

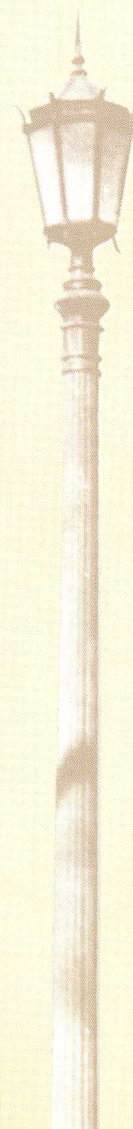


75 años

C H I L E C T R A S . A

75
Años
CHILECTRA S.A.

75
Años



C H I L E C T R A S . A .

S U M A R I O

<u>P</u> RESENTACIÓN	6
<u>N</u> UESTRA HISTORIA Y LA PROYECCIÓN DE SANTIAGO	8
<u>D</u> E CUANDO LA NOCHE DE SANTIAGO CAMBIÓ	8
<u>L</u> OS AÑOS DE EXPANSIÓN	11
<u>D</u> E LAS REGULACIONES A LA ESTATIZACIÓN	13
<u>R</u> ETORNO AL SECTOR PRIVADO Y APERTURA DE FILIALES	15
<u>D</u> ESDE DOS FAROLES EN UNA PLAZA, A 1.409 KM ² EN LA REGIÓN METROPOLITANA	17
<u>G</u> ALERÍA HISTÓRICA	19
<u>75</u> AÑOS DESPUÉS	115



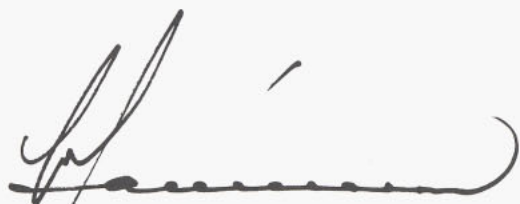
EL PATRIMONIO HISTÓRICO DE CHILECTRA que encierran sus setenta y cinco años de vida institucional, se proyecta hacia espacios que la trascienden, en la medida en que la construcción de su propia historia ha contribuido a la consolidación de la historia de Santiago. Y, por lo mismo, a la de Chile: la energía eléctrica, que hace más de diez décadas impulsara a la capital en una proyección de ciudad muy distinta de la que fuera por más de tres siglos, trasciende hoy, indiscutidamente, hacia todo el país.

Chilectra es la heredera natural de las generaciones pioneras que la precedieron en aquel primer esfuerzo revolucionario por hacer de la noche santiaguina un ámbito de acogedora claridad; y este libro, un homenaje al empeño fundacional y un saludo a Santiago, la capital de Chile, primer escenario en que esa voluntad de desarrollo iluminó su incipiente estructura urbana.

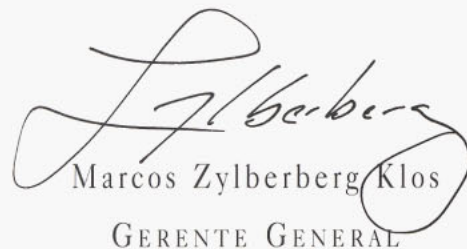
A través de una breve muestra fotográfica que, aunque inédita y propia, no aspira a ilustrar la vida de Chilectra, se condensa la transformación de Santiago hacia una ciudad moderna, a partir de la fisonomía aldeana que la marcara desde su nacimiento. Viejos rincones, las antiguas avenidas; añejas -y, muy frecuentemente, encantadoras- estampas de la creatividad arquitectónica pretérita y los episodios claves del crecimiento de la capital reviven en las ilustraciones de estas páginas que junto con narrar una biografía urbana, reflejan el influjo que sobre ellas ejerció la aparición de la electricidad, para elevar la calidad de la vida de los chilenos y dar una nueva energía a la dinámica de las actividades productivas.

La ciudad de principios de siglo se desvaneció en la retina de la comunidad de hoy, paulatinamente esfumada por el Santiago nuevo que empezaba a surgir y que ahora cede al avance de la megápolis que viene. Las fotografías reproducidas en esta publicación rescatan la memoria de aquel pasado y testimonian, ante las nuevas generaciones, el legado valórico de todos aquellos que enfrentaron el difícil camino de hacer de la capital un foco de luz y de energía.

Chilectra se honra y se complace al entregar hoy este libro que, al rememorar con admiración el esfuerzo y logros de aquellos que la precedieron en su acción pionera; no sólo recobra una visión de la gestión eléctrica de un Santiago de otras épocas sino que, sobre todo, define las raíces del desafío que divisamos en el porvenir de la gran ciudad, cuando ya trasponemos los umbrales de un nuevo siglo. Esta obra ha querido iluminar a un ayer que se oscurece en el tiempo y a un futuro cuyos contornos deben proyectarse con toda claridad.



Carlos Francisco Cáceres Contreras
PRESIDENTE



Marcos Zylberberg Klos
GERENTE GENERAL

CHILECTRA S. A.

SANTIAGO, DICIEMBRE DE 1996

De cuando la noche de Santiago cambió

Dos faroles de cinco luces -cada una capaz de iluminar tanto como treinta y dos velas-, para la plaza de la Intendencia, uno frente al Portal Mc Clure y otro a un costado del Portal Fernández Concha, constituyó el primer equipamiento eléctrico que obtuvo el permiso de instalación del municipio de Santiago, en febrero de 1883. En marzo, las luces de Edison, dispuestas en nada menos que treinta y cuatro lámparas, asombraban a los paseantes del pasaje Matte.

Fueron los primeros -y tímidos- ensayos de introducción de la electricidad en Santiago y en el país. No siempre fueron

afortunados; ni sus efectos, permanentes, hasta 1897, en que las esporádicas experiencias de los cuatro años previos persuadieron a algunos ingenieros y empresarios de visión clara de que había que organizar las cosas de tal modo que el invento de Thomas Alva Edison se convirtiera en elemento permanente para cambiar el rostro de la noche santiaguina y acelerar el transporte de pasajeros en la red urbana, sustituyendo a los viejos mecheros de gas que precariamente iluminaban las calles céntricas y de parafina, en las suburbanas; y al ferrocarril de tracción animal -los entonces llamados carros de sangre, tirados por caballos (de ahí, la alusión

sanguínea)- por luminarias y tranvías impulsados por la energía eléctrica.

Era evidente que la envergadura del proyecto exigía una acción estructurada y bien provista de recursos. La ocasión estaba dada: ese año se extinguía el contrato del ferrocarril de tracción equina y en diciembre del anterior la Municipalidad había aceptado la propuesta de Parrish Hermanos, con matriz en Londres, para implantar un sistema eléctrico de transporte urbano. En 1889 -y sorteando las desconfianzas que en la conservadora sociedad

DESDE LOS
ORÍGENES HASTA
LA LLEGADA DE
CHILECTRA

santiaguina de entonces estimulaba la aparición de un sistema tan novedoso como desconocido- se firmó el contrato con la Parrish y ésta lo transfirió a poco andar a la Chilean Electric Tramway and Light Company, una sociedad anónima, también basada en la capital británica. Para cumplir el convenio original, de treinta años de vigencia, la nueva administradora eléctrica dispuso de un capital inicial de un millón y medio de libras esterlinas, con el que instaló tres unidades generadoras de corriente continua -de 600 kW cada una- en la esquina de las calles Mapocho y Almirante

Barroso: un poco más al norte del barrio de casas elegantes que empezaba a circundar a la plaza Brasil.

Simultáneamente, se tendían los cables de alimentación y distribución: empezaba a expandirse la red y el paisaje urbano adquiría los rasgos hasta entonces inéditos de la postación y los cables que llevarían la luz a diversos sectores de Santiago.

Las instalaciones crecían y, con ellas, la necesidad de fondos. Se incorporó a la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad, que puso a sus hombres a construir la planta Florida, de 13.500 kW, entrando en servicio

en 1910. En los cuatro años siguientes se agregaron las subestaciones Victoria, Mapocho, Unión Americana y Villavicencio, trazándose otros proyectos que el estallido de la Primera Guerra Mundial obligó a posponer. Al término de la contienda, los papeles de los inversionistas alemanes se subastaron en Londres y las acciones pasaron a manos inglesas. Se constituyó la Compañía Nacional de Fuerza Eléctrica, con seiscientas cincuenta mil libras esterlinas aportadas por chilenos y, en 1920, la nueva empresa iniciaba la construcción de la planta Maitenes y tendía líneas de





transmisión en 110.000 volts a San Cristóbal que, al entrar en operaciones en 1923, representó un aporte de 22.000 kW de potencia instalada.

La Compañía Nacional de Fuerza Eléctrica de 1919 y los bienes de la Chilean Electric Tramway and Ligth Co. de 1889 se fusionaron en 1921, surgiendo, de esta manera, la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, la empresa privada de generación y distribución de energía eléctrica que daba origen a lo que hoy conocemos por Chilectra. La industria doblaba un recodo de la historia y se

asomaba a horizontes nuevos que la proyectaban hacia ámbitos más espaciosos.

Se explicaba esta fusión por la necesidad de sumar esfuerzos y multiplicar la expansión del servicio eléctrico, siendo sus primeros objetivos el crecimiento en Santiago y la extensión hacia Valparaíso y el valle de Aconcagua. La Compañía Chilena de Electricidad se convertía en dueña de las concesiones de las empresas fusionadas y de los contratos con el municipio capitalino para el desarrollo del alumbrado público y el servicio de tranvías.



Los años de la expansión

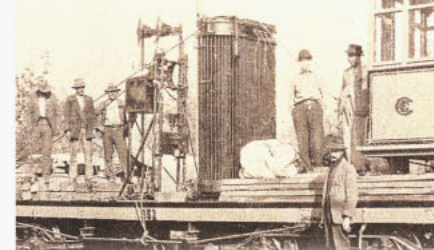
Entre 1921 y 1924 se trazó la primera línea de transmisión de 110.000 volts desde la subestación San Cristóbal -en operaciones desde 1923- hasta las subestaciones Las Vegas y Miraflores; en Viña del Mar, esta última. El tendido de la Compañía penetraba al litoral y daba la partida a lo que posteriormente se denominaría el Sistema Interconectado, que permitiría el uso de la energía en puntos distantes del de su generación. Se pudo electrificar el ferrocarril Santiago-Valparaíso, que empezó a rodar en 1925, con la energía generada en las centrales Maitenes, de 1923, y Florida, de 1910; se compraron en 1926 los derechos de la merced de agua del río Volcán, para poner

en marcha la construcción de la central Queltehues -que operó desde 1928- y se extendió la red de distribución. Paralelamente, el trazado Ring Main, formado por cuatro subestaciones, respaldaba la apertura hacia nuevos barrios tales como aquellos situados al sur de la Alameda y encuadrados entre Blanco Encalada, avenida Tupper, Dieciocho y Exposición.

Por su parte, el 13 de febrero de 1925, la autoridad dictaba por primera vez una Ley general de servicios eléctricos, a través del Decreto Ley N°252, uniformando parte importante de las condiciones necesarias para el establecimiento del servicio eléctrico.

Las obras adelantaban a ritmos acelerados: en diciembre de 1926 contaba con servicio eléctrico el densamente poblado vecindario enmarcado por la Alameda, San Pablo, San Martín y Cumming y en junio del año siguiente, el cuadrante Alameda-avenida Matta-San Ignacio-Vicuña Mackenna. La ciudad crecía y, con ella, la Compañía.

La innovación ya no se limitaba al simple suministro de energía para la iluminación. Hacían su aparición los aparatos eléctricos, que aumentaban el consumo. La Empresa pudo satisfacerlo con el nuevo aporte de la central Queltehues y lo estimuló con la creación de su primer departamento de ventas



LA CIUDAD
CRECE Y,
CON ELLA,
LA COMPAÑÍA



de artefactos: el legendario Palacio de la Luz, enclavado en la esquina de Ahumada y Compañía fue cita obligada de las dueñas de casa, que pronto descubrieron en la energía eléctrica el alivio de sus trajines hogareños. La tienda, que funcionó desde 1928 hasta 1934, marcó un compás clave en la renovación del comercio santiaguino.

A siete años de su constitución, la evolución de la Compañía Chilena de Electricidad -con cuatro mil trescientos empleados y obreros- se traducía en una infraestructura de cuatro plantas generadoras de energía; 2.300 kms. de líneas de

distribución -aéreas y subterráneas, urbanas y rurales-; 9.000 kms. de vías para cuatrocientos treinta tranvías y 380 kms. de red eléctrica ferroviaria entre Santiago, Valparaíso y Los Andes. En el área de los servicios sumaba tres mil instalaciones industriales, trece mil comerciales y treinta y siete mil domiciliarias.

De las regulaciones a la estatización

La propiedad de la Compañía pasó en 1929 a la estadounidense South American and Foreign Power Co. SAPCO, que adquirió varias empresas menores que operaban en la zona central del país y, en 1931, firmó acuerdos con el gobierno para resolver controversias de larga data: normas tarifarias, concesiones de mercedes de aguas y pagos de deudas municipales; elementos, éstos, que interferían peligrosamente el normal desarrollo de la gestión eléctrica. Paralelamente, se dictaminaba la separación del negocio de la tracción eléctrica y las líneas de tranvías pasaron a poder del Estado.

El 30 de mayo de 1931 -cuando el registro de clientes conectados a los servicios de la Empresa ascendía a cien mil-

el Decreto con Fuerza de Ley N°244 fijó un nuevo marco legal para el área eléctrica, en lo que fuera la segunda normativa para regular esta actividad: las tarifas las fijaría el gobierno y, eventualmente, la Dirección de Servicios Eléctricos dejando fuera de esta atribución a los municipios. La norma, además, obligó a mantener las oficinas de la Compañía abiertas al público durante ocho horas diarias para atender los reclamos y recoger las sugerencias de los usuarios, entre muchos otros aspectos.

El convenio Ross-Calder, de 1935, reguló las relaciones entre el Estado y la Compañía Chilena de Electricidad, incorporándose éste al directorio de la Empresa.

Santiago seguía creciendo y la Compañía expandía su servicio para responder a la demanda. Instaló nuevas subestaciones que ampliaban su capacidad de transformación y emprendió la construcción de la planta térmica de Laguna Verde, que entró en operación en 1939 y recibiría una segunda unidad diez años después.

La tendencia se acentuó en los años cincuenta. Era indispensable disponer de más potencia y más energía, con 228.409 clientes conectados al inaugurarse la década. La infraestructura de la Compañía respondía con trece subestaciones para transformar la energía.

LLEGAN NUEVOS
DUEÑOS, CRECE LA
DEMANDA, ASÍ COMO
LA COMPLEJIDAD PARA
ENFRENTAR LOS
NUEVOS
REQUERIMIENTOS



En 1953 se estableció en calle Arturo Prat la primera oficina de cobranzas y el modelo se multiplicó hacia los sectores de mayor cantidad de clientes en Santiago y Valparaíso, suprimiendo gradualmente el régimen de cobranza domiciliaria. Dos años después, el procesamiento de la facturación de los doscientos ochenta mil clientes de la Compañía hizo necesaria la aplicación del primer sistema electromecánico de codificación que aplicó la empresa privada en Chile.

En 1959 entraba en vigencia el DFL N°4, en lo que constituía la Tercera Ley General de Servicios Eléctricos.

La incontenible demanda por energía indujo al gobierno y a la Empresa a suscribir un contrato *ad-referendum*, que puso en marcha un programa de inversiones para la

construcción de centrales generadoras y de infraestructura de transmisión y distribución de nuevos flujos de energía. Producto del acuerdo fueron las centrales térmicas de Renca y Ventanas, en servicio en 1962 y 1964, respectivamente (la segunda se amplió en 1977) y, simultáneamente, se construyeron siete nuevas subestaciones, a la vez que se ampliaba la capacidad de transformación de alguna de las ya existentes.

En 1962, el total de clientes alcanzaba a 408.070 y en 1965, a 496.567.

El 14 de agosto de 1970 la Ley 17.323 autorizó a la Corporación de Fomento de la Producción, CORFO, a adquirir la totalidad de las acciones y bienes de la Compañía, quedando estatizada y excluyéndose de su gestión la participación privada.

Retorno al sector privado y apertura de filiales

Estudios de ingeniería eléctrica, minuciosamente elaborados, respaldaron los trabajos de infraestructura que la Compañía debió realizar a partir de junio de 1973 para suministrar energía al Ferrocarril Metropolitano de Santiago. Básicamente, ello significó la construcción de un complejo sistema de alimentación subterránea desde dos puntos distantes del anillo de 110.000 volts, y cuya energización, hecha realidad en diciembre del año siguiente, permitió que la Línea 1 inaugurara oficialmente sus recorridos en septiembre de 1975.

En 1981, la Compañía se reestructuró en un *holding*, con una casa matriz, Chilectra S.A.; y tres filiales, Chilectra Metropolitana S.A.; Chilectra Quinta Región S.A. (actual Chilquinta) y Chilectra Generación S.A. (Chilgener, actualmente). Correspondía a las dos primeras la distribución de energía en las regiones Metropolitana y Quinta, respectivamente, y la tercera asumía el giro de generación y transporte de energía.

Luego de crearse la Comisión Nacional de Energía en 1978, cuyo propósito fue definir la

nueva política que proyectaría al sector eléctrico, en septiembre de 1982 se dicta el DFL N°1 del Ministerio de Minería, constituyendo la Cuarta Ley General de Servicios Eléctricos. Destaca en ella su racionalidad técnico-económica que permitió la estabilidad y pleno desarrollo del sector eléctrico nacional.

En 1983 comenzó la reprivatización de Chilectra Metropolitana, concluida en agosto de 1987, al pasar a privados el 100% de su capital accionario. entre los que destacan especialmente los

EMPRENDE EL
MAYOR PLAN DE
INVERSIONES DE SU
HISTORIA Y SE
QUIEBRA LA BARRERA
DEL MILLÓN DE
CLIENTES





trabajadores en forma directa y a través de los Fondos de Pensiones. Fue el punto de partida del mayor plan de inversiones de la Compañía, diseñado para desarrollar una infraestructura técnico-eléctrica capaz de dar cobertura de servicios al 100% de su zona de concesión, la Región Metropolitana. En 1988, estaba conectado a la red un total de 1.007.651 clientes a través de los cuales se cubrían las necesidades de servicio eléctrico de una población superior a los cinco millones de habitantes.

A fines de 1987 la empresa inicia su proceso de filialización: la primera subsidiaria fue la distribuidora

Chilectra Metropolitana S.A. - actual Chilectra S.A.-, cuya casa matriz pasó a denominarse ENERSIS S.A., desde el 1 de agosto del año siguiente. En 1989 se seccionó el área surponiente de la zona de concesión de CHILECTRA, creándose la Compañía Eléctrica del Río Maipo S.A., con una zona de concesión de 520 km², con 118.000 clientes, también como subsidiaria de ENERSIS S.A.

Luego, desaparecen las fronteras ante el impulso de la gestión: en 1992 CHILECTRA asumió la operación de EDESUR en la capital argentina, tras adjudicarse a través de un consorcio el 51% de las acciones de la distribuidora de

la zona sur del gran Buenos Aires, que, a 1995, atendía a dos millones cien mil clientes. En 1994, pasó a operar la empresa EDELNOR del Perú, al adjudicarse el 60% de la distribuidora eléctrica del norte de Lima, con seiscientos mil clientes conectados a su servicio y, posteriormente, en diciembre de 1995, se adjudicó el 60% de la empresa Ede-Chancay en la ciudad de Lima, en ambos casos integrando el Consorcio Distrilima.

El 20 de noviembre de 1996 Chilectra, a través de un consorcio internacional, se adjudica el 70,26% de la Compañía Eléctrica de Río de Janeiro, Brasil, asumiendo también como operador técnico.

Desde dos faroles en una plaza, a 1.409 km² en la Región Metropolitana.

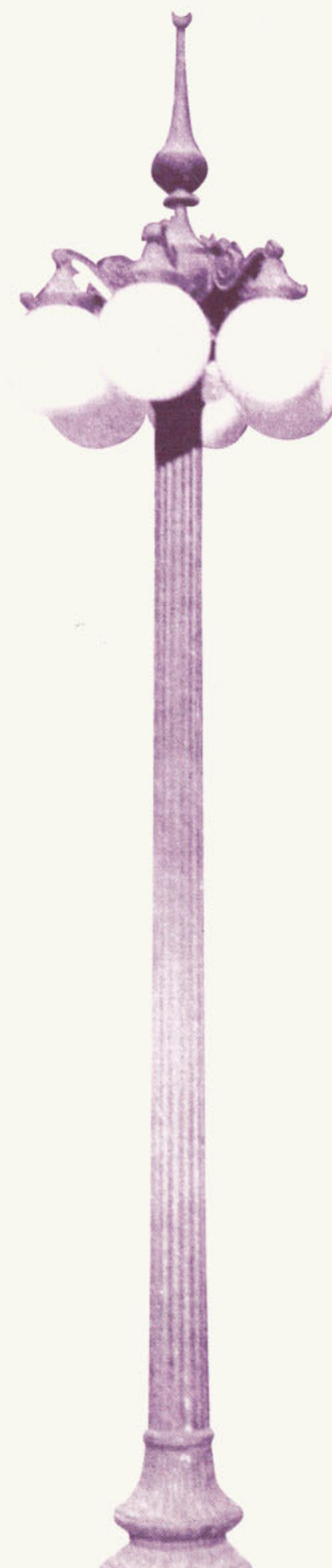
LA HISTORIA COMENZÓ
EN 1883... Y SE DIRÍA
QUE RECIÉN EMPIEZA, EN
UNA APUESTA HACIA EL
FUTURO QUE NO
RECONOCE LIMITES

En enero del presente año, CHILECTRA anotaba una zona de concesión de 1.409 km² en la Región Metropolitana; extensión geográfica que deja obsoleta la vieja concepción de aquel Santiago circunscrito a unas cuantas manzanas en que la Empresa reconoce, sin embargo, sus más queridas raíces. Fue esa capital, con visos de aldea, la espectadora, maravillada de las primeras luminarias que, celebradas como las luces de Edison, imprimieron en la noche santiaguina los resplandores de una nueva era. Su breve población de entonces ha derivado a un caudal representado por 1.099.467 clientes conectados al sistema eléctrico, entre quienes se distribuyeron el año pasado 6.675.600 de kW/h, para identificarlos como los

destinatarios del 46% del total de la energía que se distribuye en todo el país.

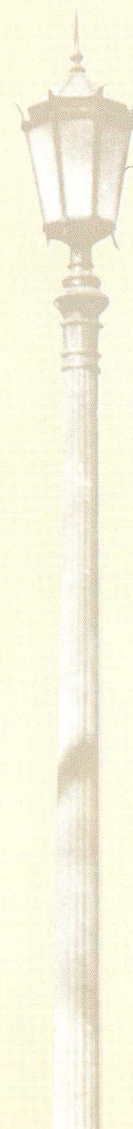
Adicionalmente, CHILECTRA opera importantes empresas en tres países sudamericanos y observa con interés hacia otros mercados que empiezan a liberarse en el continente americano.

Sin embargo, no puede olvidar su deuda con las generaciones pioneras de fines del siglo pasado y principios de éste, cuya visión y cuyo espíritu sigue vigente en sus herederos de hoy y en quienes mañana se declararán con orgullo continuadores de ese esfuerzo que lo primero que encendió fue un par de faroles de cinco luces en una pequeña como íntima plaza santiaguina.



G A L E R Í A H I S T Ó R I C A

75
Años



C H I L E C T R A S . A .





POR LA ALAMEDA DEL 1900.



CARROS DE
SANGRE
ESPERANDO A
LOS PASAJEROS A
LA SALIDA DE
LA IGLESIA
CATEDRAL.

VISTA DE LA
ALAMEDA DE LAS
DELICIAS CON
AHUMADA.





APACIBLE LA VIDA, SE REFLEJA EN LA ALAMEDA DE LAS DELICIAS CON ARTURO PRAT.



EMPIEZA A EMERGER
LA BULLENTE CIUDAD.



LAS VIEJAS CASONAS COLONIALES VAN CEDIENDO SU LUGAR A LOS NUEVOS ESTILOS DE LA ARQUITECTURA DEL SIGLO QUE COMIENZA.

PANÓRAMICA
DEL SECTOR SUR
DE LA CIUDAD
DESDE EL CERRO
SAN CRISTÓBAL.





LA COMUNA
DE PROVIDENCIA
CRECIENDO
HACIA EL SUR.

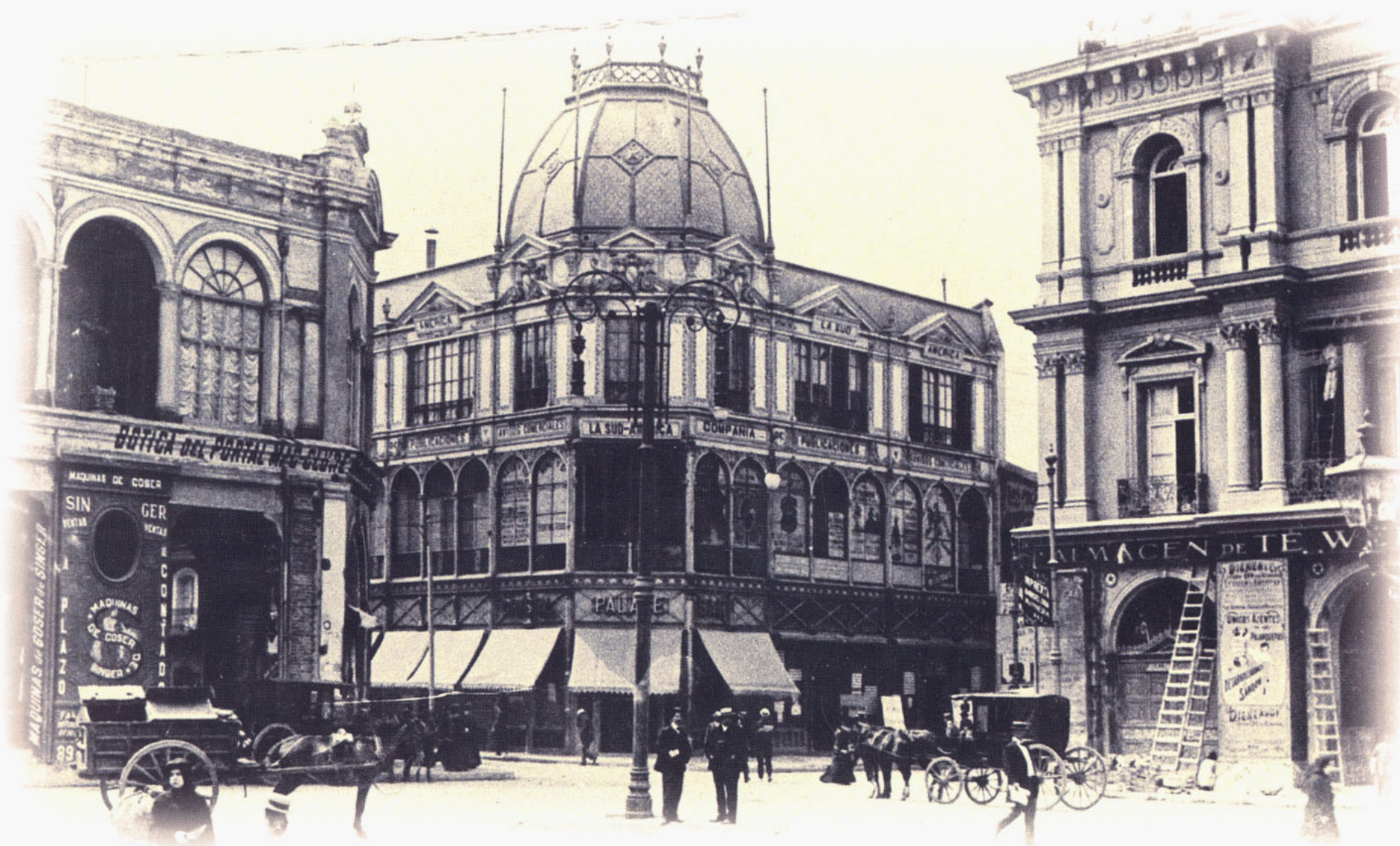


LA PLAZA ITALIA. CONSIDERADA DESDE SIEMPRE COMO UN PUNTO DE ORIENTACIÓN PARA LOS SANTIAGUINOS.



LA ARBOLEDA GENEROSA
DE LA PLAZA DE ARMAS
YA REFRESCABA
A LOS VECINOS EN 1919.

UN MEDIODÍA EN
MERCED CON ESTADO.





APARECEN LOS
PRIMEROS CARROS
POR MERCED.



CARROS POR
AHUMADA. 1920.

DESDE LA ESTACIÓN
MAPOCHO SE PODÍA
TOMAR LA COMBINACIÓN
HACIA VARIAS ZONAS
DE LA CAPITAL.





SU ENTORNO TENÍA REEMINISCENCIAS DEL VIEJO CONTINENTE.



RECOLETA Y
DOMINICA ERA UN
RECORRIDO TRANQUILO
A CIERTAS HORAS.



LA GARITA DE LA
ESTACIÓN MAPOCHO
EMPEZABA A CONGREGAR
A LOS VIAJEROS.

LA ALAMEDA, ENTRE
EJÉRCITO LIBERTADOR
Y VERGARA EN 1920.





LOS AFICIONADOS A LOS CABALLOS LLEGABAN AL CLUB HÍPICO EN EL CARRO 18.



HORA PEAK PARA
EL TRANSPORTE.



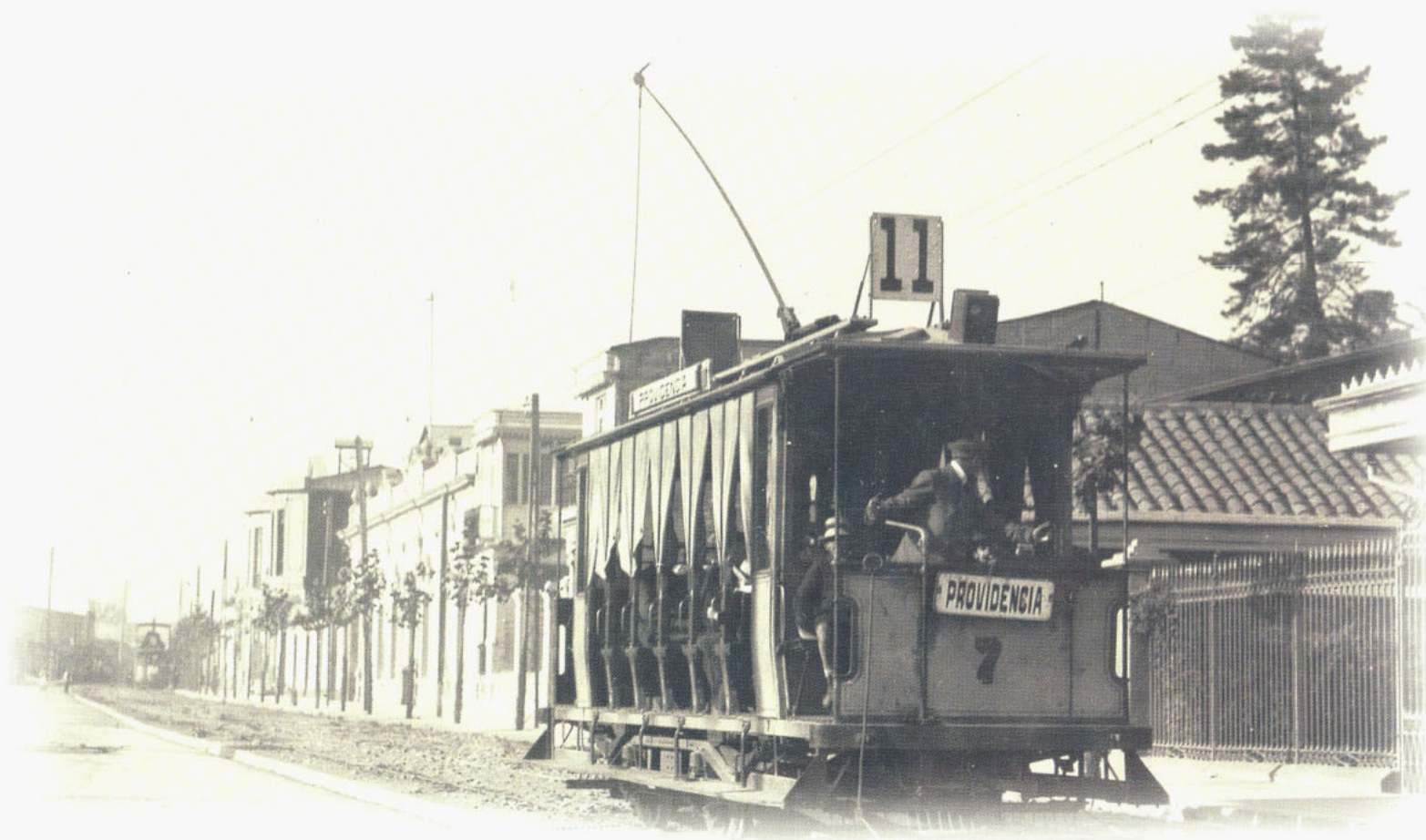
TAMBIÉN EN
ARTURO PRAT.



LA IMPONENTE ESTACIÓN PIRQUE EN ABRIL DE 1920, PRÓXIMA A LA PLAZA ITALIA



MAESTRANZA CON
RANCAGUA.



AVENIDA PROVIDENCIA CERCA DE MANUEL INFANTE.



PROVIDENCIA CON LOS LEONES.

ERA 1920, PRIMERAS

INSINUACIONES DE

LA DEMANDA

POR MOVILIZARSE.





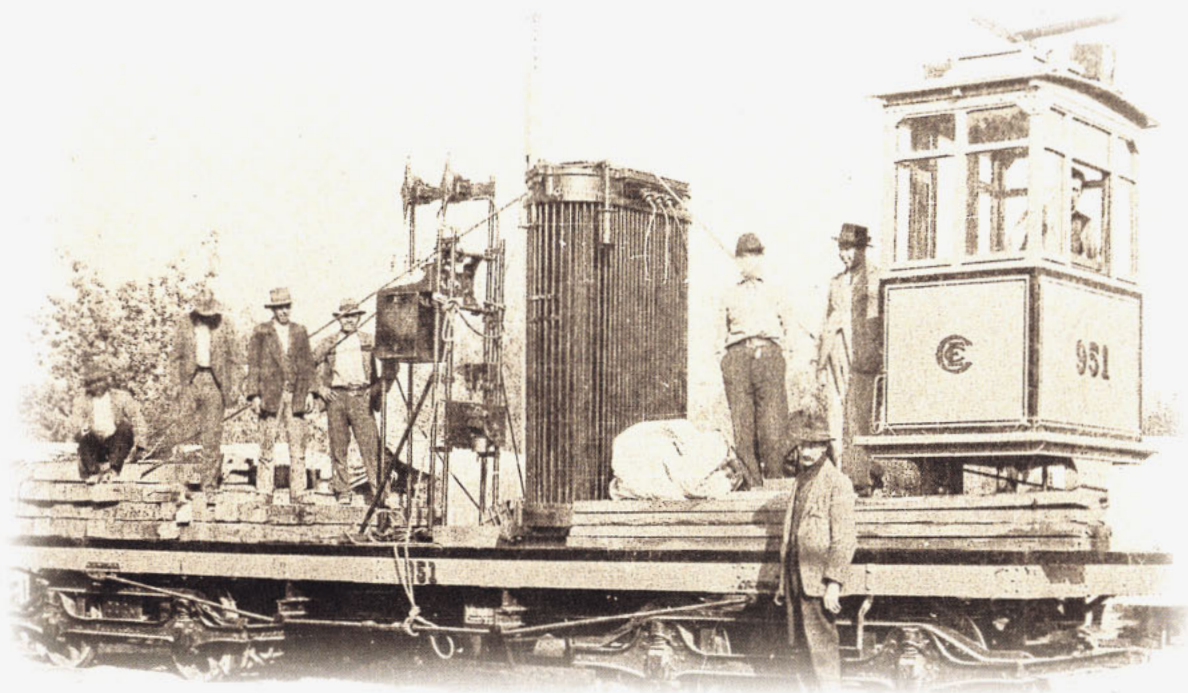
D
DETECTANDO UNA FALLA EN LA RED SUBTERRÁNEA.

DESARROLLO DE
LA RED
SUBTERRÁNEA
PARA EL BARRIO



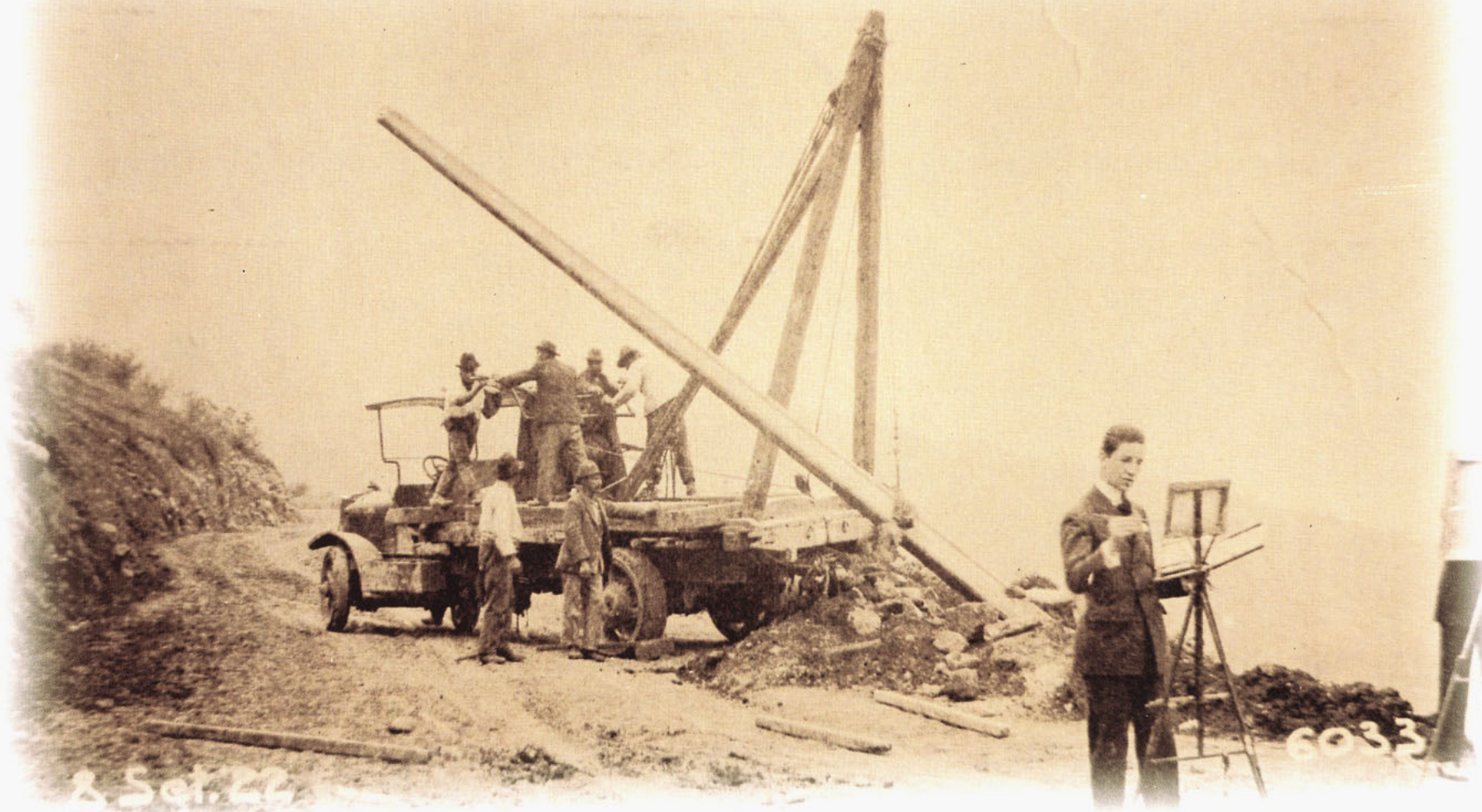


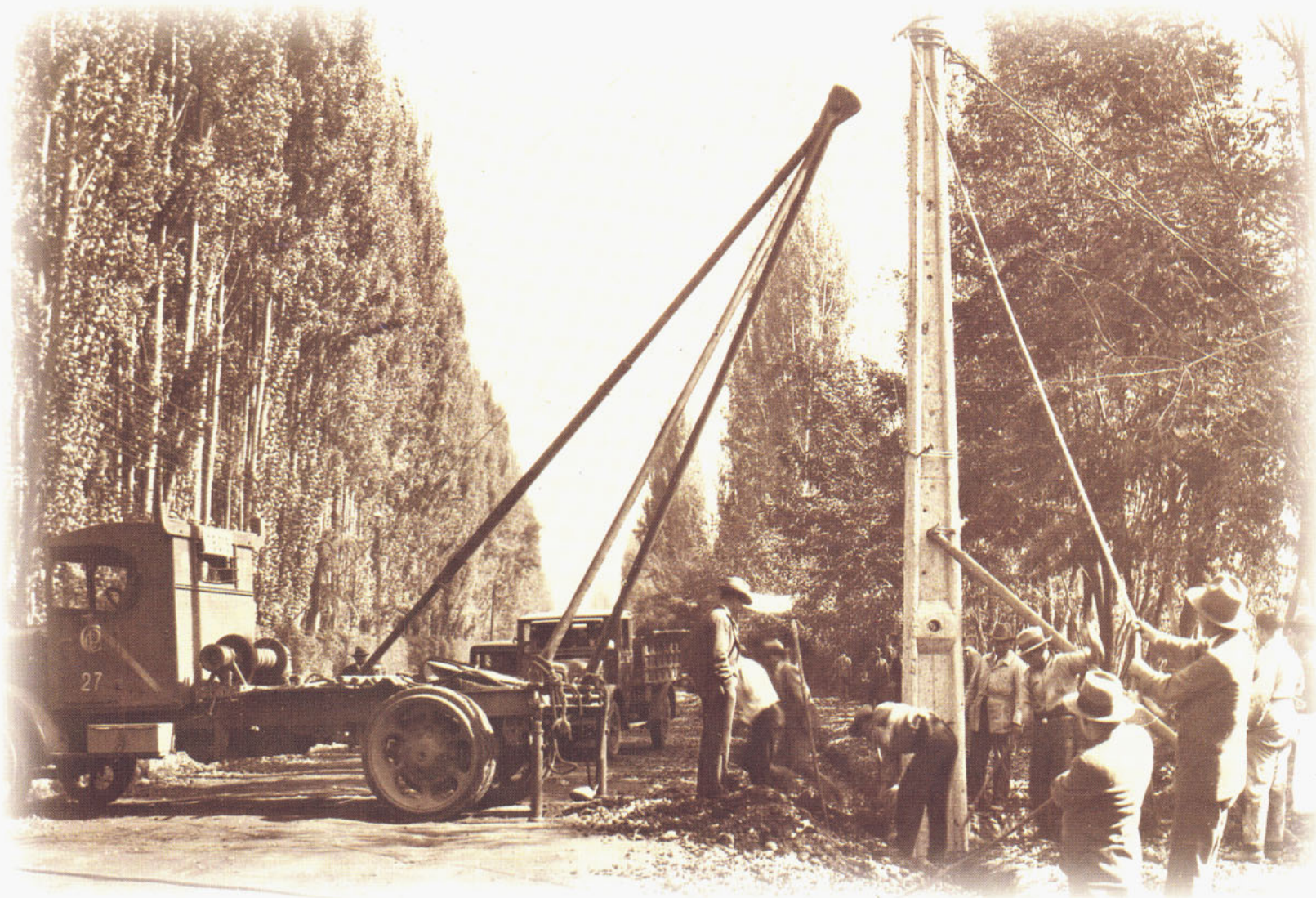
AL MEDIODÍA NO ERA FÁCIL DISPONER DEL TRANSPORTE PÚBLICO.



TRANSPORTE DE LOS GRANDES
TRANSFORMADORES PARA
LAS SUBESTACIONES QUE
ABASTECEN LA CAPITAL.

A
APARECEN LAS PRIMERAS
POSTACIONES PARA
SOSTENER EL TENDIDO
ELÉCTRICO QUE LLEVABA
LA ENERGÍA A LOS
SECTORES MÁS POBLADOS.





EL USO DE LAS
POSTACIONES
PERMITIRÁ LLEVAR
LA ENERGÍA PARA
ALUMBRAR CALLES
Y VIVIENDAS .

EL AUMENTO DE LA
DEMANDA OBLIGA
A LEVANTAR GRANDES
OBRAS DE GENERACIÓN
Y TRANSPORTE EN LA
CORDILLERA CENTRAL
PARA TRAER ENERGÍA
A SANTIAGO.





EN LA CORDILLERA, LA MULA Y EL TECLE RESULTAN IRREEMPLAZABLES.





LA ENERGÍA GENERADA DESDE LAS CENTRALES, COMO MAITENES,

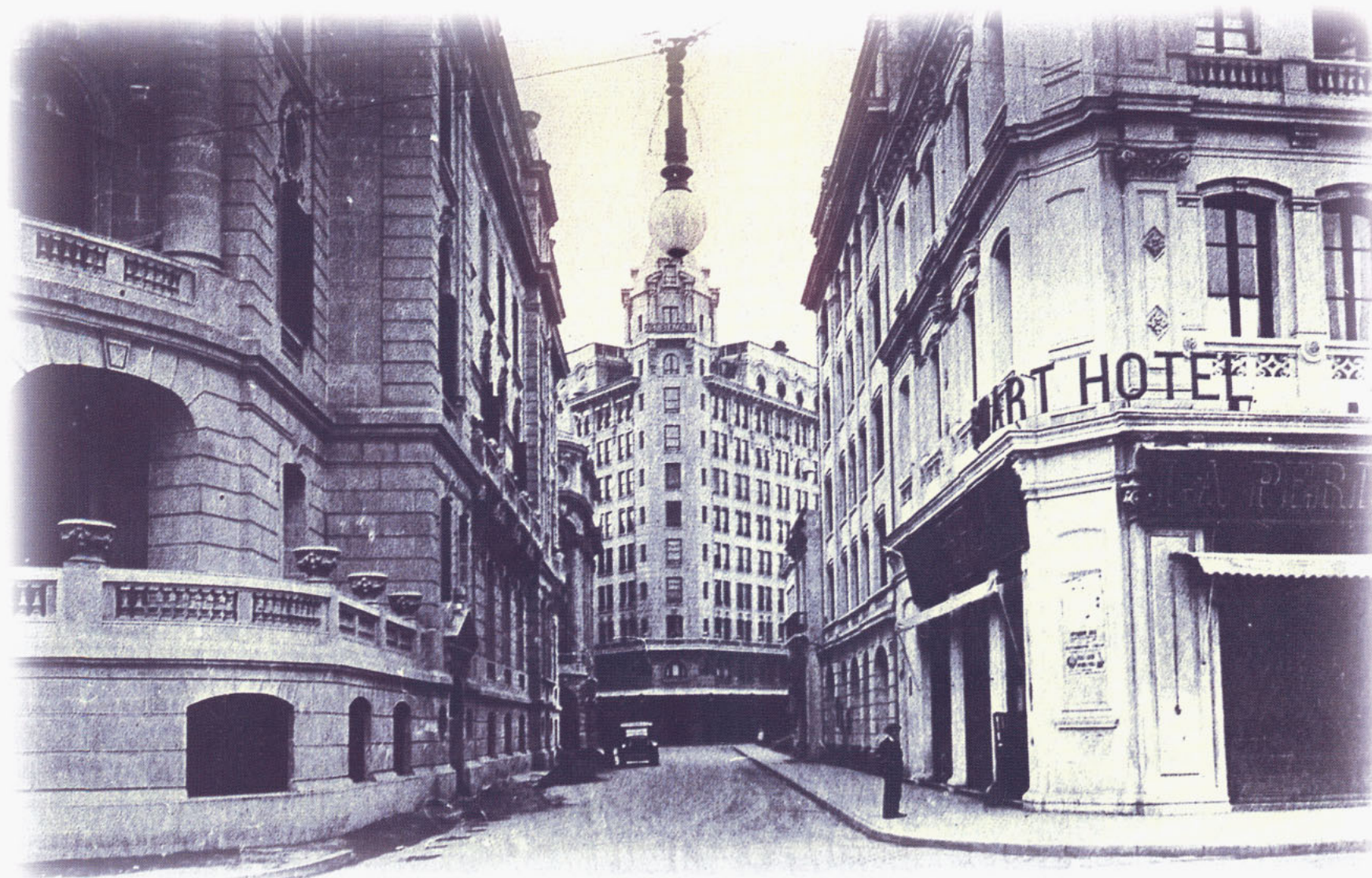
PERMITE EL SERVICIO ELÉCTRICO, EL RODADO DE TRANVÍAS Y EL FERROCARRIL SANTIAGO-VALPARAÍSO



LA ALAMEDA SEÑORIAL,
ILUMINADA CON LOS
FAROLAS CLUSTER DESDE
SAN IGNACIO AL ORIENTE.



TRANVÍAS Y
FAROLAS FRENTE
A LA UNIVERSIDAD
CATÓLICA.



EL ÁNGULO DE LA
CALLE NUEVA YORK
CON MODERNA
ILUMINACIÓN EN 1925.



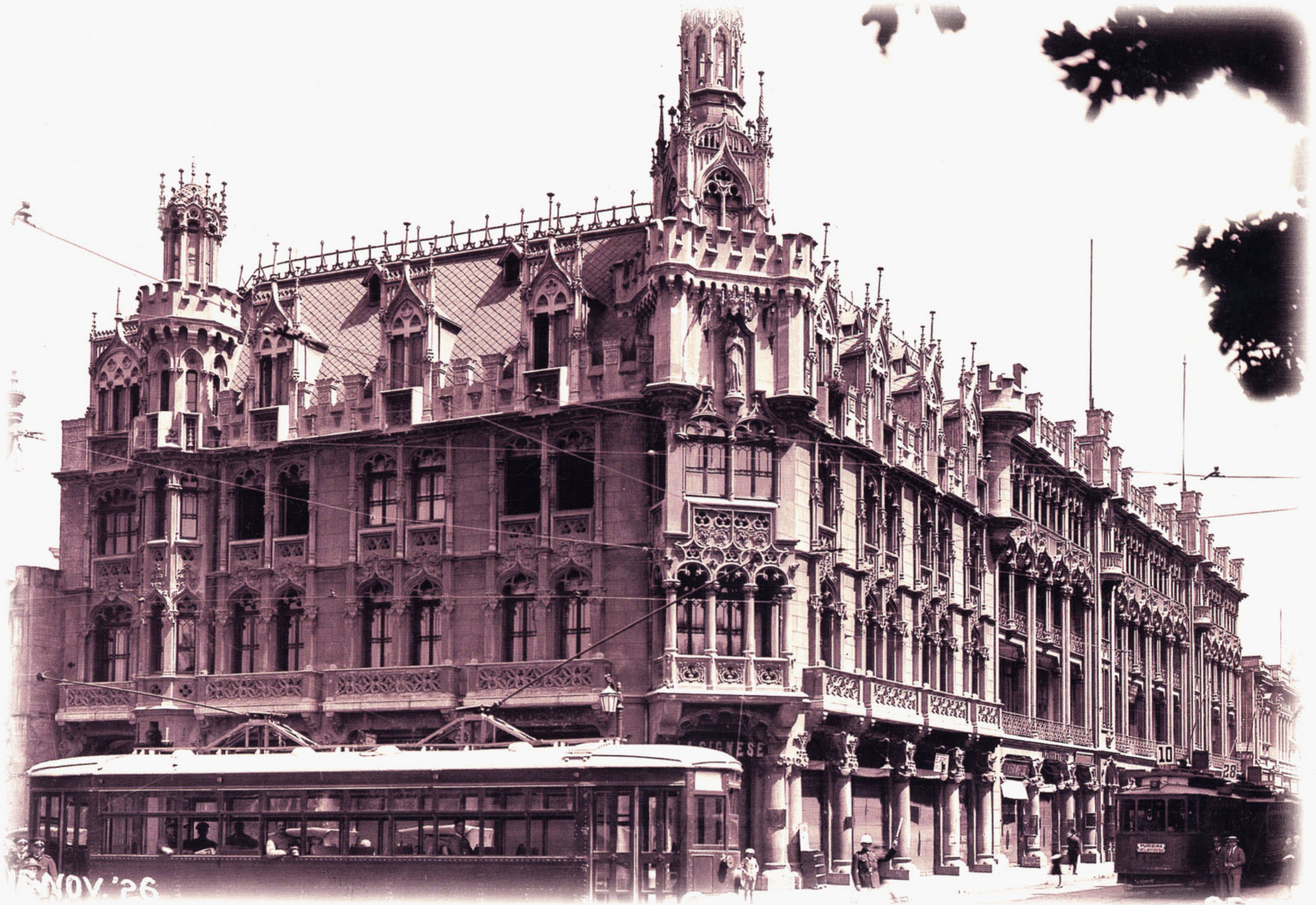
IMPONENTE EDIFICIO DE LA BOLSA DE COMERCIO.



ALAMEDA CON VICUÑA MACKENNA.

LA FUENTE ALEMANA
EN LA TRANQUILIDAD
DE 1926.





1926. PALACIO UNDURRAGA, DE ESPECTACULAR DISEÑO.



LOS TRIBUNALES

DE JUSTICIA,

EN SU PRIMERA ETAPA

DE CONSTRUCCIÓN.



LA SEDE
DEL PODER
LEGISLATIVO.



LA CATEDRAL,
CON SUS
IMponentes
CAMPANARIOS.

SEÑORIAL
ENMARQUE PARA LA
PLAZA DE ARMAS,
DESDE EL CORREO
CENTRAL A LA
MUNICIPALIDAD
DE SANTIAGO,
AÑO 1926.





68

SEDE PRINCIPAL DE LA COMPAÑÍA CHILENA DE ELECTRICIDAD, SANTO DOMINGO CON SAN ANTONIO.

ABRIENDO PASO
A LA TRACCIÓN
ELÉCTRICA,
EN LA ESQUINA
DE HUÉRFANOS
Y BANDERA.





11-ENE-26

665

1435

TRABAJANDO EN
ALAMEDA, ENTRE
CARMEN Y LIRA.

LA PARADA
DE ALAMEDA CON
SANTA ROSA.





INICIANDO
RÁPIDAMENTE
LA MARCHA,
AÑO 1927.



EL HOTEL VICTORIA,

SAN ANTONIO

CON HUÉRFANOS.

EL PALACIO DE
LA MONEDA ESTRENA
SU ILUMINACIÓN
EN 1927.





LA ALAMEDA EN UNA TARDE SOLEADA DE PRIMAVERA .

AL LLEGAR

LA NOCHE LOS

FAROL

LE CAMBIAN EL

ROSTRO A LA

CIUDAD.



23 Mar 27

CCF

Nº 134



UNA AJETREADA MAÑANA DE ABRIL DE 1928 POR CALLE BANDERA.





EL PASEO LA ALAMEDA DE LAS DELICIAS, SIN CONTAMINACIÓN.











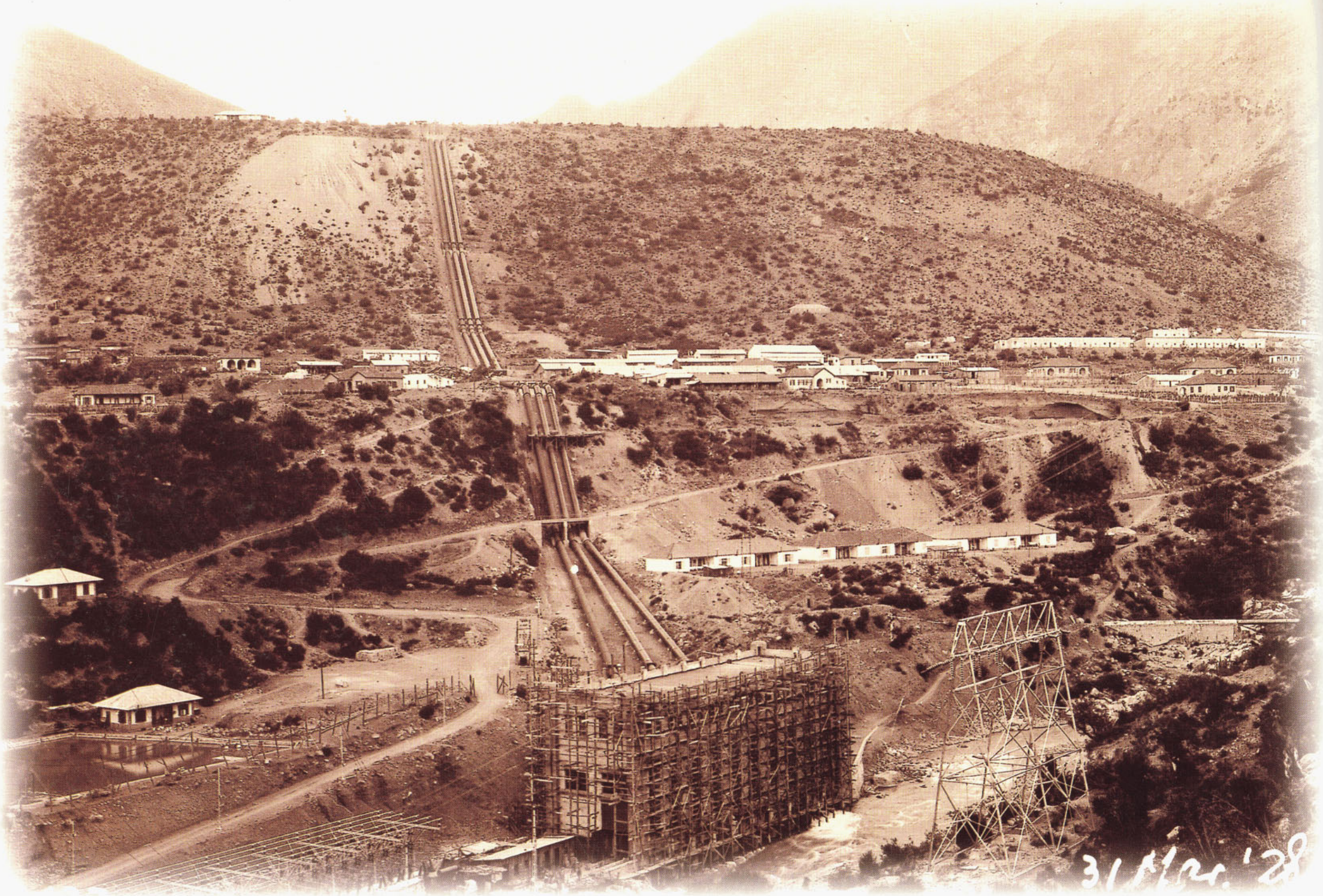
EN LA DÉCADA DEL TREINTA CONVIVÍAN SIN DIFICULTADES LAS “VICTORIAS”, TRANVÍAS Y MODERNOS AUTOMÓVILES QUE CIRCULABAN POR LA ALAMEDA
DISFRUTANDO DE UN FRONDOSO CERRO SANTA LUCÍA.







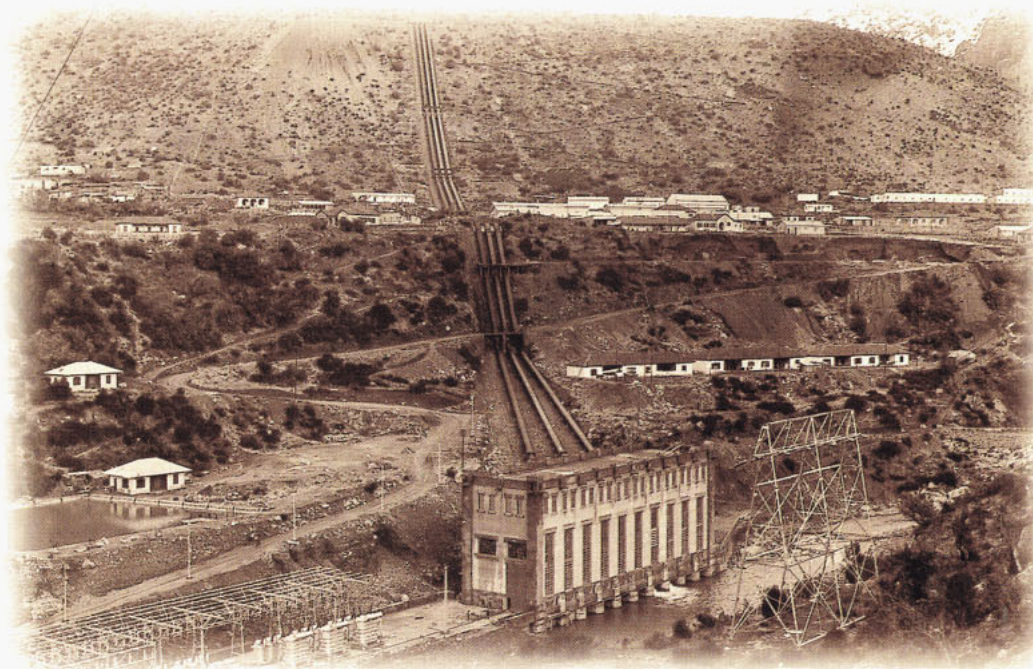
LOS RECORRIDOS POR INDEPENDENCIA Y SAN PABLO ERAN LOS MÁS EXTENSOS DE LA CIUDAD.



31 Mar. '28



DISTINTAS ETAPAS EN LA CONSTRUCCIÓN DE CENTRAL QUELTEHUES A MEDIADOS DE LA DÉCADA DEL VEINTE.





LA CIUDAD SIGUE CRECIENDO Y YA CUENTA CON 2.300 KM DE LÍNEAS DE DISTRIBUCIÓN ELÉCTRICA.



UNOS CUATROCIENTOS TREINTA TRANVÍAS CIRCULAN POR LAS CALLES DE SANTIAGO.
LA PARADA DE LA ESTACIÓN MAPOCHO SIGUE SIENDO UNA DE LAS MÁS CONCURRIDAS.

A LOS VEHÍCULOS
DE TRANSPORTE
TAMBIÉN HABÍA
QUE PROTEGERLOS
DE LAS INCLEMENCIAS
DEL INVIERNO.





TRANVÍAS Y AUTOMÓVILES COMPARTIENDO LA CALLE SAN ANTONIO, EN JUNIO DEL AÑO 1929.



LA ENERGÍA
NO SÓLO COMO
ILUMINACIÓN Y
TRANSPORTE
EN LA DÉCADA
DEL VEINTE.
AHUMADA CON
COMPAÑÍA.







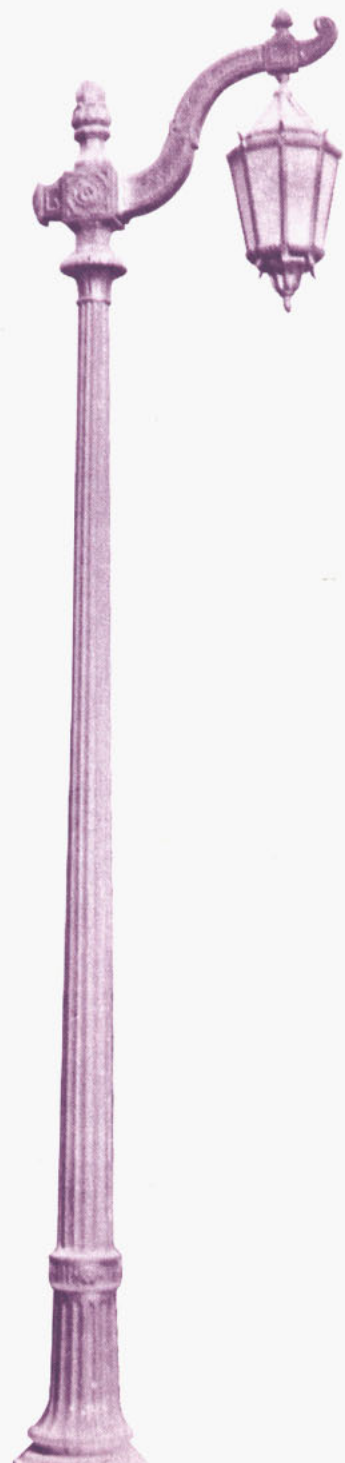
LA ESTACIÓN CENTRAL. OTRO PUNTO CONCURRIDO PARA TOMAR TAXIS O TRANVÍAS.



CALLE AHUMADA.



UNA CIUDAD LLENA DE ACTIVIDAD Y CON DIFICULTADES DE TRÁNSITO.



EN LA NAVIDAD DE 1930 SE INSTALAN NUEVOS TRANSFORMADORES PARA EL BARRIO CÍVICO.





LA CASA DE LOS RODRÍGUEZ VELASCO EN SANTO DOMINGO CON ENRIQUE MAC IVER.

EXTENSIÓN DE
LA RED
SUBTERRÁNEA.





ASÍ ERA EL
TRANSPORTE
EN EL INVIERNO
DE 1929.

A LA ESPERA
DE LOS PASAJEROS



ILUMINACIÓN
PARA LA CALLE
BEAUCHEFF.





EL EDIFICIO DE CERVECERÍAS UNIDAS EN AV. INDEPENDENCIA.



LOS TRIBUNALES COMPLETAN SU CONSTRUCCIÓN DEFINITIVA EN CALLE BANDERA CON COMPAÑÍA.



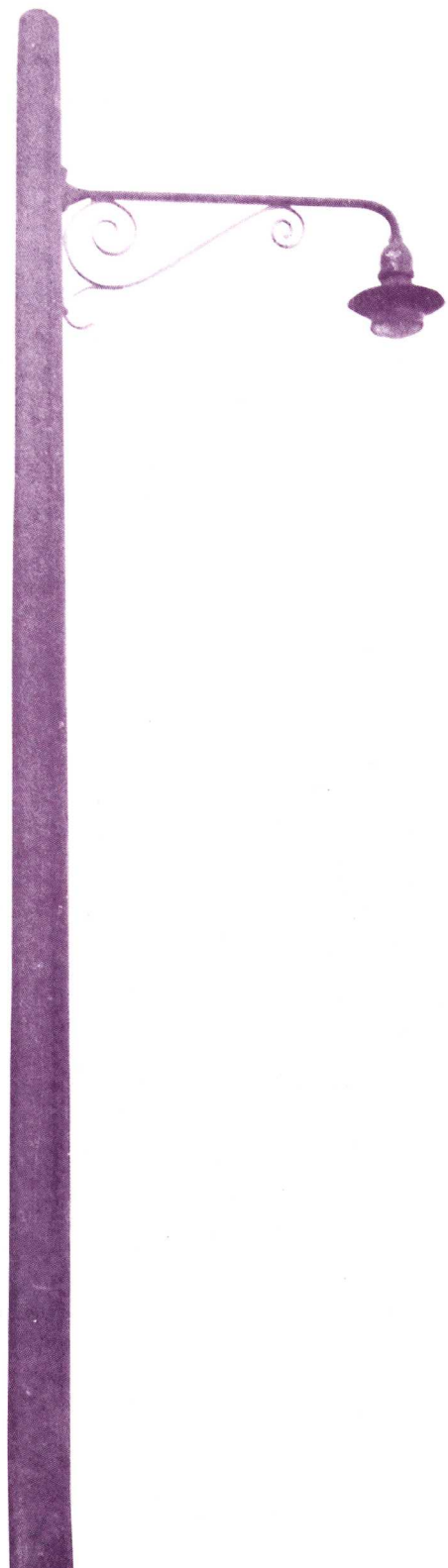
EL GENERAL MANUEL BAQUEDANO SE RECORTABA EN LOS CIELOS DESPEJADOS HACIA EL ORIENTE.

LOS EDIFICIOS
ORIENTE.





LAS NECESIDADES DE SERVICIO ELÉCTRICO Y TRANSPORTE IMPONÍAN CIERTOS SACRIFICIOS A LA CIUDAD.



EL TRANSPORTE Y LA ENERGÍA PARA EL SECTOR SUR, POR EL LLANO SUBERCASEAUX.



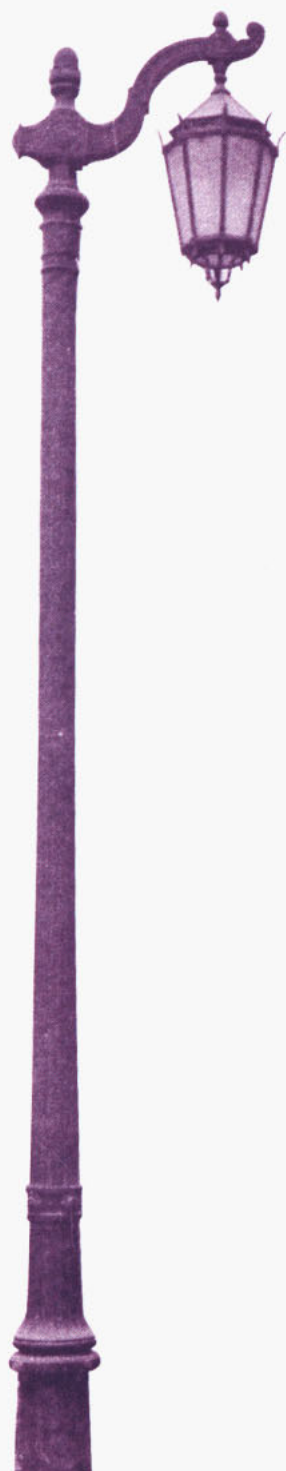




53rd 27

228

9426



7 5 A Ñ O S D E S P U E S

75
Años



C H I L E C T R A S . A .







C O L O F Ó N

Este libro ha sido diseñado y producido
utilizando tecnología computacional.

Para el diseño y diagramación
de sus páginas se utilizó el software
Adobe Page Maker 6.0
y Adobe Photoshop 3.0 en el tratamiento
de las imágenes fotográficas.

En su impresión se utilizó
papel Magnomatt de 270 grs. para
la portada de la edición en rústica y de
240. grs en sobrecubiertas de la edición de lujo.

El interior se imprimió sobre
papel Magnomatt de 130 grs.
El libro, de 120 págs. está encuadernado al hilo.

El tiraje de esta primera edición fue
de 5.000 ejemplares.

Santiago de Chile

1 9 9 6

75
Años
CHILECTRA S.A.

EDITADO POR

DEPARTAMENTO DE
RELACIONES PÚBLICAS
CHILECTRA S.A.

COORDINÓ ESTA
PUBLICACIÓN



EDICIONES
UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE

DISEÑO Y
PRODUCCIÓN

M. XIMENA ULIBARRI L.
M. VERÓNICA CHAPARRO P.
PUBLICIDAD UNIVERSITARIA U.C.

FOTOGRAFÍA
ARCHIVO CHILECTRA S.A.

IMPRESIÓN
OGRAMA

© Inscripción N° 98.466
Derechos reservados
Diciembre 1996
I.S.B.N. 956 - 14 - 0430 - 3

