PRINCÍPIO DA PRIMAZIA DA REALIDADE NO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL: ANÁLISE DE DECISÕES SOBRE TRABALHO PLATAFORMIZADO

PRIMACY OF REALITY PRINCIPLE IN THE FEDERAL SUPREME COURT: ANALYSIS OF DECISIONS ON PLATFORM WORK

CAIO VINÍCIUS SENA SOUZA* | MURILO CARVALHO SAMPAIO OLIVEIRA**

RESUMO

O presente artigo investiga a tensão entre o reconhecimento do vínculo empregatício de motoristas plataformizados pela Justiça do Trabalho e a posterior cassação dessas decisões pelo Supremo Tribunal Federal, por meio de reclamações constitucionais ajuizadas pelas empresas-plataforma. Analisa-se em que medida as decisões do STF dialogam com o princípio da primazia da realidade sobre a forma. O ajuizamento dessas reclamações tem sido utilizado estrategicamente para questionar decisões que reconhecem direitos trabalhistas, sobretudo no trabalho de motoristas plataformizados, já que a Corte tende a afastar o vínculo empregatício quando a contratação se dá por meio digital. A metodologia adotada envolveu pesquisa bibliográfica exploratória e documental, com consulta ao portal do STF mediante palavras-chave, identificando decisões em reclamações constitucionais relativas a motoristas. A análise primária evidencia que, embora as ações tratem de matéria trabalhista, as interpretações do STF se afastam dos princípios juslaborais. A aplicação da primazia da realidade deveria conduzir à rejeição dessas reclamações, diante da natureza fática do vínculo. Contudo, observa-se a prevalência da forma contratual apresentada pelas plataformas, em detrimento da realidade vivida pelos motoristas. Tal postura reiterada corrói o princípio da primazia da realidade e ameaça os direitos trabalhistas constitucionais.

Palavras-chave: Direito do Trabalho; Plataformização; Primazia da Realidade.

ABSTRACT

This article investigates the tension between the Labor Court's recognition of the employment relationship of platform drivers and the subsequent overturning of these decisions by the Supreme Federal Court, based on constitutional complaints filed by platform companies. The article analyzes the extent to which the STF's decisions align with the principle of the primacy of reality over form. The filing of these complaints has been strategically used to challenge decisions that recognize labor rights, especially in the work of platform drivers, as the Court tends to reject the employment relationship when hiring is done digitally. The methodology adopted involved exploratory bibliographic and documentary research, with keyword searches of the STF portal, identifying decisions on constitutional complaints related to drivers. The primary analysis shows that, although the lawsuits address labor matters, the STF's interpretations deviate from labor law principles. Applying the primacy of reality should lead to the rejection of these complaints, given the factual nature of the relationship. However, the prevailing contractual format presented by platforms is evident, to the detriment of drivers' realities. This repeated stance undermines the principle of the primacy of reality and threatens constitutional labor rights.

Keywords: Labor Law; Platformization; Primacy of Reality; Constitutional Complaints; Employment Relationship.

*Mestrando em Direito pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). Bacharel em Direito pela Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB). Pesquisador líder do Grupo de Pesquisa Lutas Sociais, Relações de Trabalho e Direito do Trabalho (UFBA/CNPq). Membro do Olaria – Grupo de Pesquisa em Direito, Trabalho e Democracia (UESB/CNPq).
caiovsena@gmail.com

**Doutor em Direito pela UFPR. Mestre, Especialista e Bacharel em Direito pela UFBA. Professor Associado da UFBA. Realizou Estágio Pós-doutoral na UFRJ. Juiz do Trabalho no TRT-5. Pesquisador líder do Grupo de Pesquisa Lutas Sociais, Relações de Trabalho e Direito do Trabalho (UFBA/CNPq).
murilo.oliveira@ufba.br

Recebido em 10-9-2025 | Aprovado em 5-12-2025

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO; 1 PRESSUPOSTOS TEÓRICOS DO PRINCÍPIO DA PRIMAZIA DA REALIDADE; 2 CONTRATO ESCRITO X CONTRATO-REALIDADE NO CONTEXTO DO TRABALHO PLATAFORMIZADO; 3 ANÁLISE DAS DECISÕES DO STF SOBRE MOTORISTAS PLATAFORMIZADOS; 3.1 RECLAMAÇÃO 58.695 MINAS GERAIS; 3.2 RECLAMAÇÃO 59.795 MINAS GERAIS; 3.3 RECLAMAÇÃO 59.404 MINAS GERAIS; 3.4 RECLAMAÇÃO 61.267 MINAS GERAIS; 3.5 RECLAMAÇÃO 63.414 MINAS GERAIS.; 3.6 RECLAMAÇÃO 60.347 MINAS GERAIS; 3.7 RECLAMAÇÃO 76.742 SÃO PAULO; 3.8 PONTOS COMUNS DAS RECLAMAÇÕES ANALISADAS; CONCLUSÃO; REFERÊNCIAS.

■ INTRODUÇÃO

O trabalho intermediado pelas plataformas digitais é frequentemente associado a discursos de autonomia e liberdade, com a promessa de que, ao se conectar a uma plataforma, o indivíduo será "empreendedor", "seu próprio patrão" ou "dono do próprio negócio". Dessa forma, divulga-se que o trabalhador poderia gerenciar o seu tempo à disposição da plataforma, o modo em que se dá a prestação de serviços e até mesmo os seus rendimentos.

Contudo, esse cenário de promessas se contrasta drasticamente com as condições fáticas vivenciadas por milhões de trabalhadores, especialmente os motoristas plataformizados, que costumam trabalhar sob a direção rigorosa das empresas-plataforma[1]. Na realidade, as plataformas digitais ditam as regras e dirigem a prestação de serviço, controlam a remuneração paga aos motoristas e, por consequência, administram o tempo de trabalho, garantindo que o motorista fique o maior tempo possível à disposição da plataforma.

A "autonomia" prometida pelas empresas-plataforma implica na transferência sistemática dos riscos da atividade para os trabalhadores[2], dado que é atribuída aos trabalhadores: a obrigação de providenciar o veículo, assumindo as despesas com aquisição, aluguel e/ou manutenção do veículo, de manter a limpeza em dia, de contratar seguro de acidentes, de adquirir aparelho celular e demais aparelhos que sejam necessários, além de garantir o acesso à rede de internet, entre outras obrigações.

[1] Termo aqui utilizado para se referir às empresas que adotam o modelo empresarial e de organização de negócios composto por estruturas digitais comumente denominadas de plataformas digitais. Em diversas situações, como é o caso da Uber, a empresa-plataforma pode ter o mesmo nome da plataforma digital que administra. Nesse sentido, ver: MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (orgs.). *O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil*: dimensões, perfis e direitos. 2. ed. Cachoeirinha: Fi, 2025; CARELLI, Rodrigo de Lacerda; OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio. *As Plataformas Digitais e o Direito do Trabalho*: como entender a tecnologia e proteger as relações de trabalho no Século XXI. São Paulo: Editora Dialética, 2021; CARDOSO, Ana Claudia Moreira; GARCIA, Lúcia. Apresentação: o espraiamento das empresas-plataforma. *Revista Ciências do Trabalho*, [*s. l.*], n. 21, p. 1-4, abr. 2022. Disponível em: https://rct.dieese.org.br/index.php/rct/article/view/289/pdf. Acesso em: 20 nov. 2025.

[2] ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. *Contracampo*, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020.

Nas palavras de Ricardo Antunes[3], esse fenômeno também conhecido como plataformização ou uberização do trabalho, diz respeito a um "processo no qual as relações de trabalho são crescentemente individualizadas e invisibilizadas, assumindo, assim, a aparência de "prestação de serviços" e obliterando as relações de assalariamento e de exploração do trabalho".

Essa dicotomia entre o discurso e a realidade fez com que milhares de trabalhadores ajuizassem reclamações trabalhistas na Justiça do Trabalho pleiteando o reconhecimento do vínculo empregatício já que, em que pese os termos dos contratos assinados sinalizem para a existência de uma parceria cível e/ou comercial, a realidade vivenciada pelos motoristas aponta para uma relação de trabalho, sendo que, em muitos casos, com os elementos caracterizadores da relação empregatícia.

As ações judiciais movidas pelos motoristas plataformizados na Justiça do Trabalho em face das empresas-plataforma tiveram início após a chegada da Uber no Brasil em 2014. Diante de uma forma de trabalho emergente e ainda com pouco conhecimento prático da realidade vivenciada pelos motoristas, a Justiça do Trabalho proferiu inúmeras decisões pelo não reconhecimento do vínculo empregatício dos motoristas e pela manutenção do contrato escrito. A principal justificativa era a de que não haveria subordinação nessa forma de trabalho, dado que os motoristas poderiam se desconectar das plataformas quando quisessem.

Contudo, a realização de pesquisas acadêmicas e investigações lideradas pelo Ministério Público de Trabalho permitiram o conhecimento mais aprofundado das realidades fáticas e das estratégias das empresas-plataforma para ocultar a existência de uma relação de emprego, sobretudo desvendando a subordinação algorítmica. Assim, a Justiça do Trabalho passou a admitir, em inúmeros casos, o reconhecimento do vínculo de emprego entre os motoristas e as empresas-plataforma.

Esse movimento pode ser visto, inclusive, no Tribunal Superior do Trabalho, órgão máximo da Justiça do Trabalho. Os primeiros recursos que chegaram à Corte relativos às ações propostas por motoristas plataformizados foram providos no sentido de manter a improcedência ou de julgar improcedente a reclamação trabalhista. No entanto, passados alguns anos, houve uma virada no entendimento do TST[4].

Embora ainda não exista uma decisão unânime do TST acerca da existência de vínculo de emprego entre trabalhadores plataformizados e as empresas-plataforma, o cenário atual aponta que a maioria das turmas do TST já proferiu decisões no sentido de reconhecer o vínculo empregatício de trabalhadores plataformizados. Destaca-se que, das oito turmas que compõem o TST, cinco turmas firmaram entendimento pela possibilidade de reconhecimento de vínculo empregatício (2ª, 3ª, 6ª, 7ª e 8ª Turmas), enquanto três turmas são desfavoráveis ao reconhecimento de vínculo (1ª, 4ª e 5ª Turmas)[5].

[3] ANTUNES, Ricardo. Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da indústria 4.0. *In*: ANTUNES, Ricardo (org.). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. São Paulo: Boitempo, 2020.

[4] MAIOR, Nivea Maria Santos Souto; OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio; LANZA, Isaura Barbosa de Oliveira. O giro do TST sobre o trabalho plataformizado: processo histórico, mudança de posição e defesa da justiça social. *In*: LIMA, Francisco Gérson Marques de. (org.). *Motoristas de empresas de aplicativos*: estudos da proposta de regulamentação do Governo. Fortaleza: Excola Social, 2024. p. 71-84. Disponível em: https://anpt.org.br/nossos-autores/livros/motoristas-de-empresas-de-aplicativos-estudos-da-proposta-de-regulamentacao-do-governo. Acesso em: 01 jun. 2025.

[5] MAIOR, Nivea Maria Santos Souto. *O Impasse Regulatório na Uberização do Trabalho*: a conjuntura política e parlamentar do trabalho controlado pelas empresas-plataformas digitais. Brasília: Editora Venturoli, 2025.

Essa mudança de entendimento dos tribunais trabalhistas fez com que as empresas-plataforma promovessem o ajuizamento de reclamações constitucionais perante o Supremo Tribunal Federal com o objetivo de reformar as decisões da Justiça do Trabalho. Esse movimento de judicialização iniciado pelas plataformas, tem provocado um tensionamento entre a Justiça do Trabalho e o Supremo Tribunal Federal, sobretudo porque o STF tem acolhido as reclamações e cassado as decisões dos tribunais trabalhistas, com a principal justificativa de que as decisões da Suprema Corte estariam sendo violadas.

Nesse contexto, tem se identificado uma intensa interferência do STF na seara trabalhista. A Suprema Corte, inclusive, em alguns casos, julgou o mérito da reclamação trabalhista, o que não deveria ser possível em sede de reclamação constitucional. Em suma, as decisões do STF têm atingido a competência da Justiça do Trabalho, em evidente violação do art. 114 da Constituição Federal, que estabeleceu a competência para processar e julgar as demandas relativas às relações de trabalho. Além disso, as decisões do STF, em sua maioria, têm desconsiderado o sistema normativo do Direito do Trabalho que visa, em seu fim último, a proteção do trabalhador e a dignidade da pessoa humana.

Sendo assim, o presente artigo busca responder à seguinte indagação: considerando o contexto de ajuizamento de reclamações constitucionais pelas empresas-plataforma para cassar as decisões da Justiça do Trabalho, em que medida o Supremo Tribunal Federal tem dialogado ou não com o princípio juslaboralista da primazia da realidade sobre a forma?

Os objetivos específicos deste artigo consistem em: examinar o princípio da primazia da realidade, analisar o contexto de ajuizamento de reclamações perante o STF pelas empresas-plataforma e identificar o posicionamento do STF nas decisões proferidas nas reclamações constitucionais sob a perspectiva do princípio da primazia da realidade.

Para desenvolver o presente ensaio, adotou-se a técnica de pesquisa bibliográfica exploratória, por meio da revisão de literatura, para melhor compreensão das temáticas abordadas. Adicionalmente, utilizou-se a pesquisa documental concretizada na busca de decisões judiciais do Supremo Tribunal Federal em sede de reclamação constitucional ajuizada por empresas-plataforma. O recorte metodológico do presente artigo limitou-se aos casos de motoristas, tendo em vista as peculiaridades de cada empresa-plataforma e também as especificidades de cada profissão.

Assim, o percurso metodológico do presente artigo terá início abordando conceitos e pressupostos do princípio da primazia da realidade sobre as formas, de acordo com a doutrina especializada. Em seguida, se apresentará o contexto de ajuizamento de reclamações constitucionais pelas empresas-plataforma perante o STF. Em um terceiro momento, serão examinadas as decisões proferidas em série de reclamações constitucionais, analisando principalmente as razões de decidir e se as decisões dos ministros do STF dialogam ou não com o princípio da primazia da realidade sobre as formas.

1 PRESSUPOSTOS TEÓRICOS DO PRINCÍPIO DA PRIMAZIA DA REALIDADE

Em tempos de evidentes reconfigurações do mundo do trabalho, tem sido cada vez mais comum que os contratos de trabalho, que por vezes têm sido denominados de contratos cíveis ou comerciais, não correspondam com a realidade da relação laboral. A divergência entre o

contrato escrito assinado e a realidade fática não teve início com o surgimento das empresas-plataforma, mas tem sido amplamente explorada no contexto do trabalho plataformizado. Assim, a aplicação do princípio da primazia da realidade sobre as formas, um dos pilares do sistema protetivo do Direito do Trabalho, torna-se ainda mais fundamental.

Segundo Plá Rodriguez[6], o princípio da primazia da realidade consiste no fato de que quando em uma relação de trabalho há divergências entre os documentos e o que se verifica na prática, deve se dar preferência ao contexto fático. Essa prioridade é fundamental porque é possível que, no ato da contratação ou no curso da prestação de serviços, sejam assinados documentos ou celebrados acordos escritos que apresentem divergências com a realidade.

Diante disso, o princípio da primazia da realidade busca principalmente proteger o trabalhador, que é a parte hipossuficiente da relação. Esse caráter protetivo é necessário pois "a documentação pode refletir a verdade, porém pode refletir a ficção destinada a dissimular ou esconder a verdade com o objetivo de impedir o cumprimento de obrigações legais ou de obter um proveito ilícito"[7].

Assim, a primazia da realidade tem como fundamentos: 1) a boa-fé, pois busca desvendar a verdade da relação ali estabelecida, ainda que os documentos apontem em sentido contrário; 2) a dignidade da atividade humana, pois privilegia o trabalho humano e leva em consideração a natureza dinâmica e transicional das relações de trabalho, passível de constantes modificações; 3) a desigualdade das partes, pois considera que dificilmente os trabalhadores poderão negociar os termos do contrato a fim de que o documento escrito sempre reflita a realidade prática; 4) interpretação racional da vontade das partes, pois a modificação consensual no campo prático implica em alteração tácita do que pactuado inicialmente, demonstrando uma modificação da vontade real manifestada pelas partes na execução do contrato[8].

O mencionado princípio também é frequentemente associado, por parte da doutrina e da jurisprudência, à noção de contrato-realidade (termo cunhado por Mario De La Cueva). De La Cueva compreendia que a relação de trabalho só se tornava real quando a prestação de serviço era efetivada[9], pois se a realidade não correspondesse às obrigações pactuadas, as cláusulas previamente contratadas seriam inúteis. Assim, o contrato-realidade seria resultado da relação de trabalho efetivamente vivenciada contrato[10].

Nesse sentido, Delgado[11] assevera que o exercício reiterado de determinada conduta em uma relação de trabalho tem o condão de alterar o contrato firmado originalmente e pode gerar novos direitos e obrigações às partes que, como dito, é denominado de contrato-realidade. Ademais, o princípio da primazia da realidade permite que uma suposta relação civil

[6] RODRIGUEZ, Américo Plá. *Princípios do Direito do Trabalho*. 3. ed. Tradução e revisão técnica de Wagner D. Giglio. São Paulo: Editora LTr, 2000.
[7] *Ibid*, p. 151.
[8] *Ibid*.
[9] É preciso mencionar que parte da doutrina tece algumas críticas quando o termo é utilizado nesse significado, ou seja, que o contrato só se torna real quando a prestação de serviços é efetivada. Essa ideia pode colidir com alguns dos institutos do Direito do Trabalho, como o tempo à disposição do empregador, o sobreaviso ou as horas *in itinere*. Nesses casos, é possível que o contrato de trabalho seja efetivado, ainda que em alguns momentos o trabalhador não esteja efetivamente executando tarefas a mando do empregador.
[10] CUEVA, Mario de la. *Derecho Mexicano del Trabajo*. 2. ed. Mexico: Liberia de Porrua Hnos. Y Cia, 1943.
[11] DELGADO, Mauricio Godinho. *Curso de Direito do Trabalho*: obra revista e atualizada conforme a lei da reforma trabalhista e inovações normativas e jurisprudenciais posteriores. 18. ed. São Paulo: LTr, 2019.

seja descaracterizada, desde que na prestação de serviços estejam presentes os elementos caracterizadores da relação de emprego.

O princípio da primazia da realidade encontra fundamento na Constituição Federal de 1988 no seu art. 1º, inciso II, que consagrou os valores sociais do trabalho como fundamento do estado democrático de direito. E não só isso, o art. 6º reconhece o trabalho como direito social, ao passo em que o art. 7º consagra o direito ao trabalho, estabelecendo parâmetros mínimos que garantam a melhoria da condição social dos trabalhadores. É inegável, portanto, que o trabalho seja uma condição da vivência plena da dignidade da pessoa[12], de modo que recebeu especial proteção da Carta Constitucional.

A Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), por sua vez, ainda que não tenha previsto de forma expressa o princípio da primazia da realidade, o consagrou de forma implícita ao dispor em seu art. 462 que "contrato individual de trabalho é o acordo tácito ou expresso, correspondente à relação de emprego"[13]. Ou seja, o contrato de trabalho também engloba as cláusulas tácitas que, ainda que não estejam no contrato escrito, estão consolidadas no plano prático e podem ser estabelecidas a partir da conduta prática reiterada.

Na mesma direção, está o comando do art. 9º da CLT com a previsão de que "serão nulos de pleno direito os atos praticados com o objetivo de desvirtuar, impedir ou fraudar a aplicação dos preceitos contidos na presente Consolidação"[14]. Esse comando é essencial para que os documentos utilizados para mascarar a verdade, seja para disfarçar a existência de uma relação de emprego, para retirar direitos dos trabalhadores ou para eximir o empregador de certas obrigações, sejam considerados nulos, prevalecendo a verdade fática.

2 CONTRATO ESCRITO X CONTRATO-REALIDADE NO CONTEXTO DO TRABALHO PLATAFORMIZADO

A complexidade das relações estabelecidas no âmbito do trabalho em plataformas digitais, marcada pela dicotomia entre a promessa de autonomia e a realidade de controle, impõe uma análise destas relações de trabalho sob a ótica do princípio da primazia da realidade, principalmente porque o discurso das plataformas e os documentos por elas produzidos estão carregados de informações que nem sempre condizem com a realidade.

Para Ricardo Antunes[15], as plataformas digitais adulteram as relações contratuais trabalhistas, quando disfarçam atribuindo-lhes natureza de relações cíveis ou comerciais, nomeando-as de "prestação de serviços" ou "parceria". Como consequência, acentua-se ainda mais a precarização das condições de trabalho, em razão da ausência de garantia dos direitos mínimos dos trabalhadores, como, por exemplo: garantia de salário, seguro-desemprego, horas extras, FGTS, descanso semanal remunerado, férias, entre outros direitos.

[12] SILVA, José Afonso da. *Curso de Direito Constitucional Positivo*. 25. ed. São Paulo: Mallheiros Editores, 2005.
[13] BRASIL. *Decreto-Lei n.º 5.452, de 1º de maio de 1943*. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 01 jun. 2025.
[14] *Ibid.*
[15] ANTUNES, Ricardo. Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da indústria 4.0. *In*: ANTUNES, Ricardo (org.). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. São Paulo: Boitempo, 2020.

Os termos de uso das plataformas, embora não possuam essa nomenclatura, representam o contrato de trabalho escrito firmado com os motoristas, porquanto estampam as regras e obrigações direcionadas aos trabalhadores que se conectam a essas plataformas, bem como as condições necessárias para que o seu pedido de adesão seja aceito.

O aceite nos termos de uso das plataformas é um requisito indispensável para que os trabalhadores sejam cadastrados, ou seja, não há possibilidade de conclusão do cadastro se os trabalhadores não declararem concordar com todas as normas estabelecidas pelas empresas. Além do que, esse aceite se dá por um simples clique na plataforma, o que fragiliza a plenitude da "concordância" com todas as condições ali dispostas.

Divergindo do posicionamento aqui sustentado, Zipperer[16] afirma que o cadastro junto às plataformas digitais é feito por iniciativa exclusiva do trabalhador e que cabe à plataforma apenas o "aceite" deste cadastro. De fato, é preciso que o motorista se habilite para o cadastro, ao mesmo tempo em que as empresas-plataforma apresentam uma série de requisitos e condições que precisam ser cumpridas para que os trabalhadores consigam se cadastrar. Portanto, é evidente que às plataformas não cabe apenas aceitar os trabalhadores. Na realidade, são os trabalhadores que aceitam as condições impostas pelas plataformas, assim como os seus contratos com todas as cláusulas e termos e condições impostas.

Dessa maneira, o contrato de trabalho dos motoristas plataformizados é um contrato de adesão, ao trabalhador não é dada qualquer negociação quanto aos seus termos. Pelo contrário, as regras e obrigações são estabelecidas unilateralmente pelas empresas-plataforma, favorecendo com que as condições narradas no contrato escrito não sejam as mesmas da realidade.

Ademais, em contraposição ao discurso de autonomia e liberdade, o não cumprimento dessas regras impostas pelas plataformas pode levar o trabalhador a ter a sua conta suspensa/bloqueada ou desativada/banida[17]. Assim, vê-se que as plataformas exercem ampla vigilância sobre os comportamentos e condutas dos motoristas a elas vinculados, descaracterizando a suposta relação de parceria descrita nos termos de uso.

No modelo de negócios das empresas-plataforma, o risco do negócio é transferido para o trabalhador. A promessa de horários flexíveis se torna, na prática, uma jornada inflexível. A remuneração é calculada pelas plataformas apenas por tarefa executada e o trabalhador não sabe ao certo quanto receberá ao final do mês. Assim, o tempo que o trabalhador fica à disposição não é remunerado e, no caso dos motoristas, o trajeto que tem que se deslocar até o passageiro também não é pago. Por isso, diante da incerteza da remuneração, tende a ficar mais horas disponível para o trabalho e tem, portanto, longas jornadas de trabalho e condições de trabalho precárias[18].

As plataformas classificam os motoristas em seus termos de uso como parceiros autônomos. Entretanto, as plataformas contratam, gerenciam, fiscalizam, punem, assalariam,

[16] ZIPPERER, André Gonçalves. *Manual trabalhista das plataformas digitais*. Leme: Mizuno, 2024.
[17] SOUZA, Ilan Fonseca de. *Dirigindo Uber*: a subordinação jurídica na atividade de um motorista de aplicativo. Curitiba: Juruá, 2024.
[18] CASILLI, Antonio A. *Waiting for Robots*: The Hired Hands of Automation. Chicago: University of Chicago Press, 2025.

sendo que o controlam o preço da prestação de serviços, o que gera forte dependência econômica dos motoristas, além de se apropriarem do fruto do trabalho[19]. Os documentos narram uma relação autônoma de parceria comercial, contudo, a realidade aponta para uma relação de trabalho que, em diversos casos, configura uma relação de emprego nos termos do quanto disciplinado pela CLT.

Ato contínuo, torna-se imprescindível desmistificar a ideia de que estas plataformas digitais seriam empresas de tecnologia, quando, na verdade, são empresas ligadas ao setor de transportes e entregas[20]. A tecnologia é o meio utilizado pelas empresas-plataforma, mas não é a sua atividade-fim. No caso das plataformas digitais de transporte, a tecnologia é o instrumento de comunicação que possibilita a oferta dos serviços de transporte. Além do mais, a tecnologia não é o produto comercializado, mas os serviços de transporte.

Cumpre ainda mencionar, um fato pouco discutido ainda pelos trabalhadores e pela jurisprudência, até mesmo porque não se encontra nos termos de uso das plataformas, que é o trabalho invisível dos trabalhadores plataformizados. Segundo Casilli[21], a utilização dos aplicativos e a ativação nas plataformas digitais produz dados para as plataformas, dados esses que são de grande valor e, inclusive, são comercializados para outras empresas, sem que o trabalhador receba qualquer percentual a título de pagamento pelos dados que gera. Portanto, há uma produção constante de dados para as plataformas. É, portanto, um tipo de trabalho que, embora não tenha previsão no contrato escrito, está presente e vê no contrato-realidade e ainda não é remunerado.

3 ANÁLISE DAS DECISÕES DO STF SOBRE MOTORISTAS PLATAFORMIZADOS

As reclamações ao Supremo Tribunal Federal possuem fundamento no art. 102, inciso I, alínea l, da CRFB/88, que dispõe que compete ao STF processar e julgar originariamente "reclamação para a preservação de sua competência e garantia da autoridade de suas decisões"[22]. Sendo assim, caberá reclamação quando forem praticados atos que desrespeitem precedentes julgados pelo STF ou quando os demais tribunais integrantes do Poder Judiciário proferem decisões em discordância a entendimento firmado pela Suprema Corte.

Embora a reclamação seja considerada uma medida excepcional, diversas empresas têm se utilizado do ajuizamento de forma frequente das reclamações, como instrumento para modificação de decisões proferidas pela Justiça do Trabalho contrárias aos seus interesses. É o

[19] OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio. Dependência econômica e plataformas digitais de trabalho: desvendando as estruturas da precificação e assalariamento por meios digitais. *Revista do Programa de Pós-Graduação em Direito*, [*s. l.*], v. 31, n. 1, p. 33-76, 2021. Disponível em: https://periodicos.ufba.br/index.php/rppgd/article/view/45523. Acesso em: 24 jun. 2025.

[20] CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX. *Revista eletrônica do Tribunal Regional do Trabalho da Bahia*, Salvador, v. 9, n. 13, p. 177-207, maio 2021.

[21] CASILLI, Antonio A. *Waiting for Robots*: The Hired Hands of Automation. Chicago: University of Chicago Press, 2025.

[22] BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 01 jun. 2025.

caso de algumas empresas-plataforma que buscam, por via da reclamação, a reforma de decisões dos tribunais trabalhistas, principalmente quando há condenação ao reconhecimento de vínculo empregatício.

Por sua vez, os princípios são comandos de otimização e, considerando as condições fáticas e jurídicas de cada situação, devem ser observados na maior medida possível quando da aplicação das normas[23]. Dessa forma, influenciam no pensamento jurídico e orientam os julgadores no momento da apreciação do caso concreto. Nesse caminho, o art. 8º da CLT prevê a utilização dos princípios para tomada de decisões. Sendo assim, o presente artigo buscou analisar em que medida as decisões do STF têm observado o princípio da primazia da realidade ao julgar as reclamações ajuizadas pelas empresas-plataforma.

Nessa perspectiva, realizou-se pesquisa no portal eletrônico do Supremo Tribunal Federal e na página da internet do Programa Corte Aberta, mantido pelo Supremo. A busca no acervo jurisprudencial da Suprema Corte visou investigar decisões prolatadas pelos ministros do STF em sede de reclamações constitucionais que tenham sido ajuizadas por empresas-plataforma.

A pesquisa foi realizada por meio de palavras-chaves de diversas formas: tanto pelo tema pesquisado, como pelo nome das principais plataformas em atuação no país. Além disso, foram analisadas três tabelas que continham as reclamações no âmbito do Direito do trabalho no Supremo Tribunal Federal, geradas pelo portal do Programa Corte Aberta, contendo as seguintes informações: lista de processos julgados ou em tramitação, lista das partes que compõem as lides e a lista de decisões já proferidas.

O recorte temporal adotado foi de maio de 2014 (período da chegada da Uber ao Brasil) a julho de 2025 (período de finalização deste artigo), mas só foram encontradas decisões a partir de 2023. Além disso, diante das especificidades de cada profissão, optou-se por analisar apenas os casos relativos a motoristas plataformizados que trabalham com transporte de passageiros.

Nesse contexto, do acervo judicial analisado, foram identificadas nove reclamações constitucionais, a maior parte delas ajuizada pela Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros LTDA (empresa espanhola com modelo de negócios similar ao da Uber e da 99, que atuou no Brasil de 2016 a 2021). Desse acervo judicial, sete reclamações já possuem decisão terminativa de mérito, que serão analisadas abaixo.

Além dessas, a Reclamação 58.694 (Minas Gerais) foi extinta sem resolução de mérito devido ao pedido de desistência apresentado pela reclamante e a Reclamação 58.987 (Minas Gerais) teve o seu andamento suspenso pelo Ministro Flávio Dino até o julgamento do Recurso Extraordinário nº 1.446.336 (Tema 1291) movido pela Uber, em razão do reconhecimento da repercussão geral. No referido recurso, o STF firmará a tese a respeito da existência, ou não, de vínculo empregatício entre os motoristas e as empresas-plataformas.

[23] ALEXY, Robert. *Teoria Discursiva do Direito*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2014.

3.1 RECLAMAÇÃO 58.695 MINAS GERAIS

A Reclamação 58.695[24] foi movida pela Cabify em face de decisão da 1ª Turma do Tribunal Regional da 3ª Região. Nessa reclamação há um contexto peculiar. Primeiro, a Cabify foi condenada em 2ª instância no TRT-3 ao reconhecimento do vínculo empregatício e, na mesma decisão, o Tribunal rejeitou a preliminar de incompetência da Justiça do Trabalho e determinou a remessa dos autos à 1ª instância para que fossem julgados os pedidos de verbas trabalhistas, a fim de que não houvesse supressão de instância. Contra essa primeira decisão do TRT-3 não houve recurso da Cabify.

Após o retorno da ação trabalhista à Vara do Trabalho de origem, quando foi proferida uma segunda sentença, a Cabify recorreu novamente ao TRT-3 contra o reconhecimento do vínculo de emprego e pugnando pela incompetência da Justiça do Trabalho. Entretanto, o recurso não foi acolhido pelo TRT-3, já que a decisão a respeito do vínculo empregatício e da competência da Justiça do Trabalho já havia transitado em julgado e, portanto, estava precluso o direito da Cabify de recorrer daquela decisão. Diante da negativa de provimento do recurso, a Cabify ajuizou a reclamação no STF sob alegação de que o TRT-3 estaria violando os precedentes da Suprema Corte.

Ao apreciar a reclamação, a ministra Cármen Lúcia fundamentou a sua decisão na Súmula 374 do STF que determina que não cabe reclamação quando o ato judicial que supostamente teria desrespeitado os precedentes do STF já tenha transitado em julgado. Assim, negou o seguimento da reclamação, mas não adentrou no mérito acerca da violação ou não dos precedentes do STF, tampouco quanto ao mérito da ação trabalhista.

3.2 RECLAMAÇÃO 59.795 MINAS GERAIS

A Reclamação 59.795[25] foi ajuizada pela Cabify contra decisão da 11ª turma do TRT-3. Na decisão reclamada foi assinalado que, de acordo com as provas do processo, estariam presentes os vínculos caracterizadores da relação de emprego. Isso porque, apesar das alegações da empresa, constatou-se que a autonomia do motorista seria apenas aparente já que, na prática, o motorista estava submetido ao cumprimento de uma série de regras.

Verificou-se também que os consumidores não se dirigiam diretamente ao motorista, mas procuravam o serviço de transporte por meio da plataforma que, por sua vez, indicava o motorista. Além disso, o Tribunal Regional também entendeu que a tese de que o motorista poderia ficar desconectado da plataforma continuamente ou recusar chamadas de forma ilimitada, seria contrária ao próprio modelo de negócios, porque se o motorista ficasse desconectado ou recusasse os chamados forma ilimitada, própria atividade da plataforma seria inviabilizada.

[24] BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Reclamação n. 58695.* Relatora: Min. Cármen Lúcia, Reclamante: Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros LTDA, Reclamado: Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, Minas Gerais, 2023. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudencia/. Acesso em: 30 jun. 2025.

[25] BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Reclamação n. 59795*. Relator: Min. Alexandre de Moraes, Reclamante: Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros LTDA, Reclamado: Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, Minas Gerais, 2023. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudencia/. Acesso em: 30 jun. 2025.

Contudo, o ministro Alexandre de Moraes, relator da reclamação, ignorando o contexto fático exposto no acórdão regional no sentido de que a realidade não convergia com as alegações da empresa, julgou procedente o pedido da reclamação. Além disso, determinou a remessa dos autos da ação trabalhista à Justiça Comum, sob a justificativa de que esta seria competente para julgar o caso envolvendo a relação entre o motorista e a plataforma.

Contudo, causa estranheza que para fundamentar a sua decisão, o ministro Alexandre de Moraes tenha citado como precedente uma decisão do Superior Tribunal de Justiça no Conflito de Competência 164.544. No referido processo, o STJ declarou competente a Justiça Estadual para julgar uma demanda de um motorista em face da Uber.

Contudo, na ação ajuizada pelo motorista, que deu origem ao conflito de competência no STJ, não havia pedido de reconhecimento de vínculo empregatício, nem de qualquer recebimento de verbas trabalhistas. Na realidade, tratava-se de uma ação de obrigação de fazer com reparação por danos materiais. Sendo assim, como naquele processo não havia pedido de natureza trabalhista, o STJ declarou a competência da Justiça Comum para processar a demanda.

3.3 RECLAMAÇÃO 59.404 MINAS GERAIS

A Reclamação 59.404[26] foi movida pela Cabify em face de decisão do TRT-3. Ao julgar a demanda, o ministro Luiz Fux relatou em sua decisão que o Tribunal reclamado teria afastado a eficácia de contrato constituído (contrato escrito) e declarado a existência de vínculo empregatício entre o motorista e a Cabify e, portanto, teria desconsiderado o entendimento firmado pela corte.

Do acórdão do TRT-3 vê-se que a realidade vivenciada pelo motorista divergia do contrato escrito. Ainda assim, o ministro Luiz Fux entendeu que ao reconhecer a existência de relação de emprego, o TRT-3 violou os precedentes do Supremo Tribunal Federal. Assim, o ministro acolheu a reclamação, cassou o acórdão proferido pelo TRT-3 e determinou que o Tribunal Regional proferisse novo acórdão, observando a jurisprudência vinculante do Supremo Tribunal Federal.

3.4 RECLAMAÇÃO 61.267 MINAS GERAIS

A Reclamação 61.267[27] também teve como reclamante a Cabify e o TRT-3 como reclamado. No acórdão regional ficou expressamente assentado que "à luz do princípio da primazia

[26] BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Reclamação n. 59404*. Relator: Min. Luiz Fux, Reclamante: Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros LTDA, Reclamado: Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, Minais Gerais, 2023. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudencia/. Acesso em: 30 jun. 2025.

[27] BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Reclamação n. 61627*. Relator: Min. Luiz Fux, Reclamante: Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros LTDA, Reclamado: Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, Minas Gerais, 2023. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudencia/. Acesso em: 30 jun. 2025.

da realidade sobre a forma, como restaram preenchidos, no plano fático e jurídico, os elementos configuradores da relação de emprego, impõe-se o seu reconhecimento, nos termos do art. 2º e 3º ambos da CLT"[28].

Nesse processo, destaca-se o fato de que a Procuradoria Geral da República se manifestou pela negativa do seguimento da reclamação. Como principais fundamentos elencou: a) a impossibilidade de utilização da reclamação como sucedâneo recursal; b) a ausência de aderência estrita entre o ato reclamado e as decisões paradigmas que supostamente estariam sendo violadas; c) o fato de que para decidir sobre a matéria seria necessário reexaminar fatos e provas, o que seria inviável em sede de reclamação.

Além disso, o ministro Luiz Fux citou na sua decisão precedentes do STF que negaram o seguimento de reclamações justamente pela ausência de aderência estrita entre a decisão reclamada e o precedente que estaria sendo violado, bem como da impossibilidade de reexame de provas e fatos sem e de reclamação e da utilização da reclamação como sucedâneo recursal, o que não é a permitido. Ainda assim, contrariando o parecer opinativo da PGR, o ministro Luiz Fux acolheu a reclamação e determinou que o TRT-3 proferisse nova decisão respeitando os precedentes do STF.

3.5 RECLAMAÇÃO 63.414 MINAS GERAIS

A Reclamação 63.414[29] foi proposta pelo Cabify contra decisão do TRT-3. Na decisão, o ministro Gilmar Mendes relatou que o Tribunal Regional declarou o vínculo empregatício do motorista com a plataforma digital, apesar da comprovação da existência de um acordo entre as partes acerca do modo de contratação. Vê-se, novamente, que o TRT-3, ao proferir o acórdão, considerou a prevalência do contrato realidade, como determina o princípio da primazia da realidade e a CLT.

No entanto, para o ministro Gilmar Mendes, o Tribunal Regional estaria descumprindo as decisões do STF ao decidir dessa forma. Por essa razão, julgou procedente a reclamação, cassou a decisão do TRT-3 que reconheceu o vínculo empregatício e as demais que proferidas em seguida, além de determinar que o TRT-3 proferisse nova decisão respeitando a jurisprudência da Suprema Corte.

[28] *Ibid.*

[29] BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Reclamação n. 63414.* Relator: Min. Gilmar Mendes, Reclamante: Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros LTDA, Reclamado: Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, Minas Gerais, 2023. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudencia/. Acesso em: 30 jun. 2025.

3.6 RECLAMAÇÃO 60.347 MINAS GERAIS

A reclamação 60.347[30] ajuizada pela Cabify em face de decisão do TRT 3 traz uma peculiaridade, pois é a única das reclamações aqui analisadas que foi julgada por uma turma colegiada do Supremo, a 1ª Turma. No dia do julgamento estavam presentes os ministros Alexandre de Moraes, Cármen Lúcia, Luiz Fux e Cristiano Zanin.

Novamente, intimada para se manifestar, a Procuradoria Geral da República apresentou parecer opinando pela negativa de seguimento à reclamação, sob os fundamentos de que: a) reclamação não poderia ser utilizada como meio para substituir recursos previstos na legislação; b) não havia aderência estrita entre a decisão reclamada e os precedentes supostamente violados (inclusive, cita os temas dos precedentes que supostamente estariam sendo reclamados, para demonstrar que não guardavam qualquer relação com o tema discutido na reclamação, que é o do trabalho plataformizado); c) a decisão que reconheceu vínculo empregatício entre o motorista e a plataforma digital estava fundamentada nas provas dos autos que evidenciavam a presença dos requisitos caracterizadores do vínculo de emprego.

No seu voto, o ministro Alexandre de Moraes consignou que, ao dar provimento ao recurso ordinário e reconhecer o vínculo empregatício, o TRT-3 fundamentou que, no caso concreto, estariam caracterizados os elementos da pessoalidade, habitualidade, onerosidade e subordinação, caracterizadores da relação de emprego, nos termos da CLT. Contudo, afirmou que, ao agir dessa forma, o Tribunal Regional teria violado os precedentes da Suprema Corte. Ou seja, em última análise, as decisões do STF se sobrepõem à CLT?

O ministro Alexandre de Moraes também discorre que, se comprovada fraude e que se está se fingindo uma relação entre pessoas jurídicas ou uma relação não empregatícia para não pagar direitos trabalhistas ou para não pagar tributos, essa relação deveria ser declarada nula, mediante a comprovação da fraude. Contudo, no caso dessa reclamação, o ministro sequer leva em consideração as provas que conduziram o Tribunal Regional a reconhecer o vínculo empregatício, mas parte da premissa de que aqueles que os motoristas plataformizados estão inseridos no fenômeno do empreendedorismo e, portanto, não há relação de emprego nessas situações.

Nesse caminho, os ministros da 1ª Turma acompanharam o voto do ministro Alexandre de Moraes, e o julgamento foi por unanimidade. A reclamação foi julgada procedente, determinando-se a cassação do acórdão do TRT-3, além de julgar improcedente a ação trabalhista que ainda tramitava no Tribunal Superior do Trabalho. Além disso, os ministros determinaram envio de ofício ao Conselho Nacional de Justiça em razão das supostas e reiteradas violações dos precedentes do STF pela Justiça do Trabalho.

[30] BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Reclamação n.* 60347. Relator: Min. Alexandre de Moraes, Reclamante: Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros LTDA, Reclamado: Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, Minas Gerais, 2023. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudencia/. Acesso em: 30 jun. 2025.

3.7 RECLAMAÇÃO 76.742 SÃO PAULO

A Reclamação 76.742[31] movida pela Cabify em face do TRT-2 teve um desfecho curioso. A empresa requereu a cassação da decisão do TRT-2 que reconheceu o vínculo de emprego de um motorista com a referida empresa, alegando que o TRT-2 teria violado os precedentes do Supremo Tribunal Federal. Contudo, ao julgar a reclamação, o ministro Luiz Fux destacou a existência do Tema 1291 do STF, que decidirá sobre a licitude da pejotização e está pendente de julgamento pelo no Supremo. Embora não houvesse pedido da Cabify nesse sentido, o ministro Luiz Fux julgou parcialmente procedente a reclamação para suspender a ação trabalhista em curso perante o TRT-2 até o julgamento definitivo do Tema 1291 pela Suprema Corte.

3.8 PONTOS COMUNS DAS RECLAMAÇÕES ANALISADAS

Diante da similaridade das reclamações ajuizadas pela Cabify e do mesmo padrão de petições reproduzido pela empresa, cabe ainda fazer algumas considerações que são válidas às reclamações aqui analisadas.

A Cabify alega que é uma plataforma de tecnologia, que os motoristas seriam seus clientes e que não é prestadora de serviços de transporte, não atua como transportadora, nem mesmo funciona como agente para o transporte privado de passageiros. Tal afirmação é curiosa, pois o próprio nome da empresa é Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros LTDA. Ou seja, dentro do próprio nome da empresa está contida a expressão serviço de transporte de passageiros, mas a empresa não presta esse serviço?

Para o ajuizamento de reclamação, a jurisprudência consolidada do Supremo Tribunal Federal exige aderência estrita entre o ato reclamado e o conteúdo dos paradigmas apontados como violados. Assim, é necessário apontar a decisão do STF que estaria sendo desrespeitada e explicitar a ligação direta com a decisão judicial reclamada.

Contudo, das decisões ora analisadas, verifica-se que há uma tendência de flexibilizar o requisito da aderência estrita quando do ajuizamento de reclamações pelas plataformas digitais. Os precedentes do STF que supostamente estariam sendo violados referem-se principalmente a: terceirização das atividades-fim (Tema 725, ADPF 324), transporte rodoviário de cargas (ADC 48) e incidência de ISS (ADI 5.835, Tema 590). Ocorre que, a questão trabalho plataformizado trata de situação fática distinta que, portanto, ainda não possui precedente firmado pelo STF.

Some-se que, o Regimento Interno do Supremo Tribunal Federal dispõe que “o Relator poderá julgar a reclamação quando a matéria for objeto de jurisprudência consolidada do Tribunal”. Contudo, como demonstrado nas reclamações acima, os processos tiveram o mérito julgados por decisão monocrática do relator, contrariando o próprio Regimento, com exceção apenas da Reclamação 60.347.

[31] BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Reclamação n. 76742*. Relator: Min. Luiz Fux, Reclamante: Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros LTDA, Reclamado: Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região, São Paulo, 2025. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudencia/. Acesso em: 30 jun. 2025.

A ausência de decisão vinculante do STF sobre o trabalho plataformizado foi confirmada pela própria Corte ao receber o Recurso Extraordinário nº 1.446.336 e reconhecer a repercussão geral, afetando-o ao Tema 1291. Ora! Se o STF ainda irá firmar uma tese sobre a existência ou não de vínculo de emprego entre os motoristas e as empresas-plataforma, é porque ainda não há um precedente vinculante sobre o tema e, portanto, os ministros não poderiam ter negado seguimento às reclamações.

Além disso, tanto o ministro Gilmar Mendes quanto o ministro Alessandro de Moraes manifestaram em suas decisões críticas à Justiça do Trabalho que estaria desrespeitando as decisões da Suprema Corte e violando os precedentes, causando um acúmulo de processos no Supremo Tribunal Federal com aumento significativo do número de reclamações e provocando insegurança jurídica.

Contudo, entende-se que se o Supremo Tribunal Federal cumprisse sua função de guardião da Constituição, respeitasse a sua jurisprudência consolidada e o seu regime interno, não haveria o acolhimento dessas reclamações constitucionais. Até porque, utilizam-se de decisões de precedentes que não têm qualquer relação com as decisões reclamadas. Por consequência, o próprio Supremo incentiva o ajuizamento de reclamações.

Por fim, destaca-se que, ao analisar as reclamações ajuizadas pela Cabify, os ministros do STF não observaram o contrato realidade, nem os fatos que conduziram os motoristas a propor as reclamações trabalhistas e que fundamentam as decisões dos tribunais trabalhistas. Pelo contrário, os ministros têm partido do pressuposto que o STF admitiu outras formas de contratação e que, portanto, os trabalhadores de plataformas digitais estariam inseridos nesse campo. Desse modo, a Suprema Corte tem valorizado a existência do contrato formal escrito que tem prevalecido sobre o contrato realidade, em evidente afronta ao princípio da primazia da realidade.

■ CONCLUSÃO

Este artigo buscou analisar, a partir do estudo das reclamações constitucionais ajuizadas por plataformas digitais, de que forma o Supremo Tribunal Federal tem (ou não) dialogado com o princípio da primazia da realidade, um dos pilares fundamentais do Direito do Trabalho e, por consequência, da proteção do trabalho.

Verificou-se que a utilização recorrente das reclamações constitucionais pelas empresas-plataforma, especialmente em casos de reconhecimento do vínculo empregatício pela Justiça do Trabalho, tem se convertido em uma estratégia jurídica para reverter decisões desfavoráveis aos seus interesses.

As decisões do STF aqui analisadas revelam uma tendência de prevalência da forma contratual (contrato escrito, no caso das plataformas, os termos de usos) em detrimento da realidade vivenciada pelos motoristas, ou seja, do contrato-realidade. Essa postura desconsidera a hipossuficiência do trabalhador, além de promover a corrosão do princípio da primazia da realidade.

Além disso, foi possível constatar que as decisões da Suprema Corte têm flexibilizado a regra da aderência estrita ao analisar as reclamações propostas pelas plataformas digitais. As

decisões paradigmas que supostamente estariam sendo violados dizem respeito principalmente a: terceirização das atividades-fim (Tema 725, ADPF 324), transporte rodoviário de cargas (ADC 48) e incidência de ISS (ADI 5.835, Tema 590). Assim, constata-se também que os precedentes suscitados pelas empresas-plataforma não guardam qualquer relação com o trabalho plataformizado.

A ausência de uma análise criteriosa do contexto fático enfrentado pelos motoristas plataformizados evidencia o distanciamento da Suprema Corte não apenas dos princípios fundamentais do Direito do Trabalho, como o da primazia da realidade, mas também dos valores sociais do trabalho, fundamento do estado democrático de direito. Desse modo, as decisões do STF têm contribuindo para a formação de precedentes que institucionalizam a lógica da precarização do trabalho.

Diante disso, conclui-se que as decisões do STF têm contribuído para a corrosão do princípio da primazia da realidade e violado a Constituição Federal, colocando em risco os pilares do estado democrático de direito, a efetividade dos direitos sociais constitucionalmente previstos e a garantia do exercício pleno da dignidade da pessoa humana.

REFERÊNCIAS

ALEXY, Robert. *Teoria Discursiva do Direito*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2014.

ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. *Contracampo*, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020.

ANTUNES, Ricardo. Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da indústria 4.0. *In*: ANTUNES, Ricardo (org.). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. São Paulo: Boitempo, 2020.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 01 jun. 2025.

BRASIL. *Decreto-Lei n.º 5.452, de 1º de maio de 1943*. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 01 jun. 2025.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Reclamação n. 58695*. Relatora: Min. Cármen Lúcia, Reclamante: Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros LTDA, Reclamado: Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, Minas Gerais, 2023. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudencia/. Acesso em: 30 jun. 2025.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Reclamação n. 59404*. Relator: Min. Luiz Fux, Reclamante: Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros LTDA, Reclamado: Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, Minais Gerais, 2023. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudencia/. Acesso em: 30 jun. 2025.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Reclamação n. 59795*. Relator: Min. Alexandre de Moraes, Reclamante: Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros LTDA, Reclamado: Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, Minas Gerais, 2023. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudencia/. Acesso em: 30 jun. 2025.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Reclamação n.* 60347. Relator: Min. Alexandre de Moraes, Reclamante: Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros LTDA, Reclamado: Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, Minas Gerais, 2023. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudencia/. Acesso em: 30 jun. 2025.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Reclamação n. 61627*. Relator: Min. Luiz Fux, Reclamante: Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros LTDA, Reclamado: Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, Minas Gerais, 2023. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudencia/. Acesso em: 30 jun. 2025.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Reclamação n. 63414. Relator: Min. Gilmar Mendes, Reclamante: Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros LTDA, Reclamado: Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, Minas Gerais, 2023. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudencia/. Acesso em: 30 jun. 2025.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Reclamação n. 76742*. Relator: Min. Luiz Fux, Reclamante: Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros LTDA, Reclamado: Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região, São Paulo, 2025. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudencia/. Acesso em: 30 jun. 2025.

CARDOSO, Ana Claudia Moreira; GARCIA, Lúcia. Apresentação: o espraiamento das empresas-plataforma. *Revista Ciências do Trabalho*, [*s. l.*], n. 21, p. 1-4, abr. 2022. Disponível em: https://rct.dieese.org.br/index.php/rct/article/view/289/pdf. Acesso em: 20 nov. 2025.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda; OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio. *As Plataformas Digitais e o Direito do Trabalho*: como entender a tecnologia e proteger as relações de trabalho no Século XXI. São Paulo: Editora Dialética, 2021.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX. *Revista eletrônica do Tribunal Regional do Trabalho da Bahia*, Salvador, v. 9, n. 13, p. 177-207, maio 2021.

CASILLI, Antonio A. *Waiting for Robots*: The Hired Hands of Automation. Chicago: University of Chicago Press, 2025.

CUEVA, Mario de la. *Derecho Mexicano del Trabajo*. 2. ed. Mexico: Liberia de Porrua Hnos. Y Cia, 1943.

DELGADO, Mauricio Godinho. *Curso de Direito do Trabalho*: obra revista e atualizada conforme a lei da reforma trabalhista e inovações normativas e jurisprudenciais posteriores. 18. ed. São Paulo: LTr, 2019.

MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (orgs.). *O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil*: dimensões, perfis e direitos. 2. ed. Cachoeirinha: Fi, 2025.

MAIOR, Nivea Maria Santos Souto; OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio; LANZA, Isaura Barbosa de Oliveira. O giro do TST sobre o trabalho plataformizado: processo histórico, mudança de posição e defesa da justiça social. *In*: LIMA, Francisco Gérson Marques de. (org.). *Motoristas de empresas de aplicativos*: estudos da proposta de regulamentação do Governo. Fortaleza:

Excola Social, 2024. p. 71-84. Disponível em: https://anpt.org.br/nossos-autores/livros/motoristas-de-empresas-de-aplicativos-estudos-da-proposta-de-regulamentacao-do-governo. Acesso em: 01 jun. 2025.

MAIOR, Nivea Maria Santos Souto. *O Impasse Regulatório na Uberização do Trabalho*: a conjuntura política e parlamentar do trabalho controlado pelas empresas-plataformas digitais. Brasília: Editora Venturoli, 2025.

OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio. Dependência econômica e plataformas digitais de trabalho: desvendando as estruturas da precificação e assalariamento por meios digitais. *Revista do Programa de Pós-Graduação em Direito*, [*s. l.*], v. 31, n. 1, p. 33-76, 2021. Disponível em: https://periodicos.ufba.br/index.php/rppgd/article/view/45523. Acesso em: 24 jun. 2025.

RODRIGUEZ, Américo Plá. *Princípios do Direito do Trabalho*. 3. ed. Tradução e revisão técnica de Wagner D. Giglio. São Paulo: Editora LTr, 2000.

SILVA, José Afonso da. *Curso de Direito Constitucional Positivo*. 25. ed. São Paulo: Mallheiros Editores, 2005.

SOUZA, Ilan Fonseca de. *Dirigindo Uber*: a subordinação jurídica na atividade de um motorista de aplicativo. Curitiba: Juruá, 2024.

ZIPPERER, André Gonçalves. *Manual trabalhista das plataformas digitais*. Leme: Mizuno, 2024.