A FUNÇÃO SOCIAL DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE COISAS NO ATUAL CÓDIGO CIVIL

Rita de Cássia Curvo Leite
Doutoranda em Direitos Difusos e Mestre em Direito Civil Comparado pela PUC/SP.
Professora de Direito Civil na mesma instituição.
Assistente de Coordenação do Curso de Direito Imobiliário promovida pelo COGEAE/PUC.
Advogada em São Paulo.

Resumo: O presente estudo resgata a importância do contrato de transporte de coisas regulado pelo Código Civil, revelando-se verdadeiro catalisador da função social do contrato. É certo que por meio deste contrato dissemina-se a circulação de riquezas, facilita-se o consumo, geram-se empregos, dinamiza-se a economia, movimenta-se o país. Em momentos de crise econômica, salta aos olhos as deficiências internas brasileiras no ambiente do transporte de coisas e, nesse instante, inegavelmente, identifica-se a precária e ineficiente malha rodoviária interna, apenas um dos pontos a dificultar a profícua circulação de bens no Brasil. Chega-se à conclusão de que a função social almejada pela atividade que o contrato de transporte de mercadorias encerra está seriamente fragilizada neste momento. Daí, vislumbra-se a necessidade de retornar ao tema para o fim de resgatar o relevante papel do referido contrato no ambiente econômico e jurídico nacionais.

Palavras-chave: Contrato de Transporte de Mercadorias. Função Social. Breve evolução histórica. Comparação entre os Códigos Beviláqua e Reale. Método eficiente de circulação de riquezas.

Sumário: 1. Introdução; 2. A evolução dos transportes no Brasil e no mundo: em busca de uma justificativa para a não contemplação do contrato de transporte no Código Beviláqua; 3. Alguns aspectos do contrato de transporte; 3.1. O conceito do contrato de transporte: visão doutrinária e legislativa; 3.2. Estudo do contrato de transporte de coisas no tempo e no espaço: formalização do instrumento; 3.3. Breve resumo dos direitos e deveres dos contratantes no transporte de mercadorias; 3.4. Do transporte cumulativo; 3.5. O contrato de transporte como contrato híbrido; 3.5.1. Transporte e depósito; 4. Considerações finais; Referências Bibliográficas.

1 - Introdução

O contrato de transporte de coisas é mecanismo que revela a importante função social que o ato de transportar em si mesmo encerra[1].

No momento em que se constata a inadequação da malha rodoviária brasileira, a falta de incentivo financeiro ao incremento de portos e aeroportos e o enfraquecimento (ou praticamente o *nihilismo*) das ferrovias como meio de transporte, sobressai, ainda mais, o papel disseminador de riquezas ínsito ao contrato em análise.

De fato, estivesse o Brasil melhor equipado a transportar pessoas e bens e, certamente, o país rumaria com maior e rápida eficiência ao almejado desenvolvimento econômico e social.

Chama-se a atenção para o assunto principalmente em momentos de crise, como o em que atualmente se vive, internamente, ou quando eventos de grande impacto – como o que está prestes a ocorrer em 2016, quando o país será sede das olimpíadas – colocam ainda mais em evidência o absoluto descaso público destinado à matéria, proporcionando o enfraquecimento da nobre função social que o referido instrumento revela.

Nem se comente o infindável número de acidentes causados como decorrência da inadequada conservação dos meios de transporte.

Pretende-se por meio do presente estudo apresentar uma rápida evolução dos transportes no Brasil, examinando a legislação privatista que o regulamenta, com especial destaque para os principais aspectos que norteiam a relação jurídica que se estabelece entre as partes contratantes, lançando, ao final, um desafio no sentido de se reestruturar, resgatar e prestigiar o transporte de mercadorias como forma de impulsionar o desenvolvimento brasileiro.

---

[1] Como ensina Humberto Theodoro Júnior, "a função social que se atribui ao contrato não pode ignorar sua função primária e natural, que é a econômica". De fato, cumprirá a função social o contrato que desempenhar, de acordo com suas próprias especificidades, o "papel-base" para o qual se idealizou. Dentro desse cenário, lá está seu mister obrigatório de servir à circulação de riquezas, proporcionando segurança ao tráfego do mercado (Júnior, Humberto Theodoro, O Contrato e sua Função Social, 2ª edição, Rio de Janeiro:Forense, 2004, p. 100).

2 - A evolução dos transportes no Brasil e no mundo: em busca de uma justificativa para a não contemplação do contrato de transporte no Código Beviláqua

Foi durante a I Guerra Mundial que, pela primeira vez, ficaram demonstradas as possibilidades existentes no transporte por estrada de rodagem, mediante veículos automotores, em rivalidade comercial com as estradas de ferro. A produção, em grande escala, de automóveis com finalidades militares ocorria na mesma época de seu aproveitamento no transporte de soldados e apetrechos, nas diversas frentes da guerra.

No primeiro quartel do séc. XX, as estradas de ferro já haviam sentido a concorrência dos bondes elétricos e ônibus, em distâncias curtas, concorrência que, na maioria dos casos, não haviam procurado impedir. Por outro lado, o rápido aumento do uso dos automóveis de passeio para viagens abriu uma profunda brecha no monopólio até então desfrutado pelas estradas de ferro no transporte de passageiros a longas distâncias. Um terceiro concorrente entrou na competição, com o estabelecimento de linhas de ônibus percorrendo itinerários semelhantes aos das estradas de ferro. Com relação ao transporte de passageiros, tratava-se de uma concorrência franca em certos casos, com reduções nos preços da passagem. Pela primeira vez, tornava-se possível a qualquer pessoa viajar com rapidez e com poucos gastos a longas distâncias.

Ao mesmo tempo, ampliavam-se enormemente os mercados para as matérias-primas e os produtos manufaturados. À medida que aumentava o rendimento, reduziam-se os custos de produção. Mas, relativamente à carga, o problema complicava-se, por existirem sistemas diferentes de tarifas. Durante a época em que as estradas de ferro possuíam um monopólio virtual dos transportes terrestres, foram criados, em muitos países, certos sistemas de tarifas diferenciais, baseados principalmente na responsabilidade que assumiam no transporte de diferentes espécies de mercadorias.

O panorama histórico dos transportes terrestres, portanto, bem revela que a malha rodoviária existente no fim do séc. XIX e início do séc. XX, no Brasil e no mundo, pouco representava se comparada, por exemplo, à malha ferroviária, que, durante o primeiro quarto do séc. XIX, oferecia o mais promissor campo de aplicação da força derivada do

vapor, dadas as limitações das redes de caminhos existentes na época, bem como a ausência de veículos confortáveis para viajar e a cobrança excessiva das tarifas de pedágio.

Uma justificativa histórica, assim, não deixa de ser uma das bases a revelar o motivo da omissão na legislação codificada brasileira anterior, no que tange ao contrato de transporte terrestre, especialmente o rodoviário, em 1916. É claro que, à época, outras modalidades de transporte existiam. Destacou-se o ferroviário, e não se olvide o transporte marítimo. Destes em parte tratou o Código Comercial, de 1850, no qual, inclusive, afigura-se, em sua Parte Segunda, "Do Comércio Marítimo".

Negócio jurídico dos mais usuais, o contrato de transporte, notadamente o rodoviário, só deixou de ser simples modalidade de locação para se tornar relação contratual autônoma, sujeita a regras próprias, nas primeiras décadas do século passado, quando o transporte, tanto de pessoas como de carga, tornou-se atividade profissional, explorado comercialmente em grande escala.

Entretanto, ao lado da razão histórica, acima evidenciada, não se esqueça da financeira. O transporte ferroviário e o marítimo, já estruturados no início do séc. XX, como se disse, teriam de enfrentar a concorrência do transporte rodoviário, além de repensar valores de frete, bilhetes e custos em geral, estimando seu lucro sem que tivessem de enfrentar uma margem de perda considerável. De modo que o aspecto financeiro acabou por influenciar a política legislativa, para o fim de manter *a latere* o contrato de transporte.

Não se pode negar, realmente, a íntima relação que se estabelece entre os transportes e a circulação de riquezas, interna e externamente. De fato, o transporte é fator da maior importância na dinâmica social, pois dá suporte ao mundo dos negócios[2], representando uma das fases do processo econômico.

Transportar é o ato de levar, de um local a outro, mercadorias e pessoas. Comercialmente, o transporte dá lugar a um contrato que obriga o transportador a conduzir mercadorias por preços previamente estipulados.

---

[2]Nader, Paulo, Curso de Direito Civil, Contratos, Vol. 3, 1ª edição, Rio de Janeiro: Editora Forense, 2005, p. 445

A circulação, por seu turno, envolve a transformação de capitais circulantes em capitais fixos ou em novos capitais circulantes. Por meio dela, os produtores fazem com que as mercadorias cheguem ao alcance dos consumidores.

Sob o prisma dos bens econômicos, a circulação está diretamente vinculada aos meios de transporte, justamente porque os elementos essenciais da circulação das riquezas são o crédito e a troca. Esta, por sua vez, aliada ao transporte, torna-se mais dinâmica, gerando maiores riquezas numa verdadeira cadeia operacional.

A importância econômica e social, adquirida pelo transporte, portanto, reclamou regulamentação do serviço, com reflexos sensíveis no instrumento jurídico de que se servem os interessados na sua prestação ou aproveitamento.

Ora, diante dessa perspectiva, e tendo em vista o progresso atingido durante o séc. XX, com a introdução do transporte por meio de veículos automotores, carente se revelou a legislação codificada brasileira nessa matéria. As escassas disposições alusivas ao transporte rodoviário acabaram por delegar ao Poder Judiciário a tarefa de decidir por analogia, aplicando a tais casos regras concernentes aos transportes ferroviários. Formou-se, assim, direito novo, através de fecunda construção jurisprudencial.

Já no primeiro trintídio do séc. XX, notória se revelava a necessidade de adaptação legislativa. Referida adaptação, contudo, deu-se de forma desordenada, mediante a sucessiva elaboração de leis extravagantes, decretos, resoluções e portarias cujo objetivo precípuo era o de suprir a lacuna deixada pelo texto codificado. Aliás, referida lacuna deixada pelo Código Beviláqua pode ser detectada, igualmente, por quase todos os sistemas jurídicos, que se mostram anacrônicos. Tal elucida Caio Mário da Silva Pereira, ao comentar que "a falta de tratamento do contrato de transporte no Código Civil de 1916 não foi privilégio do direito brasileiro. O Código francês é paupérrimo no assunto; o suíço das Obrigações, incompleto, assim como o alemão"[3].

E, de um extremo - o de ausência legislativa – a legislação brasileira, paulatinamente, acabou por desembocar em outro – o de verdadeira inflação legislativa.

---

[3]Pereira, Caio Mário da Silva, Instituições de Direito Civil, vol. III, 10ª edição, Rio de Janeiro:Editora Forense, 1997, pp. 208-9

Nenhum desses dois extremos, porém, deve ser encarado com bons olhos, pois se é certo haver dificuldade para solucionar as variadas questões oriundas da exploração do transporte rodoviário, sem dispor de leis específicas, por outro lado, não é simples, também, resolvê-las quando existe uma diversidade incomensurável de textos normativos a respeito do assunto.

Desse modo, sob o ponto-de-vista organizacional, em boa hora veio a lume o Código Reale que, de certa forma, traçou um caminho a ser seguido em matéria de transportes. Regula-o no Livro I – "Do Direito das Obrigações" –, Título VI – "Das Várias Espécies de Contrato" –, Capítulo XIV – "Do Transporte" –, Seções I a III, nos artigos 730 *usque* 756, dando relevo ao transporte de pessoas e de coisas.

A essa altura, deve-se destacar alguns aspectos do contrato de transporte, dando especial enfoque a roupagem a ele atribuído pela Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.

3 - Alguns aspectos do Contrato de Transporte

3.1. O conceito do Contrato de Transporte: visão doutrinária e legislativa

O contrato de transporte, na lição do Professor Caio Mário da Silva Pereira[4], "é aquele pelo qual alguém se obriga a receber pessoas ou coisas (animadas ou inanimadas) e levá-las até o lugar do destino, com segurança, presteza e conforto".

Paulo Nader[5] destaca que,

> Tem-se *contrato de transporte*, quando alguém, denominado *condutor* ou *transportador*, obriga-se perante o *passageiro* ou *expedidor* a conduzir pessoa ou coisa de um lugar para outro, por determinado meio, com segurança e zelo, mediante remuneração.

---

[4]Pereira, Caio Mário da Silva, Instituições de Direito Civil, vol. III, 10ª edição, Rio de Janeiro:Editora Forense, 1997, p. 208

[5]Nader, Paulo, Curso de Direito Civil, Contratos, Vol. 3, 1ª edição, Rio de Janeiro: Editora Forense, 2005, p. 449

De acordo com Maria Helena Diniz[6], "o contrato de transporte é aquele em que uma pessoa ou empresa se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um local para outro, pessoas ou coisas animadas ou inanimadas".

Observa-se através de um confronto singelo entre os pensamentos dos juristas acima mencionados que a doutrina não diverge quanto à definição do contrato de transporte e, de fato, nem poderia mesmo fazê-lo, tendo em vista o que está expressamente prescrito no art. 730 do novo Código Civil, *verbis*:

> Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Nota-se que o legislador preferiu, sinteticamente, definir o contrato de transporte. Se, para alguns, a conceituação proposta pela legislação funciona como um engessamento hermenêutico, para outros, representa facilitação de entendimentos, um porto seguro na seara interpretativa.

Do conceito legal, podemos destacar que duas, pelo menos, são as partes, no contrato de transporte. De um lado, o *transportador* ou *condutor*, pessoa física ou jurídica, muito embora, geralmente, cuide-se de pessoa jurídica, já que a atividade transportadora é exercida por empresas organizadas sob a forma de sociedade (empresas públicas ou privadas)[7], e, de outro, a pessoa que vai ser transportada (*passageiro* ou *viajante*), ou a pessoa que entrega o objeto (*expedidor*), a fim de que seja este conduzido ao *destinatário*. Em nenhuma hipótese, pode ser considerado contratante o *destinatário*, a quem a mercadoria é consignada, ainda mesmo quando eventualmente lhe advenham obrigações.

Cuida-se de contrato *oneroso*, já que traz vantagens para ambos os contratantes, pois tanto um quanto o outro sofrem um sacrifício patrimonial, correspondente a um proveito

---

[6]Diniz, Maria Helena, Curso de Direito Civil, Teoria das Obrigações Contratuais e Extracontratuais, Vol. 3, 30ª edição, São Paulo:Editora Saraiva, 2014, p. 498

[7]Os arts. 731 e 732 do CC, especialmente o primeiro, refere-se ao transporte exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão. Nessas situações, o contrato reger-se-á pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos. O art. 732 abre espaço ao transporte internacional, garantindo que aplicar-se-ão, quando couber, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais.

almejado. No transporte de pessoas, a retribuição paga pelo passageiro ao transportador denomina-se *bilhete de passagem*, ou simplesmente, *bilhete*. No transporte de coisas, a remuneração do transportador denomina-se *frete*.

Podem ser transportados - como se observa do citado artigo 730 - pessoas ou coisas. Quando o contrato tiver por objeto coisas, a carga a ser transportada pode ser constituída de mercadorias, inclusive semoventes, e bagagem, isto é, malas, sacos de viagem e tudo quanto contenha objetos de uso pessoal do passageiro, acompanhe-o ou não. Essencial, entretanto, que a coisa transportada seja lícita, pois se se tratar de mercadoria imprópria à comercialização, o transportador deverá obrigatoriamente recusá-la (art. 747, CC).

Observa-se que a definição legislativa é genérica, aplicando-se a qualquer modalidade de transporte, a saber, transporte terrestre (ferroviário ou rodoviário), urbano, intermunicipal, interestadual e internacional, aquaviário (hidroviário ou fluvial), marítimo ou aéreo; transporte modal[8], segmentado[9], sucessivo[10], intermodal[11]. Qualquer que seja o objeto conduzido, o meio empregado ou a forma do transporte de mercadoria, a ele aplicar-se-á o conceito estampado no art. 730 do novo Código Civil.

Uma vez traçado o perfil do contrato de transporte, interessa-nos saber em que momento tem início efetivo o negócio jurídico que encerra.

3.2. Estudo do Contrato de Transporte de coisas no tempo e no espaço: formalização do instrumento

O primeiro ato de execução do contrato de transporte de coisas é a sua entrega ao transportador, seja nos armazéns do porto, na estação ferroviária, no próprio veículo, ou em depósito mantido para esse fim[12].

---

[8]Considera-se transporte modal aquele em que se utiliza de um único meio de transporte durante todo o percurso.
[9]Segmentado é o transporte se a carga for transportada por veículos diversos.
[10]Sucessivo será o transporte de mercadoria quando, para chegar ao seu destino, precisar a carga ser transportada em diferentes veículos da mesma modalidade. O texto no novo CC denomina-o cumulativo.
[11]Intermodal, se a mercadoria for transportada por via rodoviária e, depois, por via marítima.
[12]Gomes, Orlando, Contratos, 18ª edição, Rio de Janeiro:Editora Forense, 1999, p. 308

Por ser a tradição da coisa considerada elemento essencial na formação do contrato de transporte de mercadorias, dúvidas surgiram no sentido de ser o transporte de coisas contrato consensual ou típico contrato real. Mas, como nos elucida Caio Mário da Silva Pereira[13], com base na lição de Ripert, "o contrato de transporte é consensual, sempre, nenhuma diferença existindo relativamente à *promessa de transportar*". De fato, o contrato de transporte torna-se perfeito e acabado, quando as partes cruzam suas vontades. A entrega da mercadoria, que se considera elemento de sua realidade, não passa de um primeiro ato de sua execução; e, se se perfaz frequentemente pela tradição do objeto, não é porque seja esta essencial à sua formação, mas porque é o modo comum da manifestação do consentimento do expedidor.

A partir desse momento, torna-se o transportador responsável pelas (depositário das) mercadorias recebidas, emitindo *conhecimento* com a menção de sua natureza, qualidade, quantidade e peso. Nesse documento, também registra o nome, endereço e outros dados de identificação do destinatário.

O *conhecimento de frete* emitido pelo transportador servirá como prova do recebimento da coisa, instrumentalizando o contrato, pois é contra a sua apresentação que o bem é entregue ao expedidor ou ao destinatário, ou qualquer reclamação atendida. Trata-se, normalmente, de título negociável, suscetível por isto mesmo de transferência por simples endosso. No caso de perda ou destruição, comprovada devidamente, poderá ser emitida uma segunda via com o mesmo efeito da primeira.

O texto do novo Código Civil contemplou, enfaticamente, a necessidade de individualizar-se a coisa a ser transportada, salientando a obrigação do transportador quanto à emissão do conhecimento, muito embora não tenha indicado, pormenorizadamente, os elementos de sua composição, o que preferiu deixar a critério do disposto em lei especial, senão vejamos:

> Art. 743. A coisa, entregue ao transportador, deve estar caracterizada pela sua natureza, valor, peso e quantidade, e o mais que for necessário para que não se confunda com outras, devendo o destinatário ser indicado ao menos pelo nome e endereço.

[13]Pereira, Caio Mário da Silva, Instituições de Direito Civil, vol. III, 10ª edição, 1997, Rio de Janeiro:Editora Forense, p. 209

> Art. 744. Ao receber a coisa, o transportador emitirá conhecimento com a menção dos dados que a identifiquem, obedecido o disposto em lei especial.
> Parágrafo único. O transportador poderá exigir que o remetente lhe entregue, devidamente assinada, a relação discriminada das coisas a serem transportadas, em duas vias, uma das quais, por ele devidamente autenticada, ficará fazendo parte integrante do conhecimento.

Assim, recomenda-se ao transportador que faça constar do conhecimento de frete:

a) o nome comercial (firma ou denominação, conforme o tipo de sociedade) da empresa emissora do conhecimento, isto é, do transportador;

b) o número de ordem do conhecimento;

c) a data da emissão do conhecimento, indicando dia, mês e ano;

d) o nome e endereço do remetente e do destinatário, ambos por extenso, embora o destinatário possa ser substituído pela cláusula ao portador;

e) o lugar em que a mercadoria é recebida para ser transportada e lugar do destino;

f) a espécie, valor e quantidade ou peso da mercadoria, bem como as marcas ou sinais exteriores dos volumes de embalagem;

g) a importância do frete, com a declaração de que é pago ou a pagar, bem como a indicação do lugar e da forma de pagamento e,

h) a assinatura da empresa emissora, isto é, do transportador, ou de seu representante.

Acrescentou o legislador, ainda, a possibilidade de o transportador exigir-lhe seja entregue o inventário das coisas a serem por ele transportadas, como forma de garantia, acaso advenham futuras distorções ou inadequações.

Por meio do conhecimento e da relação discriminada das mercadorias a serem transportadas, objetiva-se tracejar os limites de responsabilidade do transportador. Aliás, quanto a isso é claro o texto do Código Civil que, na primeira parte do art. 750, adverte:

> Art. 750. A responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; (...).

Mas, se o contrato de transporte de mercadorias tem início no momento em que estas lhe são entregues para transporte, é preciso fixar o instante em que findo estará o mesmo contrato.

Incumbindo-se de transportar a mercadoria, cumpre ao condutor entregá-la ao destinatário, no lugar do destino, no estado em que a recebeu, para só então considerar-se perfeito e acabado o contrato. Em verdade, a segunda parte do art. 750 do Código Civil esclarece:

> Art. 750. (...) termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado.

Melhor teria sido afirmar o legislador, logo aqui, que o contrato se encerra com a entrega da mercadoria ao destinatário ou a quem apresentar o conhecimento, já que, como se viu, pode o conhecimento ser emitido ao portador.

A falha apresentada pelo art. 750 foi corrigida, em seguida, pelo art. 754 que assevera:

> Art. 754. As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, (...).

Seja lá como for, a entrega da coisa a quem de direito põe termo ao contrato de transporte.

Existindo dúvidas a respeito de quem deverá receber as mercadorias, ou não sendo encontrado o destinatário, o transportador deverá depositá-las em juízo ou em seus armazéns, ou, ainda, se a demora na localização do destinatário puder ocasionar a deterioração da coisa, vendê-las, depositando o saldo em juízo (CC, arts. 750, 751 e 755).

O prazo de entrega da mercadoria pode ser estipulado no contrato, mas, ordinariamente, isso não acontece. Havendo previsão quanto ao prazo de entrega, deve o

transportador respeitá-lo (CC, art. 749, *in fine*), tanto que responde pelo atraso, especialmente quando o recebimento da mercadoria pelo destinatário só lhe interessa se ocorrer até certo dia. Quando o contrato é omisso, a responsabilidade do condutor somente se caracteriza se o expedidor provar que o retardamento foi culposo, hipótese em que se aplica à hipótese a teoria da responsabilidade subjetiva.

Tão importante quanto delimitar o início e o fim do contrato de transporte de coisas, também o é a fixação do lugar onde se perfaz, e isso justamente porque no contrato de transporte é de sua essência a problemática da territorialidade, já que nasce em um local para produzir efeitos em outro.

Sob a óptica do direito material – tendo em vista que diante a sistemática processual a questão escapa deste trabalho – reputa-se celebrado o contrato no lugar em que foi proposto. Esse local é aquele em que a proposta é expedida ou em que é conhecida (art. 435 do Código Civil, reproduzindo o texto do art. 1.087 do Código de 1916, e, ainda, art. 9º, § 2º da LINDB). Desse modo, o contrato de transporte reger-se-á pelas leis do território em que foi proposto, muito embora as mercadorias sejam entregues em outra localidade.

Ocorre salientar, aqui, os principais direitos e deveres dos contratantes no transporte de coisas, o que será feito tendo em vista, principalmente, o texto da legislação privatista de regência.

3.3. Breve resumo dos direitos e deveres dos contratantes no transporte de mercadorias

Dada a bilateralidade própria ao contrato de transporte, vislumbram-se direitos e deveres inerentes a ambos os contratantes, *transportador* e *expedidor*. E, apesar de não ser contratante, também ao *destinatário* a lei assegura determinados direitos.

Assim serão elencados, resumidamente, seguindo a cronologia do Código Civil.

Decorre, naturalmente, do contrato de transporte o dever do transportador de receber, transportar e entregar as mercadorias, no tempo e lugar convencionados, com cuidado e presteza (arts. 730 e 749, ambos do CC). A esse dever corresponde o direito do expedidor

de ver entregues as mercadorias, intatas ou livres de perigo, dentro do prazo pactuado e no local determinado.

É lícito ao expedidor, porém, até a entrega da coisa, desistir do transporte, pedindo a mercadoria de volta, ou solicitar ao transportador que a entregue a outro destinatário. Nessas hipóteses, contudo, os acréscimos de despesa decorrentes da contra-ordem, mais as perdas e danos, se houver, ficarão a cargo do expedidor (art. 748, CC).

Logo que recebe a mercadoria para ser transportada, deve o transportador expedir o conhecimento de frete, com a menção dos dados que a identifiquem, certificando-se, ademais, se a coisa transportada é lícita e se está acompanhada dos documentos exigidos por lei especial ou regulamento (arts. 744, *caput* e 747 do CC). O expedidor, por seu turno, receberá o conhecimento de frete, atentando-se para o que nele se contém, pois, em caso de informação inexata, pesa contra si o ônus da prova (art. 745, CC).

Ao transportador incumbe a obrigação de seguir o itinerário ajustado, respeitando as instruções do remetente. O atraso justificado pela mudança imprevista do itinerário, em virtude de caso fortuito ou força maior, isenta o transportador de responsabilidade, mas, se o transporte não puder ser feito ou sofrer longa interrupção, demandará dele, transportador, o dever de solicitar, incontinenti, instruções ao remetente, zelando pela coisa, por cujo perecimento ou deterioração responderá, salvo força maior (CC, art. 753, *caput*).

Do mesmo modo, responde o transportador pela perda ou avaria da coisa, salvo se comprovar que decorreram em razão de mau acondicionamento ou embalagem inadequada da mesma, por culpa do próprio expedidor. Mas, essa justificativa não parece prosperar diante do disposto no art. 746 do Código Civil que permite ao transportador recusar a coisa cuja embalagem seja inadequada, bem como a que possa pôr em risco a saúde das pessoas, ou danificar o veículo e outros bens.

Havendo dúvida acerca de quem seja o destinatário, deve o transportador depositar a mercadoria em juízo. Se o depósito judicial da coisa puder ocasionar sua deterioração, estará o transportador autorizado a vendê-la, depositando o saldo em juízo (art. 755, CC). Em qualquer uma das situações acima aventadas, é obrigação do transportador informar o remetente sobre o ocorrido (CC, art. 753, § 3º), numa verdadeira demonstração de que age com boa-fé.

Por outro lado, o transportador faz jus ao pagamento do frete que pode ser feito pelo expedidor ou pelo destinatário, de acordo com o que foi entabulado, contratualmente. Ao transportador que deixa de receber o pagamento do frete assiste o direito de retenção.

Cabe ao transportador, ainda, exigir que o expedidor lhe entregue relação discriminada das coisas a serem transportadas, em duas vias, uma das quais será por ele devidamente autenticada (parágrafo único, do art. 744 do Código Civil). Em caso de informação inexata ou falsa descrição, pode o transportador exigir uma indenização pelo prejuízo que sofrer, promovendo a competente medida judicial (ação de reparação de danos), dentro em o prazo decadencial de 120 dias, a contar do ato (CC, art. 745).

O artigo 754, *caput*, do novo Código Civil faz pesar sobre o destinatário o dever de conferir as mercadorias entregues, apresentando as reclamações que tiver, sob pena de decadência, e o parágrafo único desse mesmo dispositivo garante ao destinatário, no caso de perda parcial ou de avaria não perceptível à primeira vista, o direito de promover a medida judicial cabível, desde que denuncie o dano em dez dias a contar da entrega.

Apesar de silente o referido preceito legal, seja quanto ao prazo de decadência referido no *caput*, seja quanto à medida judicial cabível a que alude o parágrafo único, ousa-se apresentar algumas conclusões.

No que se refere ao prazo, é conveniente que o destinatário apresente suas reclamações imediatamente. Porém, nada obsta que o faça no mesmo prazo estabelecido pelo Código de Defesa do Consumidor, ou seja, em trinta (30) dias, tratando-se de produto não durável e em noventa (90) dias, se durável (art. 26, incisos I e II da Lei n° 8.078/90). Quanto à medida judicial cabível mencionada no citado parágrafo único do art. 754, acredita-se possa o destinatário valer-se das mesmas ações a que faz jus o consumidor que recebe produto com vícios redibitórios, isto é, as ações redibitória e a estimatória ou *quanti minoris*, cumuladas, é claro, com o pedido de perdas e danos.

Dos direitos e deveres acima apontados decorre, inexoravelmente, a responsabilidade dos contratantes. No entanto, o estudo da responsabilidade civil não será examinada nesse ensaio, o que, por certo, requereria maior aprofundamento do tema.

No que concerne ao transporte cumulativo e ao depósito de mercadorias nas situações previstas nos arts. 751, 753, §§ 1º, 2º e 4º e 755, todos do Código Civil, atribuir-lhes um destaque especial, que será feito a seguir.

3.4. Do Transporte Cumulativo

Em dois momentos, o novo Código Civil reporta-se ao *transporte cumulativo*: no art. 733, §§ 1º e 2º, e no art. 756.

Antes de mais nada, impende salientar o que se deve entender por transporte cumulativo.

No magistério de Orlando Gomes[14], "dá-se o *transporte cumulativo* quando efetuado, sucessivamente, por vários transportadores". Interessa, pois, caracterizá-lo para a definição de responsabilidades.

Variavam as soluções, segundo o ilustre Professor, na vigência do Código anterior. Entendiam alguns que responsável seria o primeiro transportador; outros, que a responsabilidade também seria dos transportadores intermediários, pela perda, ou avaria, ocorrida no percurso que se obrigaram a cobrir, e, finalmente, outros, ainda, que deveria responder o último transportador. Em qualquer das hipóteses haveria ação regressiva contra aquele que deu causa ao prejuízo.

Se, porém, o transporte cumulativo houvesse sido ajustado num só instrumento, os transportadores responderiam solidariamente.

A dúvida existia, portanto, quanto a ser individual ou solidária a responsabilidade.

Nesse aspecto, contudo, já não pairam mais dúvidas, eis que é claro o texto da lei ordinária atual ao prescrever que a responsabilidade é <u>solidária</u> perante o expedidor, estendendo-se, inclusive, ao substituto de alguns dos transportadores, se houver, mas permitindo que, uma vez apurada a responsabilidade, possam os transportadores reaver o prejuízo do (s) culpado (s), em cujo percurso houver ocorrido o dano.

---

[14] Gomes, Orlando, Contratos, 18ª edição, Rio de Janeiro:Editora Forense, 1999, pp. 308-311

3.5. O Contrato de Transporte como contrato híbrido

3.5.1. Transporte e Depósito

O Código Civil de 2002 transferiu o contrato de transporte da categoria de contrato atípico para a de contrato típico. Deveras, como bem elucida Silvio de Salvo Venosa[15], "quando o contrato está regulamentado na lei, descrito e especificado, ajustando-se aos modelos contratuais por ela estabelecidos, será típico". Assim, o contrato de transporte que havia sido esquecido pelo Código Beviláqua e ganhou *status* autônomo pela Lei nº 10.406/2002, passou, a partir daí, a ser considerado contrato típico.

Entretanto, ao lado dos contratos típicos e atípicos, Álvaro Villaça Azevedo[16] introduz a figura do *contrato misto* e o define como sendo "aquele que reúne, em seu corpo, dois ou mais contratos típicos, dois ou mais contratos atípicos, ou, ainda, simultaneamente, as duas categorias mencionadas".

Ousa-se, ainda, acrescentar a esse rol a figura do *contrato híbrido*, que não se confunde com o misto, na medida em que neste se inferem elementos de mais de um tipo contratual, assim como no misto, mas no qual não há a formação de uma nova unidade indivisível.

Assim, por exemplo, no contrato de transporte, o transportador deve exercer obrigações próprias àquelas desenvolvidas pelo depositário, muito embora, tanto o transporte quanto o depósito sejam contratos autônomos, típicos. De modo que o transportador terá de zelar pela coisa transportada, tomando todas as cautelas necessárias para mantê-la em bom estado e entregá-la no prazo ajustado ou previsto. Decorre dessa obrigação, o dever de custódia, de guarda, além da necessidade de entregar a mercadoria a quem de direito, tal qual se opera no contrato de depósito. O transporte de mercadorias abrange, em outras palavras, a modalidade de depósito legal.

---

[15] Venosa, Silvio de Salvo, Teoria Geral dos Contratos, 3ª edição, São Paulo: Editora Atlas, 1997, p. 49

[16] Azevedo, Álvaro Villaça, Teoria Geral dos Contratos Típicos e Atípicos, São Paulo:Editora Atlas, 2002, pp. 131-2

O Código Civil, aliás, não deixa margem a dúvidas quanto à aplicação subsidiária ao transporte de coisas das regras aplicáveis ao depósito, como se observa da interpretação literal do art. 751, *verbis*:

> Art. 751. A coisa, depositada ou guardada nos armazéns do transportador, em virtude de contrato de transporte, rege-se, no que couber, pelas disposições relativas a depósito.

Essa conclusão, não fosse a edição da Súmula vinculante nº 25 do STF[17], teria permitido concluir que ao transportador (depositário) seria impingida idêntica sanção imposta ao depositário infiel (prisão civil).

Ibi eadem ratio, ubi dispositio.

4 - Considerações finais

Para finalizar as nossas considerações relativamente ao contrato de transporte de mercadorias no atual Código Civil e sua função social, cumpre evidenciar, em primeiro lugar, que, até que não sejam superadas as inúmeras deficiências nos meios e mecanismos de transporte no país, estarão os transportadores sujeitos a altas taxas, impostos e custos na consecução dos fins almejados por este instrumento jurídico e, por via de consequência, sofrerão, igualmente, os consumidores (que são os destinatários finais da cadeia produtiva), com atrasos e alta de preços. Nesse ambiente, é inevitável concluir que, de algum modo, o transporte deficitário e custoso desnatura a função social do contrato de transporte de coisas.

É preciso reconhecer, realmente, que a função natural e específica do contrato de transporte de mercadorias é a de propiciar a circulação de riquezas. Nesse contexto, o exercício da função social desse modelo contratual está umbelicalmente atrelado ao bom desempenho de sua função econômica.

A função social é, assim, um *plus* que se acrescenta à função econômica do contrato de transporte de coisas. Não se pode dissociar esta, daquela.

---

[17]"Súmula vinculante 25. É ilícita a prisão civil do depositário infiel qualquer que seja a modalidade de depósito".

Em segundo lugar, chama-se a atenção para a regulação do instituto.

A legislação privatista deu um salto grande ao chamar para si a responsabilidade de disciplinar a matéria de forma ordenada e conjunta. Tal iniciativa, porém, não faz desaparecer o papel fundamental da jurisprudência nacional no sentido de fazê-la aplicar eficazmente.

Essas considerações são feitas, sobretudo, com o propósito de revelar a necessária reflexão sobre o assunto e sugerir a atenção da sociedade em geral para o problema.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AZEVEDO, Álvaro Villaça, Teoria Geral dos Contratos Típicos e Atípicos, São Paulo:Editora Atlas, 2002.

DINIZ, Maria Helena, Curso de Direito Civil, Teoria das Obrigações Contratuais e Extracontratuais, Vol. 3, São Paulo:Editora Saraiva, 30ª edição, 2014.

GOMES, Orlando, Contratos, Rio de Janeiro:Editora Forense, 18ª edição, 1999.

NADER, Paulo, Curso de Direito Civil, Contratos, Vol. 3, Rio de Janeiro: Editora Forense, 1ª edição, 2005.

PEREIRA, Caio Mário da Silva, Instituições de Direito Civil, vol. III, Rio de Janeiro:Editora Forense, 10ª edição, 1997.

THEODORO JÚNIOR, Humberto, O Contrato e sua Função Social, Rio de Janeiro:Forense, 2ª edição, 2004.

VENOSA, Silvio de Salvo, Teoria Geral dos Contratos, São Paulo: Editora Atlas, 3ª edição, 1997.