso, é que, na modalidade *food truck*, o ganho foi acentuadamente superior – nas praias e no Centro Histórico da cidade, predominaram vendedores com renda inferior a dois salários mínimos.

No Rio de Janeiro-RJ, reportagem relata, para uma franquia de *food truck* de coxinha de frango, o faturamento médio mensal estimado em R\$ 35 mil, e margem de lucro variando de 20% a 30%, dependendo da operação, correspondendo a valores de R\$ 7.000 a R\$ 10,5 mil (COLDIBELI, 2015).

### **Características do trabalho**

Entre os entrevistados, as principais razões apontadas para o trabalho com o *food truck* incluíram: independência econômica (43,48%), facilidade de preparo dos alimentos (30,43%), a experiência anterior com alimentos (17,39%), a complementação de renda e o desemprego (cada um destes com 13,04%). Entre outros fatores citados, constaram o menor investimento para iniciar o negócio, o prazer de trabalhar com alimentos e a autonomia no trabalho.

Entre os participantes, ainda, 39,13% informaram já ter trabalhado anteriormente com o preparo de alimentos, sobretudo em restaurantes (26,98%), por um tempo médio de 5,8 anos, o que demonstra a experiência no ramo de serviços de alimentação.

Nesse contexto, relatos sobre os *food trucks* no mundo, têm revelado razões similares para ingresso na atividade. No Reino Unido, como exemplo, a *street food* compreende uma alternativa de trabalho que associa independência financeira, com autonomia para o trabalho e paixão pelos alimentos (NCASS, 2017).

Em quase metade dos casos (47,83%), em Salvador-BA, verificou-se empreendimentos societários, o que pode ser interpretado como uma divisão de responsabilidades e de assunção de despesas, na condução do empreendimento, podendo a sociedade ser ou não de base familiar.

As características quanto ao trabalho são apresentadas na Tabela 2. Como se nota, os entrevistados tinham uma média de tempo na atividade baixa (1,19 anos), o que reflete o

movimento recente de crescimento do segmento de *food trucks*, na cidade e no país, que vem apresentando acentuada expansão, desde 2012 (SEBRAE, 2015).

**Tabela 2.** Distribuição dos entrevistados quanto às características do trabalho em *Food trucks*. Salvador-BA, 2017 (continua...)

<b>CARACTERÍSTICAS</b>	
<b>Tempo de exercício na atividade (ano)</b>	
Média ( amplitude)	1,19 (0,25 - 2)
<b>Dias de trabalho por semana</b>	
Média ( amplitude)	4,78 (3 - 7)
<b>Dias de trabalho na semana (%)</b>	
3 dias	13,04
4 dias	39,13
5 dias	13,04
6 dias	26,08
7 dias	8,69
<b>Padrão de dias de trabalho (%)</b>	
Dias úteis	100
Finais de semana	95,65
<b>Jornada de Trabalho (diária) (h)</b>	
Média	13 (08 - 18)
<b>Turno de trabalho (%)</b>	
Manhã	26,09
Tarde	78,26
Noite	95,65
Madrugada	56,52

**Tabela 3.** Distribuição dos entrevistados quanto às características do trabalho em *Food trucks*. Salvador-BA, 2017 (continuação).

<b>CARACTERÍSTICAS</b>	
<b>Número de trabalhadores do empreendimento</b>	
Média ( amplitude)	2,60 (1 - 7)
<b>Tipo de acordo de trabalho (%)</b>	
Carteira	8,69
Diária	56,52
Carteira e diária	30,43
Não respondeu	4,34
<b>Trabalho de familiares</b>	
Sim	39,13
Não	60,87

Os proprietários de *food trucks* em Salvador referiram trabalhar em dias úteis, sendo que a maioria atuava também nos finais de semana - de quinta-feira a domingo (78,26%), registrando-se apenas 4,34% que afirmou não atuar nos finais de semana. A jornada de trabalho declarada variou de 08 a 18 h/dia, exercida sobretudo à tarde (78,26%) e à noite (95,65%). Esta jornada abrangia desde a aquisição de gêneros, o pré-preparo das comidas, o transporte inicial, a finalização das preparações, a venda direta dos produtos e toda a logística de organização e transporte de material no encerramento das atividades.

Quanto ao número de trabalhadores, observou-se que a atividade conseguia inserir de um a sete funcionários, o que expressa a importância da modalidade, para a geração de trabalho e renda, um quadro bem documentado na literatura, para o comércio de comida de rua (MUYANJA et al., 2011; SILVA et al., 2014). A formalização das relações de trabalho, entretanto, exibiu modelos de precarização, tendo em vista que se constatou dois tipos de acordo de trabalho simultaneamente – carteira assinada e o pagamento de diárias avulsas.

Do total de empreendimentos, 56,52%, mantinham seus funcionários em sistema de pagamento apenas com diária e 9,09% apenas com contrato em carteira - dos participantes, 31,81%, referiram ter os dois tipos de contrato de trabalho simultaneamente. Nesse sentido, pontua-se que o pagamento de diárias apresenta desdobramento positivo para os proprietários, por não assumirem despesas com encargos trabalhistas, porém, conforma perdas para os trabalhadores que não contam com benefícios de seguridade social pelos empregadores.

Cabe destacar que o desemprego e a informalidade do trabalho têm mostrado crescimento no país, nos últimos anos. O número estimado de desempregados alcançou mais de 11 milhões, no país, em 2016, registrando-se 3,2 milhões no Nordeste. Segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio (PNAD), no primeiro trimestre de 2016, os desempregados eram trabalhadores vítimas da crise econômica, que fechou postos de trabalho com carteira e impulsionou os brasileiros para os empregos por conta própria e na informalidade, que resultavam em menor renda (FALCÃO, 2016).

Para mais de um terço dos entrevistados, verificou-se a presença de familiares no empreendimento, o que revela os *food trucks* também como o pequeno negócio de base familiar. Nesse sentido, cabe observar que os empreendimentos de produção e comercialização de alimentos, em geral, também se caracterizam pelo envolvimento de diferentes membros da família, tanto nos serviços de maior porte quanto nos serviços menores e informais.

### **Organização social do trabalho**

Entre os entrevistados, apenas 17,39% declararam participar de associação ou sindicato. Nesse sentido, constatou-se ter havido uma fragmentação da Associação de *Food Trucks* de Salvador, que teve início em 2014, contando com até 15 associados, e que buscou regulamentar a atividade em Salvador, perante aos órgãos municipais (CASTRO, 2015). Com a mobilização social da categoria, foi possível encaminhar projeto de Lei No. 24/2014 para atividade, e alcançar a aprovação pelo Decreto 8.900/2015 (SALVADOR, 2015a).

Deste modo, avalia-se que muito do que poderia ser conquistado por meio da Associação, com a evasão dos associados, passou a ser um esforço individual, o que se contrapõe a movimentos de participação social, tanto na esfera pública quanto na privada. Segundo relatos obtidos em campo, havia uma insatisfação por parte dos ex-associados, com relação ao pagamento de contribuições mensais e de novas taxas durante a realização de

eventos. Ainda, faltava uma atuação maior da Associação para prover uma melhor logística de trabalho aos associados.

Os resultados observados em Salvador contrastam com a realidade das associações de *food trucks* e de comida de rua em outras capitais brasileiras e também outras cidades do mundo, que buscam apoiar o trabalho dos vendedores.

Como exemplo, a Associação Paranaense de *Food trucks* (APFT) promove feiras gastronômicas e treinamentos, faz encaminhamentos para elaboração do Manual de Boas Práticas, realiza parcerias diversas com fornecedores de insumos - para viabilizar preços melhores, com empresas de segurança, empresas de assistência mecânica, elétrica e hidráulica, além de ter constituído representação para a legislação da categoria (APFT, 2016).

### **Regulação de alimentos**

Em relação à regulação da atividade, 95,65% dos participantes disseram conhecer a legislação municipal vigente e 82,60% informaram ter a licença para o exercício da atividade. Nesse caso, observa-se que, para ter a licença, é necessário que estes vendedores conheçam os pré-requisitos estabelecidos em Lei e sigam os protocolos estabelecidos (que eles descrevem como uma burocracia), para realizarem o seu trabalho em situação regular.

Todos os entrevistados, responderam que seus veículos foram inspecionados por algum órgão, sendo citado um conjunto de seis órgãos responsáveis - Vigilância Sanitária (VISA), Companhia de Corpo de Bombeiros (CCP), Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (INMETRO), Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), Superintendência de Controle e Ordenamento do Solo do Município (SUCOM), e Secretaria Municipal de Ordenamento Público (SEMOP), o que reflete o protocolo de autorização estabelecido pelo município (SALVADOR, 2015b).

Esta descrição mostra similaridades com procedimentos de regulação nas cidades de São Paulo-SP e do Rio de Janeiro-RJ, onde as legislações municipais estabelecem a necessidade de alvarás e fiscalizações de órgãos diferenciados para garantir a segurança na manipulação das preparações e a segurança dos veículos, reafirmando a burocracia para o comércio de alimento nessa nova modalidade de comida de rua. Nessas cidades, também, estão previstas fiscalizações durante o comércio dos *food trucks* (SÃO PAULO, 2014; RIO DE JANEIRO, 2016).

No entanto, na cidade de São Paulo-SP, proprietários de *food truck* relataram dificuldades em trabalhar nas ruas, mesmo com a licença em mãos (chamada de Termo de

Permissão de Uso (TPU), como em Salvador). Segundo eles, o valor desembolsado em um final de semana em uma feira gastronômica (*food parks*) poderia custar o equivalente ao valor anual da licença municipal (MIRAGAIA, 2015).

No presente estudo, no caso específico da VISA, parte dos entrevistados informou também haver inspeção antes e durante os eventos, do que se depreende o atendimento aos requisitos sanitários no processo de autorização, bem como no curso das atividades, quando este atendimento deve ser mantido ou mesmo melhorado.

Na opinião da maioria (69,56%) dos proprietários, a relação com os inspetores da Vigilância foi considerada boa, registrando-se, contudo, 26,0% que disseram ser indiferentes - para um entrevistado (4,34%) a relação foi ótima. Este resultado, de modo geral, coaduna com a forma de abordagem mais recente da VISA, que tem buscado desenvolver ações mais respeitadas e educativas para o segmento que trabalha nos espaços públicos (FREITAS, 2017).

Segundo a coordenação de Vigilância Sanitária de Salvador, para a fiscalização de *food truck*, é essencial que o proprietário ou responsável conheça a legislação específica sancionada (SALVADOR, 2015b), posto que esta legislação norteia o segmento para que realize o trabalho da forma correta. Itens como higienização, treinamento de funcionários são focos da Vigilância Sanitária, que pode emitir notificações, ou mesmo autos de interdição parcial ou auto de infração, nas atividades de inspeção, a depender do nível de risco identificado (ALVARINDO e FARIAS, 2016).

Para os entrevistados, ainda, foi consenso a importância do atendimento à legislação de alimentos, considerando a promoção da segurança e da qualidade dos produtos, protegendo a saúde do consumidor. Alguns participantes comentaram, inclusive, o aspecto educativo da legislação, na medida em que apresentava orientações quanto à realização de práticas seguras nos serviços.

Entre os estabelecimentos, a maior parte (54,55%) não contava com Responsável Técnico (RT). Para aqueles que tinham o RT, a formação era em Nutrição ou Engenharia de Alimentos. Este quadro demonstra uma fragilidade na manutenção dos requisitos sanitários da comercialização dos produtos em uma modalidade desse porte, que se configura como um restaurante sobre rodas, com atendimento a grande público. No caso, a ausência de RT limita a continuidade de treinamentos e correção de não conformidades, na produção de alimentos.

Por outro lado, 78,0% dos entrevistados disseram dispor de Manual de Boas Práticas de Produção (MBP), que os orientava sobre as rotinas na produção e distribuição de suas

preparações. O MBP servia também para ensinar as condutas de manipulação aos funcionários novos. Nesse contexto, pontua-se que a existência do MBP não estava atrelada à presença de um RT, configurando uma incongruência no trabalho, posto que o manual existia, não havendo um profissional que acompanhasse a sua implementação no estabelecimento – assim, cabia aos proprietários esse papel.

Conforme a Resolução de Diretoria Colegiada - RDC nº 216/2004 (BRASIL, 2004), o MBP é um documento que descreve o trabalho executado no estabelecimento e a forma correta de fazê-lo. O MBP deve conter informações gerais sobre como é feita a limpeza, o controle de pragas, da água utilizada, os procedimentos de higiene e controle de saúde dos funcionários, o treinamento de funcionários, o que fazer com o lixo e como garantir a produção de alimentos seguros e saudáveis, dentre outros. Por meio da adoção dessas medidas, tem-se a promoção da segurança dos alimentos elaborados.

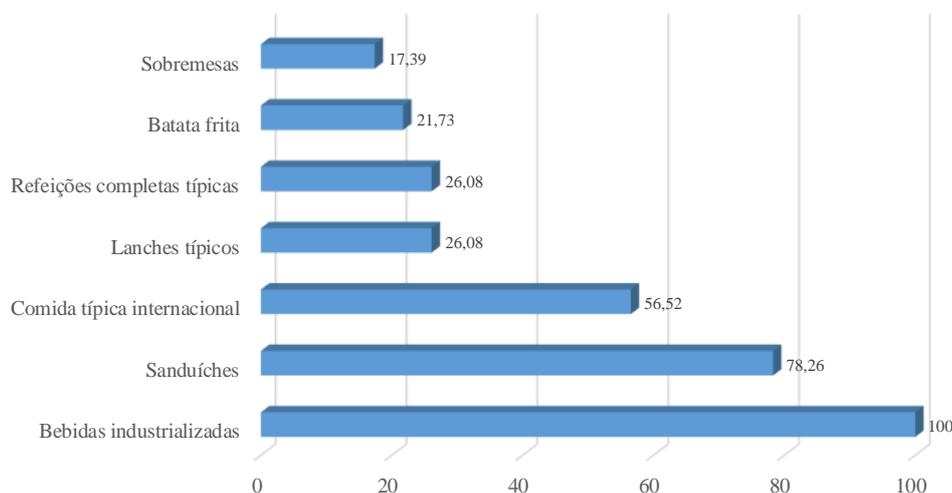
### **Perfil da produção, aquisição, preparo e distribuição**

Os tipos de comidas e bebidas mais comercializados nos *food trucks* de Salvador-BA estão apresentados na Figura 1. Como se nota, todos os estabelecimentos comercializavam bebidas industrializadas, incluindo cerveja (69,56%), refrigerante (69,56%), água (56,52%) e suco (47,82%). Em menor proporção, foi constatada a comercialização de energéticos, água de coco e café (cada um destes com 8,69%), vinho (4,34%) e chope (4,34%).

Pela descrição, tem-se oferta de bebidas refrescantes para as preparações, o que observa as características de uma cidade com clima tropical, como também aspectos de praticidade de aquisição, estocagem e comercialização, o que torna estas escolhas estratégicas para os vendedores. Estes resultados concordam com achados de Cortese et al. (2016), em seu estudo em Florianópolis-SC, de Silva et al. (2014) e de Souza (2014), em Salvador-BA, considerando a comida de rua na praia e no Centro Histórico da cidade.

Na análise dos tipos de comidas comercializadas nos *food trucks* de Salvador-BA, evidenciou-se que os sanduíches (78,26%) predominaram, sendo ofertadas também preparações típicas internacionais e locais, incluindo lanches e refeições completas. No caso dos sanduíches, são considerados alimentos práticos e rápidos no preparo e que podem ser reinventados em uma perspectiva *gourmet*, atendendo à demanda dos consumidores. Quanto às demais preparações, nota-se um balanço entre aquelas internacionais e as típicas, o que

revela tanto a permeabilidade da cultura alimentar ao cardápio global quanto a valorização das comidas tradicionais.



**Figura 1.** Distribuição dos participantes (%), quanto aos tipos de produtos comercializados nos *food trucks*, em Salvador-BA, 2017.

Em relação às comidas vendidas, pode-se constatar que eram preparações mais elaboradas, que necessitavam de uma estrutura e equipamentos melhores para serem comercializadas, diferentes das comidas industrializadas e de preparações mais simples, que são geralmente comercializadas pelos vendedores de comida de rua tradicionais. Em um estudo realizado em Portugal, foi evidenciada a comercialização de sanduíches, cachorros quentes e seus acompanhamentos, em *trailers* equipados para esse tipo de preparação (CAMPOS, 2015), o que concorda com os resultados observados no presente estudo.

No Centro Histórico de Salvador-BA, entre os alimentos mais comercializados, constaram artigos de *bomboniére* (22,50%), patisseries doces (17,50%) e salgados (19,30%) manufaturados, cachorro quente (9,9%), castanha (9,0%) e frutas (8,5%) (SOUZA, 2014), que eram mercados, sobretudo em carrinhos (52,9%) e tabuleiros (21,9%).

Cortese et al. (2016), ao estudar a comida de rua tradicional, em Florianópolis, reportam que os vendedores vendiam em sua maioria, pipoca (35%), doces e salgadinhos embalados (23%) cachorro quente (16%) e castanhas (16%), havendo também outros alimentos como milho cozido, churros, castanhas, e churrasquinho, envolvendo preparações

de fácil elaboração e rápida distribuição, que dispunham de estruturas de venda muito simples, como carrinhos de mão (79%), mesas ou bancas e carros adaptados (7%).

Para 61,00% dos entrevistados em Salvador-BA, ainda, os cardápios eram modificados, sobretudo em função de eventos, o que reflete a variedade na oferta das preparações, não causando monotonia aos consumidores, e dinâmicas, entre vendedores, na distribuição de produtos durante a realização desses eventos, para evitar a duplicidade da oferta. Nesse sentido, a variação do cardápio possibilitava o direito de participação em eventos, pois os organizadores prezavam pela variedade de preparações para atendimento ao público. Por outro lado, observou-se haver preparações que eram o carro chefe de alguns *food trucks*, promovendo o deslocamento de uma clientela fidelizada para diferentes pontos da cidade.

Segundo os participantes, em média, eram atendidas 69 pessoas em um dia de trabalho na rua e 285 pessoas em um dia de evento, evidenciando o potencial de atendimento dessa modalidade de serviço de alimentação, conquanto coexistam limitações operacionais. Com base nesses relatos, observou-se que os consumidores gastavam entre R\$5,00 e R\$60,00, média de R\$23,91, confirmando a lucratividade dos empreendimentos. Nessa direção, os achados demonstram a diferença do perfil socioeconômico dos consumidores dessa modalidade de comida de rua, que podem pagar em torno de R\$ 30,00 por um lanche e R\$50,00 por uma refeição completa.

Para a elaboração dos cardápios, os insumos eram adquiridos sobretudo por meio de fornecedores ou pela compra em redes de supermercados, incluindo atacadistas – em menor proporção, constaram as feiras e os açougues. Neste ponto, avalia-se que estas escolhas consideravam aspectos financeiros, de praticidade e de segurança – a origem dos produtos, o que se distingue em parte dos locais e critérios adotados no comércio tradicional da comida de rua.

Cortese et al. (2016), em seu estudo, relatam que os vendedores de rua em Florianópolis adquiriam os insumos em atacadões, supermercados, *bomboniéres*, padarias, açougues e feiras. Souza (2014) descreve a aquisição dos produtos em feiras livres, supermercados, centrais de abastecimento, *bomboniéres* e açougue. Neste caso, cabe ressaltar diferenças, considerando o tipo de produto comercializado pela comida de rua tradicional e aquela dos *food trucks*.

Na maioria dos casos em Salvador, os cardápios incluíam etapas de pré-preparo, conduzidas em locais externos aos *food trucks*. Para 43,48%, a área desta produção ocorria em cozinhas de apoio específicas e, para 39,13%, na casa de proprietários, conforme preconiza a legislação - em quatro casos (17,39%), os produtos não requeriam pré-preparo. Entre os itens pré-preparados, constaram: carnes e derivados (78,26%), vegetais folhosos (65,21%), recheios (60,86%), molhos (52,17%), massas (39,13%), e refeições completas, todos conservados em cadeia de frio. Posteriormente, já nos *food trucks*, no local de venda, ocorria a finalização dessas preparações, incluindo etapas de cocção, montagem e embalagem para entrega aos clientes.

Neste ponto, salienta-se que a disponibilidade de uma cozinha central de produção para apoio aos *food trucks* tem constituído uma exigência em países desenvolvidos, assumindo-se o conceito de uma produção de alimentos mais complexa no serviço dos *food trucks* (TESTER et al. 2010; FAW e TUTTLE, 2014).

Com relação aos locais de pré-preparo dos alimentos, quase metade (47,82%) dos participantes informou a ocorrência de fiscalização pela Vigilância Sanitária municipal, o que demonstra um avanço nas ações de Vigilância e confirma o reconhecimento da atividade pelo município. Por outro lado, 43,47% não tiveram as suas cozinhas inspecionadas - relataram ter solicitado ao órgão, contudo, a visita não havia se efetivado.

Pelos achados, então, avalia-se que esses proprietários compreendem um grupo com maior nível de conhecimento, experiência e exigência no preparo e comércio de alimentos, e se propunha a realizar a sua produção, buscando atender aos requisitos sanitários vigentes. Todavia, considerando o elevado índice de estabelecimentos não inspecionados, nas etapas de pré-preparo, reconhece-se um descompasso entre a demanda do segmento e a capacidade do órgão de saúde para cumprir com este requisito.

Nesse contexto, cabe ressaltar uma mudança marcante na atuação dos órgãos brasileiros de vigilância sanitária, que por muito tempo mantiveram a invisibilidade da comida de rua e que, com a chegada dos *food trucks*, foram pressionados a trabalhar com a questão, ainda que inicialmente, mais voltados aos *food trucks*, com a sua comida *gourmet* (FREITAS, 2017).

Nos Estados Unidos, com o crescimento do segmento de *food trucks* e a natureza móvel dos caminhões, alguns autores têm pontuado dificuldades para as atividades de inspeção dos órgãos de saúde, bem como a necessidade de agendar o horário de inspeção, o que altera o

caráter inesperado das atividades de fiscalização, que procuram observar as atividades de produção no tempo real (BURT et al., 2003; FAW e TUTTLE, 2014). Em Salvador, no caso, a maior facilidade de inspeção, ocorre nos eventos, quando a Vigilância Sanitária sempre se faz presente (FREITAS, 2017).

Para a maior parte dos entrevistados (86,95%) soteropolitanos, em virtude dos alimentos já estarem pré-preparados, quando do momento de venda, nos *food trucks*, não havia muitas dificuldades nas atividades de finalização das preparações. Contudo, 17,0% relataram limitações nesta produção, a saber: a restrição de espaço para equipamentos e ajudantes, e também a dificuldade de abastecimento de água, dado que os reservatórios têm uma capacidade específica, demandando reposição.

Devido à estrutura dos *food trucks*, ainda, era possível fazer a finalização e montagem das preparações para comercialização, observando requisitos higiênico-sanitários, sem maiores limitações. Estes achados diferem daqueles reportados nos estudos de Souza (2014) e Silva et al. (2014), nos quais os pontos de venda investigados dispunham de água apenas em garrafas plásticas, oriundas sobretudo das residências, sem informações de reposição. Enfatiza-se que, por especificação legal (SALVADOR, 2015b), os *food trucks* devem contar com reservatórios de, no mínimo, 20 L.

### **Estrutura e características higiênico-sanitárias**

Entre os participantes, os tipos de veículos utilizados para o comércio compreenderam: *trucks* (56,52%), *trailers* (34,78%) e *kombis* (8,68%). Neste caso, avalia-se que a estrutura nos *trucks*, por disporem de maior espaço e infraestrutura, permitia uma melhor organização das atividades, com melhor fluxo de operações. Segundo Petersen (2014), os *food trucks* modernos são veículos grandes, equipados com instalações para preparar/cozinhar alimentos do tipo *gourmet*. No caso da montagem de veículos para a *mobile street food*, importa pesquisar equipamentos compactos, adaptáveis ao espaço dos veículos, e que devem ser escolhidos de acordo com o cardápio a ser oferecido (COMO..., 2017).

Nos veículos estudados, foi observada uma diversidade de equipamentos e utensílios, de modo a atender às diferentes operações de conservação e preparo dos alimentos, envolvendo: pia (91,30%), geladeira (86,95%), grelhas (73,91%), coifas (73,91%), *freezer* (65,21%), fogão (39,13%), caixas isotérmicas (39,13%), fornos (13,04%), *char-broiler* (8,69%), balcão

refrigerado (8,69%), *cooler* (4,34%), máquina de cerveja (4,34%), máquina de sorvete (4,34%) e salamandra (4,34%).

Todos os *food trucks* possuíam equipamentos que permitiam a cocção e a permanência dos alimentos dentro das temperaturas adequadas na cadeia de calor, e quase todos (83,33%) também atendiam às temperaturas preconizadas para a cadeia de frio.

Pela descrição, constata-se uma infraestrutura com boa capacidade de trabalho, com vistas à produção de diferentes preparações, conformando uma verdadeira cozinha que viaja – a cozinha móvel, com a oferta de preparações mais elaboradas. Esta estrutura, em muito reflete o estilo americano dos *food trucks*, com a sua culinária complexa e *gourmet*, que se disseminou no país e para outros continentes (PETERSEN, 2014; FAW e TUTTLE, 2014; NCASS, 2017).

Em Salvador, todos os veículos dispunham de água potável, na maioria das vezes (91,30%) armazenada em reservatório do próprio veículo. A água procedia ou da cozinha de apoio (21,7%) ou da residência dos participantes (61%), sendo a finalidade de uso principalmente para lavagem das mãos (91,30%) e de utensílios (52,2%). Nesse caso, ressalta-se que a água potável é fundamental na produção de alimentos, pois possibilita a segurança no preparo, na medida em que o manipulador pode lavar as mãos, sempre que necessário, na sua rotina, bem como para uso em pequenas demandas.

Conforme explicitado, a presença de reservatórios de água nos carros responde uma exigência do Decreto 26.849 (SALVADOR, 2015b). Essa situação aponta uma realidade bastante diferente dos vendedores de comida de rua tradicionais, que, em geral, não dispõem de água potável, nas mesmas condições, gerando insegurança para seus produtos (SOUZA, 2014; SILVA et al., 2014).

Para controle da qualidade dos alimentos, os participantes também referiram verificar as características sensoriais dos alimentos, como a aparência (95,65%), o odor (91,30%), a consistência (17,39%) e o sabor (13,04%). Em se tratando da observação de alterações, por exemplo na consistência ou na cor de hambúrgueres, a aparência e odor das massas, e murchamento em folhosos, os produtos daquele lote eram descartados.

Em relação ao controle de temperatura no armazenamento e no preparo de alimentos, a maioria dos entrevistados (78,26%) respondeu positivamente. Entretanto, quando questionados sobre as faixas de temperatura para conservação de alimentos à quente e sob frio, 43,00% não souberam informar, o que demonstra fragilidades no controle da segurança

dos produtos. Em um estudo na Califórnia, com a avaliação de 95 veículos, Faw e Tuttle (2014) constataram geladeiras com temperaturas superiores a 7 °C, sendo o ideal 5 °C ( $\pm 1$ ).

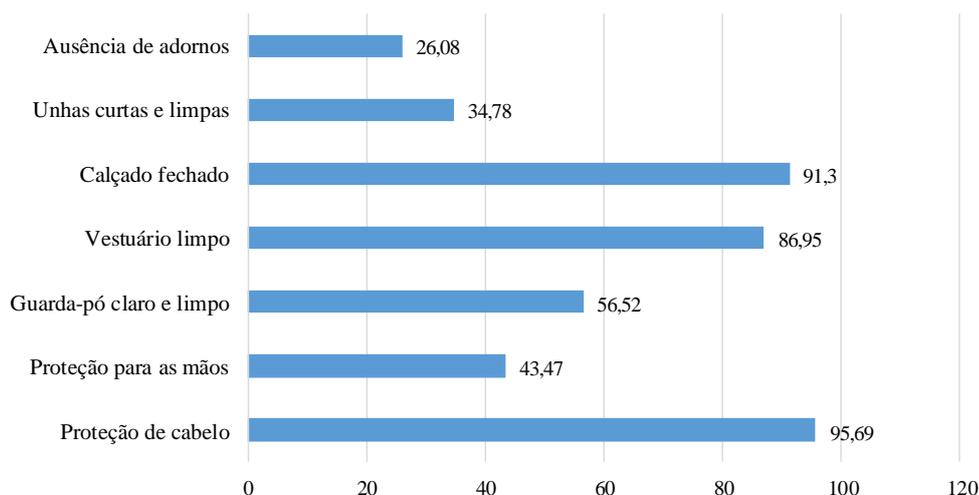
Segundo os participantes, ao final de cada dia de comercialização, era realizado o aproveitamento de insumos (95%) mantidos na cadeia de frio, e o descarte de alimentos não utilizados (78,26%). Entre os insumos mais aproveitados, constaram: carnes, recheios, massas e molhos. Entre os principais descartes, foram citados: saladas (47,82%), carnes pré-preparadas em porções menores (30,43%), peixes crus usados na produção de *sushi* e *temakis* (17,49%), e os recheios (13,04%). O principal critério referido para o descarte foi a condição de exposição do produto, ou a sua permanência fora da cadeia de frio. Um cuidado específico de descarte foi identificado para os óleos de fritura, que eram destinados à reciclagem (60,86%), para a produção de sabões.

Em face aos resultados encontrados, de modo geral, nota-se um cuidado maior dos vendedores, com a sanidade dos produtos - desde a aquisição dos insumos até as operações de preparo final, o que é benéfico tanto no que se refere ao cumprimento das normas sanitárias quanto na fidelização da clientela. Por outro lado, no caso da falta de resposta para as faixas de temperatura de conservação, notam-se omissões ou respostas falso positivas pelos entrevistados, que buscavam responder o social e tecnicamente correto à entrevista.

Nos *food trucks* pesquisados, foi relatado que os procedimentos de higienização de equipamentos e utensílios aconteciam antes (86,20%) e após o uso (91,30%). Os produtos utilizados na limpeza dos utensílios foram água (100%), detergente (91,30%), desengordurante (43,50%), água sanitária (43,50%) e álcool gel (82,60%), que compreendem produtos de higienização manual (SILVA JÚNIOR, 2008).

Em relação aos veículos, em 56,5% dos casos eram higienizados antes do uso, enquanto 69,6% informaram a higienização após uso. Assim, considera-se que a falta de procedimentos de higienização, sobretudo após as atividades favorece a formação de biofilmes microbianos e o estabelecimento de focos de pragas urbanas. Entre os entrevistados, 34,78%, informaram realizar uma higienização mais criteriosa uma vez por semana.

Com relação à higiene pessoal dos entrevistados, os resultados são sumariados na Figura 2. Como se nota, a maioria dos manipuladores dispunha de fardamento, em bom estado de limpeza. Como contraponto, para grande parte deles foi observada a presença de adornos e unhas sujas, o que pode acarretar contaminações física, química ou biológica dos alimentos comercializados (SILVA JÚNIOR, 2008).



**Figura 2.** Distribuição dos participantes (%), quanto ao atendimento de requisitos de higiene pessoal, nos serviços de *food truck*, em Salvador-BA, 2017.

Esses resultados, em parte, concordam com os reportados para vendedores da comida de rua tradicional, assim como com estudos conduzidos nos Estados Unidos. Silva et al., (2014), em estudo com vendedores nas praias de Salvador-BA, descrevem um baixo atendimento de requisitos de higiene pessoal. Burt (2003) e Faw e Tuttle (2014), na cidade de Nova York e em cidades da Califórnia, respectivamente, reportam precária higiene pessoal dos vendedores de comida de rua em equipamentos móveis e *food trucks*, destacadamente no cuidado com a higiene das mãos.

Em relação às condutas de lavagem das mãos dos manipuladores nos *food trucks* de Salvador, 95% referiram lavá-las mais de cinco vezes, durante o trabalho, utilizando água e sabão (65,21%), água e sabão antisséptico (34,78%) e a maioria (86,95%) dispunha de álcool gel. Estes resultados contrastam com aqueles verificados no estudo de Faw e Tuttle (2014), com *food trucks*, na Califórnia, onde foi observada a lavagem das mãos com procedimentos errados ou ausência de lavagem das mãos, durante a manipulação dos alimentos, em 88,42% dos casos.

No estudo de Cortese et al. (2016), investigando a comida de rua tradicional, foi identificado o uso dos seguintes produtos para a lavagem das mãos: água apenas (24%), sabão para mãos (38%), sabão líquido (3%) e detergente (21%) - 31% faziam uso de álcool líquido (96° GL) e 28% de álcool gel para a higienização das mãos. Segundo os autores, apesar da

insuficiência de infraestrutura, 52% dos vendedores informaram lavar as mãos no ponto de venda e 31,00% em lojas próximas dos pontos de venda.

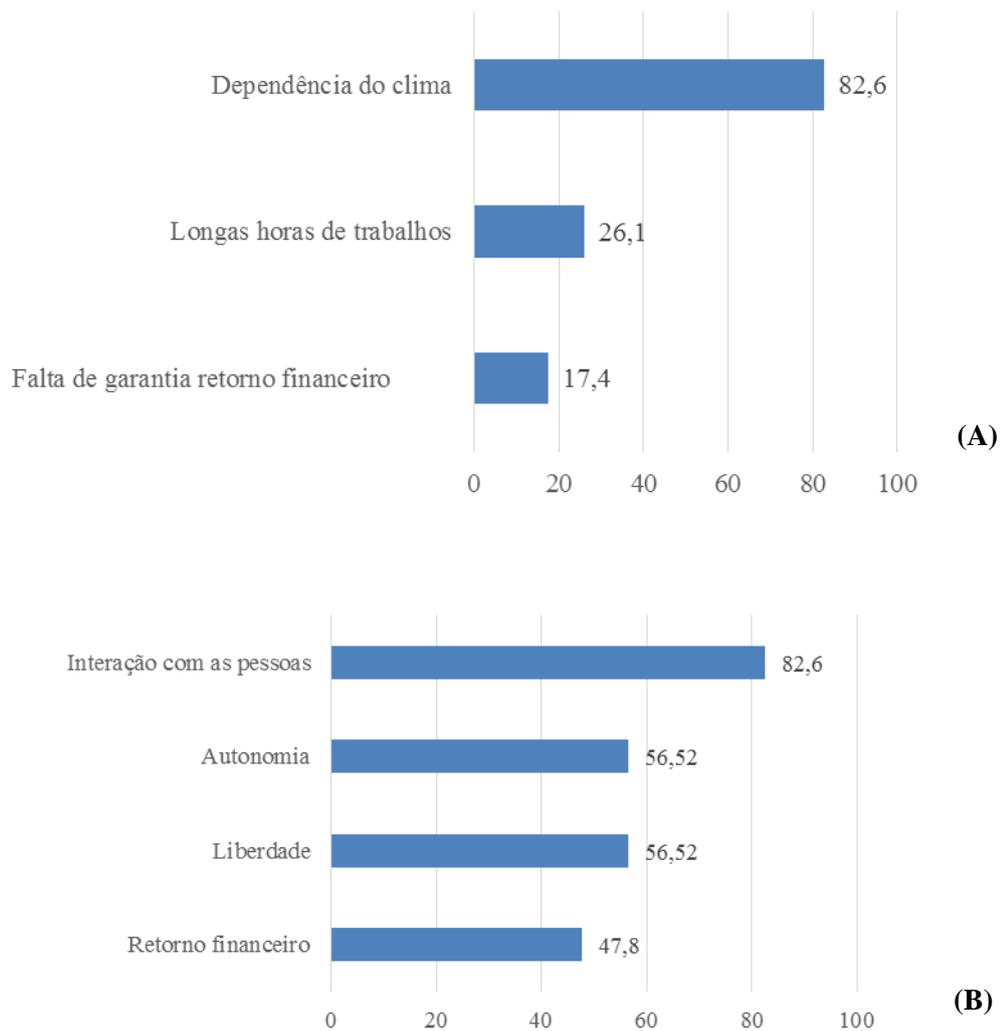
Na maioria dos *food trucks* de Salvador (86,95%), não se observou o manuseio simultâneo de alimentos e dinheiro. Este resultado tende a demonstrar o atendimento às normas de segurança para manipulação de alimentos, evitando a contaminação e doenças veiculadas por alimentos, ainda que 13,05% evidenciassem práticas que resultavam em contaminação cruzada. Deste modo, os achados evidenciam uma conduta correta, em face a um quadro bastante precário de higiene das mãos, pelos vendedores tradicionais da comida de rua.

Souza (2014), no seu estudo no centro de Salvador-BA, reporta que 97,6% dos vendedores manipulavam o alimento e o dinheiro ao mesmo tempo. Souza et al. (2015), em estudo no comércio de comida de rua em Uberaba-MG, relatam condição higiênico-sanitária insatisfatória para as mãos dos vendedores, registrando a presença de contaminação microbiológica superior às recomendações técnicas, com identificação de coliformes termotolerantes e/ou estafilococos coagulase positiva.

Em todos os *food trucks* pesquisados em Salvador, verificou-se a utilização de material descartável para distribuição das preparações aos consumidores. Este procedimento, ao mesmo tempo em que fornece utensílios com baixo risco de contaminação inicial, evita o acúmulo de utensílios sujos e a necessidade de lavagens, durante o atendimento, e impede o retorno de sobras de alimentos aos veículos - quando havia sobras pelos consumidores, estas eram desprezadas em lixeiras externas, junto com os utensílios descartáveis.

### **Sentimentos em relação ao trabalho**

Quanto aos sentimentos relacionados ao trabalho, a Figura 3 ilustra os aspectos negativos e positivos reportados pelos entrevistados.



**Figura 3.** Distribuição dos entrevistados (%) quanto aos aspectos negativos (A) e positivos (B), em relação ao trabalho em *food trucks*. Salvador-BA, 2017.

Quanto aos aspectos negativos, em se tratando da dependência do clima, observa-se uma influência direta no movimento de consumidores nos *food trucks*, posto que dias chuvosos não favorecem a saída das pessoas para as ruas e, conseqüentemente, há redução nas vendas. Esta indicação foi também considerada no estudo de Silva et al. (2014), no segmento de comida de rua nas praias, em Salvador-BA, e confirmada por proprietário de *food truck* em São Paulo-SP: “*Ser móvel te deixa bastante inseguro. Se chover, você não pode sair e vender. ...*” (PIZA, 2014).

Quanto à extensão da jornada, é fato que o trabalho com a produção e a comercialização de alimentos nos *trucks* demanda um longo tempo, que inclui desde a aquisição de insumos,

as etapas de pré-preparo dos produtos, a organização dos materiais e produtos para transporte, a montagem do carro, a venda e as atividades de desmontagem (recolhimento de todos os materiais do local da venda), transporte de volta de todo o material e a guarda final. Nesse sentido, pontua-se como uma característica inerente ao comércio de rua o deslocamento pendular. No caso do trabalho com comida, então, este movimento é acrescentado do tempo gasto em todas as operações da produção de alimentos.

Descrições que abarcam a extensão das atividades envolvidas no comércio de alimentos de rua são discutidas também em outros estudos. Souza (2014), no Centro Histórico de Salvador-BA, reporta que a jornada de trabalho dos vendedores era de até 12 horas, incluindo o período de deslocamento e a venda nas ruas. Choudhury et al. (2011), em diferentes cidades da Índia, relatam que o tempo de trabalho se estendia entre 10 e 18 horas.

Quanto à falta de garantias do retorno dos recursos financeiros, observa-se que este resultado decorre de custos de adaptação do carro e da aquisição dos equipamentos, que requerem investimentos altos, sendo, portanto, maior o período para retorno do capital investido. Esse contexto é diferente de outros segmentos de comida de rua, nos quais os vendedores adquirem os insumos alimentícios, elaboram seu produto (acarajé, mingau, tapioca, cachorro quente, cocada, amendoim torrado, entre outros) e procedem à venda, tendo ao final do dia ou de um período, recuperado o valor do que foi investido/gasto com a produção, sem demandar muito investimento com estrutura e licenças.

Aspectos negativos do trabalho foram reportados também no estudo de Souza (2014), com vendedores de comida de rua, que citaram a falta de limpeza do local de trabalho (62,3%), a dificuldade de gestão financeira (12,0%) e a falta de qualificação para o atendimento aos clientes (23,1%).

Em relação aos pontos positivos do trabalho em *food trucks* (Figura 3B), considera-se, inicialmente, a interação com as pessoas, que compreende o contato direto com os clientes e a sua resposta imediata quanto aos produtos comercializados, assim como a possibilidade de fazer amigos e conhecer muitas pessoas fidelizando sua clientela.

Quanto à liberdade e a autonomia, no caso, podem ser interpretadas, sobretudo, no que tange às decisões para gestão do negócio e a ausência de hierarquia no trabalho – não ter patrão e um conjunto de regras, o que também constitui uma vantagem informada pelos vendedores.

Em adição, destacou-se o retorno financeiro, o que pode ser confirmado pelos resultados de renda previamente relatos. Nesse sentido, observa-se que, apesar da queixa

quanto ao investimento declarado e ao pagamento de taxas, o empreendimento, para muitos, significava uma atividade com boa rentabilidade.

Os relatos de satisfação com o trabalho concordam com outros estudos no segmento de comida de rua, que reportam tanto o contentamento dos vendedores pelo ganho financeiro, necessário para manutenção própria e das famílias, quanto pelo ambiente de convivialidade e interação nos espaços urbanos (MUYANJA et al., 2011; SILVA et al., 2014).

Nesse sentido, estudos no âmbito internacional têm reportado o potencial de contribuição dos mercados de alimentação e espaços gastronômicos, como promotores de interação e de desenvolvimento social e econômico nas cidades, em um movimento que se contrapõe à comida entre paredes, em restaurantes, cafés e *shoppings* (AMOS et al., 2012; PETERSEN, 2014). Para os proprietários/*chefs* dos *food trucks*, especialmente, o contato direto com o público torna a experiência gastronômica mais prazerosa, considerando a forma isolada de produção, que ocorre nas cozinhas dos restaurantes.

## CONCLUSÃO

Com base nos resultados, foi possível evidenciar que a atividade era realizada predominantemente por homens, com formação escolar superior, experiência prévia na área de alimentação, em idade adulta e que obtinham renda de, pelo menos, cinco salários mínimos, o que confirma a importância econômica da atividade.

A jornada diária de trabalho foi extensa, ocorrendo durante a semana e nos finais de semana, em eventos particulares e feiras gastronômicas, revelando a contribuição cultural e a atratividade das comidas dos *food trucks*. Todavia, verificou-se precarização nas formas de contrato de trabalho, prevalecendo arranjos com pagamento de diárias, e apenas pequena parte dos proprietários participava de associação da categoria.

A maior parte dos participantes tinha licença para a atividade e declarou conhecer a legislação específica vigente. Os veículos exibiram uma estrutura de cozinha móvel, bem equipada e que contava com uma cozinha de apoio para o pré-preparo dos cardápios.

Quanto à oferta de produtos, verificou-se elevada comercialização de bebidas industrializadas e, em relação às preparações, os sanduíches se destacaram, seguidos da comida típica internacional e da regional, todas com o enfoque *gourmet*. Cabe realçar que os cardápios eram modificados, principalmente quando da realização de eventos.

Procedimentos de higiene para utensílios, equipamentos e carros, em geral, ocorriam com frequência e com produtos adequados. Igualmente, os manipuladores dispunham de produtos específicos para a higiene das mãos, conquanto fossem identificadas falhas no que concerne aos cuidados de higiene pessoal com as mãos, para ausência de adornos e para evitar a contaminação cruzada. Embora a maioria dos *entrevistados* tivesse informado possuir Manual de Boas Práticas, grande parte não contava com responsável técnico e verificou-se lacunas no controle de temperaturas, o que sinaliza para incompletudes quanto ao cumprimento do conteúdo do manual.

Entre os aspectos negativos relacionados à atividade destacaram-se a dependência do clima, a jornada de trabalho longa e a falta de garantia de retorno financeiro, enquanto nos aspectos positivos constaram a interação com os consumidores, a autonomia e a liberdade no trabalho e o retorno financeiro.

Considerando o caráter pioneiro deste trabalho, avalia-se que os achados compreendem avanços na caracterização do segmento. Outrossim, dado que o estudo contou com uma amostra pequena, pela história recente do setor, e que há insuficiências de literatura, reforça-se a modalidade de comida de rua em *food trucks* como um campo favorável para novas pesquisas acadêmicas, abarcando diferentes dimensões.

## AGRADECIMENTOS

À Universidade Federal da Bahia; à Faculdade de Farmácia; ao Programa de Ciência de Alimentos; à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia, pela concessão de bolsa.

## REFERÊNCIAS

ALVARINDO, T.; FARIAS, R. **Fiscalizar novas tecnologias é maior desafio da Vigilância Sanitária de Salvador atualmente.** 2016. Disponível em:

<<http://www.bahianoticias.com.br/saude/entrevista/377-fiscalizar-novas-tecnologias-e-maior-desafio-da-vigilancia-sanitaria-de-salvador-atualmente.html>>. Acesso em: 24 fev. 2017.

AMOS, C.; IBRAHIM, D.; TERREROS, J. M. S.. **Exchanges Publics.** 2012. Disponível em: <<http://www.lse.ac.uk/LSECities/citiesProgramme/pdf/Public%20City%202012/06%20Exchange%20Publics.pdf>>. Acesso em: 10 mar. 2015.

ASSOCIAÇÃO PARANAENSE DE FOOD TRUCKS - APFT. 2016. Disponível em: <<http://www.apft.com.br/downloads/>>. Acesso em: 20 fev. 2017.

BEZERRA, A. C. D.; REIS, R. B.; BASTOS, D. H. M. Microbiological quality of hamburgers sold in the streets of Cuiabá - MT, Brazil and vendor hygiene-awareness. **Ciência e Tecnologia de Alimentos**, v. 30, n. 2, p. 520-524, 2010.

BRASIL. Ministério da Saúde. Agência Nacional de Vigilância Sanitária. Resolução da Diretoria Colegiada – RDC 216, de 15 de setembro de 2004. Dispõe sobre o Regulamento Técnico de Boas Práticas para Serviços de Alimentação. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 16 set. 2004.

BRASIL. Ministério da Saúde. Conselho Nacional de Saúde (Brasil). Resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012. Aprova normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos. Brasília: **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 13 jun. 2013.

BURT, B. M.; VOLEL, C.; FINKEL, M. Safety of vendor-prepared foods: evaluation of 10 processing mobile food vendors in Manhattan. **Public Health Reports**, v. 118, n. 5, p. 470–476, 2003.

COLDIBELI, L. **Food truck de coxinha vira franquia com investimento a partir de R\$ 75 mil**. 2015. Disponível em :<

<https://economia.uol.com.br/empreendedorismo/noticias/redacao/2015/11/19/food-truck-de-coxinha-vira-franquia-com-investimento-a-partir-de-r-75-mil.htm>> Acesso em: 20 fev. 2017.

CAMPOS, J. et al. Ready-to-eat street-vended food as a potential vehicle of bacterial pathogens and antimicrobial resistance: An exploratory study in Porto region, Portugal. **International Journal of Food Microbiology**, v. 206, p. 1-6, 2015.

CASTRO, D. Bahia ganha associação de food trucks e comida de rua. **A Tarde**. 2015. Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/gastronomia/noticias/1664483-bahia-ganha-associacao-de-food-trucks-e-comida-de-rua-premium>>. Acesso em: 18 fev. 2017.

CHOUDHURY, M. et al. Socioeconomic profile and food safety knowledge and practice of street food vendors in the city of Guwahati, Assam, India. **Food Control**, v. 22, n. 2, p. 196-203, 2011.

CORTESE, R. D. M. et al. Food safety and hygiene practices of vendors during the chain of street food production in Florianópolis, Brazil: A cross-sectional study. **Food Control**, v. 62, p. 178-186, 2016.

COMO MONTAR um food truck. **Empreendedores**. 2017. Disponível em: <<http://www.empreendedoresweb.com.br/como-montar-um-food-truck/>>. Acesso em: 27 fev. 2017.

FALCÃO, R. Crescem o desemprego e a informalidade no país. 2016. **Diário de Pernambuco**. Disponível em: <[http://www.impresso.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/cadernos/economia/2016/05/20/interna\\_economia,145238/crescem-o-desemprego-e-a-informalidade-no-pais.shtml](http://www.impresso.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/cadernos/economia/2016/05/20/interna_economia,145238/crescem-o-desemprego-e-a-informalidade-no-pais.shtml)>. Acesso em: 25 fev. 2017.

FAW, B. V.; TUTTLE, J. L. Mobile food trucks: California EHS-Net study on risk . **Journal of Environmental Health**, v.76, n. 8, p. 36-37, 2014.

FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS –FAO. **News & Highlights**. Street foods made safer. 2001. 2 p. Disponível em: <<http://www.fao.org/news/2001/010803-e.htm>>. Acesso em: 09 jun. 2008.

FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS – FAO. **Promessas e desafios do setor informal de alimentos em países em desenvolvimento.** 2011. 42 p.

FOOD TRUCK CLUBE. 2015. Disponível em:  
<<https://catracalivre.com.br/brasil/lugares/food-truck-clube/>>. Acesso em :03 jun. 2015.

FREITAS, L. **Regulação da comida de rua em Salvador-BA: um estudo sobre o marco legal e sua implementação.** 2017. ? f Dissertação (Mestrado em Alimentos, Nutrição e Saúde) – Escola de Nutrição, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017.

GOLDMAN, K. **Os Food Trucks de Paris.** 2014. Disponível em:  
<<http://www.conexaoparis.com.br/2014/03/20/os-food-trucks-de-paris/>>. Acesso em: 27 fev. 2017.

HEITZ, S. J. H.; MANCUSO, A. M. C.; BEZERRA, A. C. D. Alimento de rua na agenda nacional de segurança alimentar e nutricional: um ensaio para a qualificação sanitária no Brasil. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 19, n. 5, p. 1489-1494, 2014.

IWU, A. C. et al. Knowledge, Attitude and Practices of Food Hygiene among Food Vendors in Owerri, Imo State, Nigeria. **Scientific Research Publishing , Occupational Diseases and Environmental Medicine**, v. 5, n. 1, p. 11-25, 2017.

LIU, S. et al. Knowledge, attitude and practices of food safety amongst food handlers in the coastal resort of Guangdong, China. **Food Control**, v. 47, p. 457-461, 2015.

MIRAGAIA, M. Food trucks engatam a primeira marcha. **Estadão - Paladar-Restaurantes e bares.** 2015. Disponível em: <<http://paladar.estadao.com.br/noticias/restaurante-e-bares,food-trucks-engatam-a-primeira-marcha,10000008120>>. Acesso em: 23 fev. 2017.

MUYANJA, C. et al. Practices, knowledge and risk factors of street food vendors in Uganda. **Food Control**, v. 22, n. 10, p. 1551-1558, 2011.

NATIONWIDE CATERERS ASSOCIATION - NCASS. **Street food.org.UK.** 2017. Disponível em: < <http://www.streetfood.org.uk/>>. Acesso em: 28 fev. 2017.

ONGARATTO, N. Cai faturamento médio do setor de alimentação fora de casa, aponta Abrasel. **Investimentos e Notícias.** 2015. Disponível em:  
<<http://www.investimentosenoticias.com.br/noticias/negocios/tag/alimenta%C3%A7%C3%A3o%20fora%20de%20casa>>. Acesso em: 18 fev. 2017.

PERTILE, K. Comida de Rua: Relações Históricas e Conceituais. **Revista Rosa dos Ventos**, v. 5, n. 2, p. 301-310, 2013.

PETERSEN. D. **Food Truck fever: a spatio-political analysis of food truck activities in Kansas city, Missouri.** Kansas State University, Department of landscape Architecture. Manhattan, Kansas. 2014, 181 p.

PIZA, P. T. **'Capital da gastronomia', SP agora aposta no sucesso dos 'food trucks'.** 2014. Disponível em: < <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/03/capital-da-gastronomia-sp-agora-aposta-no-sucesso-dos-food-trucks.html>>. Acesso em: 27 fev. 2017.

RIO DE JANEIRO. **Decreto nº 40251 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. Rio de Janeiro, RJ, 17 jun. 2015. Disponível em:  
<<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=279860>>. Acesso em: 20 dez. 2015.

- SALVADOR. Decreto Lei nº 8.900 de 03 de setembro de 2015a. Dispõe sobre a comercialização de alimentos em logradouros, áreas e vias públicas – food trucks, e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**, Salvador, BA, 04 set. 2015.
- SALVADOR. Decreto nº 26.849 de 09 de dezembro de 2015b. Regulamenta a Lei nº 8.900 de 03 de setembro 2015, que dispõe sobre a comercialização de alimentos em logradouros, áreas e vias públicas - Food Trucks e outros equipamentos, e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**, Salvador, BA, 10 dez. 2015.
- SAMAPUNDO, S.; CLIMAT, R.; XHAFERI, R.; DEVLIEGHERE, F. Food safety knowledge, attitudes and practices of street food vendors and consumers in Port-au-Prince, Haiti. **Food Control**, v.50, p.457-466, 2015.
- SÃO PAULO. Decreto nº 55.085, de 06 de maio de 2014. Regulamenta a Lei nº 15.947, de 26 de dezembro de 2013, que dispõe sobre as regras para comercialização de alimentos em vias e áreas públicas – comida de rua. **Diário Oficial do Município**, São Paulo, SP, 07 mai. 2014.
- SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO A MICRO E PEQUENAS EMPRESAS - SEBRAE. **Food Truck - modelo de negócio e sua regulação**. 2015. Disponível em: <[www.sebrae.com.br](http://www.sebrae.com.br)>. Acesso em: 02 nov 2015.
- SIGNIFICADO de gourmet .**O que é Gourmet?** Significados. 2012. Disponível em: <<https://www.significadosbr.com.br/gourmet>>. Acesso em: 14 mar. 2017.
- SILVA, S. A. et al. Street food on the coast of Salvador, Bahia, Brazil: a study from the socioeconomic and food safety perspectives. **Food Control**, v.40, p.78-84, 2014.
- SILVA JÚNIOR, E. A. **Manual de controle higiênico sanitário em alimentos**. São Paulo: Varela; 2008. 625 p.
- SOUZA ,W.M. **A comida de rua em Salvador - BA: caracterização no Distrito Sanitário do Centro Histórico**. Programa de Pós-Graduação em Alimentos, Nutrição e Saúde da Escola de Nutrição. Dissertação (mestrado) Universidade Federal da Bahia. Escola de Nutrição, 2014.
- SOUZA, G. C.; SANTOS, C. T. B; ANDRADE, A. A.; ALVES, L. Comida de rua: avaliação das condições higiênico-sanitárias de manipuladores de alimentos. **Ciência e Saúde Coletiva**, v. 20, n. 8, p.2329-2338, 2015.
- TESTER, J. M. et al. An Analysis of Public Health Policy and Legal Issues Relevant to Mobile Food Vending. **American Journal of Public Health**, v. 100, n. 11, p. 2038-2046, 2010.

## Apêndice A - QUESTIONÁRIO PROPRIETÁRIO DE FOOD TRUCK



**Universidade Federal da Bahia**  
**Faculdade de Farmácia**  
**Programa de Ciência de Alimentos**

Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_  
 Local: \_\_\_\_\_  
 Entrevistador: \_\_\_\_\_  
 Numero: \_\_\_\_\_  
 Código: \_\_\_\_\_

**Projeto: “O SEGMENTO DE *FOOD TRUCK*, EM SALVADOR-BA: ATORES SOCIAIS, TRABALHO, OFERTA E SEGURANÇA DE ALIMENTOS”**

### Identificação do *Food Truck* e do Proprietário

1. Razão Social ou Nome Fantasia: \_\_\_\_\_ 2. Tel.: \_\_\_\_\_

Endereço do Food Truck: \_\_\_\_\_

3. Nome do Responsável: \_\_\_\_\_

3.1 O responsável é: (1) sócio (2) proprietário (3) outro: \_\_\_\_\_

3.2 É o responsável técnico (se houver): (1) Sim (2) Não

Se não

3.2.1 Há responsável Técnico: (1) Sim (2) Não \_\_\_\_\_

3.2.2 Formação do Responsável técnico:

(1) Nutricionista (2) Engenheiro de alimentos (3) Veterinário (4) Outro: \_\_\_\_\_

4. Sexo: (1) Masculino (2) Feminino 5. Idade: \_\_\_\_\_ anos

6. Profissão: \_\_\_\_\_

7. Tem outro trabalho? (1) Sim (2) Não

Se sim, que tipo?

8. Formação escolar:

(1) Analfabeto (2) Fundamental Incompleto (3) Fundamental Completo

(4) Médio Incompleto (5) Médio Completo (6) Superior Incompleto

(7) Superior Completo (8) Pós-Graduação

9. Renda mensal (Salário mínimo=SM): \_\_\_\_\_

10. Responsável pelo domicílio/Chefe de família: (1) Sim (2) Não

11. Qual a sua função no food truck?

(1) Administrar (2) Cozinhar (3) Caixa (4) Comprador (5) Manipulador (6) Faz tudo (Resume todas as funções) (7) Outro

### Característica do Trabalho

12. Por que decidiu trabalhar com comida de rua em um *food truck*?:

- |   |                                     |
|---|-------------------------------------|
| (1) Desemprego                              | (2) Experiência anterior com comida |
| (3) Facilidade de preparo e venda de comida | (4) Para completar a renda          |
| (5) Tradição familiar                       | (6) Baixo investimento              |
| (7) Independência econômica                 | (7) Outro: _____                    |

13. Há quanto tempo trabalha com *food truck* ? : \_\_\_\_\_ anos

14. Qual o turno de seu trabalho?

1) Manhã (2) Tarde (3) Noite (4) Madrugada

15. Quais dias trabalhados na semana:

(1) Segunda (2) Terça (3) Quarta (4) Quinta (5) Sexta (6) Sábado (7) Domingo

16. Você já trabalhou com comida antes?: (1) Sim (2) Não

Se sim onde: \_\_\_\_\_

E por quanto tempo: \_\_\_\_\_ anos

17. Quantas pessoas trabalham com você? \_\_\_\_\_

17.1 Essas pessoas tem contrato de trabalho? (1) Sim (2) Não

18. Você tem parentes trabalhando com você? (1) Sim (2) Não

19. Você fez algum curso para trabalhar em *food truck*? (1) Sim (2) Não, Se sim, qual?

- |                           |                  |                              |                        |
|---------------------------|------------------|------------------------------|------------------------|
| (1) Microempreendedor     | (2) Culinária    | (3) Administração do negocio | (4) Primeiros socorros |
| (5) Segurança do alimento | (6) outro: _____ |                              |                        |

20. Os funcionários tomaram algum curso? (1) Sim (2) Não, se sim, qual?

(1) Higiene de Alimentos (2) Microempreendedor (3) Culinária (4) Administração do negocio (5) Primeiros socorros (6) Segurança do alimento (6) outro: \_\_\_\_\_

### Perfil da produção: aquisição, preparo e distribuição

21. Quais preparações produz?

21.1 Sanduíches:

(1) Hamburguer (2) Baguetes (3) Cachorro quente (4) Sanduíche Natural (5) Sanduíche de Churrasco

21.2 Preparações típicas:

(1) Crepioca (2) Tapioca (3) Acarajé (4) Abará

## 21.3 Comidas típicas locais:

(1) Feijoada (2) Rabada (3) Dobradinha (4) Sarapatel (5) Baião de dois (6) Escondidinho  
(7) Cozido (8) Arrumadinho (9) Maniçoba (10) Xinxim de bofe

## 21.4 Comidas típicas internacionais:

(1) Pizza (2) Massas (3) Lasanhas (4) Temaki (5) Sushis (6) Rot Roll  
(7) Yakissoba (8) Sashimi (9) Risoto (10) Crepe (11) Crepe Integral (12) Tortilha

## 21.5 Sobremesas:

(1) Torta (2) Alfajor (3) Sorvete (4) Doces Ex.: \_\_\_\_\_

## 21.6 Bebidas:

(1) Sucos caixa/industrializados (2) Suco Polpa (3) Suco Natural (4) Milk Shake (5) Refrigerante (6) Café (7) Caldo de Cana (8) Energéticos (9) Cerveja (10) Chopp (11) Drinques (12) Outros: \_\_\_\_\_

## 22. Onde compra as matérias-primas para produção de seus produtos?

(1) Feiras (2) Supermercados (3) Fornecedor (4) Outros \_\_\_\_\_

## 23. Em relação ao cardápio/menu, ele é modificado? (1) Sim (2) Não

Se sim, com que frequência?

(1) Semanalmente (2) Mensalmente (3) Por tipo de evento (4) Outro

24. Qual o número médio de pessoas atendidas em um dia na rua? \_\_\_\_\_

24.1 Também trabalha em eventos? (1) Sim (2) Não

24.2 Se sim, qual o número médio de pessoas atendidas em um evento? \_\_\_\_\_

24.3 Quanto uma pessoa gasta em média no seu *food truck*? \_R\$\_ \_\_\_\_\_

25. Tem alimentos que vêm pré-preparados? (1) Sim (2) Não

Se sim, quais?-----

26. No caso de alimentos pré-preparados, onde ocorre esta etapa?

Cozinha de apoio (1) Casa do proprietário (2) Outro (3) \_\_\_\_\_

26.1 No caso de pré-preparo, há fiscalização da produção/local pela VISA? (1) Sim (2) Não

27. O que é preparado no *food truck*?

(1) Recheio (2) Proteína (carnes) (3) Montagem (4) Outro: \_\_\_\_\_

28. Tem dificuldades de produzir alimentos em um *food truck*? (1) Sim (2) Não

Se sim, quais são as dificuldades?

(1) Limitação de espaço

(2) Dificuldades em obter energia elétrica

- (3) Dificuldades em ter água (4) Disponibilidade de equipamento  
 (5) Dificuldade dos procedimentos de higiene (6) Outro \_\_\_\_\_

### Sentimentos em relação ao trabalho

29. Quais os pontos positivos de trabalhar com food truck?

- (1) Liberdade (2) Trabalho agradável (3) Retorno Financeiro (4) Interação com pessoas

(5) Autonomia (6) Ambiente Agradável (7) Outro: \_\_\_\_\_

30. Quais as desvantagens do seu negócio?

- (1) Depende do tempo (clima) (2) Longa horas de trabalho

(3) Nenhum garantia de lucro (4) Outro: \_\_\_\_\_

31. O que é necessário para melhorar seu negócio?

- (1) Melhores condições de trabalho (2) Treinamento (3) Mais consumidores (4) Trabalhar menos horas ao dia (5) Comercialização mais ampla (6) Capacidade financeira de expandir (7) Outro:  
 \_\_\_\_\_

### Organização social do trabalho

32. É filiado a algum sindicato? (1) Sim (2) Não

32.1 Se sim, qual? \_\_\_\_\_ 32.2 Há quanto tempo? \_\_\_\_\_

32.3 Quais os aspectos positivos de ser associado?

- (1) Defesa dos interesses dos proprietários (2) Oferecem treinamento (3) Resolvem problemas com a prefeitura (4) Organizam eventos (5) Outro: \_\_\_\_\_

### Regulação dos Alimentos

33. Você conhece a legislação deste setor? (1) Sim (2) Não

34. Você tem licença para trabalhar? (1) Sim (2) Não

35. Qual é a frequência de renovação da licença? \_\_\_\_\_

36. O food truck é inspecionado? (1) Sim (2) Não

36.1 Se sim, quais órgãos realizam a inspeção?

- (1) SEMOP (2) DETRAN (3) VISA (4) SUCOM (5) Corpo de bombeiros (6) PROCON (7) Outro:  
 \_\_\_\_\_

36.2 No caso da Vigilância Sanitária, há fiscalização Antes de começar as atividades? (1) Sim (2) Não

36.3 Ainda em relação a Vigilância Sanitária, qual a frequência da fiscalização?

(1) Raramente (2) Semanalmente (3) Mensalmente (4) Anualmente (6) Outro: \_\_\_\_\_

37. Como é a sua relação com os inspetores de vigilância?

(1) Péssima (2) Ruim (3) Indiferente (4) boa (5) ótima

38. Qual a importância de atender as normas e portarias para a produção de seus produtos?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

### **Estrutura e características higiênicas sanitárias**

39. Tipo de estrutura de venda

(1) Truck (2) Trailer (3) Van (4) Kombi (5) Outro:

\_\_\_\_\_

40. O *food truck* tem manual de boas práticas de produção? (1) Sim (2) Não

40.1 Se sim, qual a importância de ter um manual de boas práticas em seu *food truck*?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

41. Há disponibilidade de água? (1) Sim (2) Não

41.1 Qual \_\_\_\_\_

41.2 Finalidade

(1) Beber (2) Lavar/molhar alimentos (3) Lavar as mão (4) Lavar utensílios (5) Preparar alimentos (6) Outro: \_\_\_\_\_

41.1 Origem

(1) Casa (2) Cozinha de apoio (3) Água Mineral (4) Outro: \_\_\_\_\_

41.2 Acondicionamento da água

(1) Tanque do *food truck*/trailer (2) garrafão (3) Outro: \_\_\_\_\_ -

42. Frequência de limpeza:

42.1 Utensílios

(1) antes do uso (2) Após o uso (3) Diário (4) Semanal (5) Mensal (6) Outro:

42.2 Equipamentos:

(1) antes do uso (2) Após o uso (3) Diário (4) Semanal (5) Mensal (6) Outro \_\_\_\_\_

42.3 Carro/Van/Trailer

(1) antes do uso (2) Após o uso (3) Diário (4) Semanal (5) Mensal (6) Outro: \_\_\_\_\_

43. Que produtos e utensílios são usados na limpeza?

(1) Água (2) Detergente (3) Água Sanitária (4) Sabão em barra/pó (5) desengordurante (6) Desincrustante

(7) Esponja (8) Pano de prato (9) pano descartável (10) Esponja de aço (11) Alcool Gel (12) Outro:

\_\_\_\_\_

44. Frequência da higienização das mãos por dia? \_\_\_\_\_ vezes

44.1 Com que lavam as mãos:

(1) Sabão (2) Detergente (3) Água do *food truck* (4) Dispõe de sanitizante para as mãos

(5) Outro: \_\_\_\_\_

45. Existe descarte de alimentos ao final do dia de funcionamento? (1) Sim (2) Não

45.1 O que é descartado? \_\_\_\_\_

45.2 Como acontece o descarte do resíduo sólido?

---

45.3 Como acontece o descarte do resíduo líquido?

\_\_\_\_\_

46. Os insumos não utilizados são armazenados para outro dia de atividade?

(1) Sim (2) Não

46.1 Quais insumos são armazenados para o próximo dia de trabalho ou evento?

\_\_\_\_\_

47. Quais equipamentos/utensílios dispõe no seu *food truck*?

(1) Geladeira (2) Freezer (3) Fritadeira (4) Chapa (5) Pia, quantas \_\_\_\_\_

(6) Fogão (7) Frigobar (8) Palets (9) Mixer para milk shake (10) Coifa (11) Isopor

(12) Outros \_\_\_\_\_

48. Faz algum controle de temperatura diariamente e da e cocção dos produtos?

(1) Sim (2) Não

48.1 Se sim, como?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

49. Qual a temperatura ideal para a conservação dos alimentos quentes? \_\_\_\_\_

49.1 E para alimentos frios? \_\_\_\_\_

50. Quais características você observa no alimento para considera-lo impróprio para o consumo?

(1) Odor (2) Aparência (3) Consistência (4) Sabor (5) Outro: \_\_\_\_\_

51. Uso de embalagens e utensílios descartáveis para servir as refeições?

(1) sim (2) Não

52. Há manuseio simultâneo de alimentos e dinheiro durante a comercialização?

(1) Sim (2) Não

### **Higiene Pessoal**

53. Vendedor:

(1) Proteção de cabelo (2) Proteção para as mãos (3) Guarda-pó branco e limpo

(4) Vestuário Limpo (5) Calçado fechado (6) Unhas curtas e limpas

(7) Ausência de adornos (8) Outros: \_\_\_\_\_

## APÊNDICE B



**Universidade Federal da Bahia**  
**Faculdade de Farmácia**  
**Programa de Ciência de Alimentos**

### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO-PROPRIETÁRIOS

A Universidade Federal da Bahia, cumprindo seus objetivos institucionais, está desenvolvendo o projeto de pesquisa “**O SEGMENTO DE FOOD TRUCK, EM SALVADOR-BA: ATORES SOCIAIS, TRABALHO, OFERTA E SEGURANÇA DE ALIMENTOS**”, com objetivo de caracterizar o comércio dos alimentos em *food trucks* da cidade de Salvador-BA, no contexto do trabalho e da segurança alimentar e nutricional, sob a ótica de proprietários, manipuladores e consumidores. Para tanto, serão realizadas entrevistas junto a proprietários, manipuladores e consumidores, com uso de questionários.

Considerando a sua condição de proprietário, solicitamos a contribuição, pela concordância com o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido aqui apresentado e participação em uma entrevista, que aborda questões sobre os seguintes aspectos: identificação do proprietário; características do trabalho; perfil da produção: aquisição, preparo e distribuição; sentimento em relação ao trabalho; organização social do trabalho; regulação de alimentos; estrutura e características higiênico-sanitárias da atividade.

Informamos que o questionário de entrevista foi pré-testado e será aplicado em local e horário da sua conveniência, de modo a evitar desconfortos – se for o caso, sinta-se à vontade para comunicá-los. Esclarecemos, ainda, que o seu nome e as informações obtidas serão mantidos em sigilo e que você pode, a qualquer momento, retirar o seu consentimento de participação na pesquisa, não havendo nenhum prejuízo pessoal.

Caso tenha qualquer dúvida, solicite esclarecimentos ao entrevistador ou à Coordenação do projeto – Profa. Ryzia de Cassia Vieira Cardoso, Escola de Nutrição, R. Basílio da Gama S/N – Canela, Salvador - Telefone: (71) 3283-7700/7722 / e-mail: ryzia@ufba.br.

Este projeto está registrado no Comitê de Ética da Escola de Nutrição (CEPNUT), onde o Sr. (a) também pode solicitar esclarecimentos ou fazer reclamações. O CEPNUT funciona no mesmo endereço da Escola de Nutrição e seu telefone é 3283-7704, com e-mail cepnut@ufba.br.

Eu, \_\_\_\_\_, RG \_\_\_\_\_, declaro ter sido informado (a) e estar devidamente esclarecido (a) sobre os objetivos e intenções deste estudo: “**O SEGMENTO DE FOOD TRUCK, EM SALVADOR-BA: ATORES SOCIAIS, TRABALHO, OFERTA E SEGURANÇA DE ALIMENTOS**”, que inclui uma entrevista a que estarei sendo submetido (a). Recebi garantia total de sigilo e de obter esclarecimentos sempre que o desejar. Sei que minha participação está isenta de despesas.

Concordo participar voluntariamente deste estudo e sei que posso retirar meu consentimento a qualquer momento, sem prejuízo ou perda de qualquer natureza.

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

Salvador, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 201\_\_

#### **PESQUISADOR RESPONSÁVEL**

Eu, Ryzia de Cassia Vieira Cardoso, responsável pelo projeto, ou o meu representante declaramos que obtivemos espontaneamente o consentimento deste participante para realizar este estudo.

Assinatura \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_