

**A (IM)POSSIBILIDADE DE RETENÇÃO DA MERCADORIA PELO
TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO DE CARGA, EM CASO DE
INADIMPLEMENTO DO VALOR DO FRETE, À LUZ DO DECRETO Nº 19.473, DE
10 DE DEZEMBRO DE 1930**

THE (IM)POSSIBILITY OF WITHHOLDING THE MERCHANDISE BY THE ROAD
CARGO CARRIER, IN CASE OF DEFAULT OF THE FREIGHT VALUE, PURSUANT
TO DECREE NO. 19.473 OF DECEMBER 10, 1930

Francisco Campos Costa¹
Jonathan Silvy Rodrigues²

RESUMO: O presente artigo tem como objeto a análise acerca da (in)existência de amparo legal para que o transportador rodoviário de carga retenha em sua posse a mercadoria transportada, em caso de inadimplemento do valor arbitrado a título de frete, até que este venha a ser quitado pelo contratante/embarcador. Para tanto, esta pesquisa utilizou a metodologia dedutiva e as fontes de cunho bibliográfico e documental. A pesquisa examinou a revogação ou vigência do Decreto nº 19.473, de 10 de dezembro de 1930, o qual, por intermédio do art. 2º, possibilita a retenção de mercadorias em tais casos, com amparo no posicionamento doutrinário e jurisprudencial sobre o tema. O ponto central de debate deste artigo decorre da discussão sobre se a extensão do Decreto s/n de 25 de abril de 1991 teria incluído o Decreto nº 19.473 na lista de normas revogadas, o que inviabilizaria a sua utilização para fundamentar juridicamente a retenção de carga por parte do transportador. Como resultado da pesquisa, constatou-se que o Decreto de 1930 foi recepcionado pela atual Constituição Federal de 1988 com status de lei ordinária, portanto, sua revogação estaria condicionada à regulamentação de uma nova lei, a partir da instauração de um processo legislativo constitucional, conforme estabelecido pela própria Lei de Introdução às Normas do Direito brasileiro.

Palavras-chave: retenção; mercadoria; inadimplemento; frete.

¹ Pós Doutorando em Direitos Humanos e Garantias Fundamentais pela Faculdade de Direito de Vitória - FDV. Doutor em Direito Ambiental Internacional e Mestre em Direito Internacional pela Universidade Católica de Santos, ambos com bolsa CAPES/PROSUC, pós graduado em direito marítimo pela UNISANTOS. Advogado, consultor jurídico e parecerista, inscrito na OAB/SP 379.420 e na OAB/MA 24658-A. Presidente da Comissão de Direito Espacial da OAB/MA. Professor da Faculdade Santa Terezinha Cest, professor convidado em pós graduações e conciliador formado pela Escola Superior de Magistratura do Estado do Maranhão.

² Advogado e consultor jurídico atuante em Santa Catarina (OAB/SC 58.948). Sócio e fundador da Silvy & Martins Advogados Associados. Graduado em Direito pela Universidade do Sul de Santa Catarina. Pós-graduado em Direito dos Transportes pela Maritime Law Academy. Pós-graduando em Processo Civil pelo Complexo de Ensino Superior de Santa Catarina (CESUSC).



ABSTRACT: This paper aims to analyze the (non)existence of legal support for the road cargo carrier to retain in its possession the transported goods, in case of non-payment of the arbitrated freight value, until it is paid by the contractor/shipper. To this end, this research used a deductive methodology and sources of a bibliographic and documentary nature. The research examined the repeal or validity of Decree No. 19.473, of December 10, 1930, which, through Article 2, allows the retention of goods in such cases, with support in the doctrinal and jurisprudential positioning on the topic. The central point of debate in this article arises from the discussion about whether the extension of Decree s/n of April 25, 1991, would have included Decree No. 19.473 in the list of repealed norms, which would make its use unviable to legally justify the retention of cargo by the carrier. As a result of the research, it was found that the 1930 Decree was received by the current Federal Constitution of 1988 with the status of ordinary law, therefore, its repeal would be conditioned on the regulation of a new law, from the initiation of a constitutional legislative process, as established by the Law of Introduction to Brazilian Law norms itself.

Keywords: retention; goods; default; freight.

1 INTRODUÇÃO

As transportadoras rodoviárias de mercadorias frequentemente lidam com a inadimplência dos valores estabelecidos como contraprestação pelos contratantes/embarcadores para a prestação dos serviços de frete. Muitas vezes, esses contratantes encontram-se em situação de insolvência comprometedora, chegando até mesmo à beira da falência.

Algumas transportadoras optam, por uma questão de estratégia e conveniência comercial, por oferecer serviços complementares além do frete, a fim de expandir sua carteira de clientes, oferecendo ativos diferenciados dos comumente operados nesse ramo mercantil. Essa expansão pode incluir atividades como armazenagem e organização de mercadorias em armazéns próprios, muitas vezes em ambientes específicos (como câmaras frias para alimentos congelados), para posterior distribuição aos destinatários da carga.

Dessa forma, o transportador rodoviário de carga, inserido em toda a operação fiscal e contratual, assume frequentemente a obrigação prolongada de guardar os produtos enquanto estão sob sua posse. Isso ocorre desde o momento em que os produtos são recebidos até o momento da entrega efetiva. O mesmo se aplica às transportadoras que realizam apenas o transporte como atividade principal, sem serviços acessórios. O exercício da posse dos produtos além do deslocamento por meio de veículos específicos faz parte do cotidiano das



transportadoras. Ao chegar ao destino acordado, muitas vezes o representante da transportadora precisa aguardar horas pelo descarregamento da mercadoria e, portanto, para se desobrigar da responsabilidade pela posse dos bens.

Assim, nos casos em que a data acordada entre as partes para o pagamento da contraprestação dos serviços, mesmo que parcialmente, ocorrer antes do encerramento do transporte (entrega definitiva da mercadoria), o transportador ficará por um período determinado com a posse da carga, mesmo sem receber os valores contratados.

A partir dessa posse temporária exercida pela transportadora, surge o debate sobre a licitude da retenção desses produtos em caso de inadimplemento do valor do frete. Quando as partes acordaram uma data de pagamento anterior ao encerramento dos serviços (entrega) como medida coercitiva para o cumprimento da obrigação, e caso isso não ocorra, realizar a conversão desses bens em espécie para abater a dívida.

Assim, o objetivo deste artigo é analisar a existência ou não de respaldo legal para que o transportador rodoviário exerça a retenção da mercadoria transportada em caso de insolvência do contratante em relação ao frete, como mecanismo coercitivo contra o devedor, além de se tornar uma garantia de recebimento dos valores, ainda que parcialmente. Para isso, utiliza-se a metodologia dedutiva, e as fontes de pesquisa são bibliográficas e documentais.

A pesquisa é dividida em três seções. A primeira, de caráter introdutório, aborda a legislação atual aplicável ao transporte rodoviário de carga, tanto no que diz respeito à regulamentação geral prevista no atual Código Civil, quanto à Lei nº 11.442, uma norma específica instituída em 2007. Na segunda seção, à luz do arcabouço constitucional, examina-se a revogação ou não do Decreto nº 19.473, de 10 de dezembro de 1930, que expressamente prevê, em seu art. 2º, a possibilidade de retenção da mercadoria pelo transportador nessas circunstâncias. Na terceira seção, após uma análise técnica da legislação vigente aplicável ao tema, complementada pela jurisprudência, são apresentadas as razões que tornam a conduta (retenção da mercadoria pelo transportador em caso de inadimplemento do valor do frete) lícita perante o ordenamento jurídico.



2 TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA E A LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

Diante da necessidade natural de locomoção de coisas e pessoas em uma sociedade civilizada, bem como da crescente diminuição das barreiras territoriais devido ao avanço da tecnologia, as relações humanas dependem cada vez mais dos mecanismos de transporte.

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 reconhece o transporte, incluindo o transporte de pessoas, como um direito social, que deve ser garantido a todos os cidadãos do país³.

No âmbito infraconstitucional, a Lei nº 10.406, de janeiro de 2002, que instituiu o Código Civil atualmente em vigor, foi um avanço significativo para o setor de transporte, uma vez que dedicou um capítulo exclusivo para regular essa atividade (Capítulo XIV - Do Transporte). Esse capítulo está dividido em três seções: (I) disposições gerais; (II) transporte de pessoas; e (III) transporte de coisas, que é o foco deste artigo. Vale ressaltar que o tema não recebia a mesma atenção durante a vigência do Código Civil de 1916, portanto, essa é uma inovação importante do novo código civil, fundamental para o desenvolvimento do setor⁴.

A partir dessa regulamentação, ficou estabelecido que o contrato de transporte de coisas/mercadorias é aquele em que uma pessoa, geralmente jurídica, entrega um ou mais objetos a outra pessoa, mediante uma contraprestação previamente acordada, para que sejam enviados a um destinatário específico em um local diferente daquele em que a coisa foi originalmente entregue.⁵

Cinco anos depois, em janeiro de 2007, foi promulgada a Lei nº 11.442, que trata especificamente do transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração. Essa legislação, composta por 24 artigos, regulamenta uma série de obrigações, direitos e institutos jurídicos, tanto materiais quanto processuais, que envolvem as operações de transporte de mercadorias em todo o território nacional. Por esse motivo, muitos

³ BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 11 maio. 2022.

⁴ BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. **Institui o Código Civil**. Brasília, DF: Presidência da República, 2002. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm. Acesso em: 11 maio 2022.

⁵ MARTINS, Fran. **Curso de Direito Comercial**. 19. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2019. *E-book*. p. 177.



consideram essa lei como um marco para esse serviço tão importante para o desenvolvimento do país⁶.

É importante registrar que antes da entrada em vigor da legislação mencionada anteriormente, aplicava-se a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980. No entanto, essa lei abordava pouco sobre o transporte rodoviário de cargas, sendo composta apenas por cinco artigos, dos quais somente três tratavam especificamente desse tipo de negócio jurídico. Isso ressalta ainda mais a evolução legislativa que ocorreu com a instituição da Lei nº 11.442, devido à sua abrangência e especificidade em relação ao transporte rodoviário de cargas.⁷

Na operação de transporte de mercadorias, há três sujeitos envolvidos: (1) o remetente ou expedidor; (2) o transportador; e (3) o destinatário. Conforme destacado por Araken de Assis, o remetente é aquele que tem a intenção de mover a coisa de um local para outro, enquanto o transportador é aquele que assume profissionalmente a responsabilidade por esse transporte⁸.

E é desta relação comercial que nasce, dentre vários documentos fiscais e privados, o conhecimento de transporte, instrumento mencionado pelo art. 744, do atual Código Civil⁹, cujos requisitos estão inseridos no art. 10, da Lei nº 9.611/98¹⁰.

Conforme descrito por Fran Martins, o conhecimento de transporte, também conhecido como conhecimento de frete ou conhecimento de carga, é a comprovação do recebimento da mercadoria pelo transportador, bem como do momento em que ele assume a

⁶ BRASIL. Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007. **Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei no 6.813, de 10 de julho de 1980.** Brasília, DF: Presidência da República, 2007. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111442.htm. Acesso em: 11 maio 2022.

⁷ BRASIL. Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980. **Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas, e dá outras providências.** Brasília, DF: Presidência da República, 1980. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1980-1988/L6813impressao.htm. Acesso em: 11 maio 2022.

⁸ ASSIS, Araken de. **Contratos nominados: mandato, comissão, agência e distribuição, corretagem, transporte.** 2. ed. rev. e atual. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2009. p. 375.

⁹ BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. **Institui o Código Civil.** Brasília, DF: Presidência da República, 2002. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/10406.htm. Acesso em: 18 maio 2022.

¹⁰ BRASIL. Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998. **Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências.** Brasília, DF: Presidência da República, 1998. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19611.htm. Acesso em: 11 maio 2022.



responsabilidade de entregá-la ao destino acordado previamente. Essa documentação é essencial para o registro e controle da movimentação das cargas durante o transporte¹¹.

No entanto, mesmo antes de todo o conjunto legislativo até então delineado, já estava em vigor o Decreto-Lei nº 19.473 de 1930, que tinha como objetivo regulamentar os conhecimentos de transporte de mercadorias realizados por terra, água ou ar, correspondendo atualmente ao transporte terrestre, aquaviário e aéreo. Esse decreto estabelecia normas e procedimentos relacionados ao transporte de mercadorias e era aplicado na época em que foi promulgado¹².

3 VIGÊNCIA DO DECRETO-LEI Nº 19.473, DE 10 DE DEZEMBRO DE 1930

Essa norma, certamente uma das primeiras a regulamentar o Conhecimento de Transporte, que continua sendo um dos documentos mais importantes na operação de transporte de mercadorias, independentemente do modal utilizado, foi sancionada em 10 de dezembro de 1930, durante o período conhecido como "Era Vargas" e durante a vigência da Constituição de 1891, chamada de Brasil República. Nessa época, um dos objetivos estatais era justamente promover a ampliação da indústria no território nacional.¹³

Composto por somente 12 (doze) artigos, o Decreto em referência sofreu uma primeira alteração já no dia 18 de março do ano seguinte, 1931, quando sancionado o Decreto nº 19.754, destinado a esclarecer e simplificar algumas disposições da norma anterior¹⁴.

A partir desse momento, um dos trechos inseridos no art. 2º do Decreto nº 19.473, que trata dos requisitos para a emissão do Conhecimento de Transporte, passou a permitir explicitamente a retenção da mercadoria transportada em caso de não pagamento do valor do frete:

¹¹ MARTINS, Fran. **Curso de Direito Comercial – Contratos e Obrigações Comerciais**. 19. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2019. *E-book*. p. 178.

¹² BRASIL. **Decreto nº 19.473, de 10 de dezembro de 1930**. Regula os conhecimentos de transporte de mercadorias por terra, água ou ar, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1930. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d19473.htm. Acesso em: 11 maio 2022.

¹³ BRASIL. Senado Federal. **Glossário Legislativo**. Brasília, DF: Senado Federal. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/glossario-legislativo/constituicoes-brasileiras>. Acesso em: 31 maio 2022.

¹⁴ BRASIL. Decreto nº 19.754, de 18 de março de 1931. **Esclarece e simplifica algumas disposições do decreto número 19.473, de 10 de dezembro de 1930**. Brasília, DF: Presidência da República, 1931. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D19754impressao.htm. Acesso em: 31 maio 2022.



Emitido o conhecimento com frete a pagar e não indicada a forma do pagamento, este será a dinheiro de contado e por inteiro, no ato da entrega da mercadoria e no lugar do destino, se outro não tiver sido designado. **A falta de pagamento do frete despesas autoriza a retenção da mercadoria** (grifos do autor)¹⁵.

Isso significa que, com base na previsão estabelecida pelo Decreto de 1930, é permitido ao transportador reter as mercadorias transportadas de forma proporcional aos valores de frete não pagos pelo contratante. Essa ação é considerada o exercício regular de um direito reconhecido pela legislação, afastando, portanto, a ilicitude do ato, conforme o inciso I do artigo 188 do Código Civil.¹⁶

Conduto, o Decreto que, no primeiro momento, sustentaria a conduta por parte do transportador, fora relacionado por um segundo Decreto, o s/n de 25 de abril de 1991, dentre os vários revogados na ocasião. Dita norma, instituída já na vigência da Carta Magna de 1988, lista uma série de decretos anteriores, com objetos diversificados, e declara-os revogados por intermédio do art. 4º.¹⁷

O estudo em questão exige uma análise específica sobre a existência ou não de revogação do Decreto nº 19.473/1930, uma vez que sua validade ou invalidade é crucial para a conclusão deste artigo.

Foi justamente com a Constituição de 1891, em vigor na época da promulgação da referida norma, que surgiu a figura do Decreto, a ser emitido exclusivamente pelo Presidente da República, de acordo com o "1º" do artigo 48 da Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil daquela época.¹⁸

Duas constituições depois, com a promulgação da Constituição de 1937, conhecida como Constituição do Estado Novo, surgiu uma outra espécie normativa chamada Decreto-Lei. Esse instrumento concedia ao Presidente da República a competência para criar e

¹⁵ BRASIL. **Decreto nº 19.473, de 10 de dezembro de 1930**. Regula os conhecimentos de transporte de mercadorias por terra, água ou ar, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1930. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d19473.htm. Acesso em: 11 maio 2022.

¹⁶ BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. **Institui o Código Civil**. Brasília, DF: Presidência da República, 2002. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm. Acesso em: 06 jun. 2022.

¹⁷ BRASIL. Decreto de 25 de abril de 1991. **Mantém reconhecimento de cursos e autorizações nos casos que menciona e dá outras providências**. Brasília, DF: Presidência da República, 1991. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d19473.htm. Acesso em: 02 jun. 2022.

¹⁸ BRASIL. [Constituição (1891)]. **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil**. Rio de Janeiro, RJ: Presidência da República, 1891. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao91.htm. Acesso em: 09 jun. 2022.



publicar decretos sobre diversas questões, incluindo a organização do Governo e da administração federal. Além disso, o Presidente era autorizado a submeter decisões sobre a inconstitucionalidade de leis e atos normativos do Poder Judiciário a uma reanálise pelo Parlamento Nacional.¹⁹

A Constituição Polonesa conferia poderes consideráveis ao Presidente da República, que exercia não apenas o Poder Executivo, mas também legislativo através dos decretos-leis, sendo equiparados à lei ordinária²⁰.

Na Constituição brasileira de 1946 esta modalidade normativa fora extinta. Na ocasião, no intuito de fortalecer a separação dos três poderes, passou-se a limitar o poder do Presidente da República à expedição de decretos unicamente com a finalidade de cumprir com determinada lei ordinária, semelhante ao que hoje é disposto pela Carta Magna de 1988²¹.

Vale lembrar que a Constituição de 46 nasce com o término da Segunda Grande Guerra Mundial, em um cenário de redemocratização do Brasil, e de uma intensa busca pela reconquista dos direitos fundamentais suprimidos pela Constituição anterior²².

A Constituição de 1967 reintroduziu a categoria normativa do decreto-lei. Além disso, no inciso V do artigo 49, restabeleceu ao Presidente da República o poder de emitir decretos com força de lei em situações relacionadas à segurança nacional e/ou finanças públicas, conforme previsto no artigo 58 da Constituição. Nessas circunstâncias, caberia ao Congresso Nacional aprovar ou rejeitar a norma de caráter "emergencial" dentro de um prazo de 60 (sessenta) dias²³.

¹⁹ MORAES, Guilherme Peña de. **Curso de Direito Constitucional**. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2020. *E-book*. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

²⁰ PADILHA, Rodrigo. **Direito Constitucional**. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020. *E-book*. Acesso restrito via Minha Biblioteca. p. 24.

²¹ DOS SANTOS, Eugênio de Aquino. **A não revogação do Decreto n.º 19.473/30: diploma regulador dos conhecimentos de transporte de mercadorias por terra (inland bill), água (bill of lading) ou ar (airwaybill)**. 2007. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/35883/a-nao-revogacao-do-decreto-n-19-473-30-diploma-regulador-dos-conhecimentos-de-transporte-de-mercadorias-por-terra-inland-bill-agua-bill-of-lading-ou-ar-airwaybill>. Acesso em: 14 jun. 2022.

²² PADILHA, Rodrigo. **Direito Constitucional**. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020. *E-book*. Acesso restrito via Minha Biblioteca. p. 25.

²³ BRASIL. [Constituição (1967)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Presidência da República, 1967. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao67.htm. Acesso em: 16 jun. 2022.



O cenário atualmente vivenciado é de fato muito semelhante ao mencionado, porém, não mais com os decretos-leis, mas sim com as Medidas Provisórias. As Medidas Provisórias são resquícios de uma tentativa de implementação do regime parlamentarista no Brasil durante a elaboração da Constituição de 1988. Embora o regime parlamentarista não tenha sido adotado, o instituto das Medidas Provisórias foi preservado. Essas medidas possuem efeitos semelhantes aos decretos-leis abordados pelas constituições anteriores, e muitos consideram que ainda hoje representam um resquício negativo das constituições autocráticas que foram estabelecidas no país.²⁴

Ainda assim, semelhante ao que já traçado nas constituições anteriores, a Carta Magna vigente limitou o uso de decretos por parte do Presidente da República ao fiel cumprimento das leis, como dita o inciso IV, do art. 84²⁵.

Posteriormente, com a alteração constitucional promovida pela Emenda Constitucional nº 32/01, foi acrescentado o inciso VI ao dispositivo legal, possibilitando ao Presidente o uso do decreto não apenas para regulamentar as leis, mas também para dispor sobre a organização e funcionamento da administração pública federal, bem como para extinguir funções ou cargos públicos vagos²⁶.

Neste contexto, tem-se que os decretos são atos administrativos de competência exclusiva do chefe do Executivo, cuja finalidade deve ser a promoção de situações gerais ou individuais previstas de forma abstrata, expressa, explícita ou implícita. No entanto, é importante ressaltar que os decretos devem sempre estar em conformidade com a lei e jamais podem contrariá-la, sendo sempre um instrumento inferior à lei²⁷.

²⁴ DOS SANTOS, Eugênio de Aquino. **A não revogação do Decreto n.º 19.473/30: diploma regulador dos conhecimentos de transporte de mercadorias por terra (inland bill), água (bill of lading) ou ar (airwaybill)**. 2007. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/35883/a-nao-revogacao-do-decreto-n-19-473-30-diploma-regulador-dos-conhecimentos-de-transporte-de-mercadorias-por-terra-inland-bill-agua-bill-of-lading-ou-ar-airwaybill>. Acesso em: 14 jun. 2022.

²⁵ BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 16 jun. 2022.

²⁶ BRASIL. [Constituição (1988)]. **Emenda Constitucional nº 32, de 11 de setembro de 2001**. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc32.htm#art1. Acesso em: 16 jun. 2022.

²⁷ MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2002, p. 170.



Mesmo diante desse cenário, em 25 de abril de 1991, durante a vigência da atual Constituição de 1988, o então Presidente da República, Fernando Collor, emitiu um Decreto S/N com o suposto respaldo do inciso IV do mencionado artigo 84. O objetivo desse decreto era manter o reconhecimento de cursos e autorizações vigentes para instituições de ensino superior, conforme estabelecido no artigo 1º da norma. No entanto, além da finalidade aparente do Decreto S/N, o Chefe do Poder Executivo incluiu no artigo 4º a revogação de uma infinidade de decretos expedidos anteriormente, a maioria deles anteriores à Constituição de 1988²⁸.

Desta forma, ao ser publicado em 1991, o Decreto S/N já estava sujeito às normas constitucionais de 1988. Conforme mencionado anteriormente, o Presidente da República só poderia emitir decretos nas circunstâncias estabelecidas pelo inciso IV do artigo 84, incluindo o fiel cumprimento da lei. Portanto, considerando a equiparação dos decretos anteriores à Constituição de 1988 ao status de lei, conforme abordado neste artigo, o Presidente da República deveria submeter quaisquer revogações normativas ao devido processo legislativo, em vez de utilizar um Decreto, que é uma norma hierarquicamente inferior, para fins diversos e incompatíveis com os estabelecidos pela atual Constituição²⁹.

A regra, inclusive, é pretérita à Constituição Federal de 1988. Diz-se isso porque o art. 2º, da Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro, datada em 4 de setembro de 1942, instrumentaliza o princípio da continuidade da lei. Segundo ele, a norma que entrar em vigor terá eficácia contínua, perdendo-a somente quando outra a modifique ou revogue³⁰.

²⁸ BRASIL. Decreto de 25 de abril de 1991. **Mantém reconhecimento de cursos e autorizações nos casos que menciona e dá outras providências**. Brasília, DF: Presidência da República, 1991. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d19473.htm. Acesso em: 17 jun. 2022.

²⁹ DOS SANTOS, Eugênio de Aquino. **A não revogação do Decreto n.º 19.473/30: diploma regulador dos conhecimentos de transporte de mercadorias por terra (inland bill), água (bill of lading) ou ar (airwaybill)**. 2007. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/35883/a-nao-revogacao-do-decreto-n-19-473-30-diploma-regulador-dos-conhecimentos-de-transporte-de-mercadorias-por-terra-inland-bill-agua-bill-of-lading-ou-ar-airwaybill>. Acesso em: 17 jun. 2022.

³⁰ TARTUCE, Flávio. **Direito Civil: lei de introdução e parte geral**. 18. ed. Rio de Janeiro: Editora Forense, 2022. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca. p. 30.



Destarte, uma lei somente será revogada quando uma nova assim declarar, quando com ela for incompatível ou quando regule inteiramente a matéria tratada pela norma anterior³¹.

Nestas circunstâncias, importante lembrar do instituto da recepção constitucional. Isso porque, diplomas legais instituídos antes da Carta Política vigente, devem com ela estarem de acordo, sob pena de não serem recepcionadas pela nova Constituição. Nas palavras de Rodrigo Padilha:

O instituto da recepção só se atém ao aspecto material, isto é, se o assunto disposto na norma infraconstitucional estiver de acordo com os preceitos constitucionais, será aceito para fazer parte do ordenamento jurídico vigente sob novo fundamento de validade (a nova Constituição).³²

Logo, os aspectos formais das legislações anteriores não são objeto de análise em relação à nova norma constitucional. É suficiente que, quando da instituição do regramento, tenha sido observado o devido processo legislativo existente na época de sua edição, independentemente da compatibilidade com o procedimento para elaboração de leis no ordenamento vigente. Essa é a principal razão pela qual os decretos-leis são recepcionados pela Constituição de 1988 com status de lei ordinária³³.

No caso do Decreto nº 19.473/30, objeto deste artigo, embora tenha respeitado o processo legislativo da época, ele contraria as regras formais estabelecidas pela atual Constituição. O referido decreto não prevê a existência de decretos-leis e viola os limites regulamentares do Presidente da República, conforme mencionado no artigo 84 da Constituição. No entanto, mesmo assim, ele foi recepcionado pelo atual ordenamento jurídico por não entrar em conflito com nenhuma das diretrizes constitucionais. É importante ressaltar

³¹ BRASIL. Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942. **Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro**. Rio de Janeiro, RJ: Presidência da República, 1942. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del4657compilado.htm. Acesso em: 17 jun. 2022

³² PADILHA, Rodrigo. **Direito Constitucional**. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca. p. 65.

³³ JUNIOR, Orlando Luiz Zanon. **Questões pacíficas e temas controvertidos sobre o controle concentrado de constitucionalidade**. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 11, n. 1238, 21 nov. 2006. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/9183>. Acesso em: 17 jun. 2022.



que a recepção se restringe ao aspecto material das normas, ou seja, sua validade é mantida desde que não afronte os princípios e direitos estabelecidos pela Constituição³⁴.

Logo, tem-se que o Decreto s/n de 24/04/1991, que supostamente teria revogado o Decreto nº 19.473/30, excedeu os limites legalmente estabelecidos ao Poder Executivo. À época, o inciso IV da normativa constitucional mencionada já estipulava que o Chefe do Executivo poderia apenas expedir decretos para a fiel execução de uma determinada lei, não possuindo qualquer poder para revogar decretos recepcionados pela atual Constituição como leis ordinárias³⁵.

4 DA ANÁLISE JURISPRUDENCIAL ACERCA DA VIGÊNCIA DO DECRETO 19.473 DE 1930

O tema cerne deste artigo científico, apesar de pouco abordado até o momento, não se limita ao campo doutrinário e acadêmico. Os Tribunais do Poder Judiciário, estaduais e federais, já apreciaram o tema em lides judiciais, como é o caso do Tribunal de Justiça de Santa Catarina, na apelação nº 0011141-64.2010.8.24.0020

APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO INDENIZATÓRIA. SENTENÇA DE IMPROCEDÊNCIA. RECLAMO DA PARTE AUTORA. DEMANDANTE QUE SUSTENTA A OCORRÊNCIA DE ATO ILÍCITO POR PARTE DA APELADA AO REter MERCADORIA ORIUNDA DE CONTRATO VERBAL PARA TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA. NÃO ACOlhIMENTO. CONTEXTO FÁTICO-PROBATÓRIO QUE DEMONSTRA A EFETIVA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE POR PARTE DA APELADA. RETENÇÃO DA MERCADORIA DIANTE DO INADIMPLEMENTO DO FRETE. EXERCÍCIO REGULAR DO DIREITO. APLICAÇÃO DO DECRETO-LEI 19.473/30. ATO ILÍCITO POR PARTE DA TRANSPORTADORA APELADA NÃO EVIDENCIADO. "A falta de pagamento do frete e das despesas a ele relativo autoriza a retenção da mercadoria transportada (art. 2º, inc. VII, do Decreto n. 19.473, de 10 de dezembro de 1.930), e eventual venda, desde que perecível, para o devido ressarcimento do frete e demais despesas suportadas pelo transportador. A consignação judicial do saldo remanescente apresenta-se, assim, procedimento adequado e justo à liberação completa da responsabilidade deste (Apelação Cível n. 1988.075004-9, de Criciúma, rel. Eládio Torret Rocha, Câmara Cível Especial, j. 2-9-1998)". "[...]Por oportuno, registra-se que o Decreto Nº 19.473, de 10/12/1930, regulando os conhecimentos de transporte de mercadorias por terra, e em seu art. 2º,

³⁴ DOS SANTOS, Eugênio de Aquino. **A não revogação do Decreto n.º 19.473/30: diploma regulador dos conhecimentos de transporte de mercadorias por terra (inland bill), água (bill of lading) ou ar (airwaybill)**. 2007. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/35883/a-nao-revogacao-do-decreto-n-19-473-30-diploma-regulador-dos-conhecimentos-de-transporte-de-mercadorias-por-terra-inland-bill-agua-bill-of-lading-ou-ar-airwaybill>. Acesso em: 18 jun. 2022.

³⁵ *Ibidem*.



inciso VII, dispõe que: "A falta de pagamento de frete e despesas autoriza a retenção da mercadoria, à conta e risco de quem pertencer." 5. Na hipótese em apreço, dessuma-se que somente após grande parte dos fretes não serem pagos, chegando a dívida ao valor aproximado de mais de R\$ 70.000,00 (setenta mil Reais), foi que a promovida, aqui recorrente, parou de prestar o serviço e passou a reter as últimas mercadorias a serem transportadas, entregando as mesmas somente quando o frete era liquidado. Ou seja, diante da inadimplência perante os fretes mencionados foi que houve a retenção destas. 6. Desta feita, havendo prova do inadimplemento do contrato de transporte firmado, não se afigura ilícita a retenção da carga efetuada pela apelante, haja vista a falta de pagamento por parte da empresa recorrida. 7. Recurso conhecido e provido. Sentença reformada para julgar improcedente o pedido autoral. : Vistos, relatados e discutidos estes autos, acorda a 2ª Câmara Direito Privado do Tribunal de Justiça do Estado do Ceará, unanimemente, em conhecer do recurso interposto, para dar-lhe provimento, nos termos do voto da relatora" (TJCE, Apelação Cível n. 0838672-14.2014.8.06.0001, rela. Des. Maria de Fátima de Melo Loureiro, 2ª Câmara Direito Privado, j. 17-2-2021). HONORÁRIOS RECURSAIS. NÃO CABIMENTO. SENTENÇA PUBLICADA SOB A ÉGIDE DO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL DE 1973. "[...] são indevidos os honorários recursais, tendo em vista que a sentença fora publicada ainda na vigência do Código de Processo Civil de 1973 [...] (Apelação Cível n. 0065608-13.2012.8.24.0023, da Capital, rel. Des. Rosane Portella Wolff, Primeira Câmara de Direito Civil, j. 19-9-2019). RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO. (TJ-SC - APL: 00111416420108240020 Tribunal de Justiça de Santa Catarina 0011141-64.2010.8.24.0020, Relator: Rejane Andersen, Data de Julgamento: 14/12/2021, Segunda Câmara de Direito Comercial)³⁶

Na jurisprudência em questão, o tribunal reconheceu o direito de retenção por parte de uma transportadora. A Corte Estadual ponderou que o Decreto s/n de 1991 não cumpre os requisitos legais para a revogação do Decreto nº 19.473/30, devido à força de lei inerente aos decretos anteriores à Carta Política de 1988. Portanto, a revogação do Decreto de 1930 exigiria a aprovação de uma nova lei nesse sentido, respeitando as etapas do processo legislativo atual.

Da mesma forma, o Tribunal de Justiça do Estado do Ceará, ao reconhecer a vigência do Decreto nº 19.473, também declara a possibilidade de retenção de mercadorias com base no não pagamento do frete, em um acórdão proferido no recurso de apelação. nº 0838672-14.2014.8.06.0001.

³⁶ SANTA CATARINA. Tribunal de Justiça. Apelação civil nº 0011141-64.2010.8.24.0020. Ação indenizatória. Sentença de improcedência. Reclamo da parte autora. Demandante que sustenta a ocorrência de ato ilícito por parte da apelada ao reter mercadoria oriunda de contrato verbal para transporte terrestre de carga [...]. Apelante: Comércio e Transportes Monteguti LTDA. Apelado: Transportadora Fluorita LTDA. Relator: DES., Rejane Andersen. Florianópolis, 14 de dezembro de 2021. **Jurisprudência Catarinense**. Disponível em: https://busca.tjsc.jus.br/jurisprudencia/html.do?q=&only_ementa=&frase=&id=321639772839480617362672093574&categoria=acordao_eproc. Acesso em: 18 jun. 2022.



CIVIL E PROCESSO CIVIL. APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO CAUTELAR INOMINADA. PRELIMINAR DE INTEMPESTIVIDADE RECURSAL ARGUIDA PELA EMPRESA APELADA EM CONTRARRAZÕES. DESCABIMENTO. CONTRATO TÁCITO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE "RODO AÉREO". RETENÇÃO DE MERCADORIA POR FALTA DE PAGAMENTO DO FRETE. PRETENSÃO DE LIBERAÇÃO DE MERCADORIAS. IMPOSSIBILIDADE. INCIDÊNCIA POR ANALOGIA DO ARTIGO 7º DO DECRETO-LEI Nº 116/1967 E DECRETO Nº 19.473/1930. RECURSO CONHECIDO E PROVIDO. SENTENÇA REFORMADA. IMPROCEDÊNCIA DO PEDIDO AUTURAL. 1. Mediante o presente Apelo (fls. 269-273) pretende a recorrente a reforma da decisão a quo, e, para tanto, alega que a empresa promovente realizou contrato de transporte tácito "rodo aéreo". No entanto, por falta de contraprestação devida, realizou as retenções impugnadas na inicial. 2. DA PRELIMINAR DE INTEMPESTIVIDADE RECURSAL ARGUIDA EM CONTRARRAZÕES. No caso dos autos, segundo consta da certidão de fl. 298, a sentença recorrida foi disponibilizada no dia 18/02/2019 (segunda-feira), considerando-se publicada em 20/02/2019 (terça-feira), certificando-se, pois, como o termo final para interposição de todo e qualquer recurso, o dia 13/03/2019 (quarta-feira). Entretanto, a interposição do recurso no dia 14/03/2019 (quinta-feira) se mostra tempestiva, haja vista que, conforme disponibilizado no DJE de 20/02/2019, em que restou publicado a Portaria nº 282/2019, o decreto de ponto facultativo e o expediente dos dias 4 e 5 de março de 2019 (segunda e terça-feira) em decorrência do carnaval de 2019 que iniciou na sexta-feira, dia 1º/03/2019, e encerrado na quarta-feira de cinzas, dia 6/03/2019, de modo que ocorreu a suspensão do curso do prazo. Isto posto, rejeito a preliminar em voga. 3. DO MÉRITO. In casu, observa-se dos autos que as partes realizaram negociação jurídico de frete aéreo de mercadorias, tendo a empresa apelante se incumbido de fazer o transporte de mercadorias e a parte apelada de adimplir o pagamento pelo serviço desempenhado. Dessuma-se, ainda, que, diante dos recorrentes descumprimentos das obrigações por parte da empresa recorrida, a apelante passou a condicionar o envio/liberação de mercadorias à quitação do frete. É o que se constata da documentação de fls. 21-51 e 224-238. 4. Sabe-se que a retenção de mercadorias transportadas é vedada. No entanto, nos termos do art. 7º do Decreto-lei 166/67, é autorizada nas hipóteses de falta de pagamento do frete ou contribuição por avaria grossa declarada. Por oportuno, registra-se que o Decreto Nº 19.473, de 10/12/1930, regulando os conhecimentos de transporte de mercadorias por terra, e em seu art. 2º, inciso VII, dispõe que: "A falta de pagamento de frete e despesas autoriza a retenção da mercadoria, à conta e risco de quem pertencer." 5. Na hipótese em apreço, dessuma-se que somente após grande parte dos fretes não serem pagos, chegando a dívida ao valor aproximado de mais de R\$ 70.000,00 (setenta mil Reais), foi que a promovida, aqui recorrente, parou de prestar o serviço e passou a reter as últimas mercadorias a serem transportadas, entregando as mesmas somente quando o frete era liquidado. Ou seja, diante da inadimplência perante os fretes mencionados foi que houve a retenção destas. 6. Desta feita, havendo prova do inadimplemento do contrato de transporte firmado, não se afigura ilícita a retenção da carga efetuada pela apelante, haja vista a falta de pagamento por parte da empresa recorrida. 7. Recurso conhecido e provido. Sentença reformada para julgar improcedente o pedido autoral. ACÓRDÃO: Vistos, relatados e discutidos estes autos, acorda a 2ª Câmara Direito Privado do Tribunal de Justiça do Estado do Ceará, unanimemente, em conhecer do recurso interposto, para dar-lhe provimento, nos termos do voto da relatora.



(TJ-CE - AC: 08386721420148060001 CE 0838672-14.2014.8.06.0001, Relator: MARIA DE FÁTIMA DE MELO LOUREIRO, Data de Julgamento: 17/02/2021, 2ª Câmara Direito Privado, Data de Publicação: 17/02/2021)³⁷

Portanto, uma análise jurisdicional sobre a temática, ainda que pouco explorada, é suficiente para constar a existência de posicionamentos no sentido de que a retenção da carga transportada pelo transportador rodoviário, motivada pelo inadimplemento do valor do frete, há de ser considerada um exercício regular do direito reconhecido pelo Decreto de 1930, vigente e recepcionado pela Constituição de 1988. A conduta, destarte, não deve ser enquadrada como um ato ilícito, por força do inciso I, art. 188, do Código Civil³⁸.

Neste sentido, considerando a vigência consagrada do Decreto-Lei nº 19.473, que explicitamente prevê a possibilidade de retenção da mercadoria transportada em caso de insolvência do valor acordado como frete, e diante da ausência de qualquer proibição legal nesse sentido, a medida deve ser considerada legítima e lícita, desde que observadas as premissas normativas necessárias.

No entanto, o cenário abordado não elimina, de forma alguma, a existência de posicionamentos divergentes, especialmente no âmbito jurisprudencial. Um exemplo disso é um julgado isolado do eg. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, ao apreciar o recurso de apelação nº 1002286-09.2014.8.26.0562:

Transporte marítimo – Ação de obrigação de fazer, no intuito de preceitar a ré à entrega de mercadorias, mediante cópia do conhecimento de transporte – Exigência, pela ré, da exibição do original do conhecimento para a liberação da carga, fundada na circulabilidade do título - Deslinde da controvérsia que está no Código Civil, ao disciplinar o transporte de coisas, e não no âmbito de Instruções Normativas – Conhecimento de transporte que é título transferível por endosso em preto ou em branco, seguido da respectiva tradição - Responsabilidade do transportador, limitada ao valor escrito no conhecimento, que começa com o recebimento da coisa e termina com a entrega ao destinatário ou a quem se apresentar com o conhecimento endossado – Inadmissibilidade de constrangimento, ao transportador, à entrega a

³⁷ CEARÁ. Tribunal de Justiça. Apelação Cível 0838672-14.2014.8.06.00010. Ação cautelar inominada. ONTRATO TÁCITO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE "RODO AÉREO". RETENÇÃO DE MERCADORIA POR FALTA DE PAGAMENTO DO FRETE. PRETENSÃO DE LIBERAÇÃO DE MERCADORIAS. IMPOSSIBILIDADE. INCIDÊNCIA POR ANALOGIA DO ARTIGO 7º DO DECRETO-LEI Nº 116/1967 E DECRETO Nº 19.473/1930. [...]. Apelante: Comércio e Transportes Monteguti LTDA. Apelado: Transportadora Fluorita LTDA. Relatora: Des. Maria de Fátima de Melo Loureiro, 2ª Câmara de Direito Privado. Fortaleza, 17 de fevereiro de 2021. **Jurisprudência**. Disponível em: <https://esaj.tjce.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>. Acesso em: 18 jun. 2022.

³⁸ BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. **Institui o Código Civil**. Brasília, DF: Presidência da República, 2002. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm. Acesso em: 18 jun. 2022.



quem não for o destinatário ou o portador do conhecimento endossado no original – Recurso provido – Voto vencido.

(TJ-SP 10022860920148260562 SP 1002286-09.2014.8.26.0562, Relator: Cerqueira Leite, Data de Julgamento: 21/06/2017, 12ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 28/08/2017)³⁹

A controvérsia apreciada pela Corte estadual paulista, naquela ocasião, era diversa da temática central deste artigo. No entanto, ao tratar sobre a natureza transferível do conhecimento de transporte, o colegiado afirmou que "Apesar de revogado o Decreto, a questão é atual...".

Em outras palavras, mesmo reconhecendo a existência de posicionamentos diversos sobre o tema, especialmente em relação à revogação ou não do Decreto-Lei nº 19.473, conclui-se pela plena vigência e aplicabilidade da norma atualmente, equiparando-a a uma Lei Ordinária. Esse cenário possibilita que o posicionamento jurisprudencial supramencionado, proferido pelo Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina, sirva como *leading case* perante os Tribunais Superiores (STJ e STF).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte, seja ele uma espécie de prestação de serviço ou apenas um mecanismo intrínseco ao ser humano para atender suas necessidades naturais e básicas, já vem sendo objeto de regulamentação no ordenamento jurídico brasileiro há muito tempo.

Não à toa, a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 e o Código Civil de 2002 regulamentam o transporte de coisas e pessoas. Além das normas gerais, o legislador infraconstitucional regulamentou de forma específica o serviço de transporte rodoviário de cargas por meio da Lei nº 11.442, em 2007.

Em meio a esse contexto normativo importantíssimo para a manutenção e o desenvolvimento do segmento comercial, existe o Decreto-Lei nº 19.473 de 1930, que, apesar

³⁹ SÃO PAULO. Tribunal de Justiça. Apelação civil nº 1002286-09.2014.8.26.0562. Transporte marítimo – Ação de obrigação de fazer, no intuito de preceitar a ré à entrega de mercadorias, mediante cópia do conhecimento de transporte – Exigência, pela ré, da exibição do original do conhecimento para a liberação da carga, fundada na circulabilidade do título - Deslinde da controvérsia que está no Código Civil, ao disciplinar o transporte de coisas, e não no âmbito de Instruções. Apelantes: CMA CGM Societe Anonyme S.A., CMA CGM Do Brasil e Agência Marítima LTDA. Apelada: Cennabras Indústria e Comércio EIRELI. Relator: DES., Cerqueira Leite. São Paulo, 21 de junho de 2017. **Jurisprudência de São Paulo**. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>. Acesso em: 16 jul. 2022.



de antigo, abarca um dispositivo que concede ao transportador uma medida de extrema eficácia: a retenção da carga transportada. Essa medida é uma possível solução para o inadimplemento do frete por parte do contratante/embarcador, certamente um de seus problemas operacionais mais graves e corriqueiros.

Nesse sentido, um estudo voltado ao avanço das constituições federais desde a Carta Política de 1891, com foco na regulamentação do transporte, permite concluir que a retenção de mercadorias por parte do transportador, devido ao não pagamento do frete, é uma conduta amparada pelo já mencionado Decreto-Lei nº 19.473, de 10 de dezembro de 1930. Esse decreto, embora teoricamente revogado pelo Decreto s/n de 25 de abril de 1991, segue vigente, pois foi recepcionado pela atual Constituição Federal de 1988 com status de lei ordinária. Portanto, sua revogação estaria condicionada à regulamentação de uma nova lei, a partir da instauração de um processo legislativo constitucional, conforme preconiza a própria Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro.

Dessa forma, a partir da vigência da atual Carta Magna, a expedição de decretos por parte do Presidente da República deve ser limitada a algumas das circunstâncias previstas pelo art. 84 da CRFB/88, o que não poderia ser diferente em relação ao Decreto s/n de 1991. Dito isso, temos que o Decreto s/n não fornece os elementos necessários para tornar o Decreto-Lei revogado, o que mantém a vigência do seu art. 2º e, portanto, a regulamentação da retenção da mercadoria pelo transportador.

Além do alicerce constitucional e doutrinário que sustentam a legalidade dessa conduta, alguns tribunais estaduais do Poder Judiciário já possuem entendimentos firmados nesse sentido, como é o caso do eg. Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina e do Estado do Ceará. Ambos reconhecem a vigência do Decreto nº 19.473 e, consequentemente, a viabilidade da retenção de mercadorias em decorrência do inadimplemento da obrigação pecuniária principal.

Certamente, a criação, pelo Poder Legislativo, de uma nova Lei Ordinária para regulamentar materialmente essa temática, originariamente inserida no Decreto nº 19.473, há mais de 90 anos, preencheria algumas lacunas ainda remanescentes quanto à possibilidade de retenção de mercadorias pelos transportadores no caso de inadimplemento do frete. Apesar



disso, existem, nos moldes demonstrados neste artigo, um atual arcabouço jurisprudencial e doutrinário que valida essa conduta como lícita.

Diante de tudo exposto, embora existam uma série de controvérsias acerca da (in)existência de revogação do Decreto nº 19.473, conclui-se pela atual vigência da norma e, consequentemente, pela viabilidade de sua invocação pelos transportadores no caso de insolvência do valor do frete. Portanto, por força da fundamentação doutrinária e jurisprudencial apresentada neste trabalho acadêmico, conclui-se pela possibilidade de retenção da carga por parte do transportador rodoviário em caso de inadimplemento do frete.

6 REFERÊNCIAS

BRASIL. [Constituição (1891)]. **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil**. Rio de Janeiro, RJ: Presidência da República, 1891. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao91.htm. Acesso em: 09 jun. 2022.

BRASIL. [Constituição (1967)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Presidência da República, 1967. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao67.htm. Acesso em: 16 jun. 2022.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 11 maio. 2022.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Emenda Constitucional nº 32, de 11 de setembro de 2001**. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc32.htm#art1. Acesso em: 16 jun. 2022.

BRASIL. Decreto de 25 de abril de 1991. **Mantém reconhecimento de cursos e autorizações nos casos que menciona e dá outras providências**. Brasília, DF: Presidência da República, 1991. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d19473.htm. Acesso em: 02 jun. 2022.

BRASIL. Decreto nº 19.754, de 18 de março de 1931. **Esclarece e simplifica algumas disposições do decreto número 19.473, de 10 de dezembro de 1930**. Brasília, DF: Presidência da República, 1931. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D19754impressao.htm. Acesso em: 31 maio 2022.



BRASIL. Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942. **Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro**. Rio de Janeiro, RJ: Presidência da República, 1942. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del4657compilado.htm. Acesso em: 17 jun. 2022.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. **Institui o Código Civil**. Brasília, DF: Presidência da República, 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm. Acesso em: 11 maio 2022.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. **Institui o Código Civil**. Brasília, DF: Presidência da República, 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm. Acesso em: 06 jun. 2022.

BRASIL. Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007. **Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei no 6.813, de 10 de julho de 1980**. Brasília, DF: Presidência da República, 2007. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm. Acesso em: 11 maio 2022.

BRASIL. Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980. **Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas, e dá outras providências**. Brasília, DF: Presidência da República, 1980. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1980-1988/L6813impressao.htm. Acesso em: 11 maio 2022.

BRASIL. Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998. **Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências**. Brasília, DF: Presidência da República, 1998. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9611.htm. Acesso em: 11 maio 2022.

BRASIL. Senado Federal. **Glossário Legislativo**. Brasília, DF: Senado Federal. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/glossario-legislativo/constituicoes-brasileiras>. Acesso em: 31 abr. 2022.

CEARÁ. Tribunal de Justiça. Apelação Cível 0838672-14.2014.8.06.00010. Ação cautelar inominada. CONTRATO TÁCITO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE "RODO AÉREO". RETENÇÃO DE MERCADORIA POR FALTA DE PAGAMENTO DO FRETE. PRETENSÃO DE LIBERAÇÃO DE MERCADORIAS. IMPOSSIBILIDADE. INCIDÊNCIA POR ANALOGIA DO ARTIGO 7º DO DECRETO-LEI Nº 116/1967 E DECRETO Nº 19.473/1930. [...]. Apelante: Comércio e Transportes Monteguti LTDA. Apelado: Transportadora Fluorita LTDA. Relatora: Des. Maria de Fátima de Melo Loureiro, 2ª Câmara de Direito Privado. Fortaleza, 17 de fevereiro de 2021. **Jurisprudência**. Disponível em: <https://esaj.tjce.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>. Acesso em: 18 jun. 2022.

DE CASTRO JUNIOR, O. **A Constitucionalização do Direito Marítimo e do Direito Portuário**. *Revista de Direito e Negócios Internacionais da Maritime Law Academy - International Law and Business Review*, [S. l.], v. 1, n. 1, p. 6–29, 2021. Disponível em: <https://mlawreview.emnuvens.com.br/mlaw/article/view/28>.



DOS SANTOS, Eugênio de Aquino. **A não revogação do Decreto n.º 19.473/30: diploma regulador dos conhecimentos de transporte de mercadorias por terra (inland bill), água (bill of lading) ou ar (airwaybill)**. 2007. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/35883/a-nao-revogacao-do-decreto-n-19-473-30-diploma-regulador-dos-conhecimentos-de-transporte-de-mercadorias-por-terra-inland-bill-agua-bill-of-lading-ou-ar-airwaybill>. Acesso em: 14 jun. 2022.

JUNIOR, Orlando Luiz Zanon. **Questões pacíficas e temas controvertidos sobre o controle concentrado de constitucionalidade**. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 11, n. 1238, 21 nov. 2006. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/9183>. Acesso em: 17 jun. 2022.

MARTINS, Fran. **Curso de Direito Comercial**. 19. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2019. *E-book*. p. 177.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2002, p. 170.

MORAES, Guilherme Peña de. **Curso de Direito Constitucional**. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2020. *E-book*. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

PADILHA, Rodrigo. **Direito Constitucional**. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020. *E-book*. Acesso restrito via Minha Biblioteca. p. 24.

SANTA CATARINA. Tribunal de Justiça. Apelação civil nº 0011141-64.2010.8.24.0020. Ação indenizatória. Sentença de improcedência. Reclamo da parte autora. Demandante que sustenta a ocorrência de ato ilícito por parte da apelada ao reter mercadoria oriunda de contrato verbal para transporte terrestre de carga [...]. Apelante: Comércio e Transportes Monteguti LTDA. Apelado: Transportadora Fluorita LTDA. Relator: DES., Rejane Andersen. Florianópolis, 14 de dezembro de 2021. **Jurisprudência Catarinense**. Disponível em: https://busca.tjsc.jus.br/jurisprudencia/html.do?q=&only_ementa=&frase=&id=321639772839480617362672093574&categoria=acordao_eproc. Acesso em: 18 jun. 2022.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça. Apelação civil nº 1002286-09.2014.8.26.0562. Transporte marítimo – Ação de obrigação de fazer, no intuito de preceitar a ré à entrega de mercadorias, mediante cópia do conhecimento de transporte – Exigência, pela ré, da exibição do original do conhecimento para a liberação da carga, fundada na circulabilidade do título - Deslinde da controvérsia que está no Código Civil, ao disciplinar o transporte de coisas, e não no âmbito de Instruções. Apelantes: CMA CGM Societe Anonyme S.A., CMA CGM Do Brasil e Agência Marítima LTDA. Apelada: Cennabras Indústria e Comércio EIRELI. Relator: DES., Cerqueira Leite. São Paulo, 21 de junho de 2017. **Jurisprudência de São Paulo**. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>. Acesso em: 16 jul. 2022.

TARTUCE, Flávio. **Direito Civil: lei de introdução e parte geral**. 18. ed. Rio de Janeiro: Editora Forense, 2022. *E-book*. Acesso restrito via Minha Biblioteca. p. 30.

