



198

CÓRDOBA
AUTOMOVILISTA

CHEVROLET

Camiones y Automóviles

MODELOS 1931

Representante:

JOSÉ GIMÉNEZ MORENO

GARAGE CERVANTES

Avenida de Cervantes, 16 :: CORDOBA

TELEFONO 1909

Piezas de recambio CHEVROLET

Taller de reparaciones

PEDRO LOPEZ E HIJOS

BANQUEROS

REPRESENTANTES DE LA COMPAÑIA

ARRENDATARIA DE TABACOS

CORDOBA

TELEFONO 1226

CARBONELL Y COMPAÑIA S. EN C.

CASA CENTRAL EN CORDOBA (FUNDADA EN 1866)

Fábrica de refinación de aceites último sistema. Fábrica
molino de aceite fino Sistema Marqués de Cabra.
Bodegas de vinos finos de Montilla y los Moriles.

Fábrica de harinas sistema Austro-Húngaro Davertor
Bühler. Producción diaria 5.000 kgs.
Almacén de maderas de Flandes, Austria y América.
Fábrica de fideos y pastas para sopa.

COMPRA-VENTA DE CEREALES Y LEGUMBRES

SUCURSALES: Sevilla, Melilla, Jaén, Aguilar de la Frontera, Castro del Río, Pinos Puentes

Grandes Fábricas de Aceite de Orujo, Sulfuro de Carbono y de Jabones

EL GAS

ES LO MAS

Limpio, cómodo y económico

*para cocinas, estufas, plancheros,
calientaaguas y todos usos domés-
ticos e industriales*

INSTALACIONES ALQUILADAS

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Año X

Organo del «Córdoba Automovilista Club», Filial del «Automóvil Club de España» y Honorario del «Automóvil Club de Málaga». Diploma de Honor de la I Exposición de la Prensa Técnica

Núm. 198

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE FEBRERO DE 1932

ADHERIDA A LA ASOCIACION ESPAÑOLA DE LA PRENSA TECNICA

Desde primero de febrero, han empezado a regir las nuevas bases de trabajo para chófers, cobradores y lavacoches de automóviles

El Jurado Mixto de Transportes (Sección Mecánica) de la provincia de Córdoba en plenaria sesión celebrada el día 19 de Enero de 1932, con asistencia de la representación de la clase patronal, compuesta por don José Barrera Osuna, don Antonio de la Torre Pastor, don José Carmona Mellado, don Francisco Pérez Murillo y don Rafael Luque, y la obrera formada por don José Bancalero, don Antonio García Sánchez, don Manuel Martín Fuentes y don Francisco Jeremías Jorge, acordó las nuevas bases de trabajo para chófer, cobradores y lavacoches de automóviles para aplicarlas desde 1.º de Febrero actual con carácter general en Córdoba y su provincia que son las siguientes:

B A S E S

1.ª A los efectos de estas bases se considerará patrono a toda persona individual o colectiva que satisfaga patente nacional, en concepto de propietario de un vehículo automóvil de tracción mecánica, y tenga uno o varios obreros asalariados a su servicio, en los que se especifican en las siguientes bases:

2.ª A los efectos de estas bases se considerará obrero al que dentro de esta provincia preste sus servicios retribuidos de cualquiera de las siguientes clases:

a) Chófers de servicio particular, incluidos los médicos, oficinas públicas de cualquier clase y conductores de gran turismo.

b) Chófers de fondas y hoteles.

c) Chófers del servicio de Correos.

d) Chófers de línea, lo mismo dentro de la población que las establecidas dentro de la provincia.

e) Conductores de camiones en general.

f) Conductores de taxímetros.

g) Cobradores de coches de línea.

h) Conductores de tractores al servicio de la agricultura, cualquiera que sea su forma y mecanismo, siempre que se muevan por tracción mecánica.

3.ª Serán causas de esta clase de contrato de trabajo los servicios de conducción de automóviles, el lavado de los mismos, cobranzas de las líneas de viajeros y conductores de tractores al servicios de la agricultura.

4.ª Los salarios mínimos de estos servicios serán los siguientes:

a) Chófers de servicio particular, incluidos los médicos, oficinas públicas de cualquier clase y conductores de gran turismo, 225 ptas. al mes.

b) Chófers de fondas y hoteles, 300 pesetas al mes.

c) Chófers del servicio de Correos, 300 pesetas al mes.

d) Chófers de línea, lo mismo dentro de la capital que las establecidas en la provincia, 300 pesetas al mes.

e) Conductores de camiones en general, 250 pesetas al mes.

i) Lavacoches y ayudantes, 165 al mes.

f) Conductores de taxis. 180 pesetas al mes

g) Cobradores de coches de línea, 180 pesetas al mes.

h) Conductores de tractores al servicio de la agricultura, cualquiera que sea su forma y mecanismo, siempre que se muevan por tracción mecánica, 360 pesetas al mes.

5.^a Queda prohibido el internado, exceptuando los obreros del servicio particular que por razones especiales podrán pactarlo de común acuerdo con sus patronos.

6.^a Los días de Feria y Carnaval, los patronos que deseen el servicio de un chófer, le abonará a razón de quince pesetas por día, y en las demás épocas a razón de diez pesetas diarias, hasta quince días.

7.^a De conformidad con lo legislado, la jornada máxima legal para todos los obreros pertenecientes a este ramo de tracción, será de ocho horas, debiendo tener los chófers doce horas consecutivas de descanso dentro de las veinticuatro del día; es decir, que el número de horas de trabajo dentro de la semana será de cuarenta y ocho horas, pudiendo ser elegido el día de descanso de común acuerdo entre patronos y obreros.

8.^a Las horas extraordinarias de trabajo se pagarán con recibo aparte, con recargo del 25 por 100 las dos primeras, y el 50 las restantes.

9.^a Será obligación del conductor de un vehículo de tracción mecánica en general, la limpieza del coche, del interior y exterior, engrase y pequeñas reparaciones que no requieran la intervención de un mecánico profesional.

10. A los conductores de servicio particular, siempre que salgan de su residencia, les abonará el patrono los gastos de manutención y hospedaje en los establecimientos que éste señale.

11. Los patronos se obligan a reservar la plaza al obrero contratado con carácter permanente, en los casos de enfermedad, accidentes de trabajo y condena por causa de accidente profesional, pudiendo el obrero reintegrarse a su puesto en las mismas condiciones que trabajaba al cesar en el servicio por las causas aludidas, siempre que en el accidente no se demuestre la impericia del obrero.

12. Caso de enfermedad, será obligación del patrono el abono del cincuenta por ciento del sueldo durante los tres primeros meses, cesando esta obligación si la enfermedad continúa

por más tiempo. Se exceptúan de esto las enfermedades venéreas.

Para caso de accidentes se atenderán ambas partes a lo dispuesto en las Leyes sobre el particular.

13. Si durante la enfermedad, accidente o condena, el patrono contratase otro obrero en su lugar, tendrá carácter de sustituto del enfermo, accidentado o condenado, y cuando se reintegre a su puesto, aquél no tendrá derecho a indemnización.

14. Será condición del patrono el acondicionar la cabina del conductor contra las inclemencias del tiempo y dotar al obrero de las herramientas e instrumentos precisos para la reparación del vehículo en aquellas averías que no se precise la asistencia de un mecánico profesional.

15. Los vehículos que se dediquen al transporte de mercancías y paquetería serán servidos, además del conductor, de un mozo que el patrono designe para la carga y descarga y que será el responsable de este servicio.

16. Será de cuenta del patrono el uniforme, guarda-polvo y gorra que desee constituya la indumentaria del conductor, suministrándolo con arreglo a las estaciones del año.

17. También es obligación del patrono, suministrar a los conductores un mono de mecánico para el trabajo.

18. A los obreros con sistema de retribución, aun cuando consista en un sueldo inicial de un tanto por ciento sobre la recaudación, se computará su jornal en los casos de indemnización por accidentes del trabajo y en los de despido, a razón de diez pesetas diarias.

19. Todos los patronos vienen obligados a tener en lugar visible y a disposición de los obreros un ejemplar de estas bases.

20. Serán justas causas de despido en favor del patrono, las que establecen los artículos 18 y 21 del Código de Trabajo (1) que se copian al pie.

21. Se considerará como período de prueba

(1) Art. 18. El contrato de trabajo, cualquiera que sea, durará el tiempo estipulado.

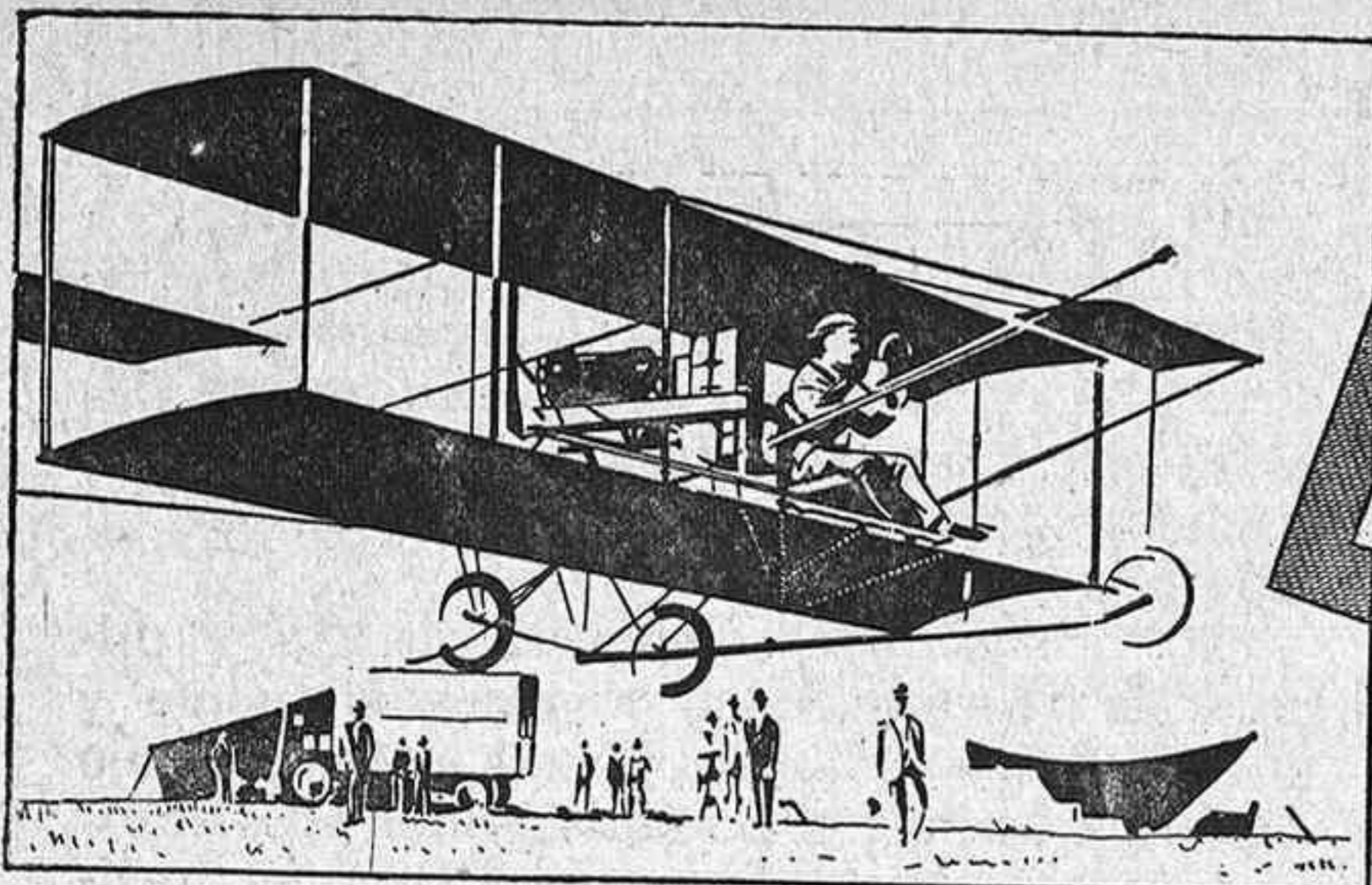
A falta de estipulación expresa, y salvo el caso de prueba de costumbre en contrario, se entenderá concertado: por día, cuando la remuneración sea diaria, aun cuando su pago se efectúe por semanas o quincenas; por meses cuando la remuneración sea mensual y anual si es por años.

Art. 21. Se estimarán justas causas a favor del patrono, para poder dar por terminado el contrato, antes del plazo del vencimiento, las siguientes:

1.^a La falta repetida a las condiciones propias del contrato.

2.^a La falta de la confianza debida en las gestiones o en la clase de trabajo a que se dedique el obrero.

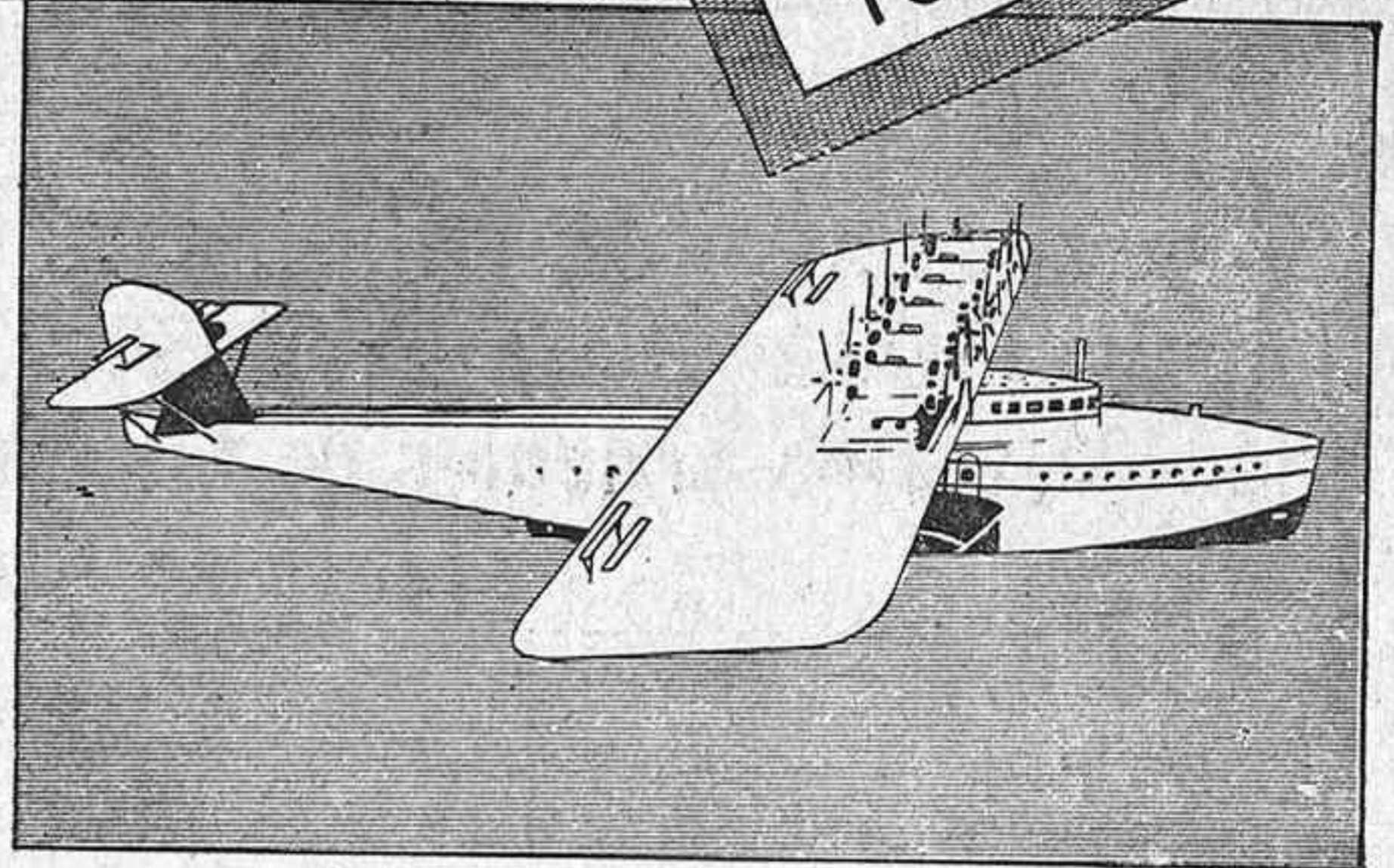
3.^a Los malos tratamientos o la falta grave al respeto y consideración por parte del obrero, al patrono, su familia, a su representante y a los compañeros de trabajo.



1910
Mobiloil
resiste

1932
Mobiloil
resiste

Desde los vuelos
de Curtis
hasta el Do. X



Mobiloil no ha fallado nunca

En el aire, así como en el mar y en la tierra, **Mobiloil** ocupa una situación de preeminencia.

La fama mundial de sus productos se afirma más cada año.

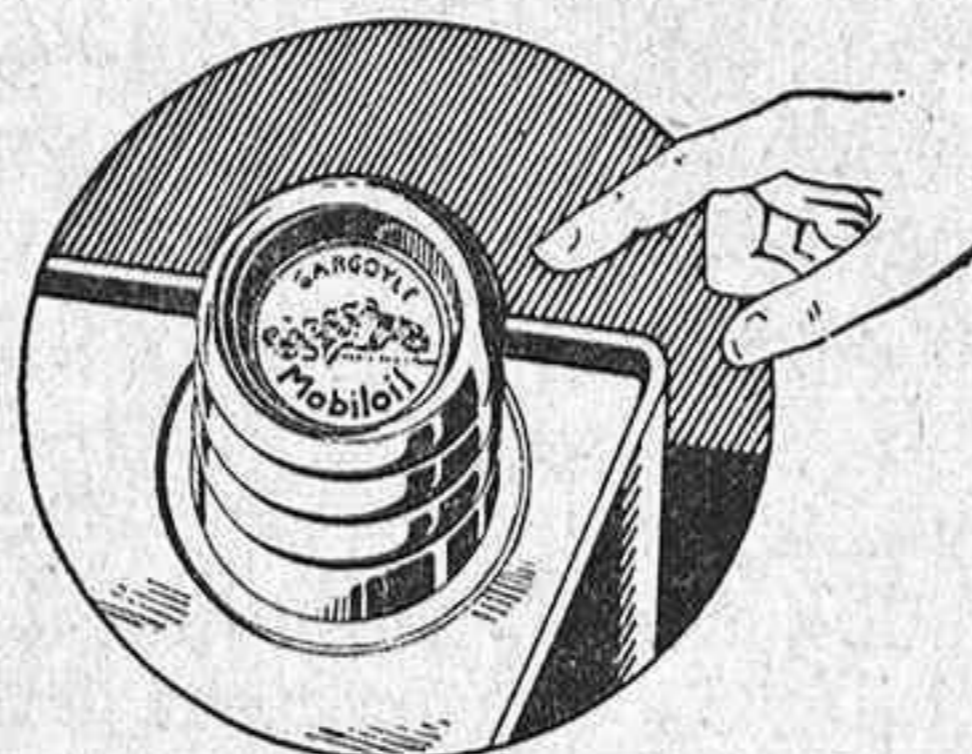
En los vuelos históricos de Lindbergh, en el de Byrd al Polo Norte, Wilkins al Antártico, Kingsford Smith de Irlanda a New York, del Dornier X y muchísimos otros, siempre fué empleado **Mobiloil**, que no falló nunca.

Millones de automovilistas en el mundo entero usan **Mobiloil** a diario.

Prácticamente todos los constructores de motores de aviación, marina y automóviles recomiendan o aprueban el uso de **Mobiloil**.

Durante más de 65 años la Vacuum Oil Company se ha especializado en la elaboración exclusiva de lubricantes de alta calidad.

FÍJESE EN EL PRECINTO



Compre siempre en latas precintadas: única garantía de **Mobiloil** legítimo.

Recomendaciones que indica el tipo adecuado para cada marca de coche. Este Cuadro representa el consejo profesional de la Vacuum Oil Company tal como han dictaminado sus Juntas de Ingenieros. Consúltelo y exija el tipo de **Mobiloil** que corresponde a su motor.

Con **Mobiloil** va Vd. seguro

VACUUM OIL COMPANY

SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA

ba el de quince días, trascurridos los cuales, se considerará el obrero contratado en firme y prorrogado el contrato indefinidamente, si el patrono no avisa con un mes de anticipación a la cesación del servicio.

22. Se considerará festivo el día primero de Mayo.

23. Aquellos patronos que al entrar en vigor estas bases tuviesen asignados a sus obreros sueldos superiores a los mínimos correspondientes a las condiciones de cada operario, según lo acordado en estas bases, no podrá rebajársele por ningún concepto.

24. Los conductores de tractores deberán

tener carnet de conductores de aparatos de tracción mecánica, no pudiendo el patrono ajustar sus servicios a los que no lo posean.

25. Las condiciones morales acordadas en estas bases, serán íntegras para toda la provincia y los sueldos serán aprobados por este Jurado Mixto para cada localidad.

26. Estas bases empezarán a regir el primero de Febrero de mil novecientos treinta y dos y tendrán de duración hasta el treinta y uno de Enero de mil novecientos treinta y cuatro.

Córdoba, 19 de Enero de 1932.—El Presidente, *Juan Palomino*.—El Secretario, *Manuel Castro*.

El Jurado Mixto de Transportes contesta a la consulta elevada por CORDOBA AUTOMOVILISTA CLUB, relativa a la interpretación de varios artículos de las Bases de Trabajo de los conductores de Automóviles

Habiendo surgido varias dudas en la interpretación de los artículos 5.º, 7.º y 25.º de las bases de trabajo para los conductores de automóviles, y que publicamos en nuestro suplemento extraordinario anterior, del día 1.º, CORDOBA AUTOMOVILISTA CLUB se apresuró a elevar al Jurado Mixto de Transportes el siguiente escrito:

Sr. Presidente del Jurado Mixto de Transportes, Sección Mecánica, de esta provincia.

Francisco Quesada Chacón, Secretario de «Córdoba Automovilista Club», con domicilio en la calle Morería, núm. 14, principal, ante ese Jurado Mixto, expone:

Que han surgido algunas dudas en la interpretación de determinados artículos de las bases de trabajo para chófers, cobradores y lavacoches de automóviles, acordadas por ese Jurado Mixto en el pleno de ese organismo celebrado en sesión del día 19 de Enero pasado, dudas que no puede contestar categóricamente esta entidad a las personas que le hacen tales consultas, y en su consecuencia, espera le sean aclaradas las siguientes:

En lo que se refiere a la base quinta, que se determine si, al convenir un patrono particular con el chófer el internado, ha de hacerse por medio de un contrato particular, fijando la cantidad que ha de cobrar en dinero, suponiendo que la diferencia ha de ser para la manutención; y en este caso, si dicho con-

trato es suficiente con las firmas de ambas partes, o tiene que ser visado por el Jurado Mixto.

Dice la base séptima, que, de conformidad con lo legislado, la jornada máxima legal para todos los obreros pertenecientes a este ramo de tracción, será de ocho horas, debiendo tener los chófers doce horas consecutivas de descanso, dentro de las veinticuatro del día; es decir, que el número de horas de trabajo dentro de la semana, será de cuarenta y ocho horas, pudiendo ser elegido el día de descanso, de común acuerdo entre patronos y obreros. Y el que suscribe desea conocer si esa jornada es aplicable igual a los conductores de automóviles de servicio público, que a los particulares, y en este caso, que se exprese: 1.º, si las ocho horas han de ser prestando servicio en el volante, o a disposición del propietario. 2.º, si el día de descanso para el chófer particular, puede dividirse en dos medios días durante la semana.

Y en lo relativo a la base 25, que dice que las condiciones morales acordadas en tales bases serán íntegras para toda la provincia, y

que los sueldos serán aprobados por ese Jurado Mixto para cada localidad, deseo conocer si para ello se han de formar Juntas locales de patronos y obreros, que determinen los sueldos para los conductores de camiones, de automóviles de servicio público y de automóviles particulares; y una vez convenidos, y con la conformidad del Jurado Provincial, cuándo ha de empezar a regir su aplicación en cada pueblo, en lo referente al sueldo, ya que, en lo de la parte moral, se determina claramente que es con carácter general en la provincia.

En su virtud,

SUPLICO a V. se sirva contestarme por escrito a estas consultas.

Es gracia que espero merecer de V.

Córdoba a 3 de Febrero de 1932.

Francisco Quesada

—:—

En el mismo día, dicho Comité contestó a CORDOBA AUTOMOVILISTA CLUB con el siguiente oficio:

«Comité Paritario Interlocal de Transportes de Córdoba».—«En contestación a la consulta fecha de hoy, sobre la aplicación de las bases de trabajo para el gremio de chófers de Córdoba y su provincia, he de manifestarle:

PRIMERO.—Con arreglo a la base 5.^a, los patronos y obreros que contraten de un modo particular el sueldo mixto (internado) a que se refiere la citada base, tendrán que presentar ante el Jurado Provincial, y por triplicado, el acuerdo entre ambas partes, para su revisión.

SEGUNDO.—En lo que se refiere a la base 7.^a, la jornada de ocho horas ha de entenderse por trabajos efectivos, y de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto de 3 de Abril de 1919, se autoriza al cómputo semanal de 48 horas, por ser este trabajo de casas particulares de tal naturaleza, que no permite una distribución uniforme del horario; y

TERCERO.—Respecto a la base 25.^a, para el acuerdo entre patronos y obreros fuera de la capital, ha de tenerse en cuenta que la reunión de propietarios de automóviles y conductores, debe celebrarse ante el Alcalde, previamente convocados, y una vez aprobado el ex-

tremo a que se refiere la expresada base, habrá de remitirse dicho contrato a este Jurado, para su revisión y aprobación. Fuera de la capital, las bases comenzarán a regir en todas sus partes el día 1.^o de Febrero, teniendo en cuenta que los sueldos que se designen en cada pueblo serán el tipo por el que han de regirse para el cobro los chófers de servicio particular. Es decir, que, aunque los acuerdos se adopten en los pueblos dentro de algún tiempo, para los efectos de comprobación y reclamaciones, se partirá siempre de la fecha de 1.^o de Febrero.

Córdoba 3 de Febrero de 1932.—El Vicepresidente, *Cristóbal Rodríguez*.

Sr. Don Francisco Quesada, Secretario de CORDOBA AUTOMOVILISTA CLUB.

—:—

Por el anterior oficio, quedan aclaradas convenientemente las dudas que existían respecto a la interpretación de las bases 5.^a, 7.^a y 25.^a, y especialmente la 7.^a, que se refiere a la fijación de la jornada de ocho horas para los conductores de automóviles particulares, que sólo se contarán cuando se hallen prestando servicio con el automóvil, sin considerar, a tales efectos, las de presencia.

Para mayor claridad, diremos que si uno o varios días determinados de la semana el conductor tuviese que prestar un servicio con el coche, por ejemplo, de 12 horas, esas cuatro que hay de diferencia se pueden deducir en el resto de los días de la semana en que no trabaje, sumándose, en total, como máximo, las 48 horas semanales.

El acuerdo de los chófers

El día 2 se reunieron los chófers particulares en la Casa del Pueblo, para adoptar acuerdos acerca de la interpretación de las bases de trabajo.

De dicho acuerdo se dió cuenta al Gobierno, en un oficio, que, transcrito, dice así:

«La Sociedad de Obreros del transporte mecánico de Córdoba y su provincia, reunidos en el día de la fecha en sesión extraordinaria, en su domicilio social (Casa del Pueblo, Alhóndiga, 67) para tratar de la forma de interpretar la distribución de las ocho horas que constituyen la jornada legal del trabajo, por unanimidad

acordaron lo siguiente: Primero, respetar el precepto legal que establece la jornada de ocho horas.

Segundo. — Que las horas que comprende dicha jornada legal podrán ser distribuidas de mutuo acuerdo entre patronos y obreros, pero sin que en forma alguna excedan los servicios que éstos presten del total de horas semanal que fija la ley. Además, serán respetados los

descansos que se señalan en las bases recientemente aprobadas, de tal forma que sea como quiera la forma de distribución de horas el chofer disfrutará del descanso que en aquellas se fija.

Córdoba 3 de Febrero de 1932.

Por la Junta Directiva: *Luis Mellado*, contador; *Mariano Velázquez*, tesorero, y *José León*, vocal.

“Córdoba Automovilista Club” impugna las anteriores bases por entender que los acuerdos no son de la competencia del Jurado Mixto de Transportes, en lo que se refiere a los chófers de servicios particulares

«Córdoba Automovilista Club» ha elevado al Ministerio del Trabajo por mediación del Jurado Mixto de Transportes provincial, el siguiente recurso:

«Excelentísimo señor ministro del Trabajo.

Francisco Quesada Chacón, secretario de «Córdoba Automovilista Club, con domicilio en la calle Morería, número 14, principal, de Córdoba, como mejor proceda dice:

Que encontrándose dentro del plazo legal para recurrir ante V. E. de los acuerdos adoptados con fecha 19 de Enero anterior por el Jurado Mixto de Transportes Sección Mecánica de esta provincia y publicándose en el «Boletín Oficial» del día 29 siguiente, regulando las relaciones económicas y vínculos jurídicos entre los dueños de automóviles particulares y los conductores de los mismos, deduzco ante V. E. con arreglo a lo que dispone el artículo 29 de la vigente Ley de Jurados Mixtos de 27 de Noviembre de 1931 la presente reclamación, al objeto de que sean renovados aquéllos, fundándome para deducir tal solicitud en las breves razones de hecho y derecho siguientes:

Entiende el recurrente, que el Jurado Mixto de que se trata carece de competencia y de jurisdicción para formular e imponer el contrato de trabajo que ha promulgado en lo que afecta a los dueños de automóviles particulares que no pueden ser tenidos como patronos, toda vez que los conductores de sus vehículos están asimilados al servicio doméstico careciendo, por lo tanto, del carácter de obreros que señalan las disposiciones legales vigentes para ser parte integrante de una organización corporativa sujeta a la jurisdicción de dichos Tribunales Mixtos.

En efecto, según el Real decreto de 8 de Marzo de 1929 sobre organización corporativa

nacional, el automovilista particular no encaja en la misma porque el hecho de tener un coche podrá ser una necesidad o un deporte pero nunca una profesión no siendo, por lo tanto, el automovilismo en tal forma una industria de transporte, y en su consecuencia, los propietarios de tales coches particulares no deben ser considerados como industriales ni están sometidos a la repetida jurisdicción de aludidos Tribunales Mixtos.

Es indudable también que el servicio de chófers es de índole doméstica, contribuyendo a la vida profesional y a la familiar de quienes utilizan sus servicios, bastando para que así se reconozca, tener en cuenta cómo define el artículo 147 del Código del Trabajo lo que debe entenderse por servicio doméstico, pues considera como tal el que se presta mediante jornal, sueldo, salario o remuneración de cualquier otro género o sin ella que sea contratado no por un patrono, sino por un amo de casa que no persigue fines de lucro para el trabajo en su morada particular prestado por quien lo hace de modo exclusivo: bien el contratante, bien a su familia o bien a sus dependientes albergándose o no en el domicilio del amo, todo lo cual demuestra que con tal ocupación no interviene en producción o industria alguna sino que solamente satisface una necesidad. No se incorpora pues a ningún producto ni determina directamente un lucro, siendo de observar que no hay que mirar sólo al trabajo realizado por el dependiente sino también al carácter industrial o privado del dueño.

El artículo 435 de dicho Código de Trabajo determina concretamente la competencia de los Tribunales de que se trata, dando dos criterios: el de la calidad de la persona que ha de ser patrono u obrero conforme a la definición de los mismos que se contiene en el 427, y la del asunto que debe versar sobre arrendamien-

tos de trabajo o sobre accidentes de éste (de donde quedan excluidos los servicios domésticos según el aludido artículo 147) o, en fin, sobre incumplimiento de Leyes y disposiciones de carácter social que afectan particularmente al *demandante* y que no tengan señalado procedimiento especial. En suma: quedan fuera de la sección del repetido Código y en especial excluidas de la competencia de los Tribunales Industriales las cuestiones surgidas dentro de la esfera del servicio doméstico. Expresamente y refiriéndose a la Ley de Tribunales Industriales, existe una sentencia del Tribunal Supremo dictada en 10 de Febrero de 1917, cuya doctrina es terminante: las leyes sociales, dice, fueron dictadas exclusivamente para los obreros o trabajadores asalariados que concurren bajo la dirección de un patrono y no de un amo al ejercicio de una profesión manual o un arte mecánico y, por tanto, en oposición se entienden excluidos los sirvientes o criados propiamente dichos, salvo cuando el pacto o las circunstancias especiales excluyen toda idea de domesticidad.

No cabe argüir en contrario la doctrina contenida en otra sentencia de 28 de Abril de 1926, pues siendo única no basta, como sostiene el ilustre jurisconsulto señor Ossorio y Gallardo en un informe emitido para sentar jurisprudencia, y además pierde valor, por referirse al artículo 1.º de la Ley de Tribunales Industriales de 1912, que el reciente Código del Trabajo deroga por disposición expresa de su artículo 499.

Es, pues, visto, Excmo. Sr., que el fondo de justicia y de derecho en que se inspira el presente recurso es evidente, como evidente lo es también que la mayoría de las restantes bases contenidas en el acuerdo de que se recurre, respira un fondo de humanidad y de acierto, que, de ser competente el Tribunal que las ha dictado, no provocarían oposición alguna, aparte de que, para mayor concreción, han sido aclaradas por tan repetido Tribunal en oficio que ha dirigido al que suscribe con fecha 3 del mes actual. Nos referimos a los artículos 5.º, 7.º y 25 de dichas bases de trabajo de las cuales acompañamos un ejemplar.

Merece capítulo aparte en el presente recurso la base referente a los conductores de tractores al servicio de la agricultura, a los cuales señala, con otras ventajas, el sueldo mensual de 360 pesetas. La agricultura, como consta a V. E., está demasiado recargada en nuestro país, siendo muy aguda la crisis que atraviesa, y, además, entiende el apelante que, sobre tal particular, debe intervenir los Jurados

Mixtos Agrícolas, por referirse el Jurado que ha intervenido a cuestiones de tracción mecánica, o sea la que señala el Reglamento de circulación de vehículos con motor mecánico por todas las vías públicas de España, de 16 de Junio de 1926, y sabido es que los dichos tractores agrícolas sólo funcionan en lugares acotados.

Abriga la seguridad el que suscribe, de que V. E. ha de prestar la necesaria y debida atención al presente recurso para que el fallo que recaiga al mismo, ampare los derechos de todos, pues tan respetables son los de los patronos como los de los obreros, y estos últimos aún más dignos de cariño.

En virtud de lo expuesto, a V. E.

SUPLICO que, teniendo por deducido el presente recurso contra los acuerdos a que se refiere, se sirva estimarlo, resolviendo en la forma expuesta, con todo lo demás que sea de justicia, etcétera.

Córdoba, para Madrid, a 6 de Febrero de 1932.—*Francisco Quesada*.

Las bases de trabajo para los chófers de Bujalance

Como las bases de trabajo para chófers acordada por el Jurado Mixto han de ser aplicadas en todo su articulado en la provincia de Córdoba, menos en la parte relativa a los sueldos que han de ser convenidos en cada localidad entre patronos y conductores, y habiendo surgido un pequeño conflicto en Bujalance con motivo de algunos despidos de éstos, el día 4 del actual, personóse en el citado pueblo el vicepresidente del Jurado Mixto Provincial de Transportes Mecánicos, don Cristóbal Rodríguez, celebrando en el Ayuntamiento y bajo la presidencia del Alcalde, una reunión con delegados de ambas representaciones.

En dicha reunión en la que reinó un espíritu de tolerancia, tanto por parte de la clase patronal como de la obrera, se acordó señalar los siguientes sueldos:

Chófer de servicio particular, 150 pesetas mensuales.

De servicio público, 180 pesetas.

Y de servicio de camiones en general, 210 pesetas.

En otros pueblos de la provincia se han constituido las Juntas Locales que determina el artículo 25 de las bases generales con el mismo objeto.

Los castigos por exceso de velocidad en Suiza

En Suiza se castigan a los automovilistas las reincidencias por exceso de velocidad de un modo especial, que brindamos a nuestras autoridades por los sorprendentes resultados que ha dado su aplicación.

Las autoridades instalan en el automóvil condenado un contador registrador, que comprueban semanalmente. Si el coche ha pasado de la velocidad máxima fijada como castigo durante un tiempo determinado, el conductor es condenado a una sanción grave.

Imaginamos el suplicio que será para un conductor aficionado a correr el verse condenado durante unas cuantas semanas a no pasar de quince kilómetros por hora.

Una insignia para reconocer los coches de los médicos

La Federación de sindicatos médicos del Sena ha hecho notar los inconvenientes que pueden derivarse de la limitación del tiempo de estacionamiento de los coches cuando se trata de vehículos de un médico en servicio.

Teniéndolo en cuenta reclaman una excepción de la regla general para los coches de los médicos y proponen la creación de una insignia que permita indentificarlos en el tráfico urbano.

Esta insignia tendría además la ventaja de permitir descubrir rápidamente un doctor en los casos de urgencia.

Más de 35 millones de automóviles

Según la estadística mundial de automóviles que ha establecido el Ministerio del Comercio en Washington, el reparto de vehículos a motor, en 30 de diciembre de 1930, era el siguiente:

Europa.—Turismo. 3.799.388; autobuses, 146 257; camiones, 1.297.806; total: 5.243.451 vehículos; 76 habitantes por vehículo.

América (Estados Unidos).—Turismo, 22.951.847; autobuses, 95 400; camiones, 2.476 532; total: 26 523.779; 4-3-5 habitantes por vehículo.

América (otros países).—Turismo, 1 722,668; autobuses, 18.994; camiones, 374 269; total: 1.115.931; 40 habitantes por vehículo.

Africa.—Turismo, 274.399; autobuses, 8 184; camiones, 68.796; total: 351.379 vehículos; 542 habitantes por vehículo.

Asia.—Turismo, 263 652; autobuses, 45.454; camiones, 87.282; total: 396.338 vehículos; 2.270 habitantes por vehículo.

Oceanía.—Turismo, 755.031; autobuses, 13.228; camiones, 204 039; total: 972.298 vehículos; 66 habitantes por vehículo.

Existen, pues, repartidos en las cinco partes del mundo: 29.766.985 vehículos de turismo; 327.517 autobuses; 5.508 674 camiones; total: 35.603.176 vehículos automóviles, lo que da un total de 56,1 habitantes por automóvil.

Haciendo buenos caminos podemos dividir la tierra de nuestro país y transformarla en jardín.

LOS APARATOS RADIO PHILCO

son los mejores y más selectivos

Venta y audición:

José Giménez Moreno

Garage Cervantes

AVENIDA DE CERVANTES, 16

== CORDOBA ==

La circulación y sus peligros

Campaña para disminuir los accidentes de tránsito

La frecuencia y elevada cifra de accidentes automovilistas que se registran, ha dado lugar en todos los países a una intensa campaña educadora.

Observe estos consejos y evitará muchos accidentes de tránsito.

- 1.—No utilice un coche cuyos frenos no respondan perfectamente.
- 2.—Respete sistemáticamente los reglamentos vigentes sobre el tránsito.
- 3.—No toque el klaxon innecesariamente. Es inútil y molesta.
- 4.—Si conversa, conduzca más despacio. No quite la vista del camino.
- 5.—En los cruces del ferrocarril la muerte espera. Cruce despacio.
- 6.—No dé marcha atrás acelerando y sin mirar. Es peligrosísimo.
- 7.—No se entretenga haciendo oscilar el coche sin motivo justificado. Siga una trayectoria recta, sin zig zag.
- 8.—Gradúe el espejo retrovisor, usándolo brevemente al doblar.
- 9.—Mientras está de mal humor no maneje. Es ridículo y desastroso.
- 10.—Al entrar en las calles preferentes o en las que hay dirección única, deténgase.
- 11.—No permita nunca que maneje un borracho. Evítelo a toda costa.
- 12.—No se estacione en calles de línea en las proximidades de una esquina.
- 13.—Haga las señales a tiempo y obedézcalas también. Es cómodo.
- 14.—No desconecte el motor si va usted a bajar; se expone por gusto.
- 15.—No malgaste gasolina dando aceleraciones. Es una tontería costosa.

16.—Revise las puertas antes de ponerse en marcha. Salga derecho.

17.—No aprenda en el coche de un amigo, ni preste el suyo.

18.—A veces una avería cuesta más que un coche. Un accidente ni se sabe.

19.—Conducir con cuidado trae su recompensa y da placer. Es sensato.

20.—Al estacionarse vire siempre las ruedas hacia la cuneta.

21.—No lleve los pies sobre los pedales cuando no los usa.

22.—Pasar a un automóvil en una curva es «locura».

23.—En una pendiente cuya cumbre está oculta la carretera, «doble locura».

24.—En un descenso sobre ruta estrecha y arbolado «triple locura».

25.—El automóvil da oportunidad para demostrar la educación.

26.—Acepte como un honor que le llamen cobarde; pero no corra.

27.—No pierda el dominio; la prudencia distingue al conductor.

28.—Las curvas tienen derecha, centro e izquierda. Recuérdelo.

29.—Acuérdese de que los trenes eléctricos y los ferrocarriles tienen su ruta invariable.

Contra el aumento de precio de la gasolina

«La Federación Oficial de Propietarios de Camiones de España, establecida en Madrid, eleva la más respetuosa, pero enérgica protesta ante el proyecto del señor ministro de Hacienda por la elevación del precio de gasolina en cuanto afecta al importante gremio del transporte en su aspecto industrial, y que viene a agravar la situación precaria por que atraviesa, y que concluiría por dar traste y ruina del transporte, aumentando la crisis obrera, pues tén-gase presente que de él viven 200.000 familias modestas.»

EL MANANTIAL

Vda. de José Laguna Fuentes

Gran depósito directo de todas clases de aguas mi-
nero medicinales marcas nacionales y extranjeras
— VENTA AL POR MAYOR Y AL DETALL —

Despacho: Calle de Sevilla núm. 9 - Teléfono 1002 - CORDOBA

Se anuncia el aumento del precio de la gasolina

Indudablemente, parece que todo coincide en ir contra el automovilismo, como si éste tuviera el sólo aspecto del sport sin considerar la formidable cooperación que representa como elemento de trabajo para la industria, la agricultura y el comercio.

Las circunstancias porque atraviesa nuestra economía, el retraimiento del capital y la falta de dinero en los elementos agrarios, han hecho que el comercio del automóvil sufra una crisis tan gravísima, que pudiéramos decir que está a punto de desaparecer; y por si esto fuese poco, el ministro de Hacienda anuncia el aumento en el precio de la gasolina de diez céntimos por litro, que viene a agravar considerablemente los intereses de los automovilistas.

Algunas entidades automovilistas y periódicos profesionales, han elevado su protesta ante el Ministro de Hacienda, y nosotros, desde estas columnas, protestamos también de ese proyectado recargo, por considerarlo extraordinariamente perjudicial para el automovilismo en España.

La supresión de las Juntas de Transportes

Como consecuencia del decreto de 20 de Enero pasado, quedaron suprimidas las Juntas Provinciales de Transportes y, por tanto, los expedientes relativos a los servicios públicos dependerán directamente del Ministerio de Obras Públicas, habiéndose publicado normas para lo relativo a los expedientes en curso, reclamaciones, etcétera.

Después, y por el Ministerio citado, se ha dirigido a los gobernadores el siguiente telegrama:

«En cumplimiento del decreto de 20 de Enero del año 1932, deberán las Jefaturas de Obras Públicas de hacerse cargo inmediatamente de los archivos, documentos, expedientes, etc., de las Juntas Provinciales de Transportes. El expresado decreto, a suprimir las Juntas continúan los gobernadores civiles con cuantas facultades resolutivas les otorgan las disposiciones vigentes en la materia, con los auxilios y asesoramientos de las Jefaturas de Obras Públicas y del personal afecto a las mismas, siguiendo a cargo de los gobernadores civiles la expedición de tarjetas C. y D.»

Banco Español de Crédito

Capital: 50 millones de pesetas

Domicilio social: Alcalá, núm. 14, Madrid

SUCURSAL DE CÓRDOBA

CLAUDIO MARCELO, 21 Y 23

(EDIFICIO DE SU PROPIEDAD)

Caja de Ahorros

Intereses que se abonan 4 % - Libretas máximum 10.000 pesetas

Sucursales en España y Marruecos

Corresponsales en las principales ciudades del mundo

EXECUCIÓN DE TODA CLASE DE OPERACIONES DE BANCA Y BOLSA

CUENTAS CORRIENTES A LA VISTA

CON UN INTERÉS ANUAL DE 2 1/2 POR 100

Consignaciones a vencimiento fijo

Un mes.	3	por 100
Tres meses	3 1/2	por 100
Seis meses.	4	por 100
Un año	4 1/2	por 100

EL BANCO ESPAÑOL DE CRÉDITO pone a disposición del público, para la conservación de valores, documentos, joyas, objetos preciosos etc., un departamento de

Cajas de Alquiler

con todas las seguridades que la experiencia aconseja

Una de las causas de la despoblación de los campos, es la dificultad de movilización; los buenos caminos la suprimen.

La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, condenada por un accidente en un paso a nivel

La Sala primera de la Audiencia de Granada ha dictado sentencia en la causa intruida por accidente ocurrido el año anterior en un paso a nivel, donde un automóvil fué arrollado por un tren, muriendo en el accidente tres personas. La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces ha sido condenada a pagar a las familias de las víctimas una indemnización superior a ochenta mil pesetas. La guardabarrera ha sido condenada a seis meses de prisión.

Relación de los vehículos de tracción mecánica matriculados en la provincia de Córdoba durante el mes de Enero de 1932

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
4854	Raymo (M)	Don Francisco Duque Blanca	Córdoba
4855	Ford (C)	» José Cobos Ruiz	Montilla
4856	Ford (O)	» Rafael Ramírez del Espino	Lucena
4857	Willys (C)	» Francisco Caballero Aguilar	Rute
4858	Ford (C)	» Crisóstomo Sánchez Borrego	Rute
4859	Renault (C)	» Rafael Ruz Rosas	Castro del Río
4860	Ford (T)	» Manuel Marín Ruiz	Córdoba
4861	Ford (C)	» José Sánchez Fuentes	Rute
4862	Citroen (O)	Doña Ana Bautista Bellido	Cabra

En total, se han matriculado 9 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Ford, 5; y uno a cada una de las marcas Willys, Renault, Citroen y Raymo.

ESTADOS UNIDOS

Fusión de la Standar Oil y de la Vacuum Oil Company

Una importantísima reorganización financiera ha sido efectuada recientemente bajo la forma de fusión de dos importantes empresas petrolíferas: la Standard Oil Co., de Nueva York y la Vacuum Oil Co. El proyecto de unión fué previamente sometido al Ministerio de Justicia de Washington, quien emitió un fallo favorable a esta unión, en cuanto afecta al Sherman Anti-Trust Act.

Se espera igualmente un proyecto de fusión de la Standard Oil Company de New Jersey y de la Standard Oil de California.

Organización de una granja agrícola de ensayo

M. Henry Ford acaba de organizar en un terreno de una superficie de 3.000 acres situada al sur del lago Michigan, una granja donde se propone emprender experimentos relativos a la producción de primeras materias vegetales utilizables en la industria del automóvil.

La primera serie de ensayos ha sido llevada sobre la utilización industrial de los melones y calabazas. Los productos de este cultivo servirán para la fabricación de alcohol, necesario para la composición de pinturas y barnices para automóviles, mientras que los subproductos fi-

lamentosos serán utilizados en la fabricación de una substancia destinada a reemplazar la madera.

Continúa disminuyendo la producción de automóviles

En los Estados Unidos la disminución de la construcción de automóviles excede todas las previsiones. La producción total de septiembre ha sido estimada en 180.000 vehículos y la de octubre en 160.000.

Según M. Murray Butler, director de la Oficina Internacional del Trabajo, el índice de la industria automovilística ha descendido en aquél país de 142 a 75.

Lea Vd. diariamente

A B C

Corresponsal en Córdoba:

FRANCISCO QUESADA

Relación de las autorizaciones de 2.ª clase para conducir vehículos con motor mecánico expedidas por la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia durante el mes de Enero de 1932

Del número 5.415 al 5.437

Don Juan Basabe Bujalance, vecino de Córdoba; don Francisco Cano Carmona, de Lora de Estepa (Sevilla); don Eduardo Martín Obispo, de Córdoba; don Manuel Gámiz Luque, de Priego de Córdoba; don Eduardo Albalá Valenzuela, de Baena; don Vicente Ruiz Carrazón, de Valdepeñas (Ciudad Real); don Antonio Casaus Alvarez, de Antequera (Málaga); don Hilario Muñoz Cruces, de Sevilla; don Teodoro González Medrán, de Dos Torres; don Bernabé Caballero Medina, de Belalcázar; don Antonio Ruiz-Roso Benítez, de Cabeza del Buey (Badajoz); don Juan Pérez Pérez, de Belmez; don Domingo Sánchez Cobos, de Pozoblanco; don Francisco Córdoba Romero, de Córdoba; don Simón Moyano Torralbo, de Cañete de las Torres; don José Herrera Camacho, de Posadas; don Rafael Onieva Arjona, de Córdoba; don Benito García Pérez, de Córdoba; don Manuel Aldea Cañero, de Posadas; don Manuel Guerrero Calero, de Lucena; don Rafael Palacio Fernández, de Córdoba; don Francisco Pérez Muñoz, de Villafranca de Córdoba; y don Tomás Barbero Ibáñez, de Clares de Ribota (Zaragoza).

Durante el citado mes no se ha expedido ninguna autorización de 1.ª clase.

BOCINAZOS

¡Paf...!

Hace treinta años, una velocidad de diez millas por hora, era considerada como peligrosísima y el automóvil era un hazmerreir. Hoy circulan por los caminos de los Estados Unidos veinte millones de coches para viajeros y el mecanismo de fiscalización es tan perfecto, que los viajes en automóvil son tan cómodos como los que se efectúan por ferrocarril.

Los coches de alto precio tenían hace diez años factores de seguridad tales como buenos frenos, buenos motores, buen controlador de la dirección. Hoy, hasta los coches más baratos, poseen detalles refinados de seguridad. Es un hecho indiscutible que los coches de bajo precio, poseen una uniformidad de calidad y seguridad mecánicas superior a lo que era posible introducir en los coches de más alto precio hace diez años.

¡Paf... paf...!

París sigue siendo el que sostiene en auge su prestigio en el arte de la carrocería. Los excelentes carroceros galos van seguidos a este respecto de los colegas de los Estados Unidos e Inglaterra; pero a muy larga distancia.

Se nota un esfuerzo considerable por introducir en el carrozado en Francia, nuevos tonos de color más dignos y menos chocantes que los que estuvieron de moda hace unos años.

Desde este punto de vista del carrozado, París da idea clara de los progresos logrados por el automovilismo; lo que demuestra que el tiempo no pasa en balde.

JUAN VIRAJE

Un Automóvil RENAULT

Se vende un automóvil "RENAULT", tipo Monasix, seminuevo, admirablemente equipado y en condiciones de marcha. Tipo Sedan, cuatro puertas, - - - - 12 H. P. A toda prueba. - - - -

Darán razón: Oficinas de CORDOBA AUTOMOVILISTA

CAMIONES DODGE BROTHERS

El más fuerte :-: El que más rinde
El que más dura :-: El más económico

Representante para Córdoba y su provincia:

Manuel García de la Plaza
Gran Capitán, números 27 y 29 :-: CORDOBA

LA VASCO NAVARRA

COMPañIA ANONIMA DE SEGUROS

Domicilio social: Pamplona

Seguros de accidentes del trabajo, pólizas especiales para los agricultores.

Responsabilidad civil para automóviles, coches, carros, motos, etc.

Seguros individuales de accidentes personales.

SEGUROS DE INCENDIOS Y DE COSECHAS.

OFICINAS

Inspección General de Andalucía:

Valeriano Moreno

Conde de Gondomar, 1

Delegado General de la Provincia:

Antonio Areales Colinet

CORDOBA

El libro del día

Precio:

Si desea estar bien informado de todas las Leyes, Decretos y demás disposiciones dictadas hasta la fecha por el Gobierno de la República, relativas al problema agrario, adquiera el interesante libro que - - acaba de editarse, titulado - -

4'50 ptas.

«Derechos y Deberes de los Agricultores»

Pedidos

indispensable en sus reclamaciones para los propietarios, arrendatarios y obreros.

Calle

al

Moreria, 14

«Centro

principal

Periodístico»

Remitiendo su importe por Giro Postal o a Reembolso

CORDOBA

¡EL VERDADERO LIBRO DE LOS AGRICULTORES!
