

al Gobernador sustituto Don Joaquin M. Astiazarán á que se hiciera cargo del Poder Ejecutivo, lo que verificó el 24 del mismo mes de Enero.

El 15. Pesqueira destacó aún más fuerzas sobre Sinaloa y el 16. él mismo marchó de Alamos con el resto de las que había allí reunido. Estaban en campaña sobre el vecino Estado 1.000 hombres de Sonora con su Gobernador á la cabeza. En 1839, Pesqueira había llevado triunfantes las armas sonorenses hasta Mazatlán haciendo imperar la Reforma en ambos Estados. En esta vez, estimulado por el recuerdo de aquella época gloriosa, emprendía de nuevo la campaña con la esperanza de adquirir un triunfo más en su carrera.

El 27 de Diciembre de 1871, el General Ramón Corona, Jefe de la 4.<sup>a</sup> División del Ejército, se había dirigido á Pesqueira desde Guadalupe enviándole pliegos del Ministerio de la Guerra en que le recomendaba cooperara al restablecimiento del orden en Sonora y Sinaloa, y el mismo Corona, además de autorizarlo para armar un buque en guerra con el fin de bloquear á Mazatlán, le decía que si él (Pesqueira) marchaba personalmente á la campaña de Sinaloa, sería el Jefe de todas las fuerzas de la 4.<sup>a</sup> División.

El General Márquez había avanzado de Culiacán y ocupó á Sinaloa, plaza que le abandonó el Coronel Salazar Bustamante. El 21 de Enero, Pesqueira llegó á aquella población defendida por el enemigo, y la atacó. Después de un combate tenaz logró ocupar hasta la Plaza de Armas, pero aún los pronunciados se defendían heroicamente desde las alturas de las casas. En estas circunstancias, algunos de los prisioneros de Potrerito Seco que como hemos dicho se habían agregado á las filas, hicieron fuego sobre las fuerzas de Pesqueira y esto contribuyó á que al fin fuera éste derrotado. Cuatro días después, llegaba á Alamos acompañado de unos oficiales, dejando la poca fuerza que le quedó, enteramente desmoralizada y en verdadera dispersión, desde Sinaloa hasta el Fuerte, exceptuándose unos 200 hombres con

que había llegado á Alamos el 19 Don Antonio Aro, cuya fuerza, aunque marchó luego sobre Sinaloa, no pudo llegar á tiempo para tomar parte en el combate.

Aquel descalabro no era bastante para abatir el ánimo de Pesqueira hasta el grado de hacerlo desistir de la campaña de Sinaloa y mientras que mantenía al Teniente Coronel José J. Pesqueira, con la caballería que le quedaba, al frente del enemigo, que ocupaba hasta el Fuerte, él se hizo cargo en Alamos del Poder Ejecutivo y ayudado eficazmente por el Prefecto Don Vicente Ortiz se ocupó de reorganizar los restos de su brigada y de reunir mas fuerzas con que emprender nuevamente la campaña. Además de que desde luego se comenzaron á organizar en Alamos, los Distritos de Moctezuma, Sahuaripa, Arizpe y Ures, mandaron nuevos contingentes de tropas y en poco tiempo Pesqueira estaba re- puesto de la derrota sufrida en Sinaloa y tenía disponibles 1.000 hombres de combate.

Entretanto, el Teniente Coronel Don José J. Pesqueira, con sus 200 caballos, había hecho que Don Clodomiro Cota desocupara la plaza del Fuerte y marchara hacia Sinaloa, á donde lo siguió siempre hostilizándolo. Después de algunos incidentes de poca importancia, el Teniente Coronel Pesqueira derrotó á Cota, el 13 de Febrero, en Mocorito, cuya plaza ocupaba con 200 hombres.

La cuestión de recursos era una de las mas graves con que el Gobernador Pesqueira tenía que luchar en aquellas circunstancias. La tropa había podido vivir gracias á las cantidades que había proporcionado la ciudad de Alamos y á los fondos que el Jefe de Hacienda, Don Mauro F. Diaz, suministraba para las atenciones de la guerra. Este empleado era enteramente adicto al Gobernador Pesqueira y lejos de ponerle ningun obstáculo le ayudaba en lo que podia en materia de recursos. En tal situación, el Ministro de Hacienda dispuso que el Sr. Diaz, que no habia otorgado las fianzas respectivas para caucionar su manejo, hiciera entrega de la oficina

al oficial 1º Don Gerónimo V. Sandoval. Pesqueira, que preveía con esa medida, nuevas dificultades para proporcionarse dinero con que atender á las exigencias de la guerra, ordenó desde Alamos que el Sr. Diaz continuara al frente de la Gefatura de Hacienda, suspendiendo el cumplimiento de lo mandado por el Ministerio de Hacienda. Naturalmente esta disposición tenía que ser mal vista por los empleados federales de Guaymas y el Juez de Distrito, Lic. Don Domingo Elías Gonzalez, se opuso á ella.

La situación vino á complicarse con un nuevo incidente. Como el Gobierno Federal habia dispuesto que se pagaran de sus fondos las fuerzas que Pesqueira pusiera en campaña sobre Sinaloa, éste, que necesitaba recursos cuantiosos para emprender de nuevo la marcha, los pidió con urgencia a la Gefatura de Hacienda y á la Aduana Marítima de Guaymas y envió á dicho puerto al Gobernador de Sinaloa. Sr. Buelna, con el fin de allanar las dificultades que se presentaran, con amplias facultades y con instrucciones para hacer que el Administrador de la Aduana, Don Adolfo B. Carsi, aceptara la descarga de un buque con efectos de importación de la casa de Somellera de Mazatlán, con una rebaja en el pago de los derechos arancelarios. Pesqueira habia convenido en esa rebaja para que los efectos se nacionalizaran en Guaymas y no en Mazatlán, en donde se habian estado descargando algunos buques pagando los derechos á los pronunciados, con quienes los comerciantes podian hacer transacciones ventajosas. El Administrador de la Aduana y todos sus empleados se opusieron á lo dispuesto por Pesqueira, ocurrieron al Juez de Distrito, éste los apoyó y pretendió oponerse tambien, pero el Gobernador de Sinaloa, Sr. Buelna, que tenía instrucciones sobre el particular, mandó ocupar la Aduana con fuerza armada, tomó preso al Administrador Carsi y lo obligó, asi como á los demás empleados, á que hicieran entrega de la oficina. De esta manera, ya Pesqueira no encontró obstáculos y se

proveyó de fondos para emprender la marcha sobre Sinaloa.

Para explicar su conducta y sostener esta violenta medida, el Gobernador Pesqueira despachó á México un comisionado que lo fué Don Manuel Escalante, quien dió cuenta de haber obtenido la aprobación del Presidente Juarez y del Ministro de la Guerra. Sin embargo, cuando se pacificó el Estado de Sinaloa con la llegada allí de los Generales Ceballos y Carbó, el primero de estos Jefes, por instrucciones del Ministerio de la Guerra, mandó á Sonora en Octubre de 1872, al Coronel José María Rangel, con alguna fuerza federal, á fin de reponer en sus puestos á los empleados de la Aduana de Guaymas separados por Pesqueira. Este, que tenía la conciencia de los importantes servicios que acababa de prestar al Gobierno en la campaña de Sinaloa, contestó enérgicamente una nota del General Ceballos en que éste le trascribía la orden relativa del Ministerio, haciendo mérito de los servicios de Sonora en favor de la paz general de la República. Además, el periódico oficial del Estado publicó en contra del Ministro, General Mejía, artículos que hoy se calificarían de demasiado atrevidos.

Pero volvamos á tomar el hilo de nuestra narración.

El 1º de Marzo Pesqueira estaba ya en el Fuerte, dejó allí organizando fuerzas y continuó á Sinaloa, en donde tuvo que permanecer algunos días en espera de que se le incorporaran algunas tropas, entre otras 150 hombres de línea que le mandó el General Dávalos de la Baja California.

Mientras tanto, el Teniente Coronel Pesqueira continuaba avanzando con las caballerías de Sonora, sobre los revolucionarios, habiendo ocupado á Culiacán despues de derrotar el 26 de Febrero á 200 hombres que tenía en aquella plaza el enemigo á las órdenes de Don Doroteo López. Este hecho le valió á aquel Gefe su ascenso á Coronel.

Al marchar Pesqueira sobre Sinaloa, se hizo nuevamente cargo del Gobierno de Sonora el Gobernador sus-

tituto, Sr. Astiazarán, quien se ocupó de armar otras fuerzas que embarcó en Guaymas el 5 de Abril à las órdenes del Coronel Eleazar B. Muñoz, yendo á desembarcar á la Playa Colorada.

A fines de Abril Don Ramón Ibarra (á) B. lero, promovió en el mineral de Promontorios, á tres leguas de la ciudad de Alamos, un pronunciamiento que fué sofocado al estallar, y con algunos de los complicados en la empresa se retiró por la costa y se incorporó á los revolucionarios del vecino Estado.

El 21 de Marzo emprendió el General Pesqueira su marcha de Sinaloa sobre Culiacán con 1,000 hombres y 6 piezas de artillería, cuando Márquez se dirigía de Elota sobre la misma plaza con cerca de 2,000 hombres. El 26 en la noche llegó Pesqueira á Culiacán y se posesionó de una parte de la ciudad. Al amanecer del siguiente día llegó también Márquez, no obstante que las caballerías de Pesqueira trataron de impedirselo. El Gefe pronunciado se apoderó, á su vez, de una parte de la población y estableció su línea de fortificaciones, apoyándola, como punto principal, en el edificio de la fábrica de hilados. Inmediatamente comenzaron las hostilidades entre ambas fuerzas sin ningun resultado decisivo. Diariamente se sostenía de una y otra parte un fuego de cañón mas ó menos vivo; se procuraba avanzar sobre el enemigo lo mas posible por medio de horadaciones en las casas y líneas fortificadas y se empeñaban algunos combates parciales, ora en las calles, ora en las orillas de la ciudad, pero sin éxito definitivo. Parecía que tanto el General Pesqueira como el General Márquez temían una derrota si emprendían el ataque formal sobre las posiciones contrarias. Cuarenta y un días duró aquella situación, que fué bien terrible para la ciudad de Culiacán. Por fin llegó á Mazatlán el 4 de Mayo el General Sóstenes Rocha con 2,000 hombres del Gobierno y Márquez, temiendo ser atacado por él á la vez que por Pesqueira, la noche del 6 al 7 de Mayo, despues de un bombardeo muy vivo sobre la parte de la ciudad ocupada

por sus contrarios, se retiró con sus fuerzar por Tamazula hácia el Estado de Durango. Las caballerías de Pesqueira lo siguieron, pero sin éxito.

El 14 de Mayo las fuerzas de Sonora emprendieron su marcha de regreso; Pesqueira fué á Mazatlán y dió cuenta de sus operaciones al General Rocha; el dia 28 del mismo mes desembarcó en Guaymas y el 6 de Junio llegó á Ures, en donde fué objeto de una recepción entusiasta.

Durante la ausencia del Gobernador Pesqueira y mientras desempeñaba el Poder Ejecutivo el sustituto Don Manuel Monteverde, se suscitó una cuestión que conmovió á la opinión pública, dió margen á largos y calurosos debates en la Legislatura del Estado y aún originó sérios disgustos entre algunos diputados y el Vice-Gobernador Astiazarán. Nos referimos á la concesión que solicitó el ciudadano norte-americano James Eldredge para construir un ferrocarril de Guaymas á la frontera con los Estados Unidos. Mas ya que vamos á hablar de esta mejora tan importante para Sonora y que al fin ha venido á realizarse en los últimos años, no será fuera de propósito hacer algunas reminiscencias históricas sobre una empresa que se inició muy anteriormente y sufrió, antes de llevarse á cabo, infinitas peripecias y modificaciones pasando de una á otra mano diferentes veces.

Desde que la red ferrocarrilera de los Estados Unidos comenzó á desarrollarse en grandes proporciones extendiéndose por el Sur y el Oeste de aquella República, nació la idea de ligarla con un puerto mexicano del Pacífico para facilitar el tráfico mercantil con el Asia y la Australia. Ya hemos dicho que en 1861 el General D. Angel Trias estuvo en este Estado con el fin de obtener la concesión correspondiente para emprender la obra. Contando con la ayuda del General Pesqueira, logró que la Legislatura del Estado expidiera en 5 de Marzo de 1861 la ley núm. 26 que sancionó el Ejecutivo el 17 del mismo mes, concediendo privilegio al referido General

Trias para construir un ferrocarril desde la línea divisoria con los Estados Unidos hasta el puerto de Guaymas ó hasta cualquier otro del Golfo de Cortés, dentro de Sonora. Entre otras varias concesiones que se hacían á la empresa, se le daban en propiedad la mitad de los terrenos baldíos que se encontraran dentro de una legua lateral por cada lado de la vía en todo el territorio del Estado que recorriera. Esta concesión caducó por no haberse otorgado una fianza de treinta mil pesos con que la empresa debió haber garantizado el comienzo de la obra.

El mismo General Angel Trias, como representante de una compañía americana, obtuvo del Congreso federal el decreto de 15 de Abril de 1865 que le concedía autorización para construir la vía férrea desde Paso del Norte á Guaymas, dándole también la mitad de los terrenos baldíos en los mismos términos de la concesión anterior.

La compañía representada por el Sr. Trias estaba establecida en Nueva York y era su presidente el Sr. James R. Whiting, pero no cumplió con las condiciones de su contrato y lo dejó caducar. Entonces el Congreso de la Unión, por medio de la ley de 13 de Enero de 1869, dió la misma concesión para construir el ferrocarril de Paso del Norte á Guaymas, al Sr. Julius A. Skilton, cónsul de los Estados Unidos en México, que representaba una compañía americana, que tampoco cumplió con las condiciones de su contrato y lo dejó caducar.

Hablemos ya de la concesión Eldredge, que fué la que se otorgó en seguida por el Ejecutivo y la Legislatura del Estado. Dicho señor, el 5 de Abril de 1872, solicitó por sí y en nombre de una compañía inglesa, el permiso para construir el ferrocarril bajo las bases acordadas al General Trias en 1861, con algunas modificaciones, entre otras las siguientes: en lugar de los terrenos baldíos que hubiere á lo largo de la vía, se le concederían 16,000 acres por cada milla lineal del ferrocarril; la compañía concesionaria podría emitir bonos redimibles á los 50 años, á razon de 50,000 pesos por cada milla de ca-

mino y con un interés de 10 por ciento anual; el Estado de Sonora garantizaría el pago del capital é intereses de esos bonos y además emitiría y pondría en manos de la compañía, en clase de préstamo, otros bonos propios á razon de \$5,000 por cada milla de vía férrea concluida, cuyos bonos ganarian también el 10 por ciento de interés anual y serían pagados á los veinticinco años. La compañía se obligaba á pagar el capital é intereses de ambas emisiones y para garantizarlo hipotecaba el mismo ferrocarril. A cambio de estas concesiones tan liberales, ni siquiera ofrecía el Sr. Eldredge afianzar el cumplimiento del contrato.

El Ejecutivo del Estado se empeñó decididamente en favor de este asunto y empleó toda su influencia en el Congreso para que se concediera lo solicitado por el Sr. Eldredge, pero la comisión de la Cámara á cuyo estudio pasó el asunto, la cual estaba formada por los Diputados Jesús Corella y Juan Antúnez, presentó dictámen consultando que no era atribución del Congreso de Sonora legislar sobre el asunto, por ser facultad del Poder Legislativo de la Federación segun la Constitución de la República y que tampoco podían aceptarse las proposiciones del Sr. Eldredge, para adoptarlas como iniciativa que la Legislatura del Estado enviara al Congreso de la Unión. Despues de largos y ardientes discursos, convencidos el Vice-Gobernador Astiazarán y el peticionario de que no podía obtenerse la concesión apetecida, acordaron algunas reformas, entre las cuales las más importantes eran la supresión de las cláusulas relativas á la emisión de bonos, reducir la concesión de terrenos baldíos hasta la mitad de los que tuviera el Estado y no dar á la concesión mas carácter que el de iniciativa ante el Congreso federal. De esta manera se aprobó por la Legislatura y se remitió á México por conducto del Diputado á la Cámara de la Unión, Don Ismael S. Quiroga, quien se ocupó de gestionar en la capital de la República la aprobación correspondiente. Además, el cónsul de los Estados Unidos en Guaymas, Sr. Alejandro Willard,

que tanto en aquella época como posteriormente manifestó grande entusiasmo en favor de esa mejora, hizo un viaje á México con el fin de procurar la aprobación del contrato, la que, á pesar de todos los esfuerzos empleados, no se pudo conseguir.

Habiendo quedado, pues, sin efecto las gestiones del Sr. Eldredge, el 16 de Junio de 1875 se otorgó por el Congreso de la Unión una nueva autorización para construir este ferrocarril al Sr. David Boy Le Blair, la cual fué adicionada el 3 de Noviembre del mismo año y declarada caduca el 15 de Junio de 1877 por no haber cumplido el concesionario con las obligaciones estipuladas.

El 19 de Junio del mismo año se otorgó de nuevo la misma concesión á los Sres. Robert R. Symon y David Fergusson, haciéndosele adiciones en 12 de Octubre siguiente.

Esta concesión era la misma otorgada al Sr. Le Blair, transmitida á los nuevos empresarios, en todas sus partes. El Sr. Symon organizó la *Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora* y en representación de ésta, los Señores Sebastian Camacho y David Fergusson celebraron con la Secretaría de Fomento el contrato de 14 de Septiembre de 1880 para la construcción del mismo ferrocarril de Guaymas á Paso del Norte, ó á un punto en sus inmediaciones, estipulándose que la compañía podía ligar la línea principal con Ures y Álamos y enlazarla con algún ferrocarril de los Estados Unidos. Las principales cláusulas del contrato son las siguientes: la empresa tiene el derecho de explotar la vía férrea durante 99 años, al fin de cuyo término pasará al dominio de la nación, libre de todo gravámen, pero debiendo comprar el Gobierno todas las estaciones, almacenes, talleres, muelles, diques, material rodante, útiles, muebles y enseres que tuviere para su explotación; el erario federal paga \$7,000 de subvención por cada kilómetro de camino construido; se dá el derecho de vía en la anchura de 70 metros á todo lo largo de la línea, sin que la compañía tenga que pagar nada al Gobierno por los terrenos de propiedad

nacional ni en lo que ocupa el camino ni en lo que sea necesario para estaciones, almacenes, talleres, depósitos de agua & &, se establecen algunas reglas para ocupar é indemnizar los terrenos de propiedad particular; por el termino de quince años son libres de derechos los materiales de construcción, reparación y explotación y durante treinta años quedan libres de todo impuesto el camino y sus dependencias; el tránsito de efectos para el extranjero no tiene más gravámen que un peso por tonelada para el Gobierno federal y diez centavos para el Estado de Sonora, el cual percibe además, otros diez centavos por cada pasajero de puro tránsito; se establecen tarifas equitativas y moderadas para el cobro de fletés, pasajes y telegramas y el Gobierno disfruta sobre lo que se cobra al público un 60 por ciento de descuento en la conducción de tropas, trenes, municiones, equipajes, víveres, caballos y demás objetos destinados á su servicio; y, por último, la compañía se obliga á terminar la línea en un plazo de cinco años y medio.

Aún ántes de obtener esa concesión, la compañía habia comenzado los trabajos de construcción, ateniéndose al traspaso de la concesión Blair, y el día 6 de Mayo de 1880 se dió el primer barretazo en Punta de Arenas, en el Puerto de Guaymas; el 17 de Noviembre del mismo año se probó por primera vez la locomotora; el 1º de Enero de 1881 se inauguró el primer tramo de diez kilómetros y el 4 de Noviembre del mismo año se inauguró con positivo entusiasmo y en medio de una fiesta preparada al efecto, el tramo de Guaymas á Hermosillo.

En 16 de Diciembre del mismo año de 1881 se hicieron algunas modificaciones á la concesión de 14 de Septiembre de 1880: entre ellas la principal es que se autoriza á la Compañía para continuar el camino de Hermosillo á Nogales, debiendo pasar por Magdalena, quedando siempre obligada á construir la línea de Hermosillo á Paso del Norte. En cambio, la compañía rebaja los fletés á los rieles y materiales destinados á la construcción de ferrocarriles en territorio de México y

al carbón de piedra de procedencia nacional; concedió al Gobierno el derecho de colocar uno ó dos alambres telegráficos en los postes de la compañía; ésta se compromete á establecer en el puerto de Guaymas, á sus expensas y en beneficio de la Nación, un faro de cuarto orden con torre de fierro, en un plazo de diez meses; y ofrece entregar, gratuitamente, al Gobierno, cuatrocientos cincuenta toneladas de alambre telegráfico y treinta aparatos y los muebles necesarios para igual número de oficinas.

En virtud de esa modificación, ya no se construyó el ferrocarril á Paso del Norte, como era la idea primitiva, sino que de Hermosillo se continuó por Magdalena hasta Nogales, inaugurándose solemnemente el 25 de Octubre de 1882.

Todavía en 4 de Junio de 1883, la concesión sufrió nuevas modificaciones, á saber: la línea queda dividida en tres secciones, una de Guaymas á Hermosillo, otro de Hermosillo á Alamos y la otra de Hermosillo á Ures y Paso del Norte; se conceden cuatro años para terminar las líneas de Ures y Alamos bajo la pena de caducidad que recaerá sobre la no construída, estipulándose respecto de la línea de Paso del Norte que la empresa pagará una multa de \$1,000 por cada kilómetro que deje de construir, la compañía constituye un depósito de cincuenta mil pesos que, junto con otro de igual suma que había hecho en virtud de la concesión de 14 de Septiembre de 1880, perderá á favor del Gobierno por no concluir el ferrocarril de Ures y Paso del Norte; además, la empresa en tres años paga á la Secretaría de Fomento, sin retribución ninguna, la suma de \$80,000 pesos para mejoras materiales. En cambio de todas estas obligaciones, la compañía puede aumentar, como en efecto aumentó, las tarifas de fletes y pasajes.

Nos hemos distraído un momento del objeto de nuestra revista, que debe ceñirse á los acontecimientos que se desarrollaron en Sonora durante la época del General Pesqueira. Esta falta es debida á nuestro deseo de

hacer, aunque sea á grandes rasgos, la historia completa del ferrocarril de Sonora, empresa cuyo pensamiento se inició en 1861 con la concesión Trias y produjo grande excitación en 1872, al discutirse en la Cámara legislativa del Estado.

En seguida, tomamos de nuevo el hilo de nuestra narración.

Vuelto Pesqueira de la campaña de Sinaloa, se fué á su hacienda de Las Delicias dejando en el Gobierno al Gobernador sustituto Sr. Astiazarán y manteniendo él el mando militar. El Congreso en 1<sup>o</sup> de Julio de 1872, declaró que habian cesado las facultades extraordinarias concedidas al Ejecutivo en virtud de haber concluido la revolución con cuyo motivo se le habían otorgado. El Vice-Gobernador devolvió el acuerdo relativo con observaciones fundadas en que aun duraba la revolución en Sinaloa y era necesario dictar algunas medidas para poner en seguridad á Guaymas y Alamos, pero la Legislatura las desechó en 25 de Septiembre.

Efectivamente, la revolución continuó tenáz en el vecino Estado: el Distrito del Fuerte, inmediato á Sonora, cayó en poder de los pronunciados, así como Culiacán y otras poblaciones principales. El Comandante D. Felipe Valle organizó en el Distrito de Alamos algunas fuerzas con el fin de marchar sobre el Fuerte y se situó en Agiabampo. Los porfiristas Coronel Don Lorenzo Torres y Don Luis E. Torres, actual Gobernador de Sonora, marcharon resueltamente sobre Valle, con el ánimo de sorprenderlo; pero éste se apercibió de sus movimientos y los esperó parapetado tras de unos corrales de maderos fuertísimos enclavados en tierra, posición que podía considerarse inexpugnable. Sin embargo, los Torres atacaron á Valle á la una de la mañana del 6 de Septiembre y fueron rechazados despues de un combate terrible, en que hicieron inútiles prodigias de valor.

Los revolucionarios se apoderaron de Mazatlán y con ese motivo, Pesqueira creyó conveniente volver al ejer-

cicio del Poder Ejecutivo, del cual se hizo cargo en las Delicias el 24 de Septiembre, trasladándose á Ures el 5 del mes siguiente.

La llegada á Sinaloa de los Generales Ceballos y Carbó terminó la revolución de aquel Estado; los pronunciados se acogieron á la amnistía decretada por el Gobierno de Lerdo de Tejada despues de la muerte de Juarez, la paz quedó restablecida y no hubo ya necesidad de nuevos aprestos guerreros en Sonora.

Pero otra cuestión bien grave en el orden político agitó al Estado en aquella época. Nos referimos á las reformas á la Constitución local de 13 de Febrero de 1861 iniciadas en el tercer Congreso, según hemos dicho, reformas que al tratarse nuevamente en la Legislatura para ser elevadas al rango de preceptos constitucionales, produjeron un choque entre los Poderes Ejecutivo y Legislativo y fueron despues causa de una revolución.

Las principales de esas reformas, iniciadas en 25 de Mayo de 1869, eran las siguientes:

I. Que los juicios criminales, en lugar de tres, no tuvieran mas que dos instancias.

II. Supresión del precepto que establecía el sistema de jurados para los juicios criminales.

III. Restricción á las facultades del Poder Ejecutivo para imponer penas correccionales.

IV. Quitar á las tribu yaquí y mayo los derechos de ciudadanos sonorenses mientras conserven la organización anómala que tienen en sus rancherías ó pueblos, pero dejando el goce de ellos á los individuos de las mismas tribus que residan en las poblaciones organizadas del Estado.

V. Elección directa de todos los funcionarios públicos.

VI. No reelección de Gobernador, Vice-Gobernador y Prefectos de los Distritos.

VII. Elección popular de Vice-Gobernador, Magistrados del Supremo Tribunal de Justicia y Jueces de

1.<sup>a</sup> Instancia, que se hacía por nombramiento del Congreso

VIII. Elección popular de Prefectos de los Distritos, que se hacía por nombramiento del Ejecutivo.

IX. Facultar al Presidente del Congreso para sancionar y publicar las leyes cuando pasado el término en que el Ejecutivo debía hacerlo, no lo hiciera.

No creemos necesario hacer mención de otras reformas menos importantes, pues para nuestro objeto bastan las que dejamos apuntadas. Ellas dan idea del espíritu que las guiaba, que no era otro que el de ajustar nuestro sistema político á las formas mas liberales y crear al Poder Ejecutivo restricciones mas ó menos trascendentales.

El 1.<sup>o</sup> de Noviembre de 1872 fueron aprobadas esas reformas por nueve diputados y se pasaron al Ejecutivo para su promulgación. Este las devolvió con una nota de observaciones, fecha 14 del mismo mes, á la cual, el Presidente de la Cámara, C. Jesús Quijada, dió el siguiente trámite: "No siendo observables por el Ejecutivo las reformas constitucionales, devuélvasele su nota de observaciones, tomando antes copia de ella en el acta del día, y acompáñesele nuevamente para su publicación la Constitución reformada y sancionada por el Congreso el día 1.<sup>o</sup> del presente mes." Reclamado este trámite por los diputados amigos del Gobierno, se puso á discusión y al ser votado, uno de ellos, el Señor Pedro García Tato, abandonó el salón de sesiones: para completar el número, entró su suplente, el Sr. Benigno V. García, y el trámite quedó aprobado. El Gobernador Pesqueira no respetó esa decisión y se produjo el conflicto.

En 5 de Diciembre los diputados partidarios de las reformas se reunieron á protestar la nueva Constitución; eran siete, entre ellos el Sr. Leopoldo Valencia, suplente del Sr. Próspero Salazar Bustamante. El diputado Don Juan Antunez rehusó protestar fundándose en que era ilegal la presencia de Valencia y en que