

## EL SERVICIO DOMESTICO Y LOS CONDUCTORES DE AUTOMOVILES DE TURISMO AL SERVICIO DE PARTICULARES

CON cierta unanimidad, la legislación social ha venido excluyendo de su regulación al llamado «servicio doméstico». Pero el Derecho del Trabajo tiene una tendencia extensiva, pretende regular cada vez más actividades, proteger mayor número de trabajadores, y por ello cualquier definición que se pretenda dar acerca del servicio doméstico y qué actividades están incluidas en el mismo, sólo tendrá un valor relativo, por responder a un momento y a un ordenamiento jurídico determinado.

Algunas modernas legislaciones han comenzado ya a regular, si bien de manera especial por sus características, el servicio doméstico, y otras han ido excluyendo del mismo diversas actividades o trabajos considerados hasta entonces como domésticos (1).

En España se ha vuelto a plantear recientemente el problema de la consideración, a efectos laborales, de los conductores de automóviles de turismo al servicio de particulares, con ocasión de un radical cambio de criterio experimentado por la Jurisprudencia de nuestro más Alto Tribunal, lo que creemos ha motivado la publicación de la Orden de 5 de marzo pasado, dictada por el Ministerio de Trabajo sobre las condiciones de trabajo de estos conductores o choferes al servicio de particulares, Orden que tenemos no haya resuelto el pro-

---

(1) M. L. DEVEALI, cita el ejemplo de la legislación argentina que por las leyes 12.981 y 12.867 ha reglamentado las condiciones de trabajo de los porteros y choferes al servicio de particulares, hasta entonces considerados como servidores domésticos. (*Lineamientos de Derecho del Trabajo*, pág. 143. Buenos Aires, 1948.)

blema, sino, por el contrario, lo haya complicado aún más, interfiriendo cuestiones de índole procesal y de inspección.

La consideración como trabajadores, a efectos laborales, de los choferes al servicio de particulares, aunque nuestra doctrina científica era indecisa, había sido resuelta hace ya muchos años por la Jurisprudencia del Tribunal Supremo (2) y aún recientemente otra Sentencia dictada con ocasión de la reclamación de un jardinero había dado oportunidad para que la Sala V volviese a ratificar su criterio respecto a los choferes indicados considerándolos como trabajadores a efectos de aplicación de la legislación laboral (3).

Este criterio, que hasta entonces parecía no ofrecer dudas en la práctica, estaba reforzado por la Orden del Ministerio de Trabajo de 21 de septiembre de 1950 (4), por la que se incluía a dichos trabaja-

(2) Aparte de otras varias, recordamos la Sentencia de 3 de mayo de 1920 que cita GARCÍA ORMAECHEA en su *Jurisprudencia sobre Accidentes de Trabajo* (Madrid, 1935, pág. 216) y que recoge el profesor PÉREZ BOTA en un trabajo aún inédito. Se dice en dicha Sentencia: «Entiéndese por servicios domésticos los prestados a particulares en el interior de la casa o directamente relacionados con los quehaceres domésticos, entre los que no cabe incluir la labor realizada por el chofer en el manejo del motor que se le confía, exigiéndole determinadas condiciones de aptitud en armonía con el riesgo profesional, de innegable existencia.»

(3) S. de 9 de abril de 1951. «Considerando que se declara por el Magistrado «a quo» en su Sentencia la incompetencia de jurisdicción laboral por tratarse de servicios de jardinería, prestados en el domicilio de la demandada que cultiva un jardín para ornato de la vivienda sin ánimo de lucro, ni con fin mercantil o industrial... Considerando que el servicio doméstico a que se refiere el ap. c) del art. 2.º de la L. C. T. citado es aquel que se refiere a las atenciones interiores de la vida familiar, pero no puede estar incluido en tal concepto el trabajo de jardinería, cuyo trabajo aunque el patrono no persiga un fin de lucro, no debe incluirse entre los servicios domésticos... carácter laboral que ha reconocido también este Tribunal al de chofer de una casa particular en la que su patrono tampoco perseguía un fin de lucro.»

(4) O. 21 de septiembre de 1950, por la que se modifica la Reglamentación del Trabajo en las Empresas de Transporte por Carretera. «... Quinto. Art. 19. Se agrega el siguiente párrafo: «Los conductores de automóviles de turismo al servicio de particulares están comprendidos a todos los efectos en esta Reglamentación Nacional, de acuerdo con el art. 2.º de la misma, en relación con el presente artículo.»

dores en la Reglamentación del Trabajo en las Empresas de Transporte por Carretera aprobada en 2 de octubre de 1947, equiparación quizá no muy afortunada por las características del trabajo de estos choferes, aunque se paliaban sus efectos por unas especiales condiciones respecto a jornada y descansos semanales y festivos (5).

Sin embargo, en 25 de mayo del pasado año, con ocasión de haberse declarado incompetente una Magistratura del Trabajo para entender de una reclamación de un chofer al servicio de un particular por estimar estaba incluido en la excepción que del servicio doméstico hace el apartado c) del art. 2.º de la ley del Contrato de Trabajo, el Tribunal Supremo mantuvo la tesis de la Magistratura *a quo* basándose principalmente en la falta de ánimo de lucro perseguido por el particular en los servicios de su chofer, ánimo de lucro declarado intrascendente en las Sentencias anteriormente citadas (6).

---

(5) O. 21 septiembre 1950. «... Décimosexto. Art. 69. Se considera añadido el siguiente párrafo: «Se autoriza el cómputo semanal de la jornada de los conductores de vehículos al servicio de particulares, abonándose las horas que excedan de las cuarenta y ocho semanales con los recargos legales.»

Décimoséptimo. Art. 73. Se añade el apartado siguiente: «d) También podrán quedar exceptuados del descanso dominical los conductores al servicio de particulares, que tendrán en compensación el descanso semanal, disfrutando igualmente de descanso compensatorio por cada día festivo no recuperable o caso de no poder otorgarse, percibiendo, además de su salario normal, otro salario incrementado este último en un 40 por 100.»

(6) S. 25 mayo 1951: «Considerando... la misma titulación que se ha dado a la Reglamentación Nacional de las Empresas de Transporte por Carretera de 2 de octubre de 1947 indica que no pueden estar comprendidos en ella los trabajadores que no actúan en las empresas afectadas por la Reglamentación según indica en su art. 3.º, ni los que por la clase de servicio que prestan a un particular, con vehículo de éste, que *no persigue fin de lucro*, no pueden sujetarse a un horario como el fijado en las Bases y que requieren siempre una confianza plena en quien ha de prestarlo, como sucede con los calificados de domésticos, sin que la modificación introducida por la Orden de 21 de septiembre de 1950 pueda aplicarse a estos conductores de automóviles afectos al servicio particular y exclusivo del dueño del vehículo, ni en todo caso por el rango de esta disposición pudiera modificarse el concepto que del servicio doméstico contiene el art. 2.º citado de la L. C. T. vigente mientras no se altere el texto de la misma, por lo que debe retrasarse el recurso interpuesto.»

Cierto que el apartado c) del art. 2.º de la Ley del Contrato de Trabajo señala como una de las características del servicio doméstico la falta de ánimo de lucro en el que lo contrata (7), pero no se trata de una característica exclusiva de este servicio, sino de una nota complementaria y no única, por lo que si bien la falta de la misma excluye de la consideración de servicio doméstico, su existencia no es suficiente por sí sola para esta calificación.

Posteriormente las Sentencias de 4 y 7 de febrero último volvieron a mantener este criterio que estimamos erróneo, declarando esta última Sentencia que los servicios de un chofer de un particular no son de carácter laboral, porque «falta uno de los términos que definen el contrato de trabajo, cual es participar en la producción con fin de lucro, y como no hay patrono en su concepto de beneficiario del trabajo para obtener ganancia, no hay materia laboral».

El Profesor Pérez Botija, en un trabajo aún inédito, critica agudamente este criterio no muy acertado, pues aparte de que ni los artículos 1.º y 5.º de la ley del Contrato de Trabajo (8), señalan esta

---

(7) Art. 2.º L. C. T.: «... No están comprendidos en la regulación del contrato establecido por esta Ley: ... c) El servicio doméstico, entendiéndose por tal el que se presta mediante jornal, sueldo, salario o remuneración de otro género o sin ella, y que sea contratado, no por un patrono, sino por un amo de casa que no persiga fin de lucro, para trabajar en una casa o morada particular al servicio exclusivo del contratante, de su familia o de sus dependientes, bien se albergue en el domicilio del amo o fuera de él.» Este párrafo es muy importante por contener la definición legal del servicio doméstico. «No es una definición muy feliz», según juicio del autor de la obra *El Contrato de Trabajo* (pág. 45, Madrid, 1945. Ed. Instituto de Estudios Políticos).

(8) Dice PÉREZ BOTIJA en el citado estudio, refiriéndose a este ánimo de lucro del empresario, que «ni el art. 5.º, ni tampoco el 1.º de la Ley mencionan ese propósito de lucro del empresario o patrono. Se consideran como tales meramente a los propietarios o contratistas de la obra, explotación, industria o servicio donde se preste el trabajo... La Ley no exige que se sea comerciante, industrial o agricultor para ser patrono, sino sólo que se ostente la propiedad de la obra o servicio donde se preste el trabajo. Que una parte importante de la doctrina extranjera diga lo contrario no constituye, a nuestro modesto entender, fundamento bastante para admitir esa idea de

nota del «ánimo de lucro» en el empresario o patrono, la doctrina había declarado la intrascendencia de la existencia de tal deseo de lucro o ganancia. «ya que para la aplicación de las leyes de trabajo es indiferente se trate de una institución capitalista o de una institución filantrópica» (9), pues en otro caso habría que dejar fuera del ámbito laboral instituciones y establecimientos sobre los que nuestra jurisprudencia social se ha declarado competente y, en definitiva, habría que estar supeditado a motivos subjetivos tan difíciles de comprobar y valorar como el deseo o finalidad de ganancia perseguido por el que contrata el trabajo de otro, algo parecido a los famosos «escrúpulos de conciencia» de los movilizados anglosajones.

La Sentencia de 4 de febrero llega a consideraciones aún más extremas y de carácter extrajurídico algunas de ellas (10), aunque pudieran tener un importante valor de carácter sociológico. Señalar las dificultades de cumplimentación de la jornada legal, descansos, vacaciones, etc., es acertado, pero no pueden suponer estas dificultades un obstáculo insalvable, como no lo han sido para otras actividades en que el cumplimiento de la ley de Jornada Legal Máxima, normas sobre el Descanso Dominical o semanal, etc., podría representar grave trastorno, ya que estas mismas disposiciones preveían estos casos y su solución a este respecto y, sobre todo, aun en el servicio domés-

---

lucro que nos llevaría entonces a dejar fuera del Derecho del Trabajo gran número de relaciones jurídicas y de contratos considerados hoy en día en nuestro ordenamiento como inequívocamente laborales».

(9) E. PÉREZ BOTIJA, *Curso de Derecho del Trabajo*, pág. 44, Madrid, 1950.

(10) Se declara en esta Sentencia que las funciones «del conductor del coche al servicio de un amo de casa, no pueden incluirse entre aquellas que definidas en el art. 1.º de la Ley de 26 de enero de 1944, quedan sometidos por el contenido del art. 435 del Código de Trabajo y 1.º del Decreto de 13 de mayo de 1938 a la jurisdicción laboral, porque anexos a aquella inclusión, subsiguirían los irrenunciables derechos del obrero a jornada de trabajo, descansando en días festivos y en los inhábiles, vacaciones y, por tanto, o el dueño del vehículo debe renunciar a su derecho a disponer o el conductor a exigir el cumplimiento de tales derechos; esto es, que el servicio en tales condiciones sería inaceptable, y el perjuicio redundaría, no sólo en el propietario, sino para la clase de conductores, porque sus servicios dejarían de buscarse en vista de que no se cumplía el fin para los que son necesarios».

tico, el descanso semanal y las vacaciones, son beneficios cuya justificación no es necesaria por estar en el ánimo de todos la razón de su conveniencia.

Igual problema tendríamos respecto a los porteros de fincas urbanas, sean explotadas mediante arrendamiento u ocupadas por sus propietarios (en este último caso no podría hablarse de «fin de lucro»), que si bien la duración de su jornada de trabajo podría estimarse excesiva, en actividad, atención y esfuerzo resultaría seguramente más reducida que la de otras actividades, porque el chofer de un particular, como el portero, no está de manera real y efectiva prestando servicio durante toda la jornada: y por tanto diremos, copiando los comentarios citados, que por acertadísimos ahorran cualquiera otra exégesis, que «los tres argumentos normativos para rechazar la limitación legal del trabajo del chofer pueden pues, como vemos, volverse del revés, porque en mérito a los mismos cabe señalar normas especiales que, aun respetando la flexibilidad de esta forma tan peculiar de trabajo, proporcionen a quien lo presta el suficiente descanso anual, semanal y diario».

No puede ser, por tanto, la jornada motivo suficiente para excluir de la legislación laboral el trabajo de los choferes al servicio de particulares, porque no es la primera actividad que plantean estos problemas, ni su solución hay que improvisarla, sino simplemente buscarla en nuestro propio ordenamiento positivo.

La confianza, si bien se matiza especialmente en el servicio doméstico, no es nota exclusiva del mismo, sino que constituye parte del contenido éticomoral de todo contrato de trabajo en la forma de deber de fidelidad o lealtad y en algunos casos llega casi a constituir el propio contenido obligacional del contrato, por ejemplo, en el caso de los servicios de vigilancia y en otros adquiere también esa matización especial antes indicada como en el caso de los cajeros, etc. (10 bis).

---

(10 bis) E. PÉREZ BOTIJA señala esta significación de la fidelidad en su *Curso de Derecho del Trabajo* (pág. 190), y la *Sentencia* destaca que el chofer de casa de familia ha de merecer plena confianza de ésta, no sólo por su capacidad profesional, sino por sus condiciones de moralidad, así como por el modo de manifestar adhesión a esa familia, que necesita confiar en él, en tal medida, que no dude en permitirle el acceso a la morada de su princi-

En cuanto a las apreciaciones metajurídicas que hace la Sentencia a que nos venimos refiriendo, parecen remontarnos a pretéritas y sobrepasadas etapas del desarrollo del Derecho del Trabajo y legislación social (11). Se ha abusado tanto del fantasma del paro, «quinto jinete del Apocalipsis»; se han visto tantas veces fallidos sus vaticinios, que ha perdido en parte su fuerza de amenaza coactiva para imponer determinadas medidas o negarse a la imposición de otras, y sobre todo resulta inadmisibile el negar el reconocimiento de determinados beneficios sociales a unos trabajadores, basándose en un supuesto o posible paro en la profesión, paro no fundamentado científicamente, sino simplemente vaticinado en una mera declaración retórica más propia del pasado siglo que de la época social que vivimos (12).

Su última alusión a «la participación en la producción», si bien es una nota reconocida como característica del contrato de trabajo en nuestro Fuero del Trabajo y posteriormente en el art. 1.º del vigente texto de la ley del Contrato de Trabajo, ha de entenderse esta

---

pal o en sus dependencias. El despido, siendo moral y razonablemente justo, sería en múltiples casos impracticable por falta de prueba suficiente de su causa, haciéndose estable una situación de hecho incompatible con la confianza recíproca que debe mediar entre servidor y servido, uno y otro ajenos a la noción de cooperadores de la producción de riqueza».

Los inconvenientes que se señalan de despido se producen en general en toda empresa de muy pocos operarios cuya relación directa con el empresario se funda principalmente en la mutua confianza.

(11) E. PÉREZ BOTIJA. Trabajo inédito citado. «Un tanto arriesgadas pudieran estimarse estas indicaciones de la Sentencia, no ya por su similitud con añejos obstáculos psicológicos que hubo de vencer la política social primero y el Derecho laboral después, sino porque llevan dentro de sí una argumentación económica no siempre exacta en sus predicciones... La historia de la legislación de jornada, la del descanso dominical o la relativa a vacaciones está tan íntimamente unida a aquella oposición psicológica y a dicho razonamiento económicosocial que no es menester insistir sobre su escasa eficacia en la dialéctica de las conexiones políticolaborales.»

(12) Y, sobre todo, hasta ahora habían sido considerados los chéferes de particulares como trabajadores a efectos de la legislación social, equiparados incluso a los de las empresas de Transporte por Carretera, y no existen indicios de que se haya producido ese temido paro profesional a que se alude agoraramente en la Sentencia.

expresión en un sentido amplio, extensivo, pues, en otro caso, el contrato de trabajo se limitaría a regular las actividades que únicamente tienen por finalidad satisfacer necesidades de bienes materiales, excluyéndose otras como el comercio, oficinas, etc..., de las que nadie pone en duda su carácter laboral, porque, además, el concepto de producción no puede encerrarse en unos estrechos límites de creación o manipulación de bienes.

Toda actividad susceptible de una valoración económica puede y debe considerarse incluida en aquella expresión y si la ley hace algunas exclusiones de determinadas actividades (funcionarios públicos, servicio doméstico, etc...) es por razones o conveniencias político-sociales que dependerán de cada momento y cada ordenamiento jurídico, lo que viene a probar que la exclusión no se efectúa por la actividad en sí, sino por las circunstancias que en un determinado momento acompañan a la misma.

En este sentido, el chofer de un particular participa en la producción, ya que ahorra tiempo al propietario del vehículo, le facilita visitas y gestiones de sus actividades, que, en definitiva, de manera directa o indirecta, son reproductivas; y no cabe suponer que el chofer se niegue a realizar estos trabajos para el «amo de casa» basándose en que él está considerado como servidor doméstico, y dicho trabajo excluido de sus funciones por estar tarado por ese *animus* de lucro tan impalpable y sutil en muchas ocasiones.

Lo que ha ocurrido con la jurisprudencia comentada es que ha dejado olvidada una de las notas más características del servicio doméstico, nota señalada por la doctrina (13) e incluso recogida por la

---

(13) PÉREZ BOTIJA, en el trabajo tantas veces citado y refundiendo a DE LITALA y CABANELLAS, caracteriza al servicio doméstico: a) Por la *convivencia* en el seno de una familia. b) Por la *continuidad* sin apenas interrupciones en la prestación del trabajo. c) Por la mayor *subordinación* y disciplina. d) Por constituir una actividad indiferenciada o *indeterminada*, en cuanto no es posible precisar de *antemano* las tareas concretas de cada servicio. Es indudable que estas cuatro notas esenciales del servicio doméstico pueden darse, y con frecuencia se dan, en el chofer de servicio particular. Sin embargo, hay para nosotros dos notas también esenciales en el trabajo domés-



propia definición legal de la ley de Contrato de Trabajo, coincidente con el Código de Trabajo y la legislación de Accidentes (La Ley de 1931 omitió la exclusión del servicio doméstico y, por tanto, no tuvo necesidad de dar una definición del mismo), consistente en «trabajar en una casa o morada particular», es decir, en el hogar, circunstancia esencial, pues hasta el propio vocablo doméstico se deriva etimológicamente de *domus*, casa, hogar.

Y el verdadero trabajo del chofer, ni se realiza en la casa ni es para la casa. Ni se da dentro de los estrictos términos del precepto legal la localización del trabajo, que es una nota decisiva (a no ser que se considere al automóvil como una continuación rodante del hogar). Tampoco su trabajo es para la casa, ni sus conocimientos son los propios e indiferenciados que se exigen para los servidores domésticos, ya que se exige una profesionalidad garantizada documentalmente por el Estado a través del correspondiente permiso de conducir, y en este sentido estimamos acertadísimo el último razonamiento de la Sentencia de 3 de mayo de 1920.

Creemos debe mantenerse el criterio de que los conductores de automóviles de turismo al servicio de particulares deben ser considerados como trabajadores a efectos laborales y no incluirlos dentro de las actividades propias del servicio doméstico (14), regulándose sus

---

tico que faltan en el chofer: 1.<sup>a</sup> La de que no es un servicio interno, sino externo al hogar. 2.<sup>a</sup> La de que no constituye un trabajo para la casa.»

HERNÁNDEZ MÁRQUEZ señala como caracteres doctrinales del servicio doméstico: 1. El realizarse generalmente en la morada del patrono. 2. Suponer entre el que lo preste y aquel en cuyo beneficio se da, no una relación estrictamente laboral, sino una comunidad de vida, de tal índole que hace al trabajador un auténtico miembro, si no de la familia, por lo menos de la morada del beneficiario de sus servicios. 3. Tener por finalidad atender a las necesidades puramente personales del que lo utiliza y de su familia, pero nunca aquellas actividades profesionales que supongan una mediación de lucro, a la cual colaborase con su aportación el servidor doméstico. 4. Ser la prestación objeto del mismo una serie de servicios o trabajos caracterizados casi siempre por su pluralidad y, en los más de los casos, por su no determinabilidad a priori.» (*Tratado Elemental de Derecho del Trabajo*, pág. 322, Madrid, 1946.)

(14) Salvádor SANFULGENCIO NIETO, «Los choferes de automóviles de turismo al servicio de particulares y las condiciones de trabajo», en el *Boletín*

condiciones de trabajo de forma específica, ya que resultan a todas luces insuficientes las normas contenidas en la Orden de 5 de marzo último, que se limita a fijar las tarifas de salarios y las obligaciones de afiliación a estos trabajadores en el régimen de Seguros Sociales y Montepíos, dejando sin resolver el complejo problema de los horarios, descansos, vacaciones, etc., ya que si son considerados trabajadores, laboralmente, al no aplicárseles ninguna ordenanza laboral en concreto (15), según se expresa en la exposición de motivos de la Orden citada, habrá que acudir, para cubrir esta laguna, a la legislación laboral de carácter general, surgiendo de nuevo todos esos problemas a que nos hemos venido refiriendo en este breve trabajo.

Pero sobre todo queda en pie, sin resolver, el problema de la competencia para entender de las cuestiones contenciosas que puedan producirse en la prestación del trabajo, ya que si la Jurisprudencia sigue manteniendo este criterio, como así parece indicarlo las últimas sentencias, de considerar a los choferes como servidores domésticos, la Magistratura de Trabajo se verá obligada a abstenerse de conocer de estos conflictos individuales, por razón de la materia, en relación con el tan citado art. 2.º de la ley del Contrato de Trabajo, y no creemos que de estas cuestiones de afiliación, cotización, etc., en

---

*de Divulgación Social* (noviembre, 1951, pág. 560), hace interesantes consideraciones, aunque no compartamos todas ellas, por volver a caer en la supervaloración del fin de lucro en el que contrata el trabajo. «... si el chofer presta sus servicios en atenciones interiores de la vida familiar, sin que el propietario del vehículo para quien trabaja persiga fin de lucro, el concepto que a nuestro criterio debe dársele al chofer es el de servidor doméstico; no mereciendo este carácter cuando el particular persigue un fin de lucro.» Aparte de incurrir en el error que venimos combatiendo, existe la contradicción de suponer que un chofer realice su trabajo en atenciones interiores de la casa, forma de realización que no comprendemos cómo puede ser compatible con su verdadera función de conducir un automóvil.

(15) O. de 5 de marzo de 1952: «... La peculiar naturaleza y específicas modalidades del trabajo que los referidos conductores de automóviles realizan, así como las acusadas características de confianza y asiduidad, propias de tal función, configuran esta relación, totalmente exenta de ánimo de lucro por parte del propietario del vehículo, como un contrato que necesariamente debe estar al margen de la rígida regulación de una Ordenanza laboral.»

materia de Seguros Sociales y Montepíos vaya a entender la jurisdicción ordinaria.

También queda sin resolver el problema, fundamental en toda la legislación social, de la inspección del cumplimiento de sus normas, ya que si el «amo de casa» no tiene consideración de empresario, no podrá la Inspección de Trabajo penetrar en su domicilio particular y menos exigir documentación, que tendría en todo caso la calificación de documentación privada, con todas las consecuencias jurídico-penales consiguientes en ambos casos.

Se hace, pues, necesario afrontar la regulación de las condiciones de trabajo de este sector de actividades, dejando claramente definida la jurisdicción competente para las cuestiones contenciosas que pudieran suscitarse.

Por último haremos una breve referencia a la última parte de la Sentencia de 25 de mayo de 1951, que deja sin aplicación práctica la Orden de 21 de septiembre de 1950 en lo que respecta a los choferes al servicio de particulares, ya que «ni por el rango de esta disposición pudiera modificarse el concepto que del servicio doméstico contiene el art. 2.º citado de la L. C. T. vigente mientras no se altere el texto de la misma», planteando el problema de la validez de un principio general del Derecho de Trabajo tan clásico como es el «principio de favor» o de aplicación de la norma más favorable, que hace que en esta materia laboral no exista la rígida aplicación del orden jerárquico de las normas jurídicas que garantiza el art. 17 del Fuero de los Españoles y art. 5.º del Código civil, con la salvedad de que aquel principio no llegue «a desnaturalizar sus preceptos esenciales» (16), los del ordenamiento jurídico, que no cree se desnaturalicen porque se consideren trabajadores a los choferes al servicio de particulares, ni se altere por ello la definición del servicio doméstico contenida en la ley del Contrato de Trabajo (17).

---

(16) E. PÉREZ BOTIJA, *Curso...*, pág. 98.

(17) Recordamos que el texto vigente de la Ley de Contrato de Trabajo fué aprobado por Decreto de 26 de enero de 1944 y derogaba expresamente la Ley de 21 de noviembre de 1931.

Por Resolución de 27 de abril de 1941 se considera «trabajador por cuenta

## NOTAS

Si se piensa mantener jurisdiccionalmente y en todo caso el orden jerárquico normativo de nuestro ordenamiento jurídico general, se habrán cortado las alas a la evolución progresiva del Derecho del Trabajo que, en la mayoría de las ocasiones, tendrá que acudir a los laboriosos trámites de la elaboración de las leyes comunes, en contra de la agilidad precisa en esta materia tan sensible a la realidad candente de los problemas de hecho, a veces reconociendo situaciones no jurídicas, pero sí de «facto» (caso separación de hecho de un matrimonio, por ejemplo), y se habrá abierto una peligrosa brecha para judicialmente dejar sin aplicación gran número de beneficios de que actualmente disfrutaban los trabajadores.

ARTURO NÚÑEZ SAMPER

---

ajena, a efectos de subsidios, el chofer de un particular, aunque simultáneamente preste servicios domésticos» (*Recopilación Legislativa del Seguro de Enfermedad*, pág. 36. Madrid, 1947, editada por el I. N. P.).



# CRONICAS

