

ANÁLISE DA *DARK STORE* SOB A PERSPECTIVA DO DIREITO URBANÍSTICO**ANALYSIS OF THE *DARK STORE* FROM THE PERSPECTIVE OF URBAN LAW****Jonathan Barros Vita¹****Julia Macedo Nogueira Nobre²****RESUMO**

Este trabalho tem por objetivo analisar o conceito de *dark store* e sua influência no direito urbanístico, identificando as externalidades que esse tipo de empresa pode trazer e as possíveis formas de diminuir seus efeitos para a cidade em que será instalada, visando à compatibilização do desenvolvimento sócio-econômico-ambiental. Foi utilizado o método dedutivo, com pesquisa bibliográfica. Primeiramente, analisou-se o conceito de *dark store* sob o sistema de referência da análise econômica do direito; após, observou-se o Estatuto da Cidade e do Plano Diretor na defesa do direito urbanístico para, em seguida, verificar a influência da *dark store* no direito urbanístico e examinar as normas - expressas no Estatuto da Cidade - que aludem a esse tipo de empresa. A pesquisa revelou que as *dark stores* influenciam no direito urbanístico, pois provocam aumento do tráfego, poluição sonora, saturação da infraestrutura de energia elétrica e telefonia, aumento da criminalidade, além da redução do valor das propriedades adjacentes. O Estatuto da Cidade e o Plano Diretor analisados possuem instrumentos capazes de diminuir as externalidades negativas da instalação das *dark stores* no ambiente urbano, tais como o estudo de impacto de vizinhança, o estudo de impacto ambiental e o zoneamento ambiental.

Palavras-chave: *dark stores*, direito urbanístico, estatuto da cidade, plano diretor, ambiente urbano.

¹ Doutor e Mestre em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC/SP) e Mestre em Segundo Nível em Direito Tributário da Empresa pela Universidade Comercial Luigi Bocconi, Milão/Itália. Estágio de pós doutorado como Senior visiting research fellow na WU (Wirtschaftsuniversität Wien), Viena/Áustria. Especialista em Direito Tributário pelo Instituto Brasileiro de Estudos Tributários (IBET/SP). Coordenador e professor do Mestrado e Doutorado em Direito da UNIMAR - Universidade de Marília/SP. Diretor da ABDF/IFA Brasil. Conselheiro do Conselho Municipal de Tributos de São Paulo. Coordenador e professor titular do Mestrado e Doutorado em Direito da UNIMAR - Universidade de Marília/SP. Editor da Revista Argumentum, Qualis B1 (ojs.unimar.br). Professor de diversos cursos de pós-graduação no Brasil e exterior. Diretor da ABDF/IFA Brasil. Conselheiro do Conselho Municipal de Tributos de São Paulo. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6200020135164378> ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3991-004X> E-mail: jbvita@gmail.com

² Mestranda em Direito pela Universidade de Marília – SP (2020). Pós-graduada na área de Direito Ambiental e Urbanístico pela Universidade Anhanguera-Uniderp (2011). Graduada em Ciências Contábeis pela Universidade Federal de Mato Grosso (2019), Direito pela Universidade de Cuiabá (2011) e Ciências Biológicas pela Universidade Federal de Mato Grosso (2009). Atualmente é oficial de justiça do Tribunal de Justiça do Estado de Mato Grosso. Afiliação: Universidade de Marília, São Paulo. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1006664695687413> ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7005-6451>. E-mail: juh_nobre@hotmail.com

ABSTRACT

This article aims to analyze the concept of *dark stores* and their influence on urban law, identifying the externalities that the company can bring and the possible ways to reduce its effects to the city in which it will be installed, in order to guarantee the compatibility of the socio-economic-environmental development. The deductive method was used, with bibliographic research. Firstly, the concept of dark store was analyzed under the reference system of the economic analysis of the law; after, the statute of the city and the master plan in the defense of urban rights were observed, to verify the influence of the dark store in urban law and examine the rules expressed in the city statute, which influence these companies. The research revealed that dark stores influence urban law, as they cause increase in traffic, noise pollution, saturation of the electricity and telephone infrastructure, increased crime, in addition to a reduction in the value of adjacent properties. The city statute and the master plan analyzed have instruments capable of reducing the negative externalities of the installation of dark stores in the urban environment, such as the neighborhood impact study, the environmental impact study and the environmental zoning.

Keywords: dark stores, urban law, city statute, master plan, urban environment.

INTRODUÇÃO

O desenvolvimento do comércio eletrônico e o crescimento das compras realizadas de forma *online* geraram a necessidade da criação de armazéns de distribuição das mercadorias compradas pela internet. Nesse contexto, surgiram as *dark stores*, que consistem em lojas fechadas ao público, localizadas nos centros urbanos, com o intuito exclusivo de armazenamento, coleta, separação e envio das mercadorias compradas *online*.

O advento das tecnologias móveis e o aumento de compras feitas nos sítios eletrônicos fez crescer o número de *dark stores* no mundo. Todavia, apesar das *dark stores* serem mais comum nos países desenvolvidos, tais como Estados Unidos, França, Espanha e países Asiáticos, já se observa a sua presença no mercado brasileiro.

A partir de uma visão ampla, é possível considerar que uma *dark store* seja importante para o crescimento das cidades, mas que também cause influências significativas no ambiente urbano, tais como outras empresas de grande porte. Ademais, não se pode viver em uma cidade, com qualidade de vida, sem analisar as consequências que uma atividade ou um empreendimento possam trazer para o meio sob o qual incidirá. Desse modo, o poder público necessita avaliar o impacto econômico do empreendimento e da infraestrutura necessária para lhe dar sustento, bem como a sua consequência no desenvolvimento

sócio-econômico-ambiental das cidades. Então, surge a necessidade de analisar as lojas denominadas *dark stores*, sob a perspectiva da análise econômica do direito, com o intuito de garantir a harmonia entre as leis jurídicas e econômicas.

A Constituição Federal de 1988 consigna que compete à União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, bem como estabelecer normas gerais de direito urbanístico concorrentemente com os Estados, Distrito Federal e Municípios (Arts. 21, XX, 24, I e §§ 1º e 2º e art. 30, II, da CF).

Os artigos 170, III e 182 da CF asseveram que tanto a propriedade quanto a cidade devem cumprir a sua função social. O uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, foi regulamentado por meio do Estatuto da Cidade (Lei n. 10.257/2001), que tem como instrumento o Plano Diretor, cuja finalidade é atender às exigências fundamentais de ordenação da cidade e regular a política de desenvolvimento e expansão urbana.

Destarte, o direito urbanístico surgiu visando uma melhoria da qualidade de vida das cidades, com o intuito de verificar os problemas citadinos em sua integralidade e avaliar as consequências, o controle, o monitoramento e as medidas mitigadoras dos danos, a fim de que a população possa ter uma vida melhor.

Assim, com o intuito de melhor administrar a cidade e evitar situações urbanas caóticas, decorrentes do seu crescimento desordenado, torna-se imprescindível estudar as possíveis influências e impactos das *dark stores* (ou lojas escuras) no direito urbanístico das cidades brasileiras.

Nesse sentido, este trabalho tem os seguintes objetivos:

- a) verificar se a criação da *dark store* influencia na questão urbanística da cidade;
- b) avaliar as consequências e impactos que a *dark store* pode trazer para a cidade em que será instalada;
- c) identificar as possíveis formas de diminuir os impactos urbanísticos causados nas cidades brasileiras e,
- d) garantir a compatibilização do desenvolvimento sócio-econômico-ambiental com a instalação das *dark stores*.

O presente artigo foi organizado em quatro seções, além da introdução e conclusão. Primeiramente foi estudada a definição de *dark store* sob a análise econômica do direito e, após, realizada uma análise do Estatuto da Cidade e do Plano Diretor na defesa do direito urbanístico. Em seguida, verificou-se a influência das *dark stores* no direito urbanístico e, posteriormente, foram examinadas as normas de direito urbanístico, expressas no Estatuto da Cidade, que influenciam esse tipo de empresa.

O método de abordagem utilizado foi o dedutivo, partindo-se da análise das regras gerais para a compreensão dos casos específicos, em combinação com a pesquisa bibliográfica. O sistema de

referência utilizado foi a análise econômica do direito, com o intuito de verificar as externalidades positivas e negativas com a implantação das *dark stores* nas cidades.

1. Definição de *dark store* sob a ótica da análise econômica do direito

De acordo com o site de notícias BBC News/Brasil (2019) o termo conhecido como *dark stores* ou lojas escuras se refere a locais exclusivos de armazenamento, coleta, separação e envio de produtos comprados *online*. Todavia, diferentemente dos gigantescos centros de distribuição que normalmente se localizam afastados da região central, as *dark stores* estão localizadas em centros urbanos e se parecem com lojas comuns, porém são fechadas ao público.

As *dark stores* justificam-se com o crescimento das compras realizadas nos sítios eletrônicos. Assim, aumenta-se, também, a necessidade da existência de armazéns de distribuição dos produtos comprados de forma *online*. Nesses armazéns, as mercadorias são empilhadas em torres e um sistema robotizado fica responsável de retirar as mercadorias do local e confiá-las aos entregadores, na ocasião da venda. Esse é o método de funcionamento das *dark stores*.

Pablo Foncillas (2017) afirma que o conceito de *dark store* apareceu na Inglaterra, no início dos anos 2000. Todavia, no final da última década é que conceito se difundiu. O autor alega, ainda, que as *dark stores* costumam atender consumidores que residem ao seu redor, bem como são criadas no espaço físico de antigas lojas que tinham pouco movimento ou pouco lucro.

Wilmath e Alesandrini (2015) afirmam que as *dark stores* receberam esse nome por causa de sua simplicidade de *design*, visto que se parecem com grandes caixas e possuem poucas janelas, tais como verdadeiros centros de distribuição.

De acordo com Benedictus (2014), organizar as mercadorias nas *dark stores* economiza espaço e tempo e cria um ambiente de trabalho mais seguro.

Slaight (2018) considera que as *dark stores* são lojas feitas sob medida para atender a uma finalidade específica, qual seja a concorrência do comércio eletrônico, bem como sua criação foi responsável por fechar muitas lojas físicas.

Quintans (2017) comenta que as *dark stores* são centros de distribuição exclusivamente dedicados ao *e-commerce* e que essas lojas se assemelham a um armazém de mercadorias, em que uma equipe de *pickers* seleciona os bens requeridos pelos clientes online.

Observa-se, então, que as *dark stores* consistem em pontos de armazenamento ou coleta e são responsáveis por deixar a mercadoria mais perto do consumidor, pois estes compram de forma *online* e, no intervalo de algumas horas, já estão com a mercadoria em suas mãos. Trata-se, portanto, do último estágio da cadeia logística.

Segundo reportagem veiculada no *site BBC News/Brasil* (2019), a entrega das mercadorias compradas nas *dark stores* ocorre de duas formas: 1) os consumidores podem ir buscar os produtos oriundos da compra *online* na própria empresa, todavia, não entram na loja e, via de regra, recebem a compra já embalada; 2) a empresa fica responsável pela entrega e os clientes recebem a mercadoria na própria residência.

Ainda conforme a citada reportagem, “gigantes do varejo como Walmart, Carrefour e a Target estão inaugurando cada vez mais *dark stores* (lojas escuras, em tradução livre) em diferentes regiões do mundo, incluindo a América Latina”. Observe-se o seguinte trecho:

No Brasil a abertura (ou transformação de lojas) de *dark stores* é uma escolha feita mais pelas grandes marcas de varejo, especialmente de alimentos, pelo grande fluxo de produtos, segundo Aurélien Jacomy, CEO da consultoria de logística Diagma. Lojistas menores preferem o *ship from store*, ou seja, distribuir os produtos vendidos online a partir dos estoques das lojas normais. Entre 50 e 100 pedidos por dia, é possível manter a distribuição a partir do estoque. Mais que isso, o fluxo de separação cruza com o fluxo dos clientes, o que pode prejudicar a experiência do cliente. Então ter *dark stores* vale a pena para quem recebe acima de 100 pedidos por dia”, diz Jacomy. O desejo por rapidez na entrega é outro fator-chave para um varejista escolher abrir uma *dark store*. “É uma expectativa cada vez maior do cliente que a entrega seja mais rápida”, afirma (BBC NEWS/BRASIL, 2019).

Segundo o *site da Redação Novarejo* (2019) as *startups* do Grupo Carrefour Brasil e da Rappi já estão usando as ferramentas das *dark stores* para oferecerem mais um canal de compras para o consumidor, conforme se observa no trecho abaixo:

O Grupo Carrefour Brasil e a Rappi, aplicativo de *delivery* rápido, firmaram parceria para a venda e entrega de itens alimentares. Ao todo, são duas modalidades oferecidas pelo serviço: ‘express’, com entrega em até 35 minutos, e ‘supermercados’, para entrega em até uma hora. Inicialmente, o serviço será atendido por meio do modelo tradicional de *picking* em hipermercados e supermercados Carrefour. Porém, nos próximos meses, as empresas pilotam um novo modelo operacional a partir de *dark stores* da rede varejista, onde o próprio Carrefour fará o *picking* e a Rappi cuidará da entrega. O novo modelo traz eficiência à operação, já que o estoque, separado da área de vendas das lojas, será dedicado somente para suprir o serviço de *delivery*, eliminando as etapas tradicionais e garantindo ainda mais rapidez e sortimento assertivo.

Como visto, um dos objetivos das *dark stores* é dar praticidade ao cliente, aproximá-lo do centro de atendimento, reduzir os preços das mercadorias, além de proporcionar velocidade mais rápida de envio dos produtos comprados.

Ressalte-se, outrossim, que a criação das *dark stores* é de extrema relevância para a atividade econômica, visto que é uma tendência mundial, presente predominantemente em países com alto desenvolvimento tecnológico e utilização maciça do *e-commerce* (comércio eletrônico).

Evidencia-se, pois, que a presença das *dark stores* no mundo atual causa impactos em diversos ramos do direito. A título de exemplo, cita-se o direito econômico, o direito do consumidor, o direito urbanístico, o direito ambiental, o direito tributário, dentre outros. As empresas do tipo *dark stores* também provocam alterações na economia das localidades em que forem instaladas.

Assim, diante do conceito dessa modalidade empresarial e da sua importância para a economia das cidades, torna-se imprescindível avaliar a *dark store* sob a perspectiva de direito urbanístico e com a ótica da análise econômica do direito, em que se analisa a harmonização e influência existentes entre as leis jurídicas e o postulado econômico de maximização dos lucros.

A escola denominada Análise Econômica do Direito (AED), também conhecida como *Law and Economics*, que tem como difusor Richard Posner, verifica a influência e relação interativa existente entre o direito e a economia.

Gonçalves e Stelzer (2014, p. 270) retratam os postulados da *Law and Economics* nos seguintes termos:

Como postulados maiores da doutrina *Law and Economics* defendem-se, os seguintes: a) Prevalece, como método, na aplicação da Economia ao Direito, o individualismo metodológico, segundo a racionalidade maximizadora economicista; b) As leis jurídicas devem guardar mínima harmonia com as leis econômicas; e c) O Paradigma jurídico deve voltar-se para a agilização e fluidez das relações de produção, maximização dos lucros e otimização da produção e utilização da riqueza individual e social.

Payão e Vita (2018), ao discorrerem sobre a análise econômica do direito, entendem que a economia de mercado deve ser inspirada pelo direito, o qual, por sua vez, considera as regras do mercado para desenvolver-se. Os autores afirmam, ainda, que:

O direito parte de uma perspectiva mais objetiva, consistente na arte de regular o comportamento humano, a economia, por sua vez, é ciência que estuda os mecanismos indutores ou não por trás do comportamento humano em um mundo de recursos escassos e suas consequências. E analisar o direito sob a perspectiva econômica é empregar instrumentos teóricos e empíricos econômicos e ciências afins para expandir a compreensão e o alcance do direito, aperfeiçoando o desenvolvimento, a aplicação e a efetividade da norma jurídica (PAYÃO; VITA, 2018, p. 3).

Ao examinar as *dark stores* sob a perspectiva da Análise Econômica do Direito, é possível analisar como o modelo de negócio dessa modalidade empresarial influencia no desenvolvimento econômico das cidades, no direito urbanístico e nas leis que o regulam, além de verificar as alterações no comportamento humano dos indivíduos que mantêm relações com entidades.

Destarte, no que se refere ao presente estudo, mostra-se imperioso analisar quais são as influências e impactos no direito urbanístico das cidades, decorrentes da criação e implementação das

dark stores, com o intuito de verificar as métricas econômicas que influenciam a criação das aludidas empresas e os instrumentos legais que as regem, proporcionando a coexistência e a harmonização entre os postulados da economia e do direito urbanístico.

2. Estatuto da Cidade e Plano Diretor na defesa do direito urbanístico

José Afonso da Silva (2006, p. 49) conceitua direito urbanístico como “o conjunto de normas que tem por objeto organizar os espaços habitáveis, de modo a propiciar melhores condições de vida ao homem na comunidade”.

Nas lições de Baltar (1957), o urbanismo é uma ciência, uma técnica e uma arte ao mesmo tempo, cujo objetivo é a organização do espaço urbano visando ao bem-estar social, por meio de uma legislação, de um planejamento e da execução de obras públicas que permitam o desempenho harmônico e progressivo das funções urbanas.

Hely Lopes Meirelles (2013) afirma que espaços habitáveis englobam todas as áreas que o homem exerce coletivamente quaisquer das quatro funções sociais, quais sejam: habitação, trabalho, circulação e recreação. De acordo com o autor,

O urbanismo prescreve e impõe normas de desenvolvimento, de funcionalidade, de conforto e de estética da cidade, e planifica suas adjacências, racionalizando o uso do solo, ordenando o traçado urbano, coordenando o sistema viário e controlando as construções que vão compor o agregado humano, a urbe (MEIRELLES, 2013, p. 534).

As limitações urbanísticas protegem a coletividade na sua generalidade e, por isso, são consideradas imprescritíveis, irrenunciáveis e intransacionáveis. As imposições estatais podem ser de três modalidades: positivas (fazer), negativas (não fazer) e permissivas (deixar fazer). Meirelles (2013) afirma, ainda, que as normas urbanísticas são de direito público e derivam do poder de polícia, que é inerente e indissociável da Administração.

Ferrari (2012) ressalta que a CF/1988 foi a primeira Constituição do Brasil a tratar de direito urbanístico. Nos termos do art. 21, XX, da CF, compete à União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, bem como estabelecer normas gerais de direito urbanístico, consoante o art. 24, I e §§ 1º e 2º, concorrentemente com os Estados, Distrito Federal e Municípios (art. 30, II, da CF).

Por sua vez, o art. 182 da CF disciplina que a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Município, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. O Município,

ao editar normas urbanísticas, não está violando o campo do direito civil, que é privativo da União, mas tão somente regulando os aspectos urbanísticos da propriedade, que está afeto ao interesse local.

Na organização dos espaços urbanos, a Administração não deve prescindir de planejamento público para buscar melhores condições de vida à população. Assim, o § 1º do art. 182 da CF dispõe que o Plano Diretor, aprovado pela Câmara Municipal e obrigatório para cidades com mais de 20 mil habitantes, consiste no instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana. Já o § 2º do aludido artigo consigna que “a propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no Plano Diretor”.

Evidencia-se, assim, uma ampla preocupação do legislador constitucional em matéria urbanística, na medida em que, no crescimento das cidades brasileiras, deve haver a compatibilização do desenvolvimento sócio-econômico-ambiental.

Meirelles (2013) afirma que o direito urbanístico surge com a necessidade de se estabelecer limitações de ordem pública ao uso da propriedade particular e ao exercício de atividades individuais que afetam a coexistência social. Nesse sentido, para a ordenação da vida em sociedade, cada componente do agregado humano deve ceder parcela mínima de direitos, recebendo em retribuição segurança, higiene, conforto e bem-estar coletivos. Assim, no momento da criação de qualquer modalidade empresarial, torna-se imprescindível observar e cumprir as normas de direito urbanísticos locais.

Nesse contexto, visando regulamentar o art. 182 e 183 da CF e estabelecer as diretrizes gerais de política urbana, foi criada a Lei n. 10.257/2001, denominada Estatuto da Cidade, com o intuito de estabelecer normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

Ferrari (2012) assevera que, por meio da Lei n. 10.257/2001, denominada Estatuto da Cidade, a União estabeleceu as normas gerais que devem orientar a ordenação do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, com o intuito de garantir o bem-estar de seus habitantes.

De acordo com Dias e Nepomuceno (2017, p. 395), o Estatuto da Cidade representou um grande avanço na legislação urbanística brasileira, cumprindo, além da missão de regulamentar a política urbana de nossa Constituição cidadã, também a missão de aproximar a gestão municipal do cidadão, por meio da previsão de vários instrumentos de democracia participativa, para construção de um ideal comum de cidade.

Panizi (2007) afirma que o Estatuto da Cidade tem dispositivos de extrema importância para a estruturação e desenvolvimento das cidades, de forma a impedir que haja uma política urbana desenfreada. Ademais, o estatuto dispõe de instrumentos capazes de possibilitar a intervenção mais efetiva do poder público sobre o meio ambiente artificial.

A Lei n. 10.257/2001 dispõe que o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana é o Plano Diretor, que é obrigatório para cidades com mais de 20.000 habitantes, engloba o território do município como um todo e deve ser aprovado por lei municipal, a qual deverá ser revista, pelo menos, a cada 10 anos. Vale salientar, também, a obrigatoriedade de um plano de transporte urbano integrado e compatível com o Plano Diretor, nos casos de cidades com mais de quinhentos mil habitantes.

O Estatuto da Cidade (Lei n. 10.257/2001) determina um conteúdo mínimo para o Plano Diretor, que deve estar voltado para o desenvolvimento do município, com a adequada ordenação do uso e ocupação do solo, seu parcelamento, o disciplinamento das edificações, além das medidas de atendimento de educação, saúde, higiene, habitação e transporte, visando maximizar a eficiência dos empreendimentos citadinos.

Para Ferrari (2012), o Plano Diretor tem o objetivo de melhorar a qualidade de vida da população, devendo observar a expansão da cidade e o aproveitamento adequado do solo, com a devida conformação de um sistema viário e de localização dos serviços, com vistas a prevenir o crescimento desordenado e situações urbanas caóticas, como as que se observam em muitas cidades brasileiras.

Segundo Diógenes Gasparini (2002, p. 195), “o Plano Diretor é, assim, o instrumento básico de política de desenvolvimento e expansão urbana e parte integrante do processo de planejamento, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e prioridades nele contidas”.

Meirelles (2013) afirma que o Plano Diretor deve ser uno, único, dinâmico e evolutivo. O autor ressalta, ainda, que o Plano Diretor é a “lei suprema e geral que estabelece as prioridades nas realizações do governo local, conduz e ordena o crescimento da cidade, disciplina e controla as atividades urbanas em benefício do bem-estar social” (MEIRELLES, 2013, p. 562).

Nesse sentido, o Plano Diretor é um instrumento regulamentado pelo Estatuto da Cidade, como um norteador dos futuros empreendimentos municipais, corroborando para a maximização das externalidades positivas desses empreendimentos, bem como o racional e satisfatório atendimento das necessidades da comunidade, devendo, portanto, ser observado no momento da criação de *dark stores* nas cidades brasileiras.

3. Influência das *dark stores* no direito urbanístico

A análise da influência das *dark stores* no direito urbanístico corrobora com a verificação da relação custo-benefício das empresas, bem como com a maximização das externalidades positivas e minimização das negativas dos empreendimentos que almejam ser instalados nos locais urbanos. A

avaliação das externalidades das empresas no desenvolvimento citadino torna-se uma importante ferramenta de gestão pública, com o intuito de prevenir o crescimento desordenado das cidades e evitar situações urbanas caóticas.

Foi noticiado na reportagem intitulada *O que são as dark stores das gigantes do comércio e por que se proliferam pelo mundo*, realizada pelo sítio eletrônico do BBC News/Brasil, em 2019, que a criação das *dark stores* contribuiu para diminuir a vitalidade das cidades. Em Nova York, por exemplo, foram observadas externalidades negativas para o fluxo de veículos nos logradouros, pois, com o aumento das entregas das mercadorias compradas de forma *online*, houve um *déficit* de espaço nas ruas para os entregadores, que muitas vezes precisam estacionar em filas duplas para conseguir entregar as mercadorias aos consumidores finais.

Ademais, conforme a referida reportagem, a criação de *dark stores* só se justifica quando há mais de 100 pedidos de mercadorias por dia, pois a partir desse montante é que o fluxo de trabalhadores que separam as mercadorias compradas por meio dos sítios eletrônicos passa a se cruzar com o fluxo de clientes das lojas físicas, interferindo no atendimento e na experiência dos consumidores. Ou seja, só se torna viável criar *dark stores* caso as empresas físicas recebam acima de 100 pedidos *online* por dia.

Ao falar sobre a necessidade de instalação de uma *dark store*, Treasure (2014), na reportagem *A Ascensão da Loja Escura*, veiculada no site *essentialretail.com*, comenta que:

À medida que os volumes aumentam, os varejistas descobrem cada vez mais que suas lojas não têm capacidade suficiente para suportar volumes de pedidos de comércio eletrônico sem afetar a operação da loja (congestionamento do corredor, disponibilidade na prateleira devido ao aumento da reposição, falta de espaço na parte de trás da casa, espaço de estacionamento insuficiente para entrega em domicílio vans). Normalmente, isso acontece quando as vendas online representam mais de 10% do total das vendas da loja.

A Sociedade Brasileira de Varejo e Consumo (2017) descreveu, em seu sítio eletrônico, o modelo de negócios da empresa Carrefour, como se observa no seguinte trecho:

Inspirado em modelos que já dão certo na França e na Espanha, o Grupo Carrefour cria no Brasil sua primeira Dark Store. Ela funciona como mini Centro de Distribuição da varejista para atender os pedidos de compras de alimentos online, que não eram comercializados no site do Carrefour, que foi relançado em julho do ano passado. A Dark Store ocupa o espaço da loja desativada localizada na avenida Santo Amaro, no bairro do Brooklin, situado na zona sul da capital paulista. Essa loja física foi fechada porque a frequência caiu em função das obras do Metrô nas proximidades. Na manhã de ontem (9/10), diretores e gerentes do Carrefour apresentaram o local para alguns jornalistas. O mini centro de distribuição está montado como se fosse uma loja física para que o funcionário – que possui um relógio aplicativo – possa fazer as compras do consumidor com agilidade. Compra feita com todos os itens no carrinho, o passo seguinte é acomodar os alimentos em embalagens especiais, inclusive para os perecíveis. Feito isso, eles seguem para a entrega, que pode ser

feita via motoboy, van, carro, bicicleta, dependendo da distância. A taxa de entrega tem preço único de R\$ 14,90. Os produtos são levados até os consumidores entre 7h e 21h, no dia seguinte à compra. Neste momento não haverá a possibilidade de comprar pelo aplicativo e retirar os itens nas lojas e nem na Dark Store (...)

A princípio, o programa só é válido para clientes situados num raio de 10 km da Dark Store. Isso significa atender 200 bairros da capital paulista, pertencentes às zonas central, oeste e sul.

Evidencia-se, portanto, que a Carrefour, uma das empresas pioneiras na criação de *dark stores* no Brasil, utiliza-se de *motoboy*, *van*, carro ou bicicleta, dependendo da distância, para entregar as mercadorias em um raio de 10 km da empresa, totalizando aproximadamente 200 bairros da capital paulista. As mercadorias são entregues, predominantemente durante o período diurno, o que acarreta o aumento do número de tráfego, justamente nos horários de maior circulação de veículos, se comparado ao período noturno.

Treasure (2014), ainda na reportagem *A Ascensão da Loja Escura*, menciona que “as lojas escuras de entrega em domicílio geralmente exigem um quintal muito grande para acomodar van de entrega e também um grande número de posições de carregamento de van”. Verifica-se, portanto, que as *dark stores* causam impacto no trânsito das localidades em que estão instaladas, pois necessitam de local com adequadas ligações de transporte e que comportem acesso a um grande número de veículos. Destarte, tornam-se evidentes as externalidades das *dark stores* no direito urbanístico, mormente no que concerne à sobrecarga no sistema viário, com o aumento da circulação de veículos na região em que estão instaladas.

Além do aumento do número de tráfego, observa-se que a instalação das *dark stores* influencia na estética das cidades, visto que, via de regra, tais lojas são desprovidas de beleza estética e urbanística e possuem simplicidade de *design*, pois sua construção se assemelha a grandes caixas, com poucas janelas, tais como verdadeiros centros de distribuição. Ademais, a instalação das *dark stores* influencia na circulação de pedestres, já que, por serem lojas sem atendimento ao público, comumente observa-se a ausência de clientes em suas redondezas.

Observa-se também uma redução do quadro de funcionários fixos na empresa, na medida em que ocorre a mudança do perfil dos trabalhadores. Nas lojas abertas ao público, os trabalhadores são predominantemente vendedores, caixas, dentre outros, enquanto nas *dark stores* esse número é praticamente nulo.

Dessa maneira, pode-se dizer que a instalação de *dark store* contribui para a criação de verdadeiros “bairros mortos”, em que se verifica a ausência de circulação de pedestres que dão vida aos bairros, aliado ao fato de suas fachadas não possuírem qualquer atrativo visual. Por se tratar de verdadeiros galpões, sem atendimento ao público, as *dark stores* podem interferir na vitalidade das

idades e consistir, ainda, em um fator de redução do lazer no entorno da localidade em que está instalada.

Ademais, no que se refere à infraestrutura, é inegável que, a partir da instalação das *dark stores*, a cidade deve se adaptar para que não haja, por exemplo, a saturação da energia elétrica e/ou telefônica nas redondezas em que a empresa está localizada.

De acordo com Slaight (2018), a poluição sonora é outro fator importante a ser considerado, pois, além do tráfego pesado, constante e ruidoso, observa-se um aumento do sistema de resposta de emergências, tais como a demanda de policiais e serviços de ambulância, nas localidades em que as *dark stores* estão em funcionamento.

Além disso, os críticos à criação de *dark store*, afirmam que tais empresas apresentam desvantagens para as comunidades, pois diminuem o valor das residências próximas, além de ser um fator convidativo ao vandalismo. Nesse sentido, Wilmath e Alesandrini (2015) afirmam que as *dark store* costumam trazer desvantagens nos bairros e podem afetar negativamente uma comunidade, tendo em vista que podem atrair a criminalidade, desencorajar o crescimento do varejo no bairro e afetar potencialmente o valor das propriedades adjacentes.

Por outro lado, evidencia-se a tendência mundial da utilização do comércio eletrônico, cujos benefícios também são inequívocos: via de regra, as empresas oferecem preços menores, em decorrência dos custos operacionais reduzidos; proporcionam comodidade ao consumidor final, considerando o recebimento da mercadoria em sua residência; evitam o fechamento definitivo de lojas; constituem importante meio de fonte de renda e arrecadação de tributos, além de contribuírem para o desenvolvimento da cidade.

4. Normas de direito urbanístico, expressas no Estatuto da Cidade, que influenciam as *dark stores*

Uma atividade econômica que propicia emprego e arrecadação de tributos, mas que também seja fonte de congestionamento de veículos automotores, de poluição sonora e de redução do valor dos imóveis localizados ao seu redor requer atenção especial dos gestores das cidades.

Diante desse cenário, mostra-se imperioso analisar quais as normas de ordem pública e interesse social constantes no Estatuto da Cidade (Lei n. 10.257/2001), que podem orientar a política urbana e regular o uso da propriedade em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. A esse respeito, consoante ao pensamento de Meirelles (2013),

A excessiva concentração populacional, a indiscriminada utilização da área urbana, a localização inadequada das atividades humanas e outros fatores de

desajustamento entre a população e o meio ambiente causam transtornos insuportáveis para a vida urbana, desequilibrando o trinômio área/população/equipamento. Daí por que os regulamentos edilícios dispõem sobre o uso e ocupação do solo urbano (MEIRELLES, 2013, p. 573).

O Estatuto da Cidade introduziu na ordem jurídica um novo instrumento de gestão ambiental urbana, previsto nos artigos 36 a 38 da Lei n. 10.257/2001, qual seja o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), o qual é menos complexo que o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) previsto na Lei n. 6.938/198 (Política Nacional do Meio Ambiente) e no art. 225, §1º, IV da CF/88.

Segundo Meirelles (2013), por meio do Plano Diretor serão definidos quais os empreendimentos e atividades, públicos e privados, em áreas urbanas, que dependerão do EIV para obter licenças e autorizações de construção, ampliação ou funcionamento. As atividades e empreendimentos que já estão sujeitos ao EIA não precisam ser identificados pelo EIV, porque os estudos deste último podem estar contemplados no EIA.

Segundo o art. 36 e 37 da Lei n. 10.257/2001, o EIV consiste em um estudo a ser elaborado por uma equipe de profissionais, às expensas do empreendedor, enfrentando questões apontadas pelo poder público, contemplando os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo análise, no mínimo das seguintes questões: I - adensamento populacional; II - equipamentos urbanos e comunitários; III - uso e ocupação do solo; IV - valorização imobiliária; V - geração de tráfego e demanda por transporte público; VI - ventilação e iluminação; VII - paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

De acordo com as palavras de Panizi (2007, p. 224), “o objetivo do Estudo de Impacto de Vizinhança é democratizar o sistema de tomada de decisões sobre os grandes empreendimentos a serem realizados na cidade, dando voz aos bairros e comunidades que estejam expostos aos impactos dos grandes empreendimentos”.

Na concepção de Celso Antônio Pacheco Fiorillo (2002, p. 219):

Mais importante instrumento de atuação no meio ambiente artificial na perspectiva de assegurar a dignidade da pessoa humana (art. 1º, III, da Constituição Federal, o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) tem como objetivo compatibilizar a ordem econômica do capitalismo (art. 1º, IV, e 170 da Constituição Federal) em face dos valores fundamentais ligados às necessidades de brasileiros e estrangeiros residentes no país justamente em decorrência do trinômio vida-trabalho-consumo.

O Estudo de Impacto de Vizinhança é um documento produzido segundo parâmetros legais, contemplando todos os aspectos do impacto de vizinhança e, por tal razão, fornece os subsídios para avaliar direitos e obrigações para o proprietário e seus vizinhos. Por meio do EIV, esgota-se o debate

prévio sobre as influências que a inovação pretendida em determinado imóvel pode provocar nos seus arredores.

De acordo com Oliveira (2011, p. 217), “as conclusões do Estudo de Impacto de Vizinhança poderão conduzir à aprovação do empreendimento ou atividade, estabelecendo, contudo, condições ou contrapartidas para seu funcionamento, ou mesmo à inviabilização do projeto”.

A Lei 10.257/2001 exige a realização de audiência pública e também torna obrigatória a publicidade dos documentos integrantes do EIV, por meio de consulta, no órgão competente do poder público municipal, por qualquer interessado.

Panizi (2007, p. 224) sustenta que “somente o EIV será capaz de efetivar a mediação entre os interesses privados dos empreendedores e o direito à qualidade urbana daqueles que moram ou transitam em seu entorno”.

Assim, o Estudo de Impacto de Vizinhança é um importante instrumento público para evitar que *dark stores* causadoras de grandes impactos no tráfego e na paisagem urbana sejam autorizadas a ter sua licença de funcionamento até que promovam medidas de compensação e mitigação dos danos causados.

Ressalte-se, ainda, que, nas cidades com mais de 500 mil habitantes, deverá ser elaborado plano de transporte urbano integrado compatível com o Plano Diretor ou nele inserido (art. 41, § 2º do Estatuto da Cidade), justamente no intuito de se evitar os impactos de uma malha viária caótica. A título de sugestão, observa-se que as atividades que se utilizam do conceito de *dark stores* deveriam ser instaladas apenas em centros urbanos planejados e que ainda comportam crescimento ordenado, favorecendo o escoamento das mercadorias, sem que haja um prejuízo efetivo no trânsito urbano.

Outro instrumento com função de garantir a proteção da população urbana é o zoneamento (art. 4º, III, c, da Lei n. 10.257/01). Panizi (2007) assegura que o zoneamento é responsável por estabelecer zonas de uso homogêneas, nas quais apenas determinadas atividades são permitidas, tais como zonas comerciais, zonas residenciais e zonas industriais.

O zoneamento ambiental é um instrumento da Política Nacional do Meio Ambiente (Lei 6.938 de 1981 - art. 9º II), bem como um instrumento da política urbana (art. 4º, III, alínea c, do Estatuto da Cidade). O zoneamento ambiental se fundamenta no art. 21, IX da CF e tem o objetivo de delimitar geograficamente áreas territoriais e estabelecer regimes especiais de uso, gozo e fruição da propriedade. O zoneamento, assim, consiste no reconhecimento da impossibilidade de as forças produtivas ocuparem o território sem um mínimo de planejamento prévio e coordenado. De acordo com Meirelles (2013),

O zoneamento urbano normalmente estipula as áreas residenciais, comerciais e industriais; delimita os locais de utilização específica, tais como feiras, mercados, estacionamentos de veículos etc.; dispõe sobre as construções e usos admissíveis; ordena a circulação, o trânsito e o tráfego no perímetro urbano e disciplina as

atividades coletivas ou individuais que de qualquer modo afetem a vida da cidade (MEIRELLES, 2013, p. 576),

Nas palavras de Oliveira (2011, p. 215), “a legislação urbanística tradicional atribui ao Zoneamento a função de garantir a proteção da população em relação aos usos incômodos, à medida que estabelece zonas homogêneas, no interior das quais apenas determinados usos são permitidos.”

Panizi (2007, p. 117-118) traz a seguinte reflexão:

Dentro da área econômica e social, o zoneamento é uma intervenção estatal baseada no poder-dever da União de articular o complexo geoeconômico e social, desenvolvendo as regiões e reduzindo desigualdades sociais e econômicas. Já na área urbanística, o zoneamento permite ao Estado a instituição de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões.

Meirelles (2013) descreve a existência de zonas mistas, ou seja, aquelas de ocupação promíscua - residência, comércio, indústria e outras - e para as quais não há indicação de utilizações específicas e excludentes pelas normas edilícias. Consequentemente, nessas zonas não há usos desconformes, pois todos são admitidos na omissão da lei. Assim, para impedir ou fazer cessar qualquer atividade em zona mista, a prefeitura ou o vizinho deverão demonstrar sua nocividade ou prejudicialidade anormal ou abusiva, pois não podem invocar a desconformidade de uso.

Além disso, Meirelles (2013) assevera que a divisão da cidade em zonas tem o intuito de atribuir a cada setor um uso específico, compatível com sua destinação. Todavia, como as cidades nem sempre nascem planejadas, seus bairros são mistos e promíscuos em usos e atividades. Por isso, mostra-se importante o zoneamento superveniente, repartindo a área urbana em zonas residenciais, comerciais, industriais, institucionais e outras com a indicação dos usos conformes, desconformes e tolerados.

Em que pese a existência da possibilidade do zoneamento superveniente, sabe-se que este dificilmente é utilizado, já que envolve uma série medidas políticas, muitas vezes evitadas pelo chefe do poder executivo da cidade, durante o seu mandato.

Ainda de acordo com Meirelles (2013) o zoneamento, no seu aspecto programático e normativo, é objeto de lei, mas na sua fase executiva - em cumprimento da lei - é objeto de decreto. O que não se admite é o zoneamento exclusivamente por decreto, sem base e norma legislativa que o imponham para a cidade e indiquem as limitações urbanísticas de cada zona.

Destarte, o zoneamento trata-se de instrumento eficaz na ocasião do planejamento inicial da cidade ou no processo de seu crescimento ordenado, em que se torna imprescindível o processo de elaboração, expansão e aproveitamento adequado do solo, com a devida conformação do sistema viário e localização dos serviços, de modo a melhorar a qualidade de vida, prevenindo-a contra o crescimento desordenado e situações urbanas caóticas, como se vê em muitas das cidades brasileiras. Conforme Meirelles (2013),

O controle do uso do solo urbano apresenta-se como das mais prementes necessidades em nossos dias, em que o fenômeno da urbanização dominou todos os povos e degradou as cidades mais humanas, dificultando a vida de seus moradores pela redução dos espaços habitáveis, pela deficiência de transportes coletivos, pela insuficiência dos equipamentos comunitários, pela promiscuidade do comércio e da indústria com áreas de residência e de lazer (MEIRELLES, 2013, p. 575).

O zoneamento por si só não é capaz de mediar todos os conflitos de vizinhança, tendo em vista que grandes loteamentos podem comportar grandes empreendimentos que, mesmo atendendo aos requisitos da lei, provocam profundos impactos de vizinhança, tais como saturação no tráfego e na infraestrutura. Entretanto, é importante o seu estudo, na medida em que a população pode buscar junto aos órgãos públicos medidas saneadoras e compensatórias das atividades que, ainda que cumpram o zoneamento, apresentem nocividade ou prejudicialidade anormal ou abusiva à coletividade.

O Estatuto da Cidade, norma de direito urbanístico, considera ainda uma forma de democratizar o sistema de gestão das cidades, ao estipular, no art. 43, que deverão existir órgãos colegiados de política urbana, bem como a realização de debates, conferências, audiências e consultas públicas sobre assuntos do interesse das cidades, em todos os níveis federativos e estímulo à iniciativa popular de projetos de leis e de plano, programas e projetos de desenvolvimento urbanos.

Verifica-se, portanto, a exigência de publicidade dos documentos integrantes do EIV (art. 37, § único), bem como a publicidade dos documentos e informações produzidos no processo de elaboração do Plano Diretor (art. 40, § 4º, incisos I a III), com o devido acesso de qualquer interessado aos documentos e informações produzidas.

A publicidade dos atos, com a consequente participação ativa da população no processo de tomada de decisão, é uma importante ferramenta de controle que corrobora para garantir a maximização das externalidades positivas das *dark store* e à compatibilidade dessas empresas no desenvolvimento sócio-econômico-ambiental das cidades.

Em que pese o art. 43 mencionar que deverão existir audiências e consultas públicas sobre assuntos de interesse das cidades, em pesquisa realizada no sítio eletrônico da prefeitura de São Paulo/SP, no dia 23/11/2019, não foi constatada a existência de audiência pública para instalação de qualquer *dark store* na referida cidade. Dessa forma, evidencia-se a necessidade de um poder público mais efetivo no sentido de viabilizar os instrumentos dispostos no estatuto das cidades, aptos a garantir uma melhor qualidade de vida à população local.

Ainda com o intuito de tornar efetiva a gestão democrática e transparente, estabelecida no Estatuto da Cidade, o prefeito que impedir ou deixar de garantir quaisquer dos requisitos contidos nos incisos I a III do § 4º do art. 40, responderá por improbidade administrativa, sem prejuízo da punição de outros agentes públicos envolvidos na aplicação de outras sanções cabíveis (art. 52, VI).

A Lei n. 10.257/2001 considera o Estudo de Impacto Ambiental como um instrumento da política urbana. A Constituição brasileira, no art. 225, §1º, IV, prevê o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) para a instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente. A existência do EIA fundamenta-se no princípio da prevenção do dano ambiental, já que este instrumento deve apresentar as externalidades diretas e indiretas, positivas e negativas do meio ambiente e as medidas mitigadoras.

Sob este prisma, a avaliação dos impactos ambientais (Lei n. 6.938 de 1981 - art. 9º III), por meio do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), também é um importante instrumento de compatibilização do desenvolvimento sócio-econômico-ambiental, uma vez que será exigida sua elaboração na instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação ambiental.

Observa-se, pois, que o Estatuto da Cidade prevê inúmeros instrumentos, dentre os quais se destacam: o estudo de impacto de vizinhança, o zoneamento ambiental, a gestão orçamentária participativa e o estudo de impacto ambiental (EIA). Tais instrumentos podem ser utilizados pela política urbana na defesa do bem coletivo, da segurança, do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

Por fim, a Lei 6.938/1982, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, em seu art. 6º, estruturou o Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA) e organizou a administração ambiental, da seguinte forma: a) órgão superior: Conselho do Governo; b) órgão consultivo e deliberativo: Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA); c) órgão central: Secretaria do Meio Ambiente da Presidência da República; d) órgão Executivo: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio); e) órgão seccional; f) órgão local.

Assim, no caso do Estado de Mato Grosso as questões relativas ao meio ambiente devem ser encaminhadas à Secretaria de Estado do Meio Ambiente (SEMA). Já no caso de Cuiabá/MT, o órgão local responsável pelas questões ambientais é a Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano (SMADES).

Conclusão

As *dark stores* são armazéns de distribuição, fechados ao público e localizados nos centros urbanos, com finalidade exclusiva de armazenamento, coleta, separação e envio de mercadorias compradas na modalidade *online*. Diferenciam-se dos gigantescos centros de distribuição por se localizarem na área central das cidades.

Sob o ponto de vista da análise econômica do direito, as *dark stores* possuem externalidades positivas e negativas que devem ser analisadas para que ocorra harmonização e coexistência entre os postulados da economia e do direito urbanístico.

As *dark stores* influenciam nas questões urbanísticas das cidades, pois causam uma sobrecarga no sistema viário, devido ao aumento do número de veículos circulando para entregar as mercadorias compradas de forma *online*.

Nas localidades em que as *dark stores* estão instaladas, há o aumento da poluição sonora decorrente do tráfego pesado, constante e ruidoso, bem como o aumento dos serviços policiais e de ambulâncias. É necessário também observar a infraestrutura da cidade, de forma a não gerar sobrecarga da energia elétrica e telefônica nas proximidades do local em que for instalada uma *dark store*.

Durante o processo de instalação das *dark stores*, deve-se tomar precauções para evitar a criação de “bairros mortos”, o que, além de atrair a criminalidade, pode ser um fator convidativo ao vandalismo, desencorajar o crescimento do varejo no bairro e afetar potencialmente o valor das propriedades adjacentes.

É imprescindível cumprir as normas consignadas no Estatuto da Cidade e no Plano Diretor para evitar o descumprimento das políticas urbanas nas cidades brasileiras e o crescimento desordenado dos municípios, bem como para assegurar o racional e satisfatório atendimento das necessidades da comunidade.

Portanto, a população e o poder público devem-se utilizar dos instrumentos previstos na Lei 10.257/2001 - dentre os quais se destacam o estudo de impacto de vizinhança, o zoneamento ambiental, a gestão orçamentária participativa e o estudo de impacto ambiental (EIA) - a fim de garantir a consecução das políticas públicas em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

Referências bibliográficas

BALTAR, Antônio Bezerra. **Introdução ao planejamento urbano**. Recife, 1957.

BENEDICTUS, Leo. Inside the supermarkets' dark stores. **The guardian**, 2014. Disponível em: <https://www.theguardian.com/business/shortcuts/2014/jan/07/inside-supermarkets-dark-stores-online-shopping>. Acesso em 11 de outubro de 2019.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 15 de outubro de 2019.

BRASIL. **Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001**. Brasília, DF: 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em 16 de outubro de 2019.

CARREFOUR E RAPPI SE UNEM PARA IMPLANTAR MODELO OPERACIONAL INOVADOR. **Redação no varejo**, 2019. Disponível em: <https://portalnovarejo.com.br/2019/04/carrefour-e-rappi-se-unem-para-implantar-modelo-operacional-inovador/>. Acesso em 11 de outubro de 2019.

DIAS, Daniella Maria dos Santos; NEPOMUCENO, Chaira Lacerda. O Estatuto da Cidade e a democratização da gestão urbana: um estudo de caso na cidade de Marabá - PA. **Revista de direito da cidade**, v. 9, p. 389-419, 2017. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/26811/20429>. Acesso em 27 fev. 2020.

FERRARI, Regina Maria Macedo Nery. **Direito municipal**. 3ª ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2012.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. 3. ed. ampliada. São Paulo: Editora Saraiva, 2002.

FONCILLAS, Pablo. **Qué es una dark store?** 2017. Disponível em: <https://pablofoncillas.com/que-es-una-dark-store/>. Acesso em 11 de outubro de 2019.

GASPARINI, Diógenes. **Estatuto da cidade**. São Paulo: NJD, 2002.

GONÇALVES, Everton das Neves; STELZER, Joana. Princípio da Eficiência Econômico-Social no Direito Brasileiro: a tomada de decisão normativo-judicial. **Sequência** (UFSC), v. 35, p. 261-290, 2014. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/sequencia/article/view/2177-7055.2013v35n68p261>. Acesso em 17 de novembro de 2019.

O QUE SÃO AS “DARK STORES” DAS GIGANTES DO COMÉRCIO E POR QUE SE PROLIFERAM PELO MUNDO. **BBC Brasil**. Brasília, 2009. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/curiosidades-49156933>. Acesso em 11 de outubro de 2019.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito municipal brasileiro**. 17ª ed. São Paulo: Malheiros, 2013.

OLIVEIRA, Cláudia Alves de. Estudo de Impacto de Vizinhança: um aspecto da função social da propriedade urbana. **Revista de direito da cidade**. v. 03, n. 02, p. 206-225, 2011. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/9855/7717>. Acesso em 27 fev. 2020.

PANIZI, Alessandra. **Direito ambiental**. 2ª ed. rev., atual. e ampl. Cuiabá: Janina, 2007 (Série Exame de Ordem & Concursos Públicos). 266p.

PAYÃO, Jordana Viana; VITA, Jonathan Barros. Desafios regulatórios do Caso Airbnb: a intervenção do Estado no modelo econômico colaborativo. Regulatory challenges of the Airbnb case: The State intervention in the sharing economy model. **Justiça do direito** (UPF), v. 32, p. 203-230, 2018. Disponível em: <http://seer.upf.br/index.php/rjd/article/view/7855>. Acesso em 17 de novembro de 2019.

QUINTANS, Natacha Félix Chaves. **Desenvolvimento de indicadores operacionais para as funções logísticas numa “Dark Store”**. 2017. 113 f. Dissertação (Mestrado em engenharia e gestão industrial) - Técnico Lisboa, Lisboa, 2017. Disponível em: <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/1689244997258397/Dissertacao%20-%20Desenvolvimento%20de%20indicadores%20operacionais%20numa%20dark%20store.pdf>. Acesso em 15 de outubro de 2019.

SLAIGHT, Jillian. **Shedding light on dark stores**. 2018. Disponível em: http://docs.legis.wisconsin.gov/misc/lrb/wisconsin_policy_project/wisconsin_policy_project_1_4. Acesso em 11 de outubro de 2019.

SILVA, José Afonso da. **Direito urbanístico brasileiro**. 4. ed. São Paulo: Malheiros, 2006.

SOCIEDADE BRASILEIRA DE VAREJO E CONSUMO. **Conheça a estrutura criada pelo Carrefour para vender alimentos online**. 2017. Disponível em: <http://sbvc.com.br/carrefour-estrutura-alimentos-online/>. Acesso em 11 de outubro de 2019.

TREASURE, Will. **The rise of the dark store**. 2014. Disponível em: <http://www.essentialretail.com/supply-chain-logistics/article/52f4e5e589fb5-comment-the-rise-of-the-dark-store>. Acesso em 11 de novembro de 2019.

WILMATH, Tim; ALESANDRINI, Pat. **Thinking outside the big box**. 2015. Disponível em: https://www.iaao.org/media/Topics/HBU/FE_Nov_Big_Box.pdf. Acesso em 11 de outubro de 2019.

Trabalho enviado em 20 de maio de 2020
Aceito em 22 de julho de 2021