

ESTADOS UNIDOS v. ESTADO DE CALIFORNIA , 297 U.S. 175 (1936)

Corte Suprema de los Estados Unidos

ESTADOS UNIDOS v. ESTADO DE CALIFORNIA (1936)

No, no. 33

Decido: 03 de febrero de 1936

[297 UU. 175, 176] Sres. Homero S. Cummings, Atty. Gen., y Golden W. Bell, Sol. Gen., de Washington, D.C., para los Estados Unidos.

[297 UU. 175, 178] Sr. Ralph Marron, de San Francisco, Cal., para el Estado de California.

[297 UU. 175, 180]

Sr. El juez STONE emitió el dictamen de la Corte.

Esta es una demanda presentada por Estados Unidos contra el estado de California en la Corte de Distrito para el Norte de California para recuperar la sanción legal de \$100 por violación de la Ley Federal de Seguridad, 2, Ley de 2 de marzo de 1893, c. 196, 27 Stat. 531, 45 U.S.C. 2 (45 U. S.C.A. 2), y la sección 6 de la ley, modificada el 1 de abril de 1896, 29 Stat. 85, 45 U.S.C. 6 (45 U.S.C.A. 6).1

La denuncia alega que California, en la operación del Ferrocarril del Cinturón Estatal, es una compañía común dedicada al transporte interestatal por ferrocarril, y que ha violado la Ley de Seguridad al pasar por la carretera un automóvil equipado con un aparato de acoplamiento defectuosos. Tras el juicio, sin jurado, por hechos estipulados, el Tribunal de Distrito dictó sentencia para los Estados Unidos. El Tribunal de Apelaciones para el Noveno Circuito revocó, 75 F.(2d) 41, alegando que como jurisdicción exclusiva de los recursos a los que un Estado es parte se confiere a este Tribunal por el artículo 233 del Código Judicial, 36 Stat. 1156, 28 EE. C. 341 (28 U.S.C.A. 341), el Tribunal de Distrito estaba sin [297 UU. 175, 181] jurisdicción de la causa. Concedimos a certiorari, 296 UU. 554 , 56 S.Ct. 87, para revisar el caso como uno que involucra cuestiones de importancia pública, a petición del gobierno que instó al estado a ser un transportista común por ferrocarril, sujeto a la Ley de Seguridad de la Aplicación de la Seguridad, y, bajo sus disposiciones, a demandar al Tribunal de Distrito para recuperar las penas por violación de la ley.

En un traje anterior, Sherman v. Estados Unidos, 282 UU. 25 , 51 S.Ct. 41, presentado contra la Junta de Comisionados Portuarios del Estado, que supervisa la operación del Ferrocarril del Cinturón Estatal, para recuperar las penas por violación a la ley, este Tribunal anuló la sentencia del Tribunal de Distrito para el gobierno porque el estado no se había hecho parte.

1. Que una agencia de transporte sea una aerolígrana común no depende de su carácter corporativo o de propósitos declarados, sino de lo que hace. *Estados Unidos v. Terminal del Distrito Este de Brooklyn*, 249 UU. 296, 304 , 39 S.Ct. 283, 6 A.L.R. 527. El Ferrocarril del Cinturón Estatal es propiedad y operado por el estado, véase *Sherman v. Estados Unidos*, supra. Paralelada en el frente de agua del puerto de San Francisco y se extiende a unos cuarenta y cinco muelles estatales. Sirve directamente a unas ciento setenta y cinco plantas industriales, tiene conexión en la vía con un ferrocarril interestatal, y, mediante conexiones de muelles con transbordadores de automóviles de carga, conecta eso y otros tres transportistas ferroviarios interestatales con astilleros de carga en San Francisco alquilados a ellos por el estado. Recibe y transporte de uno a otro, por sus propios motores, todos los coches de carga, cargados y vacíos, y el flete que contienen, que le ofrecen ferrocarriles, compañías de barcos de vapor y plantas industriales. La mayor parte de este tráfico tiene su origen o destino en estados distintos a California. Para el servicio de transporte, hace una carga plana por coche. No emite ningún billete de embarque y no es parte a través de las tarifas. Muestro los coches siguiendo instrucciones contenidas en las 'listas de interruptor' hechas por la compañía de entrega o recepción, que paga el cargo y la absorbe en su tarifa. El [297 UU. 175, 182] El cargo por los automóviles no entregados o recibidos de otro transportista es pagado por la industria de que se trate.

El Cinturón Railroad es así un ferrocarril terminal para las industrias y transportistas con los que conecta, y sirve de enlace en el transporte de carga interestatal enviado a o desde puntos en San Francisco sobre los transportistas de conexión. Su servicio es de carácter público, para contratar, y no difiere en ninguna característica destacada de la que este Tribunal, en *Estados Unidos v. Brooklyn Eastern District Terminal*, supra, 249 UU. 296, 304 , 305 S., 39 S.Ct. 283, 6 A.L.R. 527, considerado un transporte común por ferrocarril en el comercio interestatal en el sentido de la Ley Federal de Horas de Servicio, 34 Stat. 1415, 45 U.S.C. 61 (45 U.S.C.A. 61).

El estado insiste en que los hechos de que no mantiene ninguna estación de carga, no emiten facturas de embarque, y que sólo se dedica a mover coches por una tarifa plana en lugar de a un cargo por cada cien libras de carga movido, distinguen la operación de su ferrocarril de la de la Terminal de Brooklyn. Dado que el servicio implica el transporte de los coches y su contenido, el método de fijación de la tasa no es importante. *Belt Railway Co. de Chicago v. Estados Unidos (C.C.A.)* 168 F. 542, 544, 22 L.R.A. (N.S.) 582; véase *Estados Unidos c. Union Stock Yard & Transit Co.*, 226 UU. 286, 299 , 300 S., 33 S.Ct. 83. Y mientras que el mantenimiento de una estación de carga y la cuestión de los conocimientos de embarque pueden ser aceptados al servicio de un transportista común, y una parte del comercio interestatal, véase *Estados Unidos v. Fenger*, 250 UU. 199 , 39 S.Ct. 445, *Atchison, T. & S.F. Ry. Co. v. Estados Unidos*, 295 UU. 193 , 55 S.Ct. 748, no son complementos indispensables para cualquiera de los dos ámbitos en los que el tema del transporte, aquí cargado y vacía, se puede realizar sin.

Todos los elementos esenciales del transporte ferroviario interestatal están presentes en el servicio prestado por el Ferrocarril del Cinturón Estatal. Son el recibo y el transporte, para el público, para el alquiler, de los coches que se mueven en el comercio interestatal. Véase *Estados Unidos c. Union Stock Yard & Transit Co.*, U.S. 286 , supra, 299, 33 S.Ct. 83; *Union Stockyards Co. v. Unidos* [297 UU. 175, 183] *Estados (C.C.A.)* 169 F. 404; *Belt Railway Co. de Chicago v. Estados Unidos*, supra. Su servicio, que

implica, en su caso, el transporte de toda carga que se mueve en el comercio interestatal entre las industrias afectadas y todas las líneas ferroviarias y de barcos de vapor que llegan al puerto, es de la misma naturaleza, aunque de mayor alcance, que el que se considera un transporte común por ferrocarril en el comercio interestatal en la Terminal del Distrito Este de Brooklyn y la Union Stockyards Co. Casos. Apoyaron abundantemente la conclusión de que tal es el servicio prestado por el estado en el presente caso, una conclusión a la que llegó dos veces la Corte de Apelaciones para el Noveno Circuito, véase *McCallum v. Estados Unidos*, 298 F. 373; *Tilden v. Estados Unidos*, 21 F. (2d) 967.

2. El estado insta a que no esté sujeto a la Ley Federal de Aplicación de Seguridad. No se niega que la omisión acusada sería una violación si por una compañía ferroviaria de propiedad privada en el comercio interestatal. Pero se dice que como el estado está operando el ferrocarril sin fines de lucro, con el propósito de facilitar el comercio del puerto, y está utilizando los ingresos netos de operación para la mejora del puerto, véase *Sherman v. Estados Unidos*, supra, *Denning c. Estado*, 123 Cal. 316, 55 P. 1000, se dedica a desempeñar una función pública en su capacidad soberana y por esa razón no puede constitucionalmente estar sujeto a las disposiciones de la ley federal. En cualquier caso, se argumenta que el estatuto no debe interpretarse en el sentido de que se aplica al Estado que actúa en esa calidad.

A pesar de depender del punto tanto del gobierno como del Estado, creemos que no es importante decir si el Estado conduce su ferrocarril en su "soberano" o en su capacidad "privada". Que al operar su ferrocarril está actuando dentro de una potencia reservada a los estados no se puede dudar. Véase *Puget Sound Power & Light Co. v. Ciudad de Seattle*, 291 UU. 619, 624 , 54 S.Ct. 542; *Green c. Frazier*, 253 UU. 233 40 S.Ct. 499; *Jones v. Portland*, 245 UU. 217 , 38 S.Ct. 112, L.R.A.1918C, 765, Ann.Cas. 1918E, 660. La única pregunta que debemos considerar es si el ejercicio de esa potencia, en [297 UU. 175, 184] Cualquiera capacidad, debe ser en subordinación a la facultad de regular el comercio interestatal, que se ha concedido específicamente al gobierno nacional. El poder soberano de los estados es necesariamente diminente en la medida de las concesiones de poder al gobierno federal en la Constitución. El poder de un estado para fijar las tasas ferroviarias intraestatales debe ceder al poder del gobierno nacional cuando su regulación sea apropiada para la regulación del comercio interestatal. *Estados Unidos v. Louisiana*, 290 UU. 70, 74 , 75 S., 54 S.Ct. 28; *Comisión de Ferrocarriles de Wisconsin c. Chicago, B. & Q.R. - Co.*, 257 UU. 563 , 42 S.Ct. 232, 22 A.L.R. 1086; *Houston, E. & W.T. Ry. Co. v. Estados Unidos (casos de tasas de puerto)*, 234 UU. 342 , 34 S.Ct. 833. Un contrato entre un Estado y una compañía ferroviaria que fija tarifas intraestatales está sujeto a regulación y control por el Congreso, actuando dentro de la cláusula de comercio, el art. 1, 8, cl. 3; *Nueva York c. Estados Unidos*, 257 UU. 591 , 42 S.Ct. 239, al igual que las agencias estatales creadas para hacer un propósito público, véase *Distrito Sanitario de Chicago v. Estados Unidos*, 266 UU. 405 , 45 S.Ct. 176; *Junta de Síndicos c. Estados Unidos*, 289 UU. 48 , 53 S.Ct. 509; véase *Georgia v. Chattanooga*, 264 UU. 472 , 44 S.Ct. 369. En cada caso el poder del Estado está subordinado al ejercicio constitucional del poder federal concedido.

La analogía de la inmunidad constitucional de los instrumentos estatales de la tributación federal, de la que se apoya el demandado, no es esclarecedora. Esa inmunidad está implícita en la naturaleza de nuestro sistema federal y la relación dentro de él de los gobiernos estatales y nacionales, y es igualmente una restricción de

impuestos por cualquiera de los instrumentos del otro. Su naturaleza requiere que se interprete tanto como para permitir a cada gobierno un margen razonable para su poder de imposición, ver *Metcalf & Eddy v. Mitchell*, 269 EE.UU. 514 , 522-524, 46 S.Ct. 172, que se reduciría indebidamente si una de ellas ampliando sus actividades pudiera retirarse del poder fiscal de los demás sujetos de imposición tradicionalmente en el mismo. *Helvering v. Poderes*, 293 UU. 214, 225 , 55 S.Ct. 171; *Ohio c. Helving*, 292 UU. 360 , 54 S.Ct. 725; *Carolina del Sur v. Estados Unidos*, 199 UU. 437 26 S.Ct. 110, 4 Ann.Cas. 737; véase *Murray v. Wilson* [297 UU. 175, 185] *Destilando Co.* 213 UU. 151, 173 29 S.Ct. 458, explicando *Carolina del Sur v. Estados Unidos*, supra. De ahí que nos dediquemos a las actividades en las que los estados tradicionalmente se han comprometido como marcando el límite de la restricción al poder fiscal federal. Pero no hay tal limitación sobre el poder plenario para regular el comercio. El Estado no puede negar más el poder si su ejercicio ha sido autorizado por el Congreso que un individuo.

California, al dedicarse al comercio interestatal por ferrocarril, se ha sometido al poder comercial, y es responsable de una violación de la Ley de Seguridad de la Appliance, al igual que otros transportistas, a menos que la ley se considere inaplicable a los ferrocarriles de propiedad estatal porque no los menciona específicamente. La Ley Federal de Seguridad es correctiva, para proteger a los empleados y al público de lesiones debido a los electrodomésticos ferroviarios defectuosos, *Swinson v. Chicago, St. Paul, M. & O. Ry. - Co.*, 294 UU. 529 , 55 S.Ct. 517, 96 A.L.R. 1136, *Fairport, P. & E.R. Co. v. Meredith*, 292 UU. 589, 594 , 54 S.Ct. 826, *Johnson v. Southern Pacific Co.*, 196 UU. 1, 17 25 S.Ct. 158, y para salvaguardar el propio comercio interestatal de la obstrucción y la lesión debido a los electrodomésticos defectuosos sobre locomotoras y automóviles utilizados en las carreteras del comercio interestatal, a pesar de que su uso individual es totalmente intraestatal. *Ry del sur. Co. v. Estados Unidos*, 222 UU. 20 , 32 S.Ct. 2; *Moore v. Chesapeake y Ohio Ry. - Co.*, 291 UU. 205, 214 , 54 S.Ct. 402. El peligro que hay que ser detenido es tan grande y el comercio puede verse igualmente impedido si el aparato defectuoso se utiliza en un ferrocarril de propiedad estatal o de propiedad privada. No se adelanta ninguna razón convincente por la que el comercio interestatal y las personas y los bienes afectados en él no receten la protección de la ley cada vez que un Estado, así como un transportista de propiedad privada, se acuesta dentro del barrido del estatuto, o por qué no se considere que su idioma global debe pagar esa protección.

En *Ohio v. Helvering*, supra, se sostuvo que un estado, al dedicarse al negocio, fue sometido a un [297 UU. 175, 186] estatuto que impone un impuesto a quienes se dedican a los que se dedican a la intoxicación de los licores, aunque los estados no se mencionan específicamente en el estatuto. La misma conclusión se llegó en el *South Carolina v. Estados Unidos*, supra; y véase *Helvering c. Poderes*, supra. Del mismo modo, la Comisión Interestatal de Comercio ha considerado que esta y otras compañías ferroviarias interestatales estatales están sujetas a su jurisdicción, aunque la Ley de Comercio Interestatal no se aplica en términos a los transportistas ferroviarios de propiedad estatal. Véase *California Canneries Co. v. Sur de P. Co.*, 51 I.C.C. 500, 502, 503; *Estados Unidos c. Línea de Cinturón R. Co.*, 56 de I.C.C. 121; *Texas State Railroad*, 34 I.C.C., Val.R., 276.

El demandado invoca el canon de la construcción de que un soberano no está presuntivamente destinado a estar obligado por su propio estatuto a menos que sea nombrado en él, ver *Guarantee Title & Trust Co. v. Título Garantía y Cosiosa.*, 224 UU.

152 , 32 S.Ct. 457; Estados Unidos v. Herron, 20 Muro. 251; En re Fowble (D.C.) 213 F. 676. Esta norma tiene su base histórica en la doctrina inglesa de que la Corona no se ve afectada por actos de Parlamento no dirigidos específicamente contra ella. Estados Unidos v. Herron, supra, 20 Muralla. 251, 255; Dollar Savings Bank v. Estados Unidos, 19 Muralla. 227, 239. La presunción es una ayuda a la construcción coherente de estatutos del soberano promulgante cuando su propósito está en duda, pero no exige que el objetivo de un estatuto se infiera justamente despreciado porque no se indique explícitamente. Véase Baltimore National Bank v. Comisión Estatal Tributa de Maryland, 297 UU. 209 , 56 S.Ct. 417, decidió este día. No podemos percibir ninguna razón para extenderlo para eximir a un negocio llevado a cabo por un Estado de las disposiciones de otro modo aplicables de un acto del Congreso, de alcance total y nacional en su propósito, que es tan capaz de ser obstruido por el Estado como por acción individual. El lenguaje y los objetivos tan claros no deben ser frustrados recurriendo a una regla de construcción cuyo propósito no sea más que resolver dudas, y cuya aplicación en las circunstancias sería elevada [297 UU. 175, 187] artificial. Fue ignorado en Ohio v. Helvering, supra, y Carolina del Sur v. Estados Unidos, supra. Véase Heiner v. Colonial Trust Co., 275 UU. 232, 234 , 235 S., 48 S.Ct. 65.

3. La jurisdicción del Tribunal de Distrito para interponer demandas de los Estados Unidos contra un Estado en virtud de la Ley de Seguridad de la Ley de Seguridad se convierte en la construcción que se dará al artículo 6 de la ley a la luz del artículo 233 del Código Judicial. El artículo 3, sección 2, de la Constitución amplía el poder judicial de los Estados Unidos y la jurisdicción original de la Corte Suprema a los casos "en los que un Estado será Parte". Véase Estados Unidos c. Virginia Occidental, 295 UU. 463, 470 , 55 S.Ct. 789, y los casos citados. Pero el Congreso puede conferir a los tribunales inferiores la jurisdicción original concurrente de tales demandas. Ames vs. Kansas, 111 UU. 449 , 4 S.Ct. 437; Estados Unidos c. Louisiana, 123 UU. 32 , 8 S.Ct. 17; compare Bors v. Preston, 111 UU. 252 , 4 S.Ct. 407. Artículo 233 del Código Judicial, 28 U.S.C. 341 (28 UU. C.A. 341), promulgada originalmente como artículo 13 de la Ley del poder judicial de 1789, 1 Stat. 80, pasó a ser la sección 687 de los Estatutos Revisadas, y fue llevada al Código Judicial en 1911, 36 Stat. 1156. Da a este Tribunal "competencia exclusiva de todas las controversias de carácter civil cuando un Estado es parte, salvo entre un Estado y sus ciudadanos, o entre un Estado y ciudadanos de otros Estados, o extranjeros". El artículo 6 de la Ley de Seguridad de la Ley de Seguridad, véase Smiley v. Holm, 285 UU. 355 , 52 S.Ct. 397, establece que la pena que impone 'ha de ser recuperada en una demanda o demandas que se presenten... en el tribunal de distrito de los Estados Unidos con jurisdicción en la localidad donde se haya cometido dicha violación'.

Si se supone que la demanda actual para recuperar el pago denominado "pena" por la sección 6 es una controversia de carácter civil, pero véase Wisconsin v. Pelican Insurance Co., 127 UU. 265 , 8 S.Ct. 1370, cf. Condado de Milwaukee v. M. E. White Co. 296 UU. 268 , 56 S.Ct. 229, es por el artículo 233 del Código Judicial, de la competencia exclusiva de esta Corte, a menos que se suplante a esa disposición con respecto a lo cual se suplanta [297 UU. 175, 188] a los que se adaptan, como el presente artículo, por las disposiciones de la sección 6. En ese supuesto, el artículo 6 está en conflicto con el artículo 233 del Código Judicial y lo sustituye, Estados Unidos c. Yuginovich, 256 UU. 450, 463 41 S.Ct. 551, ex rel de los Estados Unidos. Chandler v. Comisionados del condado de Dodge, 110 UU. 156 , 3 S.Ct. 591, Estados Unidos c. Tynen, 11 Muralla. 88, 92, a menos que, una vez más, se haga referencia al idioma

general del artículo 6 por no recurrir a las demandas interpuestas contra un Estado. Dado que la sección que, como hemos sostenido, impone la responsabilidad tanto a los transportistas estatales como a los de propiedad privada, también proporciona el recurso y designa la forma y el tribunal en el que se va a interponer el recurso, pensamos que las disposiciones jurisdiccionales son tan aplicables a las demandas intervenidas para hacer cumplir la responsabilidad de los estados en cuanto a los contra transportistas de propiedad privada, y que el Tribunal de Distrito tenía jurisdicción.

Si dejamos de lado las posibles dudas, si la demanda es de "naturaleza civil", en cuyo caso sólo el artículo 233 del Código Judicial pretende hacer exclusiva, aún así, la interpretación de las disposiciones jurisdiccionales del artículo 6 de la Ley de Seguridad de conveniencia práctica y "los supuestos tácitas" sobre el que es razonable suponer que se utilizó su idioma, véase *Ohio ex rel. Popovici v. Agler*, 280 U.S. 379, 383 50 S.Ct. 154, no se van a pasar por alto. La controversia en una demanda autorizada por la sección 6 es esencialmente de carácter local e involucra cuestiones para las que un juicio con jurado puede ser apropiado, comparar *Georgia v. Brailsford*, 3 Dall. 1. Su adjudicación a menudo requiere la presencia, como testigos, de los trabajadores ferroviarios, los cargadores y otros de la localidad. Se trata de consideraciones que sin duda llevaron al mando de que la demanda se interpusiera en el tribunal de distrito de la "localidad" cuando se producen violaciones. Son consideraciones aplicables a las demandas contra un Estado en cuanto a demandas contra un ferrocarril de propiedad privada. La sugerencia de que se sumara que el Congreso no tenía la intención de someter a un Estado soberano a las molestias y la pérdida de dignidad en [297 U.S. 175, 189] En un juicio en un tribunal de distrito no es convincente cuando se pesa contra la completa idoneidad del tribunal y el lugar elegido para el juicio de cuestiones que surgen de la actividad particular en la que el Estado ha optado por participar.

Invertida.

Notas a pie de página

[[Nota 1](#)] ' 2. Será ilegal que cualquier compañía común dedicada al comercio interestatal por ferrocarril transporte o permita ser arrastrado o utilizado en su línea cualquier automóvil utilizado en el tráfico interestatal en movimiento no equipado con acoplamientos de parejas automáticamente por impacto, y que pueda desacoplar sin necesidad de hombres que vayan entre los extremos de los automóviles".

6 de la s 6. Todo transportista comomo dedicado al comercio interestatal por ferrocarril utilizando cualquier motor de locomotora, que funcione cualquier tren, o transporte o permita ser transportado o utilizado en su línea cualquier automóvil en violación de cualquiera de las disposiciones anteriores de este capítulo, será castigado con una pena de 100 dólares por cada una de esas violaciones, que se recuperará en una demanda o demandas que el fiscal de distrito de los Estados Unidos presente en el tribunal de distrito de los Estados Unidos que tenga jurisdicción en la localidad en la que se haya cometido dicha violación; y será obligación de dicho abogado de distrito presentar dichos créditos contra la debida acción.la información verificada que se le presenta de que se había producido dicha violación".