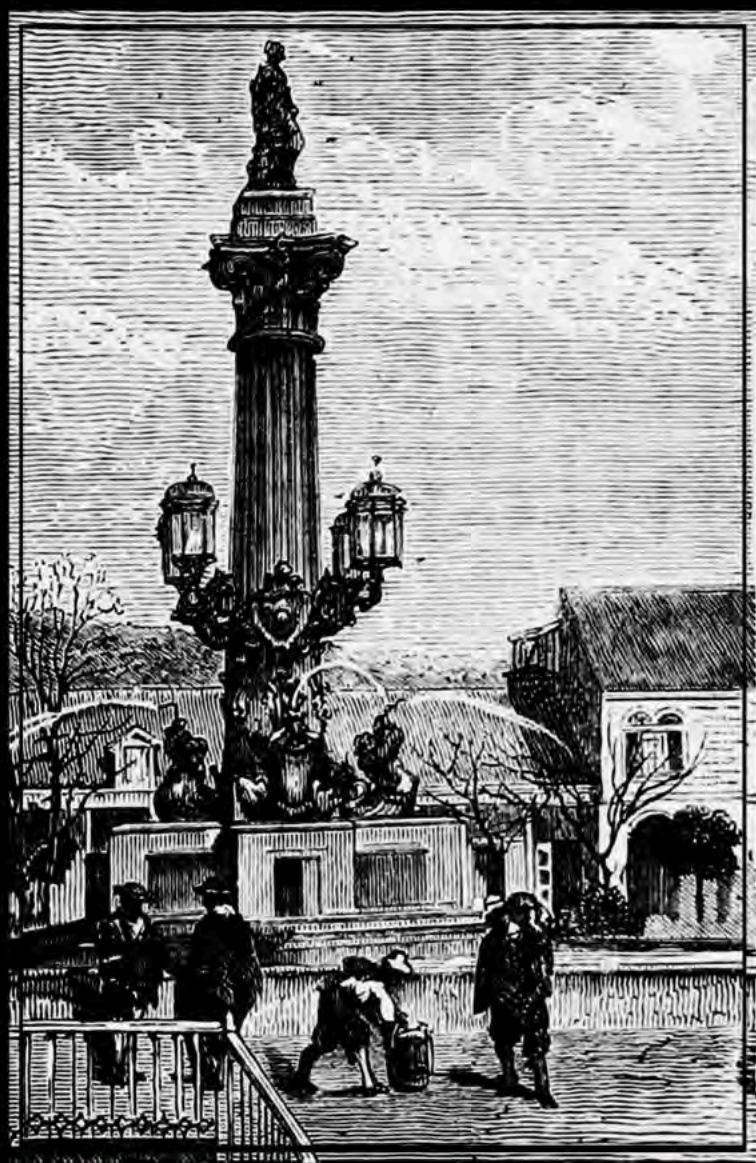
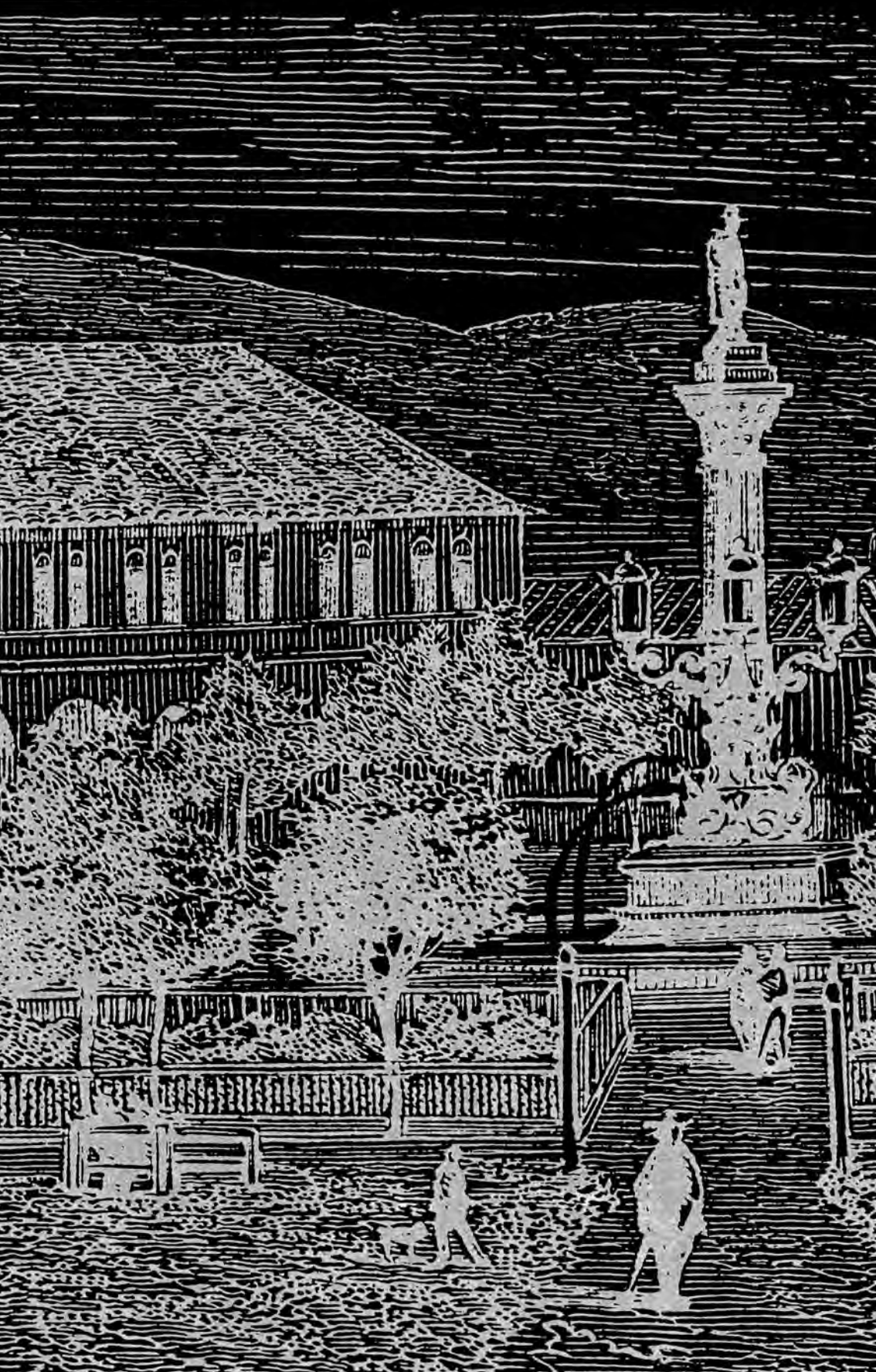




Pascual Bianchi y Campos

Constructor del Concepción
moderno, 1819-1890

Boris Márquez Ochoa





Pascual Binimelis y Campos:

constructor del Concepción moderno, 1819-1890

© Boris Daniel Márquez Ochoa

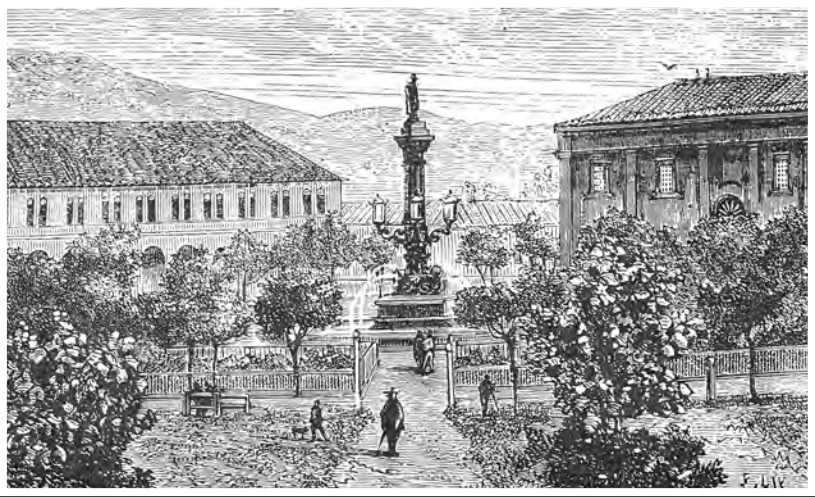
© Ediciones del Archivo Histórico de Concepción

I.S.B.N. : 978-956-9657-11-5

Diseñado por Siegfried Obrist C.

Impreso en Trama Impresores S. A.

Concepción, julio 2018.



EDICIONES DEL
ARCHIVO HISTÓRICO DE CONCEPCIÓN

DIRECTOR

Armando Cartes Montory

CONSEJO ASESOR

Alejandra Brito Peña

Sergio Carrasco Delgado

Leonardo Mazzei de Grazia

Jorge Pinto Rodríguez

Alejandro Witker Velásquez

SECRETARIO DE REDACCIÓN

Boris Márquez Ochoa



ARCHIVO
HISTÓRICO D
CONCEPCIÓN

www.archivohistoricoconcepcion.cl

Pascual Binimelis y Campos

Constructor del Concepción moderno

1819 1890

Boris Márquez Ochoa



Retrato de Pascual Binimelis y Campos en edad madura. Formato Cabinet, técnica albúmina. Colección Fotográfica Museo de Historia Natural de Concepción.

Boris Márquez Ochoa

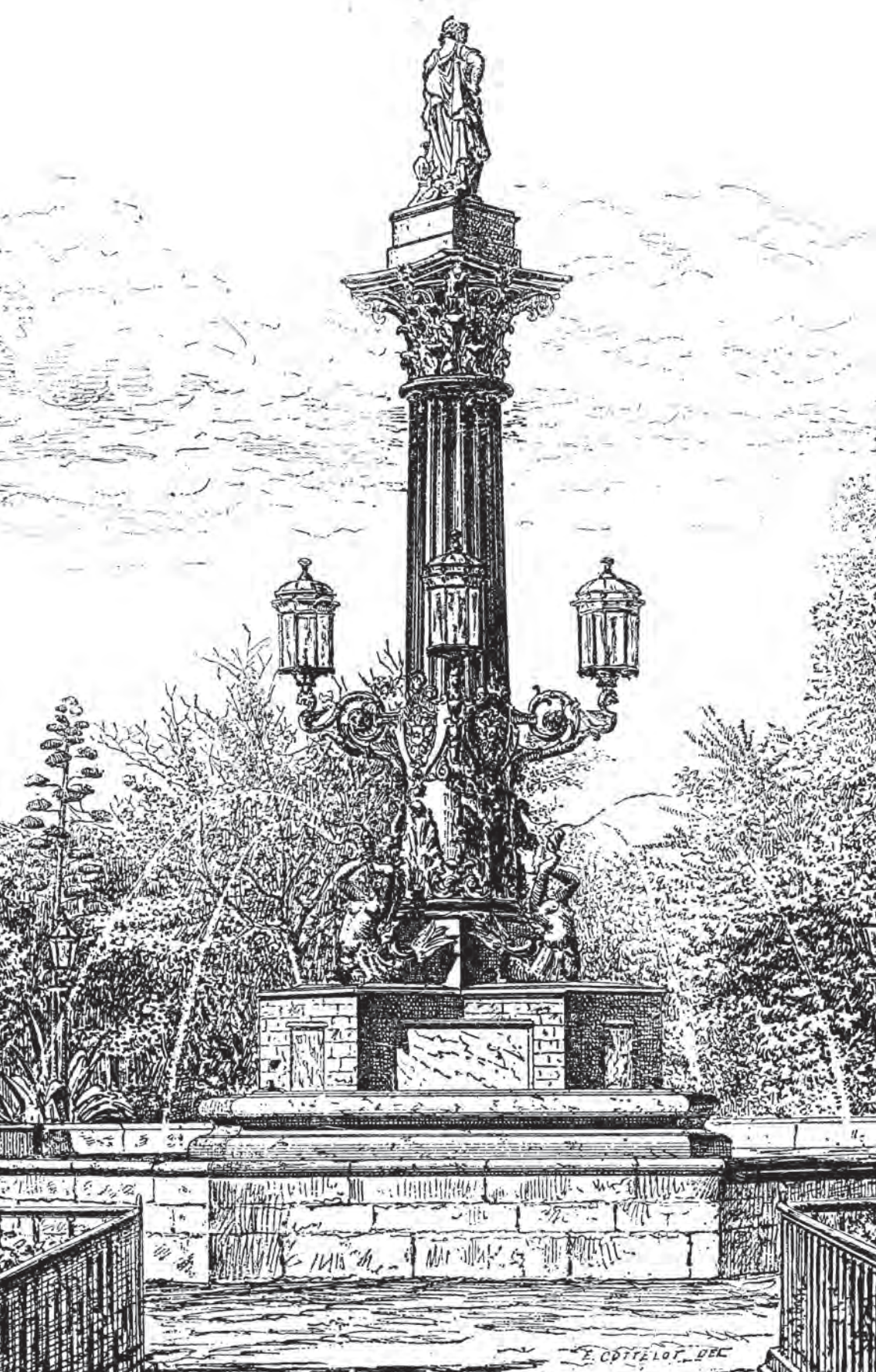
Pascual Binimelis y Campos

Constructor del Concepción moderno

1819~1890

Concepción

2018



E. COTTELOT DEL.

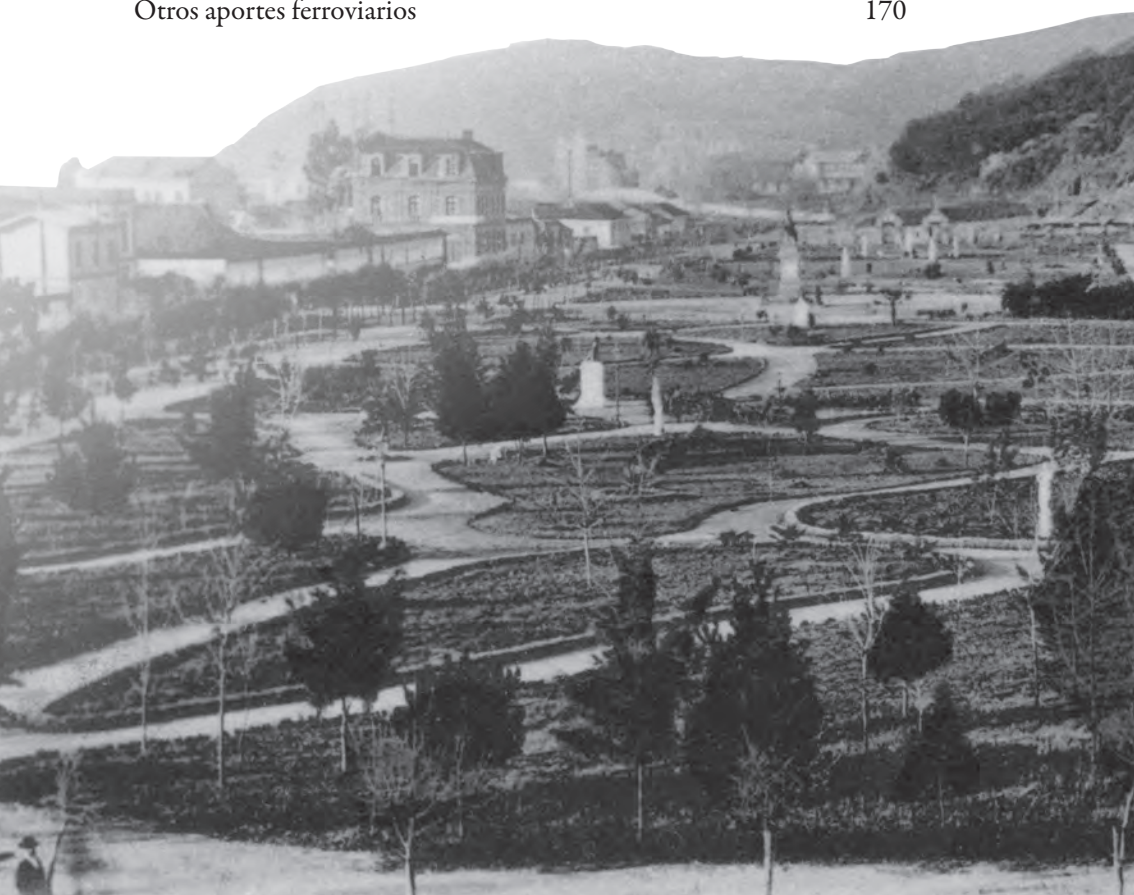


A mi hija Millaray Amapola,
la flor más bella de mi jardín.

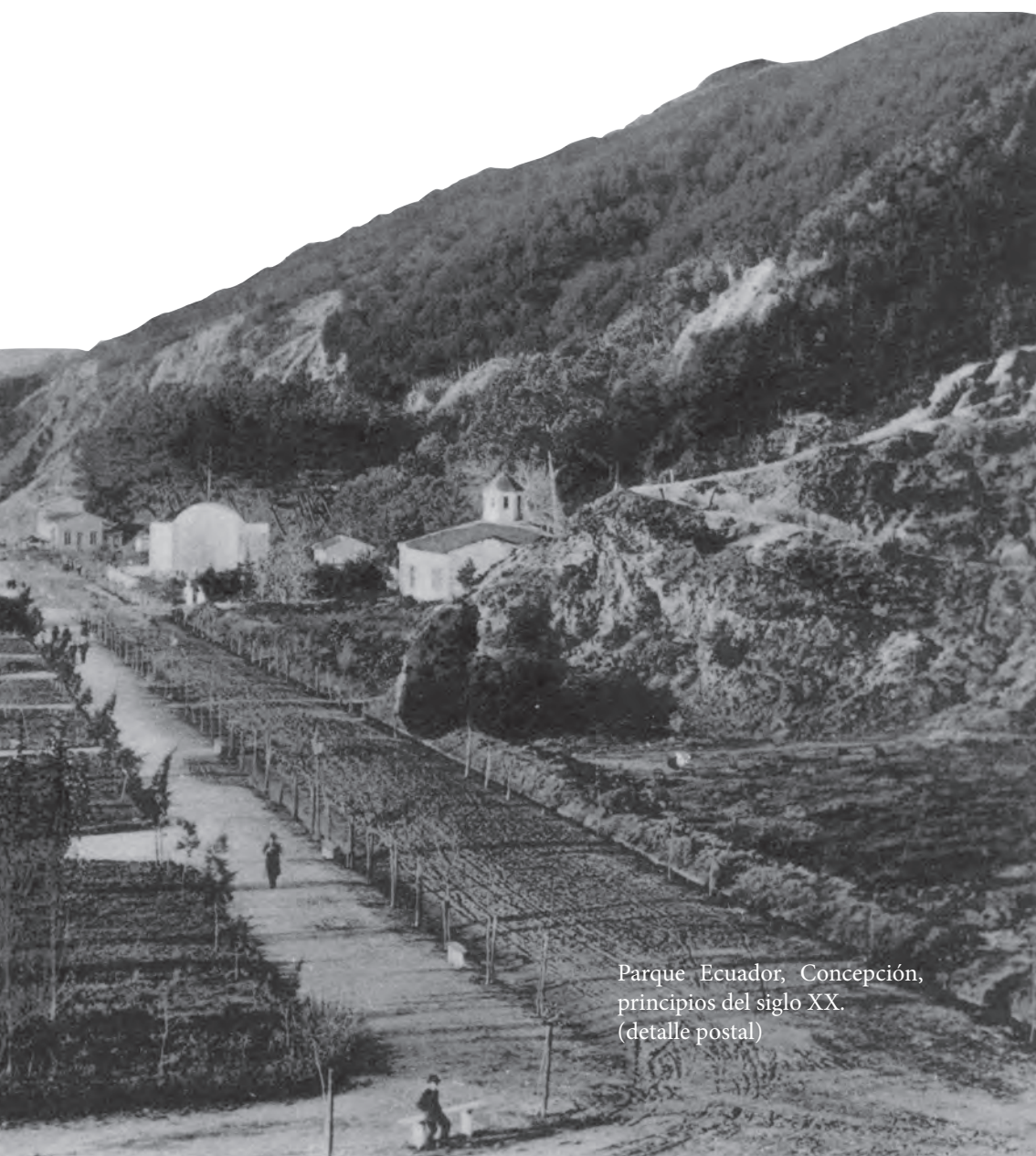
Contenido

<i>Prólogo por Sergio Carrasco Delgado</i>	17
<i>Introducción</i>	22
<i>Agradecimientos</i>	26
<i>Los Binimelis de Concepción, estudio geneológico</i>	28
Sus hermanos, retrato familiar	40
<i>Pascual Binimelis, la persona</i>	45
Formación profesional	51
Residencia y propiedades	54
Vida familiar	59
Descendencia	60
Partida y despedida eterna	68
<i>Al servicio de la comunidad: las obras civiles y sociales</i>	72
Desde el equipo del Gobierno Provincial construyendo ciudad	78
Composición de calles y propuesta de adoquinado	82
Mejoramiento de La Alameda	87
Constructor de edificios públicos	89
La Pila de la Plaza de Independencia	94
Los otros “camino” del agrimensor	100
Un teatro para Concepción, Binimelis su primer director	104

<i>Negocios y emprendimientos</i>	108
Emprendimiento molinero y bodegas	113
La navegación marítima y fluvial	116
Quilteu de Concepción, el primer vapor construido en Chile	118
Vapor Quilteu en el transporte de pasajeros: Tomé, Talcahuano y Arauco	127
Proyecto de Canalización del Bío-Bío y puerto fluvial	129
Los proyectos de mejoramiento y canalización del río Bío-Bío	132
Propuesta de navegación del Bio-Bío y Vergara de Pascual Binimelis	134
Comercio desde Concepción	136
<i>“Caminos de fierro”, su aporte a los proyectos ferroviarios</i>	144
Tren al Sur	149
Un ferrocarril para Concepción	150
Ferrocarril entre Talcahuano, Concepción y Chillán	154
El proyecto de ferrocarril de San Javier de Loncomilla a Tomé	166
Otros aportes ferroviarios	170



<i>Acción política en la escena pública provincial</i>	172
Los tranquilos años de la década del '50	176
Alcalde y regidor de Concepción	181
Demócrata y liberal en acción	182
Pensamiento sobre la Ocupación de la Araucanía	188
<i>Obras consultadas</i>	191



Parque Ecuador, Concepción,
principios del siglo XX.
(detalle postal)

Prólogo

La denominada “memoria histórica” suele ser frágil. Es que el paso del tiempo, la falta de visión de muchos contemporáneos, la desaparición de documentos, el olvido frecuente y también la ingratitud, causan que de personas y circunstancias realmente significativas vayan quedando sólo imágenes esfumadas y pasen, así, a ignorarse. Por el contrario, suelen ponderarse a quienes sólo por razones institucionales, familiares o simplemente emotivas, se les atribuyen acciones superiores a sus alcances.

Aquellas disparidades, que equivalen a desconocimientos dañinos para el patrimonio cultural de una sociedad, son las que se superan por los historiadores propiamente tales, quienes mediante indagaciones fundadas reconstruyen, con exactitud y objetividad, lo que puede denominarse “verdad histórica”, mostrando así la real memoria correspondiente a personas y hechos.

Es así el caso de la presente obra, “Pascual Binimelis y Campos. Constructor del Concepción Moderno. 1809-1890)”, de la que es autor el joven historiador Boris Márquez Ochoa.

En efecto, aún cuando en varias obras, en su mayoría antiguas, se hace referencia al biografiado, sólo hace no más de veinte años el Dr. René Louvel Bert (1904-1984), en sus clásicas “Semblanzas y Crónicas de Concepción” lo describió en forma más intensa. Ello explica que su símbolo e identificación más conocida sea solo el monumento a la agricultura, de alta calidad técnica, que preside la Plaza de la Independencia de la ciudad.

Tal ha sido así que, hace más de veinte años, con ocasión de denominarse “Avenida Pascual Binimelis” la calle principal de un nuevo barrio de Concepción, junto a otras con los nombres de varios alcaldes de comienzos del siglo XX, algunos de sus vecinos reclamaron a la Municipalidad, por cuanto estimaban que se les señalaba para sus vías “a personas desconocidas”.

Ahora, con la presente obra el conocimiento sólo parcial de Pascual Binimelis Campos queda definitivamente superado. Efectivamente, emerge completamente la vida y numerosas obras de uno de los más efectivos servidores públicos de la antigua ciudad.

Desde ya el autor precisa, con un completo estudio genealógico que reconoce al investigador y vecino Osvaldo Sepúlveda Coddou, la familia penquista, pero establecida en el Coelemu rural, formada hacia 1780 por Juan José Binimelis y Colón y María Mercedes Andrade y Bórquez, integrada inicialmente con 15 hijos.

Uno de los hijos de Domingo Binimelis Andrade, a quien el historiador Fernando Campos Harriet describe como “caballero de esmerada cultura y elevado espíritu” y de María del Rosario de Campos y García de Figueroa, fue Pascual Binimelis Campos quien, a la vez, y con dos matrimonios, aportó con numerosa descendencia, que en parte reside en Concepción.

Las circunstancias anotadas están fielmente tratadas en el libro, demostrándose cómo fueron de importantes los contextos familiar y territorial que, inicialmente como agrimensor general y propietario, transcurren en la hacienda “Quilteu”, situada en “el mundo del Itata”, como lo denominó el intelectual penquista Víctor Solar Manzano. Tal fue la base de su acción constructiva.

Emerge, asimismo, con claridad, que tal espíritu y vinculación a la tierra lo llevó a establecerse en Concepción, desde donde transparentó su espíritu visionario y creador en actividades entre el Bío-Bío y el Itata.

Para describir la notable obra de Binimelis el autor emplea el término antiguo de “cosa pública”, que significaba lo que luego se llamaría “servicio público”, describiendo con ello el desinterés personal, la falta “del egoísmo particular” en sus acciones dirigidas a construir “... una urbe pencopolitana moderna y cosmopolita, que fuera la capital

de la industria, de una vida urbana de calidad y una elevada cultura”. (pág. 74).

Las iniciativas sobre composición de calles, como explica el autor, entonces sin denominaciones ni números; de adoquinados, por sobre los lodazales del medio siglo XIX; la construcción hacia 1858 de los edificios del Palacio Consistorial, en la misma ubicación original de Aníbal Pinto con Barros Arana (Comercio), que perdió la Municipalidad al demolerse, más de cien años después, el edificio construido a comienzos del siglo XX; del Palacio de los Tribunales y el de la Intendencia, ubicada desde la fundación de la ciudad en el emplazamiento que dejó hace pocos años, así como la construcción o refacción de los edificios de la Cárcel, la Recova, el Liceo de Hombres y el Hospital de Mujeres, entre otros.

El autor destaca la Pila de la Plaza de la Independencia, concebida primero como solución a la falta de agua potable y que se constituyó en símbolo de la ciudad; el diseño y la tenacidad para instalarla fue de Binimelis así como el control de la obra construída en un afamado taller de Liverpool, siendo inaugurada en 1860. A la oportunidad, insistencias y detalle hace valioso aporte el autor quien, además, consigna que hasta 1870 el monumento llevaba una placa en su base en que se reconocía la obra del Intendente y de Pascual Binimelis, la cual fue sacada por motivos políticos. Tal vez con este libro podrá surgir la iniciativa de reponerla.

Por cierto que, además, están los caminos y el ferrocarril entre Talcahuano, Concepción y Chillán, que se unieron a los emprendimientos referidos a la navegación marítima y fluvial, con el primer vapor construido en Chile, el “Quilteu”, fundamento para el transporte de pasajeros en Tomé, Talcahuano y Arauco; el proyecto de canalización del Bío-Bío y puerto fluvial como otros principales proyectos de Binimelis. Agregándose el mejoramiento de la Alameda de las Delicias, que databa de 1838 y que en 1858 se la convirtió en parque para el esparcimiento de los vecinos. Ya en el siglo XX se le sustituyó su nombre por Parque Ecuador. De todo esto se trata con detalle y amenidad en la obra. Consignándose, además, que en variosx estuvo el apoyo del In-

tendente de Concepción, Rafael Sotomayor Baeza (1853-1859), años más tarde Ministro de Guerra en Campaña en la Guerra del Pacífico.

No en todos los proyectos pudo tener éxito; de hecho el centralismo agobiador hizo su parte para ello, pero el autor deja en claro que en lo que entonces no pudo concretarse se fijaron las bases de futuros desarrollos. Siendo destacable que, si bien Pascual Binimelis, como establece el autor, fue el primer Director de Obras Municipales, Director de Obras Públicas, Agrimensor de la Junta de Caminos, regidor y alcalde, la mayor parte de su tiempo no desempeñó cargos públicos. E incluso incursionó en la actividad gremial como fundador del Club de Artesanos y sostuvo públicamente conceptos que debieron interesar sobre el desarrollo del “ultra Bío-Bío”, o sea, de la Araucanía.

Del autor, Boris Márquez Ochoa conocemos sus obras sobre “Cerámica en Penco. Industria y Sociedad: 1888-1962” (2ª. edición, 2018) y “Carlos Oliver Schneider. Naturalista e historiador de Concepción), además de su participación en diversos importantes proyectos, tales como el rescate del archivo histórico de Talcahuano, la recuperación patrimonial del Cementerio General de Concepción y la recopilación de la bibliografía histórica de la región del Bío-Bío. Profesor en la Carrera de Historia de la Universidad San Sebastián y Magister en Historia de la Universidad de Concepción, a ello se suma ser Director de la Biblioteca Municipal y Coordinador del Archivo Histórico de Concepción, así como miembro fundador de la Sociedad de Historia de Penco.

Con todo ello, no sorprende que sea el autor de esta nueva e indispensable obra, cuya lectura evidencia un destacable oficio como historiador, que a no dudar le llevará a nuevos estudios y aportes y, a la vez, una valiosa contribución al patrimonio cultural pencopolitano.

Sergio Carrasco Delgado.
Miembro correspondiente de la
Academia Chilena de la Historia.

Introducción

“Señor Binimelis si tu vida fue azarosa, si en lugar de recoger en ella frutos sabrosos, saboreaste penurias y contrariedades, descansa tranquilo, que siempre la honradez, la consagración al trabajo, el deseo de hacer el bien, encuentran en todas las épocas y en todos los pueblos, quienes saben ser agradecidos y quienes saben profesarles el culto que merecen”.

El Sur, informando sobre el deceso de Pascual Binimelis, 21 de agosto de 1890.

Imaginó Concepción convertida en metrópoli; cosmopolita y moderna. Pascual Binimelis y Campos de abolengo penquista, desenvolvió su visión de ciudad en medio de una coyuntura de superación para esta, tras el terremoto denominado “La Ruina” (1835), la urbe penquista perfiló sus esfuerzos a su levantamiento y ordenación urbana. En este espacio, proyectó con enfático proceder su carrera de ingeniero, con obras que hasta el día de hoy nos hacen eco de su nombre, estilo y genio.

Ideólogo del progreso, trascendió a su generación, a propósito de su espíritu innovador y sofisticado. Pensó y diseñó las grandes obras de adelanto del gran Concepción en la segunda mitad del decimonono chileno, algunas lograron concretarse, como el símbolo material más antiguo de la ciudad, “La Pila Ceres” de la Plaza de Independencia y su conjunto escultórico, otros proyectos, en cambio se polemizaron profundamente en su época, pero fueron archivados, como el plan de canalización del río Biobío y la estación fluvial de Chepe, así y todo, su ingenio fue el impulso principal para mejorar la calidad de vida de sus vecinos penquistas de su tiempo y de las generaciones siguientes.

Su área de influencia no fue sólo una urbe, sino toda una macro zona correspondiente a las actuales regiones del Maule, Ñuble, Biobío

y Araucanía, las fuentes así lo demuestran, en su esfuerzo por instalar sociedades comerciales, en la construcción de vapores, teniendo la curiosa ventura de ser el gestor del primer vapor construido en Chile y, en el complejo trabajo de trazar varios ramales para la implementación del ferrocarril, siendo el más famoso, la ruta de Chillán-Concepción-Talcahuano, que aunque, no se construyó según su plan, fue su insistencia el motor para que la obra se ejecutase.

Binimelis y Campos, fue un hombre de pensamiento liberal, de encomiable servicio público y persona de negocios. Cuando se le presentó la oportunidad de ingresar a la planta de los profesionales del servicio estatal en Concepción, abandonó sus emprendimientos, probablemente con menoscabo a su economía, más lo hizo con la convicción de que sería la mejor plataforma para proyectar las mejoras urbanas que soñaba y lo logró, construyendo un Palacio de Justicia, el edificio de Intendencia y Consistorial, levantando un plano urbano, delineando y dando orden a las casas de las arterias principales, presidiendo el mismo un teatro popular y provisional, hasta que la ciudad o un empresario tuviera la posibilidad de mantenerlo.

Por su dilatada y diversificada trayectoria, se ha construido un mito de su persona, de aquel hombre en cuyo honor se ofrece bianualmente el premio región del Biobío, “Ciencia y Tecnología: Pascual Binimelis” y calles de Coelemu, Concepción y Chiguayante recuerdan su nombre. Con todo, existe esta dicotomía; se desconoce mucho de él, el conocimiento histórico sólo ha delineado el contorno de su figura y, esto, en gran medida, a un lamentable incendio acaecido en diciembre de 1947 al hogar de sus descendientes¹ que destruyó sus papeles y la iconografía que se conservaba de él.

Desconstruir el mito es nuestro objetivo y ofrecer un conocimiento vital y generalizado de su vida, así como una mirada global a su época. Auxiliados por las fuentes dispersas en el Archivo Municipal de Con-

¹ Nos referimos a la casa habitación de Jorge Coddou Binimelis y María Braga Ward con sus hijos, ubicada en calle Mac-Iver #1710, Concepción.

cepción, el Fondo Beneficencia de Concepción de la Sala Chile de la Universidad de Concepción, los muchos repertorios del Archivo Nacional, la prensa escrita penquista y los testimonios que se han conservan en la familia, hemos logrado develar al hombre detrás del mito, a fin de entregar una visión crítica, pero auténtica de quién y cuál fue su verdadero aporte a la ciudad de Concepción y su área de influencia.

El texto se divide en seis capítulos que exploran de forma narrativa y crítica la vida del ingeniero penquista. Nos ha pareció bien, agregar un concienzudo estudio genealógico del biografiado, por el aporte de su linaje a la historia penquista. Se estudia su obra en el área política, social y económica, en la coyuntura de su tiempo, como constructor de la moderna ciudad de Concepción que perfiló su prosapia capitulina del sur del país, gracias al aporte de personajes como Binimelis que con espíritu laborioso decidieron aportar desinteresadamente a la consolidación de su comunidad, sin evadir su responsabilidad social ni emigrar de ella para emprender o llevar la fortuna ya conquistada a otro lugar, como fue costumbre de los notables provincianos.

Su decisión de quedarse y emprender en la provincia de Concepción, es su aporte mayor, sortear los innumerables obstáculos de una sociedad no globalizada, para consolidarla y proyectarla, es el motivo de su mérito, recordado en la tradición colectiva de la ciudad y, hoy, por medio de estas páginas, clarificadas y perpetuadas, más que, como un homenaje póstumo, como una justicia tardía para su buen nombre y para fama de sus contemporáneos, los penquistas de la segunda mitad del decimonono.

Tumbes, verano 2018

Agradecimientos

La presente obra fue posible gracias a los consejos, comentarios y apoyos de colegas, amigos y ayudantes, a quienes ofrezco mi gratitud y estimación, pero eximo de la responsabilidad del resultado.

Principalmente a Osvaldo Sepúlveda Coddou, amigo investigador, cuyo aporte está presente en todo el libro, especialmente en los estudios genealógicos y en la revisión de prensa.

Al historiador Armando Cartes Montory, por la revisión del manuscrito y el apoyo constante a la formación de mi carrera como investigador regional.

A Siegfried Obrist Cordoba por su trabajo en el diseño diagramación y paciencia en este libro.

A Silvia Riquelme, bibliotecóloga encargada de la Sala Chile de la Universidad de Concepción.

A Marco Sánchez y Roxana Torres del Museo de Historia Natural de Concepción.

Al equipo del Archivo Histórico de Concepción, especialmente a Enrique Burgos por la ayuda en la transcripción de documentos.

A la Corporación Centro de Desarrollo Social Nuevo Horizonte, por patrocinar esta investigación histórica para ser postulada a la Subvención Cultural del Fondo Nacional de Desarrollo Regional, 2017.

Y, al Gobierno Regional del Bío-Bío por entregar el financiamiento para investigar, editar e imprimir el texto que se presenta.

*Los Binimelis de Concepción,
estudio genealógico*







"Plaza de Concepción", diorama Galería de la Historia de Concepción, del artista nacional Zerreitug, 1983.

No hay certeza de cual haya sido la eventualidad o el propósito del desplazamiento del primer Binimelis a la pacífica bahía de Concepción. Una tradición antigua en la familia, pero no documentada, refiere que la inclinación marina llevó en la segunda mitad del siglo XVIII a Juan José de Binimelis y Colón a zarpar con la intención de encontrar una nueva patria para emprender. Su elección fue una tierra entre ríos, rodeada de cerros y con vista al océano. Concepción, la ciudad afanada en su instalación en el valle de la Mocha, de diligentes vecinos, donde el mayor de la familia Binimelis se instaló y constituyó una estirpe de hombres y mujeres briosos, que dejaron historias sobresalientes en cada generación de penquistas.

Lo cierto es que el apellido Binimelis proviene del viejo mundo con historiales antiguos de la Islas Baleares en España. “Es ésta una familia solariega de Mallorca, informa Álvaro Covarrubias, ya conocida en el siglo catorce. En 1743 Pedro Binimelis fue diputado por la Villa de Manacor para prestar en su nombre sacramento y homenaje al Rey Pedro IV de Aragón. El Presbítero Juan Binimelis, natural de Pollensa, fue gran matemático y astrónomo y el primero que escribió la histo-

ria de Mallorca, desde los siglos más remotos al XVI. Otro Presbítero, Juan Binimelis, natural de Felanitx, fue teólogo y Doctor en ambos Derechos, Canónigo de Palma y Provisor General del Obispado”¹.

Del fundador del apellido en tierras penquistas no se conoce mayores antecedentes. Señala el genealogista Gustavo Opazo Maturana en su obra *Antiguas Familias del Obispado de Concepción*, que Juan José de Binimelis y Colón era vecino de Concepción en el año de 1780², época de la entronización de Ambrosio de Benavides Medina a la primera magistratura del Reino de Chile y desde su cargo facilitador de la implementación del sistema administrativo de Intendencias, que serían de tanto provecho para el adelanto de Concepción. Devoto de la Virgen del Carmen, la más antigua del país, que es venerada en la Iglesia de San Agustín de Concepción. Su colaboración y celo al cuidado de la imagen, fue enaltecida por parte del Obispo Monseñor Tomás de Roa y Alarcón que dijo de él en su visita del día 10 noviembre de 1797: “en lo que propende al mayor culto de Dios N. S. y su Santísima Madre”³.

Binimelis y Colón contrajo matrimonio con la dama penquista María Mercedes Andrade y Bórquez, hija de Pedro de Andrade y Hernández y de María Narcisa Bórquez y Hernández. Fue hermana del Dr. Salvador de Andrade y Bórquez (1758-1828), destacado patriota. Prestó juramento de obediencia y fidelidad a la junta de Gobierno, junto al resto de los vecinos de Concepción, el 12 de octubre de 1810. Se desempeñó como Presidente de la Junta de Gobierno de Concepción en 1813. Por su afiliación a la revolución, fue hecho prisionero por los

1 Castellón Covarrubias, Álvaro, *La familia Castellón en Chile*, Tokyo, 1994, p. 70.

2 Opazo Maturana, Gustavo, *Familias del antiguo Obispado de Concepción 1551-1900*, Santiago, Editorial Zamorano y Caperan, 1957, p. 62.

3 Walker Trujillo, Osvaldo, “La virgen del Carmen de San Agustín”, *Revista de la Soc. de Historia de Concepción*, Actividades y Trabajos, N° 10, 1996.

realistas, confinándolo a la ciudad de Los Ángeles y después a la isla Quiriquina, de donde logró fugarse con grave riesgo de su vida.

Su trabajo como eclesiástico partió en 1786, luego de distinguirse como alumno del Seminario de Concepción. Su primer servicio fue en la Parroquia de Ninhue, posteriormente trasladándose al puerto de Penco, para hacerse cargo de la Iglesia y de los residentes del fuerte del mismo lugar⁴. Es nombrado Arcediano y Deán de la Catedral de Concepción, Vicario Capitular de Concepción en 1813 y 1817, Capellán de Coro y Secretario del Cabildo Eclesiástico. En 1825 fue propuesto para Obispo de Concepción, no alcanzando a consagrarse ni recibir las bulas. Falleció en Concepción el 2 de noviembre de 1828. Testó a favor de su sobrina Jesús Binimelis Andrade, las extensas y ricas estancias de la orilla sur del Itata y de Ñipas.

El matrimonio Binimelis Andrade asentó su unidad productiva en las márgenes del río Itata, adquiriendo la hacienda Ranquilhaue del departamento de Coelemu, pueblo que sería por más de un siglo asiento de la familia.

Con sucesión, quince hijos; nueve hombres y siete mujeres, a saber:

I.- Francisco Binimelis Andrade, fue bautizado en Concepción el 4 de mayo de 1774. Insigne patriota. Fue administrador del Estanco del Tabaco en el Departamento de Itata en el período de 1810 y Diputado Suplente por Concepción en el Primer Congreso Nacional en 1811. Las luchas independentistas lo llevaron al destierro en la isla Quiriquina en 1813, logrando fugarse en 1817. Establecido el Gobierno autónomo retornó a sus negocios y fue nominado como Diputado por Quirihue en la Asamblea Provincial de Concepción en 1822-1823 y Presidente de esta Asamblea en 1823. En los años siguientes fue nombrado como Diputado Suplente por Rere al Congreso General de la

⁴ Urrutia Infante, Zenón, “El Obispado de Concepción 1567-1957”, p. 170.

Nación en 1824-1825 y Diputado Suplente por Puchacay a la Asamblea Provincial de Concepción en el mismo período, no participando, así como Diputado a la Asamblea Provincial de Concepción 1826-1827 por Coelemu. Falleció hacia 1837.

Casado con una dama de apellido Alcázar, con descendencia en Quirihue, a través de su hija, Carmen, casada en Quirihue el 1 de junio de 1827 con don Luis Fuente Alba Mendoza, hijo de José Timoteo Fontalba-Angulo y Zuñiga y de Antonia Mendoza. Teniente de Cívicos y Alcalde y Corregidor de Quirihue para 1820.

Con descendencia, Francisco Fuente Alba Binimelis, nacido en Concepción, vecino de Quirihue, Juez de Primera Instancia y Teniente de Ministros. Casado en Quirihue el 9 de agosto de 1844 con doña María del Carmen Molina y Benítez, con descendencia.

II.- Basilio Binimelis Andrade, bautizado en Concepción el 16 agosto de 1778. Ingresó a estudiar leyes el 5 de abril de 1800 en la Real Universidad de San Felipe, recibiendo de Bachiller en Leyes el 21 de enero de 1802. Sin sucesión conocida.

III.- María Jesús Binimelis Andrade, nacida en 1777 y bautizada en Concepción el 14 de junio de 1780. Heredó de su padre la hacienda Ranquilcahue. Casada en Concepción el 2 de septiembre de 1801 con Juan Castellón y Dupui, viudo de su hermana María Francisca. Nació en Francia en 1770, hijo de Hughes de Chatillon y Marie Augustine Dupui. Fallecida en la misma ciudad el 19 de julio de 1874. Con descendencia.

Su esposo Juan Castellón, es el fundador de una larga descendencia de ilustres vecinos penquistas que se desempeñaron en importantes cargos públicos en el siglo XIX y XX. Llegó al país en 1794, asume como Guarda Almacén de Pertrechos de Valparaíso hasta el 31 de di-

ciembre de 1794. Su nombre de origen francés era Jean Chatillón y Dupui, castellanizándolo al avecindarse en nuestra costa. En 1801 asume como Fiel de Almacenes y Cajero Pagador de la Administración General de Concepción de la Real Dirección de Tabacos. Firma en el Cabildo Abierto de Concepción del 12 de octubre de 1810, apoyando la Junta de Gobierno de Santiago del 18 de septiembre. Desterrado por la causa patriota a la isla Quiriquina durante la Reconquista junto a sus cuñados, durante los años 1813 a 1817. A su regreso, es nombrado por el Director Supremo O'Higgins para ocupar el cargo en la Tesorería de Concepción en el año 1817.

Entre mayo y junio de 1819 se ocupó como Oficial Auxiliar de las Cajas del Tesoro Público del Estado o Tesorería del Estado en Santiago. En forma paralela, se desempeña como Contador de Diezmos de la Provincia de Concepción. Comisario del Ejército de la 2° División del Estado. Con fecha 30 de septiembre de 1820 es nombrado Ministro Tesorero de la Caja Nacional de Concepción. En este empleo, por problemas con la fianza exigida, sólo pudo acceder en 1822, avalando dicha exigencia su cónyuge y varios miembros de la familia Binimelis. Asimismo, se desempeña como Síndico de la Tesorería Recaudadora de Fondos Provinciales de los Fondos del Instituto y Seminario Conciliar. Permaneció en Hacienda con servicios distinguidos hasta 1833.

Fue Diputado por Coelemu a la Asamblea Provincial de Concepción en el período de 1822 a 1823, desde el 17 de mayo hasta abril de 1823 Vicepresidente de dicha Corporación. Director de los trabajos de la Catedral de Concepción y su Ecónomo en 1830. Mayordomo de la Archicofradía de la Virgen del Carmen, Patrona del Ejército, en el mismo período. En 1840 es elegido por mayoría de votos como Elector de Senadores, cuerpo que lo nombró Secretario del Colegio Electoral. También, en el mismo año, Protector de la Casa de Ejercicios de Concepción.

Dicta testamento el 25 de abril de 1843, falleciendo el 2 de mayo del mismo año.

Con descendencia, en su único hijo Juan Agustín Castellón Binimelis, que nació en Concepción el 21 agosto de 1803 y fue bautizado de un día de nacido en la Parroquia Del Sagrario, siendo los padrinos sus abuelos maternos don Juan José y doña María Mercedes. Se dedicó desde joven a actividades comerciales y agrícolas. Designado Guarda-Almacén de Artillería, dimitiendo al cargo en 1825. Regidor de Concepción en 1826, reelecto. Designado por el Intendente Juan de Dios Rivera, para abrir una suscripción voluntaria en ayuda del Instituto Literario, creado el 20 de junio de 1823, dirigido por el educador francés Lozier. Juez de Imprenta de la Municipalidad de Concepción en su calidad de Regidor. A la muerte de su padre, designado Mayordomo de la Archicofradía de la Virgen del Carmen, Patrona del Ejército. En 1843, Gobernador Interino de Coelemu. Entre 1844 y 1845 nombrado Ecónomo de la Iglesia Catedral de Concepción. En noviembre de 1845 Ministro Contador de la Tesorería Provincial de Concepción y en 1852 Ministro Tesorero de la misma provincia. Agricultor propietario de tierras en Coelemu, hacienda Guanquegua y Bellavista; en Los Ángeles, hacienda Billucura. En Itata en la localidad de Las Pulgas, varios terrenos y el fundo Santa Filomena y chacra del Obispo en Puchacay de Concepción. Apoderado General del Obispo don Diego Antonio Elizondo Prado en 1852, como también su Albacea Testamentario.

Otorgó testamento el 19 de octubre de 1868, falleciendo en Concepción el 12 de noviembre del mismo año.

Casado con doña Francisca Javiera Larenas Álvarez-Rubio, segundo matrimonio de ella, hija de Enrique Larenas Soto-Aguilar y de Juana Paula Álvarez-Rubio y Henríquez-Coloma. Con descendencia en

seis hijos: Wenceslao, casado con doña Juana Soto-Aguilar; Lisandra, casada con don Salustio Palma Jiménez; Carlos Benjamín, casado con Estela Plaza de los Reyes Plaza de los Reyes; Camilo, casado con doña Filomena del Carmen Cuevas Versin; Amalia, soltera; Juan Agustín casado con doña Respicia Bello Donoso. Se destacan don Juan Agustín y don Carlos Castellón Larenas, eminentes personajes penquistas, el último que da nombre a una principal arteria de la ciudad.

IV.- María Francisca Binimelis Andrade, casada en Concepción el 2 de junio de 1801 con Juan Castellón y Pozo, falleciendo prematuramente entre 1801 o 1802. Su cónyuge al enviudar contrajo matrimonio con su hermana doña María Jesús, mencionado en el apartado III.

V.- Domingo Binimelis Andrade. “Caballero de esmerada cultura y elevado espíritu” al decir de don Fernando Campos Harriet. Una calle del barrio Puchacay de Concepción lleva su nombre.

Nació en 1783. Reconocido patriota. Comisionado como oficial en la División Auxiliar enviada para defender las Provincias del Plata, en 1811, junto a sus hermanos Julián y Juan de Dios. Oficial del Regimiento Auxiliares de Chile o Voluntarios de la Patria en 1813. Capitán en la Batalla de Rancagua, en el Batallón N°4.

Cadete de la Escuela Militar en 1817, Capitán de Infantería señalado en acción de guerra en el mismo año, Sargento Mayor en 1830. Diputado a la Asamblea Provincial de Concepción en los años de 1826 y 1827 por Ranquil. Diputado al Congreso Plenipotenciario en 1823, Diputado Suplente por Coelemu en Asamblea Provincial de Concepción en 1829, su Secretario ese año. Secretario de la Intendencia de Concepción. Intendente de Concepción Suplente en 1831, siendo su titular don José Antonio Alemparte. Diputado por Chillán en Asamblea Provincial de Concepción de 1831, su Presidente en junio de 1832. Regidor de Concepción. Secretario de don Ramón Freire en

el viaje de este desde Concepción a Santiago y desde su fundación en 1832, Tesorero de la Junta de Beneficencia penquista. Fallece en Talcahuano en 1853, sepultado en el Cementerio General de Concepción.

Adquiere en 1838 el fundo Quilteu, ubicado en Coelemu, al Obispo de Concepción Monseñor Diego Antonio Elizondo y Prado. Su Inscripción se realizó en Tomé el 22 de julio de 1867, que será la hacienda productiva de su hijo Pascual y sus hermanos.

Casado con doña María del Rosario de Campos y García de Figueroa, hija de Juan León de Campos y Lobos y de Juana García de Figueroa. Con descendencia en III.

VI.- Juan de Dios (Antonio) Binimelis Andrade, bautizado el 28 de marzo de 1795. Oficial de la División Auxiliar enviada en 1811 por la Junta de Gobierno para ayudar y defender las Provincias del Plata. Posteriormente, en 1813 oficial del Regimiento Auxiliares de Chile o Voluntarios de la Patria. Capitán en la Batalla de Rancagua, adscrito al Batallón N° 3.

VII.- José Leandro Binimelis Andrade. Nacido aproximadamente en 1776. Desterrado a la Isla Quiriquina en 1817 y 1818.

VIII.- Andrés Binimelis Andrade, desterrado en la isla Quiriquina, junto a sus hermanos y cuñado Castellón, fugado en 1817.

IX.- Don Manuel Bernabé Binimelis Andrade, nacido aproximadamente en 1788. Vecindado en Coelemu. Casado con Josefa Gregoria Domínguez, con descendencia en: Santiago Ignacio (fallecido en Coelemu en 1889), Isidro, Cirilo, Juan de la Rosa (Regidor de Concepción en 1840, fallecido en Coelemu en 1897), Amelia, Agustina, Carmen, Feliciano (fallecido en Coelemu en 1910), Juana de Dios (nacida en 1826, fallecida en Coelemu en 1901) y Cristina Binimelis

Domínguez (fallecida en Coelemu en 1904). Más un hijo fallecido infante.

X.- Manuela Binimelis Andrade. Nacida aproximadamente en 1782. Falleció en Concepción el 2 de abril de 1854. Vivió junto a su hermana María Jesús. Participa en la herencia del fundo Quilteu, derechos que se venden en 1886, ya difunta.

XI.- María Josefa Binimelis Andrade. Nacida en Concepción aproximadamente en 1784.

XII.- Carmen Ventura Binimelis Andrade. Nacida aproximadamente en 1786.

XIII.- Alejo Binimelis Andrade, sin información.

XIV.- Julián Binimelis Andrade, Oficial de la División Auxiliar enviada por la Junta de Gobierno en 1811 para defender a las Provincias del Plata, junto a sus hermanos Domingo y Juan de Dios. Posteriormente, en 1813, oficiales del Regimiento Auxiliares de Chile o Voluntarios de la Patria. Avocado en Buenos Aires de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Casado con doña Saturnina Souza. Falleció antes de 1834.

XV.- Narcisa Binimelis Andrade, casada con don Vicente Martínez, Ministro de la Tesorería de la Provincia de Concepción. Propietarios del fundo Marticorena, camino de Penco. Con sucesión en Lucio, casado con Nicolasa Villagrán Hurtado (matrimonio celebrado en San Esteban de Mulchén el 26 de marzo de 1866), Carlos, Juana Cleopatra, Pablo y Julia Martínez Binimelis, nacidos en Concepción.

Destaca de su descendencia el Coronel Lucio Martínez Binimelis, soldado. Se inició en el Ejército de Chile en el Batallón Carampangue, luchando en la Revolución de 1859, al mando del Comandante

Basilio Urrutia. En la Guerra de la Araucanía, participó con el grado de Capitán, al mando del General Cornelio Saavedra en Angol. En la Guerra del Pacífico, como Coronel de Artillería a cargo de los Batallones Valdivia y Caupolicán en la Campaña de Atacama. Estuvo presente en Chorrillos y Miraflores y en la Entrada a Lima. Dictó testamento en 1909 y fallecido en Santiago en septiembre de 1914⁵.

También su hija Julia Martínez Binimelis, que contrajo matrimonio con don Santiago Guzmán Reyes, con descendencia en cuatro hijos:

Clementina, fallecida en Concepción el 7 de abril de 1938, casada con Leoncio Liborio Lagunas, Ismael, Santiago y Eusebio Artemón Guzmán Martínez. Ismael es héroe del Combate de Sánger en la Guerra del Pacífico, honrado con un monumento que lo recuerda en el Cementerio Municipal de Los Ángeles, ciudad donde falleció y se encuentra sepultado. Comandante de Regimiento en Concepción en 1901⁶. Contrajo matrimonio en Yumbel el 24 de marzo de 1895 con Julia Santa María Ramos.

SUS HERMANOS, RETRATO FAMILIAR

Sus padres, el matrimonio de Domingo Binimelis Andrade y María del Rosario de Campos y García de Figueroa, a quienes nos hemos referido en el punto V, fueron los progenitores de cinco hijos, tres varones y dos mujeres, una descendencia que dejó huella en el puerto de Tomé y la ciudad de Concepción, siendo el más destacado nuestro biografiado, Pascual Binimelis. Los otros herederos de la pareja fueron:

V.1.- Juan Crisóstomo Binimelis y Campos, nacido en Concepción, probablemente en 1805. Agricultor en Coelemu. Soltero. Tuvo como hija natural a la conocida y controversial escritora popular Úrsu-

5 *La Unión*, Concepción, 21 de septiembre de 1914.

6 *El País*, Concepción, 1 de febrero de 1901.

la Binimelis, redactora del periódico *El Amigo del Pueblo*, de ardiente pluma liberal, “conquistándose grandes simpatías por su talento, por su altivez y por la vehemencia de su carácter”⁷. El 2 de enero de 1863 al inscribir la donación de sus derechos a esta sobre una propiedad heredada de sus padres, Domingo y María del Rosario, se hace mención al reconocimiento de paternidad efectuado en Tomé el 14 de julio de 1858. Úrsula Binimelis se casó con Daniel Fierro V, residente de Concepción.

Con fecha 7 de septiembre de 1870 recibe donación por parte de su hermano don José Benito Binimelis de la porción de la herencia de sus padres sobre el molino Quilteu, con sus enseres y casas⁸. Fallecido en Coelemu el 31 de julio de 1886, sepultado en Tomé.

V.2.- Agustina Binimelis y Campos. Nacida en 1806. Soltera. Dicta Testamento en Concepción el 28 diciembre de 1872⁹. La Posesión Efectiva de sus bienes se realiza en octubre de 1896. Lega su casa habitación a su sobrino Domingo Binimelis Argomedo y el resto de sus acciones y derechos futuros al conjunto de los hijos de su hermano Pascual.

V.3.- Melchora Telésfora Binimelis y Campos. Nacida en diciembre de 1809. En 1886 mediante remate público se adjudica parte de su herencia a Jorge Délano, consistente en una hijuela llamada La Pagadora del fundo Quilteu. Estos derechos incluían también como causantes a sus padres y su tía Manuela Binimelis Andrade. En abril de 1861, junto a sus hermanos Pascual y Agustina hacen donación de \$ 10 pesos cada

7 Bautista Bustos, Juan y Salinas, J. Joaquín, *Concepción ante el Centenario*, Concepción, Imprenta Valparaíso, 1910, p. 403.

8 Inscripción en Conservador de bienes de Concepción el 2 noviembre de 1870.

9 Inscripción en Conservador de bienes de Concepción el 7 noviembre 1888.

uno para ir en ayuda de los damnificados de Mendoza, recientemente destruida por un fuerte terremoto.

Fallecida en Concepción el 20 diciembre de 1861, la prensa avisó de su deceso, diciendo: “Ayer, a las once del día, falleció la muy apreciable señora doña Melchora Telésfora Binimelis, a la edad de 51 años, 11 meses. La enfermedad que puso fin a su existencia era una fiebre reumática que solo duró nueve días, durante los cuales la difunta fue asistida a la vez por todos los médicos de Concepción que compitieron entre sí empleando todos los recursos de la ciencia para salvar su vida. Acompañamos a sus deudos en el profundo pesar en que los ha sumergido esta sensible pérdida”¹⁰.

V.4.- José Benito Binimelis y Campos, nacido en Concepción por 1818. Fallecido en Concepción el 29 de diciembre de 1878, sepultado en Concepción. Testó en Tomé el 2 de septiembre de 1875. Empresario, Agricultor, propietario en Rafael, Coelemu, Tomé, Vegas de Itata y Concepción. Regidor de Tomé en 1855, Tercer Alcalde de Tomé, juramentado el 7 de mayo de 1855. Socio del Club Concepción en 1867.

No contrajo matrimonio, con descendencia sin embargo, en 6 hijos.

Hijos identificados:

V. 4. 1.- Benito José Binimelis Ramírez, hijo de Beatriz Ramírez, nacido alrededor de 1854, fallecido en Ñuñoa el 24 de junio de 1944. Tuvo gran figuración en Concepción como empresario y agricultor, desempeñando el cargo de Administrador de la Compañía Industrial de Chiguayante en 1906, Director de la Sociedad Agrícola del Sur en 1910, miembro desde 1899 y Consejero de la misma en 1912. Socio del Club Concepción en 1894. Delegado Civil ante la Cruz Roja de Concepción en 1917 y miembro por muchos años de la Junta de Bene-

¹⁰ *El Correo del Sur*, Concepción, 21 de diciembre de 1861.

ficencia de Concepción.

Casado en Concepción el 9 de abril de 1886 con Elcira González Urrejola, hija de Antonio González Urrejola y Carmen Rodríguez Urrejola, con descendencia en María Teresa, nacida en Concepción en 1886, fallecida infante; Carmen, casada con Pedro Verdugo Cavada y Octavio José, nacido en Concepción el año 1891, pintor, medalla de Honor en 1827 de la Sociedad Nacional de Bellas Artes, casado en 1940 con Julia Clarke Kinsman.

Adquirió a sus parientes Juan Agustín y Mercedes Binimelis Argomedo en 1895-1896 sus derechos sobre el fundo Birchucahue, colindante a Quilteu, herencia de su tía Agustina Binimelis y Campos.

Con Carmen Díaz Baeza, nacida por 1835, hija de José Cruz y María Antonia, fallecida en Coelemu el 29 de mayo de 1912, descendencia en 5 hijos:

V.4.2.- Candelaria Binimelis Díaz, nacida en 1865, fallecida en Coelemu el 20 junio de 1913, casada en Coelemu con José Saladino Muñoz Vera el 21 de marzo de 1888. En segundas nupcias en 1909 con Carlos Larenas Roa.

V.4.3.- José Binimelis Díaz, nacido por 1866, fallecido en Tomé el 22 de abril 1898, agricultor, residente en el fundo Juan Fernández de Vegas de Itata. Casó con Amelia Roa Ravanal, originaria de Penco, con descendencia en 3 hijos: Leopoldo José, nacido en Coelemu el 27 de diciembre de 1894; Jorge Armando, nacido en Coelemu el 6 de agosto de 1896, casado con Ema Hernández Hernández, con descendencia en Jorge, Norma y Leopoldo; y José segundo, nacido en Coelemu el 24 de noviembre de 1898, fallecido en Santiago el 15 de agosto de 1966,

médico, diplomático, casado con Beatriz Coddou Binimelis, con descendencia en María, Eugenia y José.

V.4.4.- Vicente Binimelis Díaz, nacido por 1867, agricultor, fallecido en Coelemu el 23 de julio de 1912. Casado con Sinforosa Fuentealba, con descendencia en Aurora (1908), Amelia, Víctor (1910),

Y Raquel (1912), al igual que su hermana Amelia, fallecidas infante.

V.4.5.- Pascual Binimelis Díaz, nacido por 1869, radicado en Coelemu. Fallecido en Vegas de Itata el 28 de mayo de 1908. Se destacó en su pueblo por su altruismo y generosidad con sus vecinos, ocupando cargos de importancia como la Comandancia de la Policía de Seguridad en 1898. Casó en Coelemu el 8 de julio de 1897 con Eumenia del Carmen Binimelis Díaz (1880-1902), con descendencia en Berta Elena (1898), casada en Concepción el año 1915 con Salvador Enrique Carrere Catalán, con 2 hijos, Berta Haydeé y Mario; y Miguel Luis (1900), fallecido el 23 de noviembre de 1976, casado con Luz Merinda Nochéz Delgado (1907-1976), con descendencia en Carmen.

V.4.6.- María Pabla Binimelis Díaz, nacida por 1872, fallecida en Coelemu el 26 de mayo de 1911. Casada en Coelemu el 3 julio de 1903 con Manuel Jesús Cisternas Neira (1882- 1874), con descendencia en Carmen Aurelia y Luis Manuel.

En el testamento de José Benito Binimelis se menciona una hija menor, Florencia, de la cuál no se tiene registro.



Pascual Binimelis, la persona





"Plaza de la Independencia de Concepción", vista hacia el portal Cruz en calle Bernardo O'Higgins. Postal coloreada emitida por la empresa Westcott & Co., principios del siglo XX.

Buscando la prosperidad de su país, olvida la de sí mismo y mira el interés general, antes que su propia conveniencia”¹¹. Estas son las palabras de los editores del periódico *La Democracia*, en 1874, refiriéndose a la persona de Pascual Binimelis y Campos, en la madurez de su vida. Es una cita elocuente que condensa un reconocimiento compartido por sus contemporáneos, aún por sus adversarios políticos, que luego de las refriegas partidistas, convenían en su sincera adhesión al progreso de la ciudad y la nación.

Se desconocen fotografías de juventud, sólo un retrato desvaído que adorna un libro conmemorativo editado en Concepción para 1910 en el año del Centenario de la Independencia Nacional. Aparece junto a otros notables de la ciudad. Era el humilde reconocimiento de la sociedad penquista del amanecer del siglo a los constructores de la urbe pencopolitana, tal como era recordado Binimelis.

La imagen le muestra de edad avanzada, pero no concluido. Vestido con levita gruesa a la usanza de la época con cuello de terciopelo negro. La barba al estilo Franz-Josef compensa su pérdida de cabello y modela

11 *La Democracia*, Concepción, 18 septiembre 1874.

su cráneo cóncavo. Su inquisitiva mirada es acentuada por sus profundas cavidades y sus pómulos caídos, pero no pierden sus ojos el brillo y la fuerza de su contemplación.

Era un espíritu de pensamiento propio, emprendedor, un carácter fuerte, a ratos orgulloso. Con una claridad meridiana en que las ideas de progreso y libertad traerían bien y prosperidad a sus vecinos penquistas.

A un espíritu de estas características, un rasgo más atavió su persona. Se comunicaba sin eufemismos, con un lenguaje colorido, exagerado y entretenido. No sólo el cálculo fue de su dominio, sino la palabra y de su manejo hizo una virtud, elogiada por sus contemporáneos, uno de ellos evocó: “Caballero muy inteligente, pasó toda su vida dedicado a ímprobos labores intelectuales, siempre querido y respetado por sus numerosas relaciones”¹².

Adelantado a su tiempo, perfeccionó una agudeza de pensamiento que le permitió aportar al debate político, social y económico de su región, pero también lo hizo blanco de las críticas de los espíritus más conservadores. Permaneció firme en sus convicciones y consiguió concretar las obras de adelanto por las que sería respetado y recordado.

Pascual Binimelis y Campos, nació en Concepción en el seno de una familia de abolengo penquista, como se describe en el apartado anterior. Se desconoce la fecha exacta, pero presumiblemente sería en el año de 1819.

¹² *El Sur*, Concepción, 20 de marzo de 1890.

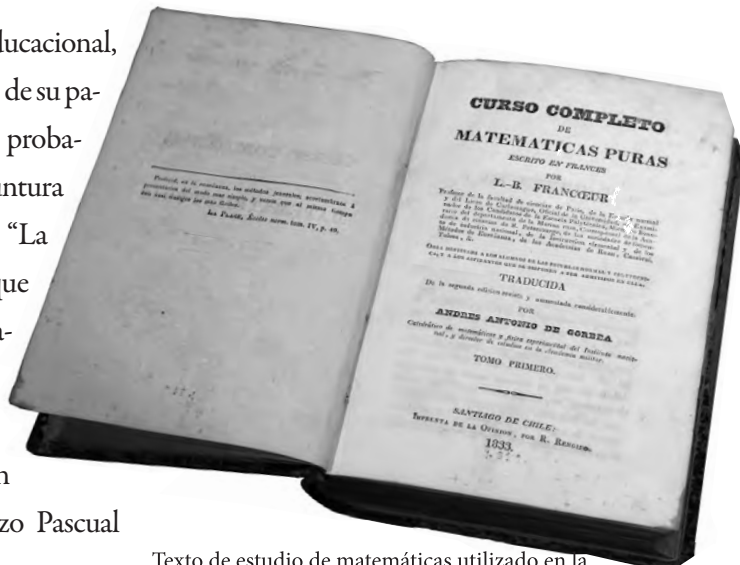
FORMACIÓN PROFESIONAL

Su formación académica y profesional fue obtenida en los centros más importantes del país en la época. En Concepción, en el Instituto Literario¹³ y en Santiago, en el Instituto Nacional.

En ambos establecimientos educacionales, fruto de la independencia nacional, se fraguaron desde sus aulas movimientos liberales y de progreso social. Desde sus cátedras, profesores de ideas avanzadas fundaron las bases del pensamiento que lideraría el resto del siglo decimonono en el país. Destacando para Concepción las figuras de Simón Rodríguez y Pedro Nolasco Caballero y, Fernando Puente y Andres Gorbea para Santiago.

En el Instituto Literario penquista, antecesor del actual Liceo de Hom-
bres Enrique Molina de Concepción, fue la base de su educación primaria. Se ubicaba en las actuales calles Castellón entre Freire y Maipú, en el antiguo convento de La Merced.

Su disciplina educacional, la visión y contactos de su padre, sumado, muy probablemente a la coyuntura del terremoto “La Ruina” de 1835 que destruyó completamente el edificio del Instituto de la ciudad, propiciaron el traslado del mozo Pascual



Texto de estudio de matemáticas utilizado en la época en que Pascual Binimelis cursaba sus estudios en el Instituto Nacional de Chile.

13 Para una historia del establecimiento educacional referíase a Muñoz Olave, Reinaldo, *El Instituto Literario de Concepción: 1823-1853*, Santiago, Imprenta Chile, 1922.

al vecindario de Santiago para seguir estudios técnicos en el Instituto Nacional.

El Instituto de Santiago, fundado en 1813, consolidaba su primacía para 1835, año en que asumía la dirección general el futuro presidente de la nación, Manuel Montt. El historiador Domingo Amunátegui, agrega para esta institución: “Egaña fue el primer ministro de justicia, culto e instrucción pública, cuando estos departamentos, en conformidad a la ley de 1º de febrero de 1837, fueron separados del ministerio del interior... Egaña decretó la reapertura del internado del Instituto, creó una clase de práctica en el mismo establecimiento para los jóvenes que siguieran la carrera de agrimensores, y fundó el liceo de San Felipe, y un colegio provisional en Concepción, mientras se reedificaba el Instituto de esta ciudad”¹⁴.

En este contexto, bajo la modalidad de internado y como alumno de la carrera de agrimensor de la sección universitaria del Instituto, inició la construcción definitiva de su profesión, que le daría, posteriormente, renombre en los pueblos pencopolitanos.

No contemplaba su formación las materias de las disciplinas humanísticas, especialmente la filosofía, de una gran aceptación para la época, conocimientos que tuvo que compensar con el estudio privado. A pesar de esta falencia, es honor personal la amplia comprensión que alcanzó de las letras universales y el manejo de la escritura, que se verá, posteriormente, en sus proyectos ingenieriles y en las crónicas que escribió para la prensa.

14 Amunátegui Solar, Domingo, *El Instituto Nacional bajo los rectorados de don Manuel Montt, don Francisco Puente i don Antonio Varas (1835-1845)*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1891, p. 113.



Capilla del Instituto Nacional en San Diego y Estación de Sangre, hacia 1859.

Fuente: www.memoriachilena.cl.

En 1845 recibió el título de Agrimensor General de la República¹⁵. Junto a sus colegas del Instituto Nacional, integró la generación que propició la implementación de las modernas técnicas de la ingeniería en las obras de adelanto público – privado en la nación. No fue cosa fácil el desenvolvimiento de estos agrimensores en el naciente Estado, porque éste prefería y distinguiría, con mayor ponderación los servicios de profesionales extranjeros. Se verá durante todo el siglo, la presencia de estos ingenieros formados en naciones más adelantadas y la disputa de los profesionales nacionales para mantenerse activos en el accionar ingenieril¹⁶. En Pascual Binimelis esta discriminación se presentará, especialmente, en la instalación del ferrocarril Chillán – Talcahuano.

Alrededor de 1847 ingresó a las Milicias Cívicas llegando al grado de Teniente.

15 Louvel Bert, René, *Crónicas y Semblanzas de Concepción*, p. 130.

16 Para mayor información véase: Parada Hoyl, Jaime, “La profesión de ingeniero y los anales del Instituto de Ingenieros de Chile 1840-1927”, *Anales del Instituto de Ingenieros* (<https://users.dcc.uchile.cl/~cguetierr/cursos/cts/articulos/parada.pdf>).

RESIDENCIA Y PROPIEDADES

A orillas de los ríos Itata y Biobío Pascual Binimelis, siguiendo la tradición familiar, estableció su hacienda y habitación. Desde estos espacios gravitó su influencia comercial y social. Y en estos sitios construyó su hogar para vivir con tranquilidad junto a su familia.

Aunque fue un hombre de preferencia citadino, el campo fue un escape familiar. El adobe, la trilla y los animales le evocaban escenas de su infancia campestre con la parentela paterna. Campo que vendería, pero permanecería por medio siglo más en manos de la familia.

La hacienda Quilteu, en el departamento de Coelemu fue la heredad productiva del matrimonio Binimelis – Campos y sus hermanos. Como se mencionó en el apartado anterior, esta fue adquirida por el padre de Pascual, en el año de 1838 al Obispo de Concepción Diego Antonio Elizondo y Prado.

La propiedad fue el centro neurálgico de la economía familiar a mediados del siglo XIX. Esta fomentó el desarrollo productivo agrario y ganadero, emprendimientos marítimos y sociedades entre los consanguíneos, que fortaleció las relaciones comerciales de los Binimelis en el puerto de Tomé y en la capital del Sur, Concepción.

Quilteu, toma su nombre de la voz indígena argentina *Kilteu*¹⁷, que indica a un “pájaro conocido por jardinero”¹⁸, en Chile con el nombre de *Tregle*. El concepto es polisémico, pues en el contexto de la investigación, se refiere tanto a la localidad, al estero, así como a la finca de la familia Binimelis.

17 *Diccionario Enciclopédico, 2 Geográfico. Toponimia mapuche – española*, p. 102.

18 Esteban Erize, *Diccionario comentado Mapuche – Español. Arauco, Pehuenche, Pampa, Picunche, Rancülche y Huilliche*, Buenos Aires, Editorial Yapun, 1960, p. 356.

Respecto a la localidad y estero, estos serían en marzo de 1857, parte de la Subdelegación N° 4 de Coelemu del Departamento del mismo nombre, correspondiente a uno de sus cuatro distritos, a saber: Coelemu, Totoral, Pirumavida y Quilteú siendo sus límites: “Al N (norte) el río Itata entre el río Ralco i el camino que baja de Juan Fernandes; al S (sur) el camino que baja de Juan Fernandes(sic) al río Itata, i al O (oeste) la montaña entre Juan Fernandes i Matito i desde allí el estero de Ralco al río Itata”¹⁹.

En tiempos remotos, el paraje fue habitado por comunidades picunches, que aprovecharon las tierras bajas regadas por el río Itata para su economía agraria. Informa Pedreros y Villegas que estos primeros habitantes navegaban el río Quilteu, afluente del Itata, utilizando un embarcadero que “construyeron con dificultades enormes, un muelle, cuyos restos imponentes aún puede apreciarse”²⁰.

Destaca en el lugar el cerro Tren - Tren aislado del cordón montañoso en el borde del río, fuente de leyendas, transmitidas por sus habitantes desde tiempos antiguos. Rescata la tradición del pueblo, que la Orden Jesuita dispuesta para el cuidado espiritual de los vecinos de Quilteu sepultaron a fines del siglo XVIII un tesoro “incalculable” en su seno con la esperanza de recuperarlo a su regreso de la expulsión. “Tren-Tren, juzgan los cronistas locales, fue escogido como tumba de tanta riqueza y como un subterráneo que unía la capilla y cerro, la preparación de las fosas no se hizo esperar. Fue así como en la medianoche de un séptimo día ocultaron siete cargas (14 sacos) de monedas de oro y plata y otras riquezas entre las rocosas faldas del Tren-Tren, que lejos de envanecerse, guarda aún su modestia junto a la promesa jurada de esconder su tesoro”. La elevación impresiona por su forma

19 *Intendencia de Concepción*, Volumen 410, Archivo Nacional de Chile.

20 Paredes, Bernardo y Villegas, Luisa, *Coelemu la orilla Verde del Itata*, Concepción, Imprenta Andalién, 1995, p. 164.



Cerro Tren - Tren a orillas del río Itata.

triangular en el paisaje, que espera la llegada de siete hombres reunidos a las siete de la tarde del séptimo día de un mes cualquiera, para que descubran el misterioso y anhelado tesoro²¹.

Este paraje agreste, fértil y misterioso fue el dominio de la familia Binimelis y Andrade y su descendencia por dos generaciones. La hacienda poseía más de mil seiscientas cuabras de extensión, configurándose después del fundo Totoral de la familia Aninat, como el más grande de Coelemu.

La coyuntura de la demanda extranjera de trigo orientó la actividad productiva, a la que se le agregaron plantaciones de viñas y la crianza de animales. También un molino y un complejo sistema de navegación por el río Itata, ideado principalmente por Pascual Binimelis, que dinamizó las relaciones comerciales con el puerto de Tomé donde la familia poseía bodegas para frutos del país. Estas actividades y otras serán revisadas pormenorizadamente en el capítulo de “Negocios y emprendimientos”.

21 Dos tradiciones fueron recogidas por Caupolicán Montaldo en *Del diablo y otros personajes (crónica folklórica de la Cuenca del Itata)*, Concepción, Prensas de la Universidad de Concepción, 1960, pp. 45-47.

Se puede apreciar el tamaño del complejo, por un documento conservado en el Archivo Nacional, en el que se detalla una contribución de inquilinos de “una parte del fundo Quilteu” para la “defensa de la patria” en la Guerra contra España²². Está datado el 21 de octubre de 1865 y corresponde al listado de 45 personas que donaron un total 35 pesos y 32 centavos. Un aporte en dinero no menor para su época y una gran cantidad de trabajadores donantes, en comparación con otras unidades productivas de la zona.

Para navidad de 1861, Pascual recibe de su hermano Juan Crisóstomo la suma de dinero de \$ 5.500 pesos bajo un contrato de Anticresis, que permitía disponer de los beneficios del fundo Quilteu, entregado en garantía, aplicándolos al pago de los intereses y la amortización del capital. Al poco tiempo, Pascual decidiría desprenderse completamente de su parte de la hacienda, sin dejar de volver al fundo de su infancia y familia.

Binimelis perfiló su desarrollo profesional y social en la urbe penquista; capital provincial y cabecera de las principales instituciones políticas y empresariales del sur de Chile. Fijó su residencia permanente en la arteria más relevante para las actividades comerciales, denominada calle Comercio, actual Diego Barros Arana, muy cerca de la plaza mayor, de la Independencia. La propiedad estaba ubicada en la intersección de calles Comercio con Rengo.

El éxito económico de sus primeros años le permitió adquirir propiedades y construir viviendas para su solaz y edificaciones para el comercio. Como buen emprendedor, recurriendo a la banca para respaldar sus operaciones constructivas. Los documentos informan sobre varios créditos, destacando un hipotecario tomado en el Banco Hipotecario del Sur, que le permitiría construir la Casa de Provisiones, de la que hablaremos más adelante.

22 *Intendencia de Concepción*, Volumen 520, Archivo Nacional de Chile.

En sus últimos años y con la red ferroviaria instalada a la ribera norte del río Biobío, Binimelis adquiere un solar ubicado en calle las Delicias, actual Víctor Lamas, entre Angol y Talcahuano, actual Salas. Era una propiedad de alto valor, que superaba los \$500 pesos oro de la época, lo que, según el reglamento de Contribuciones de Serenos y Alumbrados, se adscribía a la clase 7ª con el deber de pagar aportes municipales. Pascual, en solicitud al Intendente para que rebajará la clase adscrita y así la contribución a pagar, entrega noticias del estado de la construcción de su casa para septiembre de 1873.

“por ahora, yo no poseo más que una casa de 20 varas de largo con su cuerpo principal, con dos pequeñas piezas en sus extremos para formar densura(sic), bajas y hechas provisoriamente. A lo interior algunas medias-aguas en esqueleto todavía, y por concluirse (...) más de la mitad del sitio desocupado, como está a la vista, está dedicado a recibir el verdadero edificio que debe proporcionar comodidades a mi familia y una modesta entrada”²³.

Interesante es el documento, porque Binimelis entrega una visión madura de su situación económica y hace comparaciones con otros miembros de la sociedad de Concepción, nombrándolos. Para él, ellos son la antípoda de su existencia, son los “hombres de fortuna”, los que poseen mansiones en el centro, con redes familiares, con recursos mensuales comprometidos por una estructuras de alquiladores. Con su lenguaje sincero y espontáneo, no oculta su descontento y apunta para ejemplificar su argumento al propio Intendente juzgando: “la comisión clasificadora, no se que fundamentos haya podido tener para considerar mi casa igual a la de Ud. o a las de ellos mismos”. Probablemente por la virulencia de la carta y los ataques personales, el Intendente y la comisión no aceptó su solicitud y Binimelis fue obligado a pagar.

23 *Intendencia de Concepción*, Archivo Histórico de Concepción.

VIDA FAMILIAR

En el ámbito de la vida familiar, Pascual Binimelis se caracterizó por ser un padre devoto y amante de sus hijos, con quienes mantuvo una relación muy íntima hasta el día de su deceso.

Casó en dos oportunidades con damas de la alta sociedad de la provincia de Concepción, relaciones que le permitieron vincularse en pleno con la aristocracia local e influir en el acontecer social de la urbe. Una crítica de sus adversarios políticos era el uso y los beneficios que le reportaban sus redes familiares. Aunque las acusaciones tienen de donde sustentarse, el propio Binimelis, poseía por su linaje, como ya retratamos, una amplia red de contactos y personalidades que fueron importantes aliados en su carrera, pero no se ha documentado información de un uso ilícito de estas redes para beneficiar su casa o a sus cercanos.

Contrajo su primer matrimonio en la Parroquia del Sagrario de Concepción el día 12 de julio de 1855 con Mercedes Argomedo Lurquín, natural de Talca, hija de Ramón de Argomedo y González y de Dolores Lurquín y Cousiño. Era nieta de don José Gregorio Argomedo y Montero, Secretario de la primera Junta de Gobierno de 1810. Actuaron de testigos del enlace el Intendente de la Provincia de Concepción Rafael Sotomayor, Ubaldo y Adrián Silva.

Mercedes fue la madre de sus ocho primeros hijos y su amor de juventud. Con ella emprendió las grandes empresas de su vida privada y profesional. Triunfaron y a veces también claudicaron en sus proyectos, pero juntos lograron permanecer y crecer como familia, obteniendo el respeto y la reputación de la sociedad de su época.

Casó en segundas nupcias con María Inés Hidalgo Puentes, menor en treinta años que él. Contrajo el sacramento en la Iglesia Del Sagrario

de Concepción²⁴ y para autenticar el matrimonio solicitó la presencia de un oficial civil que legalizó e inscribió la relación contractual en la casa del contrayente el 23 de mayo de 1890, dos meses antes de fallecer. Sería una de las últimas alegrías de un hombre completo antes de descansar para siempre.

María Inés Hidalgo Puentes nació en 1853. Era natural de la Florida, antiguo departamento de Puchacay. Sus padres fueron José del Rosario Hidalgo Beltrán y Josefa Puente Yáñez.

La pareja se conoció a mediados de la década del 70. Él, hombre formado y con un amplio reconocimiento en los asuntos públicos de la provincia; ella mujer de hacienda, joven y hermosa. Ella se vino a Concepción y, ahí fue madre de dos hijos y se hizo cargo del cuidado de los hijos del primer matrimonio de su esposo Pascual. Cuido de él en su vejez hasta su muerte y decidió no casarse y vivir para el resguardo de sus pequeños. Desde 1902 es vecina de la ciudad de Los Ángeles.

DESCENDENCIA

Los frutos del amor con sus dos esposas fueron diez hijos que alcanzaron reconocimiento social por sus diversos servicios y estos forjadores de una larga lista de sucesores que han favorecido al país con su trabajo desinteresado en favor de sus familias y la ciudades donde se han establecido. Un resumen sintético de su descendencia es el siguiente:

I. De su matrimonio con Mercedes Argomedo Lurquín, ocho hijos, a saber:

I.1.- Domingo Binimelis Argomedo, nacido en Concepción en 1858, fallecido en la misma ciudad el 3 de julio de 1898. Soltero. Presidente del Club Musical de Concepción. Empresario y propietario rentista. Presi-

²⁴ *Libro Matrimonios*, número 15, fojas 33, Iglesia Del Sagrario de Concepción.

dente del Censo de Concepción en 1885 y Juez de la 1° Subdelegación de Concepción en 1886.

I.2.- Alejandro Binimelis Argomedo, General del Ejército de Chile y uno de sus más ilustres soldados. Sirvió activamente en la institución por 40 años. Ingresó como subteniente del Batallón Movilizado Concepción el 21 de enero de 1880 y se retiró el 31 de agosto de 1921.

Destacó en la Guerra del Pacífico, llegando a desempeñarse como Capitán del Batallón Concepción a las órdenes del Coronel Gorostiaga: Recibió La medalla de oro por realizar la Segunda Campaña al Perú y Bolivia, que terminó con la ocupación de Lima y el uso de una barra del mismo metal, por desempeñarse en las batallas de Chorrillos y Miraflores y medalla de oro por haberse encontrado en la decisiva batalla de Huamacucho²⁵. Participó del Combate de Pallesca y miembro de la Expedición al Norte del Perú en las zonas de Libertad y Lambayeque. Estuvo dos años de guarnición en Trujillo, Gobernador Militar del Valle de Chicana y participó, además, en la Campaña de la Sierra. Capitán del Regimiento Santiago al volver a Chile.

En 1886 se desempeñó como Oficial del Regimiento de Traiguén. Sargento Mayor en 1890 y cinco años después, nombrado segundo jefe del Batallón N°. 7 de Infantería siendo Teniente Coronel²⁶. Se recuerda notablemente su desempeño como Comandante de División de Ejército en Iquique, 1° Brigada y, luego, de la 2° Brigada en Antofagasta. Coronel en 1908. Participó en la Gran Parada Militar del Centenario al mando del Regimiento Cazadores. General de Brigada en 1912, General de División el 15 de abril de 1918.

Adherente en 1919 al grupo de oficiales del Alto Mando del Ejército que quisieron formar una Junta Militar con la excusa de apoyar al

25 *Hoja de servicio Alejandro Binimelis*, Departamento Cultural, Histórico y de extensión del Ejército. Archivo general del Ejército.

26 *Diario Oficial*, Santiago, 7 de noviembre de 1895.



Alejandro Binimelis Argomedo, 1859-1930.

Ejecutivo, presidencia Arturo Alessandri, siendo acusados por el delito de rebelión y condenados a muerte por el dictamen del 12 de abril de 1920 del Consejo de Guerra. Sentencia invalidada por la Corte de Apelaciones de Santiago el 13 de agosto de 1921, retirándose del Ejército días después.

Alejandro, nació el 20 de noviembre de 1859. Se casó civilmente en Concepción el 18 de enero de 1893 con María Rosa Gómez-Sánchez Paredes, de origen limeño, nacida en 1867, hija de Enrique Gómez-Sánchez y de Emilia Paredes. Con descendencia en María Rosa Elena, nacida en Traiguén el día 4 abril de 1886 y Aurora Binimelis Gómez-Sánchez.

Después de enviudar contrajo matrimonio con Isabel Conley-Bennet, de origen inglés. Falleció en Santiago el 30 de enero de 1930, con el respeto general de un soldado entregado a su servicio.

I.3.- Dolores Lucrecia Binimelis Argomedo, casada con Ernesto Gómez Herreros, hijo de Vicente Gómez Solar, Abogado de Illapel y de Rosario Herreros Munizaga de La Serena. Sin Sucesión. Vecinos de Collipulli. En 1891 hace venta de sus acciones y derechos de la herencia de su madre a Arturo Yunge.

I.4.- María Luisa Binimelis Argomedo, casada en la Parroquia del Sagrario de Concepción el día 28 de marzo de 1880 con Nicolás Rojas Rojas, hijo de Pablo Rojas Aguado y Leocadia Rojas. El padre de Nicolás fue propietario del fundo Lonco, La Toma, Punta de Parra y otras propiedades urbanas. Nicolás Rojas, según documentación, vende sus derechos hereditarios el 20 de diciembre de 1886.

I.5.- Juan Agustín Binimelis Argomedo, nacido en 1866, fallecido en Concepción el 8 de mayo de 1912. Funcionario de Ferrocarriles del Estado. Casado en la Parroquia del Sagrario de Concepción el 11 de mayo de 1892, con Ana Julia Arthur Alborno de 16 años de edad, nacida en 1876, natural de Talca. Sus padres fueron Guillermo Arthur y Virginia Alborno Rojas.

Con descendencia en ocho hijos nacidos en Concepción: Héctor Agustín, nacido en 1893 y casado con Sara Oviedo Armstrong. Se co-

nocen dos hijos de este matrimonio: Gabriel, fallecido en diciembre de 1991 y María Eugenia fallecida en marzo de 2015, Emilio nacido en 1894; Eduardo nacido en 1895 y fallecido en Santiago el 20 enero de 1951. Casado con Elena Eichholtz, Julia nacida en 1897, Laura nacida en 1899, Guillermo nacido en 1901, Viola Inés nacida en 1906 y David Binimelis Arthur nacido en 1909.

Al enviudar, casado nuevamente en Concepción el 22 de diciembre de 1910 con Rosalba Espinoza Ferro, nacida en 1876, hija de Manuel Espinoza y de Cruz Ferro. Sin descendencia.

I.6.- Elena Binimelis Argomedo, nacida aproximadamente en el año 1865. Fallecida en Estados Unidos, donde fijó su residencia después de separarse de su cónyuge, con sus tres hijos, aún menores. Casada civilmente en Concepción el 24 de enero de 1890 con Vicente Ariano Méndez Urrejola, viudo de Amelia Mathieu Andrews, hijo de Francisco Méndez Urrejola y de Leonor Urrejola Unzueta. Nacido en Concepción el 5 de abril de 1858.

Su esposo Vicente fue agricultor y desempeñó el cargo de Intendente de Ñuble por 13 años, con reconocimiento público de una buena administración. Con descendencia en tres hijos: Álvaro, nacido en 1891, Ingeniero, nacionalizado norteamericano; Francisco Santiago, nacido en 1892, profesor de Francés de la Sorbona, casado con Rosita Labbé Balhorey y en segundo matrimonio con Elena Borgoño Barros y Octavio, nacido en 1898, abogado, Secretario de Defensa en Chile, participó en el Arbitraje Chile-Perú sobre Tacna, casado con Gabriela Valdés Ortúzar. Todos con descendencia.

Vicente fallecería en Chillán el 2 de marzo de 1929.

I.7.- Mercedes Binimelis Argomedo, nacida en Concepción en 1864, fallecida en la misma ciudad el 24 de junio de 1902.

Casada con don Rodolfo Martínez Mercado, hijo de Pedro Martínez Caballero y de María de las Mercedes Mercado. Residentes en Collipulli para el verano de 1888 y propietarios del fundo La Placilla de Hualqui, antes Rucavihuen, para 1894.

Con descendencia en Hernán, nacido en Collipulli el año 1890; Rodolfo, nacido en Collipulli el 1896, fallecido en Concepción el 5 octubre 1914²⁷; Pedro, casado con Matilde Daroch Fernández; Mercedes, casada el 24 de diciembre 1919 con Alberto Bachelet Brandt y en segundas nupcias con Alfredo Puga Monsalves; Graciela, nacida en Collipulli el año 1888, casada con Pedro Cifuentes Martínez; Elena, nacida en 1894, casada en Concepción el 29 de octubre de 1914 con Onofre Montané Urrejola, destacado arquitecto, proveniente de Limahe nacido en 1884 y Carlos Oscar Martínez Binimelis, nacido en Collipulli el año 1895.

I.8.- Carlos Alberto Binimelis Argomedeo, menor de edad en el año 1892, en virtud del cual su hermano Domingo lo representa en la venta de algunos bienes.

II.- Descendencia del matrimonio con María Inés Hidalgo Puentes:

II.9.- Luis Octavio Binimelis Hidalgo, nacido en Concepción el año 1876. Soltero. Licenciado en Leyes y Ciencias Políticas en 1910 por la Universidad de Chile. Administrador de la Compañía Eléctrica de Concepción. Fallecido en Concepción el 5 de octubre de 1929.

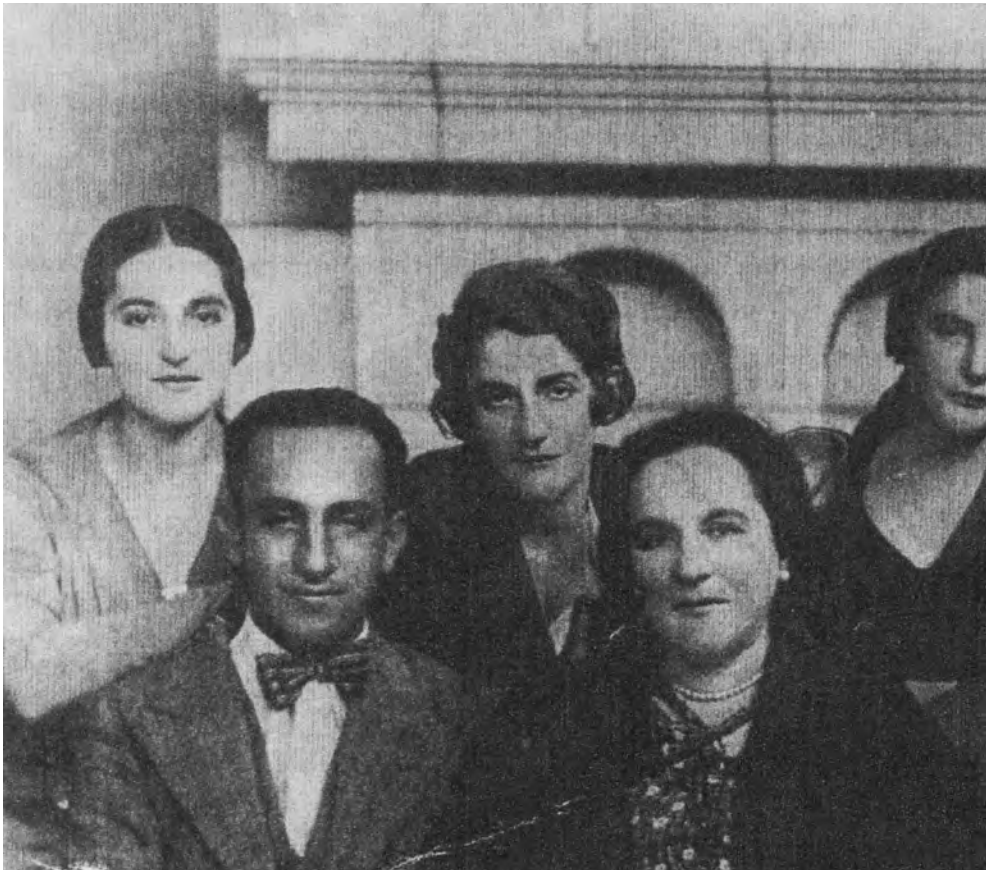
II.10.- María Mercedes Binimelis Hidalgo, nacida en Concepción en 1882. Fallecida en Santiago el 3 de marzo de 1943. Rentista. Destacada colaboradora de instituciones benéficas, con gran espíritu social, llegando a ocupar el cargo de Presidenta de la Cruz Roja de Concepción en el año 1921. Matrimonio en la Parroquia San Miguel de los Ángeles el 25 de fe-

²⁷ *La Unión*, Concepción, 7 de octubre de 1914.

brero de 1905 con Alberto Coddou Ortíz, nacido en Concepción el 29 de julio de 1875, fallecido en Santiago el 19 de febrero de 1947.

Alberto, fue hijo de Francisco Javier Coddou Trotobas y de Beatríz Ortíz Ojeda. Abogado, miembro del Comité Fundador de la Universidad de Concepción. Vicepresidente de la Corporación de Reconstrucción y Auxilio en 1939. Embajador en el Perú, Presidente del Consejo de Defensa del Estado. Primer Decano de la Facultad de Derecho de la Universidad de Concepción. Un pasaje de la ciudad de La Serena, entre la Avenida. Juan Antonio Ríos Norte y Sur, lleva su nombre.

Con descendencia en 10 hijos: María Beatríz, nacida en 1906 y fallecido en 1951, casada con José Segundo Binimelis Roa, nacido en 1898 y fallecido en 1966, nieto de José Benito Binimelis y Campos; Luisa, nacida en 1907, casada con Fernando Aranda Osorio; Adriana Victoria, nacida en 1908 y fallecida en 1948, casada con Mario Fasani Constant; Alberto,



nacido en 1909, casado con doña Ángela Francisca Claramunt Palet; Elena Isabel, nacida en 1910, casada con Juan Laporte Novión; Jorge Alfredo, nacido en 1912 y fallecido en 1966, casado con María Braga Ward; Graciela Eugenia, nacida en 1913, casada con Raúl Mauricio Rettig Gissen; Gabriela, nacida en 1916 y fallecida en 1977, casada con Rubén Ramos Bascur; Florencia, nacida en 1917 y fallecida en 1999, casada con Raúl Mardones Moreno y Víctor Fabio Coddou Binimelis, nacido en 1918 y fallecido de niño en 1926). Todos con abundante descendencia.

De todos ellos, destacaron Alberto, abogado y diplomático, que cumpliera labores en el viejo continente en el período de entre guerras y, su hermano Jorge, empresario y fundador de la 6ª Compañía de Bomberos de Concepción.

Familia Coddou - Binimelis.



PARTIDA Y DESPEDIDA ETERNA

Sus últimos años fueron tranquilos y alejados del trajín político y comercial, aunque nunca desinformado de los sucesos de la urbe penquista, por la cual profesaba una gran devoción. Sus últimos meses, no obstante, fueron en cama y al cuidado de su esposa María Inés. Los días transcurrían con la visita de hijos, amigos y no pocos admiradores jóvenes, que veían en él, a un hombre ilustre de profunda vocación pública, olvidado, pero lleno de servicios a favor de su patria.

Un vecino anónimo, recordaba: “padecía largo tiempo atrás”²⁸. Era lo que el juez civil constataría en el parte del registro de defunciones como causa de su muerte; una severa “bronquitis capilar y nefritis”²⁹, verosímilmente, producto de un resfriado mal cuidado en el contexto de los duros inviernos penquistas de antaño.

Pascual Binimelis y Campos dejaba de existir a las 22:00 horas del día martes 19 de agosto de 1890 en su casa habitación de calle O`Higgins a la edad de 69 años, enlutando a la provincia completa.

El periódico penquista más importante, *El Sur*, honró al ingeniero con una sentida editorial sin firma. No era la pluma de un solo hombre, era el sentimiento de una ciudad, que en parte decía:

“Murió pobre; como mueren generalmente cuantos se consagran a servir a los intereses humanitarios con la infranqueable lealtad de un hombre de la talla del ilustre ingeniero que, más que otro alguno, haya dedicado su vida, su fortuna y su elevado talento, al servicio de la Nación.

28 *El Sur*, Concepción, 21 de agosto de 1890.

29 *Registro de defunciones*, Registro Civil de Concepción, 1890, p. 235.

Pudimos conocer al señor Binimelis, solo en los últimos años de su carrera de trabajo, y entonces, nos fue doloroso notar en su naturaleza, la impresión que deja en ella el desengaño; entonces pudimos también medir mejor la importancia de sus labores, y la ninguna recompensa obtenida en premio de contracción tan asidua y provechosa.

Su alma noble y llena de aspiraciones fecundas, acariciaba ya débilmente los deseos que la habían hecho combatir en su juventud con tanto ahínco, con tan desinteresada decisión.

Cumplió él dignamente en su vida con sus deberes, ahora falta que los demás cumplan con respeto a él los deberes que le corresponden.

¡Ah! cuán difícil es transparentar en esta época, un individuo adornado de tales cualidades. Son ellos más escasos, más valiosos y más necesarios que el oro y todas las glorias de la tierra”³⁰.

Su último adiós, se efectuó en la Iglesia del Sagrario en solemne misa recién entrado el alba del miércoles 21. La capilla “estaba adornada con solemne severidad”³¹, ataviada de diversas coronas fúnebres, muchas artísticas con flores naturales, donde destacaba una gran cruz de hierba adornada con camelias, ofrendas que su familia y amistades habían depositado a los pies del féretro que custodiaba los restos del prócer penquista.

La ceremonia fue presidida por el presbítero Espiridión Herrera, por aquel entonces Secretario del Obispo e inclinado al estudio del pasado regional³². Su discurso emocionó a los asistentes por la sola enu-

30 *El Sur*, Concepción, 21 de agosto de 1890.

31 *El Sur*, Concepción, 22 de agosto de 1890.

32 Sacerdote de la iglesia de San Gregorio de Ñiquén, apunta Omar Mella en el *Diccionario Enciclopédico de la Región del Bío-Bío* (Concepción, Ngehuin, 2011). Agregamos que fue autor de la primera y más completa biografía del recono-

meración de las obras del malogrado Binimelis. Al término del servicio espiritual, la comitiva inició el largo peregrinaje al Panteón General de la ciudad, a los pies del Cerro Chepe, ahí depositaron el cuerpo en sepultura en tierra donde descansaba su padre Domingo, con vista al río Bío-Bío. En su despedida, Manuel Jesús Bernales, expresaría:

“No ha muerto el anciano venerable, el patriota abnegado, el político inflexible y recto, el sabio y modestísimo, el ingeniero muy ilustre de Chile. Solo se ha apartado de sí la desdeñable envoltura que atara a la tierra su espíritu y su genio inmortal que hoy perpetúan sus brillantes manifestaciones en el seno del Infinito”.

Añadiría a las honras póstumas, una declaración profética, sobre la valoración de su figura en las generaciones postreras, una declaración consciente o no, que más de cien años se formalizaría con la denominación del “Premio Ciencia y Tecnología Pascual Binimelis”, de la Región del Bío-Bío³³, Bernales frente a su sepultura, vaticinaría:

“Para la generación pasada fue un visionario; para la presente es un sabio; y para las venideras será un genio, que señaló a su patria horizontes de poderío y grandeza no descubiertos por nadie antes que él”³⁴.

Actualmente su cuerpo descansa en el sector patrimonial del Cementerio General de Concepción, en sepultura compartida con sus padres y su hija Mercedes Binimelis Argomedo y otros familiares fallecidos hasta la mitad del siglo XX.

cido obispo José Hipólito Salas. (*Vida del ilustrísimo señor Obispo de la Concepción de Chile: Doctor don José Hipólito Salas y Toro 1812-1883*, Concepción, Lit. é Impr. “Concepción”, 1908). Se reconoce su aporte en la instalación de la Orden Salesiana en Concepción. Falleció en 1914.

³³ Premio constituido en el año 2002.

³⁴ *El Sur*, Concepción, 22 de agosto de 1890.

La tumba se emplaza en avenida España con Santo Domingo³⁵. Está concebida a ras de suelo rodeada de una reja ornamentada de mediana altura. Su mayor lujo y belleza lo constituía una gran losa de mármol blanco artísticamente trabajado que cubría casi todo el perímetro enrejado de aproximadamente 3 metros de largo por 1 y medio de ancho.

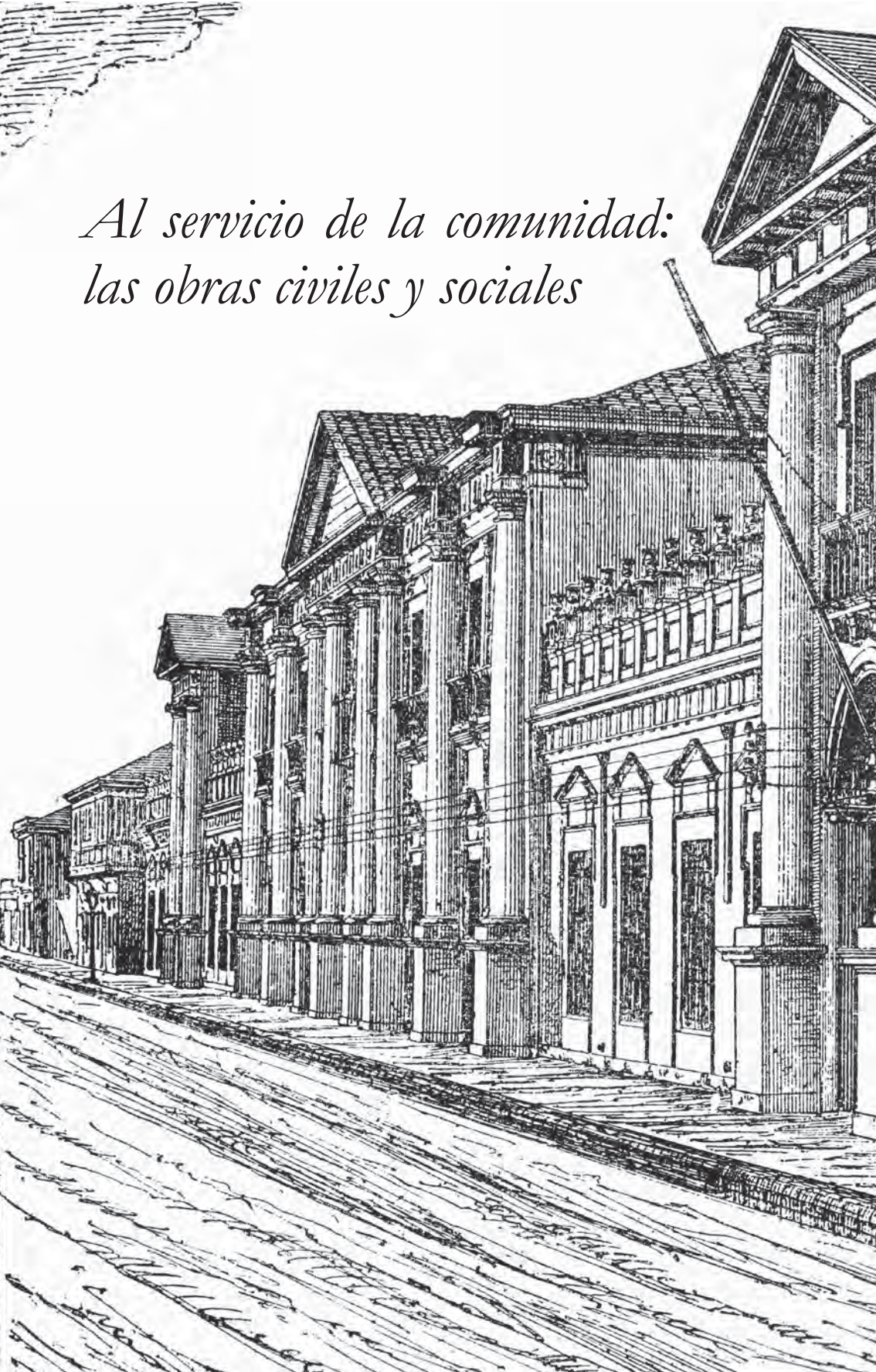
Oswaldo Sepúlveda, recuerda que “para los Días de Todos los Santos y Todos los Muertos en noviembre se adornaba antiguamente con guirnaldas de hiedra colgando de sus rejas y profusión de pétalos de flores blancas esparcidas en el perímetro, organizado por su nieto Jorge Coddou Binimelis, quién con su familia propia se dedicaba a ello”. Continúa diciendo: “en el mármol estaba inscrito el nombre de don Domingo Binimelis, con algunos de sus grados militares y títulos civiles, más abajo el de su hijo don Pascual, todo rodeado de artísticas viñetas que le daban gran carácter. Desgraciadamente esta piedra se perdió para la posteridad, robada, profanando sin respeto la tumba, hace ya mas de 10 años”.

La Corporación Cultural y Social de Concepción, SEMCO, administradora del Cementerio General, la ha incluido en un recorrido histórico y tiene planes para su conservación.

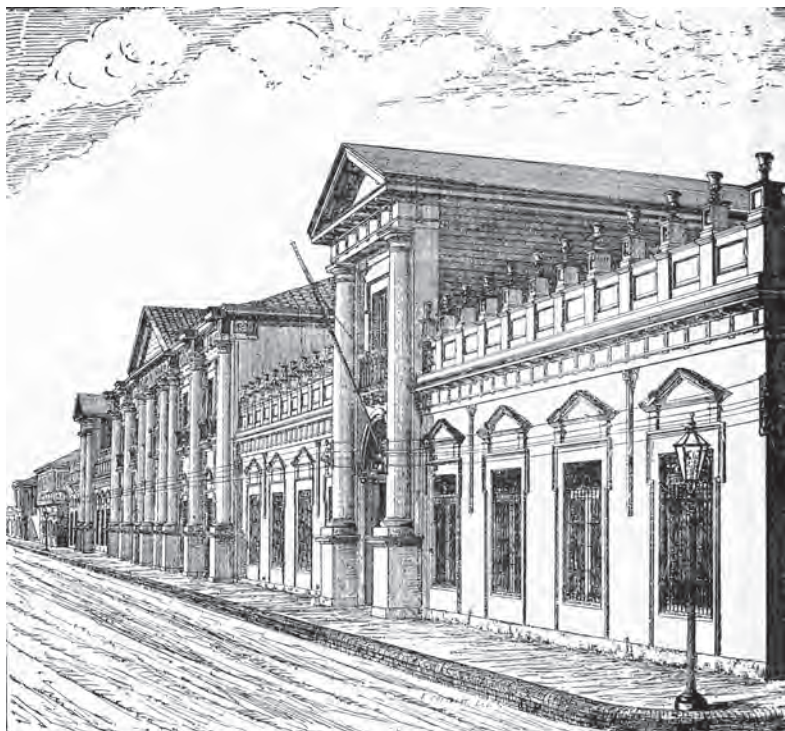
35 Loyola Orías, Verona, *Guía Patrimonial Cementerio General de Concepción. Circuito personajes y familias históricas*, Concepción, Ediciones del Archivo Histórico de Concepción, 2015, p. 97.



*Al servicio de la comunidad:
las obras civiles y sociales*







“Intendencia y Tribunales de Justicia”, litografía aparecida en: Grégoire. M. L., *Nueva Geografía Universal*, tomo segundo, París, Librería de Garnier Hermanos, 1884, p. 472.

“**N**os principiamos a abismar de veras con las cosas de Concepción. Cuando menos se piensa salta un ferrocarril, un proyecto de puentes y diques en el Biobío, trabajos hidráulicos que aseguran la navegación de dicho río, composición de calles en una escala tan alta como jamás se ha visto en el país, para lo cual contribuyen todos los vecinos con el mayor placer... ¿Qué es eso? ¿Hasta llegado una época de transformación? Lo mismo tiene; es el espíritu público que despierta, el progreso general que rebosa y se abre paso porque mal sabría contenerse ya encerrado en el egoísmo particular. La vida pública principia he ahí todo: ¡Adelante, pues, adelante!”³⁶

Con excitación de alma alborozada un viejo vecino de Concepción se pregunta a qué se deben tantas transformaciones materiales de una ciudad que lo educó rezagado y pobre por la beligerancia y pillerías de la guerra de Independencia Nacional y el terremoto La Ruina (1835). Se admira del “progreso general” y de los espíritus que han dejado el

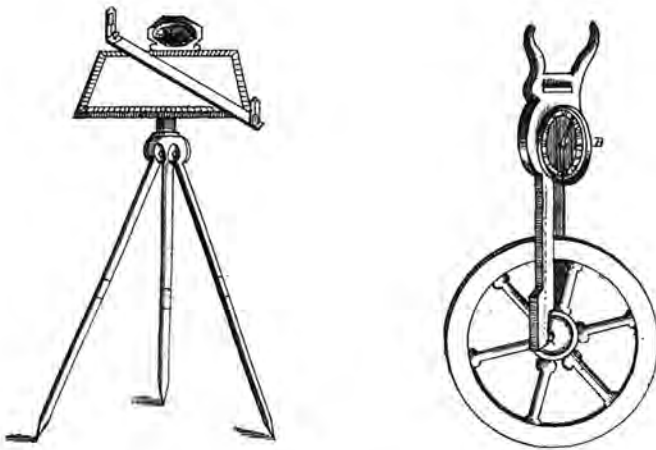
36 *El Correo del Sur*, Concepción, 29 de febrero de 1855.

“egoísmo particular”, por alcanzar el bien público.

Era la mitad del siglo XIX y, para Concepción se auguraban tiempos emblemáticos y de crecimiento exponencial de la mano de hombres y mujeres; nacionales y extranjeros, que dedicaron su tiempo, inteligencia y emprendimientos a convertir la urbe pencona en la capital del Sur de Chile.

Entre una pléyade de nombres, destaca el de Pascual Binimelis, que al decir del cronista René Louvel, fue el “prócer civil del progreso penquista del decimonono”³⁷, un hombre de profundas convicciones sociales y hábitos urbanos modernos.

La “cosa pública”, fue parte importante de su preocupación, a esta esfera ofreció el fruto de su trabajo más personal y dedicado, a la búsqueda reflexiva de los problemas de la ciudad, para ofrecerles una inteligente solución y auxilio. Binimelis, estaba decidido a invertir en la construcción de una urbe pencopolitana moderna y cosmopolita, que fuera la capital de la industria, de una vida urbana de calidad y una elevada cultura.



Grabados de herramientas de agrimensura de mediados del siglo XIX.

37 Louvel Bert, René. *Crónicas y Semblanzas de Concepción*, Concepción, I. Municipalidad de Concepción, 1988, p. 130.

Su visión, como ingeniero, se haría efectiva con obras civiles; con un ordenamiento urbano, con edificación de infraestructura moderna, con la implementación de vías de conectividad, con acceso a crédito, con el fomento a la industria y el comercio, con el desarrollo de tecnologías, etcétera. Decía él:

“...llevadas a cabo, ellas producirán hoy y en el porvenir, un movimiento que hará cambiar de faz este hermoso pueblo, llamado también a ser el más grande y populoso de las provincias centrales, por ser el primero de la República en ocupar una importante posición geográfica, asumiendo las mejores condiciones como centro de un hermoso territorio agrícola por su dilatada extensión, y por su ubicación sobre las riberas de la más hermosas también de las bahías de las costas del Pacífico.

Ese movimiento progresista acumulando poblaciones vecinas por el atractivo del comercio desarrollado en mayor escala, por sus grandes obras de ornato, comodidad y de utilidad bien reconocida, no admite duda para que nos detengamos en estériles discusiones, solo debemos contraernos a un estudio meditado realizado con un buen criterio y juicio, sin tomar en cuenta rivalidades y pasiones políticas que no tienen razón de ser, en casos tan excepcionales como el presente, en que no debemos tener más guía que el interés general y un decidido patriotismo, sin escrúpulos, con valentía y sin esa timidez mal fundada que siempre suicida por decirlo así, las mejores libertades y las más grandes obras del genio, del trabajo y de la industria”³⁸.

38 *Proyecto presentado a la Municipalidad por Pascual Binimelis, mayo de 1876*, Fondo Municipal de Concepción, Archivo Histórico de Concepción, Vol. 03, folios 331-332.



DESDE EL EQUIPO DEL GOBIERNO PROVINCIAL CONSTRUYENDO CIUDAD

Esta vocación de servicio público lo llevó a aceptar la proposición de desempeñarse como funcionario civil en la Intendencia de Concepción y así cooperar con el desarrollo de la municipalidad penquista y su área de influencia. Tenía 34 años cumplidos cuando se emitió el decreto nombrándolo “Director de Obras Municipales” y un mes después, otro, con el cargo de “agrimensor de la junta de caminos” de la provincia de Concepción.

Sería la única vez y por un breve período que Binimelis se desempeña-



Vista general de la ciudad de Concepción desde el Cerro Caracol, a finales del siglo XIX.

ría en un cargo estatal, sólo tres años³⁹ y posteriormente las puertas se le cerrarían por sus ideales políticos. Sin embargo, en esta transitoria labor pública, alcanzó gran notoriedad e influencia, por su trabajo eficiente y vanguardista, que está reflejado en la constitución de establecimientos de primer orden, en la introducción de tecnologías y por ser diligente líder en las obras de mayor importancia para Concepción.

Sus labores eran completamente técnicas, de gran relevancia y bastantes, esto por la coyuntura crítica que vivía la ciudad y su necesidad de remediar el retraso de la primera mitad de la centuria. Una carga pesada, que podía rebasar a cualquiera, pero no a Binimelis, espíritu enérgico

³⁹ En octubre de 1856 asume en su reemplazo Alberto Weisse.



y atrevido. Entregamos el decreto completo para apreciar sus labores: ★

Intendencia de Concepción

Marzo 1° de 1858

Considerando que es indispensable para atender a varios objetos del servicio público de esta población, el nombramiento de un Director General de obras públicas.

He venido a decretar:

Art. 1.° Nombrase Director General de obras públicas para la ciudad de Concepción al Agrimensor general D. Pascual Binimelis, de cuyas aptitudes y celo por el servicio está esta Intendencia plenamente satisfecha.

Art. 2.° Las facultades del referido Director serán por ahora:

1.° Hacer que se practique bajo su inspección la nivelación y composición de calles, puentes y caminos inmediatos, disponiendo para ello de los fondos que asigne la Municipalidad departamental para esos objetos, previos los requisitos legales, y los que se le manden entregar por la Intendencia.

2.° Señalar los niveles y dirección en los edificios que se construyan en lo sucesivo en la parte que corresponda a las calles públicas, para que aquellos no se internen en estas, o tomen una dirección contraria al ornato de la población.

3.° Disponer lo conveniente para la más fácil y expedita dirección de



las aguas, de modo que estas no perjudiquen a la salubridad y aseo. ★

4.º Proponer a la Intendencia y por conducto de esta al Cabildo, las medidas que convenga tomar para mejorar la policía de salubridad y ornato, para la conservación de puentes, calles y caminos, y todo lo que sea conducente a la mejora material de la población.

5.º Reconocer los edificios que amenacen ruina, y todos los que deben servir para reuniones públicas y numerosas, dando cuenta a la Intendencia del resultado de estos exámenes, para ordenar, si hubicra lugar a ello, la demolición de aquellos y que se cierren estos.

Art. 3.º Los maestros mayores de albañilería y carpintería estarán en lo sucesivo bajo las órdenes inmediatas del Director de obras públicas, para que bajo la inspección de este presten los servicios a que están obligados.

Tómese razón, comuníquese y entréguese al nombrado para que le sirva de competente título.

SOTOMAYOR.

N. Mamos González, Secret. Concepción, abril 1.º de 1853

Vista la precedente nota del Intendente de la provincia, decreto:

Nómbrese agrimensor de la junta de caminos de esta provincia al agrimensor don Pascual Binimelis.

Tómese razón, comuníquese.

MONTE

Antonio Varas

COMPOSICIÓN DE CALLES Y PROPUESTA DE ADOQUINADO

La primera tarea a la que se abocó fue a un ordenamiento general del entramado urbano, que se hallaba muy deteriorado y que no había recibido mejoras considerables desde que se instaló la vecindad en este valle. Las principales arterias no tenían un sistema estándar de acequias, por lo que era común encontrar pozas, lodo y desniveles graves y, la existencia de veredas eran un lujo de algunas principales avenidas. Las construcciones en el plano damero no seguían una línea, no poseían numeración ni era formal el nombre de las calles. ¡Tal era el estado de abandono de los trabajos viales!

De inmediato, Binimelis advirtió la falta de supervisión de las construcciones contemporáneas. Esto llevaba a que los privados fijaran sin control municipal los límites de edificación establecidos en el reglamento de Policía. Los vecinos apoyan al director y reclaman los abusos desde el periódico *El Correo del Sur*, indicando:

“...para la composición de las calles es absolutamente necesario que los edificios sigan con estrictez un nivel dado. Es el único medio de evitar reclamos y perjuicios que algún día tendrá la Municipalidad que indemnizar, cuando intente acometer una nivelación general de la ciudad”. Agregan sobre el arreglo de calles: “Pues que tenemos un director de obras públicas, bueno será que llamemos su atención hacia las calles. De la necesidad de componerlas antes que el invierno venga a dejarlas intransitables [y] la arbitrariedad con que se imperfeccionan las calles subiendo o bajando el nivel regular que deben tener los edificios o tapias”⁴⁰.

40 *El Correo del Sur*, Concepción, 17 de marzo de 1853.

La composición de calles era un problema mayor, principalmente por la carencia de recursos municipales para afrontar la problemática. Binimelis, como hombre moderno, elevo a la intendencia un plan de mejora técnica y una propuesta de financiamiento, que incluía el aporte de los propietarios de sitios y bienes inmuebles. Quienes aprobaban su propuesta juzgaban: “si los propietarios no se creen, puesto que basta que no se crean, en la obligación de contribuir para la composición de calles, no hay composición posible”⁴¹ La negativa de muchos, sin embargo, persistió, especialmente de los propietarios de sitios eriazos. En punto muerto, el ingeniero volvió a refutar y proponer nuevos métodos, tales como: pago de contribución obligatoria a los propietarios, establecer un pago de patente por uso de carruajes⁴² y cancelación de obras de mejoramiento posterior a la composición de calles según medidas del sitio colindante a calle. La prensa alentaba a no tener aprensión de cargar tributariamente a los vecinos, puesto que el fin es el bien común, se lee en el periódico de mayor circulación de la ciudad:

“No haya cuidado que nadie se ofenda por el pago de un impuesto tan justificado y que ademas es obligatorio a todos. Las consideraciones son muy perjudiciales en casos semejantes. Es regla general que el propietario está en la obligación de contribuir, a lo menos por una sola vez, para el arreglo de la vía pública, de que individualmente necesitan ellos mismos”⁴³.

Binimelis y su propuesta, que damos a conocer textualmente se aprobó el 20 de agosto de 1853, señalaba:

“En virtud de las recomendaciones de US, para el arreglo y postura de las calles de esta población, que debe tener lugar tan pronto

41 *El Correo del Sur*, Concepción, 16 de julio de 1853.

42 Intendencia Concepción, vol. 411, Archivo Nacional de Chile.

43 *El Correo del Sur*, Concepción, 12 de enero de 1854.

como se mejore el tiempo, no he encontrado otro medio más fácil de realizar este trabajo por su ligereza y poco costo, que el de darle una forma cóncava recogiendo las aguas en su centro por medio de un canal de dos pies de ancho y cuatro pulgadas de profundidad. Dicho canal será formado por dos líneas paralelas de madera de pellín para evitar su destrucción que inmediatamente tendría lugar por las carretas y carruajes haciéndolo de otro material; para lo cual se emplearan en cada una cuadra diez y siete vigas comunes de nueve varas de longitud y partidas por la mitad, cuyo piso del canal será de piedra pequeña puesta con mazo de fierro para darle solidez y evitar el barro. Los dos espacios laterales entre el canal y la vereda será hechos con padecería de ladrillo en los lugares donde puedan obtenerse, y con piedra en aquellos donde no haya ladrillo, preparada en la misma forma que la del canal.

Como los fondos municipales no son suficientes para este trabajo, y debiendo verificarse con la ayuda de los vecinos, cada uno dentro de los límite de su propiedad, fundado en esto, y a fin de que no les sea tan oneroso, me he tomado la libertad de indicarlo a US., y como el mas a propósito y fácil de obtener pronto su conclusión con menos gastos que los que ocasionaría la forma convexa con canal subterráneo en su centro; sistema que a llevarlo a efecto, vendría a costear cada 150 varas 600\$ cantidad mínima. Mientras que el presupuesto surtiendo los mismos efectos que aquel, solo costara 100\$ igual número de varas muy poco mas o menos.

Cualesquiera que sea el sistema que se adopte en estos trabajos, necesariamente debe dedicarse a este objeto un agente inamovible del cuerpo de policía, que a mas de serlo en la parte que toca a la de seguridad pública, lo sea especialmente a la de ornato y salubridad, pues asi tendrá más facilidades en su dirección, entendiéndome con una sola persona; quien se dedicará también a la compra de maderas en las playas del Biobío y hacerlas conducir a sus respectivos lugares.

Para que pueda tener lugar este trabajo sin interrupción en cada cuadra y que no queden obstruidas las calles por largo tiempo, como ha sucedido con la del comercio, propongo también a US el que se haga con fondos municipales dicha obra, y que a la conclusión de cada una después de rendida la cuenta con el costo liquido, se divida este en partes proporcionales según el numero de varas de sitio entre los vecinos de ella, para lo cual se formaran tantas planillas, cuanto sean los propietarios, los que les serán pasada por el conducto de la policía para su cancelación en el término que US lo halle por conveniente. De este modo se presenta más fácil la realización del trabajo, y a los vecinos les será menos odioso, por cuanto reciben la incomodidad de tratar con artesanos, peones y busca de materiales.

Si US lo halla por conveniente adoptar el plan propuesto, desde luego puede dictar las medidas que considere oportunas a este respecto, y de ordenar también la compra y composición de herramientas del presidio, para lo cual acompaño un presupuesto por la cantidad de sesenta y seis pesos cuatro reales que importan todas ellas que son las muy necesarias.

Dios guarde a US.

Pascual Binimelis

Señor Intendente de la provincia”

Siguiendo su proyecto, se principió los trabajos a comienzos de septiembre del primer año como Director de Obras Públicas de la ciudad. Su celo daba la confianza del desarrollo de las mejoras propuestas, que se llevaron a cabo con la fuerza de los recursos conseguidos, siempre exigüos. Una nota de prensa meses después, advierte: “La compostura de las calles marcha con mucha lentitud por falta de fondos, no obstante, la actividad del Sr. Binimelis encargado de los trabajos”⁴⁴. A pesar de esto,

⁴⁴ *El Correo del Sur*, Concepción, 12 de enero de 1854.

el trabajo se terminó y las calles y veredas quedaron arregladas para sortear otros inviernos.

El proyecto de mejoramiento continuó con la incorporación de los nombres de las calles. La denominación de las arterias eran convenciones consuetudinarias, más que proposiciones regladas por decreto. Eran de conocimiento público, pero no eran visibles en la trama urbana, como en la actualidad. No existía además numeración conocida, sólo un reconocimiento dado por el apellido de la familia propietaria o por algún raro plano existente en manos de un agrimensor o especialista. Por consiguiente, ubicarse en la ciudad o vender una propiedad no central, era muy complejo. La solución impuesta por Binimelis, fue la primera numeración de casas y la instalación de los nombres de las calles en cada esquina de cuadra con un latón. Medida llevada a cabo en 1854 y con gran aceptación de los vecinos, que años después exigían al municipio reinstalar las señaléticas deterioradas o sustraídas.

De regreso al ámbito municipal, ahora como regidor, en 1876, vuelve Binimelis, junto a su colega Ricardo Claro a exponer la preocupación por el asunto del mejoramiento de calles. Veinte años después, con la experiencia de los adelantos técnicos y una mejor condición del erario local, proponen una pavimentación en adoquines. No hubo apoyo general en el municipio, el mismo Binimelis, escribiría: “Es una locura, es una utopía, han dicho algunos, y yo digo que no oponiéndome a tales conceptos”⁴⁵. El público en cambio presionó para que se aprobara⁴⁶ y desde entonces, lentamente, se inició el adoquinado de toda la ciudad, vestigio que convive aún con la urbe contemporánea y llena de nostalgia a los penquistas.

45 *Proyecto...*, Fondo Municipal de Concepción, Archivo Histórico de Concepción, Vol. 03, folio 332.

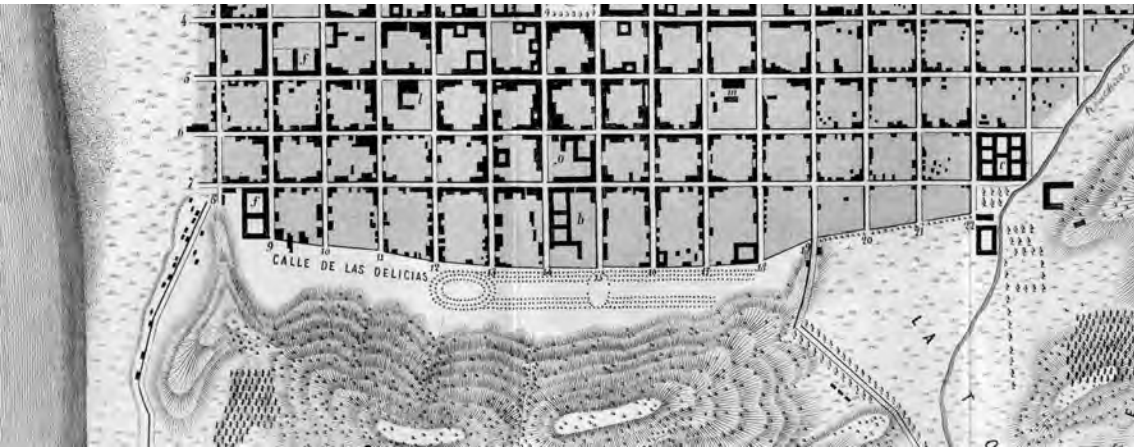
46 *La Democracia*, Concepción, 16 de mayo de 1876.

MEJORAMIENTO DE LA ALAMEDA

“El martes, día en que la tarde fue deliciosa, por lo apacible, una concurrencia bastante numerosa visito la alameda, hermoso paseo donde se dan cita los elegantes, para aspirar el suave ambiente de la brisa de la tarde. Las bellas, aéreas y fantásticas, con sus vaporosas crinolinas, arrastran en pos de si las miradas atentas de los dandis, que no pierden ni sus más ligeros movimientos. El continuo paseo hacia uno y otro lado por las calles de frondosos álamos, alegrando el poético paseo, le dan un atractivo tan grande, que la juventud no puede dejar de concurrirlo, cada vez que una hermosa, tarde nos visita. Parece que la alameda es el lugar de cita, donde debe reunirse lo más elegante y lo más hermoso de la ciudad reina del Sur”⁴⁷.

Para que esta escena pintoresca de la sociabilidad penquista se desarrollara en la primavera de 1858, fue necesario, en buena medida, el aporte de Pascual Binimelis, quien tiene el mérito de consolidar La

47 *Correo del Sur*, Concepción, 4 de noviembre de 1858.



Detalle de la Alameda y calle de Las Delicias, que Binimelis proyectó en su plano de la ciudad de Concepción en 1863.

Alameda como un espacio moderno y de esparcimiento.

Este paseo natural de la ciudad, fue perfilándose como un lugar de solaz, desde 1838, como parte del proyecto de reconstrucción de la ciudad efectuado por el Intendente Francisco Bulnes Prieto. En la administración de José Rondizzoni se terraplenó el óvalo central, pero no fue hasta el liderazgo de Rafael Sotomayor, que se terminó el paseo definitivo, estando a cargo de las obras el ingeniero Binimelis.

La Alameda, actual Parque Ecuador, se extendía desde las calles Tucapel hasta Lincoyán. Hacia el sur, existía una pequeña arteria llamada las Delicias que colindaba con la Puntilla, hasta la calle Bío-Bío, actual Serrano.

La condición de este espacio de esparcimiento, era muy precaria y criticada por el vecindario para fines de 1853. Se denunciaba que el estado era tan deplorable que en horarios del día parecía un “potrero” donde normalmente pastaban los “caballos y bueyes”. Los árboles descuidados, los sofás “despedazados” por la lluvia y el tráfago cotidiano, además de la destrucción del paraje por la nula supervisión de las carretas que sacaban tierra del cerro para los terraplenes de las calles, los vecinos indignados se preguntaban: ¿No se podrá buscar otro camino o proteger los árboles?

En este estado deplorable encontró la Alameda Binimelis. Gracias al apoyo político y económico de la ciudad, planificó y proyectó las mejores que consolidaron el parque como el paseo por excelencia de los habitantes y turistas de la capital regional. Delineó nuevamente los senderos, adquirió sofás de hierro fundidos en Inglaterra, mandó a plantar álamos e inició el rebaje de la Puntilla.

Su esfuerzo y dedicación lograron que el parque transitara de un espacio baldío y descuidado a un área planificada para la entretención y el solaz, de alto refinamiento y con proyección habitacional. El mismo adquiriría

una propiedad frente al parque, como muchos de los contemporáneos, que, motivados por los arreglos y cuidados del espacio, se convencieron de invertir a los pies del cerro Caracol.

Aún, tiempo después de sus labores como empleado público, seguía preocupado del estado del parque y proponiendo como regidor adelantos para este espacio de distracción.

CONSTRUCTOR DE EDIFICIOS PÚBLICOS

Un proyecto mayor, más allá de las propias funciones que definía su cargo, fue la dirección de obras públicas que configuraron la arquitectura del Concepción de la segunda mitad del siglo XIX. Su aporte fue principal para la construcción, ampliación y refacción de numerosos edificios de uso comunitario, tales como la cárcel, la recova, el liceo de Hombres, Hospital de Mujeres, la Municipalidad, la Intendencia y el Palacio de Justicia.

Pascual Binimelis aportó de diferentes maneras en estos edificios, en algunos delineando sus planos, construyendo la totalidad de la obra, también habilitándolos completamente y en otros preparando ampliaciones o refacciones que permitieron un funcionamiento adecuado. Otras veces, la carencia de presupuesto o decisión política dejó las obras inconclusas.

Su influencia en esta materia, no sólo la desempeñó en la capital penquista, sus servicios alcanzaron a los pueblos entre el Maule y la Frontera. Levantó establecimientos educacionales en la capital del Departamento de Puchacay, Florida⁴⁸, diseñó la Plaza de Abastos en Tomé⁴⁹ y por mu-

48 Ministerio de Educación, Volumen 98. Archivo Nacional de Chile.

49 *El Correo del Sur*, Concepción, 21 de julio de 1853.



chos años, de la década del '60, fue el agrimensor oficial de la Junta de Beneficencia de Concepción⁵⁰.

Destacó por su importancia para la ciudad, el proyecto de construcción del Palacio Consistorial, el Palacio de Tribunales de Justicia y el edificio de Intendencia, emplazados en la calle Lautaro, actual Anibal Pinto, entre las calles Comercio, actual Barros Arana y O'Higgins.

50 Junta de Beneficencia de Concepción, 1850-1875, volumen 17, Sala Chile, Universidad de Concepción.



Edificio de la Intendencia proyectado por Pascual Binimelis, el segundo piso fue agregado a fines del siglo XIX.

La prensa informa para la primavera de 1853: “El Señor Binimelis ha formado ya el plano de los edificios municipales y fiscales que se van a construir en la Plaza”⁵¹, iniciando los trabajos de limpieza y cerrado del terreno a fines de aquel año.

El Intendente Rafael Sotomayor, expresaría al Supremo Gobierno en

51 *El Correo del Sur*, Concepción, 27 de septiembre de 1853.

su memoria de 1856, el plan general de la obra y el aporte de Binimelis en la gestión constructiva de esta:

“Se construyen en la plaza principal... edificios espaciosos, que contienen una cuadra de frente y media de fondo, con arreglo a un plano formado por el ingeniero director y aprobado por el Supremo Gobierno. Esta obra está dividida en tres secciones una tercera parte ocupan las oficinas municipales y almacenes de comercio para arriendo; el centro, que es de dos pisos en su totalidad, está designado a la Corte de Apelaciones, Juzgados de Letras y de Comercio, Escribanías, Tesorerías, fiscal y departamental, y Administración de Correos, la tercera sección es para casa de habitación del Intendente, Secretaría y Comandancia de Armas, bajo el mismo orden que la parte municipal.

No puedo dejar de recomendar en este lugar la activa e inteligente cooperación del director, don Pascual Binimelis, que en el espacio de un año ha puesto la mayor parte de la obra en estado de enmaderación, con economía y consumando la belleza y solidez indispensable”⁵².

Binimelis trabajó incansablemente en estos tres proyectos, con las dificultades que causaban los inviernos lluviosos, el trabajo de cantera, los subidos precios de los materiales y los exiguos y burocráticos pagos de las arcas fiscales.

Se mantuvo en el cargo municipal por un año más, pero perseveró como director contratista hasta 1858, época en que solicita al Consejo Municipal que se le “exonere de la obligación de concluir dicho edificio (Intendencia) en atención al tiempo de cuatro años transcurridos en la construcción, en cuya demora no ha tenido él parte alguna, sino la escasez de fondos que se ha sufrido constantemente”⁵³.

52 *El Correo del Sur*, Concepción, 6 de mayo de 1856.

53 *El Correo del Sur*. Concepción, 17 de abril de 1858.

Una descripción de los inmuebles funcionando la entrega el español Recaredo S. Tornero que ilustró con detalle los principales edificios públicos para su obra *Chile Ilustrado*, aparecida en 1872, en el cual describe:

Palacio Consistorial: “Su frente a la primera (actual calle Aníbal Pinto) es de 36 metros y al de la segunda (actual calle Barros Arana) 56. Todo el material empleado en este edificio es de primera calidad, su construcción es elegante y presenta una vista bastante hermosa. En su clase es el primero de Concepción. Está dividido en diez espaciosos almacenes que arrienda la municipalidad, proporcionándole un producto de 2.638 pesos anuales. Además de estos almacenes, hay un salón en altos arreglado últimamente con mucho gusto y elegancia, en donde funciona la oficina de la Tesorería. El edificio fue construido el año 1853 bajo la dirección de D. Pascual Binimelis, a quien se debe un buen arreglo y elegancia, importando todos los trabajos y materiales la suma de 53.000 pesos”⁵⁴.

Palacio de Tribunales: “El edificio es de dos pisos, y existe en el segundo la sala de audiencia del tribunal, la biblioteca, dos piezas para el relator, una para el secretario de cámara y otra para el portero. El primer piso se encuentra el Juzgado de Letras y las escribanías. Tiene 38 metros de frente, con un fondo proporcional. El valor total de su construcción subió a 52.000 pesos. Este hermoso edificio, así como el de la Intendencia... fue construido bajo la inmediata dirección de D. Pascual Binimelis, quien, con una contracción, empeño y entusiasmo dignos de ser imitados, logró terminar el uno y dejar el otro en estado de ser fácilmente concluido”

54 Tornero, Recaredo, *Chile Ilustrado: guía descriptiva del territorio de Chile, de las capitales de Provincia, de los puertos principales*, Valparaíso, Librería y agencias del Mercurio, 1872, pp. 324-325.

Intendencia: Este edificio, situado en la plaza de Armas, entre las calles de Lautaro (actual calle Aníbal Pinto) y O'Higgins, tiene al frente de la primera una extensión de 36 metros, y al de la segunda 62, con diez y siete piezas, de las que cinco sirven para la secretaria, dos para la oficina del telégrafo, un espacioso salón de recibo para el Intendente, y las demás para el despacho público y privado del mismo funcionario. El edificio es de un solo piso con dos patios extensos y tiene en el pasadizo un hermoso salón en altos donde se encuentra el archivo de la Secretaría. Fue construido el año 1853 y su costo ascendió a 25.300 pesos”.

LA PILA DE LA PLAZA DE INDEPENDENCIA

La ciudad le encargo una pila y él ofreció un monumento. Una obra grandiosa que se convertiría desde su instalación en un símbolo penquista de modernidad y civismo y, en estas últimas décadas, un emblema del patrimonio de la ciudad.

La pila de la plaza constituyó una obra monumental para su época, un gran adelanto para una ciudad retrasada, una obra de alto valor, asumida con dificultad, pero con satisfacción, por ser su instalación una misión comunitaria y también, una personal, la de un visionario ingeniero que decidió construir un monumento en el cuadrante principal de la ciudad, para recuerdo de su época.

El propio Binimelis recordaría que la idea de una pila en el lugar donde se instalaba un simple mástil, fue del Intendente Francisco Bulnes Prieto, en la década del '30, pero la sociedad no estaba preparada y el proyecto durmió hasta la llegada de Rafael Sotomayor Baeza en 1853, que propuso formalmente al Cabildo la “fabricación de una pila... para surtir de agua potable a toda la población y. además, sirviera



Plaza de la Independencia de Concepción, vista hacia calle Caupolicán, tomada desde el Palacio de Justicia. La fotografía data de fines de 1859, en pleno proceso de termino de instalación de la Pila, por lo que se observa una escalera apoyada a la columna del monumento. En el fondo el edificio de la Catedral en construcción.

de adorno”, moción aprobada con entusiasmo, permitiéndole al Intendente asumir un préstamo para llevar a cabo la obra.

La ciudad carecía de agua potable, teniendo que surtirse de este imprescindible recurso a “un centavo por cántaro”, servicio entregado por varias empresas que mantenían un sistema de carretas tiradas por caballos, la más afamada era el servicio de Domingo Vargas con local en calle Caupolicán, frente a la Recova y que además ofrecía suscripciones mensuales”⁵⁵. La problemática con estos “aguadores”, era que tomaban el agua de “lugares expresamente prohibidos”, “donde desmugran las ropas las lavanderas”⁵⁶ por lo que eran constantemente multados por

55 *El Correo del Sur*, Concepción, 1 de diciembre de 1855.

56 Alarcón Berney, Mario, *Crónicas de ayer y de hoy*, San Pedro de la Paz, Trama Impresores, 2003, p. 93. Esta crónica fue transcrita y completada con los sucesos del siglo XX en el folleto: Mihovilovich Gratz, Alejandro, *Historia Plaza de la Independencia Valle de la Mocha*, Concepción, Imprenta Ícaro Ltda., 2013.

la autoridad sanitaria. Un visitante en la época, refiriéndose a esta carencia decía: “no se hace tan marcada su falta, por las lluvias frecuentes y copiosas”.

El encargo del diseño recayó en el recién incorporado Director General de Obras Públicas, Pascual Binimelis. Una crónica local, informa: “De la actividad que ha desplegado el Señor Binimelis, encargado de la formación del plano y ejecución de la obra, no podía esperarse un resultado más satisfactorio. Se advierte un empeño loable en embellecer la plaza; y es de esperar que a la vuelta de tres o cuatro años sea el más hermoso lugar de la ciudad”⁵⁷.

Los planos fueron entregados rápidamente, recibiendo el diseño el respaldo ciudadano. A principios de mayo, Binimelis enviaba sendas instrucciones a José Cerveró, representante en Valparaíso de su firma constructora, entregándole “tres modelos que establecen la figura y sus dimensiones, y un pliego de instrucciones”, con el propósito de contratar los servicios de fundición de la empresa Greenock de Escocia y del traslado de la obra.

La descripción que poseemos del editor del periódico *El Correo del Sur*, que conoció los planos, es sencilla, pero importante porque desmiente las especulaciones, que señalaban que el complejo escultórico era obra completa de los artistas europeos, adquiridos a través del catálogo de la casa de fundición. “La fuente - describe- representa una hermosa columna compuesta que sostiene la estatua de la diosa Ceres, emblema de la agricultura, y en la base cuatro náyades, colocadas simetricamente, arrojan el agua por la boca: en dos faces de la columna se ostenta el escudo de armas de la República, y en la mitad de ella había colocados dos grandes faroles que serán iluminados con gas. La elevación total es de 33 pies ingleses. El material de la taza será de piedra y ladrillo”⁵⁸.

57 *El Correo del Sur*, Concepción, 8 de marzo de 1853.

58 *El Correo del Sur*, Concepción, 3 de mayo de 1853.

La creación de Binimelis recoge la historia y la tradición de la región: la columna estilo corintio representa la influencia de la cultura grecorromana, los cuatro tritones que rodean la columna, constituyen la predominante cultura marítima y la imponente escultura de la diosa Ceres, a la industria agrícola, instalada en orientación sur, contemplando los vírgenes campos de la Araucanía. Un guiño laico y provocador frente a la sede obispal del sur de Chile.

En el vecindario, en paralelo, se reúnen los fondos necesarios para costear los gastos de las obras. Para tal efecto la Intendencia nombra una comisión para recibir las erogaciones voluntarias compuesta por Víctor Lamas y Nicolás Tirapegui y Binimelis ofrece liderar la ejecución de los trabajos sin costo, bajo su firma *Binimelis Hermanos*.

Durante dos años una nutrida correspondencia epistolar revela las condiciones, los costos, el proceso de fundición y la logística de traslado, que se va publicando en la prensa local con la finalidad de responder a las altas expectativas de los penquistas. Se revela en estas cartas, la contratación del taller “The Coolbrookdale Company”⁵⁹ de Liverpool, casa fundada en 1709 de gran reputación en Europa, ganadora de varias medallas de oro en exhibiciones internacionales, por lo que la obra de Concepción se deseaba presentarla en la Exposición Universal de París de 1855, lo que no ocurrió por las reiteradas protestas de Binimelis a propósito del retraso del monumento. Una de las últimas misivas, explica:

59 *El Correo del Sur*, Concepción, 27 de septiembre de 1853.

“Sr. D. Pascual Binimelis

Valparaíso, 8 noviembre de 1855

Muy Sr. mío: Como veo por los periódicos que Ud. tiene que satisfacer la expectativa de los que se interesan en ver pronto la pila monumental [...] de la plaza y dar satisfacción por la demora he creído deberle comunicar lo que este último vapor me dice los Sres. W. S. Myers Lin y Ca., de Liverpool, en contestación a mis reclamaciones de este encargo:

Liverpool, 12 de setiembre de 1855

La pila monumental está acabada y esperamos embarcarla en pocos días más. Es muy cierto que se ha pasado mucho tiempo desde que recibimos este encargo, pero como lo encomendamos a los Sres. Coalbrock Dale y Ca. los primeros fabricantes de fierro de Europa, con el fin de asegurar una ejecución acabada, creemos que sus amigos no serán perjudicados por la demora, al contrario, estarán complacidos de ello. El monumento debió haberse expuesto en la exhibición de Paris, pero nosotros rehusamos conceder una mayor demora por causa de este objeto.

Se [despide] de Ud. su muy atento amigo. Q. S. M. B. José Cerveró⁶⁰.

Lista para embarcar, un joven residente en Londres tuvo la oportunidad única de observarla y se maravilló de ella. Escribe el 1 de octubre de 1855, expresando: “He sido el primer chileno que he visto la pila para Concepción; es magnífica; tiene 37 pies de alto; una Ceres en la cúspide; ocho faroles para gas sostenidos por cuatro pájaros, y cuatro náyades. Están embarcándolas; todos dicen que es una obra maestra de los Señores

60 *El Correo del Sur*, Concepción, 13 de noviembre de 1855.

Coalbrook Dade y Ca. – Cuesta como 1.500 libras”⁶¹. La internación al país del monumento contó con el apoyo del Gobierno, que liberó de derechos de aduana a la obra, siendo recibida en Concepción con admiración y alegría, como una gran victoria de progreso y modernidad.

Por decreto del 19 de enero de 1857 el Intendente Sotomayor ordenó “los trabajos que sean necesarios para la colocación de la referida pila, hasta dejarla en estado de recibir las cañerías que deben proveerla de agua potable”, además de aceptar la “oferta hecha por el Director de prestar los servicios gratuitamente en esta obra, así como la de dirigir el agua cuando se haga la dirección del canal”⁶².

Lamentablemente para la ciudad los fondos exiguos de la corporación edilicia no permitieron la implementación general de la obra. El esfuerzo de Binimelis, que incluyó la donación de ladrillos, cal y varios materiales de su propiedad⁶³, como el pago a los contratistas con su dinero⁶⁴, sólo permitió la instalación de la fuente y su monumento, pero no el trabajo de conexión de cañerías esencial para el funcionamiento de la pila. Los trabajos terminaron en el primer semestre de 1860 y siendo Intendente Vicente Pérez Rosales, hermoseó la plaza con la instalación de plantas y árboles frutales.

Cuatro años más tendría que esperar la pila para iniciar los trabajos de conexión de agua potable⁶⁵. La obra, que carecía de la ayuda estatal, fue favorecida por la munificencia de los vecinos y logró terminarse tras

61 *El Correo del Sur*, Concepción, 27 de noviembre de 1855.

62 *El Correo del Sur*, Concepción, 24 de enero de 1857.

63 *El Amigo del Pueblo*, Concepción, 27 de agosto de 1858.

64 Intendencia de Concepción, Volumen 1, Archivo Histórico de Concepción.

65 *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento del Interior presenta al Congreso Nacional de 1865*, Santiago, Imprenta Nacional, 1865, p. 172.

diversas pruebas, convirtiéndose en la postal más significativa de la población penquista.

La gratitud del vecindario fue unánime para con Pascual Binimelis y con Rafael Sotomayor, una placa instalada en la pila recordaba el aporte de ambos, hasta que la “arrogancia” política la eliminó en 1871⁶⁶ hasta el día de hoy. Aún así, en la memoria de la ciudad, el nombre de ambos venció al tiempo y se instaló en el panteón de los próceres civiles de Concepción.

La suntuosa pila daría una enseñanza más para la vecindad y lo grafica la editorial de la prensa penquista: “La lección que encierra la historia de nuestra pila monumental lo mismo que la de tantos otros trabajos públicos, desde treinta años a esta parte y especialmente la del hospicio, es que las empresas que más fácilmente se consiguen para Concepción no son aquellas para cuya realización se confía en los fondos del erario nacional, sino aquellas porque más se afanan el espíritu público, celo y patriotismo de sus hijos”⁶⁷.

LOS OTROS “CAMINOS” DEL AGRIMENSOR

El nombre de Pascual Binimelis se asociaría a muchas otras obras de adelanto público. Varios pueblos de la provincia de Concepción deben algo de sus progresos a la mano del agrimensor.

Su esfuerzo se centró principalmente en la mejora de los caminos de la provincia. Gracias a su trabajo se refaccionaron y abrieron una veintena de caminos, entre los que destacan el camino carretero de Concepción a Chillán, por Florida; el camino a Palomares; la ruta a Penco, Tomé, Talcahuano, Hualqui, Yumbel, Coronel, Lota y San Pedro de la Paz, para

66 *La Democracia*, Concepción, 20 de mayo de 1871.

67 *El Correo del Sur*, Concepción, 30 de enero de 1864.



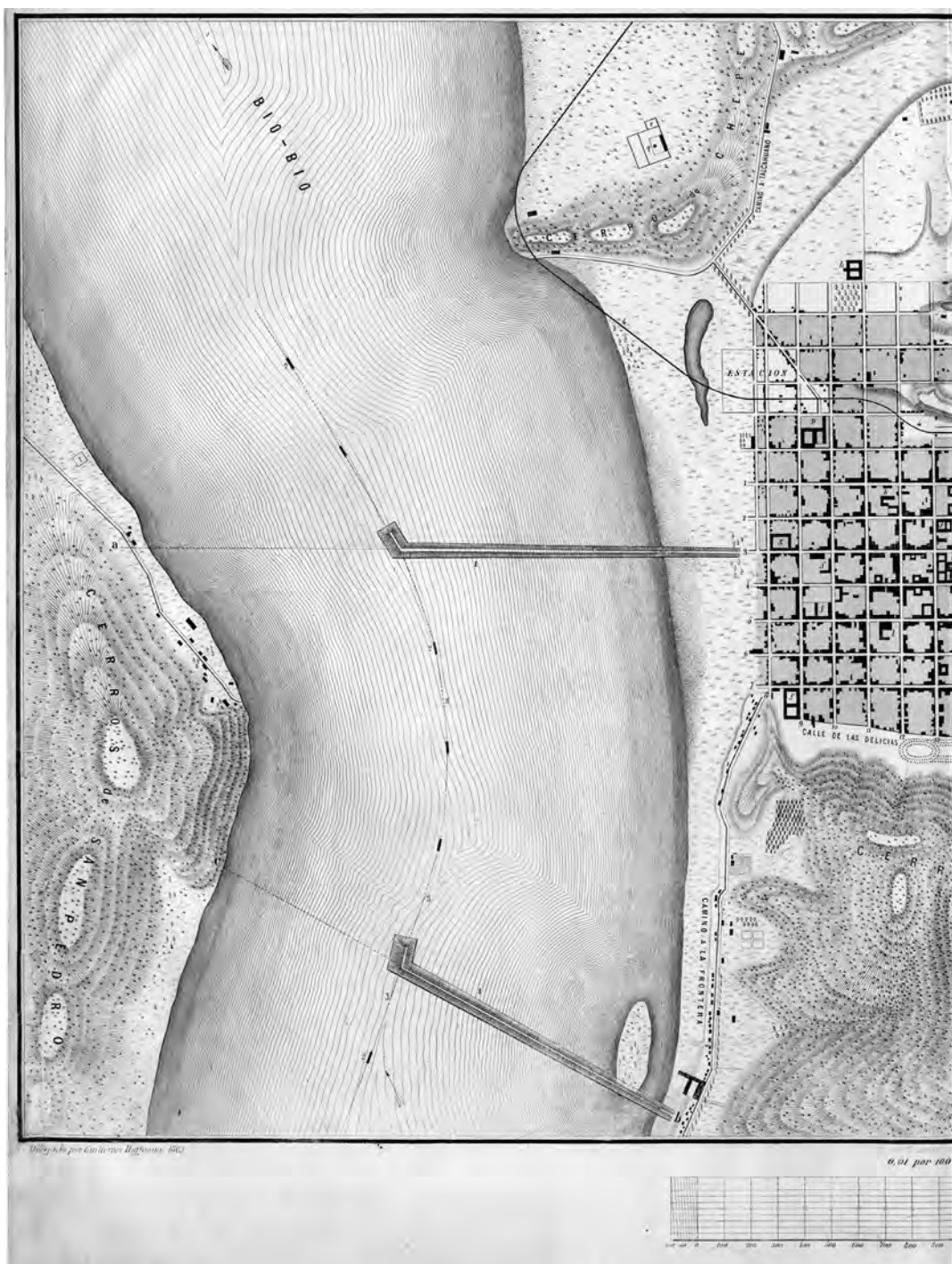
el que propuso la construcción de un puente sobre el río Biobío, que con mayor adelanto tecnológico y con una mejor situación económica de la ciudad se construiría a fines del siglo XIX, alcanzando Binimelis a contemplarlo un año antes de su muerte.

Cooperó con igual talento en el primer proyecto de ferrocarril urbano para Concepción, en la determinación del sitio donde se construiría el Faro de la Quiriquina y en la exploración de la Cordillera de los Andes, encomendada directamente por el Ministerio de la Guerra a fines de 1861, “preferentemente, los boquetes cordilleranos entre los ríos Maule por el norte y Laja por el sur, comisión que demandó un año de esforzado trabajo y como resultado de ella confeccionó tres exactos y minuciosos planos de las regiones exploradas”⁶⁸.

68 Louvel Bert, René. *Crónicas y Semblanzas de Concepción...*, p. 131.

En el ámbito del levantamiento de cartas topográficas y planos de edificios y ciudades fue un experto. Su aporte todavía, por la pérdida de material cartográfico, no se puede ponderar en su verdadera dimensión. Su aporte al contexto privado, fue la agrimensura de una gran cantidad de terrenos del Maule a la Araucanía y, en el aspecto público, el levantamiento de diversos pueblos como el de Tomé, Hualqui y Concepción. Este último plano, destaca por la fidelidad de su trabajo y por proyectar en documento cartográfico los proyectos que debía incorporarse a la ciudad para su consolidación capitalina del sur del país. En este documento, litografiado en Santiago en 1863, del cual se editaron 200 ejemplares⁶⁹, se observan los adelantos en la Alameda, los proyectos de canalización del río y el trazado del ferrocarril en su área urbana. Una obra tipográfica de alto valor para profundizar en la historia de la ciudad.

⁶⁹ *El Correo del Sur*, Concepción, 5 de mayo de 1864.



Plano urbano de la ciudad de Concepción proyectado por Pascual Binimelis, 1863.

UN TEATRO PARA CONCEPCIÓN, BINIMELIS SU PRIMER DIRECTOR

Los espacios para la cultura, entretenición y el ocio en Concepción a mediados del siglo XIX, eran reducidos y precarios. La corporación edilicia, que, hacia lo posible para satisfacer las necesidades higiénicas y urbanas básicas, ni siquiera se planteaba el desarrollar proyectos culturales permanentes.

Para la época, una alternativa antigua en el país fue el arte dramático, con raíces coloniales y con un desarrollo exponencial “después del triunfo de las armas patriotas”⁷⁰ en la Independencia Nacional. Para 1827 ya existía un Reglamento de Teatro de la Municipalidad de Santiago y un grupo de artistas trashumantes que ofrecían piezas del antiguo repertorio español. Las provincias seguían postergadas por el centralismo capitalino, mercado mucho más tentador para las pocas compañías que existían.

El Correo del Sur en 1852, examinando los avances del arte dramático en Santiago y los esfuerzos por construir un teatro en Valparaíso, se preguntaba: “... y el Teatro de Concepción cuya empresa principió con tanto calor ¿Se hará alguna vez?”⁷¹. El vecindario progresista, permeado de las ideas del romanticismo europeo perseveró en conseguir el establecimiento formal de un espacio para los artistas trashumantes y locales.

El anhelo de un Teatro comenzó a modelarse desde el verano de 1853 con dos proyectos. Uno denominado Sociedad Teatro de Concepción y Teatro Provisional. El primero, oficial, una sociedad desde la aristocracia industrial y agrícola con apoyo administrativo desde la Intendencia

70 Pereira Salas, Eugenio, *Historia del Teatro en Chile desde sus orígenes hasta la muerte de Juan Casacuberta 1849*, Santiago, Ediciones de la Universidad de Chile, 1974, p. 91.

71 *El Correo del Sur, Concepción*, 20 de noviembre de 1852.

y el Municipio de Concepción. En cambio, el segundo, como lo dice su nombre: “provisional”, se origina por el retraso del proyecto oficial, respaldado por jóvenes emprendedores entre los que destacó Pascual Bimielis.

La idea de dos empresas cautivó a los penquistas y la prensa recoge ese sentir con regocijo, publicando: “...habrá no solo un teatro sino dos. La idea es magnífica y ella progresa cada día”. Se acercaba el tiempo en que la apertura de la cortina del teatro disiparía la monótona vida del vecindario de Concepción.

El proyecto mayor, un gigante que levantaban los principales prohombres, presididos por el Coronel José Rondizzoni y que construían frente la plaza, se paralizó por falta de recursos y la descordinación de sus miembros. Quedaba en obras la nave principal y la fachada con dos columnas construidas.

EL TEATRO PROVISIONAL

El complejo tránsito de establecer materialmente un espacio permanente, estable y de estructura noble y bella para “ornato de la plaza”, se dispó y estancó. En los jóvenes emprendedores de dicha empresa germinó el malestar y el proyecto de instituir una sociedad paralela de un teatro provisional. La crónica del periódico *El Correo del Sur*, indica: “...convencidos de que los trabajos de la antigua empresa para la construcción de un teatro marcha con tal lentitud y morasidad hacen presumir que la obra será interminable o a lo menos de realización difícil por muchos años todavía, han acordado levantar una suscripción por acciones con el objeto de procurarse un fondo suficiente para realizar la empresa proyectada”⁷².

72 *El Correo del Sur, Concepción*, 18 de enero de 1853.

Desde principios de 1853, se reunieron informalmente los interesados y comprometieron su apoyo económico. "Se asegura –escribe la prensa- que circula una lista de suscripción para la construcción de un teatro poviesional de madera, y que ya hay reunidos más de mil pesos; el valor calculado es de 2500 pesos, y se cree que no habrá dificultad para reunir el resto. ¡Este proyecto es excelente! lo aplaudimos de corazón y deseamos que no tenga un término tan desgraciado como el anterior"⁷³.

Formalmente inician sus labores en enero de 1853. Constituyen una comisión de construcción en la que participan Juan Galán, Pedro J. Benavente y Enrique Maffei, muy plausiblemente, solicitando a Pascual Binimelis los planos de la obra. La construcción principió el 1 de febrero, tres meses después, el diario del vecindario menciona los avances, diciendo: "El teatro provisional (que ya nadie tiene derecho para llamar así, porque sera el teatro eterno), continua con rápidez sus trabajos. Se está techando actualmente; y para cumplir la promesa contraida de concluirlo en septiembre próximo, se han mandado pintar las decoraciones, telón y otros aparatos de escena anticipando estos preparativos a la terminación del edificio. La juventud en esta empresa ha manifestado una actividad y constancia dignas de todo elogio"⁷⁴.

Se emplazó en calle Freire entre las arterias de Caupolicán y Lautaro, actual Anibal Pinto. Su construcción era de madera, interior con platea, luneta, palcos y galería. Sólo se implementó aposentadurías en la platea, debiendo llevar los asistentes a luneta y palcos sus propios asientos.

La inauguración se efetuó el 18 de septiembre de 1853, con un baile popular y la primera función de teatro el día domingo 25 del mismo mes. La obra drámatica fue "Teresa" de Alejandro Dumas en cinco actos. Con una audiencia de aproximadamente mil vecinos se inició la historia

⁷³ *El Correo del Sur, Concepción*, 6 de enero de 1853.

⁷⁴ *El Correo del Sur*, 3 de mayo de 1853.

cultural del teatro en Concepción que tantas alegrías y genialidad a dado a los penquistas.

Como primer director de la institución cultural y por el sólo honor, asume Pascual Binimelis en 1854. Logró darle permanencia en el tiempo con estrategias comerciales de venta popular de entradas, acceso a diversas actividades, incluyendo reuniones políticas y fiestas privadas, que permitían con el arriendo del local pagar el mantenimiento general del mismo.

Consiguió con la municipalidad un canje de un palco completo por toda una temporada para conseguir los recursos para refaccionar el edificio, quedar exento de contribuciones serenos y de policía de aseo y seguridad. Así mismo, inició una anecdótica campaña pública, que demuestra su sentido social, solicitando a las damas de la aristocracia no asistir a los eventos vestidas suntuosamente para no cohibir la participación de las personas más modestas.

Su administración, que incluyó la conformación de una filarmónica oficial y permanente y diversos adelantos materiales del edificio, fue agradecido por sus contemporaneos. Su aporte culminó con la venta del teatro a José Galán a principios de la década del 70 del siglo XIX.



Negocios y emprendimientos







Billete de 1 peso del Banco de Concepción, impreso por American Bank Note Co., New York, hacia 1880. Ilustra el papel moneda el retrato de Aníbal Pinto Garmendia, Intendente de Concepción entre los años de 1863 a 1870.

Una faceta desconocida de la vida de Pascual Binimelis y Campos son sus movimientos financieros y los emprendimientos en las áreas de la agricultura, navegación y comercio. La figura que ha prevalecido con el tiempo es la del servidor público, aunque no en los cánones actuales del empleado fiscal, en donde existe o se espera una división entre el quehacer público y el privado. En el Chile decimonono las convenciones sociales y las realidades económicas hacían compatibles el servicio público y los negocios.

Un hombre creativo que implementa nuevos negocios o que mantiene los emprendimientos heredados, era visto con buenos ojos para guiar servicios de bien general. La eficacia en el sector privado, legitimaba el desempeño en lo público estatal. Era una sociedad práctica, pequeña y modesta, auto-regulada por lo que historiadores como Sergio Villalobos, llaman la “virtud republicana”.

Binimelis se dedicó con responsabilidad a los negocios, como al servicio público, tal como lo subrayamos en el capítulo “Al servicio de la comunidad: las obras civiles y sociales”. En el área de los emprendimientos comerciales, sus proyectos se desarrollaron en la

macro zona del Maule – Biobío, constituyendo vínculos que traspasaron las fronteras nacionales. Dos ciudades fueron capitales de sus operaciones, el puerto de Tomé y la metrópoli de Concepción. En estas urbes asentó sus sociedades, sus contactos, su influencia, en ellas decidió vivir y servirles para su progreso y adelanto.

En esta época la ciudad de Tomé inicia un proceso de expansión, impulsado por la predilección de su puerto como salida de las mercancías de Ñuble y Maule, especialmente. En comunicación del Intendente de Concepción, Rafael Sotomayor al Ministro de Hacienda en 1854, informa: “La importancia que desde hace algunos años a tomado el Tomé con el creciente desarrollo de su comercio, el progreso de la industria agrícola de las provincias de Concepción, Ñuble y Maule, cuyas producciones se exportan en su mayor parte por este punto, le han constituido en un mercado seguro y en un centro de actividad mercantil, muy digno de ser fomentado con las franquicias otorgadas a los puertos menores, según lo prescrito en el reglamento de Aduanas vigente”.

El ambiente económico en estas condiciones era propicio para iniciar una campaña con el objeto de que el puerto de Tomé fuese elevado a Puerto Mayor, cruzada llevada a cabo por una pléyade de vecinos tomecinos, entre ellos, Pascual y su hermano José Benito Binimelis⁷⁵.

El Gobierno, escuchó y aceptó la propuesta, otorgándole el título solicitado el 31 de agosto de 1858. Para la década del '60, en promedio el 70% de la exportación triguera de Chile salía por Tomé, un auge que duró poco, por la llegada del Ferrocarril a Talcahuano y la decisión gubernamental de trasladar la categoría otorgada a Tomé al puerto chorero⁷⁶.

⁷⁵ *El Correo del Sur*, Concepción, 4 de enero de 1855.

⁷⁶ Saavedra informa que para 1877, sólo se exportaba un 9,75% de la produc-

EMPRENDIMIENTO MOLINERO Y BODEGAS

La industria molinera es considerada la primera estructura industrial de la región, su auge trajo consigo un cambio importante en la economía local y nacional, reflejada en la plusvalía de las propiedades costeras, cercanas a los caminos y vías fluviales, incremento de sociedades comerciales, alza en las remuneraciones de los “jornales y los gañanes” y el fortalecimiento de las urbes portuarias y capitales. El historiador Pacheco juzga este proceso diciendo: “Perfectamente se puede señalar que la industria molinera fue la primera actividad industrial que tuvo la región y el país. Son tres aspectos principales del nuevo fenómeno molinero: su instalación preferentemente en las zonas urbanas y costeras; su rápida proliferación en la zona, multiplicando varias veces el número que tenía a comienzos de siglo; y el desarrollo de una estructura productiva moderna como era la utilización de la energía a vapor, la amplitud de sus bodegas y el empleo de personal especializado y contratado por un salario”⁷⁷.

La fuerza económica del trigo arrastró también a Binimelis y a sus hermanos que aprovecharon la herencia familiar, el fundo Quilteu, para integrarlo a la producción molinera por medio de la instalación de un Molino y la adquisiciones de bodegas en Tomé, a través de una sociedad anónima denominada, “Binimelis Hermanos”.

El *boom* triguero colmó el interior de la provincias de molinos y los puertos de bodegas colectoras de trigo y de frutos del país. Un testimonio de un vecino tomecino decimonónico dice: “Todas las

ción nacional, lejos de la antigua gloria del puerto principal de la provincia. Saavedra Villegas, Rolando, *Visión histórica y geográfica de Tomé, Chile*, Concepción, Ediciones Perpelen, 2006, p. 76.

⁷⁷ Pacheco, Arnoldo. *Economía y sociedad de Concepción*, Concepción, Ediciones Universidad de Concepción, 2003, p. 41.



Molino de Puchacay, uno de los tantos emprendimientos molineros que se instalaron en toda la provincia de Concepción.

Litografía editada en: Gay, Claudio, *Atlas de la Historia Física y Política de Chile*, París, 1854.

grandes bodegas que hoy ocupa la Sociedad Vinícola del Sur y las que existían en el barrio del Morro, se destinaban a la compra y depósito de trigo. Fue en esa época más o menos cuando sucesivamente se construyeron los molinos Collen, California, Tomé, Caracol y Bellavista”⁷⁸.

Estos emprendimientos se regían por el Reglamento de Bodegas del 28 de febrero de 1839, que fijaba la forma de los vales, el libro de contabilidad que debe llevar el bodeguero, los días en que esta obligada a recibir los depósitos y, posteriormente, se agregaría el uso de vales de otras bodegas. Los periódicos se copaban de los avisos de estos molinos y bodegas; entre ellos encontramos reiterativamente los anuncios de la firma de Pascual y sus hermanos. El aviso más completo, donde fija los puntos principales de su gestión dice:

78 Miranda, Rafael, *Monografía histórica y geográfica de la comuna de Tomé*, Concepción, Imprenta y litografía Wescott, 1926, p. 157-158.

“Ponemos en conocimiento del comercio y de los agricultores, que desde hoy están expeditas las bodegas de nuestro molino para recibir trigos de la cosecha del presente año de buena calidad y limpios bajo las pases y condiciones siguientes:

- 1.- Compraremos los trigos, pagándolos al precio corriente de esta plaza, con deducción de real y medio en fanega por flete del Itata al Tomé.
- 2.- Los pagaremos a tres meses de plazo por el precio establecido en la primera condición, abonando al vendedor el interés de un peso por ciento mensual desde el día del otorgamiento del documento hasta el día de su vencimiento, pudiendo ser mas largo habiendo convenio mutuo.
- 3.- Cuando no podamos comprar, daremos en cambio vales de bodegas públicas y de molinos de la provincia, previo el descuento por flete.
- 4.- Devolveremos la especie en bodegas del mismo molino.
- 5.- Compraremos también al contado con arreglo a la primera condición.
- 6.- La acción ejecutiva del tenedor de nuestros vales sobre nosotros por trigos depositados quedará expedida desde el 1º de mayo para adelante; pudiendo antes de este día ejecutar cualquiera transacción voluntaria de nuestra parte.
- 7.- Nos reservaremos en nuestras transacciones el derecho de elegir cualesquiera de las condiciones sentadas.
- 8.- Preferimos la compra de nuestros vales, los cuales serán concisos y con nuestra firma social.
- 9.- Al cumplimiento de las obligaciones que contraigamos por este nuestro documento, nos constituimos responsable mancomun et insolidum, y afianzamos en esta forma con todos nuestros bienes presentes y futuros en la mejor forma de derecho.

Concepción, enero 2 de 1855.

El negocio fue muy lucrativo y el molino Quilteu se consolidó en el mercado regional, pero esto no satisfacía completamente a Pascual. Sentía la fuerza centrípeta de Concepción que lo convocaba a mayores desafíos. Contestó a la llamada y en enero de 1857, vendió su participación a sus hermanos Juan Crisóstomo y a José Benito Binimelis y estos, disolviendo la Compañía “Binimelis Hermanos”, constituyeron la empresa “Binimelis en Compañía” que trabajó con éxito por mucho tiempo más en el puerto de Tomé y en Coelemu.

LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y FLUVIAL

Los proyectos económicos de Pascual Binimelis tenían como principal limitante la marginalidad geográfica por la precaria situación de una red moderna de vías en el global del territorio donde se desempeñaba. Caminos coloniales y la carencia de ferrocarriles obligaban el traslado de bienes en mula, que desde la capital de la provincia de Ñuble a la costa, por ejemplo, podían tardar hasta cuatro días, encareciendo la operación comercial⁸⁰.

Negocio y comunicación eran dos caras de la misma moneda, porque elevaban la productividad “desarrollando las riquezas inexploradas de un territorio rico, pero inculto”, decía el empresario triguero, que veía dificultades en el traslado de la producción agrícola de toda la cuenca y su salida a los mercados de consumo a través de los puertos de Tomé y Talcahuano.

79 *El Correo del Sur*, Concepción, 4 de enero de 1855.

80 Márquez Ochoa, Boris, “Actividades comerciales e industriales del antiguo Chillán: 1835-1939”, en Cartes, Armando (ed.), *Chillán: las artes y los días*, Concepción, Archivo Histórico de Concepción, 2015, p. 108.



Según su opinión profesional, la macro zona del Maule a la Araucanía, debía consolidar tres grandes vías, como mínimo, para competir comercialmente con las provincias del centro del país. Estas eran, dos fluviales; la de los ríos Maule y Bío-Bío y sus ramales, y una vía de ferrocarril hasta el puerto de Talcahuano. En un trabajo fechado el 1 de septiembre de 1864, expresaba:

“El Sur de Chile desde la provincia de Talca, hasta el centro del territorio indígena, está llamado a servirse de un modo seguro, permanente y económico con tres grandes vías del interior a la costa, que por muchos años serán suficientes a satisfacer sus más apremiantes necesidades; y porque estas tres vías, son las que directamente ponen en comunicación con los únicos puertos [de] Constitución y bahía de Talcahuano, todos los pueblos de cinco provincias hasta el territorio comprendido entre los Andes y Nahuelbuta. Dos de ellas fluviales; la del Maule con sus ramales Loncomilla y Lircay, y la del Bío-Bío con los de la Laja en corta extensión, y el Vergara hasta

Angol con sus tributarios; que correccionadas para facilitar mejor su navegación, darían resultados satisfactorios y de más provecho que los de los ferrocarriles que se proyectan por el valle central del país más acá de Curicó”⁸¹.

Este sentir era compartido por el común de las personas y las autoridades de la época. La investigadora Valeria Maino, que relevó la navegación en el río Maule y sus implicancias nacionales, indicó:

“Durante los primeros años de la República, se creía conveniente fomentar la navegación interior, como se estableció en la primera ley de caminos, para dar salida a la producción agrícola hacia la costa, favoreciendo la expansión de la marina mercante, el cabotaje y el comercio exterior. Como las condiciones naturales hacían difícil la construcción de caminos entre los valles interiores y la costa, los ríos eran vistos como las vías más expeditas para salir al mar. ¡Navegar los ríos era como tener un puerto en casa!”⁸².

Esta promoción estatal y motivación comercial, la aprovechó Pascual a través de la empresa *Binimelis Hnos.* la cual incursionó en la navegación fluvial y marítima, con un proyecto que se convertiría en ícono de su giro.

QUILTEU DE CONCEPCIÓN, EL PRIMER VAPOR CONSTRUIDO EN CHILE

81 Binimelis, Pascual, *Ferrocarril entre Talcahuano, Concepción y Chillán. Exposición del examen de las localidades para colocar el trayecto, precedida del estudio de la canalización del Bío-Bío, y porvenir que ambas vías desenvolverían equilibrando los intereses de cuatro provincias*, Concepción, Imprenta del Liceo, 1º septiembre de 1864, p. 12.

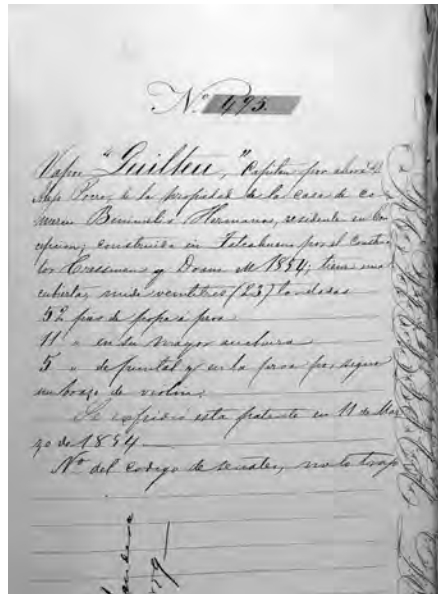
82 Maino Prado, Valeria, *La navegación del Maule. Una vía de conexión con el exterior 1794-1898*, Talca, Editorial Universidad de Talca, 1996, p. 12.

“Es notable que el primer vapor destinado a la navegación de nuestros ríos sea debido a una empresa de jóvenes penquistos y construido en la bahía de Talcahuano, con un esmero que, a juicio de los inteligentes, honra a sus constructores”⁸³.

Con este comentario el reportero del periódico *El Correo del Sur*, elogiaba a la joven casa comercial de don Pascual y sus hermanos, pero se quedaba corto, por sus pocos conocimientos en la materia, la obra que veía construirse con “esmero”, no solo era el primer proyecto en la región, sino el primer vapor hecho en el país⁸⁴, si lo hubiera sabido sus cumplidos hubiesen sido más encomiosos.

Nos referimos al proyecto del transporte *Quiltu de Concepción*, que incluía un vapor y dos lanchas. Se pensó y construyó en la región, en los astilleros del puerto de Talcahuano, bajo la firma constructora *Cresmen y Doom*, que ganaba fama de ser la principal factoría del país. Terminó su armazón en el mes de julio de 1853, pero por problemas de la pérdida de los planos de la máquina, confeccionado en la casa *Alsop y Ca.* de Valparaíso⁸⁵, se atrasó su finalización varios meses. Obteniendo la licencia del Supremo Gobierno el día 11 de marzo en 1854.

El *Quiltu*, era una maqui-



83 *El Correo del Sur*, Concepción, 15 de septiembre de 1853.

84 Maino Prado, Valeria, *La navegación...*, pp. 48-49.

85 *El Correo del Sur*, Concepción, 9 de junio de 1853.

na modesta, pero cumplía con las demandas de sus dueños, ser el complemento a las bodegas y al mercado de los frutos de la firma. Pesaba 23 toneladas, medía 55 pies de eslora, 12 pies de manga y 6 pies de puntal. Las dos lanchas que tiraba, *Bío-Bío* e *Itata*, median 40 pies de largo, 12 de manga y 5 de puntal respectivamente.

El Gobernador Martímo de Concepción, Juan Guillermo, al ver el vapor funcionando en su período de pruebas, expresó:

“...que en 46 años de marino no he visto buque mejor construido por su calidad de materiales y más a propósito para el destino que va a darsele; y más creo que hace honor al constructor, pues es la mejor embarcación que he visto construirse en esta República durante los treinta y cinco años que hace resido en Concepción”⁸⁶.

El domingo 29 de enero de 1854⁸⁷, se botó a las aguas el *Quilten*, efeméride notable de la navegación y de los “progresos industriales y mercantiles” de la región y de todo el país. Un mes antes, el espíritu de los penquistas se alimentaba de este evento, se idealizaba con las esperanzas de lo que esta obra significaría para el desarrollo de la agricultura y la industria de la provincia. La prensa informaba y celebraba el acontecimiento:

“Todo Concepción se prepara para el gran paseo de mañana en Talcahuano, con motivo de la botada del Vapor Quilteú. Los señores Binimelis, que tantos motivos tienen de felicitación por su nueva empresa, recibirán además el grato placer de hacer viajar una ciudad entera para ir a celebrar el bautismo del primer vapor destinado a la navegación de los ríos del sur. Mañana Concepción y Talcahuano beberán juntos una copa a la salud de la industria nacional. Deberíamos hacer algo nuevo e

86 *El Correo del Sur*, Concepción, 15 de septiembre de 1853.

87 *Fondo Ministerio de Marina*, Vol. 103, Archivo Nacional de Chile.

importante por acá para convidar a Talcahuano a nuestra fiesta”⁸⁸.

El día llegó y allí, en el puerto de Talcahuano se habían congregado las más altas autoridades civiles de la provincia y una gran cantidad de personas, atraídas por el suceso histórico que contemplarían. El evento se efectuó con toda la solemnidad posible, oficiando como padrino el Intendente, Rafael Sotomayor Baeza, que expresó públicamente en nombre del Gobierno y de los vecinos de la región, las felicitaciones al genio y al esfuerzo industrial de Pascual Binimelis y hermanos. Terminadas las alocuciones, el *Quilten* paseó por la bahía a parte importante de los invitados.

En Concepción, días después, la Compañía drámatica de la ciudad, obsequió a los penquistas una representación liberada de pago, con ocasión al bautismo del *Quilten*. “¡Loor eterno a los fundadores de un nuevo género de industria!”, decía el aviso publicitario. En la ocasión, se efectuaron discursos laudatorios y se representó la obra cómica en tres actos del autor español Manuel Bretón de los Herreros, titulada *Marcela o ¿a cuál de los tres?*⁸⁹, para terminar con los hermanos Binimelis y la Compañía completa en el escenario entonando a coro el himno de Bilbao.

Fueron jornadas de gran excitación para Pascual Binimelis. Degustaba el triunfo que logró con su genio, la satisfacción de quién primero alcanza la meta y descubre lo desconocido. Su victoria fue impregnar de esperanza en el progreso industrial a toda una provincia que soñaba con resurgir de las penurias del aislamiento y la pobreza tecnológica. Eran días de elevación de espíritu, brebaje que le segó el juicio, no obstante, para intuir los problemas legales y burocráticos que enfrentarían muy pronto.

88 *El Correo del Sur*, Concepción, 28 de enero de 1854.

89 Primera edición, impresa en Madrid en 1832, convirtiéndose en un *best seller* de la época.

Nada es fácil para quién principia una obra, hay mucho de experiencia en la perfección. La empresa que con tan notables respaldos políticos y ciudadanos inició, se enfrentaría a una pesadilla que paralizaría y cambiaría el rumbo de sus objetivos comerciales. Los días ajetreados de fiesta, le impidieron observar, primero, que no tenían la licencia de navegación, que llegaría dos meses después y lo segundo y más grave, que el gobierno capitalino había entregado la concesión de navegación exclusiva del río Bío-Bío al empresario Roberto Cunningham. Acabados los festejos, comenzaba la disputa.

El plan de Pascual, era navegar el Biobío, porque representaba mayor flujo de mercancías y mejor confiabilidad del curso fluvial. El Itata, aunque beneficiaba directamente a su hacienda productiva en Coelemu, presentaba riesgos de embancamiento más altos, que se harían efectivos la jornada de principios de septiembre de 1854, cuando perdieron una carga completa de harina, dejando dañada la proa de la embarcación⁹⁰.

Sin matrícula, pero con una carta de aviso, así de temerario era el espíritu de Pascual, botó el Quilteu, a las corrientes del Biobío. Era el 9 de febrero de 1854. Algunos vecinos subieron al cerro Chepe para observar la máquina del progreso, en sus maniobras con las lanchas. Serían las últimas escenas del primer vapor fabricado en el país, en el río de la antigua frontera de Chile.

El Gobierno, por consejo de Ignacio Domeyko y Demetrio R. Peña, sin consultar a los dirigentes pencopolitanos, entregó privilegio exclusivo por 8 años de navegación del río Biobío a Roberto Cunningham. El decreto fue un golpe para la casa Binimelis y hasta para el Intendente Sotomayor, entusiasmado con el proyecto de su amigo Pascual.

⁹⁰ *El Correo del Sur*, Concepción, 2 y 5 de septiembre de 1854.

La prensa recogió el sentir ciudadano y enumeró lo obrado por los hermanos Binimelis, los gastos y los riesgos para conseguir nuevas fórmulas de progreso, que con la concesión, que limitaba la libertad de navegación, se veían perjudicados. Les animan a continuar y no dejarse atropellar, protestando o usando resquicios en bien de la Provincia.

Pascual Binimelis, dirige una severa y sentida protesta al gobierno central. Su contenido lo hemos considerado un documento de preciado valor histórico para el pasado regional, por lo que lo incluimos completo, para que el lector aprecie la historia y las disputas sobre libertad comercial en la génesis de la navegación en el río Biobío. El Intendente se sumaría a la protesta y otros principales vecinos, sin alcanzar las enmiendas solicitadas.

Nada cambió en la decisión del gobierno. La suerte estaba echada y favorecía al empresario minero Cunningham y su proyecto de incluir embarcaciones con máquinas modernas que funcionaban con el principio del “ciclo de Ericson”.

Las dos primeras embarcaciones llegaron el 2 de octubre de 1854 desde California iniciando sus primeros viajes en enero del año entrante. Las nuevas embarcaciones lograban transportar 100 toneladas con una ruta diaria. En este escenario, el Quilteu tuvo que olvidarse del Biobío y sus dueños reformar su propuesta comercial.

Sr. Ministro del Interior:

Binimelis Hermanos de Concepción ante US. respetuosamente decimos: que algún tiempo atrás habíamos formado la resolución de construir vapores adecuados a la navegación del Itata y Biobío. Para realizar nuestro propósito se principió a construir el vapor Quilteu de Concepción en Talcahuano, dándole una forma que pudiese salvar los obstáculos que presentan las desembocaduras de ambos ríos. Si aún así no se salvaban del todo, nos proponíamos hacer las variaciones que la práctica haga necesarias en los que debiesen construirse después. Con el fin de que no se interrumpiese de modo alguno nuestra empresa de navegación, hicimos construir dos lanchones de dos proas y con cubiertas razas, adecuados al objeto de sacar los productos que debían bajar por estos ríos y traerlos directamente a los puertos de la bahía de Talcahuano, Coronel, Lota, Arauco, Coliumo y Dichato, que son los más inmediatos a Concepción. Estos lanchones para ser remolcados con el vapor fueron botados al agua en los primeros días de diciembre último, el uno con el nombre de Biobío y el otro con el de Itata, para la navegación de ambos ríos.

Concluido el vapor Quilteú de Concepción, se botó al agua también y luego solicitamos el permiso de la Intendencia para hacerlo navegar por el Biobío por vía de ensayo, por no estar aún matriculado, como consta de la solicitud y proveído que se registra en el periódico n° 295 del Correo del Sur que acompañamos.

Al resolvernos a construir embarcaciones de vapor para la navegación de dichos ríos, concluidos ya los que hemos mencionado, a más de otra lancha de distinta forma a las anteriores, que actualmente está en astillero, y preparados los materiales para otro vapor, hemos tenido presente la conclusión del privilegio exclusivo concedido a D. Alejandro Brown para navegar el Biobío por embarcaciones de vapor; la resolución de US. de 16 de noviembre de 1853 dirigida al Sr. Intendente de Concepción, que se registra en el Correo del Sur, número 266, que también acompañamos, en que le dice: que el gobierno estima como más conveniente para el servicio del público, dejarla libre para todos, lo que digo con motivo de la solicitud de Don Roberto Cunningham.

Libre ya la navegación del Biobío, o persuadidos de tal libertad, hemos emprendido los trabajos mencionados, A más de esto D. Juan Deseat, de acuerdo con nosotros para establecer la navegación de dicho río y regularizarla de un modo favorable al comercio y a la agricultura, los primeros días de diciembre último encargó un pequeño vapor remolcador de menos calado que el Quilteu para la carrera diaria y en todas las épocas del año desde Concepción hasta Nacimiento. Con este vapor que acabamos de indicar, el que se construirá para nosotros con las modificaciones necesarias, cuyos materiales se estan preparando, y el Quilteu se establecerá la navegación de ambos ríos de un modo regular y periódico, capaz de llenar las exigencias de la época.

En estas circunstancias, y navegando ya el Quilteu por el Biobio, hemos sabido en esta ciudad de Valparaíso, que se le ha concedido privilegio exclusivo a D. Roberto Cunningham para la navegación por vapor en dicho río. En efecto, se registra en el Araucano número 1482 el decreto de dicho privilegio fecha 26 de enero último. Este privilegio ha destruido la libertad de navegación declarada por US. Bajo ella hemos emprendido nuestros trabajos, concluidos ya en parte, y en ese concepto se ha hecho uso del río como público. El primer privilegio no hizo uso de su derecho, ni preparación alguna que indicase tal ánimo. El último entenderemos que se encuentra todavía en el mismo caso, y aún cuando no, nosotros lo hemos realizado primero, cuando todavía no se concedía tal privilegio, cuando el próximo año anterior con motivo de una solicitud, creemos del mismo Sr. Cunningham, el Sr. Ministro dice, que el gobierno estima más la libertad de navegación, que el privilegio para dicho río; lo dice así en contestación.

Si una causa tan inesperada hubiese de venir a concluir nuestra empresa, hubiese de hacer ineficaces nuestros crecidos gastos, esas anticipaciones que pueden absorber nuestra fortuna, la habríamos evitado. Habríamos también solicitado el privilegio, pero no lo creímos necesario por los fundamentos expresados. La libertad que nos tomamos, es la misma que pudo tener el Sr. Cunningham con cualquier otro sin excluirse.

La dificultad que presenta el Itata para la navegación, el poco aliciente que debemos esperar, consecuencia de una nueva empresa, unido esto a que tendremos que vernos en la precisión de asegurar

esos productos que estraigamos por la boca, sujetos continuamente, si no es a pérdida total, por lo menos a averías, todo esto nos obligó a solicitar el privilegio, cuando S. E. hizo su viaje al sur. Esa solicitud ha quedado sin curso hasta ahora, y ese silencio del supremo gobierno nos ha confirmado más y más en que su mente era no conceder tales privilegios. La desembocadura de este río forma una barra diariamente que hace peligrar toda clase de embarcaciones: hay que gastar sumas de consideración en limpiar algunos canales del río, obstruidos por piedras que están a flor de agua y también su ribera por donde van esos mismos canales que se hallaban cubiertos de bosques de gruesos maderos que caen sobre el río. El Biobío no presenta inconvenientes ninguno de esta naturaleza, aún por el contrario su embocadura es buena y con profundidad suficiente; la mar no es tan alta ni revienta tanto como en el Itata, a más de que contiene un caudal de agua poco más o menos ocho veces mayor que el Itata.

Al vapor Quilteu destinado en parte a la navegación de este río, se le presentan esos graves escollos que a cada momento se hallaría en inminente peligro, peligro que no le presenta en ese grado el Biobío. Por lo expuesto, y atendiendo a que somos los primeros chilenos que establecemos esta nueva industria en los ríos del sur, a que hemos sido los primeros que hemos hecho construir vapores en los astilleros de la república, desenvolviendo entre nosotros una industria desconocida que abre una vía de riquezas al país; y sobre todo a que nuestros trabajos, nuestras esperanzas han sido formadas bajo la libertad declarada de dicho río, bajo esa fe y esa inteligencia, fundamento de nuestros afanes.

A US. suplicamos se sirva enviar esta solicitud S. E. el Sr. Presidente de la República, para que en su vista, y pidiendo previamente los datos que estime que los cree precisos, y considerando que ya teníamos un derecho adquirido garantido por nuestra ley fundamental, se sirva declarar a nuestro favor la libertad del Biobío para navegar con las embarcaciones de vapor que establezcamos y que no nos excluya la concesión hecha a D. Roberto Cunniaghain, sirviéndose también US. comunicarnos el resultado por conducto del Sr. Intendente de Concepción.

Es gracia de justicia etc. / Binimelis Hermanos.

El Correo del Sur, Concepción, 20 de abril de 1854.

VAPOR QUILTEU EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS:
TOMÉ, TALCAHUANO Y ARAUCO

En virtud de las complicaciones de la navegación fluvial en los ríos Itata y Biobío del vapor *Quilteu*, la firma *Binimelis Hnos.* se vio obligada a modificar la dirección mercantil de la empresa. Emprenden una nueva estrategia comercial y aventura, instalando una navegación marítima que une los puertos de Tomé y Talcahuano en dos viajes diarios.

La noticia complació a los tomecinos que agradecidos expresaron en la prensa:

“Con el mayor placer hemos sabido que este vapor, sujeto a tantos contratiempos hasta ahora, continua en la útil ocupación de correo entre Talcahuano y el de Tomé, dando a sus dueños un provecho satisfactorio. ¡Ojalá que no haya motivos para sacarlo de su carrera!”⁹¹

El servicio inició el día el lunes 26 de febrero de 1855, con dos viajes diarios de ida y vuelta. Estos tenían una duración de 74 minutos. El primer traslado partía de Tomé a las 6 am. y regresaba de Talcahuano a las 10 am. El segundo viaje partía de Tomé a las 2 pm. y regresaba de Talcahuano a las 5 pm. El tiempo de llegada al puerto chorero coincidía con el servicio de diligencias que trasladaba a los pasajeros a la urbe penquista.

El costo del pasaje era de 2 pesos. En cada puerto se podían adquirir los boletos, siendo los agentes emisores en Talcahuano los comerciantes Silverio Brañas y Luis Mathieu y en Tomé Alejo Barnechea. El pago del pasaje, incluía el servicio de botes de embarco y desembarco. En el recorrido, además se ofrecía un servicio alimen-

⁹¹ *El Correo del Sur*, Concepción, 15 de marzo de 1855.

ticio a bordo, el aviso publicitario de la empresa señalaba: “a bordo del vapor habrá una fonda de cuenta del ingeniero capitán, que estará bien servida al gusto de los pasajeros”⁹².

Nunca los principales puertos de la provincia estuvieron tan unidos. Los bienes, la correspondencia, pero, principalmente las personas, se movían a una rapidez poco conocida para la época. Se desconocen cifras regulares de traslados de pasajeros, sólo poseemos la de los meses de marzo y abril de 1855 (ver cuadro N° 1) donde se establece el flujo de pasajeros, que alcanzan un promedio de 20 personas diarias.

Cuadro N° 1: Número de pasajeros trasladados por el vapor Quilteu, 1853

Mes	Pasajeros
marzo	413
abril	389

Fuente: *El Correo del Sur*, Concepción, 12 junio 1856.

El éxito de la ruta Tomé-Talcahuano-Tomé, permitió expandir la influencia de la empresa, incluyendo nuevas rutas, tales como recorridos de carga por el río Itata y traslado de pasajeros a la bahía de Arauco. El proyecto planteaba un viaje por mes, en cada luna nueva “tocando en Coronel y en Lota”. La firma informaba:

“El capitán puede asegurar a los pasajeros que no hai el menor inconveniente para efectuar esta navegación, según lo ha observado en el último viaje que hizo el 24 del pasado. Del mismo modo ha reconocido que la entrada al río Carampangue es mui practicable y sin riesgo de ninguna clase”⁹³.

Así se hizo fama el *Quilten de Concepción*, el modesto vaporcito, el in-

92 *El Correo del Sur*, Concepción, 24 de febrero de 1855.

93 *El Correo del Sur*, Concepción, 1 de enero de 1856.

genio pencón de Pascual y sus hermanos, el primero de su tipo pensado y construido en los astilleros de Talcahuano. Esa es su historia, accidentada y sencilla como su armazón, pero muy significativa para una provincia entera. Se disipo en las aguas pencopolitanas y con él la empresa de navegación de los Binimelis, aunque, el ingeniero, seguiría proyectando, su sueño más profundo: el domar al gran Biobío.

PROYECTO DE CANALIZACIÓN DEL BÍO – BÍO Y PRIMER PUERTO FLUVIAL

La maduración del negocio y el conocimiento adquirido de la práctica y el reconocimiento de la geografía e hidrografía de los dos más importantes sistemas fluviales de la región del Biobío; ríos Itata y Biobío, animó a Pascual Binimelis a presentar un proyecto de ingeniería que permitiera satisfacer la demanda ciudadana de transporte de pasajeros y bienes, que denominó “Navegación de Concepción a Angol: Estación central i primer puerto fluvial”.

El Biobío históricamente ha sido un río de frontera, una preponderante división del territorio, que ha desafiado a las comunidades que habitan en sus alrededores. Para el biólogo Oscar Parra, “el río es el elemento natural estructurante del paisaje regional”⁹⁴, que ha determinado en buena parte, la existencia de las urbes modernas asentadas en su ribera. Estas han aprovechado la riqueza de su caudal para proveerse de lo necesario para su desarrollo.

Someter y cruzar el Biobío, ha sido una historia de antología. La historiografía nos recuerda el milagroso cruce de Francisco Núñez de Pineda y Bascuñán y sus captores mapuches y el penoso traslado de las monjas trinitarias, en 1818 para escapar de las refriegas

94 Parra, Oscar, *Bío-Bío el río: El recurso natural base del desarrollo de la región*, Concepción, Cuadernos del Bío-Bío, 1996, p. 5.

independentistas⁹⁵. Numerosos ejemplos nos han dejado el pasado, todos con la compleja enseñanza, que al caudaloso y extenso Biobío se le debe respetar, más si se quiere atravesar con mercancías.

Las técnicas modernas de la navegación era la esperanza para los habitantes de la provincia de Concepción que deseaban atravesar y comerciar sus productos. En el siglo XIX, el Gobierno local subastaba a un privado el servicio de transporte de personas y carga, según lo establecido en la Ordenanza de Pasajes del río Bío-Bío⁹⁶. La ciudadanía exigía el cumplimiento del contrato y la calidad del servicio, tal como se lee en una carta al editor del periódico *El Faro del Bío-Bío* en 1833, a saber:

“Sr. Ed. del Faro, Cansados de representaciones infructuosas al Cabildo, damos nuestras quejas al publico quien se mostrara tal vez mas compasivo – El pasaje del Biobío esta hoy en peor estado que nunca. El nuevo subastador, frustrando todas nuestras esperanzas y faltando gravemente a la fidelidad de sus compromisos, engaña al público, al cabildo y a los interesados; pues hubiese estado a la condiciones del remate, hubiera mantenido en el rio dos lanchas activas y seguras haciendo tantos viajes cuantos se pueden hacer en el día. Pero no es así, solo una embarcación han en servicio del público, y está muy mal desempeñada. Cuando el pasaje está muy recargado suele proporcionar otra que se halla en un estado verdaderamente peligroso. El anterior subastador, contra quien se reclamaba tanto,

95 Matthei, Mauro, o.s.b., “El éxodo de las Monjas Trinitarias de Concepción, Chile, durante las luchas de la Independencia”, en *Cuadernos Monásticos*, 28, año IX, enero-marzo, 1974, pp. 143-169.

96 Rivera Marfán, Jaime, *Historia de los puertos y caletas de la parte central de Chile (desde Quintero hasta Puerto Varas)*, Valparaíso, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, 2014, p. 483.

no estaba obligado a poner mas que dos lanchas y con todo se servía de tres: ¡Cuánto no hemos adelantado con el nuevo!

Unos vecinos *de San Pedro*”⁹⁷

El servicio, dos décadas después, había progresado enormemente en relación a la oferta de embarcaciones, pero persistían problemas en el curso del río que hacían muy común el embancamiento de las naves, lo que atemorizaba a los inversionistas y no les daba la seguridad de incorporar a sus flotas vapores de mayores dimensiones. Se conoce el estado de la navegación en el río para 1854, gracias a la memoria que el Intendente de la región entregó al Ministerio de Marina. El documento indica:

“150 a 200 lanchas planas, que sin salir del Bío-Bío, Vergara y Laja, hacen solo el comercio interior, sin jamas tocar en los puertos por donde se exportan los frutos que conducen y que depositan a las inmediaciones de esta ciudad, para trasladarlos en otra clase de vehículos”⁹⁸.

Esta cantidad de embarcaciones refleja el complejo sistema de navegación y el gran mercado de servicios que ofrecía las corrientes del Bío-Bío, ‘revueltas’ a mediados del siglo XIX, ‘para ganacias’ de los más ingeniosos.

97 *El Faro del Bío-Bío*, Concepción, 4 de diciembre de 1833.

98 *Informe Intendente sobre el estado de los Puertos Concepción*, 20 mayo de 1854, Fondo Ministerio de Marina, Archivo Nacional de Chile, Vol. 103.

LOS PROYECTOS DE MEJORAMIENTO Y CANALIZACIÓN DEL RÍO

La demanda por el uso del río y la necesidad de un servicio eficiente y de calidad motivaron a los principales actores de la región y especialistas del país a presentar proyectos para satisfacer dicha exigencia. Fueron diversas propuestas, elevadas a distintos niveles de la administración pública, algunas de considerable ponderación y otras, las más, sólo llegaron a la prensa penquista para mofa. Un ejemplo de esto último, aparece en el periódico *El Amigo del Pueblo*, bajo el título de “Burla o necesidad”, que registra el cálculo erróneo o apresurado de una iniciativa que llegó a la Cámara de Diputados:

“Los Srs. Diputados Sotomayor, Puelma, Bascuñán Guerrero han presentado a la Cámara de Diputados un proyecto de ley asignando 30 mil pesos para la canalización de los ríos Laja y Biobío. No creemos a esos señores tan faltos de sentido común para que crean que con esa pequeña suma que no bastaría a la construcción de una casa regularmente decente...”⁹⁹

Una propuesta más prudente fue redactada por el teniente de la Armada Manuel T. Thomson, que proponía una empalizada de 45 grados de inclinación en diversos puntos de ambas riberas para encausar el río. Binimelis, reparo severamente el proyecto de Thomson, aduciendo que la madera permitiría filtraciones del agua, socavamiento, además que la altura de los pilotes no era suficiente para las crecidas del río que ocultarían la intervención con un alto riesgo de colisión de las embarcaciones. Cuestionó, también, con su tono sarcástico, el presupuesto general de la obra, añadiendo:

“Nunca he dudado que con 300 mil pesos se alcanzaría este resultado, y yo mismo lo haría, pero al mismo tiempo, no garantizaría

⁹⁹ *El Amigo del Pueblo*, Concepción, Año 1, N° 60, 2 de agosto de 1858.

ni por 24 horas el trabajo que hiciese. Mi sistema, que no es término medio entre esa cantidad y aquella de muchos millones, es el más aceptable porque reúne condiciones de su solidez y permanencia, junto con su economía, a la par de los buenos resultados proporcionados a las necesidades actuales del país; y lo que importa más, que el río por sí mismo, y poco a poco, vaya devolviendo las tierras que había usurpado, mejorándolas y creando nuevamente la misma vegetación que destruyó”¹⁰⁰.

En paralelo, se levantaban voces que negaban la efectividad de estos trabajos en general y apoyaban la factibilidad de la instalación del ferrocarril por la ribera sur del río. Eran los ingenieros Barnard y, especialmente, Manuel Valdés Vigil, por aquel entonces, director del cuerpo de ingenieros civiles, que aseguraban la “impracticabilidad de la navegación”, si existiera el ferrocarril.

Binimelis se oponía a esta visión radical, apoyado por el consejo del ingeniero norteamericano Allan Campbell, que expresaba, que los dos mecanismos serían fuertes competidores, siendo mayormente perjudicado la empresa de ferrocarril, según su entendimiento.

Entre sus múltiples tareas el ingeniero penquista tuvo que agregar la elaboración de un proyecto bien fundamentado sobre la corrección del cauce del río Biobío a fin de argumentar la no implementación de la línea férrea propuesta por los ingenieros enviados por el gobierno central. Su tarea fue ardua, como veremos en el siguiente capítulo y, finalizó con la impresión de un informe en septiembre de 1864.

100 Binimelis, Pascual, *Ferrocarril entre Talcahuano, Concepción y Chillán...*, p. 11.

PROPUESTA DE NAVEGACIÓN DEL BIOBÍO Y VERGARA DE PASCUAL BINIMELIS

Pascual Binimelis, invirtió varios años en recorrer y estudiar el río Biobío y sus afluentes. Trabajo de campo exigente y agotador, recorriendo ambas riberas a caballo y en ocasiones enlodando sus pies en las márgenes del cauce a fin de conseguir muestras de tierra y vegetación para su estudio ingenieril. Paciencia cultivó y recursos gastó, hasta lograr entregar, primero a la ciudadanía y luego al gobierno provincial, una alternativa eficiente de mejoramiento de la “navegación desde Concepción al centro del territorio Araucano”.

Del corazón de la Araucanía al puerto de Talcahuano, en un movimiento continuo y rápido de toda clase de productos agrícolas y ganado era la finalidad de su proyecto. Incluir esta zona al mapa comercial de la provincia de Concepción a fin de satisfacer el creciente y demandante mercado internacional.

Su estudio concluyó, que debía “rectificarse” el cauce del río con el objeto de perfilar una vía segura, profunda y expedita para una embarcación de mínimo 160 pies de quilla y un calado de 20 pulgadas, se refería a un vapor moderno, desechando lanchas menores y planas utilizadas a la fecha. 20 pies más de casco que la mejor nave que recorría el río en la época de su estudio, el vapor Sotomayor.

El proyecto, buscaba básicamente permitir que el propio río adecuará su curso estrechándolo con la menor inversión y trabajo humano posible. Binimelis expresa con claridad meridiana:

“Esto mismo nos está enseñando el sistema que debe adoptarse en la corrección de las riberas para hacer navegable el río en toda estación; es decir, que debe establecerse un trabajo que sirva de base

para que el mismo río se encargue de hacer su canal, y no la mano del hombre, y sin la inversión de inmensos capitales”.

La intervención se propone desde la ciudad de Concepción hasta el pueblo de Nacimiento y desde ahí por el tributario Vergara hasta el poblado de Angol. Los mayores movimientos se harían en la corrección de la ribera con la construcción de ocho grandes malecones con una inclinación de 60 a 70 grados en los siguientes lugares: Terminación calle Comercio, Mochita, Chiguayante, Palco, Hualqui, Pelum, Tricauco y Talcamávida, para los cuales se utilizarían alrededor de 24 mil metros cúbicos de piedra, cientos de pilotes de pellín, un martillo a vapor, grúas, dos lanchas planas, entre otros requerimientos.

Entre los diques y en toda la ribera se implementarían cien islas artificiales de piedra con especies de sauce y culen tomadas del litoral fluvial del río Vergara, serían: “de 45 metros de longitud, por seis metros de latitud en su base, colocadas estas islas a la distancia de 300 y 400 metros una de otra, y paralelas a la margen opuesta, que deben servir de base para que el río mismo determine y fije con más prontitud la línea de su nueva ribera, acumulando sus arenas”. Esto permitiría una barrera natural y un aprovechamiento y mejoramiento de tierras fértiles del río para especies vegetales.

La solución para el río Vergara era más simple y sin intervenciones graves. Consistía en una limpieza profusa de la ribera, tala de árboles y limpieza de la vegetación silvestre y, en el lecho del cauce, quitar grandes piedras y troncos caídos. Binimelis expresaría:

“El presente proyecto, se limita por ahora a quitar esos escollos, hasta el punto, que nuestras embarcaciones tales como son en el día, puedan cruzar esas distancias con algún tanto de más comodidad y ligereza, y sin necesidad de tener que esperarse las unas a las otras,

para unirse sus tripulaciones, ayudándose todos a la vez al remolque de cada lancha cuando esta sobre algunos de esos obstáculos, haciéndolo de a pie y dentro del agua, o por las márgenes en las partes despejadas”¹⁰¹.

En total, las obras alcanzarían una inversión general de \$793.652, 87.- presupuesto realista y prudente en comparación con los proyectos presentados por sus contemporáneos.

Las necesarias tareas de mejorar el cauce del río, no se efectuaron por la dureza de los raciocinios políticos de los líderes de la región, permitiendo en cambio la instalación del tren a la ribera del río, dejando a su suerte la frágil industria de la navegación fluvial. Como temía Binimelis, el proyecto se embancaría a perpetuidad, hasta el punto que los actuales vecinos de Concepción todavía añoran navegar su gran río, el Biobío que nombra su histórica región.

COMERCIO DESDE CONCEPCIÓN

Las principales familias y personalidades de la provincia de Concepción se vincularon en el comercio penquista. Las residencias privadas céntricas de la urbe eran concebidas, además, como espacios mercantiles. La primera planta estaba destinada a uno o más negocios, propios de la familia o ajenos y los pisos superiores eran utilizados de habitación¹⁰². Este era el espacio para comercializar los productos agrícolas y el ganado de sus haciendas establecidas en el interior de la región o importar mercancías foráneas.

101 Binimelis, Pascual, *Ferrocarril entre Talcahuano, Concepción y Chillán...*, p. 9.

102 Un ejemplo de esta práctica, es el propio edificio Consistorial de Concepción, que fue erigido con espacios comerciales en su primer nivel, los que se arrendaron hasta su demolición con posteridad al terremoto de 1960.

No ajeno a esta práctica, Pascual Binimelis incursionó por algunos años en el rubro del comercio en Concepción. Apoyado en su prestigio y probablemente con el capital recaudado en sus movimientos financieros en Tomé y Coelemu, se asoció con Pedro Martínez para constituir una Casa de Provisiones que sería muy valorada por los penquistas.

La familia Martínez fue una reconocida estirpe de comerciantes de la plaza penquista. Mantuvieron por décadas el almacén *Estrella del Sur* y un molino, administrado por la Sociedad *Martínez e Hijos* liderada por su padre Nemesio y compuesta por sus vástagos Agustín, Ruperto, José María y Pedro.

Ruperto y Pedro Martínez, en paralelo, establecieron un espacio comercial bajo la firma *Martínez Hermanos*, disuelta por acuerdo mutuo a inicios de 1854. Pedro prosiguió con el giro, según consta en el aviso oficial:

“por convenio celebrado privadamente por nosotros, queda desde hoy disuelta la sociedad que giraba en esta plaza bajo la razón de Martínez Hermanos, debiendo la misma casa continuar su giro bajo el nombre de Pedro Martínez, quien será el único responsable por los créditos que contraiga en lo sucesivo y también por todos los que afectan hasta hoy nuestra responsabilidad social. Concepción, enero 11 de 1854”¹⁰³.

La documentación revisada entrega evidencia de la reputada labor mercantil de Pedro Martínez, que, además, prestaba servicios al Ministerio de Hacienda, reportando mensualmente las estadísticas de los “precios corrientes de esta plaza”¹⁰⁴, desde 1850.

103 *El Correo del Sur*, Concepción, 19 de enero de 1854.

104 *El Correo del Sur*, Concepción, 23 de noviembre de 1852.

Las primeras relaciones entre Pedro Martínez y Pascual Binimelis, iniciaron en subordinación o ayuda mercantil de este último. Desconocemos la dependencia, pero, verosímilmente, su unión se debió al espíritu emprendedor y conocimiento del comercio del trigo que tenía Binimelis. En virtud de aquello, la empresa *Martínez* le autorizaría a representarlos en movimientos mercantiles, en el verano de 1855 la sociedad publica la acreditación: “encargado de comprar trigo por nuestra cuenta”¹⁰⁵.

Al poco tiempo y a propósito del buen desempeño de sus quehaceres comerciales la relación entre Binimelis y Martínez se fortaleció con el acuerdo de asociación formal, que buscaba fortalecer los capitales propios y alcanzar logros más importantes. Como era de costumbre en la época, la nueva sociedad pagó la inserción de su constitución en el diario de mayor circulación, el aviso informaba:

“Los que suscriben se han asociado desde el 10 del corriente mes, con el fin de establecer en esta plaza una casa de negocios, que girará bajo la razón de BINIMELIS Y MARTÍNEZ. El capital responsable que debe servir de base a todas sus especulaciones, es de veinte mil pesos depositados ya en caja, según consta de escritura pública otorgada ante el Escribano Don Emilio Dueñas; en la cual constan también las demás condiciones que constituyen el contrato de la razón mencionada. Concepción, abril 21 de 1855”¹⁰⁶.

La sociedad comenzó a mover capitales rápidamente, como se ve en las actas de la Corte de Apelaciones de Concepción, donde adquiere un sitio a Marcos Levancini, Apoderado de Andrés Leiseca y proyectan expandirse fuertemente. En paralelo, ante la Corporación Edilicia de

105 *El Correo del Sur*, Concepción, 13 de febrero de 1855.

106 *El Correo del Sur*, Concepción, 28 de abril de 1855.

Concepción, presentaron un detallado proyecto de cobro del pasaje del Andalién, que lograron rematar con especiales condiciones.

En local arrendado, ofrecían una gran variedad de mercancías. Desde frutos del país, en grandes cantidades, gas para lámparas, de la “conocida fábrica de Guillermo Jenkins”, hasta herramientas para la agricultura, como arados aporradores, para lomas de cama movable y planos sencillos, arneses para carretones, graduadores para leche, entre otros. El negocio prosperaba y la fama comercial de Pascual y Pedro no dejaba de crecer.

La consolidación de la casa comercial en la plaza penquista estaba a punto de llegar. Sus espíritus emprendedores aspiraban a algo mayor, lo hemos visto en Pascual, siempre apuntando a los más alto, a exportar las buenas ideas para ser el primero en ejecutarla. Su proyecto era constituir un espacio de venta multipropósito, cómodo, limpio y con un surtido amplio de productos, algo así como un supermercado, una tienda especializada en la compra y venta, desconocido en el Concepción decimonono. Le dieron por nombre Casa de Provisión, abierto al público desde mediados de 1856, recibiendo los mejores comentarios de la clientela pencopolitana.

“Los SS. Binimelis y Martínez han establecido en Concepción de pocos días acá un negocio enteramente nuevo en el país. La Casa de Provisión que ellos han abiertos es sin disputa la primera de esta clase y la mejor de todas las que hay en otros puntos de la república, no solo por lo general del surtido que contiene, sino también por la buena distribución del establecimiento, el aseo que reina en él y las garantías de salubridad que ofrece a los consumidores. El pueblo de Concepción no tiene nada que envidiar ahora a otros más adelantados en lo que respecta a un buen sistema de abastos públicos: comodidad, aseo, baratura, limpieza, salu-

bridad, condiciones todas indispensables en los artículos de alimento, son las ventajas más esenciales que ofrece la nueva casa”.

¿Qué motivaba la alegría de los penquistas en relación a la Casa de Provisión? Una carta de vecinos de Concepción, sin motivación de “conveniencia personal”, advierten ellos, nos da luces para dilucidar, el favorable ánimo hacia el negocio de Binimelis y Martínez. Esta carta, que consideramos testimonio de la situación del comercio penquista de antaño, la entregamos completa como fuente para futuras investigaciones y para deleite de los lectores. En ella y en las fuentes que revisamos, aparece claramente el concepto de modernidad, asociado a la adquisición de productos más económicos, estructura idónea, limpia y bien iluminada, además de la amplia oferta de productos. Esto en contraposición a la recova, las ferias de la plaza principal, los negocios muy específicos, relacionados a la venta de la cosecha de una hacienda en concreto, que se les reconocía por su falta de higiene y poco reguladas. Esto lleva a exclamar a los “Varios Penquistos”: “...Ayer no más se nos forzaba a comprar alimentos carísimos, y la mayor parte inmundos y malsanos”.

JUSTO ELOGIO

Bajo este título, nos permitiréis Señor Redactor decir en vuestro periódico lo siguiente:

En todo país nuevo de industria naciente, merece protección decidida y elogios todo aquel que expone su capital a los azares de la fortuna en una empresa desconocida, que puede producir beneficios de alta trascendencia a favor de una sociedad. En este caso se hallan, respecto de este pueblo, los empresarios de la hermosa casa de Provisión, quienes por espíritu comercial, y deseando mejorar nuestra condición publica en el ramo de los alimentos, se han lanzado con heroica osadía en un negocio, todavía nuevo en Sudamérica, y de resultados dudosos para algunos.

No nos ligan relaciones de conveniencia personal con tales señores, ni al redactar estas líneas; somos estimulados por ningún otro agente que nuestras simpatías en su favor, y el ardiente deseo que tenemos de verlos seguir y dar ensanche a su lindo establecimiento. Estamos cierto que la mayor parte de nuestros conciudadanos, esa parte sensata que piensa y sabe apreciar dignamente las cosas, está como nosotros, absolutamente decidida a brindar la posible protección a ese plantel que tan fecundas consecuencias puede producir en nuestro favor; y si queremos convencernos de este aserto, echemos una mirada retrospectiva sobre nuestro pasado que casi tocamos todavía, y veremos cuanta diferencia existe entre él y nuestro presente.

Ayer no mas, se nos forzaba a comprar alimentos carísimos, y la mayor parte inmundos y malsanos, y hoy podemos tenerlos por precio mucho menor y con toda la decencia apetecible en la casa mencionada, y si esto palpamos al instalarse, fácil es deducir que nuestra conveniencia a este respecto se aumentara considerablemente, una vez que los señores Binimelis y Martínez, hayan superado las mil

dificultades con que luchan para organizar su negocio con la mayor perfección.

A este lógico razonamiento, nos permitiremos agregar la idea de que si por desgracia se viesan los citados Sres. en el caso de concluir su negocio, caeríamos de nuevo y quizás para siempre, en las garras de esa turba, que por tanto tiempo nos ha explotado a su arbitrio.

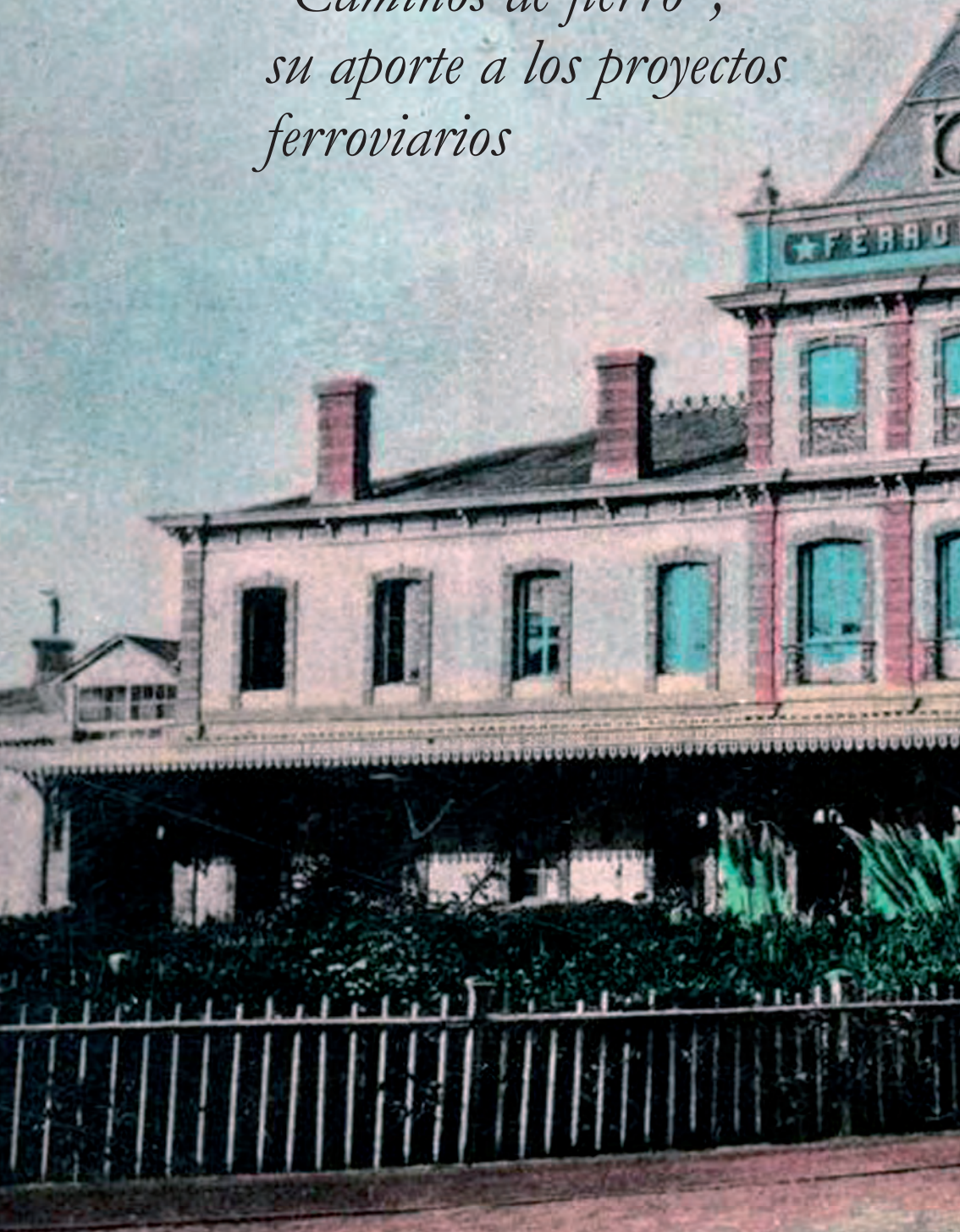
Como chilenos, y especialmente como penquistas, deseamos a los Sres. Binimelis y Martínez, un brillante resultado en su difícil empresa, y les suplicamos se dignen a aceptar esta ligera exposición como una marca de gratitud por sus constantes esfuerzos a fin de mejorar la condición publica

Varios Penquistos

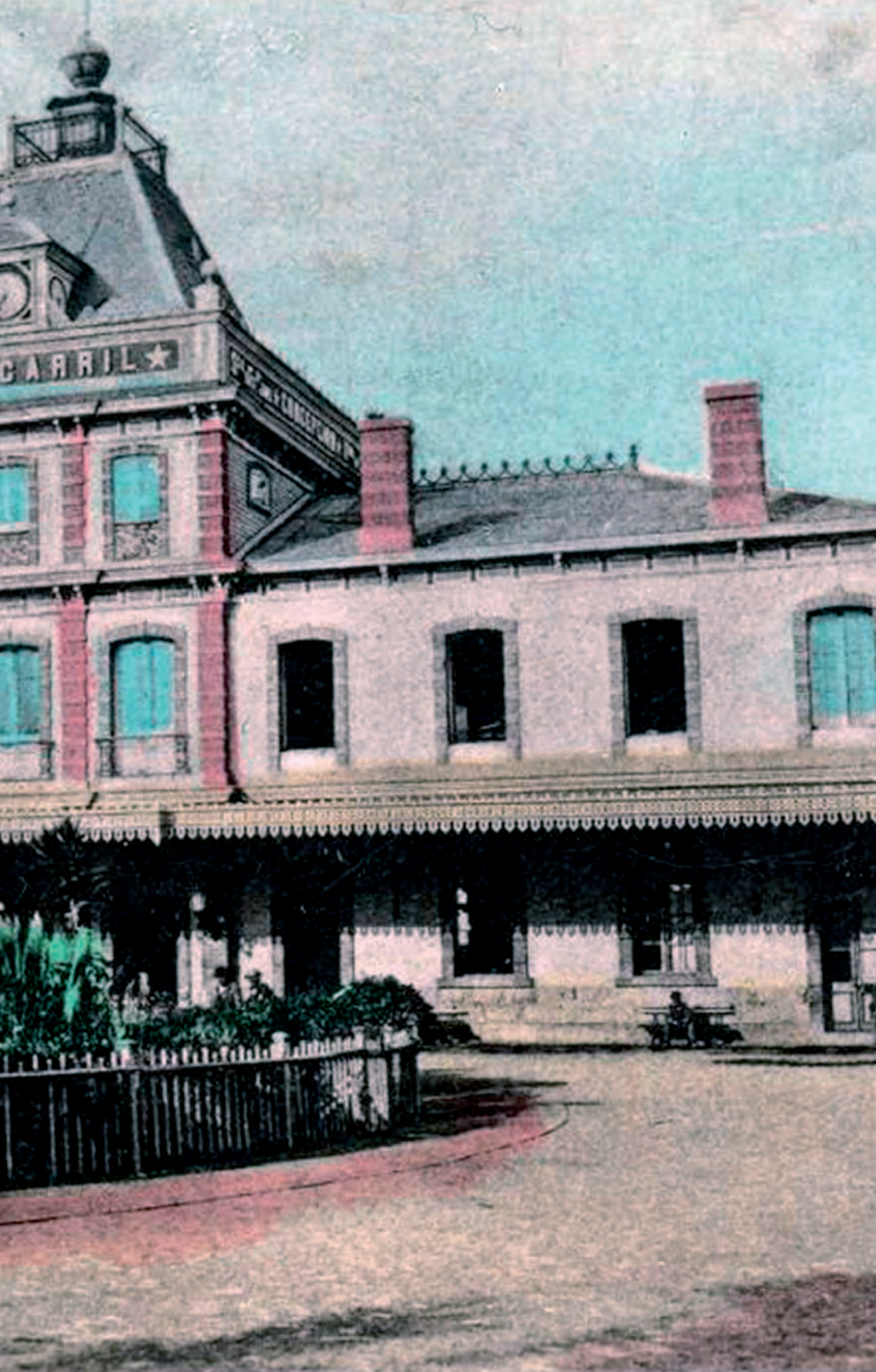
La Casa de Provisión, era un edificio completamente nuevo, a cuardas de la plaza por la arteria comercial más concurrida de la ciudad. La edificación estuvo a cargo de Pascual Binimelis en un terreno que medía aproximadamente (45 varas) metros de frente con un fondo proporcional. El mismo destacaba la excelencia del sistema de “amaras, como por la calidad de sus maderas”. La lista de mercaderías era amplia, ofrecían entre otros: diversos licores, cerveza, jarabes, frutas en almíbar, almendras confitadas, chancaca, pescados, chocolate, azúcar refinada, yerba mate, arroz, velas y “otra multitud de artículos”, también vajillería extranjera, libros y ganado “puesto en Cosmito”.

El negocio, que parecía que transitaba por un camino auspicio, cerró sus puertas al terminar el verano de 1857. Se traspasó la propiedad a un tercero y se liquidó la sociedad, todo a cargo de Pascual. Así concluía la etapa comercial más formal de Pascual, dejando una huella de trabajo comprometido al servicio de los vecinos de Concepción y sus alrededores.

*“Caminos de fierro”,
su aporte a los proyectos
ferroviarios*



Estacion Central, Concepcion





“Estación Central de Concepción”. Postal coloreada emitida por la empresa Westcott & Co., principios del siglo XX.

“¿Por qué Concepción, al decir de los espíritus retrógrados, no ha de tener los establecimientos y vehículos que poseen las provincias del norte? ¿Por qué se la considera indigna de ellos? ¿Acaso el progreso es solo privativo de ciertas provincias?”¹⁰⁷

Este encabezado sintetiza con certera claridad la visión de Pascual Binimelis y de la gran mayoría de los vecinos del gran Concepción sobre el establecimiento de una comunicación ferroviaria con el interior de la región y del norte del país. El ingeniero penquista, pregunta: ¿quién no conoce hoy que los ferrocarriles son la vida de la industria y del comercio, el auxiliar indispensable de la producción y la riqueza?¹⁰⁸.

Las noticias, aunque demoraron, llegaron a la capital del Sur: Europa, Estados Unidos, y el norte y centro del país estaban plantado de líneas de acero y estaciones que eran como lluvia en tierra estéril. Lo que alcanzaba el ferrocarril lo expandía, lo transformaba y dinamizaba, era la idea del progreso materializada en locomotoras y extensos caminos de fierro.

107 *La Tarántula*, Concepción, 6 de abril de 1862.

108 Binimelis, Pascual, *Proyecto Ferrocarril Talcahuano, Concepción i Chillán. Exposición de sus principales ventajas y necesidad de su pronta ejecución*, Concepción, Imprenta del Liceo, agosto de 1862, p. 18.

“La Copiapó”, fue la primera locomotora que circuló en las líneas férreas nacionales. La vía de Caldera hasta Monte Amargo se inauguró en el mes de Julio de 1851, gracias al esfuerzo del ingeniero William Wheelwright, que inicio el proceso de “Ferrocarrilización” respaldado por el Estado y demandado por la ciudadanía.

El proyecto nacional buscaba unir las principales ciudades del país, auxiliar a la industria y dar salida a las mercancías por los puertos. Fue una tarea de los gobiernos decimonónicos que se enmarcó en una política internacional, como lo demuestra Guillermo Guajardo: “las vías férreas avanzaron de los puertos hacia el interior como una extensión de las líneas comerciales de navegación marítima, constituyéndose en un sector estratégico de las economías latinoamericanas, al incorporarse a una red global de puertos, caminos y ferrocarriles que, combinados con macroproyectos como el canal de Suez, ampliaron el mercado internacional de tecnología en donde el ferrocarril fue uno de los principales vectores de campo tecnológico a escala internacional”¹⁰⁹.

Consolidada la estructura férrea general del país, la satisfacción era profunda. Como balance de medio siglo de funcionamiento, juzgaba un especialista en 1900: “Los ferrocarriles, este elemento poderoso que acerca los pueblos y propende al incremento de las industrias, forman hoy la gran arteria que derrama la vida y la riqueza. Los pintorescos campos del sur de Chile nos muestran un hermoso ejemplo de su influencia: difícil, casi imposible, era antes penetrar en esos bosques vírgenes, donde terrenos sin horizontes permanecían sin explotación, como olvidados del hombre que ha sido siempre incesante en explotar tesoros y hoy doquiera atraviase la locomotora se puede admirar un cultivo inteligente”¹¹⁰.

109 Guajardo Soto, Guillermo, *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007, p. 36

110 Marín Vicuña, Santiago, *Estudios de los ferrocarriles Chilenos*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1900, p. 4

TREN AL SUR

La aspiración de unir el país con un tendido férreo impulsó a prominentes empresarios de la minería¹¹¹ y hacendados con propiedades en el centro sur del país¹¹², a constituir la Compañía del Ferrocarril del Sur en 1855. Prosperó el proyecto y al año siguiente principio la construcción de la línea Sur. El primer tramo en ejecutarse fue entre las ciudades de Santiago y San Bernardo.

En Concepción, el periódico de mayor circulación, difundió la noticia y transcribió en plana completa el escrito legal de la constitución de la Sociedad. Se lee en una editorial “¡Dios mantenga el entusiasmo que ha despertado tan útil pensamiento!” y una halagüeña carta que representa con mayor luminosidad el sentir de los penquistas. Parte del texto dice:

“No podemos dejar de felicitarnos por esa tendencia marcada de progreso, que, en todo el país, conduce a las mejoras materiales y al desarrollo de nuestra naciente industria. No está quizá muy remoto el tiempo en que una línea de fierro, atraviase todo el interior de la Republica, dando vida a pueblos, hoy agobiados y estacionarios, ramificaciones que se dirijan a los principales puertos por canales o caminos. El comercio animado entonces, hará fraternizar con mas animación a todas las provincias y la unidad nacional será una ley, como un hecho real y subsistente... este proyecto es un nuevo testimonio de los desvelos de la administración actual por el engrandecimiento de la nación; a la sombra de su marcha civilizadora y de las garantías que ofrece se ha despertado con singular actividad el espíritu de progreso que nos ha de elevar a un rango cada vez ms distinguido en las secciones sudamericanas¹¹³.

111 Por ejemplo: Matías Cousiño, Emeterio Goyenechea Gallo y José Tomás Urmeneta.

112 Javier Errázuriz Sotomayor y Domingo Matte.

113 *El Correo del Sur*, Concepción, 22 de mayo de 1855.

La empresa y los conocimientos de los ingenieros extranjeros, como el de Henry Meiggs, eran puestos a prueba por la geografía, en cada puente y tramo peligroso. En el proyecto a Curicó, los esfuerzos de la Sociedad se frustraron y tuvo que intervenir el Estado para concluir la obra con recursos fiscales. Era 1868 y el tramo siguiente a Chillán-Concepción-Talcahuano estaba fraguándose con la excitación del vecindario penquista.

UN FERROCARRIL PARA CONCEPCIÓN

A mediados del siglo XIX, el Estado comenzó a auspiciar la intervención profesional de ingenieros para conocer las factibilidades de la instalación del ferrocarril que uniera el puerto de Talcahuano con Chillán, pasando por la capital de la provincia, Concepción. Se dictó una ley con este propósito el 2 de agosto 1852, que ordeno un reconocimiento del terreno comprendido entre la bahía de Talcahuano y el río Biobío, con relación a la practicabilidad de un canal y ferrocarril¹¹⁴.

El encargado fue el experimentado Allan Campbell, que elevó su examen en un opúsculo de siete páginas que tituló: *Informe que el ingeniero eleva al supremo gobierno sobre el ferrocarril de Concepcion*. Allí y en conclusión de sus observaciones y cálculo, propone una línea de nueve millas que culminaría “cerca de la plaza” penquista por un presupuesto general de \$260.000. Sostenía que en “el país entre Talcahuano y Concepcion admite la construcción de un excelente camino carril a muy poco costo: a la verdad, en su mayor extensión el suelo natural presta por sí una superficie dura y firme¹¹⁵.”

114 Campbell, Allan, *Informe que el ingeniero eleva al supremo gobierno sobre el ferrocarril de Concepción*, Santiago, Impr. de Julian Belin, 1852, p.1.

115 Idem, p. 7.

A pesar que el informe del norteamericano Campbell durmió en algún cajón de cierta oficina pública, fue el primer fundamento técnico para reflexionar seriamente en la posibilidad de caminos de hierro en Concepción. Este breve ensayo encendió las aspiraciones de los amigos del progreso pencopolitano que iniciaron un debate público y especularon sobre los más eficientes medios para la instalación de la primera locomotora en la ciudad.

Este documento y la noticia de la Sociedad del Ferrocarril del Sur, logró motivar al vecindario más allá de las expresiones y deseos de éxito. Los notables, exigieron reavivar las intenciones de una vía local, para lo cual en pocas horas y sorprendiendo al común de los vecinos, conformaron una promesa de sociedad anónima. Entre las primeras impresiones, una carta firmada por “muchos comerciantes” expresa el sentimiento general de entusiasmo: “Lo que todo el mundo había mirado hasta ahora como una quimera; lo que solamente había existido en la imaginación de muchos espectadores como un proyecto de casi imposible realización, ha venido a ser el negocio de uno o solo dos días. Concibióse la idea y se puso al momento en planta; buscáronse accionistas y en *horas*, puede decirse, se reunió la mayor parte del capital que se necesitaba para la construcción del ferrocarril. La conocida actividad de sus promotores no ha dejado piedra por mover a fin de unir nuestro puerto principal con la fuente mercantil de donde se surten las provincias de Concepción, Arauco, Cauquenes y Chillan. Gracias, pues, a su celo esto no es ya una esperanza, es un hecho. No dudamos que el entusiasmo de los promovedores de la empresa, encontrara eco en el corazón de nuestros capitalistas, y que estos por su parte coadyuvaran a la sanción de tan feliz pensamiento, suscribiéndose con las acciones que aún faltan para completar la suma presupuestada.

... hemos querido significar nuestra adhesión a los jóvenes que lo han promovido. No necesitamos decirles ¡Adelante! Porque a su actividad

no son necesarios los estímulos. Han principiado y estamos seguros que concluirán su obra.

Loor pues, a los que han iniciado tan sublime empresa

Muchos Comerciantes¹¹⁶.

Se desconoce a quien se debe la promoción de este proyecto, en cambio, conocemos los nombres de los 21 suscriptores. Las fuentes históricas quisieron que el honor fuera colectivo, y no podía ser de otra manera, porque se estaba concibiendo una ideal comunitario, una empresa de alto interés general que sobrepasaba a una persona en particular. Del global de los nombres, cinco son sociedades anónimas, tal es el caso de Pascual, que ingresó como un capital de \$5.000 por medio de la Sociedad Binimelis Hnos. los otros promotores son: Pedro A. Herrera, Ramón Fuentes, José Galán, Francisco Masenlli, Fernando Baquedano, Ramón M. Zañartu, José Riquelme, Torres y Rogers, Juan José Arteaga, Manuel Zerrano, Daniel A. Novoa, Federico Benavente, Ramón Rojas, Larenas y Freire, Larenas y Cía., Manuel M. Henríquez, Esteban Manzano, Descat y Hnos, Gaspar del Pozo, Horacio Zerrano y Francisco J. del Río, los cuales comprometieron la cantidad de \$104.000.

Los recursos iniciales no eran suficientes, así que, en su acta fundacional acordaron solicitar los privilegios respectivos al Gobierno central y conseguir un empréstito de capitales europeos: "... pedir – suscribieron - del Gobierno el privilegio exclusivo y las garantías que exige la empresa. Levantar un empréstito en Europa de los capitales que se necesiten a un interés bajo, por medio de un agente para realizar la construcción del ferrocarril, autorizando a dicho agente garantice el pago del empréstito con la suscripción que se levante, hipotecando al mismo tiempo para mayor garantía el ferrocarril"¹¹⁷.

116 *El Correo del Sur*, Concepción, 6 de noviembre de 1855.

117 *El Correo del Sur*, Concepción, 2 de octubre de 1855.

La prensa local jugó un rol importante promocionando la vía de fierro y permitiendo la democratización de las opiniones del vecindario. En sus páginas se inició el debate por esta obra y se auspició una desafiante campaña a favor de que la administración del país participara con la mitad del presupuesto general. También, en sus carillas se puso en duda la posibilidad del préstamo de capital extranjero y frente a este temor se alzó la voz exigiendo el pronunciamiento y la decisión de cumplir con el objetivo por parte de los penquistas. Exponía: “Tenemos felizmente la satisfacción de creer que no darán un ejemplo de tanto atraso los propietarios del sur, y que si el Gobierno Supremo no pudiera o no quisiera suscribir la mitad del capital que requiere la empresa, bastarían para llevarla adelante los capitales del comercio de Concepción.”¹¹⁸

Los temores se hicieron realidad: ni el Estado ni capitales europeos aportaron los recursos faltantes y los empresarios y comerciantes penquistas resultaron incapaces, insolventes e inmaduros para emprender un esfuerzo mayor por sí mismos. El proyecto de unir Concepción y Talcahuano por el ferrocarril tendría que esperar más de una década para su construcción.

118 *El Correo del Sur*, Concepción, 25 de octubre de 1855.

FERROCARRIL ENTRE TALCAHUANO,
CONCEPCIÓN Y CHILLÁN

Frustradas las intenciones de un ferrocarril para Concepción, el olvido del proyecto dominó en los pueblos pencopolitanos por años, menos en el obstinado agrimensor Pascual Binimelis, quien en su pensamiento y trabajos privados: medía, calculaba, escribía, mapeaba y presupuestaba el camino de fierro.

En pleno invierno de 1862, la oscuridad se acabó y la luz de la imprenta hizo público las labores y reveló el espíritu emprendedor y penquista de Binimelis que dio a la prensa periódica y a los talleres gráficos del Liceo de Hombres de Concepción las conclusiones de sus reflexiones, aparecidas desde junio en el Correo del Sur y en agosto por medio de un opúsculo de dos mil ejemplares que tituló: *Proyecto Ferrocarril Talcahuano, Concepción i Chillán. Exposición de sus principales ventajas y necesidad de su pronta ejecución*¹¹⁹.

En estos primeros acercamientos, Binimelis se propuso “llamar la atención de las personas estudiosas, que, poseyendo datos más precisos y más abundantes, puedan ilustrar más completamente tan importante materia”¹²⁰ y, concibiéndolo como un “obsequio [para el] bienestar de las poblaciones del Sur y del país en general”.

En estos escritos concebía la factibilidad de una línea férrea desde el puerto de Talcahuano hasta Chillán, pasando por Concepción. Tres vías eran posibles, una por las márgenes del Bio Bio, otra por la vía de Coelemu y una tercera, la que estimaba mejor y menos costosa, la ruta por “Puchacay, Palomares, Quillón, etc.”.

119 Binimelis, Pascual, *Proyecto Ferrocarril Talcahuano, Concepción i Chillán...* 1862.

120 Ibidem, p. 3.

La aparición del folleto reavivó los ánimos del vecindario, la prensa se expresó loablemente de la iniciativa y comprometió su apoyo, la editorial expresaba:

“El trabajo que acaba de hacer este ingeniero es muy interesante para el Sur y para toda la República, porque tiende a probar con datos estadísticos y con poderosos raciocinios que, establecido el presunto ferrocarril, la empresa ganaría en pocos años más del capital que invirtiera en tan gigantesca cuando importante obra y mucho más estos pueblos en engrandecimiento y progreso. No hay la menor duda que una línea de comunicación de esta naturaleza originaría grandes cambios en el comercio y bienestar de las provincias del Sur, que por falta de medios de transportes para sus productos se paralizan y se hacen mucho más dificultosas las transacciones comerciales y la exportación de los frutos nacionales.

El trabajo, pues, del señor Binimelis, sino es muy completo y extenso, tiene el mérito de las obras que tienen por objeto procurar a los pueblos mayores elementos de prosperidad y progreso.

Un ferrocarril que pase por los pueblos indicados haría una revolución completa en nuestro comercio; Concepción, Talcahuano, Chillán, la Frontera y los demás puntos que participasen de sus beneficios subirían a las nubes en prosperidad y adelanto. Por eso, pues, conviene que todos los del Sur apoyen tan útil idea y que estudien concienzudamente los medios que propone el señor Binimelis de llevar a cabo ese proyecto”¹²¹.

Con esta obra, Binimelis legitimaba su voz en el debate del progreso penquista y desmitificaba la visión generalizada de que las obras mayores de ingeniería, eran monopolio de la técnica profesional ex-

121 *El Correo del Sur*, Concepción, 21 de agosto de 1862.

tranjera, sino también de los ingenieros formados por los planes de educación existentes en el país. Pero, no era iluso, para pensar que una obra de esas proporciones podía llevarla a cabo solo y sin práctica, por eso intercambió correspondencia con Enrique Meiggs, constructor a cargo del Ferrocarril del Sur, para ofrecerle regentar el trabajo del ramal local y conseguir un compromiso de su parte, todo esto, basado en las esperanzas de conseguir capitales¹²².

La propuesta de ejecución de Binimelis proponía dos vías de financiamiento exclusivo: la pública y privada, pero no la mixta que había fracasado en las negociaciones de 1855. Suponía él, que una sociedad anónima podía reunir todo el capital, si estaban dispuestas “las fortunas de los particulares” y, como eran también, el sentir general, que “... pedir se trabaje el ferrocarril a cuenta del fisco, es pedir su postergación hasta las calendas griegas”¹²³.

La madurez del proyecto convenció a los inversionistas locales, entre los que destacan: el diputado Ricardo Claro y los empresarios Délano y Laurence, protagonistas de una campaña política para conseguir el favor del recién instalado intendente, Aníbal Pinto Garmendia y de

122 Las epístolas intercambiadas dicen: “Septiembre 23 de 1862. Sr. D. Enrique Meiggs. Muy Señor mío: Deseo saber si ud., aceptando la empresa de construir la línea férrea entre Talcahuano, Concepción, Chillán y San Carlos, lo haría bajo las mismas bases establecidas para la construcción de la sección del camino del Sur entre Rancagua y San Fernando. Si también recibiría en pago bonos de Chile garantidos por el Estado y al seis por ciento, amortizables en treinta años, pagaderos sus intereses cada seis meses en la ciudad de Londres, y su amortización en el mismo punto. Si acepta Ud. estas propuestas, en qué tiempo puede principiar la obra. Con este motivo me ofrezco a Ud. por su obsecuente y S. S. Q. B. S. M. (firmado) P. Binimelis” y “Muy señor mio: Referente a la primera y segunda pregunta acepto en la forma indicada por Ud., a la tercera, principiaré los trabajos tres meses después de concluido y firmado el contrato. Soy de Ud. su atento y S. S. Q. B. S. M. (firmado) Enrique Meiggs”.

123 *El Correo del Sur*, Concepción, 30 de septiembre de 1862.

los poderes ejecutivos y legislativos. En la misma recepción de Pinto en octubre de 1862, brindaron Laurence y Claro a favor de favorecer dicha empresa. Este último de pie y con copa en mano, dijo: “A la realización del ferrocarril entre Talcahuano y San Carlos. A los Iniciadores de esta idea. A don Pascual Binimelis que se ha consagrado a popularizarla y que mediante a sus esfuerzos y su entusiasmo, ha obtenido tal vez convertir en un hecho esa bella esperanza, brindemos”¹²⁴.

Así desarrolladas las cosas, Binimelis dirigía los esfuerzos técnicos y la intendencia de Pinto y sus consocios levantaban y exigían el pronunciamiento del Estado en este proyecto. Conseguida la discusión del ferrocarril en la Cámara de Diputados viajó Pascual a Santiago para entrevistarse con el Ministro del Interior Manuel Antonio Tocornal y con diversos diputados.

Las negociaciones fueron efectivas y el día 13 de diciembre de 1862 se promulgó la “Ley de Ferrocarril del Sur” que ordenaba el estudio y presupuesto final del ramal Talcahuano-Concepción-Chillán. Esta legislación entregaba concesiones, definía financiamiento y otorgaba una abierta preferencia para que la empresa de Binimelis, Délano y Laurence emprendieran la obra si estaban en condiciones. El documento, que entregamos íntegro, selló la suerte de la provincia y aunque pasaron algunos años más, el sonido de la locomotora se sentiría hasta el mar gracias a esta ley.

124 *El Correo del Sur*, Concepción, 21 de octubre de 1862.

Ley de Ferrocarriles del Sur

Santiago, diciembre 13 de 1862

Por cuanto el Congreso Nacional ha discutido y aprobado el siguiente

Proyecto de ley:

Art. 1º.- El Presidente de la República hará levantar planos para la prolongación del ferrocarril del Sur hasta Chillán, y formar presupuestos del costo que demandará esta obra.

Hará practicar iguales operaciones para la construcción de un ferrocarril entre Chillán, Concepción y Talcahuano.

Art. 2.- Concluidos los trabajos mencionados, queda autorizado el Presidente de la República para proceder, de acuerdo con el Consejo de Estado, a la realización total o por partes de dichas líneas pagando sus importes en bonos del tesoro nacional, cuyo interés o podrá exceder del 6 por ciento anual pagadero por semestres sin, que serán amortizados en treinta o más años.

Sin embargo, en los contratos que celebrare el Presidente de la Republica, se expresara que el Es-

tado se reserva el derecho de aumentar el fondo de amortización que se me hubiese estipulado.

Art. 3.- Queda igualmente autorizado el Presidente de la República para garantizar, si lo prefiere, hasta por el término de cuarenta años, a la sociedad que constituya de su cuenta los ferrocarriles mencionados, hasta un 6% anual sobre el costo del presupuesto aprobado por el gobierno.

Si llega el caso de otorgar la garantía a que se refiere el presente artículo, el Estado deberá reservarse la facultad de hacer suyo el ferrocarril, cuando hayan transcurrido por lo menos veinte años contados desde la conclusión de los trabajos, reembolsando a la empresa el importe del camino y obras permanentes con arreglo al presupuesto. El pago del precio podrá hacerse en dinero efectivo o en bonos del tesoro nacional, que ganaran el 6% y tendrán además una amortización que no po-

drá exceder del 1% anual, debiendo siempre reservarse el Estado el derecho de aumentar el fondo de amortización que se hubiese estipulado.

Art. 4.- Si se concediese por el Estado la garantía de que se trata en el artículo anterior, la empresa o empresas que tomen a su cargo la construcción de los ferrocarriles, gozarán de los privilegios y concesiones, y estarán sujetas a las obligaciones que se expresan en los artículos 3°, 4°, 5°, 7° y 9° de la ley del 24 de agosto de 1855.

Art. 5.- Se concede en la playa del puerto de Talcahuano, a la empresa que construya el ferrocarril entre Chillán y Concepción, y dicho puerto. Los terrenos de propiedad fiscal que sean necesarios para la formación de un malecón, muelle, almacenes de depósitos, estación y edificios destinados al servicio de la empresa y sus empleados. Esta concesión podrá tener lugar desde el Morro de las Salinas al sur del puente de Talcahuano, hasta enfrentar la

esquina sudeste del edificio de la Aduana; pero en la inteligencia de que en la referida y acceso no ha de perjudicar ni a la bahía,. Ni a las comunicaciones entre las poblaciones y el mar, indispensable para objetos de policía y otros de interés público.

Art. 6.- Se faculta a la empresa de que habla el artículo anterior para construir en la bahía de Talcahuano un muelle para el uso del ferrocarril. Las especies embarcadas o desembarcadas por este muelle y que sean conducidas por el ferrocarril, no pagaran derecho de muelle.

Art. 7.- Si los ferrocarriles mencionados fuesen construidos por empresas particulares, las tarifas de fletes y pasajes serán fijadas por el Presidente de la República a propuesta de la respectiva empresa, de manera que las utilidades liquidas sobre el importe del presupuesto aprobado por el gobierno para la construcción del ferrocarril no excedan de 10% mientras dure la

garantía del gobierno, ni del 12% en lo sucesivo.

Las tarifas de pasaje y transporte, una vez establecidas, no podrán aumentarse hasta pasado un año por lo menos. Toda variación que se haga en la tarifa se publicará 60 días antes del término en que esa tarifa deba empezar a regir.

Art. 8.- En caso de que dentro de los 6 primeros meses después de promulgada la presente ley, la empresa de D. Pascual Binimelis, D. Guillermo Laurence y la sociedad de Guillermo G. Delano y Ca.- cualquiera otra empresa particular solicitaren construir de su cuenta y sin garantía del estado, el ferrocarril entre Chillan, Concepcion y Talcahuano, se le concederán los privilegios y favores que se mencionan en los artículos de esta ley, y el gobierno pondrá a su disposición los planos y presupuestos que hubiere mandado ha-

cer; pero la dicha empresa deberá dar garantías de que principiara los trabajos de construcción en el termino de 6 meses, y quedara sujetas a las obligaciones expresadas en esta ley.

Art. 9.- el Presidente de la Republica podrá invertir los fondos de que haya necesidad para llevar a cabo los trabajos a que se refiere el artículo 1° de la presente.

Art. 10.- Las autorizaciones que se conceden al Presidente de la Republica por los arts. 1°, 2°, 3° y 9° de la presente ley, durará por el término de 3 años.

Y por cuanto oído el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto promúlguese y llévase a efecto en todas sus partes como ley de la Republica.

José Joaquín Pérez

Manuel Antonio Tocornal.

Una nueva etapa principiaba ahora, Binimelis el ártifice, quedaba poco a poco relegado, frente a los ingenieros enviados por el Gobierno y a sus planteamientos técnicos. Avisaba el periódico *El Ferrocarril* de Santiago: “se asegura que pronto debe partir al Sur la comisión nombrada por el gobierno para levantar planos del ferrocarril...”¹²⁵. El elegido fue Guillermo Lloyd encomendado como “ingeniero jefe” para que “practique un reconocimiento instrumental de la línea que más convenga adoptar para la construcción del esperado ferrocarril... y levante los correspondientes planos y presupuestos para la obra”. El decreto que citamos, del 21 de enero de 1863, además le confería la facultad de nombrar a sus ayudantes, todos de fuera de la región, exceptuando a Binimelis, convocado por la fuerza del vecindario, más que por la simpatía de Lloyd.

Un año de trabajo se demoró la comisión y en febrero de 1864 imprimieron en Valparaíso el documento intitulado: *Informe sobre la vía que ha de preferirse para una línea férrea, desde Talcahuano a Concepción y Chillán*, en el concluye Lloyd la impracticabilidad de la vía propuesta por Binimelis y propone una vía que siga el curso del Bío-Bío. Dice: “las dificultades que ofrecía la línea de la Florida, y en mi opinión inadmisibles, me indujeron a investigar la practicabilidad de penetrar al valle central siguiendo la dirección del río Bío-Bío. Era sabido que este campo no poseería las ventajas del otro con respecto a dirección recta, pero se creyó para compensar el aumento de longitud, presentaría mayores facilidades para su construcción, y prestaría al país mayores comodidades, sin aumentar materialmente en lo futuro los gastos de explotación”¹²⁶.

La publicación enfrentó definitivamente a Lloyd y Binimelis. En un principio el ingeniero... se valió de los escritos e ideas del experto

125 *El Ferrocarril*, Santiago, 9 de enero de 1862.

126 Lloyd, Guillermo, *Informe sobre la vía que ha de preferirse para una línea férrea, desde Talcahuano a Concepción i Chillán...*, 1864.

penquista. “En vista –escribe– de las indicaciones de don P. Benimelis (sic)... hice en primer lugar un estudio de la vía por Bulnes y la Florida lo que tuve que efectuar poseyendo solamente una muy remota idea de la dirección de la línea que proponía dicho señor, pues ni plano ni mapa alguno acompañaban a su proyecto, y sin conocimiento de la localidad sino el que me proporcionaba el mapa general de la República”¹²⁷. No hay claridad en los detalles del quiebre de la relación profesional, si sintió Lloyd falta de colaboración o Benimelis sintió una temprana crítica a su trabajo. Lo que es notorio es la recomendación del ingeniero jefe a favor de los profesionales Barnard Barrée y Boulet, “por la manera satisfactoria con que han desempeñado sus diversas ocupaciones”. Esta exclusión de Benimelis y la propuesta antagonica de Lloyd separó a estos dos espíritus progresistas para siempre, Lloyd volvería a su país con el agradecimiento del Gobierno y Benimelis iniciaría una refutación técnica a la propuesta oficial.

El plan expuesto por Lloyd y su decisión es sintetizado por Claudio Gay, en su obra cumbre apuntando: “Comparando estas dos vías... dio la preferencia a la de Biobío, a pesar de tener una longitud de 1126 millas 79, esto es, 35 más que la de la Florida. Su opinión se fundaba, 1º en que ofrecía un tercio más de tráfico, 2º en que los gastos de explotación, por efecto de la suavidad de sus gradientes, no debían pasar del, 55 p. 100, en tanto que por la Florida llegarían a 55, a causa de los tuneles, y de 15 millas de gradientes en que excedía por lo menos a la otra vía, y 3º en que los gastos de construcción eran los mismos, y la línea más fácil y segura y de mayor extensión, lo que redundaba a gran provecho del público”¹²⁸.

127 *Ibidem*, p.12.

128 Gay, Claudio, *Historia física y política de Chile, Agricultura*, tomo II, Paris, Francia, Casa del autor, 1865, p. 409.

Binimelis se apresuró en su refutación, viajó a Santiago, debatió en la prensa, levantó planos y en ocho meses editó un informe ampliado y con litografías impresas en Valparaíso. Su obra de 111 páginas, bien fundamentada y explicada, no logró convencer a los principales penquistas que ya habían levantado la bandera de lucha política y habían abrazado la idea de construir el ferrocarril por la vía del informe oficial, no porque estuvieran convencidos, sino porque apoyar a Binimelis sería retrasar el proyecto aún más y ya no había paciencia para más. El ingeniero seguiría su lucha solo, hasta 1865, sin tribuna, sin aliados y decepcionado de sus connacionales. Aunque estos no lo olvidaron y cada vez que se recordaba la hazaña de la instalación del ferrocarril, su nombre volvía a boca de todos, como el principal promotor de este adelanto que tanto bien hizo a la provincia.

Pero la máquina del Estado y el compromiso estatal se hicieron esperar. La irritación penquista se desbordó, sumado a las críticas venidas de la prensa capitalina, aduciendo que no era una necesidad de primer orden la construcción del ferrocarril para la provincia. Los notables decididos a no aguantar más el abandono centralista, se alzaron y sin la autorización del Intendente convocaron con carteles en los muros de los edificios principales a una asamblea general de los vecinos, que se efectuó “con el pueblo en masa” el 14 de septiembre de 1864. Aquella cita produjo un despertar en la región completa, que envió cartas de apoyos y actas de compromisos que fueron elevadas al Supremo Gobierno. Un vecino, días después de estos hechos, se sorprendía del movimiento social, preguntándose por la prensa: “¿por qué razón los penquistas, ayer no más tan fríos, tan apáticos para discutir... se ponen hoy en pie y parecen, no sólo a estudiar y discutir las diversas cuestiones, que tienen relación con el Ferrocarril del Sur, sino que los vemos en una aptitud enérgica, uniformando sus ideas con las demás provincias interesadas en la realización de aquella obra y dispuestos a sostener sus derechos, dentro de los límites que les acuerda la ley y apoyados

en la justicia que se les debe?”¹²⁹. La respuesta era la desprolijidad y despilfarro del Gobierno en otros asuntos, según los penquistas menos importantes y, la falta de decisión política para apoyar a las provincias del sur. Una visión regionalista contra el centralismo capitalino y de su preocupación exclusiva por el adelanto del centro del país, que será la tónica del pensamiento político y económico de todo un siglo.

El movimiento ciudadano consiguió la promulgación de un nuevo decreto, del 8 de octubre de 1864, por el cual se aceptó la propuesta generada por Guillermo Lloyd y se nombró para trazarla completamente y ratificar un presupuesto general, a una nueva comisión de ingenieros, liderada por el francés Eugenio A. Poisson. Estos trabajos se efectuaron y calmaron los ánimos por un tiempo. Continuó posteriormente la lucha del vecindario hasta que a fines de 1867 llegaría el decreto definitivo de construcción. Aunque anhelado, tenía un sabor amargo, de la noticia recibida con retraso, vencida, sin la sazón de la sorpresa y de la buena voluntad. Una información que no logró provocar la gratitud, sino un sentimiento de injusticia centralista y de olvido.

“Toda la cuestión –juzga La Reforma, periódico penquista- no estaba en tener ferrocarril, y mucho más si algo debíamos agradecer; sino en tenerlo a tiempo, pues para el Sur la ruina estaba en el retardo. La situación que ese decreto crea a las provincias del Sur, es injusta y desastrosa. Estas provincias, en territorio útil y en población, representan la mitad por lo menos del terreno y de la población de la República, pesando sobre ellas en proporción todas las cargas de las contribuciones y del servicio público; de consiguiente con igual derecho que la otra porción y mucho mayor que la central, para recibir los beneficios de esas contribuciones y de ese servicio. El retardo, en este sentido, es un acto de injusticia, y mucho más después de lo que se ha hecho en favor de las provincias centrales. El bien general, el derecho sin cortapisas ni

129 *El Correo del Sur*, Concepción, 17 de septiembre de 1864.

privilegios, la conveniencia política, exigían que el Sur no hubiese sido sacrificado al centro; pero ya que esto se hizo, es imperdonable que no se haya hecho nada para su salvación cuando se podía hacerlo”¹³⁰.

La odisea terminó y al fin la alegría del vecindario y su progreso se aseguró en las jornadas del 28 de enero de 1871, cuando por primera vez circuló la locomotora que unió el puerto de Talcahuano y la ciudad de Concepción y el 18 de septiembre de 1874 que se realzó el viaje inaugural de la línea a hasta Chillán¹³¹.

El sueño y esfuerzo de Pascual Binimelis se cumplía así, recibiendo el estímulo de quedar en los anales de la historia penquista como precursor de esta obra de progreso, pero con el amargo sentimiento de que sus intuiciones se cumplieron al no seguir su consejo, el de frustrar los emprendimientos de navegación del río Biobío, tal como se reflexionó en el apartado anterior.

EL PROYECTO DE FERROCARRIL DE SAN JAVIER DE LONCOMILLA A TOMÉ

130 *La Reforma*, Concepción, 2 de enero de 1868.

131 Pacheco Silva, Arnoldo, *Economía y Sociedad de Concepción, siglo XIX: sectores populares urbanos, 1800-1885*, Concepción, Universidad de Concepción, 2003, p 90.

La decisión de desechar la propuesta de Pascual Binimelis para unir Chillán con el puerto de Talcahuano, transformaba en realidad los vaticinios del ingeniero penquista sobre el declive del puerto de Tomé y su área de influencia.

Una amplia zona de ricos campos quedaba relegada y la economía de hacendados, empresarios y comerciantes se veía seriamente afectada por el decreto estatal. Frente a este escenario adverso, los principales representantes de la riqueza tomecina se reunieron para sentar las bases de una nueva empresa ferroviaria que uniría en trocha de un metro las localidades de San Javier de Loncomilla y el puerto Tomé.

El 3 de diciembre de 1872, 22 notables¹³² congregados en Tomé firmaban el acta de compromiso para el proyecto ferroviario, aduciendo que: "...unida la vía férrea de Chillán a Curicó, es aún más notable la situación desventajosa en que se encontrarán aquellos pueblos, respecto de los que han de gozar de los beneficios del ferrocarril de Concepción. Es, pues, indispensable romper este desnivel, y procurar facilitar los transportes por medio de la locomoción a vapor; de otra manera los pueblos y campos que quedan al Occidente de aquella línea, verían, con pesar, que sus producciones no podrán ser transportadas, sino a un subido precio y en épocas desventajosas, absorbiendo todas las ventajas de los pueblos que recorra la vía férrea de Chillán a Concepción y Talcahuano"¹³³.

Presidía el grupo proyectista Antonio Ferrer junto al apoyo de los

132 Firman el acta: Juan S. Vailland, Salvador Verdugo, José Faustino Gómez, H. P. Hinrichsen, Inocencio Canales, Juan Pradel, Juan de Dios Cruz, B. Bam-bach, M. de la C. Vera, José I. Garcés, Antonio Ferrer, A. Aninat, Juan F. Van Ingen, Daniel Ulriksen, José E. de Caviedes, N. González, Iriarte y Chiappe, Ramón Gómez, Galán Hermanos, Victorino Saavedra y Pascual Binimelis.

133 *Ferrocarril del Maule entre Loncomilla i el Puerto del Tomé en la Bahía de Talcahuano*, Concepción, Imprenta del Comercio, diciembre de 1872, p. 7.

vecinos Bernardo Bambach, José Faustino Gómez, José Ignacio Garcés y como secretario Inocencio Canales. Sin embargo, el alma del proyecto el ideólogo de la nueva propuesta, quién sugiero la idea de construir el ferrocarril a este selecto colectivo fue Pascual Binimelis¹³⁴. La propia acta expresa en el punto dos:

“Reconociendo las actitudes y esmerada contracción al estudio de estos trabajos en el ingeniero don Pascual Binimelis, quien, además, nos ha sugerido la idea de construir un ferrocarril por las expresadas localidades poco costoso, y teniendo también presente que el mismo señor Binimelis fue promotor del ferrocarril que actualmente se construye entre Talcahuano, Concepción y Chillán, cuya ejecución se debe, en gran parte, a sus estudios preparatorios, a su patriotismo y a su constancia en llevar a efecto su obra favorita, convencidos como estamos de su competencia hemos acordado, y no dudamos que será aceptado, en nombrar al Sr. D. Pascual Binimelis para que haga los estudios científicos del trayecto, que hemos designado, en el caso que encuentre dificultades, cuyo vencimiento exija grandes capitales. El mismo Sr. Binimelis, que ha iniciado esta idea, se encargará también, así que termine sus estudios, de procurar los medios de realizar esta obra que será la vida y el porvenir de más de dos provincias, comprendido la de Talca...”¹³⁵.

Inmediatamente Binimelis inició los trabajos junto a tres ingenieros asociados y dirigidos por él, pero a la altura de Rafael, los trabajos ya se encontraban paralizados por la carencia de recursos. Las erogaciones habían sido muy exiguas y concentradas a los vecinos de Tomé y Coelemu, los aportes del Maule y de Concepción que se esperaban no llegaron. A mediados de 1873 el directorio de la Sociedad envió una extensa y sentida carta al periódico *La Democracia* con la intención de motivar los

134 *La Democracia*, Concepción, 7 de diciembre de 1872.

135 *Ferrocarril del Maule...*, p. 4.

capitales penquistas, que decía:

“Tomé y algunos vecinos de Coelemu son los únicos que hasta ahora han erogado generosamente una suma que excede a toda esperanza, para ayudar al trabajo de los estudios de la línea; pero como los esfuerzos de este pequeño número no es suficiente para sobrellevar todo el cargo de los gastos, esperamos un rasgo patriótico de los amigos del progreso, que vengan en ayuda del trabajo preliminar de la grande obra que se proyecta”¹³⁶.

Las gestiones de la Sociedad no prosperarían y el trabajo técnico tuvo que detenerse y Binimelis se vio forzado a despedir a los ingenieros ayudantes. Pero, Binimelis, no se movía por dinero, sino por convicciones y solo continuó con las fuerzas que da el bien general y con recursos propios y de los pocos amigos que creían aún en el proyecto.

Perseveró y una década después entregó a luz pública su estudio final intitulado: *Proyecto de un ferrocarril a vapor de vía de un metro a través de la provincia del Maule: que el ingeniero jeógrafo don Pascual Binimelis eleva al Soberano Congreso de 1883*¹³⁷. Su obra fue la palanca que impulsó la promulgación de la ley del 11 de septiembre de 1884 que le concedió a él los privilegios para la construcción del ferrocarril.

La ordenanza permitía la construcción de “un ferrocarril a vapor desde el pueblo de San Javier de Loncomilla hasta el puerto del Tomé, pasando Cauquenes, Quirihue, villa Coelemu y Rafael” y agregaba los plazos indicando: “el empresario tendrá un plazo de nueve meses para

136 *La Democracia*, Concepción, 14 de junio de 1873.

137 *Proyecto de un ferrocarril a vapor de vía de un metro a través de la provincia del Maule: que el ingeniero jeógrafo don Pascual Binimelis eleva al Soberano Congreso de 1883*, Santiago de Chile, El Independiente, 1883. El único ejemplar detectado para esta investigación se encuentra en la Biblioteca del Congreso Nacional, pero lamentablemente se encuentra extraviado.

presentar sus planos e inician los trabajos de la línea y el de tres años más para entregarla concluida al tráfico público”.

Era un triunfo para Pascual, uno que llegó tarde, al atardecer de su vida, pero siguió trabajando y primero, logró cumplir con la entrega de planos, pero fracasó como siempre en la búsqueda del capital para emprender la obra ferroviaria. Encontró un aliado en John Briggs, que prometió conseguir capitales norteamericanos e ingleses. Este creó una Sociedad en Nueva York y viajó a Europa, sin embargo, no consiguió los suscriptores necesarios.

En el proceso, los telegramas de Briggs alentaron a Binimelis. La idea de la realización era tan real para el ingeniero penquista, que, en el Archivo Nacional de Chile, se conserva un telegrama enviado el 17 de febrero de 1885 al Presidente Santa María expresándole la confianza que tenía de la pronta ejecución del proyecto por las gestiones realizadas en Londres, el documento dice:

“Excmo. Sr.

Tengo el honor de anunciar a Ud. que, en cablegrama que acabo de recibir, del Sr. Briggs, mi ajente en Londres, me avisa estar ya suscrito el capital de cinco millones de pesos oro, que la empresa del ferrocarril de Tomé a San Javier, ha presupuesto para la construcción de esa línea i grandes obras en el puerto de Tomé. Siéndome conocido el grande interés de Ud., por el progreso jeneral del país i en especial de las provincias del Sur; he considerado un deber de mi parte, el anunciar inmediatamente a Ud. que ya esta asegurada la pronta realización de la grande obra de que me ocupo.

Con sentimientos de distinguida consideración i de respeto, me des-

pido de Ud. su atento servidor.

Pascual Binimelis”¹³⁸

A pesar de las aparentes noticias positivas, los recursos no llegaron y en consecuencia no se efectuó el proyecto, ni por él, ni por otros capitales. Era la última excursión de Binimelis en una empresa ferroviaria y su última desilusión.

OTROS APORTES FERROVIARIOS

La historiografía y las breves reseñas hagiográficas atribuyen a Binimelis participación en varios proyectos ferroviarios, que, para esta investigación, no se lograron dilucidar con certeza.

Se informa que “proyectó el primer ferrocarril desde nuestra ciudad [Concepción] a Penco, que fue contratado en 1872 por la Casa Ducan Fox y Cía. y que construyó la empresa The Arauco Ltda.”¹³⁹, además participó en los primeros planes del futuro Ferrocarril Rucapequén entre Tomé y Penco¹⁴⁰ y ofreció servicios en los proyectos de los ramales de Parral a Cauquenes y Cauquenes Tomé.

Estuviera o no, Binimelis involucrado en estos proyectos, su asociación se explica por el feliz recuerdo de su persona a los avances y proyección de las vías férreas de la región. Su aporte profesional fue piedra angular para la llegada de las primeras locomotoras y así fue apreciada hasta el día de su partida.

138 Telegrama de Pascual Binimelis a Domingo Santa María, 17 de febrero de 1885...

139 Louvel Bert, René. *Crónicas y Semblanzas de Concepción...*, p. 130.

140 Miranda, Rafael, *Monografía histórica y geográfica de la comuna de Tomé...*, p. 160.

*Acción política
en la escena
pública provincial*







“Estación y cuartel de infantería”, calle Comercio, actual Basrros Arana.
Postal coloreada de principios del siglo XX.

La fuerza de su espíritu progresista y emprendedor lo impulsó a la acción política en la escena pública regional. Reprimió por muchos años su vocación pública por medio de una carrera política partidista, pero su popularidad contundente y su llamamiento personal terminaron venciendo al empresario y lo transformaron en un político.

Fue una evolución tranquila con la experiencia de los años, las muchas pláticas y las circunstancias de la vida en una urbe capital como Concepción, que hicieron germinar en él, al dirigente político con toda su capacidad de acción.

En Pascual Binimelis, se aprecia en el ámbito político dos etapas muy definidas. La primera, de pasividad partidista, cumpliendo deberes civiles y políticos favoreciendo la causa que resolviera *al statu quo*. En esta época su participación no resaltó del común de sus vecinos y más bien buscó eximirse de los conflictos políticos. La segunda etapa, fue de plena intervención en los asuntos civiles, ocupando cargos de elección popular, presidiendo *meetings* partidistas, pronunciando peroratas públicas y fundando agrupaciones políticos-sociales.

Son dos vistas del mismo hombre, pero con una ideología, que como en un largo atardecer, alumbró en la madurez de su vida: el pensamiento demócrata y liberal de progreso individual y colectivo, alejado de la estructura religiosa, pero no de Dios.

LOS TRANQUILOS AÑOS DE LA DÉCADA DEL '50

Parece una contradicción el subtítulo que categoriza el primer período político de Binimelis, cuando aquella época fue escenario de dos violentas revoluciones¹⁴¹ (1851 y 1859) que cambiaron completamente la estructura administrativa y la geografía política de Concepción y su área de influencia. Para Campos Harriet, la revolución de 1851 será el “fin de la preponderancia política de Concepción”¹⁴².

¿Cuál fue el rol de Binimelis en este escenario complejo? De abstinencia en el primer conflicto de 1851. Se ha revisado los periódicos locales: *La Unión*¹⁴³ y el *Boletín del Sur*¹⁴⁴, nutridas fuentes de información sobre el acontecer y desarrollo de la revolución que enfrentó al Gral. José María de la Cruz contra el Gobierno del Presidente Manuel Montt, pero no se encontró su nombre ni como promotor o suscriptor

141 Falta un estudio concienzudo de estos procesos desde la óptica regional, para unas pinceladas históricas véase: Oliver Schneider, Carlos y Zapatta Silva, Francisco, *Libro de Oro de Concepción*, Concepción, Litografía Concepción, 1950 y Moreno Espíldora, Eduardo, *Libro de Oro de Talcahuano: 1764-1964*, Concepción, Escuela Tipográfica Salesiana, 1964.

142 Campos Harriet, Fernando, *Historia de Concepción: 1550-1970*, 3ª ed., Santiago, Editorial Universitaria, p. 201.

143 Colección de 27 ejemplares periódicos editados en Concepción entre el 12 de febrero al 8 de agosto de 1851.

144 Se editó en Concepción por la Imprenta del Correo del Sur, bajo el título de: *Boletín del Sur: colección de decretos, providencias y demás documentos relativos a la revolución del 13 de setiembre de 1851*.

de las demandas penquistas. Es probable que sus labores en la implementación del Molino Quilteu y la sociedad con sus hermanos eclipsaran su mirada regionalista y política.

En cambio, para la revolución de 1859, tiene una participación activa en el bando de Gobierno. Esto se explica porque Binimelis, como se mencionó en capítulos anteriores, trabajaba para la administración local, mantenía negocios pagados por las arcas fiscales y tenía una relación muy cercana con el Intendente de turno, Rafael Sotomayor, al punto que la prensa regionalista lo acusaba de ser “parientes”.

La fuerza de las circunstancias y sus vinculaciones, lo asocian al Partido Nacional en 1858, asociación de carácter “pelucón” laico que apoyaba al presidente Montt bajo el lema: *Libertad dentro del Orden*. El historiador, León Echaíz, agrega: “cuando expiraba el período presidencial del señor Montt, los nacionales levantaron la candidatura de don Antonio Varas, quien, previendo las luchas y las resistencias que habría de engendrar su nombre, se apresuró a declinarla. Se levantó en su reemplazo la candidatura de don José Joaquín Pérez, que fue elegido Presidente de la República”¹⁴⁵.

Binimelis apoyó explícitamente a Antonio Varas como candidato presidencial, además de participar junto a sus hermanos en la Sociedad Central de Amigos del Orden, formada después de los sucesos bélicos del '59 y que propuso perpetuar la línea gubernamental en el poder. El mismo, presidiría la asociación y convocaría la fuerza de varios notables de los departamentos de Concepción, Talcahuano, Tomé y Puchacay, además de una nómina de 99 artesanos que firmaron un compromiso de apoyo a favor de Varas. Él mismo dice: “Los artesanos que han suscrito la presente acta, me son todos conocidos y lo han hecho

145 León Echaíz, René, *Evolución Histórica de los Partidos Políticos Chilenos*, Buenos Aires, Argentina, Editorial Francisco de Aguirre, 1971, p. 33.

con buena y libre voluntad. Todos ellos son decentes por sus conductas y la mayor parte jefes de talleres y oficiales bastantes adelantados con sus profesiones. Porque los conozco a todos, atestiguo su buen comportamiento y su conducta – Concepción, enero 11 de 1861 – (firma) Pascual Binimelis”¹⁴⁶.

Al renunciar Antonio Varas a su candidatura, Pascual se sumó a la fusión liberal-conservadora que ganó la elección presidencial con la opción de José Joaquín Pérez.

En el ámbito militar la revolución lo alcanzó y no pudo desligarse de la responsabilidad que tenía como funcionario estatal en Concepción. Debía lealtad a su Intendente, Rafael Sotomayor, a quién socorrió en la defensa de la ciudad penquista y de Talcahuano ante el ataque revolucionario liderado por Juan Alemparte. Él mismo escribiría a Luis Montt, años después, en carta fechada el 12 de diciembre de 1889, los sucesos de aquella época. Carlos Oliver y Francisco Zapatta conocieron el manuscrito, revelando el aporte del ingeniero diciendo:

“La llegada a Concepción de estas tropas (revolucionarias) no debía tardar más de 13 horas, pues toda la tardanza sería de fatales consecuencias.

En estas apremiantes circunstancias, don Pascual Binimelis le sugirió al Intendente Sotomayor que él iría al encuentro de las tropas de auxilio a Tomé y dispondría su rápido traslado a Concepción.

Binimelis y un mozo de confianza se pusieron en marcha en dos buenos caballos, antes de la siete de la tarde de ese mismo día 7 de febrero. A las nueve de la noche se encontraban en Tomé esperando la llegada de las anunciadas tropas, que hicieron su entrada a las doce de la noche. Después de servírseles una ligera cena y un breve descanso,

¹⁴⁶ *El Correo del Sur*, Concepción, 22 de enero de 1861.

don Pascual Binimelis dispuso que la infantería se embarcara en dos grandes lanchas tripuladas por buena gente de mar, y se dirigiera a las playas de Penco.

Binimelis, el Coronel Venegas y un escuadrón de caballería de 60 hombres, avanzaron hacia Penco por la carretera.

Las lanchas salieron de la bahía de Tomé con viento en contra, lo que sólo permitió la llegada a este puerto a las 9 horas; pero facilitó a las tropas un descanso reparador.

Como a las 11 horas, estos refuerzos eran recibidos por el Coronel Urrutia, que al mando de un Compañía de Caballería encabezada por una banda de músicos les daba la bienvenida en el puente Andalién, haciendo una entrada triunfal a la ciudad”.

El combate llegó a la ciudad, las fuerzas revolucionarias entraron sin obstrucción desde la ribera del río Biobío por calle Rozas, avanzando hasta las primeras escaramuzas en calle Maipú al llegar a Angol. El combate se mantuvo por horas con el fragor y el empuje de ambos bandos. Las milicias gubernistas lograron detener en calle Caupolicán a las fuerzas sediciosas que desordenadas, al caer la noche, huyeron detrás del Cerro Gavilán, donde pernoctaron y se agruparon. Al menos medio centenar de hombres perdieron la vida y más de trescientos resultaron heridos.

Oliver y Zapatta, continúan el relato informando el rol de Binimelis: “El 10 de ese mismo mes, dos días después del frustrado asalto a Concepción, una mujer del pueblo llegó a las 7.30 horas a casa de Pascual Binimelis que con motivo de este movimiento cooperaba con el Intendente Sotomayor en las disposiciones que convenían en defensa de la ciudad, para comunicarle que una tropa al mando de Manuel Romero, se encontraba en los alrededores de San Pedro y que se disponía a

atravesar el río Bío-Bío en dirección al fundo Hualpén en Talcahuano, de donde pretendían seguir para unirse a la división de Mateo Madariaga.

Binimelis, después de convencer al Intendente de la necesidad de salir al encuentro de estas tropas, obtuvo una orden verbal para sacar de los cuarteles una compañía de soldados escogidos...

Efectivamente, a la altura del fundo Las Higueras se encontraba la columna revolucionaria que venía al mando de Horacio Hodges y un tal González a quién le llamaban “El Ñato”.

Las fuerzas de Concepción efectuaron un rápido movimiento envolvente cercando a los 67 hombres de infantería, alcanzando a escapar de este sitio un grupo de caballería que tomó el vado de Los Yerbateros y pasó el Andalién donde fue alcanzado por los soldados de Binimelis.

Producido el desbande de los revolucionarios que procedían de San Pedro, Hodges y González lograron fugarse y la división de Madariaga se replegó hacia su antiguo refugio de Las Margaritas para más tarde disolverse cuando se perdió toda esperanza de volver sobre Concepción.

Pascual Binimelis participó voluntaria y románticamente desde el primer momento junto al Intendente Sotomayor en la preparación de la defensa de la ciudad”¹⁴⁷.

Así se salvó la ciudad de derramar más sangre y de esta forma terminó el conato revolucionario, con Binimelis, circunstancialmente a la cabeza de una compañía para salvar su obra, su ciudad y, para que nunca más las balas y la espada llegaran hasta la Plaza de la Independencia donde él estaba erigiendo su monumento más significativo, la Pila de la diosa Ceres.

147Oliver Schneider, Carlos y Zapatta Silva, Francisco, *Libro de Oro de Concepción...* pp. 273-274.

ALCALDE Y REGIDOR DE CONCEPCIÓN

Binimelis por abolengo y por sus acciones cumplía con los requisitos biológicos, religiosos y económicos que la ley exigía para ser ciudadano calificado para ser elegible y elegir en elecciones locales y nacionales. Su participación, como se dijo, no fue partidista por convicción, pero no rehusó a participar en la vida democrática del país.

Fue constantemente elegido como elector para las votaciones de Diputados y Senadores. Los antecedentes más antiguos son de 1854, como “ciudadano calificado en la Parroquia del Sagrario en Concepción” y elegido en abril de 1855 como “Elector de Senadores” con 282 votos por los vecinos penquista y uno sólo por parte de Talcahuano, en todo caso, una alta votación para la época¹⁴⁸.

Su primer trienio como regidor fue conseguido en los sufragios de 1858. El acta del Consejo Municipal de Concepción se verificó el 20 de abril de aquel año, la jornada inició a las 9 y terminó a las 17 horas con los resultados del escrutinio que eligió a doce “municipales propietarios”, Binimelis figura en el puesto tercero y, tres más suplentes. “La nueva corporación, se lee, principia a funcionar desde el primero de mayo y es de esperar del celo y patriotismo de las personas que la componen, que pondrá todos los esfuerzos de su parte por contribuir al progreso creciente de la localidad”¹⁴⁹. Fue elegido nuevamente para el período de 1861 a 1864, ahora cumpliendo la labor de tercer Alcalde.

En el desempeño de sus compromisos civiles destacó en la participación de la Comisión de Policía, en la revisión del estado completo de los establecimientos industriales existentes en el departamento, en el levantamiento de información de los sitios eriazos y de propiedad de la corporación edilicia, además de iniciar la disputa legal por el dominio

148 *El Correo del Sur*, Concepción, 3 de abril de 1855.

149 *El Correo del Sur*, Concepción, 22 de abril de 1858.

de la Isla Santa María y, en preparar las propuestas para los pasajes en el río Andalién.

En paralelo asumió labores como Juez de Imprenta, miembro de la Sociedad de Instrucción Primaria y cooperó activamente para la consolidación de la Biblioteca Popular de Concepción.

DEMÓCRATA Y LIBERAL EN ACCIÓN

Pasados los años del alboroto revolucionario y sufriendo directamente las discriminaciones e injusticias del centralismo, Binimelis, sin las ataduras del ayer, sin empleo fiscal y amigos en la administración de la provincia y con la libertad de conciencia que otorga la madurez de los años, dejó aflorar su espíritu agitador de las convicciones democráticas y de la libertad de acción individual.

Sin embargo, no hay conversión sin aprensión y Binimelis lo aprendería de la forma más potente, en el fracaso por obtener un escaño en la Cámara de Diputados. El ingeniero en 1864 aceptó la candidatura espontánea que sus nuevos amigos del partido radical y liberal le habían propuesto. Se ocupó profusamente en la campaña y sus partidarios difundieron sus ideales y figura, promocionando en la prensa y en las calles sus aportes al progreso local y disgregando su persona a los acontecimientos pasados y al movimiento Monttvarista. Bajo el seudónimo de “Varios Penquistos” se publicitaba su candidatura diciendo:

“DON PASCUAL BINIMELIS, representa el porvenir de las provincias... Para elegírsele, no debemos tomar en cuenta sus opiniones políticas en épocas pasadas, pues que él para trabajar por estas provincias, no ha pensado en otra cosa, que, en el progreso de ellas, sacándolas del estado de postración en que se encuentran. Haya patriotismo en nosotros, y seamos tan generosos como él lo ha sido para con sus

conciudadanos. Sus trabajos hechos desde su temprana edad en estas localidades y los que sigue haciendo en nuestro provecho, a la par de una conducta intachable, es la mejor garantía que puede darnos de representar dignamente los intereses de Concepción y Talcahuano y de las cuatro provincias”¹⁵⁰.

Las palabras no convencieron y los resultados dieron por ganador a Ricardo Claro, preclaro radical, con 324 votos y a Binimelis sólo con 64 preferencias. Él responsabilizó a sus antiguos amigos “nacionalistas” y defraudado entró en un profundo silencio político, pero, no en un sueño de acción social y política formativa.

Reaparece en la escena política y civil en la década del '70. Fortalecido por sus nuevas redes, tertulias y reuniones político-sociales y comandando una serie de actividades partidistas de la “Alianza Liberal”¹⁵¹ que consolidaría la “República Liberal” hasta el derrocamiento de Balmaceda.

Su activa participación lo posicionó como uno de los líderes de la facción progresista penquista, su hogar fue el punto de encuentro para sus correligionarios y contertulios que disfrutaban almuerzos de camaradería y largos parlamentos sobre la situación de la región y del país. No se adscribió al partido Radical, pero sí participó activamente en asociaciones tales como: el Club de la Reforma, la Asamblea Libre de Concepción y el Club Social de Artesanos.

En el Club de la Reforma participaban alrededor de mil personas, especialmente artesanos y empleados de la naciente industria penopolitana. Presidían la institución “Ricardo Claro, Pascual Binimelis,

150 *El Correo del Sur*, Concepción, 10 de marzo de 1864.

151 Sepúlveda Rondanelli, Julio, *Los Radicales ante la historia*, Santiago, Editorial Andrés Bello, 1993, pp. 49-51.

Benítez, Anguita, Dueñas, Rodríguez”¹⁵². Las asambleas generales las realizaban en el teatro de la ciudad con un promedio de medio millar de vecinos, reflexionando en aquellas reuniones, sobre la contingencia política con el propósito de “uniformar las ideas de los electores” y, reflexionar sobre los proyectos de bien público para la región.

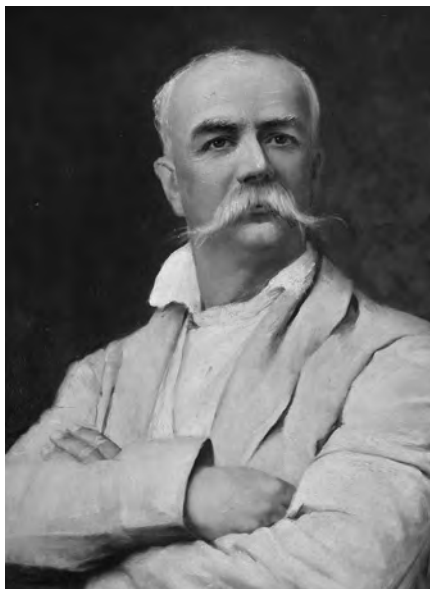
La Asamblea Libre de Concepción fue una organización política que buscaba aglutinar a las fuerzas electorales de Benjamín Vicuña Mackenna. Inició sus acciones en el verano de 1874 y permaneció activa hasta la renuncia de Vicuña, días antes de la elección de 1876. Binimelis sería su presidente hasta el día de su disolución.

El Club Social de Artesanos, era una asociación no política fundada por Pascual Binimelis con el propósito de cualificar a los artesanos y obreros. Un espacio que intentaba darles herramientas profesionales y “morales”, beneficios sociales y una voz en la escena civil de la ciudad. Es una de las obras más queridas de Binimelis, pues nace desde su corazón y experiencia por el trabajo de tantos años con muchos de ellos y un intento serio de emular la obra mutualista y educativa que se efectuaba en la capital del país¹⁵³.

Una carta firmada por “Varios Clubistas” nos da pistas de su función y de la labor de Pascual Binimelis en la institución. “... don Pascual Binimelis desde tiempo muy atrás, ha sido el que ha sabido comprender mejor la necesidad de formar buenos artesanos en esta ciudad, trabajando al mismo tiempo por hacernos tomar importancia inculcándonos nobles ideas, para que respetásemos nuestra palabra y nuestros contratos y al mismo tiempo a las personas con quienes tratamos, para que éstos, a su vez, nos considerasen y respetasen también, para

152 *La Democracia*, Concepción, 12 de junio de 1871.

153 Refiérase a Gazmuri, Cristián, *El “48” chileno: igualitarios, reformistas, radicales, masones y bomberos*, Santiago, Editorial Universitaria, 1999, pp. 45-63.



Benjamín Vicuña Mackenna, candidato presidencial para las elecciones de 1876.

que de esta manera saliésemos de esa esfera de gañanes a que estábamos reducidos...

Hemos dicho que el Club cuenta en su seno con honrados y juiciosos artesanos, que muchos de ellos son extranjeros, que inmediatamente que supieron la idea de establecer un club, fueron los primeros en venir a inscribirse... Sépalo de una vez el público, que si hay artesanos que llegan a sus casas después de dos días de embriaguez, no están inscritos en los registros del Club, ni nunca han pisado el umbral de sus puertas...

El Club fundado por el señor Binimelis, no tiene ningún carácter político. No tiene en vista ningún pensamiento rastrero; solo se ha querido estrechar la relación de los artesanos en beneficio común. Ha querido que lleguemos al terreno de una protección recíproca, y de un modesto aprendizaje para podernos desempeñar mejor..."¹⁵⁴.

154 *La Democracia*, Concepción, 25 de mayo de 1871.

Muchas de las reuniones administrativas de estas tres asociaciones se efectuaban en su casa. Allí se planeaban las ideas conductoras, se elevaban candidatos, se organizaban manifestaciones, y no cabe duda, que desde ahí se concibió la erección de un monumento funerario al Coronel Zañartu, execrado por la Iglesia, que tanto apoyó Pascual y por la que recibió el título de “rojo” por parte de los clericalistas. Un ambiente político se vivía cotidianamente en el hogar de Binimelis, al punto, que fuerzas opositoras, llenas de delirio partidista, irrumpieron en la entrada de su habitación con la finalidad de asesinarle. Un atentado reprimido, que le dio más fuerzas para seguir luchando por los ideales de la libertad, igualdad y descentralismo.

Eran los agitados años de la lucha del laicismo, de la consolidación del liberalismo político, ilusión que se proyectó por instantes en la figura de Benjamín Vicuña Mackenna, decidido a postular al sillón presidencial y hacer realidad todos los sueños de Binimelis y de sus amigos.

Fue una dura lucha, la última que daría en la esfera política. *La Revista del Sur*, periódico liberal, que no apoyaba a Vicuña Mackenna, levantó calumnias de todo tipo a su persona y a la integridad de sus negocios, lo último que proclamaba era: “Pascual Binimelis ha abandonado del todo la candidatura Vicuña y ha resuelto no tomar parte en la campaña electoral”¹⁵⁵. Pasquines y afiche en lugares público tuvo que soportar, además, el distanciamiento de amigos que se sumaban a la campaña de Aníbal Pinto, no obstante, se mantuvo firme en sus convicciones y lealtades.

Su última aparición política fue una corona que engalanó los tantos años de servicio público de aciertos y también de desaciertos, cometidos al fragor de los contextos, siempre buscando el bien general.

155 *La Revista del Sur*, Concepción, 22 de enero 1875.

Era un soleado día de verano, en el contexto de una reunión multitudinaria de penquistas y de los pueblos vecinos, que cifras oficiales calcularon en diez mil personas¹⁵⁶, donde Pascual Binimelis ascendía a un elegante carruaje abierto, estacionado en la Plaza de Independencia, con el propósito de escuchar el discurso del candidato presidencial Benjamín Vicuña Mackenna y presenciar la inédita fiesta de democracia y libertad política que se vivía en el corazón de Concepción.

Al finalizar la potente alocución, Vicuña Mackenna se reúne en el vehículo con Binimelis y los correligionarios; Guillermo Délano y Camilo Menchaca, para avanzar con dirección al Hotel del Comercio, ubicado en la calle homónima, hoy Diego Barros Arana. Pero, la admiración y desvarío era tal, que los asistentes desengancharon las riendas de los animales y quisieron, a la usanza real, tirar el carruaje por sus fuerzas, a lo que se negaron los reconocidos. Ahí comenzó una peregrinación extraordinaria, abriéndose paso entre la multitud y recibiendo las muestras de felicidad de todos los espectadores, al punto de que un grupo de trabajadores movían a pulso una gran corona de flores para dar sombra a la comitiva presidencial.

La noticia se difundió de esta manera: “El entusiasmo que reinaba en la plaza era indescriptible, tomando parte en el muchas señoritas que habían asistido como en un día de fiesta... todos los balcones y puertas de calle estaban ocupados por familias que arrojaban flores y coronas de copihues y laureles”¹⁵⁷.

Era el 22 de febrero de 1876, el día que Binimelis saldaba con alegrías, las derrotas políticas del ayer; era la jornada en la que recogió de sus vecinos la mejor cosecha de júbilo y reconocimiento por su in-

156 *El viaje del señor Benjamín Vicuña Mackenna a las Provincias del Sur*, Valparaíso, de la Patria, 1876, p. 21.

157 *Ibíd.*, pp. 21-22.

fatigable trabajo en el campo del servicio civil. En alto, aplaudido, engalanado por coronas de flores en un día festivo, en la plaza obra de su genio y esfuerzo, fue el regalo de la vida por su espíritu conciliador.

PENSAMIENTO SOBRE LA OCUPACIÓN DE LA ARAUCANÍA

La incorporación de los territorios de la Araucanía a la administración efectiva del Estado y al mercado económico agrario y ganadero fue una preocupación mayor de Binimelis. Como agrimensor, como vecino de la región fronteriza y como empresario y político, el tema era de relevancia para sus intereses.

Los acontecimientos en el espacio “ultra Bío-Bío” lo motivaron a entrar en el debate público con críticas y aportes. Verbigracia, el intento de un ciudadano francés por instaurar un reino en la Araucanía, no le fue indiferente y su espíritu se exaltó al contemplar la liviandad con que el Estado manejará la problemática. Públicamente escribió: “Si el aventurero Antonio Orellie hubiese sido más precavido, cuando pisó las tierras de aquel inculto país, sin disputa habría triunfado en sus miras de usurpación; y algunos meses después con asombro, habríamos visto a Napoleón III reconociendo como gobierno legítimo el trono de Orellie en el reino de Arauco, con su protección con algunos buques de guerra y soldados destinados a la guardia de la corona, y a sostenerla contra los ataques del gobierno de la Republica y de los indígenas que quisiesen traicionarlo... Y si ese acontecimiento se miró entonces como insignificante, los que se han ido desarrollando posteriormente, vienen confirmando las sospechas de que el plan era otro y más vasto de lo que presumíamos” .

El Estado por su parte, desde 1861 bajo la presidencia de José Joaquín Pérez había iniciado la entrada forzosa y aculturación de los te-

territorios del pueblo Mapuche. Patrocinó la fundación de dos centros poblados, Mulchén (1861) y Angol (1862), ciudades, “aisladas” y con gran “peligro de sublevación”, criticaba Binimelis. Exigía una reflexión profunda de los métodos y las acciones a seguir en esta campaña. “Para llegar a un buen resultado, decía, importa mucho un estudio concienzudo; los informes de los hombres competentes y conocedores, y que el Supremo Gobierno nunca resuelva antes de estar en la posesión de buenos datos, reuniéndolos de todas aquellas personas que crea con aptitudes para dárselos y oyendo al mismo tiempo la opinión pública, que, aunque ésta suele equivocarse algunas veces según la materia de que se trata, en otras acierta” .

Su propuesta, ciertamente, modelada por largas tertulias con líderes de opinión, los informes de la prensa y sus charlas amenas con Vicente Pérez Rosales, quien fuera Intendente de Concepción y con quien recorrió el interior de la región y el territorio de los “descendientes de los héroes del inmortal Ercilla”, concluía; que el asentamiento se debía implementar con colonias europeas y un porcentaje menor de chilenos, a propósito de la insuficiente poblacional nacional. Adelantar la línea de la frontera, inmediatamente hasta el “río Imperial desde su desembocadura en el mar hasta las confluencias del Lumaco y Colpi”, propuso conceptualmente la fundación de lo que serían las ciudades de Collipulli y de Temuco y los poblados subsidiarios. Todo lo anterior, con adquisiciones legales de las tierras indígenas, “sin ocurrir a medios violentos”.

“Creemos –planteaba Binimelis- como todo el país lo cree, que para ocupar el territorio araucano por la vía pacífica no se necesita otra cosa, que llevar allí una población industriosa, que promueve los trabajos necesarios al desenvolvimiento de la riqueza de esa comarca; que lleve al mismo tiempo el comercio hasta el hogar mismo del indígena, inculcándoles principios de ambición y necesidades que ellos no cono-

cen; y esto solo bastara para que el país haya ocupado esa parte de su territorio, por lo que si siempre se procede con interés y energía, no hay que dudar, que antes de diez años el imperio de las leyes habrá triunfado completamente. Los centros de población en los lugares indicados, son suficientes para que alcancemos en el tiempo a ver realizado materialmente lo que antes apenas era un porvenir que los pueblos del sur veían muy remoto”.

Su visión del pueblo Mapuche no se aleja al común de la población de los grandes centros urbanos. Ve en ellos carencias sociales y falta de apetito industrial que condenaba las cultivables tierras de la Araucanía a una pobreza comercial. Juzga, sin embargo, que “no son ya los selváticos de veinte y cinco años atrás”, por lo cual, por medio de la educación y sociabilidad con extranjeros y connacionales “civilizados”, podían alcanzar los valores económicos y de orden social que deseaba la sociedad chilena del decimonono. Persiguió con fuerza incluir en el proyecto de Pacificación el aporte económico del Estado, para adquirir, deslindar y amojonar las tierras mapuches, entregarle títulos de propiedad y proveer de rentas permanentes a los caciques gobernantes de extensas áreas.

Su proyecto, incluyó un presupuesto general para la integración de colonias extranjeras y la constitución de obras públicas civiles. Nada se llevó acabo, pero su visión permeo el proceso histórico de la Ocupación que finalizó simbólicamente con la refundación de Villarrica en 1883.

Obras consultadas

FUENTES MANUSCRITAS

Fondo Municipal de Concepción, Archivo Histórico de Concepción 1860 -1890.

Intendencia de Concepción, Ministerio de Educación y Ministerio de Marina, Archivo Nacional de Chile, 1840-1890.

Fondo Beneficencia de Concepción, Sala Chile Universidad de Concepción 1860-1880.

Registro Nacimientos, Matrimonios y Defunciones, Registro Civil de Chile, Concepción, 1890-1900.

FUENTES IMPRESAS

Binimelis, Domingo, *Muy pocas razones bastan para refutar el libelo de don Estevan Manzano...*, Santiago, Imprenta de la Biblioteca, 1827.

Binimelis, Domingo, *Demonstración repulsatoria que desmiente las falsedades...*, Santiago, Imprenta de la Biblioteca, 1827.

Binimelis, Pascual, *Proyecto Ferrocarril Talcahuano, Concepción i Chillán. Exposición de sus principales ventajas y necesidad de su pronta ejecución*, Concepción, Imprenta del Liceo, agosto de 1862.

Binimelis, Pascual, *Ferrocarril entre Talcahuano, Concepción y Chillán. Exposición del examen de las localidades para colocar el trayecto, precedida del estudio de la canalización del Bío-Bío, y porvenir que ambas vías desenvolverían equilibrando los intereses de cuatro provincias*, Concepción, Imprenta del Liceo, 1º septiembre de 1864.

Campbell, Alan, *Informe que el ingeniero eleva al supremo gobierno sobre el ferrocarril de Concepción*, Santiago, Impr. de Julian Belin, 1852.

El viaje del señor Benjamín Vicuña Mackenna a las Provincias del Sur, Valparaíso, de la Patria, 1876.

Ferrocarril del Maule entre Loncomilla i el puerto de Tomé en la Bahía de Talcahuano: acta de promoción de la empresa y exposición de la comisión central, Concepción, Impr. del Comercio, 1872.

Novoa, Félix Antonio, *El señor Binimelis acaba de poner en acción...*, Santiago, Imprenta de la Biblioteca, 1827.

Sociedad de Instrucción Primaria de Concepción, *Memoria anual y balance jeneral*, Concepción, Imprenta de El Sur, 1887.

Valencia Avaria, Luis, *Anales de la República*, Santiago, Imprenta Universitaria, 1951.

LIBROS

Alarcón Berney, Mario, *Crónicas de ayer y de hoy*, San Pedro de la Paz, Trama Editores, 2003.

Alvez Catalán, Hernán, *Recuperación de la navegabilidad del Biobío*, Concepción, Soc. P. e I. Renacimiento Ltda., 1991.

Amunátegui Solar, Domingo, *El Instituto Nacional bajo los rectorados de don Manuel Montt, don Francisco Puente i don Antonio Varas (1835-1845)*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1891.

Bautista Bustos, Juan y Salinas, J. Joaquín. *Concepción ante el Centenario*. Concepción, Imprenta Valparaíso, 1910.

Castellón Covarrubias, Álvaro, *La familia Castellón en Chile*, Tokyo, 1994.

Esteban Erize, *Diccionario comentado Mapuche – Español. Arauco, Pehuenche, Pampa, Picunche, Rancülche y Huilliche*, Buenos Aires, Editorial Yapun, 1960.

Figuerola, Virgilio, *Diccionario histórico biográfico y bibliográfico*

de Chile, Tomo II, Santiago, Balcells & Ca., 1928.

Louvel Bert, René. *Crónicas y Semblanzas de Concepción*. Concepción, I. Municipalidad de Concepción, 1988.

Maino Prado, Valeria, *La navegación del Maule. Una vía de conexión con el exterior 1794-1898*, Talca, Editorial Universidad de Talca, 1996.

Marín Vicuña, Santiago, *Estudios de los Ferrocarriles Chilenos*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1900.

Miranda, Rafael. *Monografía histórica y geográfica de la comuna de Tomé*. Concepción, Imprenta y litografía Wescott, 1926.

Moreno Espíldora, Eduardo, *Libro de Oro de Talcahuano. Bicentenario 1764-1964*, Concepción, Escuela Tipográfica Salesiana, 1964.

Oliver Schneider Carlos y Zapatta Silva, *Libro de oro de la historia de Concepción, Concepción*, Imprenta y litografía Concepción, 1950.

Opazo Maturana, Gustavo. *Familias del antiguo Obispado de Concepción 1551-1900*. Santia-

go, Editorial Zamorano y Caperan, 1957.

Pacheco, Arnoldo. *Economía y sociedad de Concepción*. Concepción, Ediciones Universidad de Concepción, 2003.

Paredes, Bernardo y Villegas, Luisa, *Coelemu la orilla Verde del Itata*, Concepción, Imprenta Andalién, 1995.

Parra, Oscar, *Bío-Bío el río: El recurso natural base del desarrollo de la región*, Concepción, Cuadernos del Bío-Bío, 1996.

Rivera Marfán, Jaime, *Historia de los puertos y caletas de la parte central de Chile (desde Quintero hasta Puerto Varas)*, Valparaíso, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, 2014.

Saavedra Villegas, Rolando, *Visión histórica y geográfica de Tomé, Chile*, Concepción, Ediciones Perpelen, 2006.

Schilling Quezada, Juan y Rojas Jara, Gabriel, *La nave del olvido*, Concepción, Centro de Comunicación Ciudadana, 2008.

Vergara Quiroz, Sergio, *Historia Social del Ejército de Chile*, vol. II.

ARTÍCULOS

Márquez Ochoa, Boris, “Actividades comerciales e industriales del antiguo Chillán: 1835-1939”, en Cartes, Armando (ed.), *Chillán: las artes y los días*, Concepción, Archivo Histórico de Concepción, 2015, pp. 104-123.

Walker Trujillo, Osvaldo, “La virgen del Carmen de San Agustín”, *Revista de la Soc. de Historia de Concepción*, Actividades y Trabajos, N° 10, 1996.

FUENTES PERIÓDICAS

Amigo del Pueblo, Concepción, 18

Boletín de Leyes y decretos del Gobierno, Santiago, 1852-1880.

Correo del Sur, Concepción, 1853-1864.

La Democracia, Concepción,

El Faro del Bío-Bío, Concepción, 1833.

El País, Concepción,

El Sur, Concepción, 1890.

La Reforma, Concepción, 18

La Revista del Sur, Concepción,
1874-1875.

La Unión, Concepción,

The Illustrated London News, London,
20 october 1856.

OTROS TÍTULOS PUBLICADOS

CARRETAS, CARROS DE SANGRE Y TRANVÍAS EN
CONCEPCIÓN: TRANSPORTE PÚBLICO ENTRE 1886 Y 1908

Gustavo Campos J.
Alejandro Mihovilovich G.
Marlene Fuentealba D.

CERÁMICA EN PENCO: INDUSTRIA Y SOCIEDAD 1888-1962
Boris Márquez Ochoa, 2ª ed.

CHILLÁN: LAS ARTES Y LOS DÍAS
Armando Cartes M., editor

GUÍA PATRIMONIAL CEMENTERIO GENERAL DE CONCEPCIÓN
Verona Loyola Orias, 2ª ed.

ESTUDIOS DE HISTORIA ECONÓMICA REGIONAL DEL BIOBÍO
Leonardo Mazzei de Grazia

ESTUDIOS SOBRE LA 'CAPITAL DEL SUR': CIUDAD Y SOCIEDAD
EN CONCEPCIÓN 1835-1930
Marco Antonio León L., 2ª ed.

LAS PIEZAS DEL OLVIDO
Cerámica Decorativa en Penco 1962-1995
Boris Márquez Ochoa

LOS CAZADORES DE MOCHA DICK
BALLENEROS CHILENOS
Y NORTEAMERICANOS AL SUR DEL OCÉANO DE CHILE
Armando Cartes Montory

CARLOS OLIVER SCHNEIDER: NATURALISTA E HISTORIADOR
DE CONCEPCIÓN
Boris Márquez Ochoa

CLUB HÍPICO DE CONCEPCIÓN: HISTORIA Y TRADICIÓN
REGIONAL DESDE 1894
Miguel Ángel Estrada Friz
Cristián E. Medina Valverde

EL REGRESO DEL PRÓCER
DON JUAN MARTÍNEZ DE ROZAS EN LA CIUDAD DE CONCEPCIÓN
Armando Cartes M., editor

EL FUERTE LA PLANCHADA DE PENCO
ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y CONSTRUCTIVOS

Luciano Burgos Seguel
Eric Forcael Durán
Armando Cartes Montory

RERE, APUNTES PARA SU HISTORIA

Bernarda Umanzor Q.
Jaime Silva B.

EL MERCADO REGIONAL DE CONCEPCIÓN Y
SU ARTICULACIÓN AL MERCADO VIRREINAL Y MUNDIAL.

SIGLOXVII
Luis Inostroza Córdova

GOBIERNO
REGIONAL



REGION DEL
BIOBIO



ARCHIVO
HISTÓRICO D
CONCEPCIÓN

Transcurridos exactos veinte años desde la publicación de la primera edición de este libro, aparece ahora una versión ampliada, con un título que refleja mejor el contenido y la tesis que promueve.

El siglo XVII en el corregimiento de Concepción estuvo marcado por la guerra, pero también por la actividad económica de haciendas y encomiendas. Ambas dimensiones, en apariencia tan disímiles, se hallaban imbricadas. La centuria comienza con la difícil recomposición del poblamiento y la economía regional, tras la sublevación que culmina en Curalaba, pero que proyecta por largos años sus consecuencias. La formación de un ejército en la Frontera y la llegada del Real Situado, desde 1604, configuran una nueva situación militar y productiva. De la explotación minera del oro, se pasa al cultivo intensivo de trigo, viñas y chacras y el pastoreo de ovinos y bovinos. Surge una industria regional de molinos, curtiembres y aparejos, cuya producción se extiende por circuitos de alcance sudamericano, desde el puerto de Concepción en Penco y por los boquetes de la cordillera.

Luego del gran levantamiento de 1654-1655, se evoluciona a una nueva organización de la economía regional. Esta se basó en la formación de una red de haciendas privadas, articuladas en circuitos terrestres y también marítimos, que se extienden al virreinato peruano, Centroamérica, México, Europa y aún hasta Asia.

