

ESTABILIDADE PROVISÓRIA

ACIDENTE DO TRABALHO

TRANSPORTE COLETIVO — ABUSIVIDADE - CARACTERIZAÇÃO

RESUMO

- A Lei nº 7.783/89 fixa, para o regular exercício do direito de greve, condições ao reconhecimento da legalidade da deflagração do movimento. - No caso, porém, não foram atendidas estas condições, arts. 1º e 3º da Lei 7.783. - É o próprio sindicato profissional quem admite ter se dado a paralisação a partir de movimento espontâneo dos trabalhadores. - De outra parte, em se tratando de serviço essencial, assim definido no art. 10, inciso V, do mesmo diploma legal, isto é, transporte coletivo, ainda não restaram observadas as exigências do art. 11 da Lei de Greve. - Diz o primeiro suscitado, em sua defesa, que a prova da ocorrência das paralisações, as quais, frise-se, não são negadas, prendem-se, unicamente, em notícias da imprensa. - A paralisação do serviço de transporte coletivo, essencial à comunidade, é fato público e notório, não dependendo, portanto, de qualquer meio de provas. As notícias veiculadas nos jornais, às fls. 06 a 10, apenas confirmam o conhecimento e o temor de continuidade do movimento, a atingir, principalmente, um grande número de trabalhadores que se deslocam, diariamente, dos grandes cinturões urbanos até o centro da cidade. - Ainda que o movimento paredista tenha se dado de forma intermitente, a chamada "greve pipoca", não se pode negar a existência do movimento e suas conseqüências por ele produzidas. - Oportuno, no particular, referir-se lição do já citado Prof. AMAURI MASCARO NASCIMENTO, ao conceituar o instituto da greve, admitindo a existência de vári os tipos de greve, dentre eles "há quem sustente que não há necessidade de paralisação total, isto é, de toda a jornada de trabalho, de modo que também há greves de horas extraordinárias, sem prejuízo da regular prestação do trabalho no horário normal, greves de curta duração, como a cessação da atividade durante apenas parte da jornada normal de um dia de trabalho, como, também, greves intermitentes, cuja execução se divide em vários momentos, distribuídos dentro do dia de trabalho ou em períodos superiores, modalidade de greve esta que, na Espanha, segundo ANTONIO OJIDA AVILÉS, 'goza de um favor cada vez maior dos trabalhadores, enquanto permite manter o estado de conflito sem necessidade de permanecer em paralisação a pleno tempo. Apresenta muitas semelhanças com a greve de duração fixa, da qual se distingue por sua execução dividida em momentos sucessivos: como regra geral, os trabalhadores escolhem os momentos de pico da atividade da empresa ou os dias próximos dos fins de semana ou festividades, garantindo assim a concorrência à paralisação e o efeito multiplicador; mesmo assim, começa a ser freqüente a graduação na intensidade da paralisação, começando por um dia de greve na primeira semana, dois dias na segunda, três dias na terceira, para negociar um novo acordo'. O que difere a intermitência da diversidade de greves é o objetivo ou plano comum válido para todas as paralisações, que, assim, se efetivam em cadeia" (in Direito Sindical, 2ª edição, Ed. Saraiva, São Paulo, 1991, págs. 415 e 416). - Consta-se presente, neste caso, exatamente a hipótese versada na doutrina. - Por esta razão é que se impõe reconhecer a configuração da greve sem a observância às exigências da lei, ensejando, em conseqüência, o acolhimento do pedido formulado na inicial, reconhecendo-se a abusividade do exercício do direito de greve dos trabalhadores rodoviários, de acordo com o previsto no art. 14 da Lei 7.783/89. Ac. de 29-06-1994 D

EMENTA

A paralisação do serviço essencial como o de transporte coletivo, assim definido nos termos do art. 10 da Lei 7.783, mesmo que em período intermitente, caracteriza-se como abusiva, na forma do art. 14 do mesmo diploma legal, por deixar a categoria profissional de observar as exigências determinadas na lei para o regular desenvolvimento do movimento paredista.