



B1

ISSN: 2595-1661

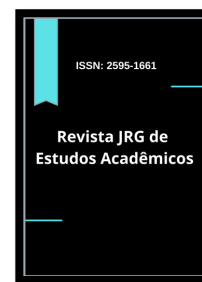
ARTIGO

Listas de conteúdos disponíveis em [Portal de Periódicos CAPES](https://portaldeperiodicos.capes.gov.br)

## Revista JRG de Estudos Acadêmicos

Página da revista:

<https://revistajrg.com/index.php/jrg>



### Judicialização, Regulação Ineficaz e Acesso ao Transporte Aéreo: Os reflexos da omissão legislativa e administrativa na formação de preços das passagens em Rondônia

Judicialization, Ineffective Regulation, and Access to Air Transportation: The Effects of Legislative and Administrative Omission on Airfare Pricing in Rondônia

DOI: 10.55892/jrg.v9i20.3334

ARK: 57118/JRG.v9i20.3334

Recebido: 08/05/2026 | Aceito: 13/05/2026 | Publicado *on-line*: 14/05/2026

**Luiz Flávio da Costa<sup>1</sup>**

Centro Universitário Aparício Carvalho – FIMCA, RO, Brasil  
E-mail: [luizflaviocosta@gmail.com](mailto:luizflaviocosta@gmail.com)

**Matheus Henrique Souza Silva<sup>2</sup>**

Centro Universitário Aparício Carvalho – FIMCA, RO, Brasil  
E-mail: [matheus92986780@gmail.com](mailto:matheus92986780@gmail.com)

**Patrícia Amaral Nogueira<sup>3</sup>**

Centro Universitário Aparício Carvalho – FIMCA, RO, Brasil  
E-mail: [patricia.nogueira.pan@gmail.com](mailto:patricia.nogueira.pan@gmail.com)

**Ingryd Stéphanie Monteiro de Souza<sup>4</sup>**

Centro Universitário Aparício Carvalho – FIMCA, RO, Brasil  
E-mail: [Ingryd.monteiro@fimca.com.br](mailto:Ingryd.monteiro@fimca.com.br)



### Resumo

Este artigo analisa a relação entre a judicialização massiva, a omissão regulatória da ANAC e a lacuna legislativa do Congresso Nacional, investigando seus reflexos diretos na formação de preços das passagens aéreas no estado de Rondônia. Delimitado à realidade logística da Amazônia Legal, o problema de pesquisa questiona em que medida a litigância excessiva e as falhas estatais elevam as tarifas, comprometendo o exercício do direito fundamental de locomoção. O objetivo geral busca analisar criticamente esses impactos na sustentabilidade do setor e na efetividade da mobilidade regional. A metodologia fundamenta-se nas abordagens dedutiva e dialética, utilizando pesquisa qualitativa, exploratória e bibliográfica. Os resultados evidenciam que a insegurança jurídica e a litigância predatória elevam custos operacionais, que acabam sendo repassados ao consumidor final. Conclui-se que a hipótese foi confirmada, exigindo-se uma atuação coordenada entre o Judiciário, a ANAC e o Legislativo. Propõe-se o equilíbrio entre a proteção consumerista e a viabilidade econômica do sistema aéreo para garantir a função social do transporte e a dignidade humana.

<sup>1</sup> Graduando em Direito no Centro Universitário Aparício Carvalho

<sup>2</sup> Graduando em Direito no Centro Universitário Aparício Carvalho

<sup>3</sup> Graduando em Direito no Centro Universitário Aparício Carvalho

<sup>4</sup> Graduada em Direito. Especialista em Direito Processual. Centro Universitário Aparício Carvalho.



**Palavras-chave:** Judicialização. Transporte aéreo. Regulação. Passagens aéreas. Rondônia.

### **Abstract**

*This article analyzes the relationship between mass judicialization, the regulatory omission of ANAC, and the legislative gap left by the National Congress, investigating their direct effects on airline ticket pricing in the state of Rondônia. Delimited to the logistical reality of the Legal Amazon, the research problem questions to what extent excessive litigation and state failures increase airfare prices, compromising the exercise of the fundamental right to freedom of movement. The general objective is to critically analyze these impacts on the sustainability of the aviation sector and the effectiveness of regional mobility. The methodology is based on deductive and dialectical approaches, using qualitative, exploratory, and bibliographic research. The results show that legal uncertainty and predatory litigation increase operational costs, which are ultimately passed on to the final consumer. It is concluded that the hypothesis was confirmed, requiring coordinated action among the Judiciary, ANAC, and the Legislative Branch. The study proposes a balance between consumer protection and the economic viability of the aviation system in order to ensure the social function of air transportation and human dignity.*

**Keywords:** Judicialization. Air transportation. Regulation. Airline tickets. Rondônia.

## **1. Introdução**

O estado de Rondônia, situado na Região Norte do Brasil e integrante da Amazônia Legal, apresenta características geográficas e estruturais que tornam o transporte aéreo um modal essencial à mobilidade de sua população. Em razão da vasta extensão territorial, das limitações impostas pela floresta amazônica e da precariedade da infraestrutura rodoviária, o deslocamento por via terrestre mostra-se frequentemente inviável ou excessivamente moroso.

Dados do Governo do Estado de Rondônia (2026) indicam que a malha viária estadual totaliza aproximadamente 5.320 km, dos quais apenas 1.629 km são pavimentados, enquanto cerca de 3.690 km permanecem sem pavimentação. Soma-se a esse cenário o diagnóstico do Ministério dos Transportes (2024), segundo o qual apenas 41,6% das rodovias federais do estado eram classificadas como “boas” pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) em 2022. Tal realidade evidencia a fragilidade logística regional e reforça a dependência estrutural do modal aéreo para integração territorial, acesso a serviços essenciais e circulação de pessoas.

Nesse contexto, o transporte aéreo deixa de representar mero serviço de conveniência para assumir função essencial à concretização do direito fundamental de locomoção previsto no art. 5º, XV, da Constituição Federal de 1988. A efetividade do direito de ir e vir, especialmente em regiões amazônicas de baixa conectividade rodoviária, depende não apenas da ausência de restrições estatais à circulação, mas também da existência de condições materiais mínimas que viabilizem o deslocamento da população para acesso à saúde, educação, trabalho e justiça.

Entretanto, a prestação do serviço aéreo no Brasil encontra-se inserida em um ambiente de intensa judicialização das relações de consumo. O crescimento exponencial de demandas judiciais envolvendo atrasos, cancelamentos de voos e pedidos de indenização por danos morais produziu impactos relevantes sobre os custos operacionais das companhias aéreas, especialmente em um cenário marcado pela aplicação da responsabilidade objetiva prevista no art. 14 do Código de Defesa do Consumidor.



Segundo dados da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR, 2024), o Brasil concentra aproximadamente 98,5% das ações judiciais movidas contra companhias aéreas em escala global, tendo sido ajuizadas cerca de 243 mil ações apenas no ano de 2023. Entre 2020 e 2025, mais de 1,3 milhão de processos relacionados ao transporte aéreo tramitaram perante a Justiça Estadual brasileira, sendo a maioria vinculada a pedidos de indenização por danos morais. Em Rondônia, o elevado volume de judicialização coincidiu com a redução de determinadas rotas comerciais, especialmente em trechos regionais operados pelas companhias Gol e Azul.

Paralelamente, observa-se a consolidação de práticas de litigância predatória no setor aéreo, marcadas pela massificação artificial de demandas repetitivas, pelo uso de plataformas digitais de captação de ações e pela banalização do dano moral em hipóteses de mero inadimplemento contratual sem efetiva demonstração de lesão extrapatrimonial relevante. Tal cenário contribui para a elevação dos custos regulatórios e operacionais do setor, repercutindo diretamente sobre a formação tarifária e sobre a acessibilidade econômica do transporte aéreo.

A problemática também envolve a atuação insuficiente do poder público. A omissão regulatória da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) quanto à promoção de maior concorrência e incentivo às rotas regionais, aliada à ausência de políticas legislativas voltadas à contenção da litigância abusiva e à integração territorial da Amazônia Legal, contribui para a manutenção de um mercado altamente concentrado, caracterizado por baixa concorrência, elevados custos operacionais e tarifas superiores à média nacional.

Forma-se, assim, uma tensão entre direitos e interesses constitucionalmente relevantes. De um lado, a inafastabilidade da jurisdição, prevista no art. 5º, XXXV, da Constituição Federal, assegura ao consumidor amplo acesso ao Poder Judiciário para tutela de direitos decorrentes das relações de consumo. De outro, a própria efetividade do direito fundamental de locomoção depende da sustentabilidade econômica do sistema de transporte aéreo, especialmente em regiões onde inexistem alternativas logísticas eficientes.

Nesse cenário, o presente artigo propõe-se a investigar de que maneira a judicialização massiva das relações consumeristas no setor aéreo, associada à litigância predatória, à aplicação expansiva da responsabilidade civil objetiva e às omissões regulatória e legislativa, influencia a formação de preços das passagens aéreas em Rondônia e compromete a efetividade do direito fundamental de ir e vir.

A relevância da pesquisa manifesta-se em múltiplas dimensões. Sob o aspecto social, busca-se compreender os impactos da precariedade logística sobre a mobilidade da população amazônica e o acesso a direitos fundamentais. No plano jurídico, pretende-se analisar a necessidade de harmonização entre proteção consumerista, acesso à justiça e sustentabilidade econômica do setor aéreo. Já sob a perspectiva econômica e regulatória, a pesquisa discute os efeitos da litigiosidade excessiva sobre os custos operacionais das companhias aéreas, bem como a necessidade de políticas públicas voltadas à ampliação da concorrência e à racionalização da resolução de conflitos.

A partir desse panorama, formula-se o seguinte problema de pesquisa: em que medida a judicialização massiva das relações consumeristas no transporte aéreo, associada à litigância predatória, à responsabilidade objetiva do Código de Defesa do Consumidor e às omissões regulatória e legislativa, contribui para a elevação das tarifas aéreas em Rondônia, comprometendo o exercício do direito fundamental de locomoção?

Como objetivo geral, pretende-se analisar criticamente os reflexos da judicialização massiva, da litigância predatória e das omissões regulatórias sobre a



formação de preços das passagens aéreas em Rondônia e sobre a efetividade do direito de ir e vir. Como objetivos específicos, busca-se: (i) examinar o direito fundamental de locomoção e suas limitações fáticas em Rondônia; (ii) investigar os impactos econômicos da judicialização massiva no setor aéreo; (iii) discutir a banalização do dano moral e a litigância predatória; (iv) analisar a omissão regulatória da ANAC e a lacuna legislativa relacionada à aviação regional; (v) avaliar os efeitos da responsabilidade objetiva do CDC sobre os incentivos à litigância; e (vi) propor mecanismos de equilíbrio entre proteção consumerista, acesso à justiça e sustentabilidade econômica do transporte aéreo.

## 2. Metodologia

O presente estudo foi feito por meio de revisão bibliográfica, adotando abordagem qualitativa e natureza descritiva, com levantamento de informações realizado a partir de consultas em bases de dados científicas, legislações, jurisprudências, relatórios institucionais e publicações técnico-científicas relacionadas ao transporte aéreo, judicialização das relações de consumo, responsabilidade civil, direito do consumidor, regulação econômica e direito fundamental de locomoção.

Para a busca, foram utilizadas bases como Google Acadêmico, Scientific Electronic Library Online, Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações e Portal de Periódicos da CAPES, além de documentos oficiais disponibilizados pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Conselho Nacional de Justiça (CNJ), Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), Superior Tribunal de Justiça (STJ), Tribunal de Justiça de Rondônia (TJRO) e demais órgãos públicos pertinentes. O recorte temporal abrangeu, prioritariamente, publicações dos últimos dez anos, admitindo-se, excepcionalmente, legislações e documentos indispensáveis à fundamentação teórica da pesquisa, ainda que anteriores a esse período.

Foram adotados como critérios de inclusão artigos científicos, dissertações, teses, livros, relatórios institucionais, documentos normativos, jurisprudências e publicações acadêmicas nos idiomas português e inglês que abordem temas relacionados à judicialização do setor aéreo, litigância predatória, responsabilidade civil no transporte aéreo, responsabilidade objetiva do Código de Defesa do Consumidor, regulação econômica da aviação civil, aviação regional, mobilidade na Amazônia Legal e direito fundamental de locomoção e excluídos os materiais sem respaldo científico, publicações incompletas, conteúdos duplicados e estudos que não apresentem relação direta com os objetivos propostos pela pesquisa.

Para a estratégia de busca foram utilizados descritores e palavras-chave como: “judicialização do setor aéreo”, “transporte aéreo”, “litigância predatória”, “dano moral”, “responsabilidade objetiva”, “Código de Defesa do Consumidor”, “direito de locomoção”, “aviação regional”, “ANAC”, “tarifas aéreas”, “Rondônia”, “Amazônia Legal” e “acesso à justiça”, bem como seus correspondentes em língua inglesa.

## 3. Resultados e Discussão



### 3.1 O direito fundamental de ir e vir e suas limitações fáticas em Rondônia

O direito fundamental de locomoção previsto no art. 5º, XV, da Constituição Federal representa uma das manifestações mais relevantes da liberdade individual no Estado Democrático de Direito, pois assegura ao cidadão a possibilidade de deslocar-se livremente pelo território nacional sem restrições arbitrárias (Silva; Vasconcelos, 2025).

Nesse espectro, a liberdade de ir e vir possui natureza jurídica de direito fundamental de primeira dimensão, estando diretamente relacionada à proteção da dignidade da pessoa humana e à vedação de constrangimentos estatais indevidos (Silva; Vasconcelos, 2025).

Contudo, a interpretação contemporânea da Constituição propicia o entendimento de que a ausência de infraestrutura adequada também compromete o núcleo essencial desse direito, sobretudo quando a população depende de meios precários de transporte para acessar serviços básicos e exercer atividades econômicas indispensáveis à própria sobrevivência em localidades distantes dos grandes centros urbanos (Henriques Filho, 2017).

A dimensão constitucional do direito de locomoção não pode ser analisada apenas sob a ótica negativa de impedimento estatal à circulação, pois o constitucionalismo social brasileiro exige igualmente prestações positivas do poder público destinadas à promoção de condições materiais mínimas para o exercício da liberdade (Henriques Filho, 2017).

Entretanto, a efetividade desse direito encontra obstáculos concretos quando o deslocamento terrestre depende de vias sem pavimentação adequada e de trajetos longos submetidos a condições climáticas severas, cenário que evidencia a distância entre a proteção normativa formal e a realidade experimentada por parte da população rondoniense (Lopes; Moraes, 2023).

No contexto de Rondônia, a precariedade da malha rodoviária evidencia um problema estrutural que repercute diretamente sobre a liberdade de circulação dos cidadãos, uma vez que a malha viária estadual totaliza 5.320 km sendo apenas 1.629 km pavimentados e 3.690 km não pavimentados, circunstância que compromete a regularidade do transporte terrestre e intensifica o isolamento de diversas comunidades especialmente durante períodos de intensas chuvas na região amazônica (Governo do estado de Rondônia, 2026).

A deficiência da infraestrutura rodoviária rondoniense também se manifesta na qualidade das rodovias federais presentes no estado, considerando que, em dezembro de 2022, apenas cerca de 41,6% dessas vias eram classificadas como “boas” pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), fator que demonstra a insuficiência das condições de trafegabilidade e reforça os obstáculos materiais enfrentados pela população para exercer plenamente a liberdade constitucional de deslocamento em território estadual (Brasil, 2024).

A precariedade das rodovias em Rondônia ultrapassa a dimensão meramente logística e alcança diretamente o campo dos direitos fundamentais sociais, porque o deslocamento inseguro e demorado interfere na capacidade do indivíduo de acessar hospitais escolas universidades e postos de trabalho, circunstância que transforma a deficiência viária em elemento de aprofundamento das desigualdades regionais e de limitação indireta ao exercício de direitos constitucionalmente assegurados (Vasconcelos et al., 2025).

Em razão das dificuldades de transporte terrestre, o modal aéreo passou a ocupar posição estratégica para a integração regional em Rondônia, sobretudo em localidades distantes dos grandes centros urbanos e com baixa conectividade rodoviária, contudo a dependência de transporte aéreo em um estado marcado por limitações econômicas



produz exclusão social significativa na medida em que o elevado custo das passagens restringe o deslocamento de grande parcela da população e reduz a universalização do direito de circulação (Vasconcelos et al., 2025).

A limitação de voos comerciais em determinadas regiões de Rondônia provoca impactos expressivos sobre o acesso à saúde pública, especialmente porque inúmeros pacientes dependem de deslocamentos rápidos para realização de consultas exames especializados e tratamentos de média e alta complexidade em cidades com maior estrutura hospitalar, de forma que a escassez de rotas aéreas e os custos elevados de transporte dificultam a continuidade do atendimento médico e ampliam situações de vulnerabilidade social (Basseto, 2026).

A relação entre mobilidade e direito à saúde revela que a efetividade das políticas públicas sanitárias depende diretamente da capacidade de deslocamento da população, razão pela qual as limitações estruturais de transporte em Rondônia produzem consequências concretas sobre o acesso universal e igualitário aos serviços previstos no Sistema Único de Saúde, sobretudo em municípios distantes e de difícil acesso nos quais a precariedade viária e a insuficiência de voos dificultam atendimentos urgentes e tratamentos especializados (Mantoani, 2021).

A restrição da mobilidade regional também interfere no acesso à educação superior e à formação profissional, considerando que muitos estudantes necessitam deslocar-se entre municípios para frequentar instituições de ensino técnico e universitário, entretanto as condições precárias das rodovias e a dependência de transporte aéreo tornam o percurso financeiramente oneroso e logisticamente instável comprometendo a permanência acadêmica e aprofundando desigualdades educacionais históricas na região amazônica (Xavier; Do Nascimento, 2025).

No âmbito das relações de trabalho, as limitações de locomoção em Rondônia reduzem a circulação de trabalhadores e dificultam o desenvolvimento econômico regional, especialmente em setores que dependem de integração logística contínua, visto que a precariedade das estradas eleva custos de transporte reduz a competitividade empresarial e restringe oportunidades de emprego para populações situadas em localidades mais afastadas dos centros urbanos economicamente consolidados.

A liberdade de locomoção também possui dimensão econômica relevante porque a circulação eficiente de pessoas influencia diretamente o exercício da atividade produtiva e o desenvolvimento regional, razão pela qual a deficiência da infraestrutura viária em Rondônia afeta não apenas a esfera individual dos cidadãos mas igualmente a capacidade de integração econômica do estado, especialmente considerando a sua base econômica agrosilvopastoril. A circulação eficiente de pessoas e bens não é apenas um direito constitucional, mas um motor de produtividade e desenvolvimento regional (Siqueira; Souza, 2020).

As limitações fáticas ao direito de ir e vir em Rondônia demonstram que a efetividade dos direitos fundamentais depende de políticas públicas estruturais voltadas à integração territorial e ao fortalecimento da infraestrutura de transporte, especialmente porque a ausência de condições adequadas de mobilidade transforma a liberdade constitucional de circulação em garantia parcialmente inacessível para parcelas vulneráveis da população que vivem em áreas rurais e localidades afastadas dos grandes centros urbanos do estado.



### 3.2 A judicialização massiva no setor aéreo e seus impactos econômicos

O direito fundamental de ir e vir, consagrado no artigo 5º, inciso XV, da Constituição Federal de 1988, assume contornos de alta complexidade quando analisado sob a realidade amazônica de Rondônia, pois a escassez de alternativas modais de transporte e a dependência estrutural do transporte aéreo tornam a efetividade desse direito condicionada à regularidade e acessibilidade dos serviços de aviação civil, de modo que a liberdade de locomoção deixa de ser apenas garantia formal para se vincular diretamente a fatores econômicos e logísticos que estruturam a mobilidade regional (Lopes; Moraes, 2023).

Nesse contexto, o transporte aéreo passa a ocupar posição central na concretização de direitos fundamentais, especialmente em regiões de baixa conectividade rodoviária, sendo que qualquer instabilidade na prestação desse serviço repercute diretamente na esfera jurídica do consumidor e na própria efetividade do direito de locomoção, o que reforça a aplicação do Código de Defesa do Consumidor como instrumento de equilíbrio das relações contratuais estabelecidas entre passageiros e companhias aéreas, sobretudo diante da vulnerabilidade técnica e informacional do consumidor (Roberto, 2025).

A judicialização das relações de consumo no transporte aéreo brasileiro revela um cenário de expansão contínua, no qual o aumento expressivo de demandas judiciais evidencia não apenas conflitos individuais, mas também uma disfunção sistêmica na prestação do serviço, especialmente quando se observa que a litigiosidade deixou de ser exceção para se tornar elemento estrutural do setor, com reflexos diretos sobre a previsibilidade econômica das operações aéreas e sobre a formação tarifária em todo o território nacional (Guimarães Filho, 2026).

O Brasil concentra aproximadamente 98,5% de todas as ações judiciais movidas contra companhias aéreas em escala global, proporção que evidencia não apenas a vocação litigiosa da sociedade brasileira, mas também a existência de incentivos perversos que estimulam a judicialização como via preferencial de resolução de conflitos consumeristas, em detrimento dos mecanismos administrativos e de autocomposição disponíveis (Abear, 2024).

Os dados estatísticos revelam a magnitude do problema, pois somente em 2023 foram ajuizadas 243 mil ações judiciais contra empresas aéreas no Brasil, representando um crescimento médio de 60% ao ano no período compreendido entre 2020 e 2023, tendência que demonstra a aceleração do fenômeno da judicialização e suas consequências deletérias para o setor (Abear, 2024).

Entre 2020 e 2025, mais de 1,3 milhão de ações relacionadas ao transporte aéreo foram ajuizadas perante a Justiça Estadual brasileira, número que guarda proporcionalidade com o aumento significativo das demandas por indenizações por danos morais, que representam aproximadamente 90% do total de processos movidos contra as companhias aéreas (Conselho Nacional de Justiça, 2024).

Observa-se que as companhias aéreas como Gol e Azul reduziram parte de sua malha aérea em Rondônia em 2023, especialmente em rotas como Porto Velho–Manaus, alegando, entre outros fatores operacionais, o elevado volume de judicialização no estado. Ocorre que levantamentos do Tribunal de Justiça de Rondônia no período indicam que, em um período aproximado de 18 meses, foram ajuizadas cerca de 24 mil ações envolvendo companhias aéreas, majoritariamente relacionadas a atrasos e cancelamentos de voos (Aeroin, 2023).

Desse modo, esse cenário de judicialização massiva produz impactos econômicos relevantes, uma vez que os custos operacionais das companhias aéreas aumentam significativamente em razão do volume de condenações judiciais e da necessidade de



provisionamento de riscos jurídicos, o que influencia diretamente a política de preços das passagens aéreas, repercutindo de forma mais intensa em regiões onde a elasticidade de demanda é reduzida e a dependência do modal aéreo é estrutural (Abear, 2024).

Sob a ótica da responsabilidade civil, a massificação das demandas judiciais no setor aéreo também se relaciona com a consolidação de entendimentos protetivos no âmbito do Judiciário, o que, embora fortaleça a tutela do consumidor individualmente considerado, pode gerar efeitos sistêmicos de aumento de custos regulatórios e operacionais, exigindo uma ponderação entre proteção jurídica e sustentabilidade econômica do serviço público indireto de transporte aéreo (Marques, 2025).

Dessa forma, a realidade de Rondônia evidencia que o direito fundamental de ir e vir, embora constitucionalmente assegurado, encontra limitações fáticas relevantes decorrentes da estrutura do transporte aéreo, da judicialização massiva das relações de consumo e dos impactos econômicos desse fenômeno sobre a formação de tarifas, o que demonstra a interdependência entre jurisdição, regulação econômica e efetividade de direitos fundamentais em contextos regionais de alta dependência logística.

### **3.3 A "indústria do dano moral" e a litigância predatória**

A banalização do dano moral no transporte aéreo brasileiro configura um fenômeno que transcende a legítima busca por tutela jurisdicional, transformando o instituto reparatório em instrumento de rentabilidade previsível baseado na presunção automática de lesão extrapatrimonial e na baixa exigência probatória quanto à efetiva configuração do dano (Maranhão, 2026).

O Superior Tribunal de Justiça, em recente julgamento proferido no REsp 2.232.322/MT, determinou o retorno dos autos à origem para que fosse analisada a existência de fato extraordinário capaz de efetivamente atingir o âmago da personalidade do passageiro, deixando claro que a falha na prestação do serviço não se confunde, automaticamente, com dano moral indenizável (Brasil, 2026).

A relatoria foi precisa ao afirmar que o mero atraso ou cancelamento de voo não configura, por si só, dano moral presumido, sendo indispensável a demonstração de lesão extrapatrimonial relevante que ultrapasse o mero aborrecimento cotidiano, de modo que a assistência adequada prestada nos termos da regulamentação da ANAC mantém o fato no campo do dissabor sem gravidade suficiente para justificar reparação moral (Brasil, 2026).

A consolidação de um modelo de litigância em massa no setor aéreo brasileiro evidencia-se pela concentração das demandas em reduzido número de agentes, pois levantamento realizado pela Associação Brasileira das Empresas Aéreas com base em análise de mais de 400 mil processos em todo o país aponta que cerca de 10% do volume total de ações contra companhias aéreas foram movidos por apenas 20 advogados ou escritórios de advocacia, demonstrando a existência de um padrão sistemático de judicialização que extrapola os limites do exercício regular do direito de ação (Abear, 2024).

Este cenário revela que a judicialização do transporte aéreo no Brasil atingiu níveis que já não podem ser tratados como fenômeno natural de consumo intenso, configurando-se, na prática forense, como modelo de litigância predatória que distorce a finalidade do dano moral, compromete a segurança jurídica e impõe custos sistêmicos ao setor aéreo e, por consequência, ao próprio consumidor (Maranhão, 2026).

A sobrecarga do Judiciário brasileiro decorre, em grande medida, dessa massificação artificial de demandas que transformam situações corriqueiras como



atrasos, reacomodações regulares e ajustes de malha aérea comunicados com antecedência em objeto de judicialização em escala industrial (Silva; Maia, 2024).

As plataformas digitais e lawtechs têm desempenhado papel central na estimulação dessa litigância predatória, pois realizam publicidade agressiva na internet oferecendo serviços de intermediação de reclamações contra companhias aéreas, muitas vezes adquirindo os direitos de ação dos passageiros em troca de valores em dinheiro e repassando os dados a advogados parceiros que ingressam com os processos em nome do consumidor (Silva; Maia, 2024).

Este modelo de negócio, denominado por alguns setores como "plataformas abutres", alimenta um mercado paralelo de vouchers e indenizações que intensifica a litigância e compromete a possibilidade de resolução amigável dos conflitos por meios não judicializados, criando um ciclo vicioso que onera todo o sistema (Abear, 2024).

Em 2022, a Justiça brasileira chegou a determinar a suspensão de 37 sites que prestavam serviço a consumidores do setor aéreo por exercício irregular da advocacia, demonstrando a gravidade do problema e a necessidade de medidas restritivas para coibir práticas que desvirtuam a finalidade do acesso à jurisdição (Abear, 2022).

O Tribunal de Justiça de Rondônia identificou práticas de litigância predatória no setor aéreo, pois em processos julgados pelo 3º Juizado Especial Cível de Porto Velho, a companhia aérea Azul alegou em sua contestação a ocorrência de fracionamento artificioso de ações, com múltiplas demandas conexas ajuizadas contra a mesma empresa (autos ns. 7048571-22.2022.8.22.0001), demonstrando o padrão sistemático de judicialização que onera o sistema judiciário e compromete a prestação do serviço de transporte aéreo na região (Tribunal de Justiça de Rondônia, 2023).

A decisão é emblemática porque escancara um padrão de ações replicadas, valores de danos materiais reiteradamente idênticos, ausência de comprovação robusta e narrativa ajustada para maximizar a chance de condenação automática, transformando o processo judicial em aposta de baixo risco e retorno previsível.

As consequências desse modelo são conhecidas e documentadas: sobrecarga do Judiciário, elevação dos custos operacionais das companhias, retração da concorrência e repasse indireto desses custos ao consumidor final, de modo que afinal todos perdem, inclusive o passageiro que em situações verdadeiramente graves vê seu direito relativizado em meio à massificação de demandas artificiais (Maranhão, 2026).

### **3.4 Omissão regulatória da ANAC e lacuna legislativa**

A omissão regulatória da Agência Nacional de Aviação Civil, quando analisada sob a perspectiva da regulação econômica do transporte aéreo no Brasil, evidencia limitações estruturais na capacidade estatal de corrigir falhas de mercado, especialmente em regiões marcadas por baixa concorrência e elevada dependência do modal aéreo, como ocorre na Região Norte, onde a concentração de rotas em poucas companhias aéreas reforça barreiras de entrada e reduz a elasticidade concorrencial do setor, impactando diretamente a formação de preços e a disponibilidade de voos regulares (Anac, 2016).

Nesse cenário, a ausência de políticas públicas consistentes de incentivo à expansão de rotas regionais contribui para a perpetuação de um modelo assimétrico de conectividade aérea, no qual o mercado não consegue, por si só, promover a integração territorial de forma equilibrada, gerando efeitos diretos sobre o direito fundamental de ir e vir, uma vez que a mobilidade passa a depender de decisões econômicas privadas e não de uma estrutura pública planejada de integração nacional (Sarlet, 2021).

A análise comparativa de preços de passagens aéreas reforça essa desigualdade estrutural, pois rotas como Porto Velho-Brasília podem atingir valores médios de



aproximadamente R\$ 1.200, enquanto trajetos de distância semelhante em regiões mais competitivas do Sudeste chegam a cerca de R\$ 650, evidenciando uma diferença relevante que ultrapassa 37% em relação à média nacional, o que sugere a influência combinada da baixa concorrência, da concentração de oferta e das condições econômicas regionais na formação tarifária (Abear, 2024).

A carga tributária incidente sobre o setor aéreo também se apresenta como elemento relevante na composição dos custos operacionais, na medida em que a tributação sobre combustíveis, operações aeroportuárias e serviços correlatos impacta diretamente o preço final das passagens, contribuindo para a elevação do custo de deslocamento em regiões periféricas e reduzindo a acessibilidade do transporte aéreo como instrumento de integração territorial (Nunes, 2023).

Além disso, a ausência de incentivos fiscais e regulatórios voltados especificamente à manutenção e expansão de rotas regionais agrava o desequilíbrio estrutural do sistema de aviação civil, pois inviabiliza economicamente linhas consideradas menos lucrativas, ainda que socialmente essenciais, o que reforça a necessidade de políticas públicas compensatórias capazes de promover conectividade mínima em regiões como a Amazônia Legal (Brito, 2021), onde se insere Rondônia.

### **3.5 A responsabilidade objetiva do CDC e os incentivos à litigância**

A responsabilidade objetiva prevista no artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor estabelece um regime jurídico de proteção ampliada ao consumidor, segundo o qual o fornecedor de serviços responde independentemente de culpa pelos danos causados em decorrência de defeitos na prestação do serviço, o que no contexto do transporte aéreo implica a imputação direta de responsabilidade às companhias por falhas como atrasos, cancelamentos e alterações operacionais que comprometam a legítima expectativa de regularidade do serviço contratado, conforme disciplina normativa do microsistema consumerista brasileiro (Brasil, 1990).

Nesse cenário, a aplicação do referido dispositivo ao setor aéreo deve ser interpretada à luz da complexidade operacional da aviação civil e da necessidade de compatibilização entre a tutela do consumidor e a preservação da viabilidade econômica da atividade empresarial, uma vez que a responsabilidade objetiva, embora essencial à proteção da parte vulnerável, não pode ser compreendida como mecanismo de imputação automática descontextualizada, sob pena de gerar distorções sistêmicas na estrutura de custos e incentivos do setor (Nunes, 2023).

A doutrina da responsabilidade civil destaca que a interpretação judicial do dano indenizável deve observar critérios de proporcionalidade e razoabilidade, especialmente na quantificação do dano moral, de modo a evitar sua banalização e a consequente transformação do instituto em mecanismo de enriquecimento sem causa, o que se torna particularmente relevante em setores de alta litigiosidade como o transporte aéreo, onde eventos operacionais são frequentemente reiterados e padronizados (Cavaliere Filho, 2022).

Dessa forma, a atuação do Poder Judiciário exige uma ponderação constante entre a efetividade da proteção do consumidor e a manutenção da sustentabilidade econômica da atividade empresarial, especialmente quando se considera que o transporte aéreo desempenha função essencial na integração territorial do país, sendo, portanto, um serviço de relevância sistêmica cuja desestruturação econômica pode gerar efeitos sociais amplos e regressivos (Sarlet, 2021).

Nesse contexto, a intensificação da litigância no setor aéreo também pode ser compreendida como reflexo da massificação das relações de consumo e da facilidade de



acesso ao Judiciário, o que, embora represente avanço democrático na tutela de direitos, também produz incentivos à judicialização excessiva quando não acompanhada de mecanismos adequados de filtragem e racionalização de demandas repetitivas (CNJ, 2024).

A literatura jurídica e os diagnósticos institucionais apontam para a necessidade de implementação de instrumentos capazes de reduzir a litigiosidade predatória, tais como a ampliação de mecanismos de conciliação prévia obrigatória ou incentivada, a utilização de plataformas digitais de resolução extrajudicial de conflitos e a estruturação de câmaras de arbitragem especializada em transporte aéreo, com vistas à maior eficiência e previsibilidade na solução de controvérsias (CNJ, 2024).

A arbitragem especializada, nesse contexto, apresenta-se como alternativa viável para a resolução de conflitos técnicos e repetitivos, permitindo maior celeridade decisória e redução de custos transacionais, ao mesmo tempo em que preserva a autonomia privada e desafoga o Poder Judiciário, contribuindo para a racionalização do sistema de justiça e para a redução dos incentivos à litigância oportunista (Tartuce, 2023).

Por sua vez, as plataformas de resolução extrajudicial de conflitos, especialmente aquelas baseadas em tecnologia digital, têm potencial para promover soluções mais rápidas e menos onerosas, permitindo a composição direta entre consumidor e fornecedor, o que reduz a necessidade de judicialização e contribui para a estabilização das relações contratuais no setor aéreo, com impactos positivos na previsibilidade econômica da atividade (Nunes, 2023).

A integração desses mecanismos de filtragem e resolução adequada de conflitos também se relaciona com a necessidade de preservação do equilíbrio econômico-financeiro do setor aéreo, uma vez que a redução da litigiosidade excessiva pode contribuir para a diminuição dos custos operacionais e, conseqüentemente, para a moderação do impacto tarifário sobre o consumidor final, especialmente em regiões dependentes do transporte aéreo como Rondônia (Abear, 2024).

Assim, a responsabilidade objetiva prevista no Código de Defesa do Consumidor deve ser compreendida como instrumento de proteção fundamental do consumidor, mas sua aplicação demanda interpretação sistemática e equilibrada, capaz de evitar distorções que incentivem a litigância predatória e comprometam a sustentabilidade econômica do transporte aéreo, de modo a assegurar simultaneamente a efetividade dos direitos individuais e a funcionalidade do sistema de mobilidade nacional.

#### 4. Conclusão

A presente pesquisa buscou analisar de que maneira a judicialização massiva das relações consumeristas no setor aéreo, associada à litigância predatória, à aplicação expansiva da responsabilidade objetiva do Código de Defesa do Consumidor e às omissões regulatória e legislativa, influencia a formação dos preços das passagens aéreas em Rondônia e compromete a efetividade do direito fundamental de locomoção. A partir da análise desenvolvida, verificou-se que a hipótese inicialmente formulada foi confirmada, na medida em que a combinação entre elevada litigiosidade, fragilidade regulatória e baixa concorrência contribui significativamente para o aumento dos custos operacionais das companhias aéreas e, conseqüentemente, para a elevação tarifária em uma região altamente dependente do modal aéreo.

Demonstrou-se que o direito fundamental de ir e vir, embora formalmente assegurado pela Constituição Federal, encontra limitações materiais concretas em Rondônia em razão da precariedade da infraestrutura rodoviária, da baixa conectividade regional e da dependência estrutural do transporte aéreo para acesso a serviços



essenciais como saúde, educação, trabalho e justiça. Nesse contexto, o transporte aéreo assume função social estratégica para a integração territorial da Amazônia Legal, ultrapassando a lógica meramente mercadológica de prestação de serviço.

Os resultados também evidenciaram que a judicialização excessiva das relações de consumo no setor aéreo brasileiro deixou de representar apenas mecanismo legítimo de tutela de direitos individuais para assumir contornos de fenômeno estrutural capaz de impactar diretamente a sustentabilidade econômica da atividade. O crescimento exponencial das ações indenizatórias, especialmente aquelas relacionadas a danos morais presumidos, aliado à consolidação de práticas de litigância predatória e massificação artificial de demandas, produz aumento expressivo dos custos regulatórios e operacionais suportados pelas companhias aéreas.

Verificou-se, ainda, que esse cenário cria um ciclo vicioso prejudicial ao próprio consumidor que se pretende proteger. A elevação dos custos decorrentes da judicialização excessiva é repassada ao preço final das passagens aéreas, reduzindo a acessibilidade econômica do transporte e limitando o exercício do direito fundamental de locomoção, sobretudo em regiões periféricas e de baixa concorrência como Rondônia. Assim, a ausência de equilíbrio entre proteção consumerista e racionalidade econômica pode gerar efeitos regressivos sobre a coletividade, ampliando desigualdades regionais e restringindo o acesso da população amazônica à mobilidade.

Paralelamente, constatou-se que a omissão regulatória da Agência Nacional de Aviação Civil e a insuficiência de políticas legislativas voltadas à aviação regional contribuem para a manutenção de um ambiente de baixa competitividade, elevada concentração de mercado e reduzida expansão de rotas aéreas. A inexistência de incentivos estruturais capazes de fomentar a conectividade regional na Amazônia Legal reforça a dependência de poucas companhias aéreas e amplia a vulnerabilidade do sistema de transporte aéreo regional.

Diante desse panorama, evidencia-se a necessidade de atuação coordenada entre os diversos atores institucionais envolvidos. À Agência Nacional de Aviação Civil compete fortalecer mecanismos regulatórios destinados à ampliação da concorrência, à fiscalização eficiente da prestação do serviço e à implementação de políticas públicas voltadas ao incentivo de rotas regionais. Ao Congresso Nacional incumbe o aperfeiçoamento do marco legislativo relacionado à aviação regional e à racionalização da litigiosidade repetitiva no setor aéreo. Já ao Poder Judiciário cabe exercer controle rigoroso sobre práticas de litigância predatória e sobre a banalização do dano moral, preservando simultaneamente o acesso à justiça e a segurança jurídica necessária à sustentabilidade econômica do setor.

Nesse sentido, a pesquisa aponta como caminhos possíveis a criação de programas permanentes de incentivo à aviação regional na Amazônia Legal, a ampliação de mecanismos de solução extrajudicial de conflitos, como conciliação, mediação e arbitragem especializada, bem como o fortalecimento de plataformas digitais de resolução consensual de controvérsias. Também se mostra relevante o aprimoramento da transparência contratual nas relações entre companhias aéreas e consumidores, especialmente quanto aos direitos dos passageiros e às hipóteses de acomodação, assistência material e cancelamento de voos.

Conclui-se que o transporte aéreo, em estados amazônicos como Rondônia, não pode ser compreendido apenas sob perspectiva econômica ou contratual, mas como verdadeiro instrumento de inclusão social, integração territorial e concretização da dignidade da pessoa humana. A efetividade do direito fundamental de locomoção na Amazônia Legal depende da construção de um modelo regulatório e jurisdicional



equilibrado, capaz de harmonizar proteção consumerista, segurança jurídica e sustentabilidade econômica, assegurando à população regional condições mínimas de mobilidade e acesso a direitos fundamentais.

## Referências

- ABEAR- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS. **Judicialização no setor aéreo brasileiro** [PDF]. São Paulo, 2024. Disponível em: <https://static.poder360.com.br/2024/09/estudo-abear-judicializacao.pdf>. Acesso em: 12 maio 2026.
- ABEAR. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS . **Justiça Federal desativa 37 “sites abutres”, que estimulam o excesso de judicialização no setor aéreo.** 29 jun. 2022. Disponível em: <https://www.abear.com.br/imprensa/agencia-abear/noticias/justica-federal-desativa-37-sites-abutres-que-estimulam-o-excesso-de-judicializacao-no-setor-aereo/>. Acesso em: 12 maio 2026.
- AEROIN. Aéreas diminuem voos para Rondônia alegando judicialização; justiça afirma que cancelamentos e atrasos são as principais causas. Agência iNFRA, 03 ago. 2023. Atualizado em: 02 ago. 2023. Disponível em: <https://agenciainfra.com/blog/aereas-diminuem-voos-para-rondonia-alegando-judicializacao-justica-afirma-que-cancelamentos-e-atrasos-sao-as-principais-causas/>. Acesso em: 12 maio 2026.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Painel de Indicadores do Transporte Aéreo – 2024.** Brasília: ANAC, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/painel-de-indicadores-do-transporte-aereo/painel-de-indicadores-do-transporte-aereo-2024>. Acesso em: 13 abr. 2026.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Relatório de regulação econômica do transporte aéreo.** Brasília: ANAC, 2016. Disponível em: [https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/publicacoes-arquivos/relatorioanac2016\\_web.pdf](https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/publicacoes-arquivos/relatorioanac2016_web.pdf). Acesso em: 13 mai. 2026.
- BASSETO, Murilo. Necessidade de levar 2 pacientes na maioria dos voos mostra o desafio das operações aeromédicas no Amazonas. **AeroIN**, 14 jan. 2026. Disponível em: [https://aeroin.net/necessidade-de-levar-2-pacientes-na-maioria-dos-voos-mostra-o-desafio-das-operacoes-aeromedicas-no-amazonas/#google\\_vignette](https://aeroin.net/necessidade-de-levar-2-pacientes-na-maioria-dos-voos-mostra-o-desafio-das-operacoes-aeromedicas-no-amazonas/#google_vignette). Acesso em: 12 maio 2026.
- BRASIL. **Constituição (1988).** Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília: Senado Federal, 1988. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.html](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.html). Acesso em: 13 abr. 2026.
- BRASIL. **Lei n. 8.078, de 11 de setembro de 1990.** Código de Defesa do Consumidor. Brasília: Senado Federal, 1990. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8078compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm). Acesso em: 13 abr. 2026.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. **Qualidade da malha viária de Rondônia mais que dobrou em um ano de gestão.** Brasília, DF: Ministério dos Transportes, 24 jan. 2024. Disponível em: Ministério dos Transportes. Acesso em: 12 maio 2026.
- BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 2.232.322/MT.** Relatora: Ministra Nancy Andrighi. Brasília, DF, 2026. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/stj/5652028484/inteiro-teor-5652028487>. Acesso em: 13 mai. 2026.



- BRITO, Carlos Emílio Bessa de. **Asas amazônicas: aviação regional no Norte do Brasil**. 2021. 133 f. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Fronteiras) – Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Fronteiras, Universidade Federal de Roraima, Boa Vista, 2021. Disponível em: <http://repositorio.ufrr.br:8080/jspui/handle/prefix/802>. Acesso em: 12 maio 2026.
- CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de responsabilidade civil**. 15. ed. São Paulo: Atlas, 2022.
- CNJ – CONSELHO NACIONAL DE JUSTIÇA. **Justiça em Números 2024**. Brasília: CNJ, 2024. Disponível em: <https://www.cnj.jus.br/pesquisas-judiciarias/justica-em-numeros/>. Acesso em: 12 maio 2026.
- GUIMARÃES FILHO, Rogério de Souza. Principais conflitos entre passageiros e companhias aéreas e possíveis soluções. 2026. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Aeronáuticas)- Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Escola Politécnica, Goiânia, 2026. Disponível em: <https://repositorio.pucgoias.edu.br/jspui/handle/123456789/9630>. Acesso em: 12 maio 2026.
- HENRIQUES FILHO, Tarcísio. **Mobilidade urbana: o direito a exercer direitos na cidade**. 2017. 171 f. Tese (Doutorado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2017. Disponível em: [https://bib.pucminas.br/teses/Direito\\_HenriquesFilhoTH\\_1.pdf](https://bib.pucminas.br/teses/Direito_HenriquesFilhoTH_1.pdf). Acesso em: 12 maio 2026.
- LOPES, Daniele Vieira; MORAES, Gilson Castro de. Estudo de técnicas de melhoria das condições de superfície das estradas não pavimentadas sob responsabilidade do município de Porto Velho/RO. **Revista FT**, v. 27, n. 128, nov. 2023. DOI: 10.5281/zenodo.10213798. Disponível em: <https://revistaft.com.br/estudo-de-tecnicas-de-melhoramento-das-condicoes-de-superficie-das-estradas-nao-pavimentadas-sob-responsabilidade-do-municipio-de-porto-velho-ro/>. Acesso em: 12 maio 2026.
- MANTOANI, Aléxia Lorrayne. A mobilidade urbana e o direito de transporte em tempos de pandemia: um recorte das ações estatais em Rondônia. **Revista Científica da Faculdade de Educação e Meio Ambiente**, [S. l.], v. 12, n. edispdir, p. 260–275, 2021. Disponível em: <https://revista.unifaema.edu.br/index.php/Revista-FAEMA/article/view/948>. Acesso em: 12 maio 2026.
- MARANHÃO, Luiz Paulo. Quando o dano moral vira ativo financeiro: litigiosidade predatória no transporte aéreo. **Consultor Jurídico**, São Paulo, 20 fev. 2026. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2026-fev-20/quando-o-dano-moral-vira-ativo-financeiro-a-litigiosidade-predatoria-no-transporte-aereo/>. Acesso em: 12 maio 2026.
- MARQUES, Felipe Augusto Oliveira. **Judicialização do setor aéreo: o alto custo do litígio e os impactos jurídicos da definição do Tema 1417 (ARE 1.560.244/RJ) pelo Supremo Tribunal Federal**. 2025. 91 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito)- Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Ciências Jurídicas, Florianópolis, 2025. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/270475/TCC%20-%20Felipe%20Marques.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 12 maio 2026.
- NUNES, Rizzato. **Curso de direito do consumidor**. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2023.
- ROBERTO, Wilson Furtado. **Desvendando os direitos dos passageiros aéreos**. Leme: Editora Mizuno, 2025.
- RONDÔNIA. Governo do Estado. **Com investimentos de R\$ 2,61 bilhões em infraestrutura, governo de RO reforça segurança nas rodovias e mantém cidades**



- conectadas.** Porto Velho: Governo de Rondônia, 12 jan. 2026. Disponível em: <https://rondonia.ro.gov.br/?p=929001>. Acesso em: 12 maio 2026.
- RONDÔNIA. Tribunal de Justiça do Estado de Rondônia. 3º Juizado Especial Cível de Porto Velho. **Processo n. 7048571-22.2022.8.22.0001.** Autora: Alexsandra Regina de Aguiar Santos Oliveira. Ré: TAM Linhas Aéreas S/A. Porto Velho, 19 jun. 2023. Diário da Justiça Eletrônico, Ano XXI, n. 110. Disponível em: <https://www.tjro.jus.br/novodiario/2023/20230619404-NR110.pdf>. Acesso em: 13 maio 2026.
- SARLET, Ingo Wolfgang. **A eficácia dos direitos fundamentais: uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional.** 14. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2021.
- SILVA, Leticia Michelle Pereira da; VASCONCELOS, Sóya Lélia Lins de. Um estudo de como se dá a aplicação do direito constitucional de ir e vir em tempos de pandemia. **JNT - Facit Business and Technology Journal**, ed. 34, v. 1, p. 279–296, 2025. Disponível em: <https://revistas.faculdadeufacit.edu.br/index.php/JNT/article/view/1463/976>. Acesso em: 12 maio 2026.
- SILVA, Tammyse Araújo da; MAIA, Jefferson Barbosa. Análise Dos Impactos No Setor Aéreo Provocados Pela Cultura De Judicialização No Brasil: Analysis Of The Impacts On The Airline Industry Caused By The Culture Of Judicialization In Brazil. **Revista Brasileira de Aviação Civil & Ciências Aeronáuticas**, [S. l.], v. 4, n. 4, p. 13–37, 2024. Disponível em: <https://rbaccia.emnuvens.com.br/revista/article/view/275>. Acesso em: 12 maio. 2026.
- SIQUEIRA, Ana Cristina Costa; SOUZA, Edson Belo Clemente de. Desafios e políticas de desenvolvimento da circulação e da mobilidade urbana e rural. **Formação (Online)**, v. 27, n. 52, p. 51–75, 2020. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/download/7145/5935/30474>. Acesso em: 12 maio 2026.
- TARTUCE, Flávio. **Manual de direito civil: volume único.** 13. ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2023.
- VASCONCELOS, Paulo Eduardo; PAES-DE-SOUZA, Mariluce; Bernardes-De-Souza, Dércio. Fatores E Condições Contextuais De Acidentes Em Rodovias No Estado De Rondônia: Impactos Na Cadeia De Suprimentos Agrícolas. **CODS-Colóquio Organizações, Desenvolvimento e Sustentabilidade**, v. 16, 2025. <https://codsunama.org/ojs/index.php/br/article/view/256>
- XAVIER, Solange Guedes; DO NASCIMENTO, Marineide Martiniano. Estudantes rurais: desafios enfrentados para o acesso à escola e o papel do gestor público no combate à evasão escolar em Nova Mamoré-RO. **Revista Multidisciplinar do Nordeste Mineiro**, v. 20, n. 1, p. 1–28, 2025. Disponível em: <https://remunom.ojsbr.com/multidisciplinar/article/view/4850>. Acesso em: 12 maio 2026.
- SANTOS JUNIOR, Wilson Alves dos. **A contribuição da rede de transporte aéreo regional para o desenvolvimento socioeconômico do interior do Brasil.** Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia: 2024. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/41510/1/ContribuiçãoRedeTransporte.pdf>. Acesso em: 13 mai. 2026.
- SILVEIRA, Ricardo Freitas. **Mercado do litígio e a regulamentação da monetização do acesso à justiça na era da inteligência artificial.** Tese (Doutorado). Programa de Pós-graduação Stricto Sensu em Direito Constitucional. IDP, Brasília: 2024. Disponível



em:

[https://repositorio.idp.edu.br/bitstream/123456789/5178/1/Tese\\_RICARDO%20FREITAS%20SILVEIRA\\_Doutorado%20em%20Direito%20Constitucional.pdf](https://repositorio.idp.edu.br/bitstream/123456789/5178/1/Tese_RICARDO%20FREITAS%20SILVEIRA_Doutorado%20em%20Direito%20Constitucional.pdf). Acesso em: 13 mai. 2026.