



HISTORIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DEL EJÉRCITO DE CHILE

"PRESENCIA PERMANENTE EN LA LOGÍSTICA INSTITUCIONAL"

"Nexus Fidelis"







HISTORIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DEL EJÉRCITO DE CHILE

"PRESENCIA PERMANENTE EN LA LOGÍSTICA INSTITUCIONAL"

"Nexus Fidelis"



Dirección general

Luis Fernández Muñoz

Coronel

Presidente del Comité de Transporte

Coordinación

Christian Cónsolo Aravena

Coronel

Integrante del Comité de Transporte

Investigación, recopilación y redacción

Patricio Palma Valdivia

Teniente Coronel

Integrante del Comité de Transporte

Héctor Etti Badilla

Coronel (R)

Juan C. Elgueta Rosas

Coronel (R)

Asesor del Comité de Transporte

Inscripción Registro de Propiedad Intelectual N° 2024-A-4627

Todos los derechos reservados

Santiago de Chile - Primera edición, mayo de 2024

EJÉRCITO DE CHILE



ÍNDICE

PRÓLOGO	5
INTRODUCCIÓN	7
CAPÍTULO I	
EL TRANSPORTE EN LA HISTORIA MILITAR DE CHILE	9
El transporte en el descubrimiento de Chile	9
El transporte en la Conquista	11
El transporte en la Colonia	13
El transporte en la guerra de la Independencia	15
El transporte durante la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana	17
El transporte durante la Guerra del Pacífico (1879-1883):	19
- Organización de los servicios	20
- El problema de los transportes	20
- El Servicio de Transporte en el desarrollo de las campañas	21
- Consideraciones militares de carácter logístico del transporte	28
- Conclusiones sobre el transporte durante la guerra	30
Reorganización del Ejército y creación del Arma de Tren (1885-1914):	30
- Necesidad de reorganizar los servicios logísticos	30
- Organización del transporte como un servicio logístico	31
El transporte en la Guerra Civil de 1891	31
CAPÍTULO II	
SÍNTESIS HISTÓRICA DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE	35
Compañía de Tren N° 1	36
Compañía de Tren N° 2	40
Compañía de Tren N° 3	48
Compañía de Tren N° 4	52
El SIRTE, el ATIRE y el Batallón de Transporte N° 2 "Limache"	57
Jefatura de Transporte del Ejército	61
Secretaría de Estudios de Transporte	66
Regimiento Tradicional de Transporte	68
Unidad Tradicional de Suboficiales de Transporte	70
CAPÍTULO III	
CARRERA MILITAR DEL PERSONAL DE TRANSPORTE	73
Creación del Escalafón de Oficiales de Tren	73
Creación de la Planta de Oficiales del Arma de Tren	75
Cursos y promociones de Oficiales	76
Primeros comandantes de las unidades de Tren	78



Jefes del Servicio de Transporte	78
Formación profesional del personal del Servicio	79
Perfeccionamiento de oficiales en la Universidad Católica de Valparaíso	79
Oficiales ingenieros politécnicos militares	80
Orígenes del Cuadro Permanente de Transporte	81
Estructura del Escalafón del Cuadro Permanente de Transporte	82
CAPÍTULO IV	
EL SERVICIO DE TRANSPORTE EN EL SIGLO XXI	89
Misión	89
Organización	90
Funcionamiento	92
Docencia y especialización	94
Otras actividades	95
El Servicio de Transporte en el siglo XXI	96
CAPÍTULO V	
HIMNOS DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE	103
Himno del Servicio de Transporte	103
Himno del Batallón de Transporte del Ejército	103
Himno del Batallón de Transporte N° 2 "Limache"	104
Himno del Batallón de Transporte N° 4 "Victoria"	104
Himno de la Secretaría de Estudios de Transporte	105
Himno del Regimiento Tradicional de Transporte	105
ANEXOS	106
Anexo I : Ordenanza General del Ejército de 1839	107
Anexo II : Dotaciones de los Batallones de Tren a través de la historia	110
Anexo III : Disposiciones para el nombramiento de oficiales del Arma de Tren	114
Anexo IV : Antecedentes militares del Primer Oficial del Arma de Tren	116
Anexo V : Antecedentes militares del Primer Teniente Coronel del Arma de Tren	117
Anexo VI : Antecedentes militares del Primer Coronel del Arma de Tren	118
Anexo VII: Antecedentes militares de los Oficiales Generales del Servicio de Transporte	119
Anexo VIII: Promociones de Oficiales del Arma de Tren y Servicio de Transporte	123
Anexo IX : Promociones de Suboficiales del Servicio de Transporte	134
Anexo X : Mártires del Servicio de Transporte del Ejército	180
Anexo XI : Evolución de los medios de transporte institucional	183
Anexo XII: Actividades del Centenario del Servicio de Transporte	196
Anexo XIII: Misceláneos	197
BIBLIOGRAFÍA	206



PRÓLOGO

La logística militar (del griego *logistikos*, que sabe calcular), en lo general es la disciplina de planificar y llevar a cabo el movimiento, suministro y mantenimiento de las fuerzas militares.

Al respecto y dentro de los servicios y funciones logísticas del Ejército de Chile, se encuentra el Servicio de Transporte, el cual tiene directa incidencia en el desarrollo de las operaciones militares, sean estas de guerra o distintas de esta, que de manera indefectible, se encuentran asociadas al éxito o fracaso de una misión, dependiendo por cierto, entre otros principios, de la oportunidad en el cumplimiento de sus tareas específicas de transporte logístico, operativo y administrativo, teniendo en cuenta para tal efecto, el análisis de las experiencias de su propia historia y de numerosas lecciones aprendidas en el marco del transporte militar, que se desprenden de hechos de armas a nivel mundial.

Es por ello que, al no existir un texto oficial, con la génesis de la evolución de este servicio logístico en nuestra Institución, es que el Comité de Transporte, ha estimado pertinente el presentar para conocimiento de nuestros lectores, el libro con la "Historia del Servicio de Transporte del Ejército", recopilación cronológica que da cuenta de los incipientes comienzos de su organización, la que gradualmente se fue integrando a la componente de los servicios y funciones logísticas, radicada actualmente en el Comando de Apoyo a la Fuerza, organización matriz con directa injerencia en el actual soporte logístico institucional, dentro de cuyos Órganos ejecutivos se encuentran la División Logística, la División de Mantenimiento, la División de Telecomunicaciones, la División de Ingenieros, la División de Adquisiciones y la División de Salud.

Dicho lo anterior, veremos la activa e importante participación de esta función en los orígenes de nuestra patria, en conflictos internacionales con países limítrofes durante el siglo XIX, incluyendo el relevante rol que se le asignaría, al término de la Guerra del Pacífico, en el marco de la reorganización del Ejército de Chile en el año 1885, que se iniciara bajo la dirección del Presidente de la República don Domingo Santa María González, con la contratación del oficial alemán Emilio Köerner Henze, quien dejaría en el pasado la inspiración inicial de la institución en la doctrina militar francesa, para dar paso a la modernización y profesionalización del Ejército chileno, bajo el modelo de su homólogo alemán, incluyendo dentro de esta importante tarea, el crear a principios del siglo XX las unidades pertenecientes al Arma de Tren, las que a partir de 1953 y hasta la fecha, se reconocerá como Servicio de Transporte del Ejército.



Luego, existe una reseña relacionada con la línea de carrera del personal de oficiales y suboficiales que conforman el Escalafón de Transporte, con el detalle de sus posibilidades de proyección profesional, hecho que ha repercutido positivamente en el nivel de gestión de este servicio logístico, respondiendo integral y plenamente a los desafíos y exigencias de la logística militar, propia de ejércitos modernos, con amplitud e integración de conocimientos de su personal, adquiridos a través de misiones de Operaciones de Paz e intercambio de experiencias con ejércitos de países desarrollados.

También se describen en este libro, detalles de las misiones y tareas fundamentales que hoy desarrolla el Servicio de Transporte, plenamente integrado a las funciones logísticas para el sostenimiento integral de la Fuerza Terrestre y la Fuerza Generadora, participando activa y decididamente en el desarrollo de las áreas de misión que el Ministerio de Defensa Nacional impone a nuestra Institución.

Finalmente, vaya un especial reconocimiento para los oficiales y suboficiales activos y en condición de retiro que, demostrando profundos conocimientos históricos de nuestra Institución y particularmente del Servicio de Transporte, participaron en la elaboración del presente texto, destacando por cierto el profesional y acertado aporte de la Dirección de Estudios e Investigaciones Militares y del Departamento Cultural, Histórico y de Extensión del Ejército de Chile.

Santiago, 29 de mayo de 2024.

LUIS FERNÁNDEZ MUÑOZ
Coronel
Presidente del Comité de Transporte



INTRODUCCIÓN

En el Capítulo I “El Transporte en la Historia Militar de Chile”, se desarrolla una síntesis cronológica, representando los hitos de mayor importancia inherentes a la génesis y desarrollo de esta función logística en la Institución, estrechamente relacionados con la historia militar chilena, señalándose su participación en los diferentes conflictos bélicos del siglo XIX, los cuales dieron origen inicialmente, al Arma de Tren y posteriormente al Servicio de Transporte.

En el Capítulo II “Síntesis Histórica de las Unidades de Transporte”, se detalla la cronología de la creación y los diversos cambios de denominaciones, destinaciones, dependencias, dotaciones y funciones de las distintas unidades que en algún momento pertenecieron o se relacionaron con el Arma de Tren y después con el Servicio de Transporte, obedeciendo esto a las necesidades de abastecimiento y acarreo cada vez con mayores exigencias y mayor complejidad.

En el Capítulo III “Carrera Militar del Personal de Transporte”, se abordan los detalles relacionados con la línea de carrera del personal de oficiales y suboficiales pertenecientes al Servicio de Transporte, con el detalle de sus egresos, preparación durante la carrera y sus principales logros de formación profesional, evolución que le ha permitido integrar al personal femenino dentro de la Institución.

En el Capítulo IV “El Servicio de Transporte en el Siglo XXI”, se entregan los antecedentes del proceso de modernización que ha vivido el Ejército en los últimos años, en el cual el Servicio ha participado activamente y de diferentes maneras, visualizándose cambios radicales para un funcionamiento más eficiente y acorde a los tiempos que se viven.

En el Capítulo V “Himnos de las unidades de Transporte”, se presentan antecedentes correspondientes a ritos y tradiciones militares de las unidades de transporte, exteriorizaciones que forjan el sentido de pertenencia de su personal, mantienen vivas las tradiciones y remembranzas de los tiempos pasados y construyen un fuerte vínculo de camaradería que une y hermana en torno a un ideal común.

Además de los capítulos señalados precedentemente, se han considerado una serie de anexos tendientes a complementar los antecedentes expuestos en el presente libro histórico, que permiten abordar en mejor forma, la génesis del Servicio de Transporte del Ejército de Chile.

CAPÍTULO I



Llegada de Almagro al valle de Copiapó de Fray Pedro Subercaseux.

Fuente: Tomo I: Historia del Ejército de Chile.



EL TRANSPORTE EN LA HISTORIA MILITAR DE CHILE

Nuestra historia militar ha sido forjada por un estilo que deriva de la influencia europea imperante en una determinada época, como la española, francesa, alemana y, últimamente, la norteamericana. Todo ello en concordancia con la organización, equipamiento, armamento y sistemas de instrucción, puestos en práctica por el Ejército, en las respectivas etapas de su existencia.

Este capítulo estará centrado en las dos primeras influencias, que conforman la génesis del transporte en la institución y sobre el que se irá estructurando esta función logística con su propia doctrina, la que será gravitante en las operaciones de apoyo a las tropas combatientes o en operaciones militares distintas a la guerra.

Desde este punto de vista, el transporte se convierte en un elemento integrador, portador de cultura y nuevas costumbres, que fue plasmando la idea de los conquistadores de imponer su poderío y religiosidad a los aborígenes.



El caballo es introducido en América por los españoles.
Fuente: Tomo I: Historia del Ejército de Chile.

El transporte en el descubrimiento de Chile¹

Ya en el período precolombino los incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su imperio, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías, sacrificada actividad que se realizaba a pie o con el apoyo de llamas. Así sus mercaderías lograban llegar a destino, a veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas. Otros pueblos utilizaron canoas o botes como medio de comunicación y transporte.

La llegada de los españoles y portugueses a lo largo de casi toda América produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación entonces existente era el marítimo, dado que era más eficiente y rápido.

En 1519, el portugués Hernando de Magallanes, al servicio de la corona española, salió de Sevilla con una flota de cinco carabelas con el objetivo de descubrir un paso interoceánico y llegar hasta la región de la especiería de las islas Molucas.

En marzo de 1520 llegó al golfo de San Julián, en la Patagonia, donde resolvió invernar por cerca de cinco meses antes de continuar viaje en primavera.

Luego de varias exploraciones en la región, el 1 de noviembre de 1520 descubrió el tan ansiado paso interoceánico, al que bautizó de "Todos los Santos" o de "Las once mil vírgenes". Durante la travesía del mismo se observaron grandes hogueras en la costa, derivando de ello, el nombre que

1. ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJÉRCITO. Historia del Ejército de Chile – Tomo I: El Ejército del Reino de Chile (1603-1810). Colección Biblioteca del Oficial. Santiago, Chile, 1982, pp. 33,36,38.



se dio a esta región de Tierra del Fuego. Cerca de un mes duró el cruce del estrecho y del mar, que luego Magallanes lo nombró como océano Pacífico. Estos son los primeros antecedentes de la llegada de los descubridores al territorio de lo que hoy es Chile, y lo hicieron utilizando el único modo de transporte que, en esa época, permitía viajes a largas distancias y que posibilitó el conocimiento de la existencia de nuevas tierras: el marítimo.



Ruta de Diego de Almagro.

Fuente: Tomo I: Historia del Ejército de Chile

Posteriormente, en julio de 1535, Diego de Almagro (1475-1538), entonces en el virreinato del Perú, se propuso emprender la exploración de las tierras sometidas al imperio Inca al sudoeste del altiplano boliviano por vía terrestre, más allá del desierto atacameño, maravillado por las historias de riquezas que se contaban.

Después de reunir una hueste de alrededor de 500 españoles, además de varios cientos de yanaconas (indígenas encargados del transporte) y de una importante cantidad

de llamas para la carga más pesada, la expedición partió del Cuzco, en julio de 1535.

Inicialmente atravesó la altiplanicie del Callao, bordeó el lago Titicaca, acampó en lo que hoy es Tupiza (Bolivia) y cruzó las alturas andinas, por el norte del país altiplánico. En marzo de 1536, cuando aún estaban en plena cordillera tratando de cruzar el paso de San Francisco (a 4.726 m de altitud), frente a Copiapó, el rigor climático derivado del derretimiento de la nieve, crecida de ríos y lluvias torrenciales agregaron diversas dificultades, a las que se sumaron el frío, el hambre y los accidentes, muriendo cientos de indígenas y animales.

En tanto, en Lima y a solicitud de Almagro, los españoles Ruy Díaz y Juan de Herrada armaron tres navíos que debían hacerse a la mar, trasladando refuerzos, víveres y armamento para apoyar su expedición a través del transporte marítimo, y aguardar en un punto próximo a la costa de Coquimbo.



Llegada de Almagro al valle de Copiapó.

Fuente: Tomo I: Historia del Ejército de Chile.

Al acceder a la zona de Copiapó, en abril de 1536, Almagro y su gente se convirtieron en la primera fuerza expedicionaria europea en descubrir el territorio que actualmente ocupa Chile e intentó acometer su conquista. Cuando llegaron a Coquimbo, Almagro se reunió con Ruy Díaz, quien por mar había llegado con un solo barco de suministros después de una penosa travesía navegando contra el viento;



las otras dos embarcaciones que salieron del Callao, se habían visto obligadas a regresar.

Posteriormente, la expedición llegó al valle del Aconcagua, lugar que recibía el nombre de “Chile” y en donde tuvieron una favorable acogida. Desde este lugar, Almagro decidió enviar un grupo expedicionario al mando de Gómez de Alvarado para que confirmase si los lavaderos de oro estaban agotados o no y que más al sur se excluía la existencia de poblados y, por el contrario, se acrecentaba la presencia de pueblos muy belicosos, los cuales habían detenido la expansión incaica.

Siguiendo por la ruta terrestre y llevando sus impedimentos a través de los indios cargadores y a lomo de animales, al cruzar el Maule los exploradores se encontraron con los araucanos y en Reinogüelén disputaron una encarnizada batalla en la que pusieron en fuga a los indígenas después de que estos ofrecieran gran resistencia y cedieran terreno, tras sufrir numerosas pérdidas. Cuando regresaron al Aconcagua relataron lo ocurrido y la mayoría se pronunció por abandonar el país y regresar al Perú, pues nada justificaba permanecer si no había riquezas, donde amenazaba una vida insegura y en permanente guerra.

A comienzos de 1537, Almagro abandonó Chile por Atacama, siguiendo la ruta terrestre y llevando sus pertenencias en el único medio conocido, a lomo de animales de carga y con indios porteadores. Con premura por regresar al Cuzco, una vez que conoció la rebelión de Manco, le aguardaba la guerra con Pizarro, la prisión y la muerte a garrote, un año después, por orden de este último.

El transporte en la Conquista²

En 1539, Pedro de Valdivia (1497-1553), maestro de campo de Francisco Pizarro en la guerra contra Almagro y experimentado soldado procedente de los tercios de Flandes e Italia, solicitó a su capitán y gobernador

autorización para realizar una expedición a Chile. Obtenido el permiso para conquistar y poblar estas tierras en nombre del rey, Pedro de Valdivia recibió el título de Teniente Gobernador de Chile es decir, jefe del país que se proponía conquistar, sometido a la autoridad de Francisco Pizarro.

La falta de financiamiento, las noticias que habían traído la gente de Diego de Almagro y la penuria del viaje desalentaron el reclutamiento. Valdivia acordó compartir jornada con Pedro Sancho de la Hoz, quien fuera secretario de Pizarro y estaba ansioso de hacer efectiva la gobernación que el rey le había concedido en las tierras que descubriera en la región más austral.

El 20 de enero de 1540, Valdivia partió del Cuzco con apenas once soldados y aproximadamente mil indígenas para el transporte de la carga y servicios, decidido a seguir la ruta del desierto que empleó Almagro en su retorno, llevando consigo diversas semillas europeas, principalmente trigo, animales domésticos, como cerdos y gallinas, y herramientas de toda clase.

La expedición tenía un alto costo, siendo lo más difícil para Valdivia reunir a los hombres. A medida que avanzaba en su aventura se le fueron sumando más hombres, logrando reunir unos 150 soldados, una mujer española, Inés de Suárez, y algunos sacerdotes.

En septiembre de 1540, los españoles llegaron a Copiapó, donde tomaron posesión del territorio. Desde ahí continuaron su avance por los valles de Coquimbo, Huasco y Aconcagua y, en diciembre de 1540, ya se encontraban en el valle del río Mapocho.

Valdivia sabía que su empresa de conquista era difícil y que esta, entre otros factores, dependía del lugar en que creara la primera ciudad, por lo que, el 12 de febrero de 1541 fundó la ciudad de Santiago del Nuevo Extremo en el valle del Mapocho.

2 ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJÉRCITO. Historia del Ejército de Chile – Tomo I: El Ejército del Reino de Chile (1603-1810). Colección Biblioteca del Oficial. Santiago, Chile, 1982, pp. 33,36,38.



Ruta de Pedro de Valdivia.

Fuente: Tomo I: Historia del Ejército de Chile.

El año 1547 Valdivia viajó por vía marítima hacia el virreinato del Perú pues allí se había desatado una guerra y, enterado de estos hechos, no dudó un segundo en ponerse a las órdenes de Pedro de la Gasca, quien fue nombrado por el rey para poner fin a los desórdenes del virreinato. El licenciado de la Gasca reconoció los servicios de Pedro de Valdivia y, en nombre del rey, le reconoció su título de gobernador y le especificó los límites de su gobernación: desde el paralelo 27 hasta el 41 de latitud sur y desde la costa, cien leguas hacia el este (600 kilómetros aproximadamente). Es decir, desde el desierto de Atacama hasta la altura de Puerto Montt y desde la costa del Pacífico hasta la costa del Atlántico, lo que dejaba en posesión de Chile al territorio de la Patagonia.

El viaje al Perú significó la consolidación de la conquista de Chile, ya que Valdivia volvió con refuerzos y pertrechos, por la misma ruta ya conocida y, además, con el reconocimiento oficial de su cargo y derechos sobre los territorios. En

estas condiciones, ya pudo emprenderse la conquista del resto del territorio, la expansión al sur entre 1550 y 1553 y la mecánica para esto fue la fundación de ciudades.

En 1550, comenzó el avance hacia el sur por vía terrestre, por caminos inexistentes y cargando sus elementos a lomo de animales y con indígenas porteadores, con ello comenzó también la Guerra de Arauco, por cuanto tuvo que enfrentarse a la fiera resistencia del pueblo mapuche. Por esta razón, Valdivia debió fundar varios fuertes, sobre todo en el territorio propiamente araucano.



El toqui Lautaro, el más famoso héroe y estratega mapuche del siglo XVI.

Fuente: Tomo I: Historia del Ejército de Chile

El 5 de octubre de 1550, fundó la ciudad de Concepción, que contó inicialmente con 40 vecinos a los que se le repartieron indios y tierras; posteriormente, siguieron La Imperial (1551), Valdivia (1552), Villarrica (Jerónimo de Alderete 1552), Los Confines (Angol 1553) y los fuertes de Tucapel (1552) Arauco y Purén (1553).

Con todas estas instalaciones, los españoles se encontraban optimistas, pues suponían dominado y controlado el te-



ritorio araucano. Sin embargo, precisamente esta profusión de fundaciones, que los castellanos consideraban su mayor logro, fue su principal error estratégico y la causa de muchas desgracias, entre las que se cuenta la propia muerte de Valdivia, que culminarán con la destrucción de todas las ciudades construidas al sur del Biobío hacia fines del siglo XVI.

El transporte en la Colonia³

Este período se sitúa entre principios de los siglos XVII y XIX, el cual se inicia con la Batalla de Curalaba en 1598, fase que en la que se fue asentando una sociedad nueva y se afianzó la institucionalidad del reino, delimitándose una frontera en el río Biobío, donde por siglos convivieron de manera pacífica, bélica y alternada españoles y araucanos. Esta zona fronteriza se convirtió en un área de particular mestizaje, donde se fundieron tradiciones españolas e indígenas.

El primer gobernador de la Colonia fue Alonso de Ribera, quien llegó a nuestro país en 1601 y que, al enterarse de la situación local, se dio cuenta de que no se podía seguir combatiendo con las milicias vecinales, sino que era necesario organizar un ejército permanente. Para tal efecto pidió autorización al rey, quien ordenó, en 1604, enviar desde las cajas reales de Perú un Real Situado para poder pagarles a los 1.500 hombres que conformaban este ejército. Consideró, además, un esfuerzo inútil fundar ciudades y fuertes dentro del territorio mapuche y propuso establecer una línea fronteriza fortificada.

La economía chilena de la época se organizó, por una parte, en torno al desarrollo de las riquezas mineras del virreinato del Perú, cuyo símbolo fue Potosí. Chile enviaba mulas para el transporte y productos, como cereales, frutas secas, vino, aguardiente, telas, ponchos, frazadas, lona, cuerdas, maderas, cueros, vellones, charqui y sebo como materia prima para elaborar velas y jabón.

Hay que considerar que el número de españoles en esta época, contando todos los refuerzos llegados, no pasaba de mil, mientras que se calcula en medio millón aproximadamente la cantidad de indígenas que habitaban Chile entre Copiapó y Reloncaví (territorio de penetración española). Entre los ríos Itata y el Toltén se estima que habitaban unos 400.000 indígenas.

El Norte Chico fue el centro de la minería del cobre que se enviaba a España y regresaba, luego, convertido en bronce o en cañones.



Algunos oficios comerciales desempeñados por mestizos en la colonia.

Fuente: Tomo I: Historia del Ejército de Chile.

La extensión de las primeras ciudades fundadas por los españoles tenía como límite la distancia que un hombre podía caminar en el día, por lo que no se necesitaba ningún medio de transporte distinto de los pies, salvo para el traslado de cargas. En todo caso, los medios de transporte en la ciudad no se diferenciaban mucho de los del mundo rural: caballos de montar y de tiro, mulas y bueyes.

En Santiago, los sectores pudientes de la población se movilizaban en diversos vehículos de tracción animal. La carroza era una especie de cajón, con dos ruedas. Por fuera estaban labrados y llenos de ornamentos, ya

3 ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJÉRCITO. Historia del Ejército de Chile – Tomo I: El Ejército del Reino de Chile (1603-1810). Colección Biblioteca del Oficial. Santiago, Chile, 1982, pp. 33,36,38.



que, al igual que las fachadas de las casas, destacaban la alcornia de sus propietarios. Más tarde, se introdujo el coche, con dos ejes y cuatro ruedas, y después el birlocho; un vehículo más ligero, con solo dos asientos y un tiro de dos caballos.



El birlocho fue un vehículo utilizado en el siglo XVII. Existieron modelos de dos y cuatro ruedas.

Fuente: www.surdoc.cl

En otro escenario, las transacciones con el norte se realizaron conformando una ruta marítima basada en el cabotaje, la navegación costera que seguía la línea del litoral trazando una vía de comunicación e intercambio. De esa forma, se sorteaban los inconvenientes de las largas distancias por tierra que debían cruzar desiertos y cordilleras, y se accedía a un medio de transporte, siempre de mayor capacidad que el anterior basado en la carga de animales.

La dependencia del transporte marítimo concedió gran importancia a los comerciantes propietarios de embarcaciones de la época, pero los intercambios solo se podían efectuar si se garantizaba la seguridad en los mares. La presencia corsaria, además del peligro que suponía para la integridad de la colonia y de los quebrantos que comportaban los saqueos de los puertos y de sus pobladores, implicaba la interrupción del comercio, quedando los productos del país sin salida de puerto.

La amplia condición marítima del país, que hallaba en la costa su principal vía de comunicación, alentó la fundación de astilleros en los que se construían pequeñas embarcaciones y fragatas destinadas al tráfico naviero con el Perú. En torno a esta actividad, se desarrolló la fabri-

cación de jarcias, del mismo modo que la exportación de vino condujo a la producción de botijas en el país que sirvieran de envase. De los cueros del ganado se fabricaban cordobanes y badanas, la mayor parte de las cuales eran destinadas al ejército, como también fue este el destino de los paños salidos de los primeros obrajes.

En cuanto a las rutas terrestres existentes en este período, cabe resaltar que los antiguos caminos de Chile de entonces datan del tiempo de los incas, quienes utilizaban las llamas como animales de carga. En ese tiempo aún no se utilizaba la rueda, pero existían de igual forma buenos caminos de hasta 6 metros de ancho. El camino más usado de entonces era el que iba desde la costa de Ecuador hasta el centro de Chile, con un total de 6.400 km de largo, llamado "Camino del Inca". Estos caminos siguieron usándose por los conquistadores españoles, quienes también los incorporaron en su legislación, pues figuran en sus ordenanzas sobre los itinerarios de postas y correos reales.

También debieron repararlos y adaptarlos a sus necesidades, debiendo abrir algunos nuevos caminos, como por ejemplo, el que une la ciudad de Valdivia con Chiloé conocido como el "Camino Real".

Sin duda, el camino más transitado en esa época era el de Santiago a Valparaíso que estuvo en servicio desde 1560 hasta 1797. Partía desde Santiago hasta Melipilla, cuesta Ibacache, Casablanca y llegaba a Valparaíso, después de un recorrido de 185 km. Las carretas tiradas por bueyes demoraban entre siete y ocho días en realizar el viaje, mientras que los coches arrastrados por caballos, hacían el viaje en dos o tres días. A fines del siglo XVIII, cuando era gobernador don Ambrosio O'Higgins, se cambió el trazado hasta la cuesta Lo Prado, Curacaví, cuesta Zapata, Valparaíso, acortando el recorrido a 140 km, esta nueva ruta se conoció con el nombre de "Camino de O'Higgins" y estuvo en uso por más de 130 años, donde se cobraba peaje por utilizarlo. En esta misma época, se abrió el camino desde Castro a Chacao en 1782, que luego se extendió a Ancud, lo que se llamó el "Camino de Carcumeo", construido según la tradición por milicias chilotas.



El transporte en la guerra de la Independencia⁴

A principios del siglo XIX, hechos como la Revolución Francesa y la independencia de los Estados Unidos incrementaron los sentimientos independentistas de muchos americanos. En el caso de Chile, después de la invasión de Napoleón a España y la caída del rey Fernando VII, el 18 de septiembre de 1810, los criollos establecieron en Santiago una Junta Nacional de Gobierno para dirigir al Chile colonial a nombre del monarca de la corona española.

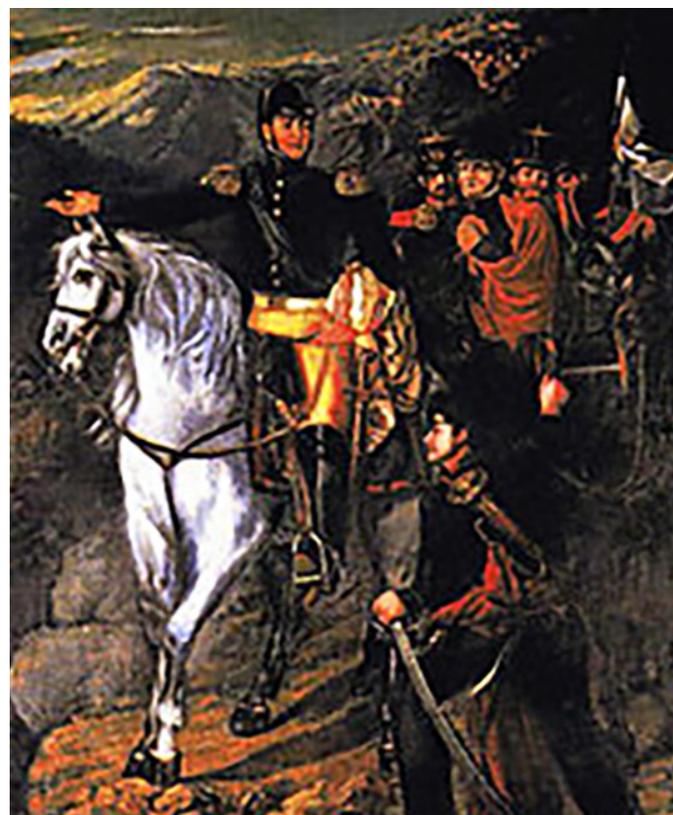
En 1813, el virrey del Perú, Fernando de Abascal, preocupado por el hecho de que los antiguos dominios del rey se estaban comportando como naciones independientes, decidió enviar tropas a Chile al mando del brigadier Antonio Pareja y Serrano de León con la misión de restablecer el antiguo orden, lo cual se materializó por la vía marítima en cinco embarcaciones, desembarcando en San Vicente, en la bahía de Talcahuano, con una fuerza de 1.400 soldados.

Este hecho dio inicio a las campañas militares de la Patria Vieja, las que alteraron profundamente el desarrollo de la vida política y económica chilena. Ante la invasión, se resolvió designar a José Miguel Carrera como General en Jefe y, a partir de 1813, los aspectos militares de la vida nacional pasarían a ser los más importantes y las sucesivas expediciones militares de Antonio Pareja y Serrano de León, Gabino Gaínza y Fernández de Medrano y Mariano Osorio Pardo, enviadas por el virrey del Perú a Chile, probaron a los criollos que la intención de los peninsulares era volver a tomar el control del país.

En todos los combates y batallas por la Independencia, las noveles tropas del ejército patriota materializaban el transporte de sus bastimentos, principalmente alimentos y munición, a lomo de animales de carga o en carretas que acompañaban sus movimientos por los incipientes caminos, huellas y senderos y que los conducían a los lugares de las acciones bélicas. La tropa, en general, lle-

vaba personalmente el máximo de peso que era capaz de transportar en sus mochilas o morrales.

No existiendo una estructura logística formal que apoyara a las tropas combatientes, la explotación de la zona constituía también un procedimiento normal de proveerse de lo necesario para su subsistencia.



Cruce de los Andes, San Martín y O'Higgins.

Fuente: Tomo I: Historia del Ejército de Chile.

Luego de las acciones bélicas producidas entre 1813 y 1814 y después de la Batalla de Rancagua, que puso fin a la Patria Vieja y dio paso a la reconquista, el virrey del Perú aspiraba al sometimiento incondicional de los chilenos y restablecer al antiguo régimen colonial. El cumplimiento de ese objetivo correspondió al vencedor de Rancagua, Mariano Osorio, quien asu-

4 ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJÉRCITO. Historia del Ejército de Chile – Tomo III: “El Ejército y la Organización de la República”. Colección Biblioteca del Oficial. Santiago, Chile, 1982, pp. 33,36,38



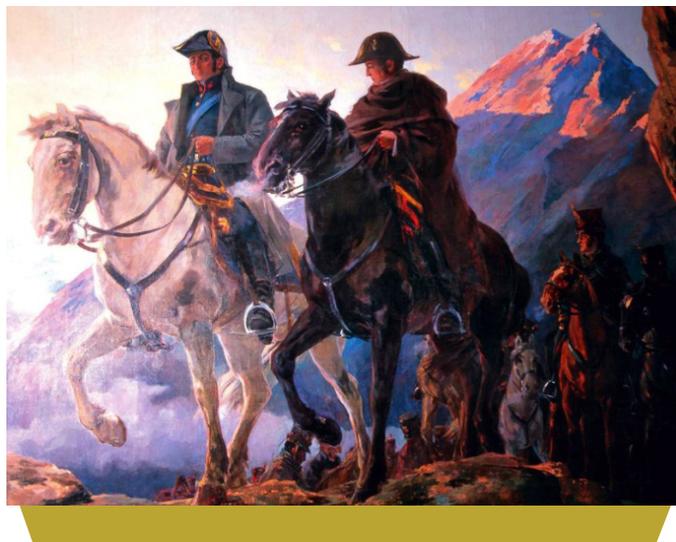
mió el cargo de gobernador de Chile, ejerciendo la administración civil y militar del país durante el corto lapso comprendido entre 1814 y 1815, sucediéndolo Casimiro Marcó del Pont, quien extremó aún más las medidas represivas.

Mientras tanto, en Mendoza el general José de San Martín, secundado por O'Higgins y Ramón Freire, organizaban y adiestraban al Ejército de los Andes. El gestor de este plan fue el general José de San Martín, quien llegó a Mendoza el 7 de septiembre de 1814 con la idea de organizar un pequeño y disciplinado ejército en la provincia de Cuyo. A poco de llegado, entre el 1 y 2 de octubre de ese año, se produjo en Chile la Batalla de Rancagua, en la cual las fuerzas patriotas chilenas fueron derrotadas y parte de sus restos cruzaron la cordillera en dirección a Mendoza. Ante esta situación, San Martín recibió e incorporó a su incipiente ejército cuyano, que ya contaba con alrededor de 1.000 hombres, los restos de las tropas chilenas al mando de Andrés del Alcázar y Bernardo O'Higgins.

El plan de San Martín y O'Higgins, consideraba varias etapas. La primera debía ser la liberación de Chile y luego la prolongación del movimiento hasta el Perú. Las fuerzas realistas eran superiores en número y para paliar esta desventaja se enviaron a Chile agentes a espiar los movimientos de las tropas enemigas. Asimismo, se les encomendó a los más temerarios organizar guerrillas, cuyo objetivo era dispersar las fuerzas del rey, amedrentar a los españoles y desorientarlos. El personaje que adquirió mayor fama en esta tarea fue Manuel Rodríguez que cumplió con el cometido de distraer a las fuerzas realistas, mediante ataques inesperados en distintos lugares del territorio.

Uno de los logros más sobresalientes de este período, desde el punto de vista militar, fue el cruce de los Andes, el cual es considerado como uno de los grandes hitos de la historia chileno - argentina, como así también una de las mayores hazañas de la historia militar universal. Esta acción fue concebida como un conjunto de maniobras realizadas por el Ejército de los Andes para atravesar la cordillera desde la región argentina de Cuyo hasta Chile, y enfrentar a las tropas realistas leales a la corona española que allí se encontraban.

Este ejército se conformó con 3 generales, 28 jefes, 207 oficiales, 15 empleados civiles, 3.778 soldados de tropa (de los cuales, una mayoría de soldados negros y mulatos, más de la mitad esclavos libertos y una parte de soldados chilenos, entre ellos los que emigraron a Mendoza después de la Batalla de Rancagua), 1.200 milicianos montados (para conducción de víveres y artillería), 120 barreteros de minas (para facilitar el tránsito por los pasos), 25 baqueanos, 47 miembros de sanidad (para conformar un hospital de campaña), 16 piezas de artillería (10 cañones de 6 pulgadas, 2 obuses de 4 y 1/2 pulgadas y 4 piezas de montaña de 4 pulgadas), 1.600 caballos extras (para caballería y artillería) y 9.281 mulas (7.359 de silla y 1.922 de carga).



Guerra de la Independencia de Chile, los generales José de San Martín y Bernardo O'Higgins cruzan los Andes.

Fuente: Tomo I: Historia del Ejército de Chile.

En lo logístico, la base de la alimentación del ejército fue el llamado "valdiviano", plato en base a carne seca (charqui) machacada, grasa, rodajas de cebolla cruda y agua hirviendo. Las columnas que llevaban los víveres iban a retaguardia y transportaron más de 40 toneladas de charqui, galletas de maíz, 113 cargas de vino, aguardiente (para disminuir el frío nocturno), ajo y cebolla (para combatir el soroche), 600 reses para la provisión de carne fresca, quesos y ron.

Además de los uniformes llevaron ponchos de San Luis, frazadas y mantas de franela. El frío era tan intenso que en las noches los animales también eran abrigados, cubriéndolos con mantas.



Las dos principales divisiones cruzaron los Andes inmediatamente al norte de Santiago, por los pasos de Uspallata y Los Patos. El grueso de las fuerzas se concentró en el valle de Aconcagua y en la cuesta de Chacabuco. El general O'Higgins libró la batalla decisiva en este último lugar con una sola división, el 12 de febrero de 1817. El triunfo patriota fue completo y las autoridades realistas huyeron al Perú. Así terminaba la reconquista española y se iniciaba el período denominado Patria Nueva.

Dos días después de Chacabuco, un cabildo abierto ofreció el mando al general San Martín, quien declinó, y luego al general O'Higgins, quien asumió como Director Supremo, cargo que ejerció hasta comienzos de 1823.

El nuevo gobierno debió abocarse principalmente a la lucha contra los realistas que aún dominaban el sur de Chile, siendo el propósito destruir las fuerzas realistas que huyeron hacia esa zona, fortificándose en Talcahuano a la espera de refuerzos del Perú.

El virrey decidió reprimir vigorosamente a los independentistas chilenos y ante la inminencia de un nuevo ataque desde el Perú, O'Higgins resolvió comprometer a la sociedad chilena con el propósito de la Independencia, para lo cual procedió a declararla el 1 de enero de 1818, en Concepción, y luego, el 12 de febrero de ese año, primer aniversario del triunfo de Chacabuco, se procedió a la proclamación solemne de ella en todas las ciudades y villas que se encontraban libres del dominio realista, presidiendo personalmente la ceremonia realizada en Talca.

El brigadier Osorio había desembarcado en Talcahuano a comienzos de ese año, sin ninguna resistencia e inició su avance hacia el norte. Esta fuerza expedicionaria se conformaba por el Batallón Talavera, 600 plazas, dos compañías del Regimiento Real de Lima con 200 plazas y 6 piezas de artillería con 70 servidores.

El ejército patriota, comandado por O'Higgins y San Martín fue sorprendido por Osorio, mientras acampaba en el llano de Cancha Rayada situado en las proximidades de Talca, produciéndose un desbande general (marzo de 1818). Los días siguientes al severo revés fueron angustiosos para los patriotas y, finalmente, ambos ejércitos se encontraron en los llanos de Maipú, a las puertas de Santiago, donde chocaron decisivamente el día 5 de abril de 1818. La victoria fue completa para las armas chilenas quedando sellada la Independencia de Chile.

Con el advenimiento de la Independencia, se inició el proceso de institucionalización del país y, entre muchas otras obras realizadas, se estructuró la incipiente red vial nacional, ya que en 1820 el Director Supremo don Bernardo O'Higgins dictó un decreto reglamentando las características de los caminos en las zonas rurales y de las calles nuevas que se abrieran en las ciudades. Más tarde, durante el gobierno de José Joaquín Prieto, se promulgó en 1837 un decreto ley que encomendó al Ministerio del Interior todo lo concerniente a las obras públicas y en 1842, se dictó la Ley de Caminos, Canales, Puentes y Calzadas, que dividió las rutas en públicas y vecinales. El mismo cuerpo legal creó el Cuerpo de Ingenieros, designándose como primer jefe de este servicio al ingeniero Andrés Antonio Gorbea.

El transporte durante la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana (1836-1839)

La temprana consolidación del régimen político e institucional de Chile en relación con el resto de las repúblicas hispanoamericanas, le permitió alcanzar una importante primacía comercial en el continente. Esta posición comenzó a ser amagada por la unificación de Perú y Bolivia en un Estado bajo la conducción del mariscal Andrés de Santa Cruz. A esta rivalidad se sumaron las sospechas mutuas respecto a que cada potencia conspiraba para

desestabilizar políticamente a la otra, configurando así las principales causas de esta guerra.

El contexto internacional no era favorable para los intereses chilenos. Santa Cruz había conseguido con habilidad apoyos internacionales (Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos), mientras que los aliados de los chilenos (Argentina y Ecuador) no se atrevieron a intervenir. Por otra parte, la con-



tienda tuvo una mala acogida en la opinión pública, pues no se comprendían bien las razones del enfrentamiento.



Ministro Diego Portales Palazuelos
Fuente: Tomo II: Historia del Ejército de Chile.

El gobierno chileno, siendo presidente José Joaquín Prieto, y su ministro Diego Portales, establecieron un estado de sitio y dotaron de facultades extraordinarias al Poder Ejecutivo para actuar autoritariamente. La guerra contra la Confederación Perú - Boliviana, que provocó en el país una reacción de descontento, fue declarada el 28 de diciembre de 1836. En 1837 se promulgó la Ley de los Consejos de Guerra, tribunales que se regían por el severo código militar y que carecían de recurso de apelación. La oposición acusó a Portales de autoritarismo, al tiempo que desplegaba una intensa campaña en la prensa contra este y la impopular guerra.

El 3 de junio de 1837, cuando Portales estaba pasando revista a la tropa en Quillota, fue hecho prisionero por el coronel José Antonio Vidaurre y, tres días más tarde, Santiago Florín, teniente e hijastro de Vidaurre, lo llevó engullado a un sector llamado Cabritería y lo hizo asesinar de seis balazos.

Tal crimen espantó al país; los culpables fueron castigados, pero el efecto más importante de su muerte fue el de popularizar la guerra contra la confederación.

El 15 de septiembre de 1837, se envió desde Valparaíso al almirante Manuel Blanco Encalada con 3.200 hombres en una gran flota a luchar con las tropas de Santa Cruz.

Pero, como bien lo previó Portales poco antes de morir asesinado, esta primera expedición restauradora, deficientemente equipada y sin la debida preparación, presentaba tantos problemas que estaba fracasada desde el principio.

Con dicho propósito, en octubre de 1837 desembarcó en el sur del Perú con un ejército conformado por tropas chilenas y disidentes peruanos de Santa Cruz. Esta fuerza, denominada Ejército Restaurador, no consiguió alcanzar sus objetivos, puesto que Blanco Encalada, evitando batirse con un enemigo numéricamente superior, se involucró en las discusiones de la política local, logrando la firma del Tratado de Paucarpata.

Al regresar a Chile, el Tratado fue repudiado tanto por el pueblo como por el gobierno, lo que obligó a organizar la salida urgente de una segunda expedición, esta vez al mando del general Manuel Bulnes, mucho mejor planeada que la primera y con mayores exigencias para la selección de sus jefes y elementos militares, con el objeto de poner fin al conflicto.



General Manuel Bulnes Prieto.
Fuente: Tomo II: Historia del Ejército de Chile.

Bulnes, futuro presidente de Chile, se había destacado en la crucial Batalla de Lircay de 1830 contra las fuerzas de Freire y en la lucha contra rufianes escondidos entre los indígenas alzados de Arauco, especialmente tras el aplastamiento de la temida banda de "Los Pincheira" en Chillán. Integraban la fuerza los batallones de Línea Carampangue, Cazadores de Valdivia y Portales, este último en base a la tropa del Batallón Cazadores de Maipú. A ellos se



unieron los Batallones Santiago, Valparaíso, Aconcagua y Colchagua de la Guardia Cívica, creada por Portales como reserva del Ejército.

La caballería la integraban el Cazadores, Granaderos, Lanceros, Carabineros de la Frontera y una Brigada de Artillería. En total 5.400 hombres que zarparon de Valparaíso el 10 de julio de 1838. Todos ellos se embarcaron en una flota de transportes y fueron escoltados por 4 naves de guerra al mando del Capitán de Fragata Roberto Simpson.

El 6 de agosto, tras desembarcar en Ancón, al norte de Lima, Bulnes marchó hacia esta ciudad derrotando a las fuerzas confederadas en el combate de Portada de Guías y ocupó Lima.

Tras poner sitio al Callao, Bulnes colocó destacamentos en las potenciales rutas de acceso a Lima, por las cuales podía avanzar Santa Cruz. El 18 de septiembre, el Batallón Santiago, ubicado en la localidad de Matucana, fue atacado por las vanguardias adversarias, logrando una importante victoria frente a fuerzas muy superiores.

A la frustrante apatía de los peruanos se sumó el problema de abastecimientos de la expedición, lo que obligó a Bulnes, en un momento, a tener que retirarse a Huailas, una formación de valles y montes al norte de Lima, lugar donde podía contar con apoyo local, buena logística y mejor clima para sus numerosos enfermos. Más tarde, un reconocimiento encargado al coronel español Antonio Placencia, permitió determinar que el valle de San Miguel era el más defendible y apropiado.

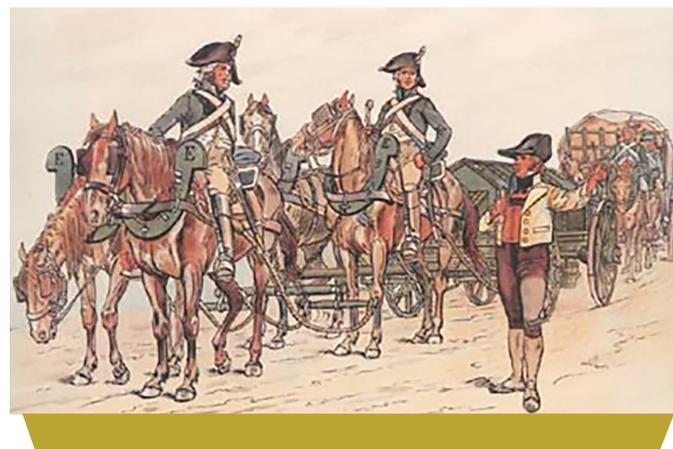
Después de meses en que solo acontecieron escaramuzas aisladas, Santa Cruz fracasó en su intento de apoderarse de ambas riberas del río Buin, frente a la tenaz defensa presentada por una centena de soldados encabezados por el cacique Juan Colipí. Desanimado por esta derrota y desprovisto de equipamiento, luego de la captura de la armada peruana en el combate naval de Casma, el ejército confederado se reagrupó cerca del pueblo de Yungay, en torno al cerro Pan de Azúcar, posición considerada como inexpugnable. Sin embargo, el 20 de enero de 1839, Santa Cruz fue derrotado definitivamente por un ataque frontal del ejército chileno, en el que se combinaron la astucia de su comandante y la valentía a toda prueba de sus hombres y mujeres.

El transporte durante la Guerra del Pacífico (1879-1883)

La doctrina del Ejército, durante el siglo XIX, se encontraba fuertemente influenciada por la doctrina francesa, producto de la adopción de las experiencias de guerra obtenidas por Francia en Europa, en esos años. Cabe destacar que dentro de su organización ya se habían conformado las unidades de transporte (Le Train des Équipages Militaires) por orientaciones expresas de Napoleón Bonaparte, al darse cuenta de la importancia de una organización permanente de este servicio en su ejército. La utilización de carreteros civiles agrupados en batallones y compañías dirigidas por empresarios a cargo de los acarreos, el estado deplorable en que llegaban los suministros a las tropas y la insubordinación y el descuido frecuente de estos civiles, pusieron varias veces en riesgo las operaciones del ejército napoleónico, las cuales dependían de sus abastecimientos.

Producto de estas experiencias, en la ocupación de Egipto el ejército napoleónico tuvo que conformar convoyes

de camellos y de mulas de carga para el traslado de los abastecimientos de su ejército, los cuales fueron organizados solo con personal militar para ello. El alargamiento de las vías de comunicación y los cálculos erróneos lleva-



El 26 de marzo de 1807, en su Cuartel General de Prusia Oriental, el emperador firmó el decreto de creación de las unidades de "tren de equipajes militares".



ron a Napoleón a militarizar definitivamente los convoyes para contar con ellos completa e incondicionalmente. El 23 de febrero de 1813, decretó que los “trenes de equipajes militares” estarán a cargo de un general de brigada y subordinado a las órdenes del “Intendente General”.⁵

En la Ordenanza General del Ejército de Chile del año 1839 ya se menciona al conductor general de equipajes, el que tenía la responsabilidad de administrar todo el bagaje y equipaje de cada cuerpo del ejército, los cuales en principio fueron nombrados seleccionándolos de las distintas armas existentes, dándose a conocer en los diferentes episodios de la Guerra del Pacífico.

Organización de los servicios

Al iniciarse el año 1879, los servicios logísticos concebidos como necesidad de las tropas, aún no habían sido organizados y su autoridad jerárquica, el Estado Mayor General, se encontraba en receso.

La inexistencia desde tiempo de paz de organizaciones que prestaran servicios logísticos, hizo necesaria su improvisación y la participación en ellas de personal civil, movilizado en su mayoría, que pese a la falta de experiencia generalizada, actuó con inteligencia e iniciativa, a la vez que con patriotismo y abnegación.

Para ese momento se desarrollaba, desde 1861 la campaña de incorporación de la Araucanía. El estallido de la Guerra del Pacífico obligó al Ejército de Operaciones del Sur a traspasar gran parte de sus efectivos al Ejército Expedicionario del Norte. Pese al largo periodo de campaña en el sur, estas operaciones no proporcionaron experiencia logística, por la simple razón de que sus pequeños destacamentos se encontraban repartidos en numerosos puntos del territorio araucano y vivían de los recursos de la zona. El soldado preparaba su propia alimentación o la obtenía de los lugareños. En lo sanitario, estaba prácticamente librado al azar, salvo que hubiese en las inmediaciones algún hospital. La veterinaria trabajó en forma rudimentaria con los

conocimientos que el hombre de campo tiene sobre atención sanitaria y herraje del animal, en tanto, que el material de guerra y sus bastimentos se remitían hacia el sur en ferrocarril, hasta su terminal e iban a depósitos desde donde se transportaban en las tradicionales carretas tiradas por bueyes o en la criolla carreta “chancha”, más flexible para transitar que aquellas.

Como ya se mencionara, la guerra sorprendió al Ejército sin una organización estable y real de los llamados servicios auxiliares. Se carecía o eran muy precarios; el servicio sanitario (Sanidad Militar), de intendencia y comisaría general (Intendencia), de parque (Material de Guerra), la conducción general de bagajes y equipajes (Transporte de nuestros días) y religioso. La veterinaria no existía; los requerimientos de la guerra obligaron a su creación y puesta en funcionamiento. Esta organización de los servicios fue posible gracias al hecho de que en los primeros meses la guerra se desarrolló principalmente en el mar, dando tiempo al Ejército para su estructuración.

El problema de los transportes

Chile se encontraba abocado a un problema difícil para atacar a su adversario en su territorio e igualmente estos con respecto al territorio nacional. Todos debían transportar fuerzas hacia el o los teatros de operaciones por la vía marítima, por cuanto la vía terrestre era imposible de ser empleada debido a la falta de medios apropiados en dicha época. Ya en la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana, Santa Cruz había comprobado la imposibilidad de luchar con su vecino del sur a través del desierto y lo manifestó en repetidas ocasiones. Así lo comprendió también Chile y a ello se debió la acción del Callao contra las fuerzas marítimas de la Confederación, en 1836.

La vía marítima era el medio que Chile tenía para llegar con rapidez y efectividad al norte. Lo mismo ocurría para quienes pretendieran atacar, desde el norte, los centros vitales con una fuerza considerable. De aquí que la línea de comunicaciones del mar resultaba vital y, por tanto,

5 L'ARME DU TRAIN. *La phase hippomobile du train des équipages militaires*. (Francia) ed. 2006. Disponible en la World Wide Web: <http://www.tringlot.com>



debía contarse con su dominio para realizar las operaciones contra el territorio enemigo.

Para ello era indispensable disponer de los medios de transporte necesarios y una fuerza naval capaz de prestarle protección contra la acción del enemigo.

Al iniciarse la guerra contra Bolivia, la superioridad chilena era evidente y por tanto podía operar en tierra con el apoyo de su Armada en maniobras anfibia en cualquier lugar del territorio enemigo. No ocurría lo mismo con respecto al Perú, nación que contaba con una escuadra similar a la chilena, con buenos marinos y una capacidad de transporte aceptable para llevar fuerzas hacia el departamento de Tarapacá y establecer, al mismo tiempo, una situación de equilibrio en el mar.

Si bien es cierto, en aquella época no se disponía del tonelaje marítimo necesario en buques nacionales, era posible arrendarlos a las compañías extranjeras, como realmente se hizo, completando lo que se precisaba para conducir al norte las tropas y sus elementos logísticos. De aquí que saltó a la vista del gobierno y de la opinión pública, que la primera campaña a emprender debía ser marítima y de sus resultados dependería también el éxito de la guerra.

El teatro de operaciones de Antofagasta no poseía recursos para el mantenimiento de las fuerzas que Chile concentraba en él, de manera que había que llevarlo todo desde el sur: tropas, armamento, municiones, vestuario y equipo, alimentación de hombres y ganado, por lo que el tonelaje de los barcos disponibles se hacía escaso. Se emplearon todos los barcos disponibles, de vapor y vela, de diferente andar entre ellos, lo que dificultaba la formación de convoyes. Afortunadamente, el país contó con excelente personal de oficiales y tripulantes, que condujeron exitosamente los barcos y aseguraron la concentración de las tropas y sus elementos de apoyo.

Todos los beligerantes dependían del transporte marítimo para sus abastecimientos logísticos; Perú desde el norte vía Panamá, al igual que Chile por el sur, vía estrecho de Magallanes. De aquí la importancia de mantener expedita la vía del mar y de entorpecer la acción del ad-

versario, para privarlo del aprovisionamiento de pertrechos de guerra.

El país contaba con una Marina de Guerra cuya principal fuerza la constituían los blindados Cochrane y Blanco, de ligera superioridad sobre los peruanos Independencia y Huáscar, pero a los cuales estos podían hacerles frente, debido a su superior andar y maniobrabilidad.

Por seis meses la presencia de los barcos peruanos obstaculizó el transporte de las fuerzas del Ejército hacia el norte y si el Huáscar y la Independencia hubieran continuado interceptando a los barcos chilenos en navegación desde Valparaíso hacia Antofagasta, Chile habría sufrido serios contratiempos. El sacrificio heroico del capitán Arturo Prat en Iquique, en glorioso combate con las naves peruanas, influyó decisivamente en el curso de la guerra. La pérdida de la Independencia y la posterior captura del Huáscar, establecerían definitivamente el dominio marítimo de Chile en este conflicto bélico.

El Servicio de Transporte en el desarrollo de las campañas

En las gloriosas gestas de la Guerra del Pacífico, se encuentran los primeros antecedentes del transporte militar organizado, confundidos con los abastecimientos generales de las tropas combatientes, pero que permiten obtener de sus acciones, las experiencias que más tarde darían nacimiento oficial a este servicio logístico primero como arma de tren y posteriormente como servicio de transporte.

En su desarrollo se aprecia la importante presencia del transporte y acarreo como función; sin este fundamental soporte las operaciones estaban destinadas al fracaso.

Campaña marítima

Durante toda la guerra, se dio prioridad a los transportes marítimos, con unidades de variado tipo y tonelaje. En un primer tiempo, los barcos dependieron de la Armada Nacional y, posteriormente, los no ar-

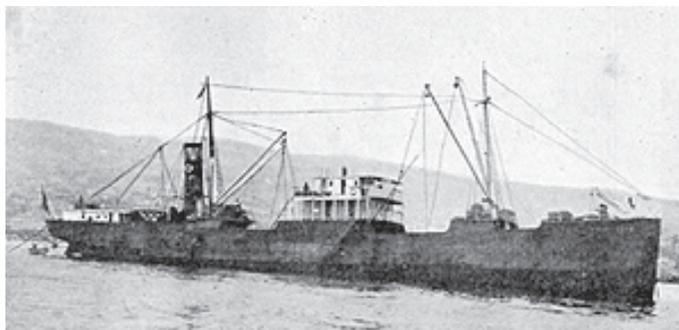


mados en guerra, pasaron a disposición directa de la Intendencia General del Ejército (12 buques a vapor y 3 naves a vela).

Lanchas planas y balsas, usadas para el embarque del Ejército desde Antofagasta hacia Pisagua, prestaron eficientes servicios en las operaciones anfibias.

Cabe destacar, el valioso apoyo que prestó la marina mercante durante la Guerra del Pacífico, por cuanto las naves de la Compañía Sudamericana de Vapores, constituyeron la columna vertebral de los convoyes que transportaron tropas a los puntos de desembarco, asegurando, además, la logística necesaria para sostener las campañas terrestres y las comunicaciones con la patria. Durante los cinco años de guerra transportaron 146.195 personas, que incluían tropas, autoridades de gobierno, personal civil y pasajeros en general. Sin la participación de esas naves, la victoria habría sido obtenida en plazos más largos, con muchas dificultades y mayor cantidad de bajas.

Buques aportados por la Compañía Explotadora de Lota y Coronel:

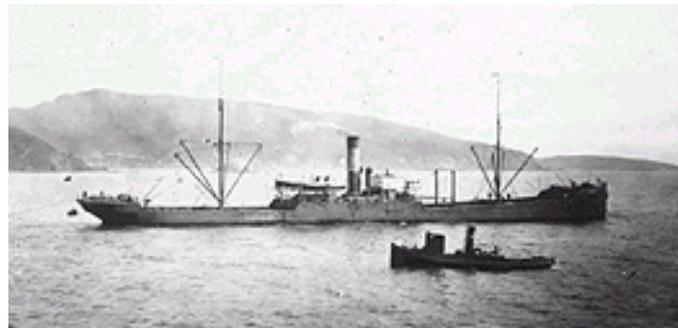


Vapor Matías Cousiño.

Fuente: SEPÚLVEDA Rojas, Arturo. "Así vivieron y así vencieron".

También se debe mencionar que en ese conflicto la Compañía Explotadora de Lota y Coronel aportó tres buques, el famoso "Matías Cousiño", el vapor "Carlos Roberto" y el vapor "Luis Cousiño", los que transportaron el carbón para los buques de guerra chilenos y, además, movilizaron a alrededor de 15.000 soldados hacia y desde las zonas de operaciones.

La campaña marítima, tenía como objetivo principal el abastecer logísticamente a las tropas que se encontraban en tierra, en ningún caso fue una tarea fácil, por el contrario, exigió de gran agudeza e intrepidez por parte de los mandos militares y navales chilenos de la época.



Vapor Luis Cousiño.

Fuente: SEPÚLVEDA Rojas, Arturo. "Así vivieron y así vencieron".

Por otra parte, el gobierno nombró conductor general de bagajes y equipajes del Ejército al veterano comandante de artillería Juan de Dios Vial Maturana, sacándolo de su retiro.



Comandante Juan de Dios Vial Maturana

Fuente: Tomo II: Historia del Ejército de Chile.

No se tomó en cuenta la oferta que hizo el 12 de mayo un ciudadano galo, con experiencia en Europa, provisto de excelentes certificados. Su ofrecimiento de servicios fue expresado en una carta publicada en el diario "El Ferrocarril" del día 23 de ese mismo mes. Era nada menos que el exconductor de bagajes y equipajes del ejército francés, don Pedro Cerrato, quien a la fecha ocupaba un lucrativo empleo en la Litografía Cadot.



Las autoridades de la Moneda no consideraron tampoco, en un principio, las peticiones que reiteradamente hizo un joven que más tarde prestó importantísimos servicios al Ejército. Fue el ingeniero mecánico, con estudios en Alemania e Inglaterra, experto en explotación de ferrocarriles y propietario de la fábrica de papel de Buin, don Federico Stuken Olmos, siendo su oferta aceptada solamente 3 o 4 meses más tarde.



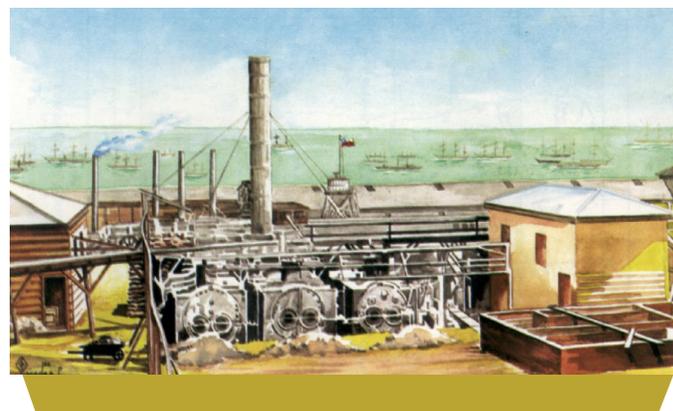
Comandante Federico Stuken Olmos.

Fuente: Tomo II: Historia del Ejército de Chile.

Se insertan algunos párrafos de una carta suya, del 8 de mayo, escrita a su amigo don Benjamín Vicuña Mackenna y que acredita su entusiasmo:

“El Cuerpo de Mecánicos con sus correspondientes herramientas y a las órdenes de un ingeniero competente, debiera acompañar al Ejército y a la Escuadra, tanto para las composturas a bordo, que son necesarias en los buques que están sobre la máquina, como para el Ejército, que necesita de este Cuerpo para el arreglo del parque de artillería, pertrechos, carros, etc. Y sobre todo, es preciso tener presente que la guerra se hace en un desierto que carece de agua y que ésta tiene que ‘fabricarse’. Supóngase que la toma de Iquique sea un hecho y el enemigo, como es natural, destruya sus máquinas resacadoras de agua. En este caso, era imposible la permanencia de un Ejército sin esas máquinas, las que ante un desperfecto no tenían reparación inmediata. Aquí el Cuerpo de Mecánicos estaría en su elemento, siendo indispensable en aquel entonces su formación. Mandar a Valparaíso para arbitrar todos es-

tos recursos era imposible. Esta labor precisaba que se hiciera en el terreno. Este Cuerpo podía enrolar obreros con la experiencia de haber trabajado en la Maestranza de Limache, y también a conocedores en la fundición de cañones, pertrechos, etc., quienes serían los más competentes para el manejo de la artillería. Era mucho el partido que se podría sacar de hombres acostumbrados a esta clase de trabajos”.



Planta resacadora de agua.

Fuente: Tomo II: Historia del Ejército de Chile.

Visionarias palabras del futuro comandante Stuken, a quien tanto le debe la patria por su abnegada e irremplazable colaboración técnica en pos del triunfo en la guerra, en la que participó con valor y desinterés. Fue herido gravemente, al volcarse en Moquegua la locomotora “La Chilenita”, cuyas secuelas le produjeron la muerte poco después del término del conflicto.

Campaña de Tarapacá

Producido el desembarco de Pisagua, que dio inicio a la Campaña de Tarapacá y para atender las necesidades de subsistencia de las tropas adelantadas hacia el este (Dolores), se hizo necesario disponer de la mayor cantidad posible de medios rodantes para su transporte. Para obtenerlo fue indispensable dejar en condiciones de empleo la totalidad del material ferroviario disponible, lo que se efectuó bajo la responsabilidad del coronel de Guardias Nacionales Víctor Pretot Freire, a quien se nombró administrador de ferrocarriles, y del ingeniero mecánico comandante Federico Stuken, como jefe de maestranza, a quien el gobierno había incorporado al Ejército.



El infatigable binomio, al recibir la misión y careciendo de suficiente cantidad de especialistas, solicitó que mientras llegaban los mecánicos pedidos a Valparaíso, se empleara en estas funciones a los soldados movilizados que habían trabajado en las salitreras en esta clase de labores. La experiencia de Stuvén para dirigir los trabajos de reparación, hicieron innecesario esperar la llegada de técnicos desde Valparaíso, desde donde se recibieron únicamente herramientas y elementos de mantención.

Se conseguía así atender las necesidades inmediatas de las tropas y disponer, al mismo tiempo, de un remanente acopiado en “depósitos”, para las maniobras ulteriores previstas ofensivamente hacia el sur, en demanda del enemigo que, según las informaciones recogidas, se fortificaba en Pozo Almonte en espera del ataque de las fuerzas chilenas.

El Ejército de operaciones requirió, además, gran cantidad de carretones salitreros en las oficinas de Tarapacá, lo que facilitó en este teatro de operaciones el transporte de los bastimentos.

El intendente general Vicente Dávila Larraín, se trasladó una vez más al norte, en los primeros días de diciembre, con el fin de cooperar con el trabajo del Ministro de Guerra Rafael Sotomayor Gaete e imponerse del funcionamiento de su competencia.

El comandante General de Bagajes y Acarreos, comandante Francisco Bascuñán Álvarez, acampó con sus medios en Santa Catalina, oficina próxima a las quebradas de Camiña y Quiuña, donde existía abundante forraje fresco para el ganado.

La experiencia recogida hizo notar la conveniencia de que los medios de transporte de las ambulancias dependieran de la Jefatura de la Conducción de Bagajes, de manera que esta las dotó de vehículos, mulares de arrastre y de carga.

Como antecedente es necesario consignar, que al inicio de este conflicto la fuerza del Ejército chileno llegaba a los 2.440 hombres, cifra que aumentó a fines de 1879 a 14.000 efectivos, esto sin contar los 6.000 hombres que se mantenían en el núcleo centro-sur, situación que generó un real desafío, dada la magnitud de la tropa por atender en todos los rubros

logísticos, rol en donde los medios humanos y materiales asignados a la responsabilidad del comandante general de bagajes y acarreo, fue fundamental para el éxito de la maniobra dispuesta por los mandos militares de la época.



Comandante Francisco Bascuñán Álvarez

Fuente: Tomo II: Historia del Ejército de Chile.

Haciendo un breve resumen de quien en vida fuera Francisco Bascuñán Álvarez, diremos que fue un empresario minero e industrial, además de político y militar, que participó activamente en el desarrollo económico de Antofagasta cuando esta era aún parte del departamento boliviano del litoral, propietario de un gran porcentaje del mineral de plata de Caracoles, estuvo en el centro de la polémica porque la posición geográfica de estas minas fue objeto de disputa entre Chile y Bolivia antes de la guerra, con el propósito de recaudar los ingresos aduaneros de su extracción. Fue alcalde de Antofagasta entre 1874 y 1875 y entre 1877 y 1878, cargo en el que creó un cuerpo de policía llamado Guardia de Orden, siendo también pionero del Primer Cuerpo de Bomberos de Antofagasta.

Al estallar la Guerra del Pacífico ingresó al Ejército como Capitán de Guardias Nacionales, siendo nombrado comandante y organizador del Escuadrón Cívico de Caballería de Antofagasta, posteriormente se le asigna la responsabilidad de Comandante General de Bagajes y Acarreos, labor en la cual destacaría de manera sobresaliente en todas las campañas de este conflicto bélico, llamado también guerra del salitre, porque el interés económico sobre este mineral fue una de las principales causas del conflicto. En su carrera militar llegó al grado de teniente coronel.



Este insigne y destacado nortino nació en el año 1842, dejando un legado por su sobresaliente entrega, no solo a la ciudadanía antofagastina, sino que también, a la causa nacional en la Guerra del Pacífico, falleciendo en el año 1887 en la ciudad de Antofagasta, a la temprana edad de 45 años.

Actualmente es el patronímico del Regimiento Logístico N°1 "Tocopilla", unidad dependiente de la I División de Ejército, con asiento en la ciudad de Antofagasta.

Campaña de Tacna y Arica

Después del desembarco en Ilo, Perú, el naciente servicio de transporte tuvo que enfrentar un permanente problema, pues todos los pertrechos, cargados inicialmente en barcos en Chile, debían posteriormente ser desembarcados en este puerto peruano, continuar viaje en ferrocarril hasta Hospicio, localidad ubicada entre Ilo y Moquegua, y ser acarreados, finalmente, a lomo de mula hasta el frente de combate.



Actividades de carguío en un transporte marítimo en Valparaíso durante la guerra.

Fuente: Tomo II: Historia del Ejército de Chile.

Por razones de neutralidad, las mulas embarcadas en buques extranjeros debían ser dejadas en Iquique, allí llevarlas a bordo de vapores nacionales para bajarlas de nuevo en Ilo y subirlas al ferrocarril para viajar hasta Hospicio, desde donde después de ese interminable itinerario, daban comienzo a su pesadísima labor.

El camino de Hospicio a Locumba prácticamente no era tal y resultó intransitable para los vehículos, que se hundían en la arena hasta sus ejes, tanto que hubo que pedir urgentemente al sur una mayor dotación de mulares, para reemplazar el transporte a ruedas por el acarreo a lomo. El cambio señalado produjo grandes pérdidas de tiempo y un mayor consumo de agua y forraje.

El volumen de carga de la I División, por citar una muestra, fue de 80 a 100 toneladas diarias, cantidad que después aumentó con acopios de víveres secos y frescos para 8 a 12 días. Estos últimos se hicieron indispensables por el alargamiento de las líneas de comunicaciones.

El coronel Gregorio Urrutia Venegas, delegado de la Intendencia General, fue partidario de realizar el acarreo de bastimentos del empleo de la conocida carreta "chancha", de creación mapuche, totalmente de madera, sin clavos, liviana y fácil de desarmar para atravesar obstáculos a pulso. Por último, en caso extremo, los bueyes pueden servir de alimento a la tropa y la carreta se transforma en leña. Urrutia las había visto actuar en espléndidas condiciones durante la pacificación de la Araucanía y, de haber sido escuchado, aquellas habrían reemplazado muy bien a las metaleras de las oficinas salitreras.



Carreta "chancha", de uso campesino.

Fuente: Tomo V: Historia del Ejército de Chile.

Los servicios auxiliares enfrentaron innumerables dificultades, impuestas especialmente por el terreno, que pasaron a constituir problemas de muy difícil solución para



las autoridades que debieron resolverlos, como también a quienes les correspondió actuar en ellos.

En lo que a medios de transporte peruano se refiere, cabe dejar constancia de su despreocupación por ellos, al dejarlos siempre intactos en poder de las fuerzas invasoras.



Carreta metalera, de uso minero.

Fuente: Tomo V: Historia del Ejército de Chile.

Después de la Batalla de Tacna, el 26 de mayo de 1880, sus defensores no tuvieron la diligencia de retirar el material del ferrocarril a Arica, de suerte que cuando el Ejército chileno entró a la ciudad quedó dueño de 2 locomotoras y 32 carros. Esta falla del adversario hizo mucho más fácil el avance sobre Arica, pues ahorró a la División Lagos por lo menos un día y medio de marcha desde Tacna hasta Chacalluta, entre los valles de los ríos Caplina y Lluta.

En su oportunidad, el general Baquedano impartió la orden de poner en funcionamiento el total de la vía hasta Arica, algunas de cuyas obras de arte habían sido destruidas por el ingeniero peruano Elmore.

El tren partía de Tacna a las 7:30 horas hacia Arica y su material rodante no permitía más de 2 viajes diarios y en cada uno de ellos se podían transportar hasta 3 batallones. Tacna parecía una casa en día de mudanza y los carretones de bagajes y equipajes se multiplicaban, gracias a la actividad del Comandante General de Bagajes y Acarreos, teniente coronel Francisco Bascuñán Álvarez.

Posterior al asalto y toma del morro de Arica, el 7 de junio de 1880, el mando chileno decidió continuar su avance hacia el norte, para lo cual se prepararon expediciones que desembarcaron en Pisco el 22 de noviembre de 1880, y en Curayaco, el 22 de diciembre del mismo año.

La insuficiencia de medios navales obligó a efectuar el transporte hacia Lurín en dos etapas. Se procedió al aumento, acomodación y mejoras de otros buques para transporte de tropas, animales y bastimentos, acondicionándolos con ventiladores, entrepuentes para ganado, toldillas, mesas y más útiles de rancho.

El ministro pidió al comandante Alberto Stuken que, terminada su misión, desempeñada tan eficientemente, continuara a cargo del desembarco de los pertrechos en Chilca, caleta elegida para ello.

Los transportes navales fueron marcados en sus costados con grandes números y se distribuyeron tarjetas de identificación, con los detalles correspondientes a cada cuerpo. Así no hubo equivocaciones como había sucedido anteriormente y, además, pudo conocerse con minuciosidad lo que iba embarcado en cada uno de los 32 transportes utilizados en los 3 convoyes que empleó el Ejército expedicionario, incluyendo el que navegó primero hasta Paracas (desierto costero del Perú).

Se transportaron 44 estanques rodantes, 804 barriles, 2.268 mulares y 50 caballares para suministrar víveres, agua y forraje. El personal de estos servicios fue embarcado en su mayoría en el vapor "Orcero".

La carga de víveres y forraje que transportaron los buques en esta campaña fue de 43 bueyes, 445 líos de charqui, 564 sacos de frejoles, 153 de frangollo, 38 de arroz, 515 de galletas, 17 con ají, 43 con sal, 45 con azúcar, 41 con café, 15 con cebada, 40 fardos de pasto y 902 barriles con grasa.

"Nos faltan aún muchas cosas y entre ellas las mulas, cuya salida ha sido muchas veces anunciada pero aún no llegan. Están destinadas a servir a la II y III Divisiones y llegando tarde no sé cómo cumplirán su destino". (Fragmento de carta enviada al presidente Pinto por el general Baquedano).



En Curayaco se siguieron desembarcando víveres y forraje, que sumaron raciones para 16 días, para el Ejército entero, además de 3.000 sacos de cebada y carbón.

La imprevisión o la ignorancia sobre la materia hizo embalar abastecimientos en bultos demasiado grandes, tanto que el Comandante General de Bagajes y Equipajes dispuso subdividirlos para salvar el contratiempo y poder transportarlos a lomo de mula, con la consiguiente pérdida de tiempo. Para recuperarlo organizó turnos de recuas, de ocho horas cada una, y el tráfico entre Curayaco y Lurín pudo funcionar con mayor regularidad.

La diligencia y acuciosidad, características distintivas del comandante Francisco Bascañán Álvarez, le hizo disponer que cada capataz llevase una “guía de remisión” de lo que conducía la recua a su cargo, para su posterior entrega al jefe de almacenes, el infatigable Alberto Stuen, quien de este modo, podía fiscalizar su recepción.

El comandante Bascañán tenía como colaborador inmediato al capitán Fajardo con 7 empleados, 17 capataces y 226 arrieros, con un total de 252 plazas.

Campaña de Lima⁶

El servicio de conducción general de bagajes y equipajes, contribuyó con gran efectividad en la distribución oportuna de la munición. Los arrieros también experimentaron bajas en sus filas, al igual que las tropas combatientes.

El transporte, en la medida de sus posibilidades, proporcionó animales para el funcionamiento de las ambulancias y demás servicios auxiliares.

Además, 440.727 bultos para los diferentes servicios anexos se transportaron por mar, entre los años 1879 y 1880, solamente.

Debido al crecimiento que experimentó el Ejército expedicionario para la campaña de Lima, la necesidad de transportes navales fue mucho mayor.

Los barcos fiscales fueron reforzados por los de la Compañía de Lota y posteriormente con los de la Compañía Sudamericana de Vapores. Los buques a vapor fueron 17, además de otros 17 a vela, fletados a particulares.



Bodega de abastecimiento y carguío en Valparaíso.

Fuente: <https://www.etsy.com/mx/listing/102010708/c-1878-south-street-seaport-new-york>

Fue indispensable disponer de una mayor cantidad de barcos a vapor, con el fin de prevenir cualquier peligro durante la navegación de aquellos a vela por falta de viento apropiado, lo que habría sido de graves consecuencias para las operaciones y el abastecimiento del Ejército del Norte.

Después de las victorias de Chorrillos y Miraflores, el 13 y 15 de enero de 1881, se procedió al reembarque de los elementos logísticos depositados en Chorrillos, los que se llevaron al Callao y Lima, ciudad esta última donde se trasladó el delegado de la Intendencia, Pérez de Arce.

En el puerto de Callao se podía observar a toda la escuadra chilena, 13 barcos a vapor y 22 a vela.

Lima fue ocupada por las fuerzas chilenas el 17 de enero de 1881 y el Intendente General del Ejército y la Armada, Vicente Dávila Larraín, culminó sus labores en Chorrillos

6 “Así vivieron y así vencieron” 1879-1884. La Logística del Ejército chileno durante la Guerra del Pacífico. Historia sucinta y características de la Logística. El Transporte, pág. 3. Autor: Arturo Sepúlveda Rojas. Edición 1980.



y Miraflores como un secretario más del general Baquedano, por exclusiva modestia personal.

Campaña de la Sierra

Una vez ocupada la capital peruana, luego de las victorias en Chorrillos y Miraflores, el alto mando chileno envía diversas expediciones desde Lima hacia la sierra peruana desde abril de 1881 hasta junio de 1884, donde combatió contra el ejército organizado principalmente por Andrés Avelino Cáceres, apoyado por guerrillas compuestas por indígenas.

La conducción general de bagajes y equipajes había partido desde Lima con elementos reglamentarios e, incluso, llevando ganado de repuesto.

La inexperiencia acerca de la influencia determinante del clima, en este teatro de operaciones, hizo que su desempeño no fuese efectivo desde su partida de Huancayo.

Su situación, según el parte oficial del 31 de mayo de 1882, era la siguiente:

- Dotación de caballos entre Lima y el interior: 166.
- Mulares: 41.
- Los aperos totalizaban 248 y estaban incompletos o en arreglo. Todos los carretones se encontraban en reparación.

La conducción de municiones, víveres y bagajes se hizo por ferrocarril, cancelándose solamente el 50% de la tarifa corriente, gracias a un convenio con sus propietarios particulares concertado por el comandante Stuen, superintendente de ferrocarriles. El mismo procedimiento se adoptó con el ferrocarril de Lima a Callao, para el acarreo de la carga.

El comandante de las fuerzas de ocupación, almirante Patricio Lynch, ordenó reunir en Casapalca los pocos medios de transporte de que disponía para efectuar la travesía de la cordillera. El transporte fue rígido y su capacidad mínima. Los pedidos, hechos con la mayor anticipación y previsión posible, no pudieron ser satisfechos, pues no se disponía de medios suficientes para ello.

En abril de 1881, se envía al comandante José Miguel Alcérrec, al mando de una fuerza compuesta por tropas del Carabineros de Yungay y del Buin hacia la sierra, en persecución de las fuerzas de Cáceres. Luego de esta expedición se sucedieron otras tantas que dieron origen a numerosos combates en los pueblos de la sierra peruana: Pucará, Sangra, La Concepción, Marcavalle y muchos otros, que exigieron grandes sacrificios a las tropas y dieron muestra del heroísmo de los soldados chilenos en esta fase de la guerra.

El accionar de los servicios logísticos en esta campaña fue muy irregular, producto del factor geográfico, ya que las tropas se encontraban muy dispersas. Las necesidades fueron satisfechas principalmente con la explotación de la zona, lo cual resultaba muy difícil debido a la hostilidad de la población local.

Después de la Batalla de Huamachuco, el 10 de julio de 1883, en donde las fuerzas chilenas logran la victoria decisiva, Cáceres logra huir hacia Ayacucho con el fin de organizar un nuevo ejército, pero sus acciones no tuvieron éxito y, finalmente, el 20 de octubre de 1883 se firma el Tratado de Ancón, al norte de Lima.

Con la firma de este acuerdo, Chile recibe “perpetua e incondicionalmente” la provincia de Tarapacá. La región de Tacna y Arica estarían en manos chilenas por 10 años, luego de los cuales se realizaría un plebiscito que determinaría a que país quedarían anexadas ambas ciudades.

El 23 de octubre de 1883, Patricio Lynch abandona Lima llevando sus tropas a Miraflores, Barranco y Chorrillos. En el intertanto el mismo día entraba a Lima el coronel Miguel Iglesias, instalándose en el palacio de gobierno.

Consideraciones militares de carácter logístico del transporte

Como fruto de la experiencia obtenida en la “Gran Campaña”, como denominó a la Guerra del Pacífico, Vicente Dávila Larraín, Intendente General del Ejército (1879-1882), sugirió a las altas autoridades que en la futura or-



ganización del Ejército se diera carácter independiente a cada uno de los servicios logísticos. Esta experimentada recomendación se puso en ejecución con el correr de los años y fue una prueba más de su visionaria actuación en el conflicto como Intendente General del Ejército.



Vicente Dávila Larraín. Intendente General del Ejército

Fuente: Tomo II: Historia del Ejército de Chile.

El futuro servicio de transporte fue, tal vez, el que mayores modificaciones experimentó y más experiencias obtuvo durante la guerra, lo cual se explica fácilmente por el hecho de que, en lo operativo y debido al mantenimiento de una actitud permanentemente ofensiva, las tropas siempre tuvieron que ser transportadas hacia los escenarios de los combates y batallas y, en lo logístico, debieron ser abastecidas desde Chile en casi todos los rubros logísticos.

Si bien es cierto, el escalón superior estuvo atendido por personal civil, como lo era el Intendente General del Ejército y la Armada, en las obligaciones que cumplieron sus subordinados, en gran parte también civiles, demostraron un abnegado patriotismo y claro sentido del cumplimiento del deber.

El General en Jefe o el Jefe del Estado Mayor General no tuvieron tuición sobre sus escalones y los pedidos logísticos se manejaron directamente con el escalón gobierno, siendo atendidos por lo que podría denominarse la Base General Santiago Valparaíso o en las Bases de Operaciones que funcionaron en Antofagasta, Iquique y Arica, de acuerdo con el curso de las respectivas campañas.

En los comienzos de la guerra y por falta de previsión desde la paz, se perdió tiempo experimentando en la organización logística y el retraso que sufrieron los servicios fue una consecuencia natural de ello.

El primer Intendente general, Francisco Echaurren García-Huidobro, y muy pronto su reemplazo, Vicente Dávila, hicieron cuanto estuvo de su parte para ordenar el avituallamiento, que tropezó con infinitas dificultades en todas las campañas, especialmente, como ya se expresó, por la falta de una adecuada organización y, además, por la cambiante topografía y clima de los diferentes teatros de operaciones.

Como resultante de lo anterior, saltó a la vista la necesidad de contar con personal idóneo para esta clase de trabajos, debiendo haber sido entrenado desde la paz y sometido a la disciplina del Ejército. Por mucha voluntad que pusieron los integrantes de las diferentes organizaciones de los servicios, la labor adoleció de unidad de acción por falta de planes para la ejecución de los envíos, transporte, distribución, almacenamiento, rotulación, despliegue en el terreno, etc.

Estos planes, que hoy son inherentes a cualquier operación bélica y a todas las funciones logísticas, no existían, provocando que en la Base General se acumulasen víveres, forraje, armamento, municiones, herramientas, etc., en espera de ser enviados al frente.

La Intendencia, Sanidad, Transporte y Material de Guerra, expresados como servicios nacidos de la situación, apoyaron a las tropas de acuerdo con las iniciativas de cada uno de ellos, trabajo que se fue desarrollando y adecuando a medida que el curso del conflicto lo imponía.

La constitución de las columnas de acarreo fue bastante difícil y desde el sur se enviaron hacia el teatro de operaciones en carretones de dos ruedas, similar a los que se usaban en las ciudades de la zona central, siendo estos vehículos reforzados en el norte con los carretones calicheros. Ambos prestaron, en un comienzo, aceptables servicios cuando se marchó por caminos, pero cuando se quiso usarlos a campo traviesa fue imposible sacarlos de la arena y debieron ser abandonados.



Se recurrió al carguío a lomo de mulas, sistema más seguro, pero de menos rendimiento y mayor lentitud, que requería gran cantidad de recuas de mulares, y que solucionó grandemente el problema de transporte en las campañas que siguieron a la de Tarapacá.

El ferrocarril, durante la ocupación de Antofagasta y después en la campaña de Tarapacá, fue de importancia vital para el esfuerzo militar. Muy útil fue la explotación de los ferrocarriles existentes en los diferentes teatros de operaciones.

Conclusiones sobre el transporte durante la guerra

Cuando el país debió enfrentarse a la realidad de la guerra, realizó un extraordinario esfuerzo logístico para abastecer a las tropas que serían empleadas en el lejano y amplio escenario que tantas glorias le depararía. Fue el transporte quien debió afrontar el duro trabajo que significaba trasladar miles de toneladas de armamento, munición, calzado, vestuario, víveres, además de caballos y vacunos en pie, para 14.000 hombres.

En todas las campañas está inserto el transporte como servicio y en la campaña de Lima se aprecia un

gran número de elementos por trasladar. Como dato ilustrativo se señala la cantidad de 2.639 mulas con aparejos, además de bueyes y carretas.

Conceptualmente, lo que se hacía con menos medios era lo que se conoce como el transporte multimodal actual, es decir, empleando diversos modos de transporte. En aquel entonces por barco desde Valparaíso al norte, luego por ferrocarril y, finalmente, hipomóvil hasta las tropas, debiendo enfrentar diversas dificultades y gran escasez de medios, además de las distancias y lo inhóspito del escenario.

Al terminar la Guerra del Pacífico, en la fase de desmovilización, el transporte jugó, nuevamente, un papel vital, ya que debió trasladar de regreso al suelo patrio gran parte del personal y material que fue empleado en el conflicto y en corto tiempo debió moverse el bagaje acumulado durante más de cuatro años, recogiendo y asimilando la rica experiencia que le dejaba su histórico desempeño y el concepto que se mantiene hasta nuestros días: "El cumplimiento exitoso de una misión de transporte, se logra solo cuando el personal y sus pertrechos llegan a la zona de operaciones oportunamente y en las mejores condiciones para realizar su futura actividad".

Reorganización del Ejército y creación del Arma de Tren (1885-1914)

Necesidad de reorganizar los servicios logísticos

Finalizada la "Guerra del Pacífico", la superioridad se dio a la tarea de evaluar militarmente el conflicto. De allí salieron los primeros trabajos relacionados con las operaciones realizadas por el Ejército durante los cuatro años de lucha y, muy pronto, como resultado de estos estudios y la comparación con campañas que habían tenido lugar en Europa, se llegó, entre otras, a la conclusión de que era necesario organizar los servicios logísticos del Ejército en forma permanente, dadas las experiencias que habían dejado las pasadas campañas.

No pudo escapar al criterio de la superioridad, como se deduce de lo expuesto por el Ministerio de Guerra en

su Memoria de 1885, que una de las reformas que debía enfrentar el Ejército era la de organizar sus servicios logísticos. La constitución de una base general, donde almacenar los elementos necesarios para entregarlos directamente, o bien, para reexpedirlos a los distintos teatros de operaciones, era un concepto desconocido en los medios castrenses chilenos de la época.

De esta manera se daban los primeros pasos, de lo que pronto iba a ser una reforma sustancial en el Ejército de Chile.

El gobierno se hizo eco del sentir general de la superioridad militar, en orden a contratar en el extranjero, especialmente en Alemania, jefes y oficiales para impulsar los cambios.



Conforme con la modalidad establecida por la Ordenanza General del Ejército, se iba a iniciar la reforma que, poco a poco, cambiaría las viejas estructuras para dar paso a una institución moderna y pujante, cimentada en las glorias conquistadas en los campos de batalla.

Mientras tanto, para la colonización de la Araucanía, se mantenía el llamado Ejército del Sur y sus servicios eran satisfechos por su propia Intendencia.

Organización del transporte como un servicio logístico

De esta manera, terminada la Guerra del Pacífico, el presidente Domingo Santa María González (1881-1886), sobre la base de la experiencia bélica vivida en este conflicto, estimó que el Ejército debía modernizarse y reorganizarse tomando como modelo al ejército alemán, esto dado su prestigio militar en Europa alcanzado en las campañas contra Austria y Francia, es así que el embajador chileno en Berlín Guillermo Matta, contacta al Ministro de Guerra, general Bronsart von Schellendorf, a objeto de contratar los servicios del capitán de artillería Emilio Körner Henze (1846-1920), quien participó activamente en la revolución de 1891, dejando sin efecto su contrato con el gobierno establecido y liderado por el presidente José Manuel Balmaceda, para integrarse activamente a las fuerzas congresistas lideradas en aquel entonces por el capitán de navío Jorge Montt Álvarez.

El transporte en la Guerra Civil de 1891

La contienda fratricida de 1891, encontraría al Ejército alejado de las tesis en pugna y no se involucró durante la larga lucha entre el Ejecutivo y el Legislativo, previas al inicio del conflicto armado. Una vez detonado este, la gran mayoría del Ejército, consecuente con la doctrina institucional y su respeto a la constitución, apoyó al presidente José Manuel Balmaceda Fernández (1886-1891).

Durante la Guerra Civil de 1891 no se consideró la creación de unidades de transporte, por lo que los



Presidente Domingo Santa María González

Fuente: Tomo VII: Historia del ejército de Chile.



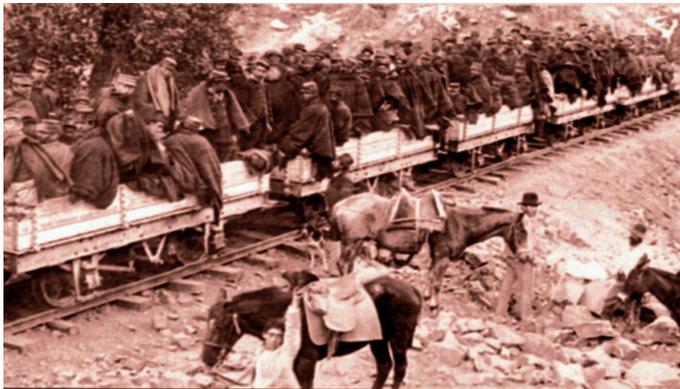
Presidente José Manuel Balmaceda Fernández

Fuente: Tomo VII: Historia del ejército de Chile.

traslados de material de guerra, subsistencias, sanidad, etc., se improvisaron con los medios disponibles en aquella época.

Terminado el conflicto y establecido el nuevo gobierno liderado por el futuro vicealmirante Jorge Montt Álvarez, el 2 de enero de 1892 se dispone la reorganización del Ejército, fijándose su dotación en 6.000 plazas.

Posteriormente bajo la presidencia de Federico Errázuriz Echaurren y dado el convencimiento de su gobierno



Regimiento 1° de Línea, en la retirada de la División Camus, Guerra Civil de 1891.

Fuente: Historia del Ejército de Chile – Tomo VII: Reorganización del Ejército y la Influencia Alemana (1885-1914). Colección Biblioteca del Oficial.

de la importancia del servicio militar obligatorio, se encargó el 2 de febrero de 1899 la redacción de un proyecto de ley que, luego de algunas modificaciones, se convertiría en Ley de Reclutas y Reemplazos del Ejército y la Armada, siendo promulgada en septiembre de 1900.

La acción del general Emilio Körner Henze fue determinante en la reorganización del Ejército, y junto al sargento mayor del Ejército chileno Jorge Boonen Rivera, hicieron un acertado análisis de la situación de la institución, elaborando a continuación las proposiciones



General de División Emilio Körner Henze.

Fuente: Tomo VII: Historia del Ejército de Chile.

para efectuar cambios en la organización y estructura de las Armas y Servicios.

Entre los años 1900 y 1910, los últimos que viviera en Chile, el ahora general de división Körner, como Jefe del Estado Mayor General, los empleó en promover la creación de unidades de los servicios, entre ellas las compañías de tren, similares a las unidades alemanas de la época.

El transporte se organizó como servicio logístico a partir del 29 de mayo de 1906, con la creación de su primera unidad, la Compañía de Tren N° 2, con guarnición en la ciudad de San Francisco de Limache.

La organización de los servicios, colocándolos bajo la superior dirección del Alto Mando del Ejército, fue una gran innovación de forma alemana, de la absoluta improvisación con que surgieron en 1879 y de la colaboración civil en su manejo, se pasaba ahora a la constitución de unidades destinadas a llevar a las tropas combatientes los elementos que necesitaban para su accionar.

El Comandante en Jefe tenía ante sí la conducción de las unidades en el campo de batalla en su frente y podía dirigir sus operaciones contra el adversario, mientras las recién creadas unidades de los servicios logísticos, aseguraban su sostenimiento mediante la satisfacción de sus necesidades de vida y de combate, todo ello bajo un mando unificado.⁷

La reforma se extendió a las tropas combatientes y a las instalaciones de los servicios y, junto con definirse la doctrina de empleo de las primeras, se estudiaron la organización y conformación de la estructura logística de apoyo y sus diferentes instalaciones. Se había iniciado la clasificación de las tropas en combatientes y de los servicios, como base de la modernización del Ejército.

7 Antecedentes obtenidos de la Historia del Ejército de Chile – Tomo VII: Reorganización del Ejército y la Influencia Alemana (1885-1914). Colección Biblioteca del Oficial.



La expansión de los servicios iba a ser cada vez mayor y, a medida que se recogían experiencias, por observadores enviados a los campos de batalla en donde se producían conflictos, aquellos se fueron haciendo cada vez más complejos hasta dar paso a los que se pueden apreciar en la actualidad.

Así pues, como parte de esta reforma fueron creadas a partir del año 1906 las primeras compañías de tren del Ejército de Chile, organizándose una por cada división existente en ese entonces, dándose de esta manera nacimiento oficial a la existencia primero del Arma de Tren y, posteriormente, al Servicio de Transporte.



CAPÍTULO II



Frontis del Batallón de Transporte del Ejército, 22 de diciembre de 1998.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.



SÍNTESIS HISTÓRICA DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE

Una innovación en los servicios logísticos del Ejército, a principios del siglo XX, fue la creación de las compañías de tren, las cuales fueron asignadas a las zonas militares entonces existentes y que, posteriormente, se convirtieron en divisiones. Estas unidades fueron organizadas en forma similar a las alemanas y su material contó en el primer momento con carros de transporte, ambulancias y de incendio; todos hipomóviles.⁸



Batallón de Transporte N° 1 "Huelén" en la Gran Parada Militar de 1955

Fuente: Síntesis histórica de la carrera del Oficial de Transporte entre los años 1924 y 1974. Investigación del GDB José Benito Piuuzzi Muñoz, Santiago, Chile, 20 de noviembre de 1998.

La organización de las compañías respondía a las necesidades de abastecimiento y acarreo de las grandes unidades y fueron la base de lo que más tarde se convertiría en los batallones de tren y posteriormente en unidades de transporte.

La primera unidad que se organizó fue la Compañía de Tren N° 2, con guarnición en San Francisco de Limache. Posteriormente, se crearían otras unidades en las ciudades de Iquique, Concepción y Osorno.

En el Estado Mayor General del Ejército existió posteriormente un Departamento de Transporte, el que cumplía funciones de asesoría en el Alto Mando institucional, sin que ello significase la existencia de un organismo rector o jefatura autónoma que orientara este servicio logístico.

Las unidades de transporte se encontraban encuadradas en las divisiones, formando parte de sus listas de tropas y eran, fundamentalmente, del tipo hipomóviles, las cuales en un principio dependían de los comandos de las brigadas de caballería para efectos de su administración, instrucción y disciplina.

El impulso dado a la Institución, al reorganizarse y adaptarse a las exigencias propias de la época, dio nacimiento a las unidades de tren, las que a pesar de su pequeña magnitud cumplían con su cometido.

El desarrollo de una cronología es fundamental para comprender la evolución de estas y tal vez más que reseñas históricas son, en realidad, una especie de hoja de servicios de dichas unidades, que registran única y exclusivamente el dato oficial de acontecimientos notables en su existencia, es decir, la ley o decreto supremo de creación, cambios de denominación, participación en acciones destacables como actividades de bien público o institucional, etc.

Se ha tenido especial interés en precisar las fechas exactas de creación, particularmente de aquellas unidades que, por su prolongada existencia, podrían presentar errores o equívocos al respecto. Se ha cuidado de llegar a las fechas más aproximadas posibles, a base de documentos oficiales en custodia en el Archivo Histórico de la Subsecretaría de Guerra.

⁸ Antecedentes obtenidos del GDB José Benito Piuuzzi Muñoz. Síntesis histórica de la carrera del Oficial de Transporte entre los años 1924 y 1974.



Compañía de Tren N° 1



Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Esta unidad fue creada por Decreto Supremo G.1. N° 842 de fecha 9 de junio de 1909 para formar parte de la I División de Ejército, permaneciendo para su conformación en la ciudad de Santiago en el cuartel de la Compañía de Tren N° 2, para su organización se tomó como base la Plana Mayor de su anfitrión, aportando las Compañías N° 3 y N° 4 con dos sargentos y cinco cabos cada una, para luego trasladarse a la guarnición de Iquique el 30 de julio de 1910, ocupando inicialmente el cuartel del Regimiento Granaderos y más tarde, el antiguo cuartel Húsares, que había pertenecido al ejército peruano.

Esta unidad participó en la instrucción de camilleros en conjunto con el pelotón sanitario, que se efectuó en Tacna a fines del año 1911 y primeros días de 1912, y en las maniobras combinadas con la Escuadra Naval, embarcada en el Transporte "Rancagua" de la Armada de Chile, con una eficiencia que fue motivo de elogio por parte de las autoridades de la época.

Por Decreto N° 2035 de fecha 5 de agosto de 1913, se aprueba el Reglamento de denominación y distribución de los comandos y unidades del Ejército, por el cual pasó a denominarse Batallón de Tren N° 1 en la I División y dependiente del Comando de la 1ª Brigada de Caballería en Iquique.

Mediante Decreto N° 428 del 26 de febrero de 1924, se ordena su cambio de denominación y distribución, atendiendo a las necesidades de orden interno de la institución, el batallón pasa a constituirse en una Com-

pañía de Tren dependiendo de la 1.ª Brigada de Caballería, disolviéndose el resto de la unidad.

Mediante el Decreto N° 256 del 19 de marzo de 1926, sobre relaciones de dependencia y de mando, se encuadra a la unidad en la I División de Infantería, como Batallón de Tren N° 1 y se le subordina la Compañía Automóvil N° 1.



Estandarte de combate del Batallón de Tren N° 1

Fuente: Síntesis histórica de la carrera del Oficial de Transporte entre los años 1924 y 1974

El Decreto Ministerial G.1. N° 807 del 30 de julio de 1926, dispone que esta unidad debe trasladarse a la guarnición de Tacna, lo que ocurre el 23 de agosto del mismo año, procediendo a ocupar el cuartel que dejara el Regimiento de Artillería General Velásquez N° 6, en la ciudad de Caplina.

En el año 1929 Chile entrega Tacna al Perú, después de solucionar diferencias producidas por la interpretación del Tratado de Ancón, firmado el 20 de octubre de 1883, a consecuencia de este hecho, se fija un nuevo agrupamiento de unidades de tropa mediante Decreto Supremo N° 835 del 19 de marzo de 1930, ordenándose que



la I División de Infantería con asiento en Antofagasta y con jurisdicción desde Arica hasta la provincia de Coquimbo, ambas incluidas, estará formada, entre otras unidades, por el Batallón de Tren N° 1, con guarnición en la ciudad de Iquique.

Por Decreto Supremo N° 29 del 17 de agosto de 1954, se modificó el Reglamento de Dotaciones de Paz y se dispuso un nuevo cambio de denominación del Batallón de Servicios N° 1 a Batallón de Transporte N° 1, el que funcionó ininterrumpidamente hasta el año 1960.



Desfile de la Unidad en Parada Militar de 1932 en Antofagasta.
Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.



Frontis del Batallón de Acarreo Automóvil N° 1 "General Santiago Aldunate" en calle Angamos en Antofagasta
Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Por Decreto N° 2743 de 10 de noviembre de 1931, sobre organización del Ejército, entre otras disposiciones, se cambió la denominación de los batallones de tren por batallones de acarreo y se dejó en receso al Batallón de Acarreo N° 1 "Carrera Pinto", activándolo al año siguiente por D.S. N° 769 del 15 de julio de 1932, el cual siguió funcionando en Iquique hasta el año 1940, cambiando en ese momento su denominación por la de Regimiento de Tren N° 1 "General Santiago Aldunate" y quedando nuevamente en receso de acuerdo con el nuevo Reglamento Orgánico del Ejército de fecha 8 de abril de 1940. Es activado al año siguiente como Batallón de Tren N° 1 "General Santiago Aldunate".



Desfile con motivo del Juramento a la Bandera en el Patio de Formación del Batallón de Acarreo Automóvil N° 1, año 1947.
Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Por Decreto S.1. N° 121 del 2 de febrero de 1948, que se refiere a la nueva agrupación de las unidades del Ejército, se dispuso que en la I División y en la guarnición de Antofagasta, crea el Batallón de Servicios N° 1 (ex Batallón de Acarreo Automóvil N° 1) con personal y elementos que se destinaron especialmente para su funcionamiento.

Por Decreto N° 17 del 20 de enero de 1961, se modificó el "Reglamento Orgánico y de Servicio del Ejército" aprobado



el 13 de febrero de 1957, el cual volvió a reestructurar la Institución y entre los cambios que fijó para la I División de Ejército, se estableció la creación del Batallón de Servicios N° 1 con guarnición en Antofagasta, el que se conformó con las unidades del Batallón de Transporte N° 1, la Compañía de Intendencia N° 1, Compañía de Transporte N° 1, el Pelotón Hospital de Campaña N° 1 y la Sección Parque de Munición N° 1, pasando en ese momento a conformar la orgánica del nuevo batallón, siendo la primera unidad del servicio en dejar de existir como tal, después de 51 años de existencia.

El Batallón de Servicios N° 1, luego de diversos cambios en su orgánica, cuartel y denominación, es actualmente el Regimiento Logístico N° 1 "Tocopilla", con guarnición en la ciudad de Antofagasta, dependiente de la I División de Ejército.

A continuación, se mencionan los diversos mandos y cambios de denominación a lo largo de la historia de esta unidad:



Frontis del Regimiento Logístico N° 1 "Tocopilla" del Teniente Coronel Francisco Bascuñán Álvarez, año 2023.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

N° ORDEN	GRADO	NOMBRE	PERÍODO
BATAILLÓN DE TREN N° 1 (09.JUN.1909)			
1	Capitán	Samuel Contardo Palma	JUL.-AGO. 1909
2	Capitán	José Morales Díaz	AGO. 1909
3	Capitán	Bolívar Vergara López	SEP.-OCT. 1909
4	Mayor	Víctor Rivera Cruzat	OCT. 1909-DIC. 1911
5	Mayor	Arturo León del Río	ENE. 1912-ENE. 1913
BATAILLÓN DE TREN N° 1 (05.AGO.1913)			
6	Teniente Coronel	José Aravena Sánchez	ENE. 1913-SEP. 1915
7	Mayor	Víctor Reyes Rivas	SEP. 1915-OCT. 1916
8	Mayor	Pedro Garretón Saldes	OCT. 1916-SEP. 1917
9	Teniente Coronel	Ambrosio Acosta Concha	SEP. 1917-JUL. 1918
10	Teniente Coronel	Carlos Marín Mujica	JUL. 1918-OCT. 1919
11	Mayor	Óscar Castro Donoso	OCT. 1919-ABR. 1921
12	Mayor	Carlos Jiménez Torrealba	ABR. 1921-AGO. 1922
13	Capitán	Darío Aguirre Bernal	AGO. 1922-MAR. 1923
14	Capitán	José Alamos Ortiz	MAR. 1923-AGO. 1923
15	Capitán	Javier Ibáñez del Campo	AGO. 1923-OCT. 1924
COMPAÑÍA DE TREN DE LA 1RA BRIGADA DE CABALLERÍA (26.FEB.1924)			
16	Mayor	Fidel Contardo Jara	OCT. 1924-MAR. 1925
17	Mayor	Javier Ibáñez del Campo	MAR. 1925-FEB. 1926
BATAILLÓN DE TREN N° 1 DE LA I DIVISIÓN DE INFANTERÍA (10..NOV.1926)			
18	Mayor	Óscar Bravo Contardo	FEB. 1926-SEP. 1928
19	Teniente Coronel	Jenaro Paredes Sanhueza	SEP. 1928-OCT. 1932
BATAILLÓN DE ACARREO AUTOMÓVIL N° 1 DE LA I DIVISIÓN DE INFANTERÍA (10..NOV.1931)			
20	Capitán	Máximo Alvarado Águila	OCT. 1932-ENE. 1935



Nº ORDEN	GRADO	NOMBRE	PERÍODO
21	Subteniente	Manuel Núñez Montero BATALLÓN DE TREN N° 1 "GENERAL SANTIAGO ALDUNATE" (08.ABR.1940)	ENE.1935-ENE. 1937
22	Teniente Coronel	Anatolio Escudero Olate	ENE.1937-MAR. 1941
23	Teniente	Juan Reyes Pizarro	MAR. 1941-ENE. 1942
24	Mayor	Pedro Ávila Pino BATALLÓN DE SERVICIOS N°1 (02.FEB.1948)	ENE. 1942-DIC. 1944
25	Teniente Coronel	Bonifacio Reyes Sánchez	DIC. 1944-FEB. 1948
26	Coronel	Osvaldo Valenzuela Rocuant BATALLÓN DE TRANSPORTE N°1 (17.AGO.1954)	FEB. 1948-MAR. 1954
27	Teniente Coronel	Alejandro Araya Rojas	MAR. 1954-MAR. 1955
28	Teniente Coronel	Serafín Cuevas Arellano BATALLÓN DE SERVICIOS N°1 (20.ENE.1961)	MAR. 1955-ENE. 1959
29	Coronel	Eterio Pavez Castañeda	ENE. 1959-ENE. 1965
30	Teniente Coronel	Ricardo Muñoz Soto	ENE. 1965-MAR. 1968
31	Mayor	Hugo Larrañaga Warnken	MAR. 1968-ENE. 1970
32	Mayor	Luis Reyes Tastets	ENE. 1970-ENE. 1971
33	Coronel	Carlos Teillery Martínez	ENE. 1971-ENE. 1973
34	Coronel	Juan Bianchi Amador	ENE. 1973-ENE. 1974
35	Teniente Coronel	Jorge Stoltze Concha	ENE. 1974-MAR. 1974
36	Coronel	Raúl Videla Medina	MAR. 1974-ENE. 1976
37	Coronel	Patricio Ferrer Ducaud	ENE. 1976-DIC. 1977
38	Coronel	Lorenzo Urrutia Cooper BATALLÓN LOGÍSTICO DIVISIONARIO N°1 "TOCOPILLA"	DIC. 1977-MAY. 1980
39	Coronel	Jaime Vergara Parada	MAY. 1980-ENE. 1983
40	Teniente Coronel	Pedro López Morales	ENE. 1983-ENE. 1985
41	Coronel	Pancracio Navia Fischer	ENE. 1985-NOV. 1986
42	Coronel	Miguel Hidalgo Hidalgo	.NOV. 1986-NOV. 1988
43	Coronel	Jorge Langer von Furstemberg	.NOV. 1988-DIC. 1991
44	Coronel	Pedro Goic Romanini	DIC. 1991-NOV. 1993
45	Coronel	Héctor Palma Vergara	.NOV. 1993-NOV. 1996
46	Coronel	Santiago Martínez Schwartz	.NOV. 1996-DIC. 1998
47	Coronel	Patricio Sandoval Arancibia	DIC. 1998-DIC. 2000
48	Coronel	Héctor de la Parra Kuntzman	DIC. 2000-JUL. 2002
49	Coronel	Jorge Henríquez Plaza	JUL. 2002-DIC. 2003
50	Coronel	Alfredo Repenning Martin	DIC. 2003-DIC. 2005
51	Coronel	Renato González Bull	DIC. 2005-DIC. 2007
52	Coronel	Cristian Chateau Magalaez	DIC. 2007-DIC. 2009
53	Coronel	Iván Millán Gómez REGIMIENTO LOGÍSTICO N° 1 "TOCOPILLA" DEL TCL. FRANCISCO BASCUÑÁN ÁLVAREZ	DIC. 2009-ENE. 2012
54	Coronel	Enrique Bodecker de la Fuente	2012-2013
55	Coronel	Enrique Heyerman Ríos	2013-2014
56	Coronel	Lionel Curti Santibáñez	2014-2015
57	Coronel	Alejandro Ciuffardi Cluck	2015-2017
58	Coronel	Guido Fravega Bordoli	2017-2018
59	Coronel	Alejandro Amigo Tossi	2018-2020
60	Coronel	Carlos Urrutia Aray	2020-2022
61	Coronel	Marco Biondi Flotts	2022-2023
62	Coronel	Javier Riquelme Ortiz	2023-2024



Compañía de Tren N° 2



Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Esta unidad fue la más importante y significativa del servicio y sus orígenes se remontan a la distribución de las tropas en el territorio nacional dispuesto por el D.S. Ministerio de Guerra Sección 1ª N° 719 del 15 de mayo de 1906, el que consideraba por primera vez, además de las unidades de infantería, caballería, artillería de campaña e ingenieros, a las de tren, correspondiéndole a esta compañía su dependencia de la II DE, con guarnición en la ciudad de Santiago.

Con posterioridad, por D.S. Ministerio de Guerra, Sección 1ª N° 776, de 29 de mayo de 1906, se procedió a nombrar los mandos para las Compañías N°s. 2, 3 y 4, siendo designado como jefe y director del depósito de la Compañía de Tren N° 2, el capitán de 1ª Clase del arma de Artillería, Ramón Cañas Pinochet.



General de Brigada Ramón Cañas Pinochet.
Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Una vez creada, hubo de organizarse y funcionar en el pueblo de San Francisco de Limache, en el cuartel en ruinas que dejara el Regimiento de Caballería N° 5 "Lanceiros del General José María de la Cruz", inmediatamente después del terremoto que asoló a Valparaíso el 16 de agosto del mismo año. La Compañía permaneció en esa guarnición hasta el 17 de junio de 1908, oportunidad en que fue trasladada a Santiago a consecuencia del estado inviable de las instalaciones.



Frontis del cuartel de la Compañía de Tren N° 2, después del terremoto del 16 de agosto de 1906. Posteriormente este recinto sería utilizado por la 3ª Comisaría de Carabineros de Limache.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Considerando que la orden de crear estas unidades fue posterior a la formación del presupuesto de gastos públicos para ese año, el que no contemplaba en consecuencia los fondos necesarios para ello, por D.S. Min. de Guerra, Sección 1ª N° 1021 del 5 de julio de 1906, se decretó que las tesorerías fiscales de Iquique, Santiago, Talca y Concepción pusieran a disposición de los comandantes de la I, II, III y IV DE la cantidad de \$ 4.000, cada una para sufragar los gastos de instalación de las mencionadas compañías de tren.

Por Decreto Supremo N° 96 del 17 de enero de 1912, se eleva esta Compañía a la categoría de Batallón de Tren dependiente de la II División, constituido por una Plana Mayor, una Compañía de Arrastre, una de Carguío y una de Depósito.



Estandarte de Combate del Batallón de Tren N° 2.

Fuente: Patrimonio Histórico de la Jefatura de Transporte.

El Decreto Supremo N° 123 del 20 de enero de 1912 aprueba el Reglamento de Denominación y Distribución de las Tropas y sus Comandos, por el cual pasó a denominarse Batallón de Tren N° 2 de la II División de Ejército.

El 6 de marzo de 1916 se aumentó la dotación de la Plana Mayor del Batallón en un oficial del grado de mayor, como segundo jefe del Cuerpo (Decreto Supremo N° 354).

Por Decreto Supremo N° 860 del 23 de mayo de 1916 se considera en su orgánica en forma experimental, una "Sección de Higiene Militar".

Por Decreto Supremo N° 818 del 12 de abril de 1917, se dispone la ejecución de un curso de instrucción sobre higiene para clases y soldados de las unidades de tren en este Batallón.

El 29 de octubre de 1919 y por Decreto Supremo N° 2526, se dispone la disminución de su orgánica en una compañía de tren.

Por Decreto Supremo N° 1750 del 23 de julio de 1920, se dispone que esta unidad debe desarrollar un curso para 20 aspirantes a oficiales de reserva, por un período de 90 días.

El Decreto N° 428 de 26 de febrero de 1924, ordena una nueva organización del Ejército y dispone algunos cambios

en las denominaciones y guarniciones de las unidades de tropa y comandos, a consecuencia que el Estado no podía efectuar mayores gastos. Atendiendo a las necesidades de orden interno de la Institución, el batallón traspasó dos compañías a la II División quedando encuadradas en las brigadas combinadas de la época, disolviendo su Comando y Plana Mayor. Las compañías asimilaron el número correspondiente a sus unidades de encuadramiento y en un período de 6 años, llegaron a ser batallones para, finalmente, fusionarse como a continuación se indica:

- Compañía de Tren N° 3

Esta Compañía fue subordinada el 26 de febrero de 1924 a la 3.ª Brigada Combinada con guarnición en Santiago y quedó encuadrada en el Grupo de Caballería N° 2 "Cazadores" de la misma ciudad.

Por Decreto Supremo N° 3196 del 20 de octubre de 1925, que fijó las guarniciones a las distintas unidades, se dispuso que la Compañía de Tren N° 3, debía trasladarse a San Bernardo, al local del criadero de sementales. En marzo del año siguiente cambia su categoría a batallón (O/Min. N° 256).

El 3 de septiembre de 1926 se dispone, por Decreto Supremo N° 2329, desarrollar en esta unidad un curso de instrucción con todos los oficiales subalternos de las tropas de tren. El curso se desarrolló en dos etapas:

- La primera, del 1 de noviembre de 1926 al 30 de abril de 1927, para el primer grupo compuesto de 9 subtenientes del Arma de Tren.
- La segunda, del 1 de noviembre al 31 de diciembre de 1927, para 7 subtenientes del Arma de Tren.
- Por Decreto Supremo N° 3090 del 1 de diciembre de 1926, el Batallón de Tren N° 3 pasa a denominarse Batallón de Tren Escuela de Oficiales N° 3. En el año 1928 esta unidad recibe de cargo la primera columna automóvil, compuesta de 12 camiones.
- El 26 de marzo de 1930 y por Decreto Supremo N° 903 se fija una nueva organización para el Ejército, que dis-



pone la formación, transformación y eliminación de unidades. En esta situación, el batallón deja de existir y gran parte de su dotación pasa al Batallón de Tren N° 2 y otro porcentaje es redistribuido en las demás unidades del arma.

- Compañía de Tren N° 2

Esta unidad fundamental fue subordinada a la 2.ª Brigada Combinada con guarnición en Valparaíso y quedó encuadrada en el Regimiento de Caballería N° 4 "Coraceros" de Viña del Mar.



Medios de acarreo del Batallón de Tren N° 2 (cuartel Antonio Varas).

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

El Decreto N° 1693 de fecha 19 de julio de 1924, clarifica que la guarnición de Viña del Mar fijada a la Compañía de Tren N° 2, carece de un cuartel apropiado a sus necesidades y que existe un antiguo cuartel en la ciudad de Limache, cuyos vecinos han reunido los fondos necesarios para su habilitación, por lo que se le fijó a esta unidad dicha guarnición.

Por Decreto del Ministerio de Guerra N° 3011 de 23 de septiembre de 1925, S.E. el Presidente de la República autorizó a la Compañía de Tren N° 2 con guarnición en Limache el uso de un estandarte, que fue obsequiado por el personal de la Escuela Normal de la ciudad.

El Decreto N° 256 de 19 de marzo de 1926, hace mención a las relaciones de dependencia y de mando, encuadrándose a la unidad en la II División de Infantería como Batallón de Tren N° 2, continuando su permanencia en la ciudad de Limache.

Mediante el Decreto Supremo N° 835 del 19 de marzo de 1930, se fija un nuevo agrupamiento de unidades de tropas y por Decreto Supremo N° 903 del 26 de marzo de 1930, se fija una nueva organización para el Ejército, producto de la formación, transformación y eliminación de unidades. En esta situación, el Batallón de Tren N° 2 vuelve a Santiago y se fusiona con el Batallón de Tren Escuela de Oficiales N° 3, creándose el Batallón de Tren N° 2 "Escuela de Oficiales" dependiendo de la II División de Infantería para efectos de administración, instrucción y disciplina. Esta nueva unidad quedó conformada por una compañía hipomóvil, una compañía automóvil y una compañía de sanidad, ocupando el cuartel de calle Antonio Varas N° 1326 en la comuna de Providencia.

Por Decreto N° 2743 de 10 de noviembre de 1931, sobre la organización del Ejército, entre otras disposiciones, se cambió la denominación de Batallón de Tren N° 2 por Batallón de Acarreo N° 2 "General Bulnes". Posteriormente, cambió nuevamente su nombre patronímico y denominaciones en las siguientes fechas:

- 10 de septiembre de 1931, de "General Bulnes" a "General Cruz".
- 3 de febrero 1934, de Batallón de Acarreo N° 2 "General Cruz" a Batallón de Tren N° 2 "General Cruz", Escuela de Oficiales (Decreto Supremo 154).
- 14 de noviembre de 1937, de "General Cruz" a "Comandante Tomás Segundo Yávar".



Oficiales del Batallón de Tren N° 2 "General Cruz", cuartel Antonio Varas, año 1934.



Capitán Bonifacio Reyes S.



Capitán Lupercio Véjar G.



Teniente Eufemio Zúñiga A.



Subteniente Eduardo Gilmore S.



Subteniente Enrique Cox Ch.



Subteniente Luis Pérez R.



Subteniente Pedro Castro C.

Por Decreto N° 437 de 8 de abril de 1940, se aprueba el Reglamento serie A N° 1 "Orgánico del Ejército", el cual dispone que las divisiones y la caballería estarán organizadas por distintas unidades, señalando que el Batallón de Acarreo N° 2, el Batallón de Sanidad y la Sección de Veterinaria, se agruparán en el Regimiento de Tren N° 2 del Comandante Tomás Segundo Yávar, de guarnición en Santiago.

El año 1941 se dispone a esta unidad el funcionamiento de un centro de instrucción motorizado y cursos de enfermeros para 30 alumnos por un período de dos años (Boletín Oficial N° 41 del mismo año).

En 1943, con la llegada de los primeros tanques M-3 A1 "Stuart" y carros semioruga "Scout" de origen norteamericano, se designó a esta unidad para entrenar a oficiales y cuadro permanente, realizándose un Curso de Adiestramiento de Vehículos Blindados (Boletín Oficial N° 28 del mismo año).

En enero de 1944, además de las funciones específicas normales que le correspondían a esta unidad, desarrolló otras de carácter extraordinario como es el apoyo en casos de catástrofes naturales. Dentro de estas es digna de destacar la ayuda efectuada, por orden del gobierno de aquel entonces, a la ciudad de San Juan (Argentina) con motivo de un fuerte terremoto ocurrido en la zona.

El 9 de noviembre de 1944 y por Decreto Supremo N° 56, el Regimiento de Tren N° 2 del Comandante Tomás Segundo



Comandante Tomás Yávar Ruiz de Cabrera.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.



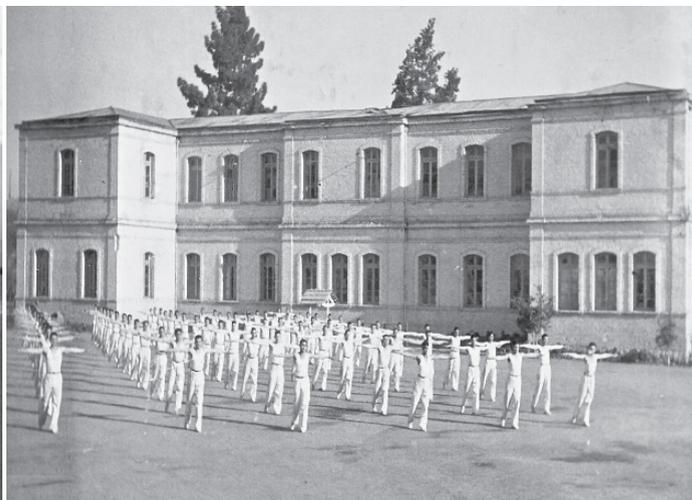
Yávar, se fusiona con el Regimiento Blindado N° 2, creándose la Escuela de Unidades Motorizadas, la cual ocupó el cuartel de Antonio Varas. La unidad de tren pasó a constituir el Batallón de Acarreo del nuevo Instituto, el que posteriormente pasó a receso el 30 de noviembre de 1948 (Decreto Supremo N° 1.334).



Campaña del 2° Curso de Instrucción Motorizada en el fundo "El Peral", Cartagena, 1944.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Por Decreto Supremo S 1 N° 121 del 2 de febrero de 1948, se establece una nueva agrupación de las unidades del Ejército, disponiéndose la organización del Batallón de Servicios N° 2, base del Batallón de Acarreo y del Batallón de Sanidad Automóvil que estaban subordinados a la Escuela de Unidades Motorizadas, dependiente de la II División.



Dos vistas del cuartel del Regimiento de Tren N° 2 en Avenida Antonio Varas N° 1326, Providencia, año 1940.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Para efectos de su funcionamiento se le asignó un cuartel en la calle San Ignacio N° 2170, en la guarnición de Santiago, y se le otorgó el mando al coronel Pedro Vergara Morales, quien fue el primer oficial del Servicio de Transporte en mandar una unidad de esta magnitud. Inicialmente este batallón contó con la siguiente organización para el desarrollo de sus actividades:

- 1 Compañía de Acarreo Automóvil.
- 1 Compañía de Sanidad.
- 1 Compañía de Administración.
- 1 Compañía de Material de Guerra.
- 1 Compañía de Construcciones.
- 1 Sección de Mudanzas.
- 1 Sección de Mantenimiento de Vehículos.



Distintivo de la Escuela de Unidades Motorizadas.



Por Decreto Supremo N° 29 de 17 de agosto de 1954, se modifica el Reglamento de Dotaciones de Paz y se dispone el cambio de denominación de Batallón de Servicios N° 2 a Batallón de Transporte N° 2.

Por Decreto Supremo N° 301 de 30 de mayo de 1973, la unidad cambia su denominación y pasa a llamarse Batallón de Transporte del Ejército, dejando de pertenecer a la II DE y subordinándose a la recién creada Jefatura de Transporte del Ejército.

El 25 de junio de 1976, la unidad cambia su denominación y pasa a llamarse Batallón de Transporte N° 1 "Huelén" y sigue dependiendo de la Jefatura de Transporte del Ejército. Su misión fundamental pasa a ser la ejecución de los transportes logísticos a nivel Ejército, para satisfacer en forma permanente y oportuna los requerimientos de acarreo logístico a nivel institucional, entre los Depósitos Centrales del Ejército y las diferentes Unidades Operativas, Comandos y Altas Reparticiones.

Por necesidades derivadas de su funcionalidad, se iniciaron en el año 1976 las gestiones tendientes a proporcionar a esta unidad un nuevo cuartel, en atención a que después de dejar de pertenecer a la II División de Ejército y pasar a depender de la Jefatura de Transporte, se incrementaron sus medios motorizados, lo que hizo más agudo el problema de falta de espacio que ya existía, al compartir el cuartel ubicado en San Ignacio N° 2170 con una instalación del Servicio de Material de Guerra.

Después de inspeccionar locales disponibles de la Empresa ESSO, de la Empresa de Transporte Colectivos del Estado y CORFO, se seleccionó este último, iniciándose los trámites para su obtención hasta que finalmente, por D.S. SSG.Depto.IV/2 N° 869 del 29 de agosto de 1977, se autorizó al Comandante del Comando de Ingenieros para que, en representación del Fisco-Ejército, compre, firme las escrituras y adquiera el inmueble ubicado en la comuna de Renca, calle Alberto Pepper N° 1601.

Con fecha 20 de junio de 1977, el Batallón de Transporte N° 1, inició el traslado de parte de sus medios, desdoblado las funciones y servicios de la unidad, durante un largo

período de trabajo de habilitación del nuevo cuartel, dada la insuficiencia de instalaciones de servicios básicos e infraestructura que este presentaba, lo que sumado a los trabajos tendientes a entregar en condiciones óptimas el antiguo cuartel y la crisis internacional vivida el año 1978, hizo que recién el año 1979 el Batallón iniciara su funcionamiento independiente, en el cuartel de la comuna de Renca.

A principios de los años 80, la unidad recibió de cargo camiones tractores marca Pegaso modelo 2181 y semi-



Trabajos de pavimentación en el Batallón de Transporte N°1 "Huelén" en la comuna de Renca.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

remolques Goren, con los cuales modernizó su flota de vehículos motorizados. Durante el año 1986 se implementó a nivel Ejército un nuevo sistema de adquisición centralizada de víveres no perecibles para la Institución, debiendo el Batallón ejecutar el transporte de estos bastimentos desde Santiago a la totalidad de las unidades del Ejército en forma trimestral, con lo cual aumentó notablemente su carga de trabajo.

Por Decreto Supremo N° 824 de 18 de junio de 1988, se dispuso la fusión de los Batallones de Transporte N° 1 "Huelén" y N° 2 "Limache", creándose de este modo el Batallón de Transporte del Ejército del General de División Cornelio Saavedra, con la misión de materializar los acarreos logísticos y el transporte operativo y administrativo de la institución. Durante el año 1993 recibe una moderna flota de 10 camiones tractores Freightliner y semiremolques de guerra, con los cuales optimiza notablemente la



ejecución de sus actividades de transporte logístico, la confiabilidad de sus medios y los tiempos de viaje para el cumplimiento de sus misiones.

Con fecha 23 de diciembre de 1998 y en conformidad a las previsiones del plan de modernización y racionalización del Ejército en ejecución a esa fecha, se procede al receso de esta unidad del servicio, fusionando sus medios con los del Batallón de Intendencia N° 2 “Bellavista”, creándose el Batallón Logístico del Ejército N° 1 “Bellavista”. Para materializar lo anterior, sus medios dejaron el cuartel de calle Alberto Pepper N° 1601 en la comuna de Renca y se trasladaron al cuartel del Batallón de Intendencia N° 2, en calle El Guanaco N° 2650, comuna de Conchalí.

Los Estandartes del Batallón de Transporte N° 1 “Huelén” y del Batallón de Transporte del Ejército, fueron entregados al patrimonio histórico cultural de la Institución.

Posteriormente, en el año 2006, el Batallón Logístico del Ejército N° 1 cambia su magnitud por la de Regimiento, siendo sus medios de transporte



Frontis del Batallón de Transporte “Huelén”, dependiente del Regimiento Logístico del Ejército N°1 “Bellavista” año 2023.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

agrupados en un Batallón de Transporte orgánico de esta unidad.

En consecuencia, desde el 29 de mayo de 1906 hasta el 23 de diciembre de 1998, esta unidad tuvo 50 comandantes (26 de Armas y 24 del Servicio de Transporte), 12 diferentes denominaciones y 7 cambios de cuartel. A través de la historia, le correspondió el honor de comandar esta unidad a los siguientes oficiales:

N° ORDEN	GRADO	NOMBRE	PERÍODO
COMPañÍA DE TREN N° 2 (29.MAY.1906))			
1	Capitán	Ramón Cañas Pinochet	29.MAY.1906-12.DIC.1907
2	Capitán	Manuel Véliz Rodríguez	12.DIC.1907-27.JUL.1910
3	Mayor	Carlos Lira Quintanilla	19.AGO.1910-20.ENE.1912
4	Mayor	Julio César Canto Toske	20.ENE.1912-07.JUL.1913
5	Mayor	Eliecer Parada Pacheco	07.JUL.1913-03.FEB.1916
6	Teniente Coronel	Manuel Véliz Rodríguez	04.FEB.1916-09.OCT.1919
7	Teniente Coronel	Aníbal Parada Pacheco	14.OCT.1919-19.MAR.1920
8	Mayor	Fernando Sepúlveda Onfray	19.MAR.1920-06.ABR.1921
9	Mayor	Ambrosio Viaux Aguilar	06.ABR.1921-12.ABR.1923
10	Mayor	Carlos Grasset Ramos	12.ABR.1923-31.ENE.1924
COMPañÍA DE TREN N° 2 (26.FEB.1924))			
11	Mayor	Óscar Sanhueza Galaz	31.ENE.1924-27.MAY.1924
12	Mayor	Ciro Figueroa Zapata	27.MAY.1924-19.MAR.1925
13	Capitán	Jorge Hirth Markman	19.MAR.1925-14.ABR.1925
14	Mayor	Elías Yáñez Alvarado	14.ABR.1925-16.MAR.1926
BATALLÓN DE TREN N° 2 (19.MAR.1926)			
15	Teniente Coronel	Óscar Novoa Fuentes	16.MAR.1926-18.MAY.1927
16	Teniente Coronel	Víctor León Ilabaca	01.JUN.1927-09.MAR.1928
17	Teniente Coronel	Jorge Videla Herrera	09.MAR.1928-05.ABR.1929
18	Teniente Coronel	Ángel Moreno Ladrón de Guevara	05.ABR.1929-21.MAR.1930



Nº ORDEN	GRADO	NOMBRE	PERÍODO
19	Teniente Coronel	Óscar Bravo Contador BATALLÓN DE ACARREO N° 2 "GENERAL BULNES" (10.NOV.1931)	28.MAR.1930-04.AGO.1931
20	Teniente Coronel	Julio Ortiz Arredondo	06.AGO.1931-27.JUL.1932
21	Teniente Coronel	René Lardinois Vargas BATALLÓN DE TREN N° 2 "GENERAL CRUZ ESCUELA DE OFICIALES" (03.FEB.1934)	27.JUL.1932-05.ENE.1933
22	Mayor	Miguel Quezada Calvo BATALLÓN DE TREN N° 2 DEL COMANDANTE TOMÁS SEGUNDO YÁVAR (30.SEP.1937)	05.ENE.1933-10.MAR.1937
23	Coronel	José M. Gordon Benavides BATALLÓN DE TREN N° 2 DEL COMANDANTE TOMÁS SEGUNDO YÁVAR (20.MAY.1940)	10.MAR.1937-05.MAY.1938
24	Coronel	José Santa Cruz Errázuriz	05.MAY.1938-11.ABR.1942
25	Coronel	Hernán Cortés Maldonado BATALLÓN DE SERVICIOS N° 2 (02.FEB.1948)	11.ABR.1942-25.OCT.1944
26	Coronel	Manuel Délano Díaz	25.OCT.1944-08.MAR.1948
27	Coronel	Pedro Vergara Morales	08.MAR.1948-11.FEB.1953
28	Teniente Coronel	Nemesio Cofré Acuña	11.FEB.1953-29.MAR.1955
29	Coronel	Alejandro Araya Rojas BATALLÓN DE TRANSPORTE N° 2 (20.ENE.1961)	29.MAR.1955-22.FEB.1957
30	Teniente Coronel	Archivaldo Castillo Pino	22.FEB.1957-01.FEB.1961
31	Coronel	Erto Pantoja Rubilar	01.FEB.1961-29.ENE.1962
32	Coronel	Archivaldo Castillo Pino	29.ENE.1962-27.ENE.1965
33	Coronel	Eterio Pavez Castañeda	27.ENE.1965-06.ENE.1967
34	Coronel	Luis García Lastra BATALLÓN DE TRANSPORTE DEL EJÉRCITO (24.ABR.1968)	06.ENE.1967-24.ABR.1968
35	Teniente Coronel	Belarmino Vargas Velasco	24.ABR.1968-01.ENE.1969
36	Teniente Coronel	José B. Piuze Muñoz	01.ENE.1969-19.ENE.1972
37	Coronel	René González Inostroza	1972-1974
38	Teniente Coronel	Luis Eduardo Araya Vallejos BATALLÓN DE TRANSPORTE N° 1 "HUELÉN" (25.JUN.1976)	1974-1976
39	Coronel	Pedro Howard Fuenzalida	1976-1980
40	Coronel	José E. Bocaz Zambrano	1980-1981
41	Teniente Coronel	Plácido Muñoz Faúndez	1981-1982
42	Teniente Coronel	Román Segundo Muñoz Faúndez	1982-1983
43	Coronel	Osvaldo Sánchez Quevedo	1983-1984
44	Coronel	Julio Hernández Miranda	1984-1985
45	Teniente Coronel	Juan Ibáñez Muñoz BATALLÓN DE TRANSPORTE DEL EJÉRCITO DEL GDD CORNELIO SAAVEDRA RODRÍGUEZ (18.JUN.1988)	1985-1988
46	Coronel	Rocco Lancellotti Tamborino	1988-1990
47	Teniente Coronel	Alfredo Parra Uslar	1990-1992
48	Coronel	René Soto Contreras	1992-1994
49	Teniente Coronel	Luis Puebla Escobar	1994-1996
50	Coronel	Humberto Barría de la Torre BATALLÓN LOGÍSTICO DEL EJÉRCITO "BELLAVISTA" (22.DIC.1998)	1996-1998
51	Coronel	Waldo Jara Baeza	1998-2000
52	Coronel	Eduardo Ojeda Benett	2000-2002



Nº ORDEN	GRADO	NOMBRE	PERÍODO
53	Coronel	José Torn Mardones	2002-2004
54	Coronel	Hugo Méndez Valenzuela	2004-2006
REGIMIENTO LOGÍSTICO DEL EJÉRCITO Nº 1 "BELLAVISTA" (17.DIC.2006)			
55	Coronel	Juan C. Vega Manríquez	2006-2008
56	Coronel	Ricardo Cubillos Sinkovich	2008-2010
57	Coronel	Rolando González Pellicer	2010-2012
58	Coronel	José Llanca Zuazagoitia	2012-2013
59	Coronel	Sergio Estévez Valencia	2013-2015
60	Coronel	Patricio Valdivia Vergara	2015-2017
61	Coronel	Francisco Arellano Soffia	2017-2018
62	Coronel	Patricio Chacón Hidalgo	2018-2020
63	Coronel	Rodrigo Contreras Ayala	2020-2022
64	Coronel	Pedro Tichauer Junginger	2022-2023
65	Coronel	Juan Pablo Polloni Concha	2023-2024
BATALLÓN DE TRANSPORTE DEL RLE Nº1 "BELLAVISTA" (24.ABR.2007)			
1	Mayor	Boris Escobar Inzunza	2007-2007
2	Teniente Coronel	Luis Rozas Anabalón	2007-2008
3	Teniente Coronel	Juan C. Elgueta Rosas	2008-2009
4	Teniente Coronel	Héctor Etori Badilla	2009-2012
5	Mayor	Manuel Carrasco Gaete	2012-2014
6	Mayor	Pedro Castillo Rivas	2014-2017
7	Teniente Coronel	Raúl Carabantes Navarro	2017-2021
8	Teniente Coronel	Roberto Valdés Vargas	2021-2023
9	Teniente Coronel	Alex Fredes Vargas	2023-2024

Compañía de Tren Nº 3



Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Al igual que la Compañía de Tren Nº 2, los orígenes de esta unidad se remontan a la distribución de las tropas en el territorio nacional dispuesta por el Decreto Supremo Ministerio de Guerra Sección 1a. Nº 719 del 15 de mayo de 1906, el que consideró a la Compañía de Tren Nº 3 encuadrada en la III División, con guarnición en la ciudad de Concepción.

Posteriormente, por Decreto Supremo Nº 776 Sección 1.a de 29 de mayo de 1906, se nombra como jefe y director del Depósito de la Compañía de Tren Nº 3 al capitán Samuel Villalobos y como Comandante de Compañía al capitán Rufino Matta.

Sin embargo, pese a las disposiciones anteriores en las cuales se daba vida legal a esta unidad, el funcionamiento de la misma no comenzó en forma inmediata ni paralela a las otras compañías, sino que por Decreto Supremo Nº 42, del 14 de enero de 1907 se reiteró su organización, la que se materializó en Talca el 5 de febrero de 1907, al mando del capitán Carlos A. Díaz González.

Cuatro años más tarde se trasladó a Concepción, permutando su cuartel con la Compañía de Zapadores Concepción Nº 1, en cumplimiento al Decreto Supremo Nº 1056, de 28 de abril de 1911 (D.O. de 18 de mayo de 1911, Boletín Oficial Nº 21 de 20 de mayo de 1911).

Por Decreto Supremo Nº 2858 de 22 de diciembre de 1911, se aprueba el Reglamento de Dotación de Paz Nº 4, el cual dispone que las unidades de tren se compondrán de cuatro Batallones, cada División tendrá un Batallón de tres compañías (1 de arrastre, 1 de carguío y 1 de depósito). Dentro de estas unidades se crea el Batallón de Tren Nº 3.



Por Decreto Supremo N° 2035 del 5 de agosto de 1913, se aprueba el Reglamento de Denominaciones y Distribución de los Comandos y Unidades del Ejército, en el cual figura el Batallón de Transporte N° 3 con guarnición en Concepción dependiendo de la III División, pero administrativamente del Comando de la II División de Ejército.

Por Decreto Supremo N° 311 de 13 de marzo de 1915, los batallones de tren, para los efectos de administración, instrucción y disciplina, pasan a depender de los comandos de las Brigadas de Caballería de las divisiones a las cuales pertenecen, en el caso de esta unidad, a la 3.ª Brigada de Caballería con asiento en Curicó.

Por Decreto Supremo N° 1682 de 9 de julio de 1919, el Batallón de Tren N° 3 de guarnición en Concepción, consigna su dependencia de la 6ª Brigada de Infantería, situación que se modifica por el decreto N° 2373 de 13 de septiembre de 1920, que ordenó nuevamente su dependencia de la 3.ª Brigada de Caballería.

Por Decreto Supremo N° 627 del 15 de marzo de 1921, se fija el pueblo de Membrillo (cerca de Retiro, Parral), como lugar de guarnición y permanece varios años tomando parte en concentraciones y maniobras, aprovisionando a las tropas de la III División de la época. Prestó también, importantes servicios de acarreo de material de puentes a los zapadores, concentrados en el río Loncomilla.

El Decreto N° 428 de 26 de febrero de 1924, ordena una nueva organización del Ejército y exige algunos cambios en las denominaciones y guarniciones de las unidades de tropa y comandos. Debido a que el Estado no puede efectuar mayores gastos y atendiendo a las necesidades de orden interno de la institución, el Batallón de Tren N° 3 entrega una compañía a la 4ª Brigada Combinada de la III División, con guarnición en la ciudad de Linares y disuelve el resto de su orgánica. A partir de ese momento pasa a denominarse Compañía de Tren N° 4, dependiente del Regimiento de Artillería N° 3 de la misma guarnición. El número de la compañía es consecuente con el asignado a la Brigada y no debe perderse de vista que esta siempre estuvo encuadrada en la III División.

Por Decreto Supremo N° 256 de 19 de marzo de 1926, cambia nuevamente su denominación a Batallón de Tren N° 3.

Por Decreto Supremo N° 3090 de 1 de diciembre de 1926, cambia su denominación a Batallón de Tren "Escuela de Oficiales" N° 3.

Por Decreto Supremo N° 835 del 19 de marzo de 1930, se fija un nuevo agrupamiento de unidades de tropas y se ordena que la III División de Infantería, con asiento en Concepción y con jurisdicción desde la provincia de Talca al Biobío, estará formada por varias unidades, entre ellas el Batallón de Tren N° 3 en la ciudad de Concepción.

Por Decreto N° 2743 de 10 de noviembre de 1931, el Ejército sufre una nueva organización y se ordena disolver los Batallones de Tren N°s 1, 3 y 4, quedando en receso con un mínimo de personal a cargo de los cuarteles.

Consecuente con la disposición anterior, al año siguiente se determinó que la I y III Divisiones, debían contar para sus actividades con una unidad que realizara los acarreos en tiempo de paz, teniendo en consideración que estas estaban en receso y se había verificado en revistas y controles el pésimo estado en que se encontraba el material de acarreo que se había entregado a diversas unidades del Ejército, se dispuso por Decreto Supremo N° 557 de 15 de julio de 1932 organizar un Batallón de Acarreo en la 3.ª División, disponiéndose transitoriamente una orgánica a base de una Plana Mayor y una columna mixta de acarreo.

Por Decreto Supremo N° 154 del 3 de febrero de 1934, cambia de denominación y pasa a llamarse Batallón de Tren, para posteriormente con fecha 10 de diciembre de 1938 agregarle el siguiente artículo: Batallón de Tren N° 3 del Coronel Ramón Picarte (Concepción).

El Decreto N° 437 del 8 de abril de 1940, que aprueba el Reglamento serie A N° 1 "Orgánico del Ejército", dispuso que las unidades de tren pasen a denominarse regimientos y estarán conformadas por un Batallón de Acarreo, un Batallón de Sanidad y una Sección de Veterinaria. En el caso del Regimiento de Tren N° 3 queda en receso, pero siguió funcionando como batallón.



Por Decreto Supremo N° 121 del 2 de febrero de 1948, sobre la nueva agrupación de las unidades del Ejército, se dispone que en la III División se organizará una Compañía de Servicios N° 3 con guarnición en Concepción y estará agregada al Regimiento de Infantería N° 6 “Chacabuco”. En relación con el Batallón de Servicios N° 3, éste se organizará en la guarnición de Victoria a base del Batallón de Acarreo Automóvil N° 4, para agregarle con fecha 9 de junio de 1949, en las disposiciones del Reglamento de Dotación de Paz, la expresión “columna de acarreo mixta”.



Camión White en un desplazamiento por el puente del río Traiguén en el año 1940.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Por Decreto Supremo N° 29 de 17 de agosto de 1954, se modifica el Reglamento de Dotaciones de Paz y dispone el siguiente cambio, donde dice: Batallón de Servicios N° 3, debe decir Batallón de Transporte N°s. 3, 4 y 5, respectivamente.

Por Decreto Supremo N° 1200 de 13 de mayo de 1954, se aprueba el Reglamento de Funcionamiento del Ejército y en la III División debe funcionar el Batallón de Transporte N° 3, con guarnición en la ciudad de Concepción.

Por Decreto Supremo N° 168 de 10 de julio de 1958, se modifica el reglamento orgánico del Ejército y se ordena

que la III División, con jurisdicción territorial en las provincias de Curicó, Talca, Linares, Maule, Ñuble, Concepción, Arauco y Bío-Bío, con su cuartel general en la guarnición de Concepción, consta entre otras unidades de la Compañía de Transporte N° 3 con guarnición en la ciudad de Concepción, lo cual fue ratificado por el decreto supremo N° 17 de 20 de enero de 1961.

Por Decreto Supremo N° 182 del 4 de julio de 1962, se modifica el Reglamento de Dotación de paz, aprobado por el



Frontis del Regimiento de Infantería N° 6 “Chacabuco”, lugar de funcionamiento de la Compañía Logística y Administrativa Divisionaria N° 4 “Concepción”, año 2023.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Decreto Supremo N° 51 de 8 de marzo de 1961, el cual suprime la Compañía de Transporte Motorizada N° 3 (Concepción) y organiza el Batallón de Servicios N° 3 a base de esta última y de la Compañía de Intendencia N° 3.

Por Orden de Comando N° 29 del 24 de abril del año 1968, la unidad cambia de denominación por Batallón Logístico N° 3.

Por Decreto Supremo N° 102 del 18 de julio del año 2003, se suprime el Batallón Logístico N° 3 “Concepción”, quedando con la actual denominación Compañía Logística y Administrativa Divisionaria N° 4 “Concepción” del General de División Luis Arístides Vásquez Ravinet.



Comandantes desde su creación a la fecha:

N° ORDEN	GRADO	NOMBRE	PERÍODO
		COMPAÑÍA DE TREN N°3 (Decreto Supremo N° 776 Sección 1° de 29.MAY.1906)	
1	Capitán	Rufino Matta	1906-1909
2	Capitán	Carlos Díaz González	1909-1911
3	Capitán	Jerman Concha Molina	1911-1913
		BATALLÓN DE TREN N° 3 (Decreto Supremo N° 2035 del 5.AGO.1913)	
4	Mayor	Armando Aguilar Encina	1913-1915
5	Mayor	Manuel Lazo Bustamante	1915-1917
6	Teniente Coronel	Miguel Ibáñez Beytía	1917-1919
7	Mayor	Alberto Bravo Ortiz	1919-1920
8	Mayor	Luis González Muñoz	1920-1924
9	Capitán.	Pío Bravo Ortiz	1924
10	Capitán	Ciro Figueroa Zapata	1924-1925
11	Capitán	José Álamos Ortiz	1925-1926
12	Teniente Coronel	Óscar Novoa Fuentes	1926-1927
		BATALLÓN DE TREN ESCUELA DE OFICIALES N° 3	
13	Mayor	Víctor León Ilabaca	1927-1928
14	Mayor	Jorge Videla Herrera	1928-1929
15	Teniente Coronel	Ángel Moreno Ladrón de Guevara	1929-1930
16	Mayor	Oscar Bravo Contador	1930
17	Mayor	Luis Figueroa Gómez	1930-1931
		DISOLUCIÓN BATALLÓN DE TREN N°3 (Decreto Supremo N° 2743 de 3.FEB.1934)	
		BATALLÓN DE SERVICIOS N° 3 (Decreto Supremo N° 121 del 2.FEB.1948)	
18	Capitán	Domingo Rodríguez Rivas	1948-1951
19	Capitán	Gastón Zamorano Morales	11.ABR.951-11.JUL.951
20	Capitán	Domingo Rodríguez Rivas	11.JUL.951-14.NOV.951
21	Capitán	Gastón Zamorano Morales	1951-1953
		BATALLÓN DE TRANSPORTE N° 3 (Decreto Supremo N° 1200 del 13.MAY.1954)	
22	Capitán	Carlos San Martín Pérez	1953-1958
		COMPAÑÍA DE INTENDENCIA N° 3 (13.FEB.1957)	
23	Capitán	José Vilaboa Baettig	1958-1962
		COMPAÑÍA DE TRANSPORTE MOTORIZADA N° 3(Decreto Supremo N° 17 de 20.ENE.1961)	
		BATALLÓN DE SERVICIOS N° 3 (Decreto Supremo N° 182 del 14.JUL.1962)	
24	Mayor	Arturo Torres Correa	1962-1965
25	Mayor	José Vilaboa Baettig	1965-1968
		BATALLÓN LOGÍSTICO N° 3 "CONCEPCIÓN"(Orden de Comando N° 29 del 24.ABR.1968)	
26	Teniente Coronel	Sergio Román Luengo	1968-1969
27	Teniente Coronel	Juan Ossa Gatica	1969-1970
28	Coronel	Ignacio Martín Brunet	1970-1972
29	Coronel	Guillermo Chacón Perusich	1972-1973
30	Coronel	Luis Araya Cereceda	1973-1976
31	Coronel.	Adrián Ledesma Liberona	1976-1977
32	Coronel	Francisco López Oyarzún	1977-1980
33	Coronel.	Mario Scheihing Navarro	1980-1984
34	Coronel	Sergio Benavides Villarroel	1984-1987
35	Teniente Coronel	Jorge Moya Domínguez	1987-1990



Nº ORDEN	GRADO	NOMBRE	PERÍODO
36	Teniente Coronel	Manuel Vásquez Chahuán	1990-1992
37	Teniente Coronel	Alfonso Anguita Carmona	1992-1994
38	Coronel	Marcos Bucarey Fuentes	1994-1996
39	Coronel	Rodrigo Polanco Gallardo	1996-1997
40	Teniente Coronel	Hernán Riquelme Acevedo	1997-1999
41	Coronel	Cristian Cordero Middleton	1999-2001
42	Teniente Coronel	Iván Fuentes Sotomayor	2001-2003
COMPAÑÍA LOGÍSTICA INDEPENDIENTE "CHACABUCO"			
43	Teniente Coronel	Armando Ibáñez Changarotti	2003-2004
44	Mayor	Hernán Rivera Grandón	2005-2006
45	Mayor	Freddy Rivas Jara	2006-2007
46	Capitán	Christian Valdebenito Tapia	2007-2009
COMPAÑÍA LOGÍSTICA DIVISIONARIA Nº 4 "CONCEPCIÓN"			
47	Teniente Coronel	Yerko Benavides Benavides	2009-2010
48	Capitán	Oscar Torres Arias	2010-2012
49	Capitán	Sebastián Campos Bustos	2012-2013
50	Capitán	Dieter Schneider Rodríguez	2013-2014
51	Teniente Coronel	Naokichi Suzuki Opazo	2014-2016
52	Teniente	Miguel Herrera Moraga	2016-2017
53	Capitán	Gastón Pizarro López	2017-2018
54	Mayor	Juan Meléndez Mena	2018-2021
55	Mayor	Leonor Otárola Venegas	2022-2023
56	Mayor	Sergio Villaseca Zanzi	2023-2024

Compañía de Tren Nº 4



Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

El 15 de mayo de 1906, mediante Decreto Supremo Nº 719, se aprobó una nueva distribución de la tropas del ejército en el territorio nacional, disponiéndose la creación de esta compañía, la cual quedó encuadrada en la IV División con guarnición en la ciudad de Osorno.

Posteriormente, por Decreto Supremo Nº 776 Sección 1.ª del 29 de mayo de 1906, se nombra como jefe y director del

Depósito de la Compañía de Tren Nº 4 al capitán Ramón L. Cifuentes. Una vez creada esta unidad, hubo de organizarse con tropas de los Regimientos de Caballería Nº 3 "Húsares" del General Carrera, de Infantería Nº 11 "Tucapel", Nº 14 "Caupolicán", Nº 10 "Lautaro" y Nº 6 "Chacabuco", además del personal contratado en la misma ciudad, ocupando el Cuartel del Batallón Zapadores Nº 4 "Arauco".

El 2 de mayo de 1907 es trasladada a la ciudad de Angol (Decreto Supremo Nº 880) y el 2 de diciembre de 1909 a Lautaro (Decreto Supremo Nº 1720), al cuartel que dejara el Regimiento de Infantería Nº 14 "Caupolicán".

Por Decreto Supremo Nº 123 del 20 de enero de 1912 y Decreto Supremo Nº 1167 del 23 de abril de 1912, se fija como nueva Guarnición a esta Compañía la ciudad de Collipulli volviendo a Osorno el 28 de mayo de 1912 (Decreto Supremo Nº 1583).



El 24 de mayo de 1914 y por Decreto Supremo N° 587, fue elevado a la categoría de Batallón con una Plana Mayor y 2 Compañías hipomóviles.



Camión White en maniobras de la IV DE en la localidad de Cherquenco, año 1940.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

El 13 de marzo de 1915 se dispone, por Decreto Supremo N° 311, que los Batallones de Tren para los efectos de administración, instrucción y disciplina, dependerán de los comandos de la Brigada de Caballería de las Divisiones a las cuales pertenezcan.

El 26 de febrero de 1924 y por Decreto Supremo N° 428 es reducido en su condición de Batallón de Tren N° 4, entregando una Compañía a la 5.ª Brigada Combinada de la IV División Ejército con guarnición en Valdivia y disolviendo el resto de su orgánica. Esta nueva unidad pasó a denominarse Compañía de Tren N° 5 dependiendo del Regimiento de Caballería N° 3 "Húsares" del General Carrera en la ciudad de Angol. Posteriormente, fue trasladada a la guarnición de Victoria (Avda. Dartnell N° 698).

El 23 de febrero de 1926 y por Decreto Supremo N° 456, pasa a denominarse Batallón de Tren N° 5 con 2 compañías hipomóviles, una de tren automóvil y una sección sanitaria.

Por Decreto Supremo N° 835 del 19 de marzo de 1930, se fija un nuevo agrupamiento de las unidades de tropa del

Ejército. A partir del 15 de abril de 1930, el ahora Batallón de Tren N°4 de guarnición en Victoria, pasa a depender de la IV División de Ejército, con asiento en Valdivia.

Por Decreto Supremo N° 582 del 5 de marzo de 1931, el Batallón de Tren N° 4 cambia de guarnición a la ciudad de Lautaro.

Con fecha 19 de mayo de 1931 y por decreto supremo N° 1396, el Batallón de Tren N°4 sufre un nuevo cambio de guarnición, quedando nuevamente en Victoria.

Por Decreto N° 2743 del 10 de noviembre de 1931 el Ejército sufre una nueva reorganización, disponiéndose la disolución de los Batallones de Tren N°s. 1, 3 y 4, motivada por la aguda crisis económica, política y social que vivía el país en aquel entonces, quedando con un mínimo de personal a cargo de los cuarteles.



Teniente Coronel Carlos Wood Arellano.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Las necesidades de defensa del país no podían seguir soportando el receso a la que fueron sometidas muchas de las organizaciones de la Institución y por Decreto N° 988 del 28 de mayo de 1936 se dictaron las modificaciones, fijando la dotación de personal de tropa especialista en manejo de camiones, para organizar la columna de tren automóvil N° 3 que integrará el RI N° 6 "Chacabuco" de Concepción, con una dotación de 19 hombres (1 sargento 1º, 2 vicesargentos 1º, 3 sargentos 2º, 3 cabos 1º, 3 cabos 2º, 1 soldado 1º y 6 soldados 2º).



El 28 de octubre de 1937 vuelve definitivamente a Victoria al mando del teniente coronel Lupercio Véjar Gutiérrez, con el nombre de Batallón de Tren N° 3 del Teniente Coronel Carlos Wood Arellano. A partir de esa fecha, los mandos sucesivos corresponden a oficiales del Arma de Tren y posteriormente oficiales del Servicio de Transporte. Anteriormente sus comandantes habían pertenecido al Arma de Caballería, excepto el teniente coronel Zegers, mayor Guillén y teniente Castro (artilleros) y el capitán Andrade (infantería).

Con fecha 10 de junio de 1938 pasa a llamarse Batallón de Tren N° 4, del Coronel Carlos Wood (Decreto Supremo 1021), disponiéndose el cambio correspondiente en el Reglamento serie A N° 2 de "Dotaciones de paz".

Por Decreto N° 437 del 8 de abril de 1940, que aprueba el Reglamento Orgánico del Ejército, la unidad pasa a denominarse Regimiento de Tren N° 4 del Coronel Carlos Wood Arellano, con guarnición en Victoria, y al año siguiente, el 18 de Octubre de 1941, se designa como Batallón de Tren N° 4, manteniendo el nombre patronímico de la Unidad.



Personal del Batallón en campaña, año 1950.
Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Por Decreto Supremo N° 7 del 8 de enero de 1945 se aprueba el reglamento de dotación de paz, se suprime la unidad anterior y se crea el Batallón de Acarreo Automóvil N° 4.

Por Decreto Supremo N° 121 del 2 de febrero de 1948, sobre la nueva agrupación de las unidades del Ejército, se dispone en la IV División, la creación del Batallón de Servicios N° 3, que se organizará en la guarnición de Victoria a base del Batallón de Acarreo Automóvil N° 4, para agregarle en el siguiente año, en las disposiciones del reglamento de dotación de paz, la expresión "columna de acarreo mixta".

El 17 de agosto de 1954 recibe su nombre definitivo como Batallón de Transporte N° 4 "Victoria" (D.S. N° 29).

El 15 de mayo de 1956 la unidad cumplió 50 años de vida, encontrándose al mando del batallón el teniente coronel Erto Pantoja Rubilar, quien entre sus particularidades se hizo notar por sus campañas de chilenidad en la zona limítrofe de Lonquimay.

Por Decreto Supremo N° 418 de 8 de marzo de 1990, se regulariza la situación legal de las unidades del Ejército y se denomina a esta unidad como Batallón de Transporte N° 4 "Victoria" del Coronel Carlos Wood, con guarnición en la ciudad de Victoria y dependiente de la IV División de Ejército.



Frontis del Batallón de Transporte N° 4 "Victoria", año 1998.
Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

El 19 de diciembre de 1999 y en cumplimiento a las provisiones contempladas en la directiva de modernización del Ejército fue trasladado desde la ciudad de Valdivia a la



Guarnición de Victoria el Batallón Logístico N° 4 Valdivia del “General de División Gregorio Urrutia Venegas”, siendo fusionado con el Batallón de Transporte N° 4 “Victoria”. Esta unidad logística en el corto tiempo de haberse ordenado y ejecutado la fusión con el ex batallón de Transporte, logró materializar en un breve tiempo las capacidades necesarias para establecer un apoyo logístico oportuno y eficaz a las URs de la III DE.

Por el Decreto Supremo N° 6006 del 3 de noviembre de 1999, se dispone lo siguiente: SUPRÍMASE a contar del 1 de enero de 2000 el Batallón de Transporte N° 4 “Victoria”.

Con este episodio se cierra la última unidad independiente del servicio y nace con mayor fuerza la función transporte, haciéndose indispensable en forma transversal en toda la Institución, con motivo de proyecto de modernización en marcha en ese entonces. Durante su existencia, se desempeñaron como comandantes de la unidad los siguientes oficiales:

N° ORDEN	GRADO	NOMBRE	PERÍODO
COMPAÑÍA DE TREN N° 4 (Osorno 1906)			
1	Capitán	José Luis Avendaño Llanos	1906-1908
2	Capitán	Aníbal Parada Pacheco	1908-1909
3	Capitán	Galvarino Andrade Vera	1909-1912
4	Capitán	Carlos Ugarte Castro	1912-1914
5	Mayor	Maximiliano De La Fuente Moya	1914-1916
6	Mayor	Diego Guillén Santana	1916-1918
7	Mayor	Víctor Mac-Lean Gabler	1918-1919
8	Mayor	Carlos Ugarte Castro	1919-1921
9	Mayor	Anatolio Saéz Cueto	1921-1923
10	Mayor	Fernando Sepúlveda Onfray	1923-1924
11	Mayor	Caupolicán Clavel Dinator	1924-1925
12	Mayor	Andrés Contardo Jara	1925-1925
13	Capitán	Jorge Souper Maturana	1925-1926
14	Mayor	Jorge Sotomayor Baeza	1926-1928
15	Teniente Coronel	Alfredo García Zegers	1928-1931
16	Mayor	Oswaldo Martín Rojas	1931-1937
BATALLÓN DE TREN N° 4 (Victoria 28 MAY. de 1936)			
17	Teniente	Pedro Castro Cortés	1937-1945
18	Teniente Coronel	Lupercio Véjar Gutiérrez	1945-1948
19	Teniente Coronel	Pedro Pérez Ríos	1948-1948
20	Teniente Coronel	Pedro Vergara Morales	1948-1949
21	Mayor	Carlos Silva Cortez	1949-1950
22	Teniente Coronel	Nemesio Cofré Acuña	1950-1953
23	Teniente Coronel	Valericio Abello Márquez	1953-1954
BATALLÓN DE TRANSPORTE N° 4 “GRAL. CARLOS WOOD ARELLANO” (Victoria 17.AGO.1954)			
24	Teniente Coronel	Humberto Martínez Herrera	1954-1955
25	Teniente Coronel	Erto Pantoja Rubilar	1955-1960
26	Teniente Coronel	Luis Albornoz González	1960-1961
27	Teniente Coronel	Luis García Lastra	1961-1967
28	Teniente Coronel	Humberto Cayul Cortés	1967-1969
29	Teniente Coronel	Eusebio Villagrán Sepúlveda	1969-1971
30	Teniente Coronel	René González Inostroza	1971-1972



N° ORDEN	GRADO	NOMBRE	PERÍODO
31	Teniente Coronel	René Vega Fonseca	1972-1974
32	Teniente Coronel	Humberto Torres Torres	1974-1975
33	Teniente Coronel	José Bocaz Zambrano	1976-1979
34	Teniente Coronel	Plácido Muñoz Faúndez	1979-1982
35	Coronel	Julio Hernández Miranda	1982-1984
36	Teniente Coronel	Claudio Iribarra López	1985-1987
37	Teniente Coronel	Eduardo Videla Pérez	1988-1990
38	Teniente Coronel	Miguel Avendaño Baeza	1991-1993
39	Coronel	Luis García Moreno	1994-1995
40	Coronel	Héctor Barrios Jaramillo	1996-1997
41	Coronel	Jorge Urra Caballero	1997-1998

Con fecha 1 de enero de 2002 y conforme a lo dispuesto por el Decreto Supremo N° 6030/235, se suprimió, creó y modificó la denominación de Batallón Logístico N° 4 Valdivia del General de División Gregorio Urrutia Venegas, por Batallón Logístico Divisionario N° 3 Victoria, del General de División Gregorio Urrutia Venegas, la citada unidad conti-

nuó en su permanente labor de apoyar logísticamente, las necesidades de las diferentes unidades dependientes de la III DE, por lo que se incrementó su dotación de personal y medios logísticos para el cumplimiento sus misiones específicas, la que adoptará nuevas modificaciones de su orgánica, bajo el mando de los siguientes oficiales:

N° ORDEN	GRADO	NOMBRE	PERÍODO
		BATALLÓN LOGÍSTICO N° 4 VALDIVIA "GDD GREGORIO URRUTIA VENEGAS"	
42	Coronel	Marcos Contador Pizarro	1998-1999
43	Coronel	Hernán Schmidt Einicke	2000-2001
		BATALLÓN LOGÍSTICO DIVISIONARIO N°4 VICTORIA "GDD GREGORIO URRUTIA VENEGAS" (01.ENE.2002)	
44	Coronel	Pedro Revecó Fontaine	2002-2003
45	Coronel	Pablo Prieto Valenzuela	2003-2006
46	Coronel	Luis Martín Quintana	2006-2008
		REGIMIENTO LOGÍSTICO N° 3 "VICTORIA" (27.OCT.2009)	
47	Coronel	Hernán Díaz Mardones	2008-2009
48	Coronel	Rodrigo Darrigrandi Albala	2010-2011
49	Coronel	Claudio González Delard	2011-2012
50	Coronel	Andrés Cáceres Cuadra	2012-2013
51	Coronel	Joaquín García Díaz	2013-2015
52	Coronel	Jaime Castilla Galindo	2015-2017
53	Coronel	José Soto Escala	2017-2019
54	Coronel	Eduardo Muñoz González	2019-2021
55	Coronel	Marcelo Henríquez Hernández	2021-2022
56	Coronel	Gonzalo Martínez Medel	2022-2024

Es justo expresar un sentimiento real, elevado y profundo sobre las funciones y esfuerzos dedicados por sus comandantes en el ejercicio del mando y apoyo brindado a la comunidad, realizando el sentir institucional por su país

y sus personas, especialmente en aquellos momentos de gran necesidad como fueron los sismos de los años 1939 y 1960 y los temporales de viento, lluvia y nieve que cada cierto tiempo asolan a la región, contando siempre con



el más amplio afecto y perfecta simbiosis de relación y entendimiento con la comunidad.

Así, bajo la guía de su estandarte de combate que flameó en 5 guarniciones, bajo el mando de sus 41 comandantes, el Batallón de Transporte N° 4 "Victoria" cumplió eficazmente su misión de apoyo logístico, ya fuese con los carros tirados por los nobles corceles o con los modernos vehículos motorizados, siempre guiados por el lema de su unidad: "Transportamos la victoria".



Personal de oficiales y suboficiales del Regimiento Logístico N° 3 "Victoria", dependiente de la III DIVMÑA año 2023.

Fuente: Archivos del Regimiento Logístico N° 3 "Victoria"

El Servicio Interregional de Transporte del Ejército (SIRTE), la Agrupación de Transporte Interregional del Ejército (ATIRE) y el Batallón de Transporte N° 2 "Limache".

Por O/Cdo. CJE. DPE. Depto. II/2 N° 54, de 23 de octubre de 1975 (B/O. N° 44, del 03.NOV.1975.), se llama a concurso a personal de SG2. y CB1. del Escalafón N° 31 "Transporte y Conductor de Vehículos Motorizados", para desempeñarse como conductores en la compañía de transporte de buses interregionales para pasajeros, servicio dispuesto crear por el Estado Mayor General del Ejército, bajo dependencia de la Jefatura de Transporte del Ejército, con la intención de conformar un escalafón especial (conductores de buses interregionales), para los vehículos que harán viajes con pasajeros de la institución entre Santiago-Arica, Santiago-Concepción-Puerto Montt e intermedios.

Se disponen, además, otros detalles relativos a tramitación de documentos, requisitos, proceso de selección, perfeccionamiento y plazos.

Mediante esta orden de comando, se comenzó a cristalizar oficialmente la intención del CJE de crear este servicio, especialmente para solucionar los problemas de aislamiento del personal militar de la zona norte, debido a la suspensión del ferrocarril longitudinal hacia dicha zona y considerando la necesidad de contar con medios ade-

cuados que permitieran el desplazamiento de unidades cuando la situación lo impusiese, con seguridad, rapidez, economía y, sobre todo, confiabilidad, al ejecutarse el transporte con medios propios.

De acuerdo con las indicaciones del escalón superior, desde comienzos de 1975 a la Jefatura del Servicio de Transporte le cupo realizar una serie de estudios y actividades, tendientes a organizar, dotar y normar el funcionamiento de dicha agrupación.

Por O/Cdo. EMGE. DOE. Depto. TT.O/E. y TT.D. N° 6030/11, de 21 de enero de 1976, se aprueba y pone en vigencia, entre otras, la TD N° 133, "Servicio Interregional de Transporte del Ejército", oficializándose su creación mediante la O/Cdo. JEMGE. (R) N° 4300/7 de 10 de febrero de 1976 que dio vida institucional al SIRTE.

No obstante, cabe destacar que, con fecha 2 de febrero de 1976, el SIRTE ya había comenzado su funcionamiento, prestando servicios a la Escuela del Servicio Auxiliar Femenino del Ejército (ESAFE), para realizar una gira de estudios de 240 cabos alumnas entre Guayacán, Puerto Montt y lugares intermedios, hasta el 12 de febrero de



1976, conforme con lo dispuesto en la O/Cdo. EMGE SE-CRET N° 3819/1 del 6 de enero de 1976.

En esa fecha contaba con 10 conductores, 10 buses pullman y 17 taxibuses. Posteriormente fue incrementando su personal de conductores, se les destinó algunas cabos femeninas como auxiliares de viaje y clases de reserva como sobrecargos, dando inicio a los recorridos de itinerario, previstos inicialmente una vez por semana.

Al mando de un oficial jefe de transporte y contando con cuatro oficiales subalternos, este servicio fue desarrollando una gama cada vez más amplia de actividades, en forma paralela a aquellas comunes a toda unidad militar, particularmente la habilitación de un local de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado que le fue asignado como cuartel en la calle Victoria de Santiago, además de la capacitación de su personal (conductores, auxiliares, sobrecargos), en establecimientos extrainstitucionales.

Su funcionamiento se realizaba conforme con la política de autofinanciamiento que le fue impuesta y a los estudios de costos y sistemas contables elaborados por el propio servicio, resultando apreciablemente convenientes para los usuarios desde el punto de vista económico.

Sin embargo, ya con fecha 15 de junio de 1976 se efectuó una reunión de coordinación presidida por el DGLE, con la participación de oficiales delegados de esa Dirección, DPE, DINT, CINGE., del Jefe del Servicio de Transporte y del Cdte. del SIRTE, con la finalidad de optimizar su funcionamiento, determinándose su organización empresarial a semejanza de una empresa particular. Producto de esta reunión, se impartieron una serie de misiones particulares a la DPE, DINT, DGLE, DMG, CINGE y Jefatura de Transporte, tendientes a mejorar diversas situaciones en beneficio del objetivo global.

Posteriormente, por O/Cdo. EMGE JEFTRE N° 4300/17, de 17 de agosto de 1976, se establecen las normas de funcionamiento del SIRTE, que disponían, en general, que la Jefatura del Servicio de Transporte sería el organismo encargado de controlar su funcionamiento, misión e itinerarios, coordinaciones con los comandantes de la I, III, IV y VI

Divisiones de Ejército, procedimiento para los usuarios y, finalmente, ordenaba a la Jefatura de Transporte elaborar su Reglamento Orgánico y de Funcionamiento, el que fue aprobado por O/Cdo. EMGE DOE II N° 6437/50/65, de 3 de junio de 1977.

Producto de la dinámica de su funcionamiento, de acuerdo con lo dispuesto mediante la O/Cdo. EMGE DOE V (S) N° 6030/109/356 de 5 de julio de 1977, pasó a denominarse Agrupación de Transporte Interregional del Ejército (ATIRE), manteniendo en lo general sus funciones originales.

La Dirección de Planeamiento del Ejército efectuó el 31 de octubre de 1979 un detallado estudio de la situación de la ATIRE, en el que, previo análisis de los factores medios (personal, material e infraestructura), capital, actividades, beneficios y rendimientos, estimó que la unidad aportaba a la institución un servicio que le facilitaba los traslados y movimientos de personal y unidades, además de otros materiales sensibles y urgentes; que se autofinanciaba, con la sola excepción de los sueldos, y que proporcionaba al personal de la Institución y sus familiares un medio más económico para trasladarse entre Arica y Puerto Montt, proponiendo entre otras materias la continuación de su funcionamiento sin alterar su dotación de personal y material, sino que planificando un crecimiento en forma racional, para que en un lapso de cinco años a contar de 1980, la agrupación contara con el total de su dotación.

Con fecha 7 de agosto de 1980, el DGLE informó al JEMGE, entre otros aspectos relacionados con la ATIRE, la disminución del promedio de utilidades en diferentes períodos del año, por las variaciones de pasajeros y el imperativo de cumplir los recorridos de itinerario normalmente, con menos de los dos tercios de pasajeros que precisaba para financiar los viajes de larga duración, debido a que prestaba misiones como correo militar, concluyendo que la ATIRE cumplía la misión para la cual fue creada en sus aspectos operativos y de bienestar, sugiriendo además, incluirla en el plan de revista de la IGE.

Debido a la revista efectuada por la Inspectoría General del Ejército a la ATIRE entre el 24 y 28 de agosto de 1981 y con el informe evacuado por el Jefe del Servicio de Transporte



en relación con las observaciones hechas por aquella, el DGLE dictó con fecha 3 de febrero de 1982 las siguientes disposiciones atinentes a la Agrupación:

- Autorización para suspender o restringir en algunas épocas del año aquellos recorridos no rentables, pero manteniendo el traslado de la valija militar en vehículos menores.
- Aumento de tarifas semestrales previa aprobación de la DGLE.
- Autorización para ampliar el beneficio de viajar en sus medios a todos los familiares del personal militar y no solo a las cargas reconocidas, como asimismo a los miembros de otras instituciones de la Defensa Nacional y sus respectivas cargas.
- Proponer tarifado por todos los servicios de encomiendas efectuadas, incluyendo revistas militares y valijas del correo militar, por entonces exentas de pago.
- Satisfacción institucional de aquellas necesidades de recursos financieros más indispensables y que no tenían relación con la operación fundamental de la ATIRE.
- Proposición de un plan concreto de enajenación de buses de la ATIRE, indicando liquidez probable y su inversión en material nuevo.
- Autorización limitada para prestación de servicios a organizaciones extrainstitucionales, colegios, entidades deportivas y sociales, municipales, etc., solicitados en forma oficial a la Institución.

Todo lo anterior tuvo como objetivo final disminuir las pérdidas que en determinados períodos del año se producían en la ATIRE, permitiéndole mayores ingresos o economizándole algunos gastos innecesarios.

Por Oficio VCJE N° 3192/280 del 4 de noviembre de 1982, se dispuso que la DIRPLANE realizara un estudio de las funciones de la ATIRE, cuyo resultado fue emitido por memorándum del 17 de agosto de 1983 y en el cual, después de analizar su capacidad operativa, su función de bienestar y costos, se concluye indicando la conveniencia de que se emplee todo su personal y medios solo en transportes operativos, con lo que se asegura mantener el material en buenas condiciones y permanentemente operacional para movilizar una cantidad de 1.330 personas. Se demos-

tró con cifras el fundamento financiero que apoyaba la presentación anterior, se señala que tanto el beneficio de bienestar que se proporciona al personal, como la función correo militar, son factibles de realizar empleando medios privados, previo estudio de costos, eficiencia y seguridad.

Por O/Cdo. VCJE. JEMGE. DIRPLANE N° 3192/438, de 8 de noviembre de 1983, se determinan las nuevas funciones de la Agrupación de Transporte Interregional de Transporte del Ejército, la que a contar del 1 de diciembre de 1983 pasa a cumplir exclusivamente funciones de transporte de personal, ordenando que el Comando de Apoyo Logístico, en coordinación con la DOE, eleve la proposición de una nueva orgánica de la unidad, considerando sus medios y aquellos con que contaba el Batallón de Transporte N° 1 "Huelén", para efectos de transportes operativos. Asimismo, se imparten otras misiones al JEMGE, CAAE, y DIFE, para continuar ejecutando las funciones de bienestar de personal y correo militar con medios extrainstitucionales.

Con esta disposición superior se completó el ciclo de vida oficial de la ATIRE, interesante experiencia liderada por el Servicio, que significó esfuerzos anónimos y extraordinarios a muchos de sus integrantes por mantener el objetivo perseguido, verdadero desafío por constituir la primera experiencia de autofinanciamiento de una unidad de transporte que, además de enriquecer la preparación general de quienes participaron de una u otra forma en su devenir, demostró finalmente la absoluta incompatibilidad entre una empresa de tipo comercial como la que se proyectó e intentó materializar, y el sistema administrativo militar que finalmente prevaleció, al final de lo cual el Servicio resultó favorecido con mayores medios y el concepto que, en las diversas oportunidades en que los organismos institucionales ejercieron sus atribuciones fiscalizadoras, dejó constancia de la capacidad, abnegación y profesionalismo de sus integrantes, en el cumplimiento de la importante misión original y real de servir como órgano ejecutivo principal del transporte operativo Institucional.

El cuartel de la ATIRE se encontraba ubicado en la calle Victoria N° 620, Santiago, y durante su corta existencia tuvo los siguientes comandantes:



Nº ORDEN	GRADO	NOMBRE	PERÍODO
1	Teniente Coronel	Pedro Villa Beltrán	1975 – 1979
2	Teniente Coronel	Guillermo Soto Soria	1979 – 1982

Por Decreto Supremo EMGE AUD N° 591, del 5 de julio de 1984, SE el Presidente de la República, CGL Augusto Pinochet Ugarte, decreta la creación del Batallón de Transporte N° 2 “Limache” en la ciudad de Santiago y dependiente de la Jefatura de Transporte del Ejército, facultando al Ejército para determinar su organización y misiones, no significando aumento en las plantas de personal autorizado.

Para lo anterior, se dispone que la unidad se organice en base a los medios humanos y materiales de la ATIRE, manteniendo su cuartel en la calle Victoria N° 620, Santiago. En su conformación también recibió los medios de transporte de personal con que contaba el Batallón de Transporte N° 1 “Huelén”, así como la responsabilidad de continuar prestando el servicio de recorrido de guarnición.

En relación con su misión, esta consistía en ejecutar con sus medios orgánicos, conforme ordenaba la JEFTRE, el transporte operativo del Ejército, trasladando unidades completas, personal por licenciamiento, acuartelamiento y servicios de guarnición, por razones de seguridad interior, realizando con eficiencia y oportunidad la función para la cual fue creado.

Su nombre fue propuesto por la Jefatura de Transporte del Ejército, en conmemoración al hecho histórico de haber sido la ciudad de San Francisco de Limache la primera guarnición oficialmente asignada a una unidad del servicio. El nombre “Limache” proviene de la lengua indígena y significa “gente de Lima”, remembranza que se empleó en me-



Estandarte de Combate del Batallón de Transporte N° 2 “Limache”.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

moría de los soldados combatientes chilenos que tomaron parte en la Guerra del Pacífico, estuvieron en Lima y regresaron victoriosos.

Por Decreto Supremo N° 824 de 18 de junio de 1988 se dispone su fusión con el Batallón de Transporte N° 1 “Huelén”, creando el Batallón de Transporte del Ejército, unidad que centralizó las funciones de transporte operativo, logístico y administrativo de la Institución.

El Batallón de Transporte N° 2 “Limache” se mantuvo en funcionamiento hasta el año 1988 y durante su breve existencia tuvo los siguientes comandantes:

Nº ORDEN	GRADO	NOMBRE	PERÍODO
1	Teniente Coronel	Héctor Zúñiga Maturana	1983-1984
2	Teniente Coronel	Mario Vergara Valenzuela	1984-1986
3	Teniente Coronel	Rocco Lancellotti Tamborino	1986-1988



Jefatura de Transporte del Ejército

La Jefatura de Transporte del Ejército tuvo su origen en los antiguos departamentos de transporte que existieron en el EMGE, en forma paralela a las primeras Unidades del Servicio, pero desvinculados de las mismas ya que mientras los primeros cumplían funciones de asesoría en el más alto nivel institucional, las segundas

desarrollaban sus actividades ejecutivas encuadradas en las unidades operativas de aquel entonces, sin que mediara ningún nexo técnico entre ambos organismos. En síntesis, el Servicio existía, pero sin una estructura integral y sin un organismo orientador del futuro o proyección del mismo.



Durante el año 1906, el general Patricio Larraín Alcalde propone al Ministerio de Guerra una reforma de los mandos superiores, quedando el Estado Mayor General constituido por los siguientes departamentos, los cuales obedecen al modelo alemán implantado en la época, como se muestra arriba de este texto.



En 1924 se dictó el "Reglamento Orgánico del Ejército" y el 29 de agosto 1925, el de "Atribuciones de los comandos y autoridades". En este último, el Estado Mayor quedó integrado por una jefatura, una subjefatura, tres departamentos y una sección, tal como lo muestra la figura superior.

Los cambios efectuados en los años 1919 y 1925 son concordantes con la situación externa e interna del país en esos momentos, la cual llevaría a nuestro Ejército a reorganizarse y adaptarse a las necesidades de los nuevos tiempos.

Al respecto, se pueden apreciar los organigramas iniciales de la Jefatura del Servicio y sus posteriores cambios conforme a las directrices del Alto Mando institucional, que gradualmente fueron ajustando su funcionamiento, al engranaje logístico institucional, conforme a las exigencias propias de un ejército moderno capaz de asumir sus áreas de responsabilidad.

Sin embargo, desde mediados de 1953, oportunidad en que se designó como jefe del Departamento de Transporte al coronel Pedro Vergara Morales, primer representante del Escalafón de Transporte que ocupó dicho cargo, tanto él como los oficiales más antiguos del Servicio que lo sucedieron, fueron ampliando paulatinamente su función hacia aspectos de organización y funcionamiento de las unida-

des de transporte, haciendo con esto cada vez más evidente la necesidad de adecuar la estructura del Servicio.

Fue así que, derivado de las diferentes políticas del mando, dicho Departamento de Transporte, dependiente en su origen de la DOE, posteriormente, pasó a formar parte de la Dirección de los Servicios del Ejército, fue declarado en receso entre los años 1961 y 1968, reactivado y encuadrado en la DGLE en marzo de ese último año, para, finalmente, pasar a depender otra vez de la DOE a partir del año 1969.

Se desempeñaron como jefes del Departamento de Transporte en el Estado Mayor General del Ejército los siguientes oficiales:



Nº ORDEN	GRADO	NOMBRE	PERÍODO
1	Coronel (Artillería)	José Santa Cruz Errázuriz	1938-1942
2	Coronel (Artillería)	Hernán Cortés Maldonado	1942-1945
3	Coronel (Artillería)	Manuel Déllano Díaz	1945-1946
4	Coronel (Artillería)	Benjamín Escobar Moreira	1947-1947
5	Coronel (Artillería)	Pedro Calderón Valencia	1947-1948
6	Coronel (Artillería)	Adolfo Bonzo Lopehandía	1948-1948
7	Coronel (Artillería)	Pedro Vergara Morales	1948-1953

Se llegó así al año 1972, en el que se dispuso el cambio de dependencia del antiguo Departamento V "Transporte" de la DOE a la DGLE, como "Jefatura del Servicio de Transporte del Ejército", mediante la O/Cdo. CJE. Nº 6010/43 del 10.NOV.972. y publicado en el B/O Nº 47 del 20.NOV.972., fijándosele, además, la siguiente orgánica provisoria:



En este documento, además, se determinan las funciones genéricas que le corresponde desarrollar para el cumplimiento de su misión y se ordena a la DGLE proponer las funciones específicas que deberán cumplir los departamentos que la integran, indicando que su organización no significará un aumento de dotación de personal, dejando sin efecto la O/Cdo. EMGE.DOE.II/2 Nº 71 del 9 de junio 1969.

Considerando la conveniencia de centralizar las actividades destinadas a la atención de las necesidades de transporte y acarreo logístico, la Orden Comando que dispone esta reestructuración le asigna, además de su tradicional función directiva como organismo técnico asesor del mando, capacitado para planificar los transportes de la institución, otras funciones de carácter ejecutivo, como son: "Ejercer la dirección técnica del Servicio de Transporte del Ejército" y "con los medios a disposición del Escalón Ejército, efectuar las entregas a las UU.OO. en sus zonas jurisdiccionales".

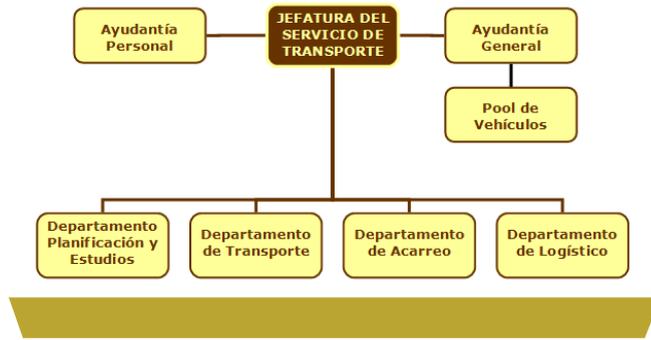
Concordante con este último aspecto, al año siguiente se dispone por D.S.EMGE.DOE.II/2 Nº 301 del 30 de mayo de 1973, la subordinación del Batallón de Transporte del Ejército, que hasta ese entonces dependía de la II DE, como unidad ejecutiva propia, iniciando la jefatura a partir de ese momento una función dual, es decir, directiva y ejecutiva, la cual realizó hasta el año 1998.

Derivado de los acontecimientos que afectaran a nuestro país con fecha 11 de septiembre de 1973, se puso a prueba su reciente organización al tener que cumplir con los requerimientos que la situación iba imponiendo al gobierno militar, entre los cuales se pueden destacar:

- Organización y empleo de columnas de camiones y microbuses civiles, puestos voluntariamente a disposición del Ejército por la Confederación de Transportistas, entre los meses de septiembre y diciembre de 1973, realizando con la Jefatura de Transporte los movimientos de unidades y relevos de personal.
- Coordinación con la Fuerza Aérea para el traslado de personal desde el norte del país, requerido para relevar y reforzar al personal destacado en misiones de patrullajes y de seguridad interior en la zona central.
- Conformación de un pool de vehículos, con el fin de satisfacer las necesidades de traslados de las autoridades de gobierno.
- Utilización de buses para reforzar unidades, tanto del Ejército como de la Fuerza Aérea y de Carabineros.
- Coordinación con la Armada para traslado en naves de dicha Institución de material de guerra a zonas fronterizas, a raíz de las tensiones externas que se comenzaban a vivir con países vecinos.



A comienzos de 1976, la Jefatura de Transporte presentaba la siguiente orgánica, de acuerdo con su TD N° 131:



En cuanto a las unidades dependientes, además del Batallón de Transporte del Ejército, contaba con la Agrupación de Transporte Interregional y una Compañía de Mudanzas, todas organizadas a base de tablas de distribución (T.D.).

Esta estructura refleja un período de adaptación, en el cual la jefatura desarrolla su orgánica directiva y ejecutiva de acuerdo con las necesidades que le impone la ampliación y naturaleza de sus funciones y a la estructura que en ese momento se estimó daba solución a ellas.

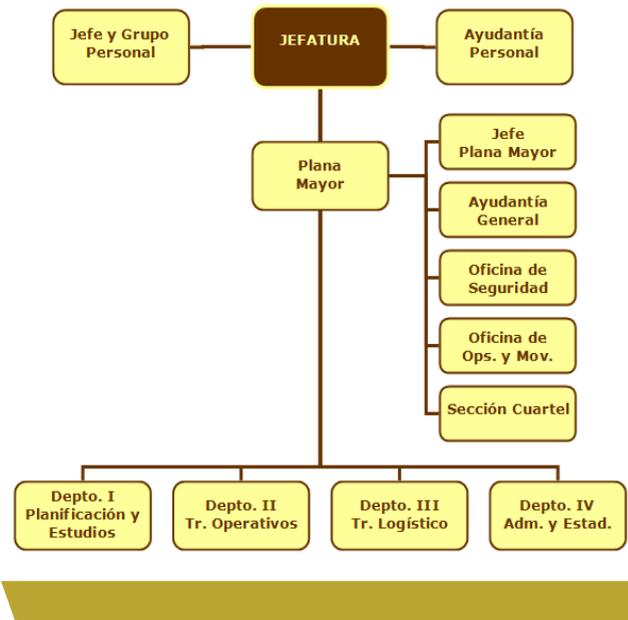
Por D/S VCJE.CALE. N° 717 del 30 de agosto de 1982 (B/O N° 38 del 20 del septiembre de 1982) y con motivo de la creación del Comando de Apoyo Logístico del Ejército (CALE), se cambió la denominación y dependencia de los servicios logísticos institucionales, de acuerdo con la conveniencia de actualizar las estructuras orgánicas del Ejército, acorde con sus necesidades.

Por lo tanto, las antiguas Direcciones de Intendencia, Material de Guerra y Sanidad pasan a denominarse Jefaturas, las que junto con las de Transporte y Veterinaria, además de la Dirección de Fomento Equino y Remonta, integrarán el CALE, derogando otras disposiciones contrarias sobre la materia.

Este cambio de dependencia significó una variación positiva del conducto regular para los servicios logísticos, dada la dependencia del CALE con el VCJE, al cual se llegaba anteriormente a través de la DLE y JEMGE, produciéndose de esta manera la participación de las otras Direcciones (Personal, Inteligencia, Operaciones, Finanzas),

en las presentaciones al escalón superior institucional de problemas dominantes de los servicios, lo que provocaba una mayor demora y, en algunas oportunidades, variaciones de enfoque de la situación planteada originalmente.

Con los cambios experimentados a fines de 1982, producto de la dinámica institucional, la Jefatura adopta una nueva estructura que, fundamentalmente, cambia su dependencia de la DLE al CALE, incorpora la Plana Mayor, mantiene los departamentos matrices que asesoran al Jefe de Transporte del Ejército y, en cuanto a unidades dependientes, no considera la Compañía de Mudanzas y reemplaza la ATIRE por el Batallón de Transporte N° 2 "Lima", transformando la función primitiva de esta última en una, exclusivamente, de transporte operativo.



En el año 1999 vuelve a experimentar una nueva orgánica, producto de los cambios derivados del proceso modernizador en que se encontraba involucrada la Institución, ya que mediante Decreto SSG 4003/6030 (S) N° 196 de 22 de abril de 1999, se dividió en una Jefatura de Transporte solamente con funciones directivas, la que pasó a depender de la DLE y una asesoría de transporte, que permaneció encuadrada en el CALE, con funciones netamente ejecutivas.

La Jefatura de Transporte tuvo entonces como principal función asesorar al Alto Mando del Ejército a través de la DLE,



en la planificación y control de todas las actividades relacionadas con el transporte administrativo, operativo y logístico a nivel institucional, con medios propios o asignados, tanto en tiempo de paz como de guerra y, eventualmente, a otras instituciones de las FF.AA. y organismos gubernamentales. Para ello contaba con la siguiente estructura:



A partir del 14 de diciembre de 2006, conforme con lo dispuesto por O/Cdo. CJE.EMGE.DLE.I. N° 6030/180 de la misma fecha, la Jefatura de Transporte deja su dependencia de la DLE y se integra al CAF, organismo creado el 1 de enero de 2006 y que junto al CGP, tiene por misión materializar la función matriz "Apoyar" en la Institución, siendo uno de los pilares en los que se sustenta el accionar del Ejército, junto a las funciones "Planificar" (EMGE), "Accionar" y "Preparar"(COT) y "Preparar" (CEDOC).

Posteriormente, por orden CAF N° 6030/14 de 14.FEB.2007, la Jefatura de Transporte del Ejército fue encuadrada en la División Logística (ex CALE), organismo subordinado del CAF, en donde se fusiona con la Jefatura de Ejecución

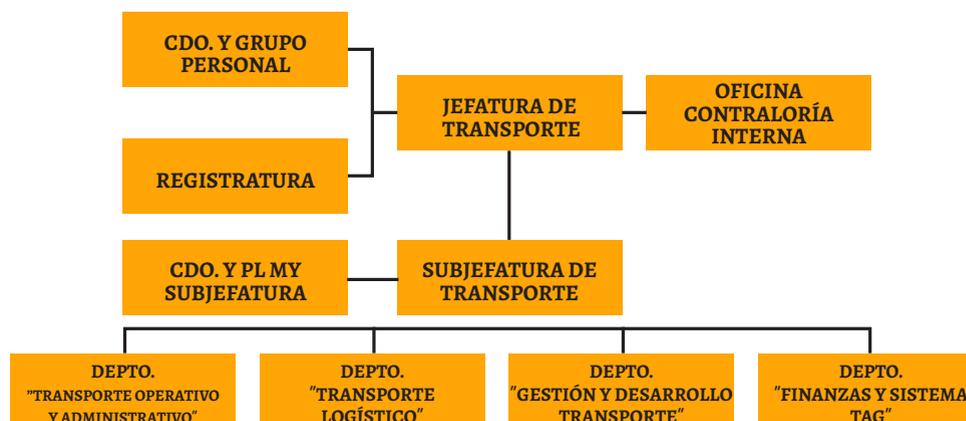
de Transporte y Distribución de dicha División, manteniendo esta última denominación y volviendo a reunir las funciones directivas y ejecutivas del Servicio.

Por Decreto Supremo MDN SSG DEPTO. II/1 N° 6030/94 de 14.MAR.2007 y solamente para fines legales, se suprime la Jefatura de Transporte dependiente de la Dirección de Logística del Ejército, la cual en la práctica había dejado de funcionar desde diciembre de 2006, al igual que las Jefaturas de Material de Guerra, Intendencia y Veterinaria, continuando en funciones la Jefatura de Ejecución de Transporte y Distribución encuadrada en la División Logística.

El 2009 y por O/Cdo. CJE EMGE DOE IIc/1 (R) N° 6030/125 de 15 de diciembre de dicho año, se dispone la reestructuración orgánica y se fija una nueva misión para la División Logística, disponiéndose que la Jefatura de Ejecución de Transporte y Distribución, a partir del 1 de enero de 2010, pase a denominarse Jefatura de Transporte (JEFTRANS).

Por Decreto Supremo MDN.SS.FF.AA. Depto. II/1. (G) N° 6030/156 de 15.JUN.2010, se ratifica lo anterior y se dispone que la Jefatura de Ejecución de Transporte y Distribución, pase a denominarse Jefatura de Transporte, dependiente de la División Logística.

Actualmente, la Jefatura de Transporte desarrolla sus misiones y tareas específicas, conforme a la orgánica consignada en su ROF (RAO-02233 Ed. 2015):





Desde el año 1972, a la fecha, se han desempeñado como Jefes del Servicio de Transporte los siguientes oficiales generales y superiores:



GDB JOSÉ B. PIUZZI MUÑOZ
1972-1981



GDB PEDRO HOWARD FUENZALIDA
1981-1987



BGR. GUILLERMO SOTO SORIA
1987-1989



CRL. CLAUDIO IRIBARRA LÓPEZ
1989-1990



CRL HÉCTOR SALDAÑA SEPÚLVEDA
1990-1991



GDB JUAN STUVEN SILVA
1991-1992



GDB RAÚL CARVAJAL DAVISON
1992-1994



GDB RENÉ NORAMBUENA VÉLIZ
1994-1996



GDB JUAN FERNÁNDEZ BERARDI
1996-1997



BGR. RENÉ SOTO CONTRERAS
1997-2001



CRL. JOVINO PEÑALOZA LÓPEZ
2001-2008



CRL. NICOLÁS PÉREZ CRESPO
2008-2012



CRL. HUMBERTO LOGUERCIO PONCE
2012-2013



CRL. FREDIS JARA JARA
2013-2016



CRL. MARCELO BARRA PARRA
2017-2019



CRL. JOSÉ BASCUÑÁN ARANCIBIA
2019-2021



CRL. LUIS FERNÁNDEZ MUÑOZ
2021-2024



Secretaría de Estudios de Transporte



Insignia de la Secretaría de Estudios
Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

La Secretaría de Estudios de Transporte (SET), dependiente de la Escuela de los Servicios y Educación Física, tuvo su origen en el Centro de Instrucción y Docencia de Transporte, el cual inició sus actividades docentes a partir de enero de 1993 en el cuartel del ex Batallón de Transporte del Ejército ubicado en la comuna de Renca. Esta pequeña unidad dependía administrativamente de dicho batallón y, en el aspecto docente, del Comando de Institutos Militares (CIM).



Centro de Instrucción y Docencia de Transporte, año 1997.
Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

El propósito fundamental de este Centro de Instrucción y Docencia de Transporte (CIDTRE), fue ejecutar los cursos docentes y de capacitación para los oficiales y cuadro permanente del Servicio de Transporte programados

anualmente por la Institución, tales como: Curso de Aplicación para Comandantes de UFs de Transporte, Curso Básico para Oficiales Subalternos, Curso de Aplicación para SG2, Curso Básico para Conductores de Vehículos Motorizados, CIMOT, etc.

El 1 de febrero de 1996 recibe al primer curso de oficiales subalternos del Servicio, los cuales, de acuerdo con las orientaciones del CIM, debían cumplir con un período práctico de tres meses posterior a su egreso de la Escuela Militar, con la finalidad de aplicar los conocimientos adquiridos en su período formativo en dicho instituto matriz.

Posteriormente, en marzo del mismo año, se inician en forma regular los cursos de Aplicación para Comandantes de UFs de Transporte.

En el año 1998 el Centro de Instrucción y Docencia de Transporte del Ejército (CIDTRE) pasó a denominarse Secretaría de Estudios de Transporte (SET), dependiendo de la Escuela de los Servicios y Educación Física del Ejército, y, a partir de ese año asume la responsabilidad de materializar en forma regular el funcionamiento de los cursos de aspirantes a clases de transporte (segundo año), que hasta el año anterior se ejecutaban en la Escuela de Suboficiales del Ejército.

En diciembre de 1998, la SET se traslada a sus nuevas dependencias ubicadas en la comuna de Conchalí, específicamente al Batallón Logístico del Ejército N° 1 "Bellavista", en la comuna mencionada. Estas instalaciones fueron especialmente diseñadas para la labor docente y consideraron tres modernas aulas, oficinas y un pabellón anexo para el alojamiento de 20 oficiales alumnos.

Durante el año 1999 se mantuvo la materialización de cursos, tanto para oficiales como para clases de transporte, siendo destacable el desarrollo de un curso a distancia y uno de modalidad mixta para SG2 de transporte, constituyendo este último, el primer curso realizado por la institución a personal del servicio, lo que representó



Secretaría de Estudios de Transporte en el Cuartel del RLE N° 1 "Bellavista" año 2005.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

una instancia de perfeccionamiento profesional relevante, conforme a la línea de carrera de dicho personal.

En el año 2009 y, como fruto de la reestructuración del plan educativo de la Escuela de los Servicios y Educación Física, la SET se trasladó a las dependencias de este instituto en el Campo Militar La Reina, lugar en donde finalmente el año 2014 se integró como parte de su Secretaría de Estudios, dando un énfasis a su identidad como Escuela, buscando una optimización de los recursos, principalmente de los medios humanos, para materializar el nuevo desafío educativo que enfrentaba la Institución, la educación "por competencias".

Actualmente, el gran desafío de la Jefatura de Estudios de la Escuela de los Servicios, es optimizar el empleo de sus recursos, con la finalidad de acrecentar el profesionalismo y acervo cultural del personal de los Servicios Logísticos, entre estos los oficiales y suboficiales en curso del Escalafón de Transporte, por intermedio de las diferentes instancias educativas que desarrolla y así conquistar un espacio dentro del que hacer académico institucional.



Frontis de la Escuela de los Servicios, año 2018.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Desde su creación, el cargo de Secretario de Estudios del Servicio de Transporte fue ocupado por los siguientes oficiales jefes:

N° ORDEN	GRADO	NOMBRE	PERÍODO	OBS.
1	Mayor	Jovino Peñaloza López	1993-1994	CIDTRE
2	Mayor	José Pino Nawrath	1995-1997	
3	Mayor	José Pino Nawrath	1998-1999	
4	Mayor	Víctor Román Orellana	2000-2004	SET
5	Mayor	Héctor Etori Badilla	2005-2006	
6	Mayor	Raúl Arce Salinas	2007-2010	
7	Mayor	Christian Cónsolo Aravena	2011-2013	
8	Mayor	Joel Otárola Venegas	2013-2014	



Regimiento Tradicional de Transporte

Esta organización fue creada en 1952 con el nombre de "Círculo de Oficiales del Arma de Tren en Retiro", asignándosele como patronímico al general Ramón Cañas Pinochet.



"Siempre fiel"
"Por la Patria, el Servicio y la Amistad"

En dicho año, un grupo de oficiales en condición de retiro, entre los que se pueden mencionar al CRL.(R) Pedro Ávila Pino, TCL.(R) Pedro Castro Cortés, MAY.(R) Carlos Lizama Medina, CAP.(R) Luis Benoni Lovera y CAP.(R) Osvaldo Cifuentes Moraga, dirigidos por el entonces teniente coronel Bonifacio Reyes Sánchez, se reunieron en el local del Círculo de Veteranos y Oficiales de Av. Bernardo O'Higgins N° 1438 y tomaron la acertada decisión de crear la corporación, con objetivos sumamente claros, que han permitido mantenerla vigente hasta nuestros días. Su acta de fundación está fechada el 27 de febrero de ese año, sin embargo, por acuerdo unánime de sus integrantes, se ha fijado el día 8 de septiembre de cada año como la fecha de celebración de su aniversario.

Las metas de este regimiento continúan siendo las de unir y acrecentar los vínculos de amistad de sus asociados contraídos durante la carrera militar, tanto en condición de retiro como en servicio activo; mantener las tradiciones militares; difundir los sentimientos patrióticos; cultivar el compañerismo; y propender al mejoramiento cultural, social y económico de sus asociados, con prescindencia absoluta de credos políticos y religiosos.

Esta Unidad fue creada inicialmente solo para oficiales de Transporte y con el correr del tiempo se permitió la incorporación de oficiales de Ayudantía General y de Bandas, de acuerdo con las nuevas disposiciones estatutarias, las cuales fueron aprobadas por los asistentes a la reunión celebrada el día 31 de marzo de 1995 y la que fue reducida a escritura pública el 29 de mayo del mismo año.

A continuación se transcribe parte de los estatutos:

"El Título I., Del nombre, domicilio, objeto, duración y finalidad", dice en los siguientes artículos, lo siguiente:

Art. 1° Créase la Corporación denominada "Regimiento Tradicional de Transporte".

Art. 2° Esta Corporación tendrá su domicilio en la comuna de Santiago, provincia de Santiago, Región Metropolitana. Su duración será indefinida, el número de sus socios ilimitado y reconociéndose como fecha de fundación el veintisiete de febrero de mil novecientos cincuenta y dos.

Art. 3° Las finalidades de este Regimiento serán propender a la reunión, en una organización unitaria, de los oficiales de Ejército de los Servicios de Transporte, Ayudantía General y Bandas, es decir, de aquellos escalafones de oficiales de Ejército que tienen como característica común, que sus componentes hayan iniciado su carrera en la Institución como miembros de su cuadro permanente y que, cumpliendo los requisitos, hayan optado por uno de estos servicios. Ahora se reúnen para fomentar el amor a la Patria y al Ejército, y acrecentar los vínculos de amistad de sus asociados, ya sean éstos en retiro o en servicio activo; mantener la tradición militar, cultivar el compañerismo; y propender al mejoramiento cultural, social y económico de sus componentes.

Art. 4° La Corporación no persigue fines de lucro o sindicales y no podrá desarrollar actividades de carácter político partidista ni propagar ideologías políticas, religiosas ni filosóficas.



Actualmente, el Regimiento Tradicional de Transporte, con sede en el Palacio Ríos ubicado en Avda. Libertador Bernardo O'Higgins N° 1452, Santiago, cuenta con un total de 40 oficiales en retiro, como asociados, y con la siguiente directiva para el período 2023/2024:

- Comandante : Asp.CRL. Germán Romero Vera.
- 2º Comandante : Asp.CRL. Juan Maureira Zapata.
- Secretario : Asp. MAY. Valentín Muñoz Carrasco.
- Tesorero : Asp. TCL. Francisco Parada Márquez.
- Directores : Asp.CRL. Leonel Figueroa del Canto.
Asp.CRL. José Pino Nawrath.
Asp. TCL. Carlos Vásquez González.

En el marco de su estatuto, el Regimiento Tradicional de Transporte "General Ramón Cañas Pinochet", considera su participación anual de varias actividades, entre las cuales se cuentan las siguientes:

- Aniversario del Servicio de Transporte (misa y ceremonia militar).
- Saludos de los Regimientos Tradicionales a la Institución en el día de las Glorias del Ejército (participación de ceremonia militar en el Museo de Historia Militar).
- Aniversario del Regimiento Tradicional de Transporte.
- Celebración de cumpleaños de los socios del Regimiento Tradicional de Transporte.
- Celebración de los aniversarios de los Servicios de Ayudantía General y Bandas.

Regto. Tradicional de Transporte
"Del General Ramón Cañas Pinochet"

Santiago, 04 Junio 2023

BOLETÍN INFORMATIVO 2/2023

ACTIVIDADES REGIMIENTO TRADICIONAL DE TRANSPORTE CON MOTIVO DE CONMEMORARSE EL 117º ANIVERSARIO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DEL EJÉRCITO

1. Ceremonia aniversario en sede del Rgto.

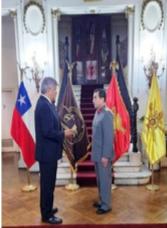


El día jueves 25 de Mayo 2023, a las 12:30 hrs, se realizó la Ceremonia Aniversario del Servicio de Transporte, en la sede de nuestro Regimiento Tradicional ubicada en Avda. Libertador Bernardo O'Higgins 1452, comuna de Santiago, la cual fue presidida por el Cde. del Regimiento CRL GERMAN ROMERO VERA, contó con la asistencia de 24 Socios del Regimiento Tradicional y también con la presencia del Jefe de la Jefatura de Transporte de la División Logística del Ejército y Presidente del Comité de Transporte, CRL LUIS FERNÁNDEZ MUÑOZ.




Alocución del Cde. del Rgto. Tradicional, Crl. Germán Romero Vera.

Luego de ser entonado nuestro Himno Nacional por todos los asistentes, el Cde. del Rgto. hizo uso de la palabra para referirse a esta significativa fecha Aniversario y agradecer la asistencia de los Socios presentes y del Jefe de la Jefatura de Transporte del Ejército.




Al terminar su intervención, el CRL ROMERO, hizo entrega al Jefe de la Jefatura de Transporte del Ejército Crl. Luis Fernández Muñoz, de un presente, consistente en una réplica miniaturizada del estandarte del Regimiento; obsequio que fue agradecido con emotivas palabras por el Crl. Fernández, quien a su vez, hizo entrega un presente recordatorio al Regimiento Tradicional.



2. Misa en Capilla Escuela Militar.



El día viernes 26 de Mayo 2023, una delegación de 9 integrantes del Regimiento participaron en la tradicional Misa Aniversario, organizada por la Jefatura de Transporte del Ejército en la Capilla de la Escuela Militar.



3. Ceremonia Militar en Regimiento Logístico N° 1 "Bellavista".

El día lunes 29 de Mayo 2023, una delegación de 11 integrantes del Regimiento Tradicional, asistieron a la Ceremonia Militar realizada en el Regimiento Logístico N° 1 "Bellavista", ubicado en Avenida El Guanaco N° 2650, Conchalí. Ceremonia que fue presidida por el Comandante en Jefe del Ejército, General Javier Irujo Campos.



Unidad de formación Regto. Logístico N° 1 "Bellavista"



Unidad Tradicional de Suboficiales de Transporte "SG2. Lautaro Serrano Serrano"



Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Esta corporación fue fundada el 30 de octubre de 1987, con el nombre de "Círculo Simbólico de Suboficiales de Transporte", y su creación se gestó con motivo de la concurrencia de los Suboficiales de Transporte al Cementerio General a despedir los restos del SG2. (QEPD) Lautaro Iván Serrano Serrano, suboficial que había realizado su servicio militar como soldado en el Batallón de Transporte N° 1 "Huelén" y fue contratado posteriormente en la misma Unidad como CB2. del Escalafón de Abastecimiento de Material de Guerra. En vida, se destacó por su carácter afable, carismático y servidor, desempeñándose por varios años a cargo de la entrega de combustible de la unidad.

En aquella oportunidad, la delegación del Ejército fue integrada fundamentalmente por el personal del Batallón de Transporte, que encabezó el Jefe del Servicio de Transporte, general de brigada Pedro Howard Fuenzalida (QEPD), despidiendo los restos del SG2 Serrano el SOM (R) Ruperto Monsalve Valdivia. Más tarde, lamentando la partida de tan querido camarada de armas, los presentes decidieron fijar una reunión

para crear un Círculo Simbólico de Suboficiales en el Batallón de Transporte N° 1 "Huelén", por iniciativa del mando de aquel entonces, teniente coronel Juan Ibáñez Muñoz, quien facilitó el Casino de Suboficiales para la organización y funcionamiento de esta unidad tradicional.

Los estatutos que rigen, actualmente, a ese grupo de suboficiales en retiro fueron aprobados por la unanimidad de sus 53 socios y se encuentran reconocidos por la Comandancia General de Guarnición de Ejército de la Región Metropolitana. Además, el hecho contó con la aprobación del entonces Jefe del Servicio de Transporte del Ejército, general de brigada Pedro Howard Fuenzalida (QEPD), quien los exhortó a seguir reuniéndose con sus pares en retiro, con el fin de:

- Reunir al personal del Cuadro Permanente del Servicio de Transporte que haya servido en Unidades de la Fuerza Terrestre y Fuerza Generadora, con el interés de practicar la camaradería y mantener viva las tradiciones de este importante servicio logístico de la Institución.
- Congregarse un vez al mes para coordinar los trabajos y actividades por realizar.
- Preocuparse de los enfermos y necesitados, ayudando a los familiares en caso de fallecimiento de un socio, mediante asesorías en los trámites de sepultura y gestión de los beneficios previsionales que le corresponden a la cónyuge.
- El Círculo de Suboficiales en Retiro del Servicio de Transporte no perseguirá fines de lucro y dentro de sus actividades no desarrollará propagación de ideologías políticas ni religiosas, o de cualquier otra acción que vaya en desmedro de la finalidad con la que fue creado.
- Iniciar cada sesión mensual con un homenaje a uno de los suboficiales de transporte ya fallecido, el cual corresponderá a una lista en orden correlativo o conforme a acuerdo de los miembros presentes en la reunión.



En la actualidad, la unidad tradicional de suboficiales de transporte cuenta con 15 socios.

El Directorio de la corporación para el período 2023/2024, es el siguiente:

- Comandante : SOM. Jorge Martínez Castro.
- 2.º Comandante : SOM. Arturo Barrera Moraga.
- Secretario : SOM. Guillermo Alberto Araya Banda.
- Tesorero : SOM. Julio Cerda Álvarez.

El Círculo utiliza las siguientes simbologías, como una manera de mantener las tradiciones del servicio:

- Himno : El que corresponde al ex Batallón de Transporte del Ejército.
- Lema : "Por la unidad, la camaradería y la solidaridad".
- Patronímico : SG2. Lautaro Serrano Serrano.



Integrantes del círculo en una reunión de camaradería en la Cámara de Suboficiales Mayores del Batallón de Transporte Nº 1 "Huelén", año 1989.

Primera Directiva de la Unidad Tradicional de Transporte "SG2 LAUTARO SERRANO SERRANO".

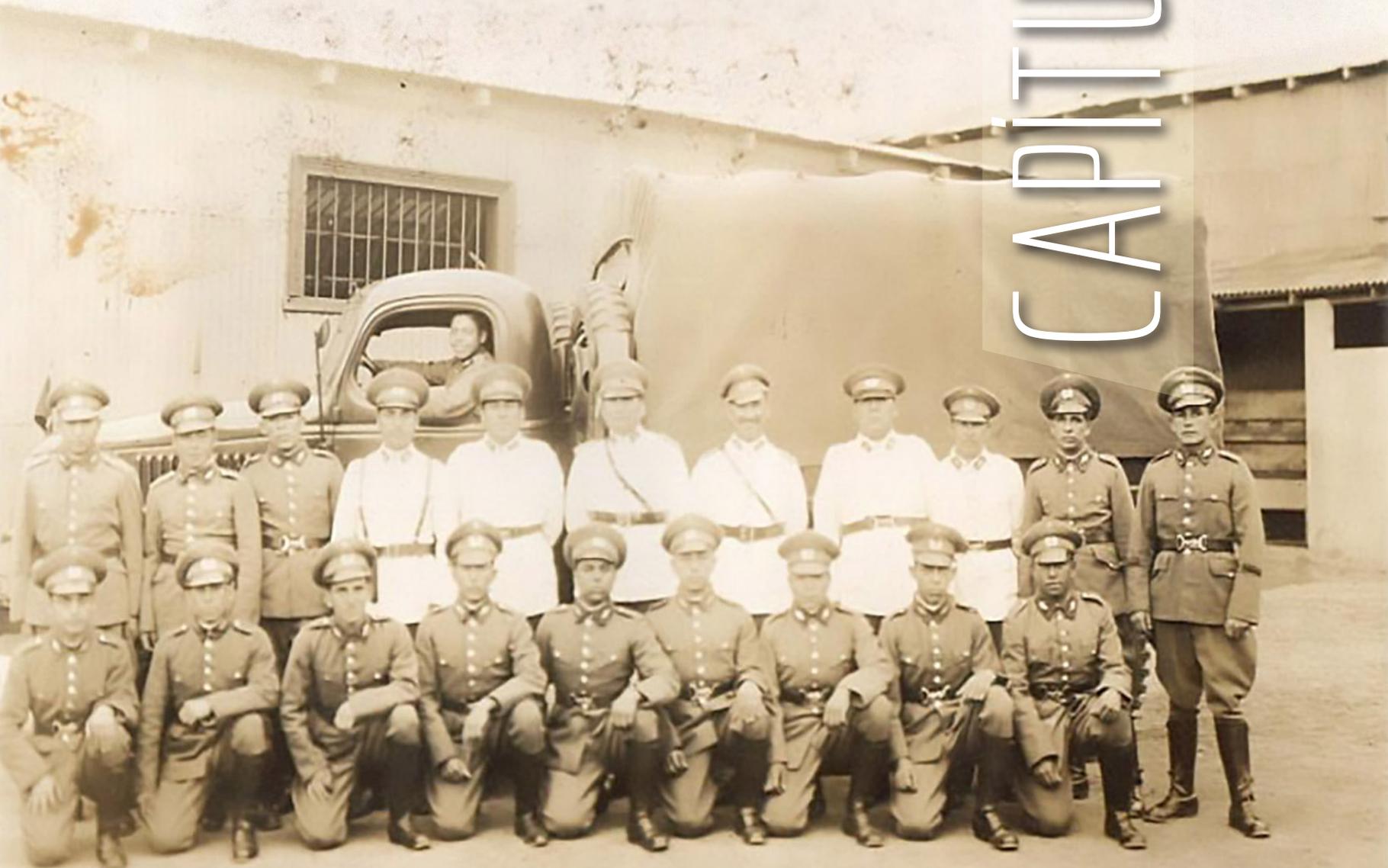
Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.



SOM (Q.E.P.D.) RAINIERO CONTRERAS GONZÁLEZ entregando reconocimiento al SOF. MOISÉS RAMÍREZ ESCOBAR (Premio mejor Suboficial Transporte), año 2006.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

CAPITULO III



Oficiales Clases y SLCs. del Batallón de Acarreo Automóvil N° 1 "General Santiago Aldunate".

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.



CARRERA MILITAR DEL PERSONAL DE TRANSPORTE

Si bien es cierto ni en la integración de la Araucanía ni en las guerras contra la Confederación Perú-Boliviana o la del Pacífico, aparece el nombre genérico de transporte o acarreo, su actividad o función estaban implícitas en la Ordenanza General del Ejército, donde se fijaban las obligaciones para el "Conductor General de Equipajes". En el Título LXIX de ese cuerpo legal se consignaban disposiciones que aún en la actualidad tienen vigencia, bajo distintas denominaciones, pero sin variar el concepto original (ver anexo I).

El conductor general de equipajes era un oficial de graduación superior al grado de capitán y era nombrado por el Jefe del Estado Mayor del Ejército. Su responsabilidad era el transporte de todo el bagaje de las tropas y de él, dependían los conductores particulares de cada cuerpo del Ejército y clases de Plana Mayor encargados del respectivo equipaje.

Además, se consignan en este documento, las disposiciones relativas al orden en que han de marchar los equipajes y la facultad que tiene el "General del Ejército para alterarle como considere conveniente, dividiéndoles en varias columnas para hacer más fácil y pronta la marcha de las tropas".

Aparece también en esta Ordenanza la palabra "tren" en su amplia acepción, para referirse a las columnas de carruajes enlazadas entre sí, las cuales van dando tempranamente sentido a una función o servicio logístico que agrupará a personal, ganado, material, equipos y unidades en una actividad afín, proceso de gestación que se irá traduciendo en la creación de un nuevo escalafón.

Creación del Escalafón de Oficiales de Tren

Como ya se señalara, la función transporte comienza a figurar en la doctrina institucional a partir de la promulgación de la Ordenanza General del Ejército del año 1839, posterior a la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana, la cual tuvo como base su símil del ejército francés de la época y en la que figuraban las obligaciones para el personal que conformaba "Le Train des Équipages Militaires". Esta función logística es puesta en ejecución durante el desarrollo de la Guerra del Pacífico, responsabilidad que recayó en diferentes oficiales de armas.

Posteriormente, con la reorganización de la influencia alemana del Ejército, aparecen las primeras unidades de tren, las cuales estaban organizadas por tropas provenientes de las diferentes armas de aquel entonces, preferentemente de caballería y artillería, por la coincidencia del tipo de material y doctrina de ambas.

Años más tarde, los oficiales serían reclutados sobre la base del personal de suboficiales y clases de las diferentes armas, debidamente seleccionados a través de sus

calificaciones y de las pruebas pertinentes ante una comisión examinadora (ver anexo 3).

Consecuente con lo señalado, es necesario destacar que ya en el año 1908, con la creación de la Escuela de Suboficiales en la comuna de San Bernardo (antigua Escuela de Clases y posteriormente Escuela de Infantería) su Reglamento de régimen interno, art. 2.º del Título I establecía: "la instrucción debe ser tal, que ponga a los jóvenes en aptitud de servir cumplidamente los puestos de cabos y sargentos en el Ejército y que adquirieran base suficiente para que puedan alcanzar conocimientos que más tarde los haga dignos de aspirar al puesto de oficiales, puestos que podrían obtener todos aquellos que durante la permanencia en la Escuela de Clases y en el Curso de la Escuela de Tiro, hubieran observado una conducta intachable y alcanzado en sus estudios las votaciones más altas y cursando después el 5.º y 6.º semestres de la Escuela Militar".⁹

La reorganización del Ejército, en el año 1924, fue concretada con la promulgación de la Ley N° 4.049 sobre "Cla-

9 Historia del Ejército de Chile – Tomo VII, pág. 292.



sificación, nombramientos y ascensos en el Ejército y Armada", firmada con fecha 8 de septiembre y publicada en el Boletín Oficial N° 110 del 13 de septiembre de 1924. Con esta ley se daba vida institucional al escalafón de oficiales de Ejército en el Arma de Tren, al señalarse en el artículo 30, del título II las exigencias que era necesario reunir para ser nombrado subteniente de Tren y formar parte del nuevo escalafón.

Fue el teniente coronel Carlos Vergara Montero,¹⁰ quien sugeriría a la superioridad militar el formar un cuerpo de oficiales provenientes del cuadro permanente, previamente seleccionado,¹¹ para proporcionar la oportunidad a quienes guiados por un sano espíritu de superación y progreso, aspiraban a ocupar puestos de mayor responsabilidad dentro de la Institución. El citado oficial había prestado servicios previos en los grados subalternos en la Escuela de Suboficiales y el artículo citado del Reglamento de régimen interno de ese instituto, le sirvió de fuente de inspiración para proponer la creación de este nuevo escalafón.



Teniente Coronel Carlos Vergara Montero
Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

La formación del escalafón se inicia con el nombramiento del primer subteniente de tren, correspondiéndole este privilegio al postulante a oficial Felipe Videla Alcorta, quien por Decreto Supremo P.1 N° 48, de fecha 13 de enero de 1925 es nombrado subteniente de tren, publicándose su ascenso en el Boletín Oficial N° 1137 de fecha 14 de enero de 1925.

Con este suceso se comienzan a escribir las páginas de este incipiente escalafón y nuevos integrantes fueron agregándose con los nombramientos de otros oficiales, publicados en el Boletín Oficial N° 1138 de fecha 27 de enero de 1925, correspondiendo a los siguientes oficiales del Arma de Tren:

- Subteniente Felipe Videla Alcorta.
- Subteniente Julio Sánchez Calderón.
- Subteniente Carlos Escobar Rocha.



Subteniente Felipe Videla Alcorta
Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Asimismo, por Boletín Oficial N° 1145 de fecha 11 de febrero de 1925, fue nombrado subteniente de tren don Manuel Avendaño González y, posteriormente, por Boletín Oficial N° 1148 de fecha 21 de febrero de 1925, fue nombrado subteniente de tren don Luis Aracena Sánchez.

El interés de la superioridad por la educación y preparación militar del cuerpo de oficiales, se concreta al dictarse el Decreto Ley N° 263 de fecha 20 de febrero de 1925, publicado en el Boletín Oficial N° 1148 de fecha 21 de febrero de 1925, señalando en el título II art. 41, nuevas exigencias para los postulantes a subteniente de tren, estableciéndose en el artículo 42, textualmente, lo siguiente:

"Los Oficiales de Tren podrán ascender dentro de su respectivo escalafón hasta el grado de capitán inclusive, debiendo someterse en cuanto a plazos y requisitos para pasar de un grado a otro, a las mismas condiciones fijadas para los oficiales de guerra, en los empleos correspondientes".

10 Director de la Escuela de Aplicación de Infantería, años 1925 – 1927. Historia del Ejército de Chile – Tomo VIII, pág. 80.

11 Historia del Ejército de Chile – Tomo VIII, pág. 122.



Creación de la Planta de Oficiales del Arma de Tren

El escalafón se inició con el nombramiento de los primeros oficiales del Arma de Tren que, cumpliendo con los requisitos legales, pasaron a integrar las primeras filas de lo que posteriormente, sería conocido como Servicio de Transporte. Sin embargo, la planta orgánica solo quedó definida al publicarse el Decreto Ley N° 280 del 7 de marzo de 1925, que estableció la dotación de oficiales y el inicio de la carrera en el grado de subteniente y su ascenso hasta el grado de capitán.

Posteriormente, con el transcurso de los años, se hizo necesario modificar la planta existente en forma suce-

siva, con la finalidad de satisfacer los requerimientos de oficiales de las unidades y, en consecuencia, aumentar las dotaciones y grados para generar una dinámica en la escala jerárquica del escalafón. Este se fue articulando inicialmente con los grados de subteniente a capitán en 1927, mayor en 1932, teniente coronel en 1936 y coronel en 1952, pero el momento cúlmine del escalafón fue alcanzar el grado de general en el año 1977.

La siguiente gráfica presenta la evolución de las distintas plantas y sus modificaciones, a partir de 1925 y hasta 1977.

PLANTA INICIAL Y SUS MODIFICACIONES	N° DE OFICIALES Y GRADOS	PRIMEROS OFICIALES ASCENDIDOS, SEGÚN PLANTA
<p>1° PLANTA:</p> <p>Por Ley N° 4.049 (D/S N° 280) del 08.IX.1924 y publicada en B/O 1.104 del 13.IX. 1924), se establece la "Clasificación, nombramiento y ascensos en el Ejército y Armada", creándose el Escalafón de Oficiales del Arma de Tren.</p>	16 subtenientes	1er. Oficial de Tren: subteniente Felipe Videla Alcorta Asciende el 14.I.1925.
<p>2° PLANTA:</p> <p>Por Decreto Ley N° 280 de 7.III. 1925, se fija una nueva planta (B/O N° 1.152 de 7.III. 1925).</p>	5 capitanes 7 tenientes 8 subtenientes	1er. Capitán de Tren: Lupercio Véjar Gutiérrez Asciende en el año 1927.
<p>3° PLANTA:</p> <p>Por Decreto Ley N° 292 de 26.VIII.1932, se aumenta la planta en una vacante. B/O. 32 de 28.VIII.1932).</p>	1 mayor	1er. Mayor de Tren: Lupercio Véjar Gutiérrez Asciende en 1932.
<p>4° PLANTA:</p> <p>Por Decreto Ley N° 5.667 del 12. IX.1935, se aumenta una vacante. (B/O 37 de 12.IX. 1935).</p>	1 teniente coronel	1er. teniente coronel Lupercio Véjar Gutiérrez Asciende en 1936
<p>5° PLANTA:</p> <p>Por Decreto Ley N° 5.985 del 14.I.1937, se dispone una nueva planta. B/O. N° 2 del 14.I.1937).</p>	1 teniente coronel 3 mayores 7 capitanes 24 tenientes y subtenientes.	
<p>6° PLANTA:</p> <p>Por Decreto Ley N° 6.262 del 29.IX.1938, se aumentan vacantes. (B/O. N° 38 del 29.IX. 1938)</p>	2 tenientes coroneles 3 mayores 7 capitanes 24 tenientes y subtenientes.	



PLANTA INICIAL Y SUS MODIFICACIONES

Nº DE OFICIALES Y GRADOS

PRIMEROS OFICIALES ASCENDIDOS, SEGÚN PLANTA

7º PLANTA:

Por Decreto Ley Nº 10.339 de junio de 1952, se fija una nueva planta. (B/O Nº 23 de junio 1952)

1 coronel
3 tenientes coroneles
6 mayores
14 capitanes
24 tenientes

1er. Coronel de Tren:
Pedro Vergara Morales
Asciende en junio de 1952.

En esta última planta, el escalafón de oficiales de Tren se refunde con el escalafón de oficiales auxiliares de armas, se crea la vacante de coronel y se aumentan en todos los grados nuevos cupos.

Posteriormente, el Servicio es reducido en dos vacantes, quedando con una dotación de 46 oficiales. Los grados que se indican pasaron a integrar otro escalafón:

1 teniente coronel
1 mayor

Por D. S. Nº 2281 del 25.JUL.953, los oficiales de Tren pasaron a denominarse oficiales de Transporte.

8º PLANTA:

A raíz de la creación de la Jefatura de Transporte, en noviembre de 1972, se fija una nueva planta por D/S (G) Nº 501 del 3 de junio de 1977.

1 general de brigada
3 coroneles
8 tenientes coroneles
16 mayores
36 capitanes
50 tenientes
24 subtenientes

1er. General de Transporte:
José Benito Piuizzi Muñoz
Asciende en junio de 1977.

9º PLANTA:

Por DFL Nº 1 del 23 de julio de 1998, se modifican las Plantas de Oficiales y Empleados Civiles de las FAs, aumentando en un 5%.

5 coroneles
10 tenientes coroneles
21 mayores
45 capitanes
100 tenientes y subtenientes

En resumen, desde el nombramiento del primer subteniente, en el año 1925, hasta el grado de coronel, transcurren 27 años. De esta última fecha, pasan otros 25 años hasta el grado de general en 1977. En consecuencia, entre estos dos hitos, acontecen los primeros 52 años de vida del escalafón.

Cursos y promociones de Oficiales

En el punto anterior se explicaron las modificaciones de las diversas plantas orgánicas que fueron aumentando las dotaciones de oficiales. Estos hechos hicieron necesario el desarrollo de nuevos cursos para postulantes interesados en conformar el actual escalafón e integrarse más tarde a las distintas unidades de Tren a lo largo del territorio nacional.

Lo anterior quedó de manifiesto cuando, transcurrido un año y medio, desde los nombramientos de los primeros oficiales de Tren, la superioridad determinó realizar el primer curso en el año 1926. A partir de esa fecha y hasta el año

1973, estos se desarrollaron en distintas unidades del Servicio, Escuelas de Armas y diferentes guarniciones. Posteriormente, desde el año 1974 y hasta la fecha los cursos de Aspirantes a Oficiales de Transporte, se desarrollan en la Escuela Militar del General Bernardo O'Higgins Riquelme, instituto matriz en el cual son integrados al curso militar, para su formación integral como futuros oficiales de Ejército.

Es también un acontecimiento, el ingreso al escalafón de la subteniente Claudia Barrenechea Troncoso y subteniente Marcia Caro Henríquez, quienes después de



terminar satisfactoriamente su preparación en la Escuela Militar, egresan en diciembre del 2006 con el título profesional de Oficial de Ejército, Licenciadas en Ciencias Militares, siendo esta una señal más de modernización e integración de la mujer dentro de la institución.

En relación con las promociones egresadas de la Escuela Militar, se puede mencionar que, desde el año 1974 a la fe-

cha, se han graduado 22 cursos de oficiales de Transporte (ver anexo VIII).

A continuación se indican las promociones de oficiales de Tren y Transporte, identificándolas por el oficial que obtuvo el primer puesto de su curso. Por ello, al dejarlas reflejadas en este historial, se señalan en la siguiente tabla y, en forma muy breve algunos antecedentes al respecto:

N° ORDEN	AÑO	N° DE ALUMNOS	LUGAR DE FORMACIÓN	GUARNICIÓN	CURSO
1	1927	16	Batallón de Tren Escuela de Oficiales N° 3	Santiago	STE. F. Videla A.
2	1928	6	Batallón de Tren Escuela de Oficiales N° 3	Santiago	STE. A. Ramos H.
3	1928	11	Batallón de Tren Escuela de Oficiales N° 3	Santiago	STE. E. Cox Ch.
4	1934	21	Batallón de Tren N° 2 del "General Cruz", Escuela de Oficiales	Santiago	STE. L. Troncoso Ch.
5	1940	15	Regimiento de Tren N° 2 del "Comandante Tomás Segundo Yávar"	Santiago	STE. M. Delgado
6	1950	9	Escuela de Artillería	Linares	TTE. H. Cayul C.
7	1954	8	Escuela de Artillería	Linares	TTE. E. Villagrán S.
8	1957	13	Escuela de Artillería	Linares	TTE. J. Bocaz Z.
9	1961	9	Escuela de Infantería	San Bdo.	TTE. O. Moll L.
10	1969	13	Escuela de Infantería	San Bdo.	TTE. M. Vergara V.
11	1971	11	Escuela de Infantería	San Bdo.	TTE. R. Alfaro S.
12	1974	19	Escuela de Infantería	San Bdo.	TTE. E. Videla P.
13	1975	26	Escuela Militar	Santiago	TTE. L. San Martín M.
14	1976	22	Escuela Militar	Santiago	TTE. C. Sarabia V.
15	1977	10	Escuela Militar	Santiago	TTE. J. Riquelme V.
16	1978	10	Escuela Militar	Santiago	TTE. R. Solís V.
17	1980	11	Escuela Militar	Santiago	STE. J. Pino N.
18	1983	15	Escuela Militar	Santiago	STE. V. Muñoz C.
19	1986	12	Escuela Militar	Santiago	STE. H. Loguercio P.
20	1991	12	Escuela Militar	Santiago	STE. J. Elgueta R.
21	1993	10	Escuela Militar	Santiago	STE. H. Etori B.
22	1995	10	Escuela Militar	Santiago	STE. R. Arce S.
23	1996	11	Escuela Militar	Santiago	STE. J. Cornejo de la F.
24	1997	13	Escuela Militar	Santiago	STE. C. Cónsolo A.
25	1999	11	Escuela Militar	Santiago	STE. G. Carvajal T.
26	2001	17	Escuela Militar	Santiago	STE. A. Segovia C.
27	2004	11	Escuela Militar	Santiago	STE. E. Baeza G.
28	2007	15	Escuela Militar	Santiago	STE. E. Matus M.
29	2009	15	Escuela Militar	Santiago	STE. J. Celedón G.
30	2011	16	Escuela Militar	Santiago	STE. M. Cid. P.
31	2013	15	Escuela Militar	Santiago	STE. J. Arévalo L.
32	2020	11	Escuela Militar	Santiago	STE. S. Gallardo B.
33	2022	11	Escuela Militar	Santiago	STE. F. Rivera A.
34	2024	11	Escuela Militar	Santiago	STE. F. Garcés A.



Primeros comandantes de las unidades de Tren

La carrera militar del oficial de Transporte alcanza uno de sus mayores logros, cuando el Alto Mando institucional de la época, consciente del espíritu de superación que animaba a sus componentes, nombra al teniente coronel don Lupercio Véjar Gutiérrez como comandante del Batallón de Tren N° 4, en la guarnición de Victoria, el 5 de mayo de 1937. Este acontecimiento le significó ser el primer oficial de Transporte en ejercer el mando efectivo de una unidad del Servicio.

Posterior a su receso en Iquique, se reorganiza en el año 1945 el Batallón de Tren N° 1, con asiento en la guarnición de Antofagasta y se designó como comandante al teniente coronel Bonifacio Reyes Sánchez, convirtiéndose en el segundo oficial, en asumir el mando de una unidad de Tren.

Jefes del Servicio de Transporte

La O/Cdo. N° 6010/43 de 10 de noviembre de 1972, publicada en el Boletín Oficial N° 47 del 20 de noviembre de 1972, creó la Jefatura de Transporte del Ejército, encontrándose ya en pleno funcionamiento a principios del año de 1974, lo que hizo posible obtener el mando de la Jefatura, al disponerse por la Res. DPE/DEPTO. II N° 39 del 29 de enero de 1974, el nombramiento del Jefe del Servicio.

Con esta designación, la carrera del oficial logra su mayor relieve profesional y, como consecuencia de ello, queda definida una etapa plena de realizaciones que sirvió de base para constituir un nuevo escalón de mando, al que se logró llegar con el esfuerzo y trabajo tesonero realizado por las generaciones anteriores, quienes desde el momento mismo de su nombramiento como oficiales, consagraron todo su interés y quehacer en fortalecer las proyecciones propias del escalafón.

Es así como por Decreto Dirección del Personal Depto. II/2 N° 776 del 2 de agosto de 1977, se expide el grado de

Hasta el año 1947, el Batallón de Tren N° 2 fue comandado por oficiales de las distintas armas, pero la importancia que fue adquiriendo el sistema de apoyo logístico estructurado con medios de transporte, la complejidad en su administración y la dinámica de la unidad, se tradujo en nuevas responsabilidades en la carrera militar de los oficiales de transporte.

De esta manera, en el año 1948 es nombrado comandante del Batallón de Tren N° 2 el teniente coronel Pedro Vergara Morales. Este destacado oficial tuvo el honor de mandar la unidad que era considerada la Escuela del Arma de Tren, por realizarse en ella los primeros cursos y por haber sido la primera en crearse (Compañía de Tren N° 2) considerada como la unidad símbolo de transporte.

general de brigada a favor del coronel José Benito Piuizzi Muñoz y se le otorga la condecoración "Presidente de la República", oficializándose lo dispuesto con anterioridad por el Presidente de la República mediante D/L N° 1821 del 14 de junio de 1977.



Ascenso del General de Brigada José Benito Piuizzi Muñoz,
2 de agosto de 1977.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.



Formación profesional del personal del Servicio

Mediante O/Cdo. CJE DPE Depto. I N° 3902/2/1 de fecha 7 de junio de 1974 (B/O N° 24 del 17.JUN.974.), se llama a concurso de antecedentes para postular al Curso de Aspirantes a Oficiales de Transporte a desarrollarse, en la Escuela Militar.

Posteriormente, por O/Cdo. CJE VCJE EMGE N° 3192/152 del 29.JUL.982., se centralizan las funciones ejecutivas de docencia en el Comando de Institutos Militares (CIM), disponiéndose que a partir del año 1983 los cursos de requisito para oficiales y cuadro permanente de Transporte, entre otros servicios, se realicen en la Escuela Militar y de Suboficiales, respectivamente.

Con estas disposiciones se generaron las condiciones para el mejoramiento de la formación y perfeccionamiento del personal de transporte, al optimizar la utilización racional de los medios humanos y materiales con que contaba el Ejército para la docencia.

Se debe reconocer que los diferentes institutos que formaron promociones de oficiales, así como el Batallón de Transporte N° 1 "Huelén", que desarrolló entre 1975 y 1982 los distintos cursos de requisito y de perfeccionamiento tanto para oficiales como para cuadro permanente del servicio, lo hicieron en forma entusiasta y eficiente, aun cuando estas trascendentes responsabilidades no correspondían a sus misiones específicas, ya que debían asignar medios humanos y materiales para su ejecución, particularmente en el caso de la unidad de Transporte, que además de no contar con mayores recursos ni infraestructura adecuada y a pesar de ser una excelente unidad de aplicación, debía asignar de su ya escaso personal y medios para materializar una Secretaría de Estudios no orgánica, debiendo compatibilizar esta misión docente con su condición de unidad ejecutiva de los transportes a nivel Ejército.

Perfeccionamiento de Oficiales en la Universidad Católica de Valparaíso

Por O/Cdo. EMGE DIE JEFTRE N° 3850/3, de 11.FEB.976, se ordena a la Academia Politécnica Militar preparar, practicar, evaluar e informar resultados de un examen de selección, para medir la idoneidad de los postulantes al curso de Ingenieros de Ejecución en Transporte, a realizarse en la Universidad Católica de Valparaíso.

Asimismo, se dispone a la Jefatura de Transporte efectuar un llamado a los oficiales del escalafón y una selección previa de antecedentes y a la Dirección de Instrucción protocolizar por Boletín Oficial el llamado a dicho curso para los oficiales aprobados y seleccionados definitivamente.

Se cristalizaron así una serie de iniciativas realizadas desde hacía un año antes, producto de la inquietud de algunos oficiales, que permitió contar con los dos primeros Ingenieros de Ejecución en Transporte, los que egresaron el año 1979.

El año 1980 se solicitó y programó la concurrencia de dos nuevos alumnos a la Universidad Católica de Valpa-

raíso (UCV), para el período 1981 – 1984, obteniéndose, además, que la institución financiara el pago de las matrículas correspondientes.

A fines de 1982 se iniciaron las gestiones para el ingreso al año académico 1983 de 2 a 3 nuevos oficiales alumnos a la UCV. Posteriormente, en audiencia concedida por el VCJE al Jefe del Servicio, con fecha 21 de febrero de 1983, se autorizó el ingreso solo de un oficial ese año y se dispuso el estudio de las necesidades actuales y futuras de especialistas en Ingeniería de Ejecución y su perfeccionamiento en establecimientos extrainstitucionales (O/Cdo. VCJE EMGE CALE N° 3860/25, de 15.MAR.983).

De una base de más de 40 oficiales postularon dos capitanes y dos tenientes, sin necesidad de dar examen previo en la ACAPOMIL, como en ocasiones anteriores, seleccionándose el oficial que obtuvo el más alto puntaje en aquel entonces en la denominada Prueba de Aptitud Académica, de acuerdo con la política institucional que fijó una cuota anual máxima de un oficial para cursar en la universidad.



Por O/Cdo. VCJE DIE N° 3860/182, de 26.OCT.983. (B/O N° 48, del 28.NOV.983), se establecen las normas sobre cursos civiles extrainstitucionales, así como la clasificación de los mismos, misiones de la Dirección de Instrucción y Dirección del Personal del Ejército y otras disposiciones generales, las que aplicadas en términos generales al curso de Ingeniería de Transporte en la UCV, la definen como una carrera patro-

cinada y financiada por la institución y programada anualmente por la DIE, a proposición del Comité de Transporte, de acuerdo con los intereses y necesidades institucionales.

Los siguientes oficiales, de acuerdo con sus méritos profesionales y académicos, se han titulado como ingenieros en la Universidad Católica de Valparaíso:

N° ORDEN	GRADO	NOMBRE	PERÍODO	OBSERVACIONES
1	Capitán	Héctor Zúñiga Maturana	1975-1979	Ingenieros de Ejecución en Transporte
2	Capitán	Jaime Torres Bruna	1975-1979	
3	Mayor	Ramón Alfaro Solís	1981-1984	
4	Capitán	Anselmo Mandiola Deckert	1981-1984	
5	Mayor	Miguel Arellano Uribe	1996-2000	Ingenieros de Transporte
6	Capitán	Juan Espinoza Salinas	1998-2004	
7	Capitán	Claudio Roberts Morales	2004-2008	
8	Capitán	Eduardo Baeza Guzmán	2007-2011	
9	Capitán	Bernard Segovia Solís	2009-2013	

Oficiales ingenieros politécnicos militares

De acuerdo con los procedimientos establecidos por la Academia Politécnica Militar, a partir de la década de los años setenta y hasta la fecha, los siguientes oficiales del

servicio postularon a este instituto de educación superior institucional, egresando como Ingenieros Politécnicos Militares:

N° ORDEN	GRADO	NOMBRE	PERÍODO
1	Mayor	Mario Vergara Valenzuela	1972-1976
2	Mayor	Manuel Contreras Jiménez	1973-1977
3	Mayor	Héctor Saldaña Sepúlveda	1974-1978
4	Mayor	Carlos Sepúlveda Cataldo	1980-1984
5	Mayor	Mario Contreras Baeza	2010-2014
6	Mayor	Ricardo Geisser Sáez	2013-2017
7	Mayor	Rodrigo Elgueta Fuentes	2014-2018
8	Mayor	Rolando Farías Olguín	2014-2018
9	Mayor	Alex Fredes Vargas	2015-2019
10	Mayor	Danilo Báez Quezada	2016-2020
11	Mayor	Darwin Bocaz Burgos	2016-2020
12	Capitán	Sebastián Sánchez Ordóñez	2019 -2022

A la fecha se encuentra en condición de alumno de la ACAPOMIL el capitán (OST) Marco Antonio Ramírez Inostroza, quien a fines del 2024 debiera egresar con la especialidad primaria de Ingeniero Politécnico Militar.

Al año 2024, la dotación de oficiales del Escalafón de Transporte, desde un enfoque global y por grado, con indicación de los años de permanencia en cada uno de ellos, es la siguiente:



Nº ORDEN	GRADO	CANTIDAD	TIEMPO EN EL GRADO (AÑOS)
1.	Subteniente	11	1
2.	Teniente	22	5
3.	Capitán	24	5
4.	Mayor	21	5
5.	Teniente Coronel	13	6
6.	Coronel	5	5
	TOTAL	96	

Orígenes del Cuadro Permanente de Transporte

En los inicios del ejército ya organizado, la función transporte era desarrollada por las mismas tropas, como ocurrió posteriormente en las guerras libradas por el Ejército de Chile en el siglo XIX. También existió en variadas oportunidades, la prestación de servicios de civiles para el transporte de bastimentos a las distintas guarniciones y unidades militares existentes. Una de las compañías de servicios civiles que destacaron por su valioso apoyo durante la pacificación de la Araucanía, perteneció a un conocido político y empresario chileno, José Bunster Bunster, quien con su dedicada colaboración contribuyó a la colonización de la región araucana. Fueron muchos los carreteros que perdieron sus vidas en los ataques de los indígenas contra estos medios de transporte. La historia de la pacificación de la Araucanía los recuerda en la misma forma que a sus soldados.



José Tomás Bunster Bunster
Fuente: Archivos de Wikipedia.

Con la reorganización del Ejército y la creación de las primeras unidades de tren, se inicia una serie de pro-

cesos tendientes a dotarlas de recursos, para lo cual se destinan para su funcionamiento tropas preferentemente de caballería y artillería por sus características de hipomóviles y en menor cantidad de las otras armas. También se registran antecedentes de contratación de civiles para la planta de las tropas de tren en las guarniciones donde se radicaron inicialmente estas compañías, recibiendo la instrucción correspondiente en los mismos cuarteles.

En 1928 se recibieron los primeros vehículos motorizados para organizar las unidades de acarreo de este tipo. Se trataba de camiones petroleros de hasta 8 toneladas de capacidad de carga, marcas White, Magirus y Mann, que paulatinamente fueron desplazando a los carros hipomóviles, los que desaparecieron de las orgánicas de las unidades de tren hacia fines de los años 40.

Cuando el Ejército recibió moderno material motorizado de origen estadounidense, se designó al Regimiento de Tren Nº 2, el que a su vez cumplía funciones como Escuela de Oficiales de Tren "Comandante Tomás Yávar", para instruir al cuadro permanente en este nuevo equipamiento.

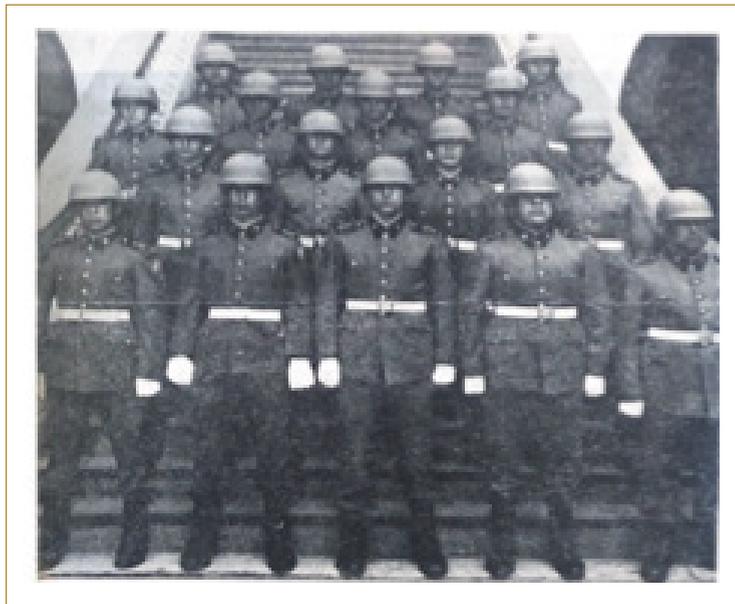
Estos cursos eran de corta duración y generalmente se realizaban a petición de las Unidades Operativas o Altas Reparticiones, estando destinados a formar conductores de vehículos motorizados, especialmente de aquellas unidades o servicios que poseían medios hipomóviles y se estaban transformando en motorizados, de acuerdo con las nuevas orgánicas dispuestas por el mando de la época.



Posteriormente, la formación del cuadro permanente de transporte fue incluida en los procesos docentes normales de la institución, primero en la Escuela de Especialidades de Tropa del Ejército y luego en la Escuela de Suboficiales, egresando de sus aulas el 15 de diciembre de 1968 los primeros diecisiete CB2 del Es-

calafón de Transporte, quienes por Boletín Oficial del Ejército (R) N° 30 del 3 de marzo de 1969, serían nombrados como fuerza activa del Escalafón de Transportes, personal que a continuación se nombra y que en su mayoría lograría acceder al grado de SOM de Ejército:

CURSO DE CB2° DE TRANSPORTE 1968



INTEGRANTES

CB2 Juan Parra Garcés.
 CB2 Oscar Díaz Villalobos.
 CB2 Víctor Bahamondes Román.
 CB2 Alejandro González Martínez.
 CB2 Manuel Bravo Díaz.
 CB2 Juan Marchant Márquez.
 CB2 Salomón Allende Toledo.
 CB2 Segio Olivares Figueroa.
 CB2 Enrique Polack Bobadilla.
 CB2 Griseldo Morales Carter.
 CB2 Wilson Cariñe Gajardo.
 CB2 Luis Figueroa Mercado.
 CB2 Vicente Luengo Yáñez.
 CB2 Waldo Lira Benavides.
 CB2 Manuel Gavilán Figueroa.
 CB2 Juan Peñailillo Salas.
 CB2 Alejandro Cifuentes Saura.

Cabos Dragoneantes del Curso de Transporte egresados de la Escuela de Suboficiales en diciembre de 1968.

Antecedente obtenido del archivo personal del SOM Juan Parra Garcés.

Estructura del Escalafón del Cuadro Permanente de Transporte

Por D/S SSG Depto. II/2 N° 314, de 02.Mayor984. (B/O. N° 5 del 04.FEB.985), se aprueban las agrupaciones de escalafones del cuadro permanente del Ejército, modificando la clasificación del escalafón N° 31 "Transporte", de escalafón regular a escalafón especial, con un grado inicial de SL2, un grado de término de SG2 y los siguientes tiempos mínimos en cada grado:

SL2 : 2 años
 SL1 : 3 años
 CB2 : 7 años
 CB1 : 8 años
 SG2 : -
 Total : 20 años

Esta limitación de la carrera del personal del escalafón N° 31, que afectaba la moral de sus integrantes y desincentivaba la postulación a futuros cursos de transporte en la Escuela de Suboficiales, se fundamentó dentro del proceso de racionalización del personal del CP, enmarcándola en las exigencias comparativas entre escalafones y grados de exigencias que a cada uno le correspondía. En otras palabras, se clasificaba al clase de transporte solo como conductor de vehículos, sin considerar su papel de instructor y de comandante de las formaciones del Servicio, con la capacitación profesional y técnica que ello implicaba.

Como resultado de estudios posteriores realizados por la Jefatura de Transporte sobre esta situación de personal, con fecha 07.AGO.984. el VCJE resolvió que el es-



calafón de transporte volviera a la categoría de regular, separando a los CVMs en otro escalafón (servicios generales). Además se determinó aumentar la planta del CP de transporte, manteniendo al personal de CVMs que en ese momento lo integraba hasta su extinción por retiro, así como varios aspectos de coordinación y detalles menores, que conformaron un cuadro esclarecedor muy positivo para el Servicio.

Por D/S SSG N° 25, de 09.ENE.985. (B/O N° 5 del 04.FEB.985.) se modificó el D/S 314 de 1984 anteriormente comentado, integrando el escalafón de transporte entre los escalafones regulares de los servicios, con un grado inicial de SL2 y grado de término de SOM, se suprimió el escalafón de transporte (SL2 - SG2), en el rubro escalafones especiales de los servicios y se agregó un 2° artículo transitorio, no pertinente al servicio.

Por O/Cdo. VCJE EMGE DPE I/2 (R) N° 1230/1 /7, de 06.FEB.985. (B/O N° 7 del 18.FEB.985.), se reestructuraron los escalafones del CP, ordenándose, entre otras materias, lo siguiente:

- La incorporación a la planta del CP del Ejército se hará exclusivamente a través de las escuelas institucionales.
- La conformación del nuevo escalafón N° 18 "Transporte", dentro del grupo de los servicios de tipo regular, abarcando los grados de SL2 a SOM y bajo la tuición de la Jefatura de Transporte.
- En el mismo grupo, la conformación del nuevo Escalafón N° 23 "Servicios Generales", de tipo especial (SL2 - SG2) bajo la tuición del CIM y compuesto, entre otros, por la especialidad de conductores de vehículos de comando.
- Los procedimientos para el cálculo de porcentajes de personal en cada escalafón y grado.

Mediante esta O/Cdo., se protocolizó lo resuelto por el VCJE el 07.AGO.984, complementado con la aclaración de ingreso a la planta, que solucionó a futuro un aspecto inconveniente, como lo fue en algún momento la heterogeneidad de proveniencia de su CP, lo que dificultaba la unidad de doctrina debido al diferente nivel de pre-

paración de dicho personal de alguno de los siguientes orígenes:

- Del escalafón de servicios generales (diversas OMEs), por necesidades del servicio.
- De la OME 611, conductores de automóviles de comando y vehículos auxiliares.
- Contingente contratado, con curso de nivelación posterior (en la antigua Escuela de Unidades Mecanizadas o en los cursos CIMOT).
- Contingente contratado sin curso.
- Personal civil con capacidad para conducir, sin servicio militar.
- Personal egresado de la Escuela de Suboficiales del Ejército como clases de transporte.

Con la separación en escalafones diferentes del personal del CP de transporte y de los CVMs de Cdo., la Jefatura del Servicio contó con una base oficial para evitar la permanente y progresiva disminución de personal que se producía en sus unidades, al tener que dar cumplimiento a las constantes destinaciones de CVMs, con el fin de satisfacer las necesidades de ARs u otros organismos, normalmente para cubrir puestos de conductores de comando, afectando su capacidad para cumplir la misión fundamental de materializar el transporte operativo y logístico a nivel institucional.

Otro aspecto positivo de esta separación es la restitución al CP de transporte de las expectativas comunes a los integrantes de los escalafones regulares (cursos de requisitos, de especialidades, postulaciones a operaciones de paz o misiones en el exterior, etc.) lo que significó también un reconocimiento a su real importancia dentro del soporte logístico institucional y sus capacidades.

A la fecha han egresado 45 promociones del CP pertenecientes al Escalafón de Transporte, encontrándose dentro de su fuerza con 21 integrantes femeninos, quienes a partir del año 2015 comenzaron por primera vez a prestar servicios a la institución, representadas por la Cabo María Inostroza Silva, Cabo María Muñoz Navarrete y Cabo Loreto Castro Luna.



Al año 2024, la dotación del Cuadro Permanente del Escalafón de Transporte, desde un enfoque global y por gra-

do, con indicación de los años de permanencia en cada uno de ellos, es la siguiente:

N° ORDEN	GRADO	CANTIDAD	TIEMPO EN EL GRADO (AÑOS)
1	Cabo	160	3
2	Cabo Segundo	166	6
3	Cabo Primero	174	6
4	Sargento Segundo	142	5
5	Sargento Primero	187	5
6	Suboficial	37	4
7	Suboficial Mayor	9	-
	TOTAL	875	

Con respecto al grado de Suboficial Mayor en el Escalafón de Transporte, es necesario remontarnos a los antecedentes históricos de su creación.

El 22 de junio de 1932, conforme al Decreto Ley N° 59 publicado en el Diario Oficial N° 16.316 de julio del mismo año, se crea en el Ejército el grado de Suboficial Mayor y fija su sueldo conforme a lo siguiente:

“Núm.59.- Santiago, 22 de julio de 1932.- La Junta de Gobierno ha acordado y dicta lo siguiente:

Decreto Ley:

1° Créase en el Ejército el puesto del Suboficial, Mayor, grado 13, con una renta anual de diez mil doscientos pesos (\$10.200).

2° Para obtener el nombramiento de Suboficial Mayor se requiere ser Sargento 1ro.

3° Las funciones del Suboficial Mayor serán idénticas a las del Sargento 1ro.

“Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial de Leyes y Decretos del Gobierno”.

Posteriormente, cambia su denominación a Brigadier, la cual mantuvo hasta 1953. En dicho año, retoma su nombre anterior, de Suboficial Mayor.



1er Brigadier del Arma de Tren Esteban Cruz Reyes.

Fuente: Archivo Depto. Cultural Histórico y de Extensión Ejército de Chile.

Al respecto, de los primeros brigadieres del Arma de Tren se mencionan los siguientes, quienes el año 1942 prestaban servicios en el Regimiento de Tren N° 2 del Comandante Tomás Segundo Yávar: Brigadier Esteban Cruz Reyes, Brigadier Luis Gajardo Navarrete y Brigadier Martín Candia Calvo.

En 1969, siendo Comandante en Jefe del Ejército, el General de Ejército Sergio Castillo Aránguiz, en reconocimiento y agradecimiento a los Suboficiales Mayores por la labor desarrollada por los largos años en la Institución, se firma el decreto con fecha 7 de mayo de ese año (B/O N° 20 del 19 de mayo de 1969), que instituyó la celebración del “Día del Suboficial Mayor” el 22 de junio de cada año.



GDE Sergio Castillo Aránguiz CJE (1968-1969).
Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Ese mismo año se desarrolla la primera ceremonia del “Día del Suboficial Mayor”, en la Escuela de Suboficiales, presidida por el entonces Comandante del Comando de Institutos Militares, general de División Emilio Cheyre Toutin, acompañado del Director del Instituto. En dicha ceremonia se hizo entrega de las medallas de servicio.

En la Orden del Día N° 202 de la Escuela de Suboficiales del año 1973, se establecen las disposiciones para la entrega de la estatuilla del Sargento 2do. Daniel Rebolledo

Sepúlveda, como símbolo recordatorio y de reconocimiento que, a partir de ese momento, se hace entrega a los suboficiales mayores que se acogen a retiro.

Esta ceremonia se realiza en todas las unidades militares en las cuales se cuenta con suboficiales mayores en servicio activo; y se despide a aquellos suboficiales mayores que se acogen anualmente a retiro.

Se regula este acto por el Art. 425 del R.A. (P) 101-A Reglamento de Servicio de Guarnición del Ejército, y se efectuará el día 22 de junio de cada año (Día del Suboficial Mayor), en la Escuela de Suboficiales del Ejército (solo para la Guarnición de Santiago). En regiones se desarrollará la ceremonia en el cuartel militar que designe el respectivo Comandante de Guarnición.

Dentro del personal destacado del Servicio de Transporte, existe un grupo de distinguidos representantes del cuadro permanente de la institución, que por sus méritos, cualidades personales y condiciones profesionales, pudo llegar a la cúspide de la carrera militar, ostentando el grado de Suboficial Mayor del Ejército de Chile, nombres que quedaron grabados para siempre en el bronce de la institución:

N° ORDEN	GRADO	NOMBRE	PERÍODO
1	Suboficial Mayor	José Laplagne	01.FEB.1956
2	Suboficial Mayor	Reiniero Contreras González	01.SEP.1972
3	Suboficial Mayor	Guillermo Campos Oliva	01.FEB.1976
4	Suboficial Mayor	Leandro Rodríguez Díaz	01.SEP.1982
5	Suboficial Mayor	Juan Baeza Traipi	01.NOV.1986
6	Suboficial Mayor	Agustín Henríquez Cavas	01.NOV.1987
7	Suboficial Mayor	Ernesto Larrucea Aravena	01.ENE.1990
8	Suboficial Mayor	Oscar Díaz Villalobos	01.ENE.1994
9	Suboficial Mayor	Victor Bahamóndez Román	01.ENE.1994
10	Suboficial Mayor	Alejandro González Martínez	01.SEP.1994
11	Suboficial Mayor	Salomón Allende Toledo	01.SEP.1994
12	Suboficial Mayor	Wilson Cariñe Gajardo	01.ENE.1995
13	Suboficial Mayor	Manuel Gavilán Figueroa	01.ENE.1995
14	Suboficial Mayor	Luis Figueroa Mercado	01.ENE.1995
15	Suboficial Mayor	Waldo Lira Benavides	01.ENE.1996
16	Suboficial Mayor	Alejandro Cifuentes Saura	01.ENE.1996
17	Suboficial Mayor	Arturo Barrera Moraga	01.ENE.1996
18	Suboficial Mayor	Rodrigo Gómez Chávez	01.ENE.1998



CAPITULO III

CARRERA MILITAR DEL PERSONAL DE TRANSPORTE



Nº ORDEN	GRADO	NOMBRE	PERÍODO
19	Suboficial Mayor	Alejandro Díaz Gómez	15.OCT.2004
20	Suboficial Mayor	Pedro Sandoval Fredes	15.OCT.2004
21	Suboficial Mayor	Antonio Salazar Zúñiga	01.DIC.2007
22	Suboficial Mayor	Gerardo Ayala Pinto	01.DIC.2009
23	Suboficial Mayor	Solano Bustamante Prado	01.DIC.2011
24	Suboficial Mayor	José Gallardo González	01.DIC.2011
25	Suboficial Mayor	José Leal Contreras	01.DIC.2012
26	Suboficial Mayor	Mauricio Bevilacqua Roa	01.DIC.2012
27	Suboficial Mayor	Eduardo Ramírez González	01.DIC.2012
28	Suboficial Mayor	Ernesto Hormazábal González	01.DIC.2012
29	Suboficial Mayor	Hernán Henríquez Alvarez	01.DIC.2012
30	Suboficial Mayor	Carlos Figueroa Vásquez	01.DIC.2012
31	Suboficial Mayor	Ricardo Estrella Carriez	01.NOV.2013
32	Suboficial Mayor	Patricio Quilodrán Rubio	01.NOV.2013
33	Suboficial Mayor	Jorge Martínez Castro	01.NOV.2013
34	Suboficial Mayor	Juan Tudela Sánchez	01.NOV.2013
35	Suboficial Mayor	Juan Cornejo Nova	04.DIC.2014
36	Suboficial Mayor	Sergio Ormeño Quiroz	04.DIC.2014
37	Suboficial Mayor	Luis Romero Penroz	04.DIC.2014
38	Suboficial Mayor	Rodrigo Osses Figueroa	04.DIC.2014
39	Suboficial Mayor	Juan Medina Sarmiento	04.DIC.2014
40	Suboficial Mayor	Edisson Basso Contreras	04.DIC.2014
41	Suboficial Mayor	Sergio Jara Páez	04.DIC.2014
42	Suboficial Mayor	Allan Vega Macías	04.DIC.2014
43	Suboficial Mayor	Enrique Pérez Morales	04.DIC.2014
45	Suboficial Mayor	Carlos Zambrano Inostroza	01.DIC.2015
46	Suboficial Mayor	Luis Díaz Pino	01.DIC.2015
47	Suboficial Mayor	Mario Gallardo Romero	01.ENE.2017
48	Suboficial Mayor	Sergio Cancino Vásquez	01.ENE.2017
49	Suboficial Mayor	Sergio Salazar Quintana	01.ENE.2017
50	Suboficial Mayor	Ignacio Maureira Cádiz	01.ENE.2017
51	Suboficial Mayor	Patricio Jara García	01.ENE.2018
52	Suboficial Mayor	Sergio Zuñiga Rodríguez	01.ENE.2018
53	Suboficial Mayor	Hugo Guzmán Cárcamo	01.DIC.2018
54	Suboficial Mayor	Rafael Morales Poo	02.DIC.2018
55	Suboficial Mayor	Abelardo Garcés Lobo	01.ENE.2019
56	Suboficial Mayor	Mauricio Caroca Dinamarca	01.DIC.2019
57	Suboficial Mayor	Raúl Sánchez Vergara	01.DIC.2019
58	Suboficial Mayor	Gerardo Muñoz Zúñiga	02.DIC.2019
59	Suboficial Mayor	Octavio Tolmo Urbina	02.DIC.2019
60	Suboficial Mayor	Jhonny Vivallos Barahona	02.DIC.2019
61	Suboficial Mayor	Sergio Orellana Carreño	01.ENE.2020
62	Suboficial Mayor	Rony López Olguín	01.ENE.2020
63	Suboficial Mayor	Patricio Altamirano Ule	01.ENE.2020
64	Suboficial Mayor	Luis Salinas Palma	03.DIC.2020
65	Suboficial Mayor	Óscar Calfulaf Allilef	03.DIC.2020
66	Suboficial Mayor	José Pérez Silva	01.ENE.2021



Nº ORDEN	GRADO	NOMBRE	PERÍODO
67	Suboficial Mayor	Hugo Ruiz Matus	01.ENE.2022
68	Suboficial Mayor	Carlos San Martín Mendoza	01.ENE.2022
69	Suboficial Mayor	Alexis Torres Fuentealba	01.ENE.2022
70	Suboficial Mayor	Carlos Carrasco Rojo	01.ENE.2022
71	Suboficial Mayor	Alex Carrizo Sepúlveda	01.DIC.2022
72	Suboficial Mayor	Jaime Pérez Álvarez	05.DIC.2022
73	Suboficial Mayor	Rafael Dueñas Parra	05.DIC.2022
74	Suboficial Mayor	Gerardo Santander Alarcón	07.DIC.2023
75	Suboficial Mayor	Andrés Valenzuela Venegas	07.DIC.2023



CAPÍTULO IV



Traslado de Carros Mowag al puerto de Valparaíso para su embarque y transporte hacia Haití el 4 de marzo de 2004.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.



EL SERVICIO DE TRANSPORTE EN EL SIGLO XXI

En la actualidad y producto de las profundas transformaciones introducidas en el Ejército, como consecuencia de su proceso modernizador, a partir de 1998 el servicio de transporte ha debido adaptar su estructura, orgánica, procesos y procedimientos para dar cumplimiento a las misiones y tareas que la nueva visión de la fuerza plantea.

En primer término, el cierre, receso, fusión, traslado y creación de unidades de las armas y servicios a lo largo del país, ha significado en sí un esfuerzo importante de transporte, a través del traslado de las diferentes clases logísticas, para dar cumplimiento al imperativo de contar con un ejército moderno, multifuncional y polivalente.

Asimismo, la modernización ha significado la adquisición de importantes sistemas de armas en el extranjero, cuyo traslado desde los países proveedores, embarques, seguros, recepción en el país y movimientos internos hacia sus unidades de destino, constituyen actividades propias de transporte que han sido materializadas con éxito y eficientemente, lográndose el objetivo de entregar a las unidades de la Fuerza Terrestre

(FT) y Fuerza Generadora (FG), moderno material con el cual se ha incrementado el poder disuasivo del ejército.

Esta transformación se ha reflejado, quizás más que en otros ámbitos, en los profundos cambios introducidos en la logística institucional, la cual pasó desde un desempeño por servicios a uno por funciones, homologándose a la tendencia actual de los ejércitos modernos, creándose las funciones logísticas de abastecimiento, mantenimiento y transporte, adaptándose las estructuras existentes a este nuevo imperativo, desarrollándose nueva reglamentación, doctrina y procedimientos para dar satisfacción al apoyo que una fuerza moderna necesita en el campo de batalla.

En este contexto, es importante hacer notar que Transporte es el único servicio logístico del ejército que representa una función en sí mismo y que, como tal, no requirió en este proceso efectuar cambios significativos para pasar a un desempeño por funciones, lo cual da muestras de su flexibilidad y del gran valor que tiene como herramienta de apoyo para el ejército.

Misión

El Servicio de Transporte del Ejército tiene como misión fundamental asumir la dirección, planificación, ejecución y control de todas las actividades de transporte institucional, ya sea de unidades completas (transporte operativo), bastimentos (transporte logístico) o personal (transporte administrativo).

Para ello, cuenta con una estructura adecuada, con diferentes niveles y escenarios de empleo, personal instruido encuadrado en unidades de transporte, con su respectivo material motorizado y recursos financieros para solventar el empleo de medios extrainstitucionales, cuando el ejército no cuente con medios propios para su ejecución.

El cumplimiento de la misión del Servicio se encuentra condicionado por la singular geografía de Chile, larga y angosta, con un gran desierto en el norte y zonas densamente boscosas en el sur, desmembrado y discontinuo en su zona austral, todo lo cual somete a sus integrantes y medios motorizados a un esfuerzo permanente por sortear estas particulares condiciones del terreno y así unir lejanas guarniciones, debiendo, en consecuencia, emplear modalidades de transporte terrestre, marítimo, aéreo y combinaciones de ellos, con medios propios o externalizados.



Organización

Para el cumplimiento de su misión, el Servicio cuenta con la siguiente estructura:

Nivel directivo:

Jefatura de Transporte

Tal como se expresara en el capítulo II de este libro, a partir del 14 de diciembre de 2006, conforme con lo dispuesto por O/Cdo. CJE EMGE DLE I N° 6030/180, de la misma fecha, la Jefatura de Transporte fue traspasada desde la Dirección de Logística al Comando de Apoyo a la Fuerza y, posteriormente, a partir del 14 de febrero de 2007, fue encuadrada en la División Logística, organismo subordinado del CAF, en donde se fusiona con la Jefatura de Ejecución de Transporte y Distribución de dicha División, volviendo a reunir las funciones directivas y ejecutivas del Servicio.

La Jefatura de Transporte es el organismo encargado de ejercer la dirección técnica y doctrinaria del Servicio, mediante el cumplimiento de las siguientes tareas, conforme con lo dispuesto en la Resolución CAF DPA (R) N° 6030/5559 de 20.DIC..2010:

Asesorar en la generación de normas técnicas, doctrinarias y empleo de los medios institucionales propios de la función.

Proponer los documentos directivos y ejecutivos de transporte que se deriven del proceso de planificación de crisis, guerra, emergencia y/o catástrofes.

Planificar, coordinar y supervisar los transportes de personal y material para unidades que participan en OPAZ en sus distintas fases.

Mantener de manera permanente enlaces técnicos con organismos institucionales, extrainstitucionales, gubernamentales y/o privados del sector transporte, con el objeto de obtener información útil a la función propia del servicio.

Planificar, coordinar y supervisar los siguientes tipos de transporte:

Transporte Operativo:

Traslado de unidades a actividades de instrucción, entrenamiento, ejercicios, maniobras, presentaciones y desfiles, movilización, acuartelamiento, licenciamiento y permisos del contingente, acuartelamiento de SLTP y otros relacionados.

Transporte Logístico:

Traslado de las clases y rubros de abastecimiento desde los distintos depósitos e instalaciones logísticas hacia las unidades de la Fuerza Terrestre y Fuerza Generadora, considerando la materialización de logística inversa.

Transporte Administrativo:

Traslado de unidades a actividades administrativas, delegaciones de autoridades institucionales, extrainstitucionales y otros transportes a fines dispuestos por el Escalón Superior.

Obtener y proporcionar información actualizada acerca de la situación del personal y material de las unidades vinculadas a la función transporte institucional, con el objeto de mantener y potenciar sus capacidades.

Mantener información actualizada sobre el estado de la red vial carretera y ferroviaria nacional, puertos, aeropuertos, aeródromos y medios de transporte extrainstitucionales y privados, para los fines institucionales.

Cooperar con el proceso de toma de decisiones en la materialización de los transportes internacionales, tanto de personal como de carga, en términos de costos, tiempo, medios, volumen, peso, seguros y otros aspectos relacionados.

Participar en los procesos de formación, perfeccionamiento y capacitación de oficiales y cuadro permanente del Servicio de Transporte.



Planificar, coordinar y supervisar la organización de cursos para la obtención de licencia de conductor especial clase "F" y licencia de conductor militar (LICOM), su clasificación, renovación, otorgamiento y control.

Levantar la demanda de dispositivos de cobro automático de peaje (tag o televías) y los recursos para el funcionamiento, obtención y distribución de estos. Asimismo, la devolución de los dispositivos cuando dejen de ser útiles.

Elaborar el presupuesto por programa anual de transporte y administrar los recursos financieros puestos a disposición para la materialización de los transportes logísticos, operativos y administrativos institucionales.

Participar y/o integrar comités de estudio destinados a optimizar la función, como también al desarrollo de proyectos de la materia.

Ejecutar los procesos de licitación para la contratación de medios de transporte externo y otros servicios.

Requerir al Departamento Seguros Institucionales del CAF, asesoría y apoyo en la obtención de seguros para el traslado de personal y carga en los medios institucionales y externalizados.

Velar permanentemente por la optimización de los recursos destinados a cumplir la función transporte, mediante el uso de sistemas y dispositivos de control de flotas.

Informar y emitir estados de rendimiento de la gestión de transporte anual.

Para lo anterior cuenta con el Batallón de Transporte encuadrado en el Regimiento Logístico del Ejército N° 1 "Bellavista", que ejecuta las misiones consignadas anteriormente en medios de transporte institucionales, y externalizados de empresas civiles de transporte nacional, cuando es necesario.

Nivel Ejecutivo

Batallón de Transporte del Regimiento Logístico del Ejército N° 1 "Bellavista"

Esta unidad de transporte ejecuta en forma física la entrega de bastimentos de todas las clases logísticas a las UACs del país y las evacuaciones de material por pase, baja o para reparación en las maestranzas en Santiago, mediante el uso de medios motorizados de alto tonelaje y distintos modos de transporte de empresas civiles, principalmente marítimos hacia la zona austral del país.

Además, materializa los transportes administrativos para autoridades institucionales e invitados militares extranjeros y para el personal de la guarnición de Santiago.

Compañías de transporte

Unidades fundamentales encuadradas en los Batallones Logísticos y Administrativos, que tienen por misión materializar los transportes logísticos entre los depósitos divisionarios y las unidades regimentarias de la respectiva UACs y viceversa, transportes administrativos y eventualmente, operativos dentro de su zona jurisdiccional con medios propios o asignados.

Pelotones de transporte

Unidades encuadradas en las compañías logísticas y administrativas y que tienen por misión brindar el apoyo de transporte a una unidad de nivel brigada.

Secciones de transporte (eventual)

Unidad que tiene por misión ejecutar el apoyo de transporte a nivel de unidad de combate.

Escalones de transporte (eventual)

La menor de las unidades de transporte, encargada de ejecutar el apoyo de transporte a nivel unidad fundamental independiente.



Funcionamiento

Transporte logístico

El Servicio de Transporte ha estructurado diferentes procesos para dar satisfacción a la demanda institucional y que dice relación con las siguientes áreas del transporte dentro del Ejército:

Internacional

Abastecimiento a unidades empleadas en operaciones de paz.



Traslado del Batallón Chile hacia Haití año 2012.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

El Servicio, a través de la Jefatura de Transporte y medios de la División Logística, tiene como misión la recepción, consolidación, trámite documental y envío de cargas logísticas, con destino a las unidades del Ejército que se encuentren cumpliendo misiones de paz en el exterior.

Nacional

Bastimentos

En el traslado de bastimentos, el Servicio, a través de la Jefatura de Transporte, efectúa la planificación, direc-

ción, control y ejecución del traslado de todo tipo de clases logísticas, desde los depósitos centrales hacia las unidades de la FT y FG, a través de ciclos logísticos trimestrales o transportes según demandas o necesidades específicas, cubriendo con su accionar todo el territorio nacional, a través del empleo de los medios del RLE N° 1 "Bellavista" y externalizados, principalmente hacia la zona austral. Asimismo, efectúa la evacuación de material desde las unidades (logística inversa) hacia los depósitos en Santiago.



Traslado del ciclo logístico hacia la VI DE

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Sistemas de armas

Para este tipo de traslados se emplean, al igual que para los bastimentos, medios institucionales y, en menor medida, debido al grado de sensibilidad de la carga, servicios de transporte de empresas civiles, ya sean terrestres o marítimos. Para estos delicados traslados se adoptan todas las medidas de seguridad institucional pertinentes, con el cumplimiento de la legislación vigente al respecto, referida a cargas peligrosas, sobrepeso y sobremedida.



Traslado de carros blindados al Teatro de Operaciones Norte

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Transporte operativo

En este tipo de transporte que, por definición, incluye el movimiento de unidades completas, se utilizan los diferentes modos de transporte y combinación de ellos, siendo un proceso complejo en su planificación y ejecución y sensible en cuanto a su repercusión, por cuanto involucra el traslado masivo del recurso humano institucional para mantener la operabilidad de la FT y la FG. Sus principales actividades anuales son:

Acuartelamiento y licenciamiento de contingente (SLCs)

Movimiento anual en el marco del cual el Servicio de Transporte traslada, en forma simultánea a la totalidad de los ciudadanos que ingresan al Ejército a cumplir con su servicio militar y a aquellos soldados que son licenciados luego de cumplir su período de conscripción militar.

Este movimiento representa uno de los esfuerzos más significativos que el Servicio realiza durante el año tanto por la cantidad del personal transportado, como por lo simultáneo de su materialización a lo largo de todo el país, siendo planificado y controlado por la Jefatura de Transporte y ejecutado en forma descentralizada por

medio de la División Logística y de las UACs involucradas, utilizándose ampliamente medios externalizados de empresas civiles.

Acuartelamiento de soldados de tropa profesional (SLTPs)

Transporte masivo del personal que ha postulado para ingresar a la tropa profesional del Ejército y que, una vez aceptado, debe ser trasladado desde sus lugares de origen a sus unidades de destino. Contempla una fase de concentración desde sus ciudades hasta Santiago y, posteriormente, una fase de distribución de estos hasta sus futuras unidades de desempeño, movimiento realizado empleando medios terrestres externalizados.



Traslado de SLTPs hacia la III DIVMÑA.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Traslado de unidades para la Gran Parada Militar

Transporte masivo de unidades planificado por la Jefatura de Transporte y que incluye dos diferentes procesos:

Traslado del total de las unidades del Ejército que participan en la Gran Parada Militar, lo cual se materializa a través del empleo de medios de transporte institucionales y externalizados.

Control de movimiento del total de las unidades de las Fuerzas Armadas y de Orden que participan en la Parada Militar, actividad dirigida por la Jefatura de Transporte y que tiene por finalidad permitir un adecuado uso de los tiempos y de



Portada de exposición JEFTRANS al CGGERM "Transporte de Unidades Gran Parada Militar 2023".

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

las rutas de aproximación y zonas de aparcamiento de los vehículos utilizados para el traslado de las tropas.

Traslado de personal para procesos electorarios

Transporte masivo de personal militar que es desplegado por el Ejército en los distritos y locales de votación de la Región Metropolitana y en regiones, en cumplimiento a sus misiones constitucionales, con el fin de brindar protección a dichos locales y permitir el acceso expedito de la ciudadanía para emitir su sufragio. Es planificado por la Jefatura de Transporte para la Región Metropolitana y por las respectivas asesorías para el resto del país y ejecutado con medios de transporte institucionales y externalizados.

Transporte administrativo

Transportes de personal institucional

Estos movimientos incluyen todos aquellos traslados de personal, en apoyo al normal desarrollo de las actividades de unidades o reparticiones y consideran traslado de

Docencia y especialización

La Jefatura de Estudios de la Escuela de los Servicios (ECSERV) dependiente de la División de Educación (DIVEDUC), es el organismo docente encargado de



Transporte de personal de la II DIVMOT a instrucción nocturna.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

autoridades militares, delegaciones, unidades de presentación, etc., y para ello el servicio cuenta en sus unidades con vehículos de transporte de personal (buses, minibuses) con los cuales se materializa esta actividad.

Transporte de familiares de soldados conscriptos

Actividad que se materializaba desde el año 2006 y que a la fecha se encuentra suspendida por restricciones de tipo presupuestaria. Su objetivo consistía en trasladar a los padres de los soldados conscriptos que cumplían con su servicio militar a las ceremonias de juramento a la bandera en la I, IV, V y VI Divisiones de Ejército.

Esta era una actividad planificada, coordinada, ejecutada y controlada completamente por la Jefatura de Transporte, dirigida a favorecer a personas normalmente de un segmento vulnerable de la sociedad, con lo cual se daba cumplimiento a una de las áreas de misión del Ejército de Chile denominada "Contribución al Desarrollo Nacional y Acción del Estado".

ejecutar, entre otros, los cursos formativos de especialización y capacitación necesarios para dotar a la institución de personal especialista en transporte,



adecuadamente instruido y con las competencias necesarias para cubrir los puestos respectivos conforme a su OME en las diferentes unidades de transporte del Ejército.

En el cumplimiento de su misión, la ESCSERV materializa los siguientes cursos:

Oficiales:

- Curso Básico del Oficial Subalterno de Transporte (CBOST).
- Curso Avanzado de Oficiales de Transporte (CAOST).

Cuadro Permanente:

Curso Básico de Suboficiales de Transporte (CBST).
Curso Avanzado para Suboficiales de Transporte (CAST).

Cursos de Conducción de Vehículos Motorizados para obtención de licencia de conducción especial Clase "F" y Licencia de Conductor Militar (LICOM).

La Academia de Guerra (ACAGUE) dependiente de la División de Educación (DIVEDUC), es el organismo docente encargado de ejecutar el Curso de Informaciones a los OST del grado de Mayor.

La Academia Politécnica Militar (ACAPOMIL) dependiente de la DIVEDUC, es el organismo docente encargado de formar los OST IPM, quienes egresan con menciones asociadas a sistemas de armas y logística militar.

Otras actividades

Comisión Logística Interinstitucional, Subcomisión de Transporte y Seguro de carga.

Instancia de trabajo conjunto con la Armada y Fuerza Aérea, que tiene por objeto uniformar los procedimientos de transporte y seguros para la carga internacional,

asociada a las adquisiciones que las instituciones efectúan en el extranjero, así como la contratación conjunta de embarcadores, seguros y servicios de transporte internacional, con lo cual es posible lograr un importante ahorro de recursos. En esta comisión, el Ejército es representado por la Jefatura de Transporte.

Licencia de conductor militar (LICOM)

Contempla la normativa institucional interna originada en el cumplimiento a lo dispuesto en la Ley del Tránsito N° 18.290 y que tiene por objeto regular el empleo de la licencia de conducir especial clase "F" otorgada por las municipalidades del país y que está asociada a la licencia de conductor militar, documento interno del Ejército que especifica el tipo de vehículo autorizado, para conducir de acuerdo con la capacitación recibida. La Jefatura de Transporte tiene la responsabilidad de emitir la LICOM para el total de los conductores de vehículos motorizados del Ejército, para lo cual debe controlar el cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios para su correcto uso en la institución.

Cursos de conducción

Cursos diseñados para dar cumplimiento a lo dispuesto en la Ley de Tránsito, en lo referido a los requisitos para la obtención de la licencia especial clase "F" y LICOM, dirigido a conductores militares separados por niveles, que son planificados por la DIVEDUC con la asesoría del CAF, DIVLOG (JEFTRANS) y ejecutados por unidades de la FT y FG.

Dispositivos TAGs

Producto de la puesta en marcha de las autopistas concesionadas en la Región Metropolitana, cuyo cobro por su utilización se efectúa a través de dispositivos TAG, la Jefatura de Transporte debió implementar un sistema para obtener centralizadamente estos elementos para los vehículos institucionales y cancelar los cobros por uso de las autopistas, debiendo gestionar los contratos, facturación, pagos y todos los aspectos administrativos asociados al uso de estos dispositivos electrónicos.



Clasificación de la licencia de conductor militar (LICOM).

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

El Servicio de Transporte en el siglo XXI

Los grandes cambios que se han producido en el ámbito internacional, sumados a los avances tecnológicos y de todo orden que dominan los escenarios actuales, hicieron que el Ejército de Chile definiera la necesidad de realizar un proceso de modernización que ha producido y seguirá generando profundas transformaciones en la estructura y desarrollo de su orgánica, con el objeto de contar en un futuro mediano con una fuerza eficiente, sustentable y completa, capacitada para cumplir con las misiones que le asigna la Constitución Política de la República y aquellas derivadas de las variables nacionales e internacionales.

De esta forma, se ha derivado desde el concepto de un ejército territorial a un ejército basado en sistemas operativos, que poseen ventajas de multifuncionalidad, mayor proyección en el tiempo, con unidades completas y sustentables, que presenten una adecuada interoperatividad y con un alto componente de tecnología.

Lo anterior implica en sí mismo unidades con una alta capacidad de desplazamiento hacia aquellas zonas geográficas en que se presentan determinadas amenazas, lo que conlleva un gran desafío para el Servicio de Transporte, el cual debe estar en condiciones de materializar y apoyar sus traslados hacia zonas de empleo definidas, en cuanto a su personal y equipamiento, así como posteriormente mantener el vital flujo logístico para su sostenimiento y cumplimiento de sus misiones.

De esta manera, las áreas de misión del Ejército, uniformadas por el MDN para las FAs, son las directrices centrales

que marcan el rumbo a la Institución, en los cuales el Servicio de Transporte tiene activa y gravitante participación.

Defensa de la soberanía e integridad territorial

Agrupar las misiones destinadas a prevenir el uso de la fuerza militar contra el país o rechazar agresiones y actos hostiles contra la población, la soberanía y la integridad territorial, los recursos y bienes nacionales y los intereses nacionales. Tratándose de la población, también considera la protección, rescate y evacuación de nacionales que enfrenten situaciones de peligro en el extranjero (Ley 19067, modificada por la Ley 20297, Art. 15).

Contempla todas las operaciones militares consideradas en la planificación de la Defensa Nacional, así como el entrenamiento y el soporte administrativo y logístico directo para tales efectos.



Traslado de medios mecanizados del tipo Mowag hacia la V DE.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.



En esta área, el Servicio de Transporte, a través del cumplimiento de su misión institucional, coadyuva en el mantenimiento del potencial bélico del Ejército, transportando los bastimentos logísticos y material de distintos tipos a unidades de la FT y de la FG, lo cual les permite mantener y, en algunos casos, acrecentar su eficiencia de combate y con ello lograr el efecto disuasivo perseguido.

Además, y de acuerdo con la doctrina de transporte, se han implementado procedimientos integrados, asimilándolos desde tiempos de paz a aquellos que se utilizan en caso de crisis o conflicto, pudiendo pasar con el mínimo de cambios desde la organización de paz a aquella prevista para estas circunstancias, sumándose así al esfuerzo disuasivo conjunto. Lo anterior incluye el aspecto referido al empleo de medios y material del sector transporte nacional, el que, por las particularidades geográficas de nuestro país, adquirirá una importancia trascendental en el traslado de personal, material y bastimentos hacia los distintos teatros de operaciones.

Cooperación internacional y apoyo a la política exterior

Agrupar a las misiones a ejecutar en el ámbito internacional, asumidas por el país conforme al interés nacional. Abarca un espectro amplio de misiones, incluyendo las de contribución a la preservación de la paz mundial y la seguridad internacional, así como las que dicen relación con el desminado humanitario y ayuda humanitaria. Asimismo, considera la cooperación ante catástrofes en otros países, las medidas de construcción de confianza mutua y otras contribuciones a la política exterior.

En este ámbito, el Servicio aporta al esfuerzo institucional a través de su personal, oficiales y cuadro permanente, el cual forma parte de las unidades del ejército que participan en operaciones de paz, dentro de las estructuras logísticas de apoyo a las fuerzas que concurren a determinados escenarios, en cumplimiento a mandatos de la Organización de Naciones Unidas.

El apoyo del servicio de transporte es relevante y está siempre presente en cualquier misión de paz, ya sea en el traslado de las propias tropas o llevando ayuda humanitaria, representado en la activa participación de su personal de oficiales y suboficiales, que, integrados a las unidades de mantención de la paz, contribuyen al cumplimiento de la misión del conjunto a través de su anónima e importante labor.

Al respecto, el Servicio de Transporte el año 2004, comienza su participación activa en el traslado de las unidades del Ejército, que se desplegó en la Misión de las Naciones Unidas para la Estabilización de Haití (MINUSTAH), específicamente en el movimiento de vehículos, maquinarias, material y equipo hasta los puertos de embarque nacionales, así como también en la mantención del vital flujo logístico para estas fuerzas, tarea que recayó en la Jefatura de Transporte, recibiendo la misión de consolidar las cargas y coordinar con el EMCO el traslado de los bastimentos, los cuales contaban con el respaldo de la cobertura de seguros necesaria para su recepción en las áreas de misión.



Traslado de Carros Mowag al puerto de Valparaíso para su embarque y transporte hacia Haití el 4 de marzo de 2004

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

La participación de Chile en esta importante tarea se prolongó por casi 13 años, hasta que en agosto de 2016 la Misión Permanente de Chile comunicó al Secretario Ad-



junto para operaciones de paz de dicho organismo internacional, la decisión de retirar las tropas chilenas a partir de abril del 2017. El repliegue de material y equipamiento desde Haití se efectuó con recursos militares, navales y aéreos, destacando nuevamente en esta importante tarea el nivel de planificación del Comando de Apoyo a la Fuerza de nuestra institución, la División Logística y su órgano ejecutivo representado por la Jefatura de Transporte.



Traslado de elementos y personal sanitario de la institución al Perú (agosto 2007).

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Al respecto, también es necesario destacar, que el 15 de agosto del año 2007, la República del Perú fue sorprendida en la madrugada por un terremoto de graves consecuencias materiales y con gran pérdida de vidas humanas y que afectó principalmente a los poblados de Pisco, Chincha Baja, Tambo de Mora, Ica y San Luis de Cañete, razón por la cual diversos organismos internacionales se organizaron para ir en apoyo de las víctimas de esta catástrofe natural, tareas en las que participó activamente nuestro país con el apoyo de aeronaves FACH y medios terrestres del Ejército de Chile, específicamente para el traslado de ayuda humanitaria, destacando por el abnegado y eficiente trabajo del personal y el material de la Compañía de Transporte dependiente del Regimiento Logístico N° 6 "Pisagua".

Emergencia nacional y protección civil

Contempla las misiones que se ejecutan como contribución a la gestión del riesgo que realiza el Estado para enfrentar catástrofes naturales o antrópicas. A la colaboración a la prevención de las mismas y a la reducción o neutralización de sus efectos inmediatos cuando se producen y a la recuperación de la infraestructura y servicios afectados por su ocurrencia.

Los terremotos han sido una constante en toda la historia de Chile. Ubicado en el llamado cinturón de fuego del Pacífico, nuestro país se ubica en una de las regiones más sísmicas del planeta. Bajo su superficie convergen y subducen las placas oceánicas de Nazca y Antártica bajo la placa continental sudamericana, provocando periódicamente movimientos telúricos de diversa magnitud que en ocasiones desencadenan gigantescas catástrofes.

Es así que esta función logística, inicialmente como Arma de Tren y luego como Servicio de Transporte a lo largo de su historia, se ha hecho presente en múltiples actividades de apoyo a la ciudadanía, frente a la ocurrencia de catástrofes de tipo natural, centrando sus tareas en el traslado de ayuda solidaria y evacuación de víctimas, quedando de manifiesto en el siguiente detalle:

Terremotos:

- Sismo de Atacama (frontera de Chile y Argentina) 10 de noviembre de 1922.
- Talca, 1 de diciembre de 1928.
- Chillán, 24 de enero de 1939.
- Punta Arenas, 17 de diciembre de 1949.
- Calama, 6 de diciembre de 1953.
- Valdivia, 22 de mayo de 1960.
- La Ligua, 28 marzo de 1965.
- Antofagasta a Valdivia, 8 de julio de 1971.
- Tarapacá, 13 de junio de 2005.
- Aysén, 21 de abril de 2007.
- Tocopilla, 14 de noviembre de 2007.
- Costa de Cobquecura, 27 de febrero de 2010.
- Norte Grande, 1 de abril de 2014.



Tsunamis:

- Valdivia, 22 de mayo de 1960.
- Constitución y Dichato, 27 de febrero de 2010.
- Arica e Iquique, 1 de abril de 2014.

Aluviones:

- Punta Arenas, 9 de mayo de 1990.
- Antofagasta, 18 de junio de 1991.
- Quebrada de Macul, 3 de mayo de 1993.
- Chaitén, 16 de diciembre de 2017.

Incendios forestales:

- Regiones de O' Higgins, Maule y Biobío, del 18 de enero al 5 de febrero de 2017.
- Regiones de O' Higgins, Maule y Biobío, del 3 de enero al 25 de marzo de 2023.

Contribución al desarrollo nacional y acción del Estado

Agrupar las misiones destinadas al empleo de las Fuerzas Armadas en apoyo a la comunidad y a otros organismos del Estado para atender necesidades sociales; requerimientos derivados de políticas públicas; el desarrollo del país en el ámbito científico y tecnológico para la obtención de sus propias capacidades; la preservación del medio ambiente; la integración de zonas fronterizas e insulares y la elaboración de elementos cartográficos nacionales.

En este importante aspecto, el servicio se hace presente dando cumplimiento a las misiones que se le imparten para apoyar a la sociedad nacional en algunas de sus necesidades específicas, como lo es, por ejemplo, el apoyo de los medios de transporte de la DIVLOG (RLE N° 1 "Bellavista") para el traslado y funcionamiento del Hospital Modular de Campaña, desplegándose en diversos puntos del territorio nacional, para brindar atención sanitaria a pacientes que se encontraban en lista de espera para cirugías y otras atenciones. Los medios de transporte brindan a este hospital, la seguridad, movilidad y flexibilidad

necesarias para alcanzar remotas y distantes localidades, hasta las cuales ha concurrido, para mejorar las condiciones de salud de sus habitantes.



Traslado de hospital Modular de Campaña del Ejército al altiplano.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

De la misma manera, el Servicio de Transporte con sus medios humanos y materiales, desarrolla una importantísima labor en campañas solidarias desarrolladas por la institución, actividades que buscan de manera permanente el beneficio de los más necesitados del país.

Seguridad e intereses territoriales

Concentra las misiones que las instituciones de las Fuerzas Armadas ejecutan para controlar el tráfico marítimo y aéreo, además de hacer prevención y control de ilícitos en el territorio marítimo y el espacio aéreo nacionales.

También considera las misiones que apoyan a las Fuerzas de Orden Público en relación con las tareas que estas tienen asignadas por ley en zonas fronterizas. Igualmente, incluye la responsabilidad de salvaguardar la vida humana en el mar y ante accidentes aéreos, considerando las acciones de búsqueda y rescate en las áreas territoriales entregadas al control de Chile por convenios internacionales.

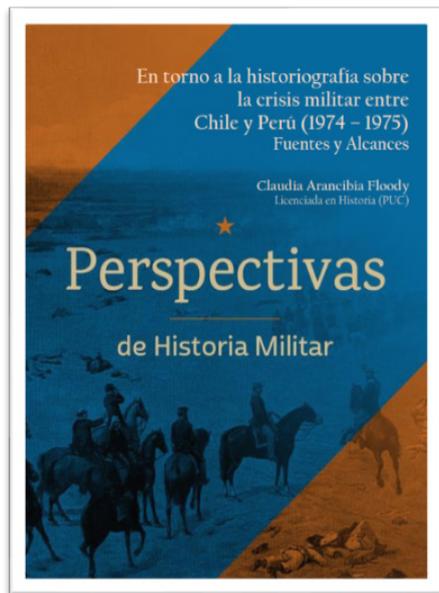


Asimismo, incluye las misiones de mantenimiento y consolidación de la presencia nacional en la Antártica; y de orden público, que la legislación nacional vigente asigna a las Fuerzas Armadas en los estados de excepción constitucional (particularmente las de emergencia y catástrofe) y durante actos eleccionarios.

En esta área de misión, el Servicio de Transporte del Ejército tiene un importante rol de apoyo, a través del empleo de medios motorizados dependientes del Batallón de Transporte del RLE N°1 "Bellavista" y de las respectivas Compañías de Transporte dependientes de los Batallones Logísticos de las UACs.

Al respecto, y remontándonos a la década de los años setenta, es necesario destacar el importante rol que le cupo al Servicio de Transporte en las siguientes actividades de movilización, dispuestas en su momento por la autoridad gubernamental ante riesgos en contra de la soberanía del país:

Crisis militar Chile-Perú Años 1974-1975

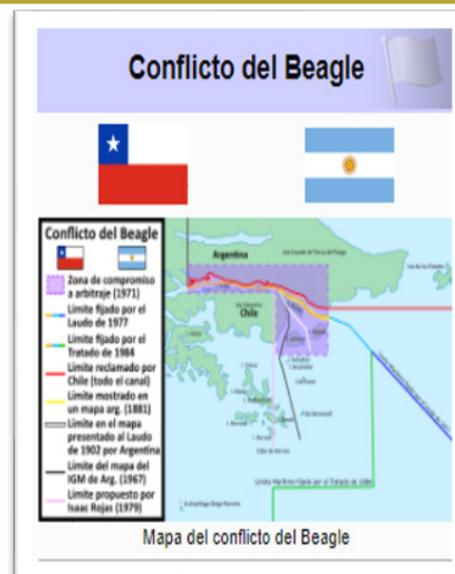


"Perspectivas de Historia Militar" de Claudia Arancibia Floody. Edición 2019 "En torno a la historiografía sobre la crisis militar entre Chile y Perú (1974-1975). Fuentes y alcances".

Esta delicada situación internacional en la que se vio envuelto nuestro país, se dio en la frontera norte con el

Perú, aspecto que es de poco conocimiento público y de escasa historiografía en lo particular, que en lo medular se sustentara en la decisión del general Juan Velasco Alvarado, presidente peruano, de hacer realidad la aspiración de las Fuerzas Armadas del país del norte de "no dejar pasar un siglo sin recuperar Arica". En lo particular, el Servicio de Transporte participó activamente del traslado de personal y material logístico hacia la zona norte del país a objeto de potenciar las capacidades de defensa del territorio nacional. Situación que finalmente no escaló gracias a las importantes gestiones diplomáticas realizadas por la Cancillería del gobierno militar de Chile con su homóloga del Perú.

Crisis militar Chile-Argentina. Año 1978



Conflicto Beagle.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

El denominado "Conflicto del Beagle" fue una disputa territorial entre ambos países sobre la determinación de la traza de la boca oriental del canal Beagle, que afectaba la soberanía de las islas Picton, Nueva y Lenox ubicadas al sur del canal y al este del Meridiano del Cabo de Hornos y sus espacios marítimos. Luego, la crisis surge a raíz del laudo arbitral británico y su posterior desconocimiento por parte de la Junta Militar de Gobierno de Argentina a lo resuelto por el Tribunal Internacional de la Haya, lo cual



y ante el peligro inminente de un conflicto armado entre ambas naciones, fue resuelto con la intervención del Vaticano, lo que luego se tradujo en el Tratado de Paz y Amistad en 1984. Al respecto, el Servicio de Transporte tuvo

un particular y sobresaliente desempeño en el traslado terrestre, aéreo y naval de medios humanos y material logístico, necesario para incrementar áreas defensivas en la región sur austral de nuestro territorio nacional.



CAPÍTULO V



Desfile de la Unidad en Parada Militar de 1932 en Antofagasta.
Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.



HIMNOS DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE

Himno del Servicio de Transporte¹²

I

En las pampas silentes del desierto
se forjó nuestra tradición,
transportando las huestes triunfantes
que supieron honrar a la nación.

II

En hermosos corceles de acero,
sobre el suelo que Dios nos brindó,
rugirán los motores más fieros
como fuerza viva del ciclón.

CORO

Al destello de diáfana aurora
o al amparo de noche fugaz,
con las alas doradas de otrora
las columnas te transportarán,
en la marcha orgullosa y altiva
nuestro lema por siempre será
rapidez y eficiencia en la guerra,
señalando la ruta triunfal.

III

Si se cierne peligro de batalla,
nexo fiel del gran vencedor
en avance veloz de metralla
conquistemos laureles de honor.

IV

Las columnas en ruta de gloria,
cual potencia de altivo campeón
nos señalan la heroica victoria
los transportes cumplen su misión.

CORO

Al destello de diáfana aurora
o al amparo de noche fugaz,
con las alas doradas de otrora
las columnas te transportarán,
en la marcha orgullosa y altiva
nuestro lema por siempre será
rapidez y eficiencia en la guerra
señalando la ruta triunfal.

LETRA: CAP. Juan Toledo Toro

MÚSICA: SOF. César Jaramillo Figueroa

12 Publicado en B/O (R) N° 24, pág. 14, del 11.JUN.990

Himno del Batallón de Transporte del Ejército¹³

CORO

En la fuente del claro horizonte
volaremos la gloria a beber,
como ruedas de sol por los cielos,
van corriendo los carros del tren.

I

Ya la joven vanguardia sus líneas
desenvuelve el acorde marcial,
y los carros del tren polvorientos
al seguirla su apoyo serán.

CORO

En la fuente del claro horizonte
volaremos la gloria a beber,
como ruedas de sol por los cielos
van corriendo los carros del tren.

II

Está bien que el arma del triunfo,
se levante de oscuro crisol
y en su vientre los carros de guerra
la engalanan con pródigo amor.

CORO

En la fuente del claro horizonte
volaremos la gloria a beber,
como ruedas de sol por los cielos
van corriendo los carros del tren.

LETRA: Bernardino Abarzúa T.

MÚSICA: Ernesto Muñoz

13 Antiguo Himno del Batallón de Transporte N° 1 "Huelén" y sus unidades antecesoras.



Himno del Batallón de Transporte N° 2 Himno del Batallón de Transporte N° 4

“Limache”

CORO

¡Oh! Limache , avanza hacia la gloria
que nos marca la ruta del deber,
que el camino es más llano cuando guía
a tu marcha el deseo de vencer.

I

Que cada combatiente siempre espere
confiado de tu apoyo material
¡Oh! Limache tus ruedas vigorosas
cual saetas correrán.

II

Cuando el nexo de unión se haya cumplido
nuestros pechos alegres cantarán
y las huestes en el campo de batalla
confiadas en el triunfo lucharán.

III

Que la patria se entere de tus huellas,
que dejastes marchando sin parar,
y tus fieles soldados de transporte
nuevamente sin fatiga marcharán.

LETRA: MAY. Raúl Sandoval I.

MÚSICA: SG1. Luis Delgado Guzmán

“Victoria”

I

Batallón de transporte es el cuatro
y que tiene por noble misión,
atender a las tropas del frente
que combaten por nuestra nación.

II

Llevaremos siempre por emblema
cual vigía que nos guiará,
orgullosos las alas doradas
como estrella que luz nos dará.

CORO

Carlos Wood se llamaba el primero
que dio vida a nuestra unidad,
que transporta, acarrea y se entrega
por completo a su actividad.

III

Los camiones serán nuestros medios
que de prisa siempre correrán,
conducido por nobles soldados
que a su patria defenderán.

IV

Si en las rutas somos atacados
impidiendo así nuestra labor,
dejaremos de lado el volante
para entrar con valor en acción.

LETRA: Waldo Sotomayor Cornejo

MÚSICA: Ramón Lizama Arratia



Himno de la Secretaría de Estudios de Transporte

I

En el centro de la ciudad
al alba despierta el dragón
para dar inicio al estudio
técnico de su formación

II

Forjando su futuro están
con muestra de gran vocación
para algún día llegar a ser
protectores de esta, su nación

CORO

Será nuestro único norte
el cumplimiento de la misión
mostrando mucho coraje
y gran autopreparación.

III

“Nexo fiel” el lema que por siempre será
en los de ayer, hoy y los que vendrán
está inserto en fuego imperecedero
para señalar la ruta de Arica a Tierra Austral.

Himno del Regimiento Tradicional de Transporte

I

Camaradas de mi noble regimiento
que nos convoca y nos brinda bienestar
congrega oficiales de transportes
de nuestras bandas y ayudantía general.

II

Nuestro anhelo más sentido se ha cumplido,
hemos servido con honor y lealtad,
a nuestro ejército jamás vencido,
cada cual en su especialidad.

CORO

¡Honor y gloria! a nuestro Regimiento
Tradicional de Transportes
honor y loas a sus soldados
que forjaron su temple en el pasado
honor y loas a los que ya partieron
que incorpóreos tal vez estén aquí
están ausentes porque estaba escrito
su migración al cielo infinito.

III

Retirados del servicio activo
a nuestro Ejército glorioso hemos servido
escalamos a la cima convencidos
¡A la dulce patria hemos servido!

LETRA: CAP. (OSB) Hipólito Salazar Peña
MÚSICA: CAP. (OSB) Hipólito Salazar Peña

ANEXOS



Cuartel Regimiento de Tren N° 2, año 1942

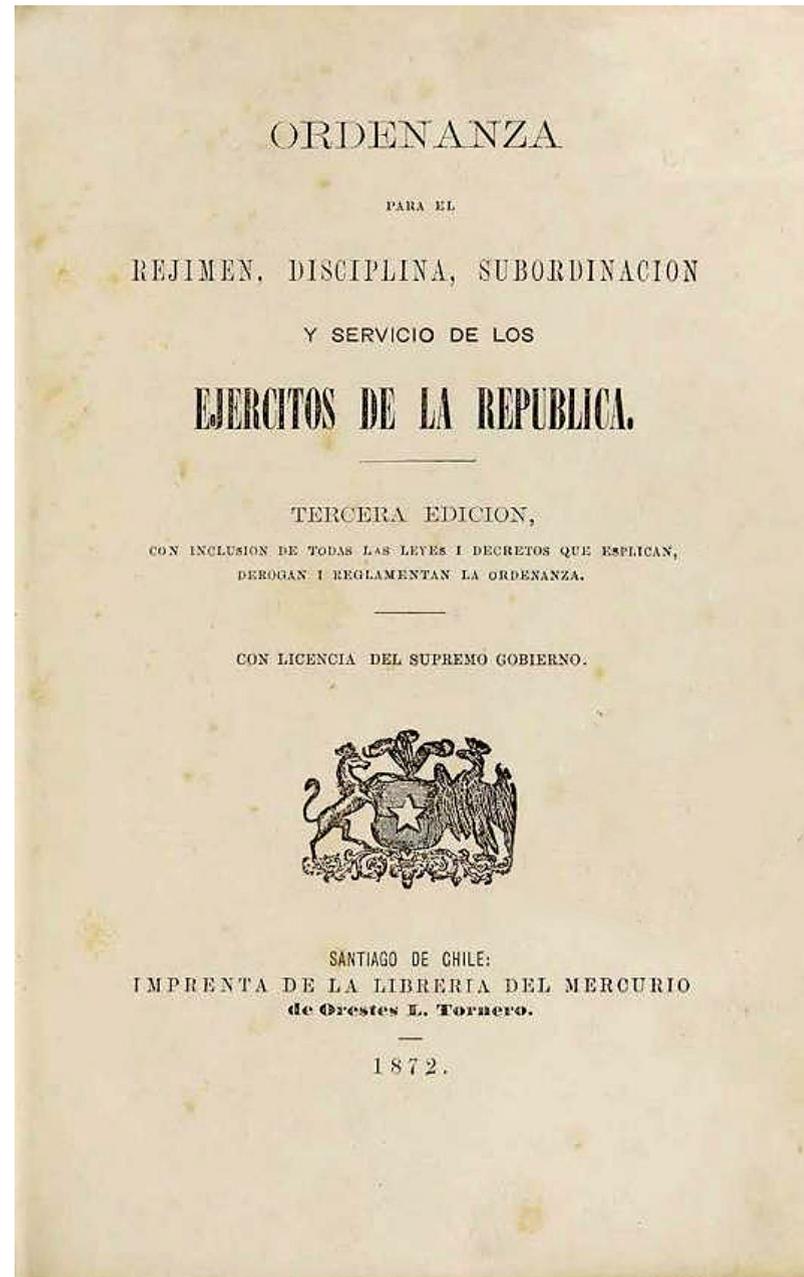
Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.



ANEXO I: ORDENANZA GENERAL DEL EJÉRCITO DE 1839

Transcripción textual y con la ortografía original, del documento oficial que dio origen al transporte militar organizado en el Ejército de Chile, el cual se promulgó origi-

nalmente bajo el gobierno de don José Joaquín Prieto, el 25 de abril de 1839,¹⁴ y que tuvo como base la Ordenanza General del Ejército de Francia de la época.



Ordenanza para el régimen, disciplina, subordinación y servicios de los ejércitos de la República, 1872 (Pág. 494 - 500).

Fuente: Museo Histórico Nacional

¹⁴ Existen tres ediciones: 1840, 1843 y 1872, todas con el mismo contenido.



TITULO LXIX

Funciones del Conductor Jeneral de Equipajes, i órden en que han de marchar los del Ejército.

ART. 1.

Para arreglo del bagaje jeneral del Ejército i órden en que han de marchar sus equipajes, nombrará el Jefe del Estado Mayor un Oficial que no bajará de la clase de Capitán, el que servirá este encargo con el nombre de Conductor Jeneral de Equipajes.

2.

En cada cuerpo habrá un conductor particular para el bagaje de él, que nombrará su Coronel o Comandante entre los Sargentos del mismo, eligiendo el mas a propósito para este fin, i que no se halle en estado de mucha fatiga para campaña.

3.

Al Conductor jeneral de equipajes estarán subordinados los conductores particulares de todos los cuerpos del Ejército i clases de la plana mayor de él que marchen encargados del equipaje respectivo al cuerpo, clase o persona de que dependen; i los de cada clase i cuerpo obedecerán a su conductor particular, a cuyo cargo i dirección saldrán desde el campo, i en él les liará el Conductor jeneral cumplir exactamente todas las disposiciones preventivas al orden de la marcha.

4.

El Conductor jeneral dependerá inmediatamente del Jefe del Estado Mayor, a cuya casa o tienda acudirá el primero a tomar diariamente su orden, la que comunicará a los conductores particulares de los cuerpos; pero los asistentes dependientes que deban ir con el bagaje, la recibirán de sus Jefes u Oficiales en cuanto a la hora i paraje en que hayan de juntarse para la marcha.

5.

Cuando la Artillería haya de marchar detrás del equipaje del Ejército, avisará el Conductor jeneral al Comandante de ella, cuando ha de seguir, para que sin retardo se incorpore; pero si marchare dicho tren en columna separada, i detrás de ella los equipajes del Ejército en carros, entonces los conductores de ellos estarán subordinados al Oficial de Artillería que mande su transporte; i el Conductor jeneral de equipajes

ejercerá su encargo con los que vayan en mula en las otras columnas del Ejército.

6.

El Conductor jeneral de equipajes tendrá una exacta noticia de todo el bagaje dependiente del Ejército, con especificación del que se conduzca en caballerías sueltas o en carros, a fin de colocarlos en el orden i lugar que corresponda, observando lo mismo cada conductor particular en su equipaje respectivo, para que según este arreglo, esté pronto a introducirse en el lugar que le toque, cuando el Conductor jeneral se lo prevenga.

7.

A la hora que en la orden se hubiere prevenido, i en el paraje señalado en ella, se hallará pronta la escolta del bagaje, que se nombrará de los cuerpos de Infantería i Caballería, i toda la que a este servicio se destine la mandará el Conductor jeneral.

8.

Fuera de la tropa nombrada por la orden jeneral para la escolta de equipajes, no será permitido a individuo alguno del Ejército, sin escepción de clase, el destinar para el resguardo particular del suyo, Sargento, Cabo, ni soldado; i al que se viere empleado así, en contravención a esta Ordenanza, le arrestará el Conductor jeneral, para proceder al castigo señalado en el título de penas.

9.

El equipaje del Jeneral en Jefe del Ejército marchará a la cabeza de todos los demás.

10.

La caja militar se colocará para la marcha en el paraje que el Jeneral en Jefe considere más seguro, con conocimiento del Comisario Jeneral; i en seguida marchará el equipaje de éste i el de los demás empleados en la Comisaría.

11.

Al equipaje del Jeneral en Jefe seguirá el del Jefe del Estado Mayor i los de los Comandantes Jenerales de Infantería, Ca-



ballería i Artillería, i el del Comandante de Injenieros, i después los equipajes de los Ayudantes del Jeneral del Ejército, i del Jefe del Estado Mayor, i sucesivamente los de los Ayudantes de campo de los Oficiales Jenerales.

12.

El equipaje de cada cuerpo se arreglará por compañías, según el lugar que tome cada uno en su batallón o escuadrón, cuyo cuidado será peculiar del conductor particular de cada cuerpo; i los de los Jefes e individuos de la plana mayor de él precederán a todos, colocados en su orden natural.

13.

Los de la provisión de víveres i hospitales de sangre marcharán en el lugar que por la orden jeneral se señalare, i los directores de ambos ramos nombrarán un dependiente cada uno que se encargue de la conducción de estos equipajes; en inteligencia de que ambos empleados, i los carreteros, arrieros i demás criados que vayan con el bagaje, han de estar durante la marcha subordinados al Conductor Jeneral i al particular de que en su clase depende cada uno, observando puntualmente las órdenes que les dieren hasta llegar al nuevo campo. (ORN. J. DEL E.)

14.

Los vivanderos marcharán en el lugar donde señale la orden jeneral, i serán siempre los últimos.

15.

No obstante, la regla dada para el orden con que han de marchar los equipajes, será privativo del Jeneral del Ejército el alterarla como considere conveniente, dividiéndolos en varias columnas para la más fácil i pronta marcha de las tropas: i en este caso el Conductor Jeneral dirigirá aquella división en que vaya el equipaje del Jeneral en Jefe, i las demás se pondrán a cargo de Oficiales activos, a elección del Jeneral del Ejército.

16.

Arreglada en una o más columnas la marcha de equipajes i puestos para seguir las en movimiento, ninguna cabalgadura ni carruaje se parará deteniendo las demás, pues en caso de descomponerse, se ha de mandar salir a diez pasos a un lado del camino, para habilitarla a continuar, quedándose a la vista

algún Cabo de la escolta, para reincorporarla en su lugar, si fuere posible; i cuando no, en el más inmediato que alcanzare en la columna, en cuyo caso no la perderá de vista, hasta consignarla en el cuerpo de que fuere, o en el cuartel jeneral; de modo que quede asegurado de haberle llegado su equipaje atrasado al dueño de quien fuere.

17.

Si se desgraciare en la marcha alguna cabalgadura, se repartirá su carga en otras, cuando no vaya inmediata alguna de vacío; i de la falta que en aquel equipaje hubiere por no haber providenciado su recobro, serán responsables a su dueño el conductor particular de quien dependa, i el Jeneral si no hubiere auxiliado (dándosele parte) la disposición de recojerla.

18.

En la descomposición i desarreglo de alguna cabalgadura o carro, se ayudarán recíprocamente los criados i arrieros que estén más inmediatos, obedeciendo sin réplica cuanto el Conductor Jeneral o particular les ordenare; i si no pudiere lograrse la habilitación del bagaje o carro detenido, se distribuirá la carga como está advertido en el artículo antecedente.

19.

Aunque debe estar providenciado de antemano el reconocimiento de caminos en la ruta que han de llevar los equipajes, deberá siempre preceder a la columna de éstos un Injeniero con guía práctico i hombres competentes, con algunos útiles para emplearlos en las composiciones que fueren necesarias, a cuyo trabajo no podrán escusarse los carreteros, siempre que por no haber suficiente número de trabajadores o tropa, los emplee el Conductor Jeneral en esta fatiga, sin contradecir, ni retardar el cumplimiento, bajo la pena que según las circunstancias de su culpa se considere competente.

20.

A pena arbitraria (según las circunstancias) estará también sujeto el asistente o criado de cualquiera clase que fuere, que saliendo del campo encargado del bagaje, se adelantare o detuviere en la marcha, dejando su preciso puesto, que debe ser el inmediato al equipaje que conduce, de cuya exacta observancia cuidará el Conductor Jeneral.



ANEXO II: DOTACIONES DE LOS BATALLONES DE TREN A TRAVÉS DE LA HISTORIA

La Compañía de Arrastre tendrá:

Por Decreto N° 2.858 del 22 de diciembre de 1911, se aprobó el "Reglamento de dotaciones de paz N° 4", en consideración a la incorporación al Ejército del nuevo material de artillería y de elementos técnicos de los servicios de muchas de sus reparticiones. La creación de nuevas unidades de armas y el aumento progresivo de los cuadros

Un capitán.
Dos tenientes.
Un sargento primero.
Un viceprimero.
Un carroceros segundo.
Un mariscal segundo (herrador forjador).
Seis sargentos segundos.
Seis cabos primeros.
Seis cabos segundos.
Veinte soldados contratados.
Sesenta conscriptos.
Un carro de medicinas (cuatro caballos).
Un carro de ambulancia (cuatro caballos).
Dos hornos de panadería (cuatro caballos).
Ocho carros de víveres (dos caballos).
Cuatro carros de forrajes (cuatro caballos).
Dos carros de equipaje (dos caballos).
Dos carros cocina.
Cuarenta y ocho caballos de tiro.
Treinta y ocho caballos de silla.

La Compañía de Carguío tendrá:

Un capitán.
Dos tenientes.
Un sargento primero.
Un viceprimero.
Un carroceros segundo.
Un mariscal segundo (herrador forjador).
Seis sargentos segundos.
Seis cabos primeros.
Seis cabos segundos.
Veinte soldados contratados.

para su mejor constitución de paz y movilización de guerra, impusieron la inmediata reorganización de las unidades en tiempo de paz, decretándose en el caso particular de las unidades de tren una dotación de cuatro batallones. Cada división tendrá un batallón a tres compañías (una de arrastre, una de carguío y una de depósito).

Sesenta conscriptos.
Seis mulas de medicina.
Cuatro mulas de ambulancia (artolas).
Tres mulas de equipaje.
Cuarenta mulas de víveres.
Veinte mulas de forraje.
Tres caballos de silla.

La Compañía de Depósito tendrá:

Un teniente.
Un sargento segundo.
Dos cabos.
Diez soldados.
Un caballo de silla.

La Plana Mayor tendrá:

Un mayor
Un teniente ayudante.
Un cirujano primero.
Un contador primero.
Un veterinario primero.
Un profesor de instrucción primaria.
Un practicante.
Un sargento primero ecónomo.
Un sargento primero carroceros.
Un mariscal primero (herrador forjador).
Un sargento primero escribiente.
Tres jefes de taller.
Un sargento segundo guardalmacén.
Un sargento segundo ranchero.
Un sargento segundo enfermero.



Cuatro soldados trompetas.
Siete soldados asistentes.
Dos carros de equipajes.
Veinticinco caballos de silla.
Cuatro caballos de tiro.

Resumen del Batallón:

Doce oficiales.
Un empleado.
Treinta y un suboficiales.
Veintiséis cabos
Ciento ochenta y un soldados
Veinte carros.
Setenta y nueve caballos.
Setenta y tres mulas.

Por Decreto N° 599 del 9 de marzo de 1912 se aprobó un nuevo "Reglamento de dotaciones de paz", el cual modificó el anterior y, en el caso de las unidades de tren, se mantuvo su estructura, produciéndose solo algunos aumentos en las dotaciones. En resumen: 4 empleados, 30 suboficiales, 177 soldados y 117 caballos.

Por decreto supremo N° 2.945 de 10 de marzo de 1919 se aprobó un nuevo "Reglamento de dotaciones de paz del Ejército", el cual comenzó a regir a partir del 1 de enero de 1920, y que indicaba que el Ejército Nacional consta en tiempo de paz de cuatro divisiones de Ejército, de las tropas de comunicaciones, de las de aeronáutica y de los institutos y establecimientos militares, indicándose que los batallones de tren, encuadrados en las divisiones, tendrán una Plana Mayor y dos compañías de tren con las siguientes dotaciones:

Plana Mayor de Batallón:

Personal.

1 teniente coronel o mayor, comandante de Batallón.
1 mayor o capitán con más de 6 años, 2.º comandante.
1 teniente 1º ayudante del Batallón.
1 cirujano 2º.
1 contador 2º.

1 veterinario 2º.
1 profesor de instrucción primaria.
1 ayudante de instrucción primaria.
1 carrocer 1º.
1 sargento 1º, practicante.
1 sargento 2º, ecónomo.
1 sargento 1º, armero 1º.
1 vicesargento 1º, furriel.
1 vicesargento 1º, mariscal 1º.
3 vicesargentos 1º, jefes de taller (sastrería, zapatería y tabartería).
1 sargento 2º, (guardalmacén).
1 sargento 2º, (de bagaje).
1 cabo 1º (para el casino de oficiales).
1 cabo 1º (ranchero de tropa).
1 cabo 1º (trompeta).
3 soldados, asistentes.
2 soldados (enfermeros de tropa y ganado).
2 soldados (cocineros de los casinos de oficiales y de suboficiales).
6 soldados (rancheros de tropa y mozos del casino de oficiales y suboficiales).
1 soldado, sastre.
1 soldado, zapatero.
2 soldados, talabarteros.

Ganado.

8 caballos de silla, particulares.
7 caballos de silla, fiscales.
6 caballos de tiro, fiscales.

Carros.

13 carros de víveres a 2 caballos.
13 carros de forraje a 4 caballos.
12 carros de munición de infantería a 4 caballos.
12 carros de munición de artillería a 6 caballos.
1 carro de fragua a 6 caballos.
1 carro de sanidad a 2 caballos.
1 carro de enfermos a 2 caballos.
1 carro de equipaje a 2 caballos.
1 cocina rodante a 3 caballos.



Material de carga

16 albardones.

Compañías de tren:

Personal

- 1 capitán comandante de la compañía.
- 3 tenientes 1º o 2º, comandantes de pelotón.
- 1 sargento 1º.
- 1 vicesargento 1º.
- 4 sargentos 2º.
- 1 sargentos 2º, mariscal 2º.
- 5 cabos 1º.
- 5 cabos 2º.
- 9 soldados (1 es trompeta).
- 50 concriptos.

Ganado:

- 5 caballos de silla, particulares.
- 57 caballos de tiro.
- 7 caballos de repuesto, fiscales.
- 8 mulas de carga, fiscales.

Nota: El Batallón de Tren N° 1 tiene en total las siguientes dotaciones de ganado fiscal:

24 caballos de silla y tiro.
92 mulas de carga.

El 15 de mayo de 1906 se dictó el decreto supremo N° 718, que disponía la creación de una comisión compuesta por el Estado Mayor General, el Jefe del Departamento General de Guerra, el Director del Material de Guerra, el teniente coronel don Jorge Barceló, sirviendo de capitán don Francisco J. Díaz, para trabajar y presentar a la brevedad posible los siguientes reglamentos:

- Reglamento orgánico de la Dirección de Material de Guerra.

Reglamento orgánico de Tren.

Instrucción general sobre el servicio de las tropas.

De este trabajo conjunto se originaron los primeros textos que fueron normando el empleo de los medios humanos y materiales relacionados con el Servicio. Es así que en 1918 se publicó una cartilla de "Datos sobre carros de tren", que consideraba una breve reseña del vehículo, el cargo que le correspondía, utensilios, accesorios y set fotográfico con varias vistas de este.

A continuación, se presentan algunas de las páginas que conformaban esta cartilla, a modo de ilustración:

Carro de equipaje

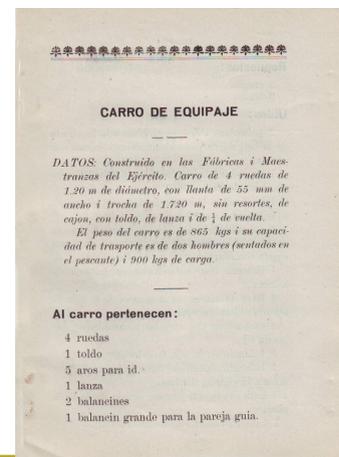
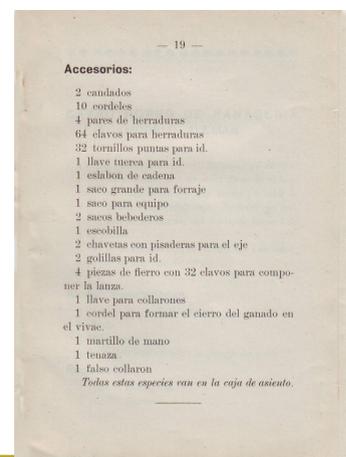
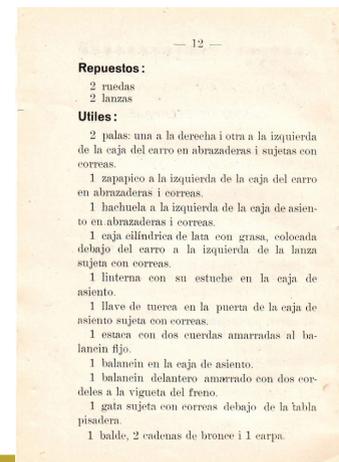
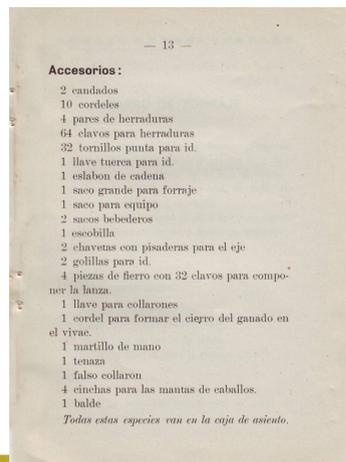
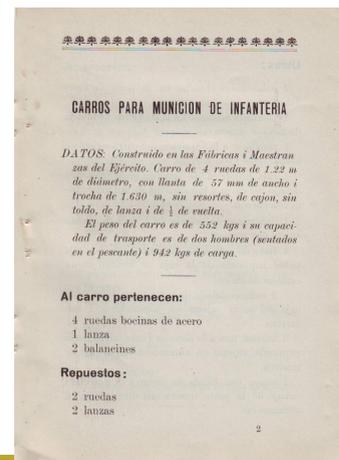
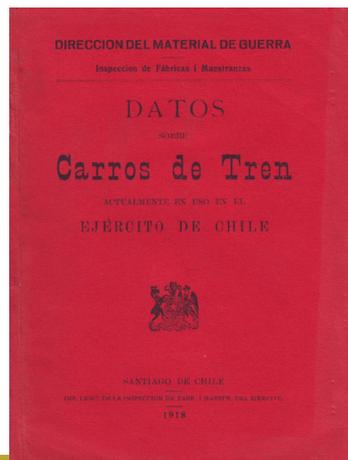


Carro para munición de infantería



Carro de sanidad







ANEXO III: DISPOSICIONES PARA EL NOMBRAMIENTO DE OFICIALES DEL ARMA DE TREN

Por Decreto N° 656 del 9 de marzo de 1926, se dictan las primeras disposiciones concernientes a normar el procedimiento de postulación a la especialidad de tren. A ella solo podían acceder los postulantes que prestaban servicio efectivo en las tropas como instructores en compañías, escuadrones y baterías, en ningún caso fuera de

estas unidades, lo que debía ser certificado por los respectivos comandantes y ajustado a los términos consignados en la Ley N° 263.

El citado documento se transcribe textual y con la ortografía original de la época:

“República de Chile

Ministerio de Guerra

SUB. N° 656

Santiago, 9 de Marzo de 1926

A LA OFICINA DE PARTES.

S. E. decretó hoy lo que sigue:

Considerando:

1°.- Que el art. 41 de la Ley N° 263 dispuso lo que sigue: “Los Sargentos 1°s y Vicesargentos 1°s de armas, con más de 10 años de servicio ininterrumpidos en el Ejército o con interrupciones menores de 30 días y con un año de antigüedad en el grado, podrán obtener nombramiento de Subteniente de Tren, siempre que su edad no exceda de 30 años, que reúnan los conocimientos correspondientes al 4° año de humanidades y cuya actuación en las filas, a juicio de los comandos respectivos, los haga merecedores a la distinción que el presente artículo les acuerda.

2°.- Que es necesario establecer procedimientos para justificar dichos requisitos legales.

3°.-Que el servicio de transporte, sea en el tren hipomóvil o automóvil, requiere en la actualidad de todo oficial que a él pertenezca conocimientos generales y técnicos, sin los cuales no puede ser eficiente en su ramo.

4°.- Que es preciso dar a los suboficiales que deseen acogerse a la ventaja establecida por la ley la posibilidad de prepararse convenientemente para el desarrollo del puesto que van a desempeñar más tarde.

DECRETO:

1°.- Los suboficiales que tengan el propósito de acogerse anteriormente a los beneficios del artículo 41 de la ley N° 263, que acrediten más de 10 años de servicios ininterrumpidos o con interrupciones menores de 30 días, serán destinados en comisión al Batallón de Tren N° 3 (Santiago), con el fin de que hagan ahí un curso de equitación, de tracción automóvil e hipomóvil y de estudios militares, que los dejen aptos para obtener el nombramiento de subteniente de tren, una vez que lleguen al término del servicio señalado por la ley, siempre que rindan previamente un examen en que prueben poseer los conocimientos correspondientes al 4° año de humanidades, o presenten un certificado en que conste que han dado exámenes que a dicho año correspondan.



2º.- El examen a que el artículo anterior se refiere se realizará en Santiago ante una comisión compuesta del Inspector de Tren y del Director de la Escuela Militar, asesorados por los profesores que se estime conveniente.

3º.- El servicio de tropas exigido por la ley debe ser efectivo, hecho en las compañías, escuadrones y baterías y en ningún caso fuera de estas unidades, que son propiamente las filas, y será comprobado por medio de un certificado del respectivo comando, en los términos consignados por la ley.

4º.- Al final del curso, los suboficiales que en él hayan tomado parte, darán un examen ante una comisión designada por el Inspector de Tren y encargada de dar cuenta al Ministerio de los resultados obtenidos. Los suboficiales que obtengan una nota 5 o superior recibirán un certificado firmado por el Ministerio de Guerra.

5º.- Vueltos al cuerpo de que han sido comisionados, los suboficiales deberán completar su servicio como sargentos 1ºs o vicesargentos 1ºs, si a ello son acreedores y ocupan reglamentariamente dichos puestos, hasta alcanzar los términos señalados por la ley.

6º.- Los suboficiales que deseen rendir el examen de conocimientos de humanidades se presentarán al respectivo comando, el cual dará aviso directamente al Inspector de Tren, a fin de que éste cite a examen a todos los que se hayan presentado, antes del 1º de enero de cada año.

7º.- Los comandos de cuerpos de tropas y los establecimientos análogos en que se practique efectivamente el servicio de tropas, pasarán anualmente al Ministerio de Guerra antes del 15 de marzo una nómina de los suboficiales que se hayan presentado para ingresar al curso, nómina que debe ser acompañada de los documentos siguientes:

a) Certificado de servicios acompañado de un juicio del comandante respectivo, con declaración de que ellos han sido efectivos en las filas.

b) Certificado de examen del 4º año de humanidades o en su defecto del que con anterioridad han rendido de conformidad con los artículos 1º y 2º.

c) Certificado de nacimiento.

8º.- Las propuestas para oficiales de tren serán presentadas por los comandos, por conducto regular, tan pronto como existan candidatos que reúnan todos los requisitos legales y reglamentarios.

Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial.- FIGUEROA.- C. Ibáñez C.

Lo que se transcribe para su conocimiento.”



ANEXO IV: ANTECEDENTES MILITARES DEL PRIMER OFICIAL DEL ARMA DE TREN

DATOS PERSONALES:

Nombre:

Felipe Videla Alcorta.

Nacimiento:

En Caldera, 25 de agosto de 1895.

Estado Civil:

Casado con la Sra. Rosa Castillo Rojas.

Hijos:

3



DATOS MILITARES:

Grado:

Teniente.

Arma:

Tren.

Cursos:

01.JUN.1909 : Aspirante a Oficial del Regto. de Infantería "O'Higgins".

01.NOV.1926 : Alumno del Curso de Oficiales de Tren.

Ascensos:

15.ENE.1923: Contratado como SG1. en el Ministerio de Guerra.

13.ENE.1925: Subteniente del Arma de Tren.

04.FEB.1927: Teniente del Arma de Tren.

13.ENE.1932: Retiro absoluto de la institución.

Destinaciones:

24.ABR.1925: Compañía de Tren N° 3.

18.MAY.1925 : Sección Sanitaria de la 3ra Brigada Combinada.

14.MAY.1926 : Destinado al Batallón de Tren N° 1.

16.JUL.1929 : Destinado al Batallón de Tren N° 5.

21.AGO.1930 : Destinado al Batallón de Tren N° 1.



ANEXO V: ANTECEDENTES MILITARES DEL PRIMER TENIENTE CORONEL DEL ARMA DE TREN

DATOS PERSONALES:

Nombre:

Lupercio Véjar Gutiérrez.

Nacimiento:

21 de junio de 1898.

Estado Civil:

Casado con la Sra. Ema Zamorano Rojas.

DATOS MILITARES:

Grado:

Teniente Coronel.

Arma:

Tren.

Cursos:

02.MAR.1912 : Alumno de la Escuela de Suboficiales.

01.NOV.1927: Alumno del Curso de Oficiales de Tren.

Ascensos:

23.ENE.1914 : Cabo 2°.

01.AGO.1914 : Cabo 1°.

01.JUN.1915 : Sargento 2°.

01.SEP.1916 : Vice Sargento 1°.

17.FEB.1920 : Sargento 1°.

15.ENE.1925 : Subteniente del Arma de Tren.

04.FEB.1927 : Teniente del Arma de Tren.

10.ABR.1928 : Capitán del Arma de Tren.

07.SEP.1932 : Mayor del Arma de Tren.

07.SEP.1936 : Teniente Coronel del Arma de Tren.

29.ENE.1944 : Retiro absoluto de la institución.

03.ABR.1952: Coronel (Rva.) del Arma de Tren.



Destinaciones:

1927 : Batallón de Tren N° 5.

1927 : Batallón de Tren N° 3.

1928 : Batallón de Tren N° 5.

1929 : Batallón de Tren N° 1.

1931 : Batallón de Tren N° 2 "Escuela de Oficiales".

1933 : Regimiento de Artillería N° 1 "Tacna".

1934 : Batallón de Acarreo N° 4.

1934 : 2da. Brigada de Caballería.

1937 : Batallón de Tren N° 4 "Victoria".

1941 : IV Región de Reclutamiento.

1942 : Dirección de material de guerra.

1942 : II Región de Reclutamiento.

1943 : Sección de Inspección de Artillería y Tren.

1944 : Retiro absoluto.

Medallas y condecoraciones:

1932 : Estrella de plata por 20 años de servicio.

1937 : Estrella de oro por 25 años de servicio.



ANEXO VI: ANTECEDENTES MILITARES DEL PRIMER CORONEL DEL ARMA DE TREN

DATOS PERSONALES:

Nombre:

Pedro Vergara Morales.

Nacimiento:

30JUN.1898

Estado Civil:

Casado con la Sra. María Sepúlveda Acuña.



DATOS MILITARES:

Grado:

Coronel.

Medallas y condecoraciones:

1935 : Estrella de plata por 20 años de servicios.

1942 : Estrella de oro por 25 años de servicios.

Arma:

Tren.

Cursos:

10.DIC.1928 : Nombrado alumno del Curso de Aspirantes a Oficiales de Tren.

Ascensos:

25.ABR.1915 : Conscripto voluntario del R.A. N° 3 "Chorrillos".

19.ABR.1916 : Soldado del R.A. N° 3 "Chorrillos".

25.ABR.1929 : Subteniente del Arma de Tren.

28.JUN.1934 : Teniente del Arma de Tren.

22.SEP.1938 : Capitán del Arma de Tren.

16.DIC.1942 : Mayor del Arma de Tren.

24.MAY.1945 : Teniente Coronel del Arma de Tren.

18.JUL.1952 : Coronel del Arma de Tren.

Destinaciones:

1929 : Batallón de Tren N° 1.

1930 : Batallón de Tren N° 2 "Escuela de Oficiales".

1945 : Batallón de Acarreo Automóvil N°4.

1948 : Batallón de Servicios N° 2 (Santiago).

1953 : Inspección General de Instrucción.

1953 : Jefatura del Depto. de Transporte de la Dirección de los Servicios.

1953 : Comandancia de Guarnición de Puente Alto.



ANEXO VII: ANTECEDENTES MILITARES DE LOS OFICIALES GENERALES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

DATOS PERSONALES:

Nombre:

José Benito Ricardo Piuzei Muñoz.

Nacimiento:

En Santiago, el 1 de enero de 1919.

Fallecimiento:

29 de marzo del 2021.

Estado Civil:

Casado con la señora María Olga Cabrera Romero.

Hijos:

- Ana Victoria.
- María Angélica.
- Benito Bernardo.
- Patricia del Carmen.
- José Miguel.



- 1951 : Nombrado Teniente de Tren.
- 1955 : Capitán de Transporte.
- 1965 : Mayor.
- 1969 : Teniente Coronel.
- 1972 : Coronel.
- 1977 : General de Brigada.

DATOS MILITARES:

Grado:

General de Brigada.

Servicio:

Transporte.

Cursos:

- 1946 : Curso de Transmisiones.
- 1950 : De Aspirante a Oficiales de Tren, en la Escuela de Artillería.
- 1967 : De informaciones para Oficiales de los Servicios, en la Academia de Guerra.

Destinaciones:

- 1940 : Regimiento de Tren N° 2.
- 1944 : Regimiento Blindado N° 2.
- 1945 : Escuela de Unidades Motorizadas.
- 1949 : Batallón de Servicios N° 2.
- 1950 : Escuela de Artillería (Alumno).
- 1951 : Regimiento de Artillería Motorizada N° 2 "Arica".
- 1953 : Batallón de Servicios N° 2.
- 1954 : Escuela de Artillería.
- 1956 : Batallón de Transporte N° 4 "Victoria".
- 1956 : Escuela de Artillería.
- 1961 : Compañía de Transporte N° 3.
- 1966 : Arsenales de Guerra.
- 1969 : Batallón de Transporte N° 2
- 1972 : Dirección de Operaciones del Ejército (Depto. de Transporte).
- 1973 : Dirección General de Logística del Ejército (Jefatura del Servicio de Transporte).

Ascensos:

- 1940 : Soldado Conscripto.
- 1941 : Soldado 2°.
- 1942 : Cabo 2°.
- 1945 : Cabo 1°.



Medallas y condecoraciones:

Nacionales:

- Condecoración "Estrella Militar de las FFAA.", en el grado de "Estrella Militar".
- Condecoración "Estrella Militar de las FFAA.", en el grado de "Estrella al Mérito Militar".
- Condecoración "Estrella Militar de las FFAA.", en el grado "Gran Estrella al Mérito Militar".
- Condecoración "Servicios Distinguidos de Segunda Clase".
- Condecoración "Presidente de la República", en el grado de "Gran Oficial".
- Condecoración "Bicentenario del Natalicio del Libertador Capitán General Bernardo O'Higgins Riquelme".

Comisión diplomática en el extranjero:

1982 : Embajador de Chile en la República de Guatemala.



ANTECEDENTES MILITARES DEL GENERAL DE BRIGADA PEDRO EDWIN HOWARD FUENZALIDA

DATOS PERSONALES:

Nombre:

Pedro Edwin Howard Fuenzalida.

Nacimiento:

En Iquique, el 18 de enero de 1930.

Fallecimiento:

En Santiago, el 22 de agosto de 2001.

Estado Civil:

Casado con la señora Nuriz Ana Martínez Parra.

Hijos:

Karen María.

DATOS MILITARES:

Grado:

General de Brigada.

Servicio:

Transporte.

Especialidades:

Título de "Instructor Militar de Montaña".

Título de "Inteligencia".

Título de "Profesor Militar de Escuela", en la asignatura de "Técnica de Montaña".

Título de "Profesor Militar de Escuela" en la asignatura de "Inteligencia".

Título de Contador, otorgado por el Ministerio de Educación, Dirección Profesional.

Cursos:

1952 : De mecánico de Telecomunicaciones.

1954 : De aspirante a Oficiales de Transporte, en la Escuela de Artillería.



1957 : De Esquí y Guías de Alta Montaña, en la Escuela de Montaña.

1958 : De perfeccionamiento para tenientes de los Servicios, en el Cuartel General de la División Escuelas.

1968 : De Abastecimiento general para oficiales, en la Escuela de las Américas, Zona del Canal de Panamá.

1969 : Básico de Inteligencia, en la Academia de Guerra del Ejército.

1971 : De Informaciones para oficiales de los Servicios, en la Academia de Guerra.

1971 : De capacitación pedagógica, en el Instituto Nacional de Capacitación Profesional.

1979 : De Alto Mando y Seguridad Nacional en la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos.

Ascensos:

1949 : Soldado conscripto.

1950 : Soldado alumno.

1951 : Cabo alumno.

1955 : Teniente.

1962 : Capitán.

1969 : Mayor.

1973 : Teniente Coronel.

1978 : Coronel.

1982 : Brigadier.

1982 : General de Brigada.



Destinaciones:

1949 : Destacamento Blindado N° 1 (Servicio Militar).
1950 : Escuela de Infantería (Alumno).
1951 : Escuela de Telecomunicaciones (Alumno).
1952 : Escuela Politécnica Militar (Alumno).
1952 : Escuela de Armeros (Alumno).
1953 : Escuela de Especialidades de Tropa.
1954 : Escuela de Artillería (Alumno).
1955 : Batallón de Transporte N° 2.
1957 : Escuela de Montaña.
1959 : Batallón de Transporte N° 2.
1959 : Escuela de Montaña.
1960 : Regimiento Infantería de Montaña N° 18 "Guardia Vieja".
1960 : Batallón de Transporte N° 2.
1961 : Regimiento Infantería de Montaña N° 18 "Guardia Vieja".
1962 : Dirección de Sanidad (Farmacia Militar).
1967 : Batallón de Transporte N° 2.
1968 : Comando en Jefe del Ejército (Agregado a Misiones).
1968 : Comisión de Servicio en la Escuela de las Américas,
Zona del Canal de Panamá.
1968 : Jefatura de Transporte del Ejército.
1969 : Dirección de Inteligencia del Ejército.
1972 : Batallón de Transporte N° 2.
1973 : Dirección General de Logística.
1973 : Dirección de Inteligencia del Ejército.
1975 : Regimiento de Infantería Motorizado Reforzado N° 4
"Rancagua".
1976 : Comandante del Batallón de Transporte del Ejército.
1981 : Jefe Interino del Servicio de Transporte del Ejército.
1982 : Jefe del Servicio de Transporte del Ejército.

Medallas y condecoraciones nacionales:

- Condecoración "Estrella Militar de las FF.AA.", en el grado de "Estrella Militar".
- Condecoración "Estrella Militar de las FF.AA.", en el grado de "Estrella al Mérito Militar".
- Condecoración "Estrella Militar de las FF.AA.", en el grado "Gran Estrella al Mérito Militar".
- Condecoración "Servicios distinguidos de Segunda Clase".
- Condecoración "Estrella de Honor" por servicios distinguidos en el grado de "Gran Estrella".
- Condecoración "Presidente de la República", en el grado de "Gran Oficial".

Extranjeras:

Distintivo "Escuela de las Américas".



ANEXO VIII: PROMOCIONES DE OFICIALES DEL ARMA DE TREN Y SERVICIO DE TRANSPORTE

Al resumir parte de los antecedentes de esta investigación histórica, la cual busca exponer las raíces de la carrera del oficial de Transporte, se estima que ella estaría incompleta si no se citara a los antecesores, aquellos que iniciaron el escalafón, con cuyo quehacer profesional se fue cimentando un largo camino de esperanza para quienes siguieron sus pasos, con una firme convicción de ser los mejores. Es justicia evocar sus nombres en reconocimiento a la labor desarrollada.

Por esta razón, se presenta un detalle de las distintas promociones y de los oficiales que integraron los correspondientes cursos, en un primer momento con los oficiales del Arma de Tren entre los años 1925 y 1953 y, posteriormente, con los oficiales del Servicio de Transporte, a partir del año 1953 a la fecha.

También es necesario recalcar que el escalafón se inicia con el nombramiento del primer oficial del Arma de Tren, subteniente Felipe Videla Alcorta, el 13 de enero de 1925. Esta investidura, al igual que la de los otros quince postulantes, fue previa al desarrollo de un curso de formación que les permitiera adquirir las competencias necesarias para su nueva categoría, lo cual sucedería un año más tarde.

En el cuadro siguiente se indican todos los cursos desarrollados a la fecha, con la unidad o instituto de formación, los nombres de los respectivos alumnos y el orden de antigüedad obtenido en la promoción con la cual egresaron como oficial de tren o transporte respectivamente:

CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
01.NOV.1926 al 30.ABR.1927 (1er. Curso)	Batallón de Tren Escuela de Oficiales N° 3, Santiago ¹⁵	Subteniente Felipe Videla Alcorta Subteniente Julio Sánchez Calderón Subteniente Carlos Escobar Rocha Subteniente Manuel Avendaño González Subteniente Máximo Alvarado Águila Subteniente Diómenes Ramírez Espinoza Subteniente Luis Pérez Ríos Subteniente Agustín Rodríguez Pedreros Subteniente Eufemio Zúñiga Águila
01.NOV.1927 al 31.DIC.1927 (2do. Curso)	Batallón de Tren Escuela de Oficiales N° 3, Santiago	Subteniente Lupercio Véjar Gutiérrez Subteniente Luis Aracena Sánchez Subteniente Anatolio Escudero Olate Subteniente José Franco Suárez Subteniente Juan Stipo Escarini Subteniente Luis Olivares Rojas Subteniente Bonifacio Reyes Sánchez
1928 (01.JUL.)	Batallón de Tren Escuela de Oficiales N° 3, Santiago	Subteniente Antonio Ramos Harpps Subteniente Jorge Dubrevil Lirken Subteniente Pedro Fajardo Martínez Subteniente Hernán Sanhueza Zinc Subteniente Froilán Alarcón M. Subteniente Julio Zambrano Iturra

15 Por Decreto N° 2329 del 3 de septiembre de 1926, se establece la creación de dos cursos de instrucción para oficiales subalternos de las tropas de tren. El primero a partir del 01.NOV.926 al 30.ABR.927, y el segundo, del 01.JUN al 30.NOV.927.
Por Decreto N° 2588 del 8 de octubre de 1926, se designan los primeros siete alumnos de la primera etapa del curso, todos provenientes de los batallones de tren de la época.



CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
1928 (01.DIC.)	Batallón de Tren Escuela de Oficiales N° 3, Santiago	Subteniente Enrique Cox Chávez Subteniente Pedro Vergara Morales Subteniente Pedro Navarrete M. Subteniente Luis Benoni L. Subteniente Arsenio Sazo A. Subteniente Pedro Ávila P. Subteniente Pedro Castro C. Subteniente Carlos Lizama M. Subteniente Carlos Silva C. Subteniente Manuel Núñez M. Subteniente Osvaldo Valenzuela R.
DIC.1934	Batallón de Tren N° 2 "General Cruz", Escuela de Oficiales, Santiago	Subteniente Luis Troncoso Chamorro Subteniente Nemesio Cofré Acuña Subteniente Valericio Abello Márquez Subteniente Alejandro Araya Rojas Subteniente Rogelio Cortez C. Subteniente Serafín Cuevas Arellano Subteniente Pedro Aranda Ferreira Subteniente Juan Reyes P. Subteniente Carlos Carreño Fiegelist Subteniente Archivaldo Castillo Pino Subteniente Luis Alborno González Subteniente Victoriano Alvarado Z. Subteniente Manuel Cirsoval Sanhueza Correa Subteniente José del Carmen Riffo Morales Subteniente Luis García Lastra Subteniente Pantaleón Cárdenas Vargas Subteniente Manuel Leiva F. Subteniente Julio Haydn Córdova Subteniente Luis Melgarejo Cerda Subteniente Jorge Donoso H. Subteniente Lisandro Gaínza R.
1940	Regimiento de Tren N° 2 del "Cdte. Tomás Segundo Yávar", Santiago	Subteniente Marcial Delgado Subteniente Arturo Acuña Subteniente Zenón Vásquez Rojas Subteniente Humberto Quiroz Quiroz Subteniente Arturo Troncoso Ch. Subteniente José R. Bravo Tobar Subteniente Ricardo Muñoz Soto Subteniente Nazario Rojas Subteniente Rafael Gaete Olave Subteniente Pedro Bravo Reveco Subteniente Tomás Lambert Moya Subteniente Luis Navarro R. Subteniente Juan Meza Vergara Subteniente Felarmín Mayorga Subteniente Osvaldo Cifuentes Moraga



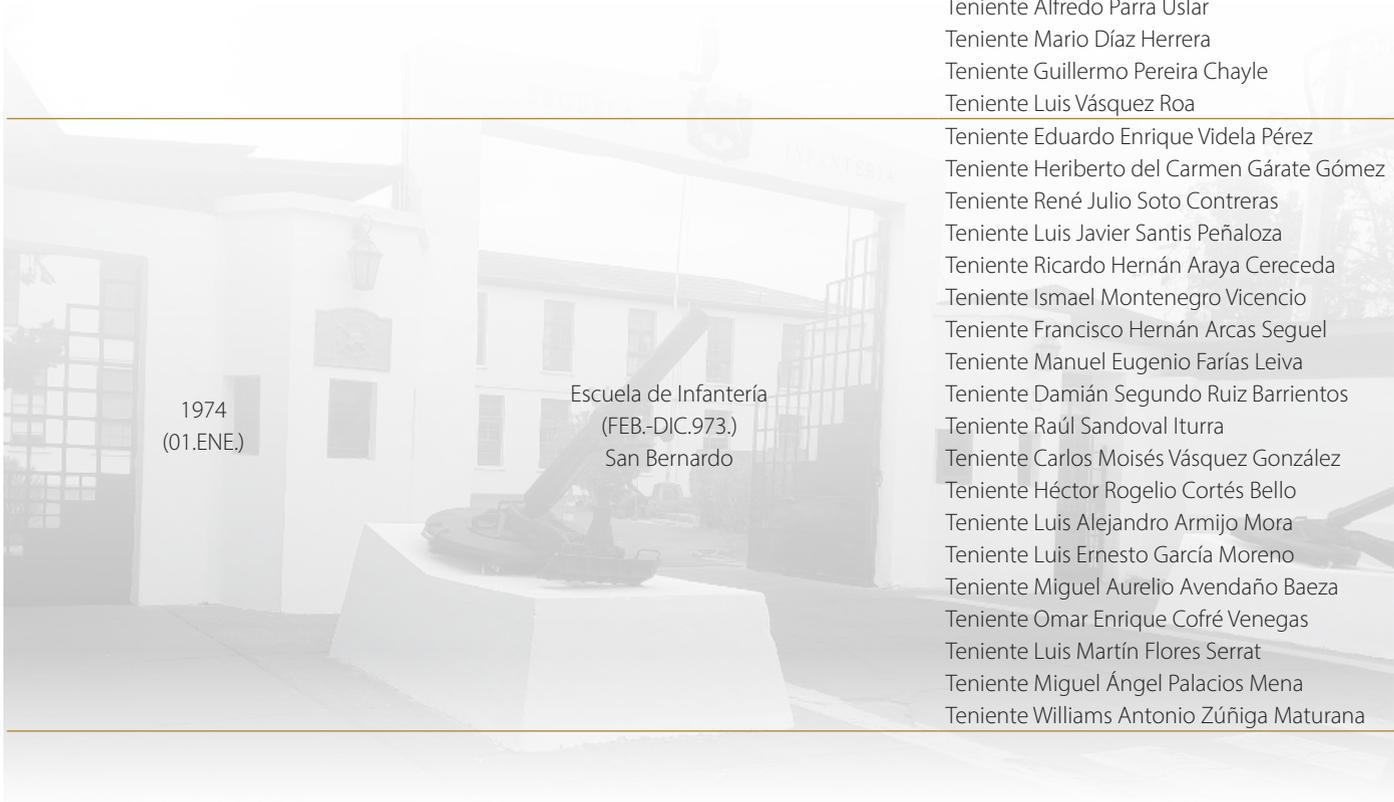


CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
1950	Escuela de Artillería, Linares	Teniente Humberto Cayul Cortés Teniente Belarmino Vargas Velasco Teniente César Mera Mera Teniente José Benito Piuzzi Muñoz Teniente Juan Araya Teniente Orlando Saldías M. Teniente Héctor Concha Muñoz Teniente Julio Matus Zaninovic Teniente Hugo Valenzuela Rojas
1952	Es incorporado al escalafón con fecha 01.JUL., proveniente del arma de Infantería en la categoría de oficial auxiliar.	Capitán Erto Galvarino Pantoja Rubilar
1954	Escuela de Artillería, Linares ¹⁶	Teniente Eusebio Villagrán Sepúlveda Teniente René González Inostroza Teniente Luis Vega Fonseca Teniente Luis Araya Vallejos Teniente Pedro Howard Fuenzalida Teniente Joel Lippian Torres Teniente Humberto Julián Torres Torres Teniente Miguel Rodríguez Castillo
1957 (01.ENE.)	Escuela de Artillería (01.ABR. al 29.DIC..956) Linares	Teniente José Evaristo Bocaz Zambrano Teniente Plácido del Carmen Muñoz Faúndez Teniente Román Segundo Muñoz Faúndez Teniente Aníbal Toro Gaete Teniente Bernardo Acuña Maureira Teniente Samuel Ernesto Abarzúa Cheque Teniente Carlos Grogg Bastías Teniente Hugo Leal Raiman Teniente Pedro Hernán Villa Beltrán Teniente Matías Enrique Soza Aedo Teniente Luis Omar Rivas López Teniente Ismery Vidal Herrera Teniente Miguel González Dolfine
1961 (01.JUL.)	Escuela de Infantería (1er. Período del 01.OCT.960 al 31.ENE.961) y Escuela de Especialidades (2do. Período del 01.FEB. al 30.JUN.961) San Bernardo	Teniente Osvaldo Moll Lagos Teniente Osvaldo Sánchez Quevedo Teniente José Campos Aravena Teniente Manuel Estay Díaz Teniente Jorge Castro Lobos Teniente Carlos Van Camps Moreno Teniente Julio Hernández Miranda Teniente Guillermo Soto Soria Teniente René Aschiardi Carrión

16 Por D. S. N° 2281 del 25.JUL.953, los oficiales de Tren pasaron a denominarse oficiales de Transporte.



CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
1969 (01.ENE)	Escuela de Infantería (FEB.-DIC.968) San Bernardo	Teniente Mario E. Vergara Valenzuela Teniente Jaime Torres Bruna Teniente César González Maldonado Teniente Manuel Méndez Campos Teniente Héctor Zúñiga Maturana Teniente Manuel A. Contreras Jiménez Teniente Juan Jeremías Ibáñez Muñoz Teniente Sergio Iván Peña Jiménez Teniente Claudio Iván Iribarra López Teniente Francisco Segundo Parada Márquez Teniente Jorge Irinio Valera Díaz Teniente Rocco Miguel Lancelloti Tamborino Teniente José David Vidal
1971 (01.ENE.)	Escuela de Infantería San Bernardo	Teniente Ramón Alfaro Solís Teniente Héctor Rojas Jofré Teniente Héctor Saldaña Sepúlveda Teniente Juan Delmas Ramírez Teniente Pablo Ovalle Salinas Teniente Leonardo Gajardo Aguilera Teniente Luis Carvacho Peñailillo. Teniente Alfredo Parra Uslar Teniente Mario Díaz Herrera Teniente Guillermo Pereira Chayle Teniente Luis Vásquez Roa
1974 (01.ENE.)	Escuela de Infantería (FEB.-DIC.973.) San Bernardo	Teniente Eduardo Enrique Videla Pérez Teniente Heriberto del Carmen Gárate Gómez Teniente René Julio Soto Contreras Teniente Luis Javier Santis Peñaloza Teniente Ricardo Hernán Araya Cereceda Teniente Ismael Montenegro Vicencio Teniente Francisco Hernán Arcas Seguel Teniente Manuel Eugenio Farías Leiva Teniente Damián Segundo Ruiz Barrientos Teniente Raúl Sandoval Iturra Teniente Carlos Moisés Vásquez González Teniente Héctor Rogelio Cortés Bello Teniente Luis Alejandro Armijo Mora Teniente Luis Ernesto García Moreno Teniente Miguel Aurelio Avendaño Baeza Teniente Omar Enrique Cofré Venegas Teniente Luis Martín Flores Serrat Teniente Miguel Ángel Palacios Mena Teniente Williams Antonio Zúñiga Maturana





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
1975 (01.ENE)	Escuela Militar (MAY. – DIC.974)	Teniente Luis Sigisfredo San Martín Mora Teniente Manuel Segundo Sánchez Torres Teniente Jorge Segundo Lazcano Escobar Teniente Manuel Humberto Catalán Arriola Teniente Manuel Segundo Moreira Donoso Teniente Luis Alberto Puebla Escobar Teniente Andrés Ruperto Melgarejo Balmaceda Teniente Carlos Humberto Cuevas Salazar Teniente Pedro Simón Ramírez Muñoz Teniente Héctor Hernán Barrios Jaramillo Teniente Estanislao de la Cruz Roco Ramos Teniente José Domingo Orellana Lira Teniente Humberto Isaías Barría de la Torre Teniente Ramón Segundo Díaz Carrizo Teniente Antonio Segundo Abarca Arancibia Teniente José Daniel Durán Garrido Teniente Luis Alberto Pinto Villegas Teniente Anselmo Humberto Mandiola Deckert Teniente Rubén Eduardo Morgado Gálvez Teniente Leocadio Cruzat Díaz Teniente Roberto Cárcamo Domke Teniente Mario Claudio Araya Díaz Teniente Vasco Carlos Valenzuela Teniente Heriberto Rodríguez Vargas Teniente Víctor Manuel Órdenes Briones Teniente Roseneran Ignacio Lastra Acuña
1976 (01.OCT)	Escuela Militar (FEB. – SEP.975)	Teniente Carlos Roberto Sarabia Vera Teniente Carlos Galvarino Sepúlveda Cataldo Teniente Osvaldo Alfonso Ferrada Campos Teniente Patricio Omar González Tobar Teniente José Raúl Díaz González Teniente Adrián Renato Herrera Espinoza Teniente Iván del Carmen Robles Rojas Teniente Juan José Angulo Tello Teniente Eduardo Rolando Reyes Carvajal Teniente Saide Robinson Campos Santa María Teniente Jorge Sergio Urra Caballero Teniente Ramón Alfredo Dinamarca Dinamarca Teniente Juan Humberto Osse Uribe Teniente Ramón Haroldo López Campos Teniente Egidio del Carmen Pérez Fuentes Teniente Orompello Gilberto Basaure Daza Teniente Jorge Antonio Hinojosa Jara Teniente Héctor Servando Sandoval Subiabre Teniente Juan Antonio Toledo Toro Teniente Enrique Joaquín Córdova López Teniente Hugo Rolando Campusano Rodríguez Teniente Roberto Alarcón Aguilera



CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
1977	Escuela Militar	Teniente José Juvenal Riquelme Villagra Teniente Mario Fernando Díaz González Teniente Jovino Segundo Peñaloza López Teniente Hugo Néstor Pérez Santillán Teniente Héctor Antonio González Jara Teniente Juan José Julio Gutiérrez Romero Teniente Sergio Orlando Valverde Valverde Teniente Marcelino Igor Salazar Teniente Héctor Alfonso Márquez Romero Teniente Mario Eusebio Araya Yáñez
ENE.1978	Escuela Militar	Teniente Ricardo Enrique Solís Vega Teniente Luis Guillermo Muñoz Muñoz Teniente Francisco Javier Solís Berríos Teniente Gustavo Sebastián Saravía Vielma Teniente Héctor Armando Flores Urrutia Teniente Pedro Enrique Jaque Méndez Teniente José Enrique Guzmán Astudillo Teniente David Víctor Dittmar Avendaño Teniente Arturo Gálvez Méndez Teniente Mario Omar Gajardo Reyes
1980 (01.ENE.)	Escuela Militar	Subteniente José Teodoro Pino Nawrath Subteniente Sergio Hernán Vallejos Gacitúa Subteniente Hernán Humberto Pérez Hidalgo Subteniente Luis Armando Gutiérrez Manríquez Subteniente Hernán Luis Pinto Castillo Subteniente Juan Luis Maureira Zapata Subteniente Manuel Enrique Billiard Larrañaga Subteniente Germán René Romero Vera Subteniente Juan Manuel Santos Seydewitz Subteniente Juan Carlos Maturana Moyano Subteniente Pascual Víctor Santibáñez Contreras
1983 (01.ENE.)	Escuela Militar	Subteniente Valentín Aníbal Muñoz Carrasco Subteniente Joel Lizardo Fuentealba Castillo Subteniente Luis Eduardo Véliz Ferrada Subteniente Víctor Arturo Román Orellana Subteniente Diego de Jesús Flores López Subteniente Claudio Roberto Gaete Matus Subteniente José Armando Morales Muñoz Subteniente Eladio Eufasio Labial Vergara Subteniente Federico Humberto Orellana Garrido Subteniente Hugo del Carmen Vásquez Lupallante Subteniente Sergio Daniel Cáceres Zapata Subteniente Manuel Antonio Justo Fuentes Subteniente Nicolás Eduardo Pérez Crespo Subteniente Luis Alberto Zambrano Fernández Subteniente Juan Jorge Pérez Camblor





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
1986 (01.ENE.)	Escuela Militar	Subteniente Humberto Antonio Loguercio Ponce Subteniente Francisco José Federico Cabrera Schulz Subteniente José Miguel Henríquez Salinas Subteniente Miguel Ángel Arellano Uribe Subteniente Claudio Enrique Sepúlveda Mena Subteniente Luis Humberto Podestá Carmona Subteniente Roberto Bernabé Ávila Garay Subteniente Mauricio Iván Flores Venegas Subteniente Claudio Andrés Vásquez Espinoza Subteniente Santiago Eduardo Orellana Manríquez Subteniente Luis Alberto Silva Arias Subteniente José Francisco Vaca Saavedra
1991 (01.ENE.)	Escuela Militar	Subteniente Juan Carlos Elgueta Rosas Subteniente Fredis Erneso Jara Jara Subteniente Cristian Fernando Brown González Subteniente Alejandro Humberto Herrera Bustos Subteniente Boris Rodrigo Escobar Inzunza Subteniente Ricardo León Cáceres Mendoza Subteniente Nelson Franklin de la Fuente González Subteniente Luis Habacuc Rozas Anabalón Subteniente Luis Ricardo García Yáñez Subteniente Marcelo Orlando Barra Parra Subteniente Luis Roberto Díaz Alvarado Subteniente Luciano Daniel Carrillo Bazaes
1993 (01.ENE.)	Escuela Militar	Subteniente Héctor Ítalo Etori Badilla Subteniente Hugo Benedicto Carrasco Garrido Subteniente Luis Eduardo Guzmán Navarrete Subteniente José Roberto Bascuñán Arancibia Subteniente Pedro José Miranda Pinilla Subteniente Pedro Orlando Merino Catalán Subteniente Marco Antonio Soto Rodríguez Subteniente José Alejandro Jerez Plaza Subteniente Ricardo Arnoldo Márquez Gutiérrez Subteniente Luis Jesús Fernández Muñoz
1995 (01.ENE.)	Escuela Militar	Subteniente Raúl Enrique Arce Salinas Subteniente Juan Rafael Espinoza Salinas Subteniente Mauricio Javier Sandoval García Subteniente Luis Iván Órdenes Órdenes Subteniente Ramón Luis Figueroa Céspedes Subteniente Pedro Juan Ibarra Becerra Subteniente Juan Carlos Levio Figueroa Subteniente Mario Francisco Muñoz Bastidas Subteniente Sergio Rodrigo Zúñiga Rubio Subteniente Juan Manuel Parada Soto





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
1996 (01.ENE.)	Escuela Militar	Subteniente Juan Edmundo Cornejo de la Fuente Subteniente Hernán Alfonso Berríos Baeza Subteniente Christian Benjamín Chávez Bravo Subteniente Miguel Ángel González Soto Subteniente Patricio Alejandro Duarte Viera Subteniente Albino Delfín Rivas Ramírez Subteniente Manuel Rodrigo Muñoz Jara Subteniente Mario Hernán Pacheco Pérez Subteniente Sady Arturo Aguilar Cárdenas Subteniente Bernardo Eugenio Ibáñez Pincheira Subteniente Amaro Reinaldo Arce Hernández
1997 (01.ENE.)	Escuela Militar	Subteniente Christian Giuliano Cónsolo Aravena Subteniente Raúl Antonio Ampuero Silva Subteniente Iván Marcelo Parra Rojas Subteniente Héctor Fernando Urra Fredes Subteniente Jaime Alejandro Monárdez Novoa Subteniente Jorge Luis Muñoz Leiva Subteniente Ronald Marcos Hermosilla Palma Subteniente Henry Alex Ramírez Cáceres Subteniente Jaime Gabriel Ulloa Vega Subteniente Juan Carlos P. Rodríguez Villavicencio Subteniente Cristian Iván Ibarra Valenzuela Subteniente Rodrigo Hernán Vera León Subteniente Manuel Jesús Carrasco Gaete
1999 (01.ENE.)	Escuela Militar	Subteniente Guillermo Marcelo Carvajal Troncoso Subteniente Joel Alberto Otárola Venegas Subteniente José Luis Vásquez Mella Subteniente Mario Andrés Contreras Baeza Subteniente Teobaldo Arturo Méndez Hermosilla Subteniente Pedro Aquiles Castillo Rivas Subteniente Floridor Fernando Marchant Leiva Subteniente Luis Antonio Adasme Díaz Subteniente Nibaldo Antonio Valenzuela Rubilar Subteniente Alexander Fernando Aspee Valenzuela Subteniente Cristian Aquiles Lagos Martínez
2001 (01.ENE.)	Escuela Militar	Subteniente Antonio Augusto Segovía Crisóstomo Subteniente Claudio Alejandro Roberts Morales Subteniente Raúl Alejandro Carabantes Navarro Subteniente Hernán Patricio Cisternas Dupré Subteniente Roberto Carlos Valdés Vargas Subteniente Roberto Eduardo Dufeu Troncoso Subteniente Jady Alonso Osses Figueroa Subteniente Juan Alberto Rivas Fuentealba Subteniente Christian Antonio Parra Catilao Subteniente Carlos Alberto Riquelme Liguéño Subteniente Patricio Alberto Palma Valdivia Subteniente John Alejandro Rojas Rojas Subteniente David Marcelo Lagos Muñoz Subteniente Juan Carlos Sepúlveda Gutiérrez Subteniente Fabián Eduardo Torres Vásquez Subteniente Enrique Yuri Muñoz Gallardo Subteniente Jorge Cristian Rodríguez Cerda





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
2004 (01.ENE.)	Escuela Militar	Subteniente Eduardo Enrique Baeza Guzmán Subteniente Ricardo Alberto Geisser Sáez Subteniente Gastón Arístides Vega Martínez Subteniente Pablo Andrés Becerra Orellana Subteniente Rodrigo Javier Elgueta Fuentes Subteniente Rolando Eugenio Farías Olguín Subteniente Claudio Andrés Michaud Rosas Subteniente Roberto Carlos González Núñez Subteniente Víctor Parra Delaigue Subteniente Rodrigo Alfonso Contreras Oliveros Subteniente Demis Alejandro Silva González
2007 (01.ENE.)	Escuela Militar	Subteniente Eric Alexis Matus Morales Subteniente Claudia Elena Barrenechea Troncoso Subteniente Danilo Alejandro Báez Quezada Subteniente Alex Orlando Fredes Vargas Subteniente Mario Antonio Caro Carmona Subteniente Marco Antonio Ruiz Norambuena Subteniente Daniel Patricio Cid Moraga Subteniente Raúl Antonio Ovalle Toledo Subteniente Bernard Evaristo Segovia Solís Subteniente Jorge Robinson Ortega Sepúlveda Subteniente Sebastián Eduardo Maldonado Rubio Subteniente Claudio Alejandro Barra Uribe Subteniente Felipe Alfonso Flores Muñoz Subteniente Darwin Aroldo Bocaz Burgos Subteniente Marcia Andrea Caro Henríquez
2009 (01.ENE.)	Escuela Militar	Subteniente Johans Luis Celedón García Subteniente Rodrigo Eduardo Pozo Guerrero Subteniente Iván Fernando Jara Santibáñez Subteniente Mateo Alejandro Ruiz Norambuena Subteniente Teresa del Carmen Muñoz Fuentes Subteniente Perla Celeste Neira Barrientos Subteniente Juan Rodrigo Rainao Cartes Subteniente José Fidel Gacitúa González Subteniente Sebastián Alexander Sánchez Ordóñez Subteniente Julio Alexi Saavedra Astorga Subteniente José Daniel Cáceres Pérez Subteniente Boris Leonel Vildósola Garay Subteniente Jorge Luis Gómez González Subteniente Carlos Enrique Velásquez Campos Subteniente Pablo Hamil Henríquez Ponce





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
2011 (01.ENE.)	Escuela Militar	<p>Subteniente Milton Antonio Cid Pino Subteniente Julio Alejandro Martínez Muñoz Subteniente Rodrigo Javier Campos Ubilla Subteniente Miguel Ángel San Martín Gatica Subteniente Germán Patricio Barra Ávila Subteniente Andrea Alejandra Labra Monsalve Subteniente Gastón José Pizarro López Subteniente Patricio Marcelo Jara Santibáñez Subteniente Mario Fernando Espoz López Subteniente Rodrigo Andrés Viveros Cuevas Subteniente Henry Anastier Tapia Morales Subteniente Zulema Rosa Contreras Molina Subteniente Karina Andrea Seguel Seguel Subteniente Emilio José Palacios Torres Subteniente Erika Ivonne Morales Morales Subteniente Gabriel Rodrigo Vidal Muen</p>
2013 (01.ENE.)	Escuela Militar	<p>Subteniente Jonnathan Guillermo Arévalo Luengo Subteniente Alexis Gonzalo Poblete Cabezas Subteniente Patricio Antonio Salazar Rojas Subteniente Osvaldo Andrés Farías Cortez Subteniente Pablo Esteban Núñez Neira Subteniente Pablo Andrés Mejías Millar Subteniente Sergio Eduardo Pizarro López Subteniente Marco Antonio Ramírez Inostroza Subteniente Pablo Rifat Cifuentes Pacheco Subteniente Eduardo Andrés Pinto Pinto Subteniente Javier Alejandro Nenen Díaz Subteniente Cristian Andrés Campos Moncada Subteniente Cristian Fernando Gebauer Nova</p>
2020 (01.ENE.)	Escuela Militar	<p>Subteniente Sebastián Gallardo Barahona Subteniente Bastián Castro Montoya Subteniente Felipe Orlando Hernández Pozas Subteniente Daniel Alejandro Sánchez Soto Subteniente Felipe Abraham Méndez Mella Subteniente Carlos Omar Cisterna Vega Subteniente Juan Pino Sandoval Subteniente Johnny Rosas Paillayao Subteniente Francisco Javier Álvarez Callejas Subteniente Hugo Antonio Muñoz Castro Subteniente Mauricio Garrido Cares</p>
2022 (01.ENE.)	Escuela Militar	<p>Subteniente Francisco Rivera Andana Subteniente Yeral Luengo Pincheira Subteniente Leonardo Toledo Cruces Subteniente Luis Sepúlveda Jara Subteniente Ignacio Díaz Ferrada Subteniente Francisco Salinas Pacheco Subteniente Francisco Barrientos Barichovich Subteniente Felipe Otárola Díaz Subteniente Jeffry Abarca Vallejos Subteniente Mauricio Hermosilla Ferran Subteniente Gustavo Serrano Saavedra</p>





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
2024 (01.ENE.)	Escuela Militar	Subteniente Felipe Garcés Alvarado Subteniente Valentina Martínez Palma Subteniente Jordan León García Subteniente Gregory Muñoz Molina Subteniente Patricia Cornejo Muñoz Subteniente Matías López Salgado Subteniente Francheska Villalobos Flores Subteniente Hernán Soto Toledo Subteniente María Jara Muñoz Subteniente Jaime Acosta Chamblas Subteniente Juan Astudillo Espinoza





ANEXO IX

PROMOCIONES DE SUBOFICIALES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
1968	Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)	CB2 Juan Parra Garcés. CB2 Óscar Díaz Villalobos. CB2 Víctor Bahamondes Román. CB2 Alejandro González Martínez. CB2 Manuel Bravo Díaz. CB2 Juan Marchant Márquez. CB2 Salomón Allende Toledo. CB2 Segio Olivares Figueroa. CB2 Enrique Polack Bobadilla. CB2 Griseldo Morales Carter. CB2 Wilson Cariñe Gajardo. CB2 Luis Figueroa Mercado. CB2 Vicente Luengo Yáñez. CB2 Waldo Lira Benavides. CB2 Manuel Gavilán Figueroa. CB2 Juan Peñailillo Salas. CB2 Alejandro Cifuentes Saura. CB2 Pedro Mascareña Castillo. CB2 Luis Sumelzu Lagos. CB2 Franklin Gallardo Rivas. CB2 Pedro González Torres. CB2 Jackson Melo Valenzuela. CB2 Adolfo Ávalos Herrera. CB2 Carlos Moraga Poblete. CB2 Guillermo Barraz Valencia. CB2 Jorge González Palavicino. CB2 José Luna Álvarez. CB2 José Muñoz Mancilla. CB2 Rolando Cerda Chacana. CB2 Jorge Budaleo Inostroza. CB2 Francisco Cuevas Herrera. CB2 Alejandro Jiménez Bunout. CB2 Bernardo Palma Moreno. CB2 Omar Gutiérrez Venegas. CB2 Jesús Cataldo Casanova. CB2 Juan Padilla Padilla.
1971	Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)	CB2 José Luna Álvarez. CB2 José Muñoz Mancilla. CB2 Rolando Cerda Chacana. CB2 Jorge Budaleo Inostroza. CB2 Francisco Cuevas Herrera. CB2 Alejandro Jiménez Bunout. CB2 Bernardo Palma Moreno. CB2 Omar Gutiérrez Venegas. CB2 Jesús Cataldo Casanova. CB2 Juan Padilla Padilla.



Cuartel de Artillería S-1
1870



CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
1975	Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)	CB2 Luis Bravo Valladares. CB2 Patricio Gómez Vásquez. CB2 Daniel Horta Pérez. CB2 Ricardo Letelier Guzmán. CB2 Sergio Espinoza Hernández. CB2 Víctor Reyes Altamirano. CB2 Luis Espinoza Villegas. CB2 Alaín Benavides Díaz. CB2 Javier Bustamante Vega. CB2 Hermes Sánchez Hernández. CB2 Eusebio Pérez Millar. CB2 Raúl Ruiz Espinoza. CB2 Sergio Palma Carrasco. CB2 Luis Sandoval Espinoza. CB2 Luis Salinas Cortez. CB2 Jorge Torrealba Riquelme. CB2 Edgardo Mariño González. CB2 Eledier Avendaño Ortega. CB2 Juan Martínez Farías. CB2 Rubén Pastenes Olivares. CB2 Claudio Muñoz Escobar. CB2 Rubén Meza Bocaz. CB2 Fernando Núñez Arenas. CB2 Jorge Puentes Ojeda. CB2 Gabriel Herrada Allende. CB2 René Guzmán Benítez. CB2 Carlos Mena Brizuela. CB2 Luis Contreras Sandoval. CB2 Julián Narváez Sánchez. CB2 José Jara Villarroel.





CURSO

LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

1976

Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)

- CB2 Pedro Sandoval Fredes.
- CB2 Héctor Barra Contreras.
- CB2 René Díaz Gómez.
- CB2 Armando Zapata Alfaro.
- CB2 Luis Machuca Sepúlveda.
- CB2 Raúl Mancilla Cárcamo.
- CB2 Osvaldo Muñoz Sanhueza.
- CB2 Juan Carvallo Torres.
- CB2 Eduardo Bhomann Muñoz.
- CB2 Luis Olgún Ortiz.
- CB2 Héctor Venegas Triviño.
- CB2 José Valderrama Valdivia.
- CB2 Carlos Maltez Salazar.
- CB2 Mario Rojas Martínez.
- CB2 Mario Montes Merino.
- CB2 Arnaldo Reinares Pesce.
- CB2 Ricardo Escobar Veas.
- CB2 Carlos Meza Barrera.
- CB2 Adolfo Elizalde Miranda.
- CB2 Juan Bustamante P.
- CB2 Mario Melipillán Barría.
- CB2 Mario Quezada Matus.
- CB2 Salvador Donoso Romero.
- CB2 Eduardo Rozas Velásquez.
- CB2 Nelson González Meneses.
- CB2 Enrique Toro Muñoz.
- CB2 Juan Barrera Carmona.
- CB2 Mauricio Cheuquehuala Ñanconahuel
- CB2 Fernando Salcedo Rodríguez.
- CB2 Francisco Riquelme Ocares.
- CB2 Víctor Gonzáles Sullivan.
- CB2 Luis Laguna Asenjo.
- CB2 Enrique Rojas Jiménez.
- CB2 Carlos Rosales Silva.
- CB2 Pablo Leiva Sepúlveda.
- CB2 Claudio Yáñez Parada.
- CB2 Miguel González Mohlenbein.
- CB2 Miguel Castro Balmaceda.
- CB2 Miguel Godoy Díaz.
- CB2 Miguel Avendaño Riquelme.
- CB2 Omar Carrasco Magaña.
- CB2 Eduardo Fernández Jara.
- CB2 José Carrasco Arancibia.
- CB2 Eduardo Manzanero Crasley.





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
1976	Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)	CB2 Juan Maureira Ortega. CB2 Raúl Hernández Mendoza. CB2 Ítalo Gajardo Peña. CB2 Miguel Gómez Rozas. CB2 Luis Hinojosa Benavides. CB2 Francisco Orellana Seguel. CB2 Antonio Paredes Olivares. CB2 Jorge García García. CB2 Rafael Espinoza Cabrera. CB2 Jorge Meza Martínez. CB2 Iván Campos Toro. CB2 José Orellana Soto. CB2 Cristián Hormazábal Lagos. CB2 Juan Ibaceta Herrera. CB2 Juan Cárdenas Cárdenas. CB2 Carlos Espinace Catalán. CB2 Pablo Freddy Muñoz. CB2 Bartolomé Acuña Luengo. CB2 Jaime Cruz Elizardo CB2 Pablo Gálvez Arredondo. CB2 Pedro González Ibarra. CB2 Hernán Guevara Castillo. CB2 Luis Iglesias Carmona. CB2 Víctor Zúñiga Rojas. CB2 Gerardo Ayala Pinto. CB2 José Gallardo González. CB2 Mario Caro López. CB2 Juan Retamal Vásquez. CB2 Manuel Pérez Jiménez. CB2 Eulogio Morales Pereira. CB2 Guillermo Bascour Núñez. CB2 Patricio Aedo Sepúlveda. CB2 Mauel Betanzo Beltrán. CB2 Juan Conejera Olivera.
1978	Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)	



CURSO

LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

1980

Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)

- CB2 Fernando Farfán Ramírez.
- CB2 Gabriel Allendes Villarroel.
- CB2 Patricio Gómez Muñoz.
- CB2 Pedro Canales Faúndez.
- CB2 Luis Seguel Bobadilla.
- CB2 Héctor Castillo Astudillo.
- CB2 Ismael Toro Zapata.
- CB2 Claudio Larreta Fonseca.
- CB2 Juan Zárate Villarroel.
- CB2 Luis Garrido Soto.
- CB2 Juan Lillo Orrego.
- CB2 Juan Rossel Romero.
- CB2 Ricardo Navarrete Maldonado.
- CB2 Leopoldo Inostroza Acevedo.
- CB2 José Leal Contreras.
- CB2 Humberto Medel Bustamante.
- CB2 Oscar Jiménez Vergara.
- CB2 Juan Rojas Rozas.
- CB2 Eduardo Espinoza Ilufi.
- CB2 Juan González Castro.
- CB2 Patricio Pérez Manríquez.
- CB2 Alberto Oyarzún Díaz.
- CB2 Ricardo Vicuña Arcieri.
- CB2 Juan Torres Concha.
- CB2 Juan Ibáñez Carrasco.
- CB2 Daniel Sepúlveda Domínguez.
- CB2 Juan Loyola Salas.
- CB2 René Morales Pinilla.
- CB2 Jorge Rabanal Carrillo.
- CB2 Mario Henríquez Caro.
- CB2 Marcelo Baeza Sandoval.
- CB2 Claudio Zúñiga Agurto.
- CB2 Manuel Ravanal Magaña.
- CB2 Jerson Chaperon Salazar.
- CB2 Purén Villalobos Huara.
- CB2 Carlos Mora Zapata.
- CB2 René Rodríguez Ojeda.
- CB2 Luis Lagos Álvarez.
- CB2 Luis Mendoza Núñez.
- CB2 Juan Segura Cortés.
- CB2 Juan Reyes Muñoz.
- CB2 Carlos Ramos Quilacán.
- CB2 Juan Alvarado Pérez.
- CB2 Samuel Vergara Araya.
- CB2 Félix Contreras Correa.





CURSO

LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

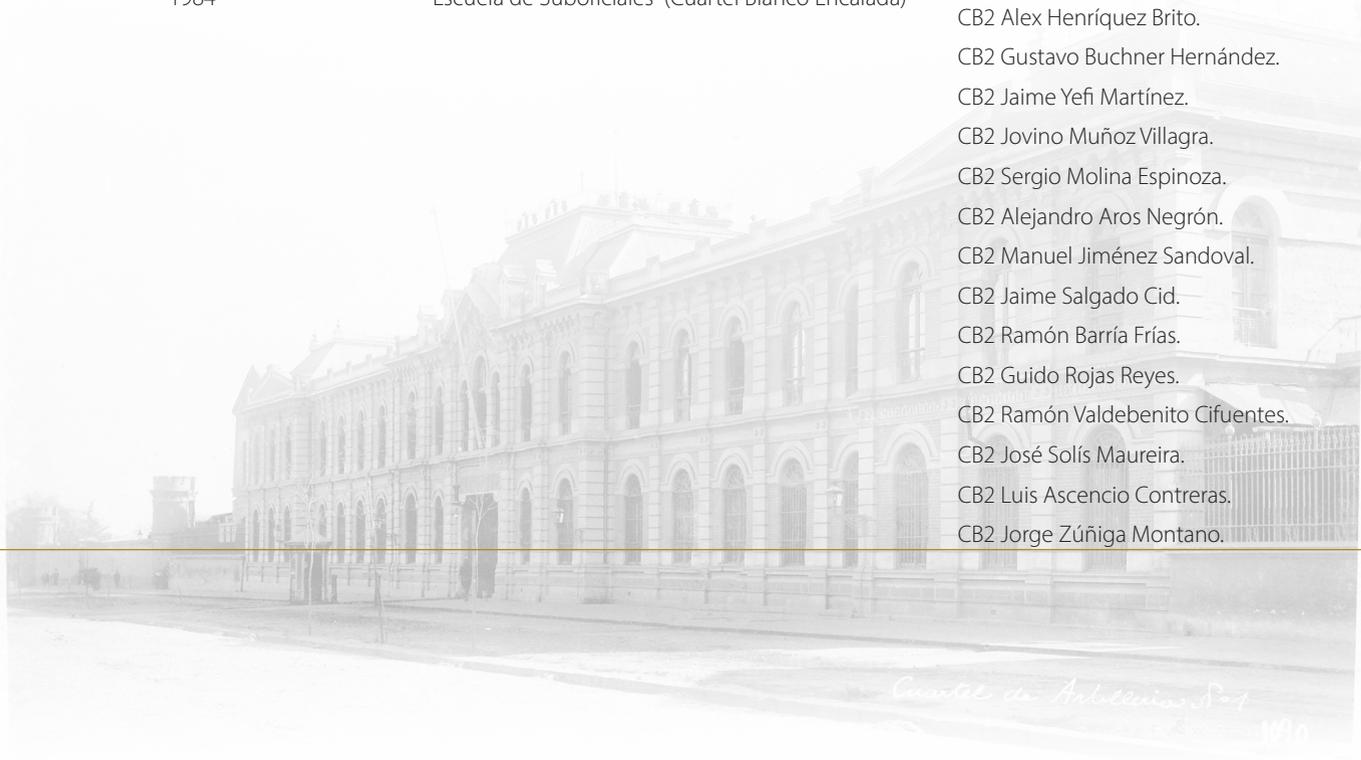
1981

Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)

CB2 Solano Bustamante Prado.
CB2 Mauricio Bevilacqua Roa.
CB2 Gabriel Ramírez González.
CB2 Mario Hormázabal González
CB2 Héctor Vásquez Morales.
CB2 Juan Fernández Lobos.
CB2 Sergio Lagos Beltrán.
CB2 Lorenzo Bustos Toledo.
CB2 Ricardo Meneses Planet.
CB2 Fernando Castro Garrido.
CB2 Luis Acuña Segura.
CB2 Mauricio Martínez Godoy.
CB2 Alfonso Burgos Troncoso.
CB2 Moisés Ramírez Escobar.
CB2 José Rojas Toledo.
CB2 Julián Ortiz Ortega.
CB2 Víctor Urra Contreras.
CB2 Hernán Haro Velásquez.
CB2 Juan Tapia Rivera.
CB2 Rodolfo Aravena Silva.
CB2 Erasmo Sandoval Quezada.
CB2 Luis Valdés Cordero.
CB2 Guillermo Flores Aguilera.
CB2 Sergio Pacheco Vásquez.
CB2 Luis Saravia Castillo.
CB2 Omar Fuentes Rocha.
CB2 Humberto Espinoza Matus.
CB2 Héctor Bello Castañeda.
CB2 Daniel Huichapán Reyes.
CB2 Agustín Rifo Albornoz.
CB2 Guillermo Díaz López.
CB2 Héctor Castro Mejías.
CB2 Miguel Mercado Droguett.
CB2 Héctor Cid Garrido.
CB2 Hernán Poblete Astudillo.
CB2 Humberto Véliz Cortés.
CB2 Francisco Rodríguez Jopia.
CB2 Francisco Alcaíno Pérez.
CB2 Juan Toloza Toloza.
CB2 Efraín Moscoso Carlos.
CB2 Rodolfo Gonzalez Campos.
CB2 Jorge Egaña Egaña.



CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
1982	Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)	CB2 Hernán Henríquez Alvarez. CB2 Carlos Figueroa Vásquez. CB2 Ricardo Quilodrán Rubio. CB2 Pedro Coñonir Meliqueo. CB2 Luis Fuentes Fica. CB2 Rubén Valenzuela Maldonado. CB2 Sergio Uribe Clavería. CB2 Manuel Cordero Reyes. CB2 Laurencio Cartagena Ulloa. CB2 José Jerez Trigo. CB2 Yusep Díaz Leiva.
1984	Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)	CB2 Cristian Brown González. CB2 Juan Palomino Soto. CB2 Luis Soto Urbina. CB2 Miguel Verdugo Osses. CB2 Jorge Martínez Castro. CB2 Luis Cerón Devia. CB2 Juan Tudela Sánchez. CB2 Luis Baldu Espinoza. CB2 Héctor Delgado Delgado. CB2 Nelson de la Fuente González. CB2 Marcos Brito Navea. CB2 Sergio Gómez Barrientos. CB2 Sergio Burgos Sepúlveda. CB2 Omar Neira Rivera. CB2 Alex Henríquez Brito. CB2 Gustavo Buchner Hernández. CB2 Jaime Yefí Martínez. CB2 Jovino Muñoz Villagra. CB2 Sergio Molina Espinoza. CB2 Alejandro Aros Negrón. CB2 Manuel Jiménez Sandoval. CB2 Jaime Salgado Cid. CB2 Ramón Barría Frías. CB2 Guido Rojas Reyes. CB2 Ramón Valdebenito Cifuentes. CB2 José Solís Maureira. CB2 Luis Ascencio Contreras. CB2 Jorge Zúñiga Montano.



Cuartel de Artillería S-1



CURSO

LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

1985

Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)

CB2 Juan Cornejo Nova.
CB2 Orlando Ormeño Quiroz.
CB2 Lorenzo Romero Penroz.
CB2 Rodrigo Osses Figueroa.
CB2 Juan Medina Sarmiento.
CB2 Edison Basso Contreras.
CB2 Sergio Jara Páez.
CB2 Edilio Vega Macías.
CB2 Mario Pérez Morales.
CB2 Carlos Zambrano Inostroza.
CB2 Jorge Díaz Pino.
CB2 Héctor Díaz Galdamez.
CB2 Rolando Valderrama Águila.
CB2 Luis Quintana Toro.
CB2 Mario Ferreira Mariángel.
CB2 José Urrutia Terán.
CB2 Francisco Leal Muñoz.
CB2 Alberto Rosas Pacheco.
CB2 Luis Hervieux Valdés.
CB2 Luis Silva Parra.
CB2 José Urra Contreras.
CB2 Pablo Araya Hermosilla.
CB2 Leonel Morales Cataldo.
CB2 Carlos Madrid Peña.
CB2 Pablo García Flores.
CB2 Luis León Ilufi.
CB2 Wilson Ponce Reyes.
CB2 Pedro Guzmán Valdés.
CB2 Christian Jara Jara.
CB2 Pedro Díaz Núñez.
CB2 Fernando Vergara Guerra.
CB2 Domingo Vergara Quezada.
CB2 Mario Bacigalupo Cárcamo.
CB2 Jaime Ramírez Salgado.
CB2 José Pino Brañas.
CB2 José Zambrano Hervera.
CB2 Víctor Olivares González.
CB2 Jaime Olivares Parada.
CB2 Mario Cartes Fernández.
CB2 Luis Mondaca Aránguiz.
CB2 Jorge Saavedra Leiva.
CB2 Víctor Llano Vera.
CB2 Nelson Orellana Rivas.
CB2 Patricio Mellado Mellado.



CURSO

LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

1985

Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)

CB2 Reinaldo Durán Oñate.
CB2 Iván Fuentes Macaya.
CB2 Frans Acuña Sotomayor.
CB2 Víctor Lazo Romero.
CB2 Marco Pardo Garrido.
CB2 Ricardo Calderón Núñez.
CB2 Alfredo Mariñanco Coñoeapan.
CB2 Sergio Lara Cáceres.
CB2 Juan Bravo Miranda.
CB2 Jaime Díaz Martínez.
CB2 Juan Gutiérrez Arriagada.
CB2 Cristian Ramírez Castro.
CB2 Jorge Farías Campos.
CB2 Sergio León Ramírez.
CB2 David Aguilera Maldonado.
CB2 Héctor Ortiz Palma.
CB2 Ricardo Zapata Reyes.
CB2 Richard Ibarra Gálvez.
CB2 David Espósito Riquelme.
CB2 Claudio Vargas Acevedo.
CB2 Wilson Rojas Gómez.
CB2 Francisco Álvarez Villarroel.
CB2 Miguel Pardo Ramírez.
CB2 Miguel Iturrieta Briones.
CB2 Iván Espinoza Hidalgo.
CB2 Humberto Molina Santana.
CB2 Luis Zavalla Retamal.
CB2 Carlos Huaiquiñir Quiñilén.
CB2 Hugo Padilla Rojas.
CB2 Edgardo Iturrieta González.
CB2 Juan Bascuñán López.
CB2 Hernán Rubio Chavarría.
CB2 Robinson Macías Lizama.





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
1986	Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)	CBO Mario Gallardo Romero. CBO Sergio Cancino Vásquez. CBO Sergio Salazar Quintana. CBO Ignacio Maureira Cádiz. CBO Hugo Guzmán Cárcamo. CBO Marcelo Molina Palma. CBO Francisco Miranda Tapia. CBO Roberto Bastías Rabello. CBO Guillermo Fuentes Aceitón. CBO Jaime Ulloa Contreras. CBO César Medel Vergara. CBO Juan Serrano Rivera. CBO César Llanper Gutiérrez. CBO José Melgarejo Veloz. CBO Patricio Godoy Munizaga. CBO Víctor Domínguez Acuña. CBO Rodolfo Mancilla Galindo. CBO Raúl Jara Cabrera. CBO Roberto Abarca Parra. CBO Iván Góngora Cabrera. CBO Juan Ancamil Godoy. CBO Gerardo Torres Yáñez. CBO Víctor Nourdin Mardones. CBO Eduardo Cisternas Rosales. CBO Enrique Acevedo Ruiz. CBO Rodolfo Medina Rodríguez. CBO Eduardo Ferrada Jorquera. CBO Eliseo Pérez Fernández. CBO Luis Silva Jiménez. CBO Luis Ortiz Rivas. CBO Eduardo Lorca Keim. CBO Williams Segovia Olmos. CBO Manuel Díaz Nuñez. CBO Renán Hidalgo Mora. CBO Miguel Fuentes Molina. CBO Carlos Obrequé Pardo. CBO Filadelfo Inostroza Vidal. CBO Sergio Caro Low. CBO Roberto Donoso Gutiérrez. CBO Leonardo Contreras Segovia. CBO Juan González Pinilla. CBO Ricardo Herrera Agurto. CBO Marcelo Vergara Tapia. CBO José Zúñiga Pinto.



CURSO

LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

1986

Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)

CBO Julio Díaz Gálvez.
CBO José Aguilera Guerra.
CBO Orlando Espinoza Moya.
CBO Raúl González Muñoz.
CBO Ernesto Villouta Valenzuela.
CBO Sergio Rojas Gómez.
CBO Francisco Matamala Cárdenas.
CBO Juan Fuenzalida Cáceres.
CBO Sebastián Inostroza Robles.
CBO Ariel Sepúlveda Ruiz.
CBO Jorge Pacheco Ortíz.
CBO José Barriga Arias.
CBO Wilson Manquepán Reyes.
CBO Luis Fernández Soto.
CBO Arturo Lillo Maldonado.
CBO Guillermo Gómez Castro.
CBO Aristarco Zúñiga Osorio.
CBO Jaime Arredondo Molina.
CBO Iván Núñez Aldana.
CBO Manuel Riveros Matamala.
CBO Juan Vergara Henríquez.
CBO Jorge Norambuena Gómez.
CBO Guillermo Vargas Fernández.
CBO Luis Bustos Hermosilla.
CBO Juan Bustamante Muñoz.
CBO Juan López Palma.
CBO Isaac Pérez Marchant.
CBO Omar Molina Sepúlveda.
CBO Fernando Orellana Moreno.
CBO Marco Montenegro Calderón.





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
1988	Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)	CBO Rafael Morales Prieto. CBO Alberto Romero Santibáñez. CBO Carlos Quintana Montalba. CBO Yuric Fuentes Sepúlveda. CBO Luis Soza Arancibia. CBO Javier Concha Agurto. CBO Luis Recabarren Bello. CBO Guillermo Rodríguez Álvarez. CBO Christian Pizarro Sarmiento. CBO Claudio Fuentes Ruiz. CBO Miguel López Tapia. CBO Oswin Hemmelmann Parra. CBO Marcelo Riquelme Aguilera. CBO Luis Quintanilla Durán. CBO Herman Fletcher Burgos. CBO Alexis Fernández Zúñiga. CBO Glen Farías Herrera. CBO Hugo Cortez Álvarez. CBO Luis Leyton Rivera. CBO Luis Muñoz Morales. CBO Francisco Álvarez de la Rosa. CBO Rodrigo Gómez Reyes. CBO Labdio Cartes Pincheira. CBO Aldo Campos Pinilla. CBO Iván Farías Vera.





CURSO

LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

1989

Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)

- CBO Patricio Jara García.
- CBO Sergio Zúñiga Rodríguez.
- CBO Abelardo Garcés Lobos.
- CBO Mauricio Caroca Dinamarca.
- CBO Raúl Sánchez Vergara.
- CBO Luis Tolmo Urbina.
- CBO Iván Canales Inostroza.
- CBO Víctor San Martín Pavez.
- CBO Raúl Cáceres Eguiluz.
- CBO Arnaldo Quezada González.
- CBO Víctor Medel Vergara.
- CBO Hernán Ríos Araya.
- CBO Leandro Soto Ávila.
- CBO Jorge Bascuñán Quezada.
- CBO Ramón Espichans Campos.
- CBO Mauricio Rivera Campos.
- CBO Héctor Echeverría Riquelme.
- CBO José Chávez Campos.
- CBO Juan Uribe Castro.
- CBO Juan Escobar Galindo.
- CBO Juan Salas Vásquez.
- CBO Ángel González Contreras.
- CBO Javier Mathias Jofré.
- CBO Miguel Ibarra Tudela.
- CBO Alex Esnida Cruces.
- CBO Leonel Rivas Jara.
- CBO Carlos Aguilera Jeria.
- CBO Marcelino Figueroa Tiznao.
- CBO Alejandro Díaz Dervich.
- CBO Carlos González Pincheira.
- CBO José Concha Llanos.
- CBO Luis Asken Lagos.
- CBO Marcelo Zagal Zamora.
- CBO Juan Luardo Díaz.
- CBO Juan Figueroa Gatica.
- CBO Jorge Valdebenito Pérez.
- CBO Joel Araya Droggett.
- CBO Gregorio Gavilán Beroiza.
- CBO Andrés Osorio Godoy.
- CBO Rafael Neculpán Lincuant.
- CBO César Sepúlveda Muñoz.
- CBO Mario Troncoso Oñate.
- CBO Mauricio Muñoz Baeza.
- CBO Claudio Moralez Cruz.



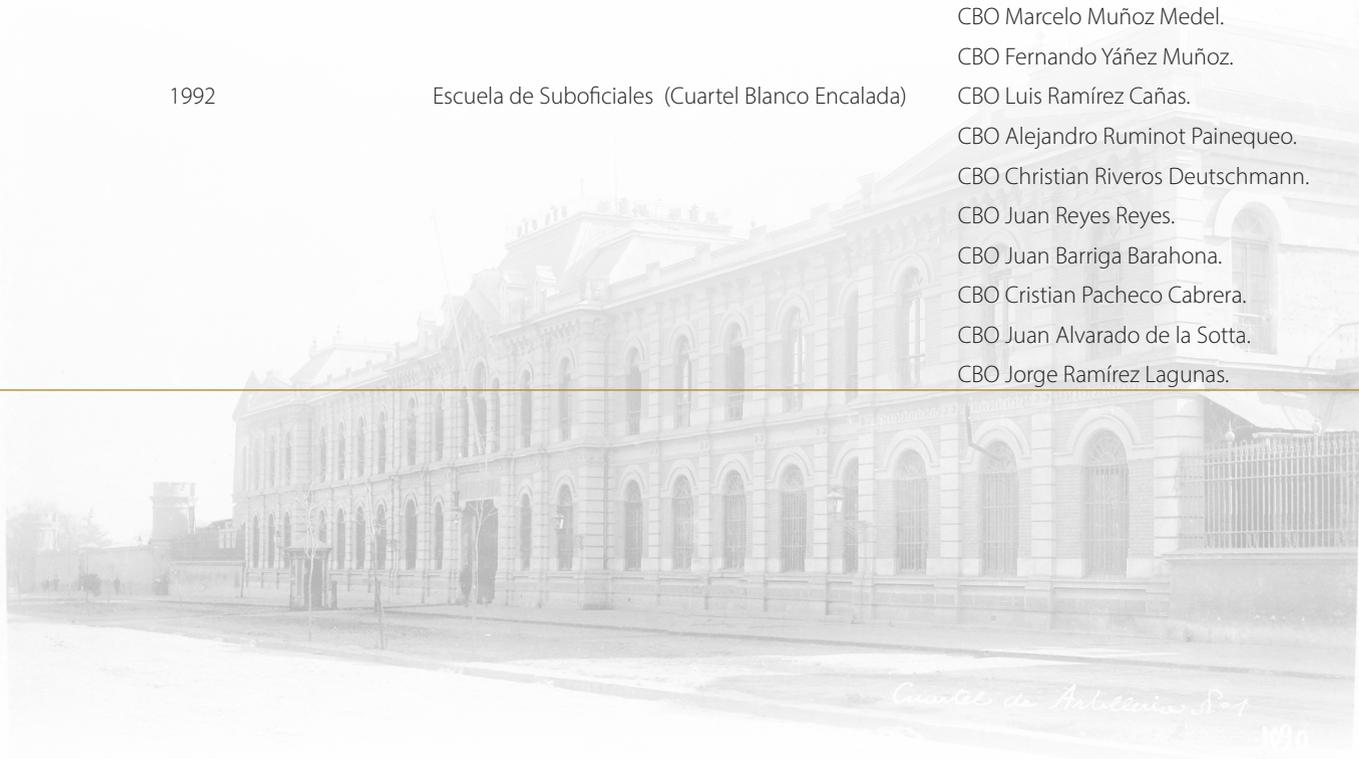


CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
1989	Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)	CBO Ricardo Rojo Cáceres. CBO José Vega Vielma. CBO Rafael Salazar Ortiz. CBO Juan Alburquenque Fernández. CBO Guillermo Sáinz Bravo. CBO Carlos Pereira Navarro. CBO Víctor Leighton Muñoz. CBO Héctor Méndez Rubio. CBO Roberto Gutiérrez Rivera. CBO Carlos Mena Espinoza. CBO Tomás Miranda Ramírez. CBO José Hidalgo Romero.
1990	Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)	CBO Gerardo Muñoz Zúñiga. CBO Hernán Vivallos Barahona. CBO Iván González Reyes. CBO Roberto Vega Silva. CBO José Pérez Lopehandía. CBO Manuel Urbina Cruz. CBO Héctor Andrade Contreras. CBO Carlos Palma Álvarez. CBO Carlos Vargas Flores. CBO Patricio Zamora Salazar. CBO Héctor Jara Mura. CBO Carlos González Castro. CBO Sergio Vargas Olea. CBO Patricio Paineman Cuevas. CBO José Jarpa Pincheira. CBO Carlos Castro Galleguillos. CBO Leonardo Pradenas Maldonado. CBO José Parra Retamal. CBO Jonás Gallardo Pizarro. CBO Jaime Rivas Carreño.





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
1991	Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)	<p>CBO Jaime Ulloa Vega. CBO Patricio Duarte Viera. CBO Sergio Orellana Carreño. CBO Rony López Olguín. CBO Oscar Calfulaf Allilef. CBO Patricio Altamirano Ule. CBO Luis Salinas Palma. CBO Nelson Farías Abarca. CBO Richard Lara Cáceres. CBO Arnoldo Delgado Almonacid. CBO Gerardo Arévalo Reyes. CBO Abel Galaz Aguilera. CBO Miguel Arias Concha. CBO Luis Carreño Martínez. CBO Juan Vilo Chacur. CBO Juan Pérez Morales.</p>
1992	Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)	<p>CBO José Pérez Silva. CBO Alex Carrizo Sepúlveda. CBO Claudio Muñoz López. CBO Rubén Álvarez Alcayaga. CBO Leonel Contreras Quezada. CBO Gerardo Retamal Morales. CBO Juan Muñoz Muñoz. CBO Michel Pérez Mira. CBO Juan Pizarro Corominas. CBO Marcelo Muñoz Medel. CBO Fernando Yáñez Muñoz.</p>
1992	Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)	<p>CBO Luis Ramírez Cañas. CBO Alejandro Ruminot Painequeo. CBO Christian Riveros Deutschmann. CBO Juan Reyes Reyes. CBO Juan Barriga Barahona. CBO Cristian Pacheco Cabrera. CBO Juan Alvarado de la Sotta. CBO Jorge Ramírez Lagunas.</p>





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
1993	Escuela de Suboficiales (Cuartel Blanco Encalada)	CBO Hugo Ruiz Matus. CBO Carlos San Martín Mendoza. CBO Alexis Torres Fuentealba. CBO Carlos Carrasco Rojas. CBO Jaime Pérez Álvarez. CBO Rafael Dueñas Parra. CBO Jaime Olmos Espinoza. CBO Juan Vallejos Soto. CBO Julio Contreras Moraga. CBO Jorge Campos Martínez. CBO Antonio Salazar Díaz. CBO Carlos Figueroa Tapia. CBO Aldo Petit Laurent Silva. CBO Humberto Leyton Alvarado. CBO Leopoldo Collao Cabrera. CBO Jorge Garrido Delgado. CBO Eduardo Toledo Rivera. CBO Gabriel Leyton Santana. CBO Julio Barra Navarro. CBO Pedro Saldías Jara. CBO Jorge López Riveros. CBO Rodolfo Ousbel Lobos. CBO Octavio Orellana Morales. CBO Pablo Valdivia Vargas. CBO Elvis Esnida Martínez. CBO Gerardo Santander Alarcón. CBO Andrés Valenzuela Venegas. CBO Juan Rivas Pinilla. CBO Rodrigo Maldonado Vidal. CBO Diego Tobar Abarca. CBO Héctor Haro Haro. CBO Miguel Salas Rojas. CBO Francisco Subiabre Guevara. CBO Héctor González Paredes. CBO José Díaz Aliaga. CBO Freddy Quiroz Carvajal. CBO Eleuterio Soto Collado. CBO Carlos Castro Aravena. CBO José Cifuentes González. CBO Ismael Briceño González. CBO Juan Olea Reyes. CBO Carlos Manzano Cabeza. CBO Marco Oyarce Espinoza. CBO Gonzalo Seguel Sarandona.
1995	Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)	



CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
1997	Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)	CBO Julio Romero Penroz. CBO Jorge Pereira Baeza. CBO José González Novoa. CBO Raúl Arriagada Chamorro. CBO Leonel García Paredes. CBO Felipe Cortés Carrasco. CBO Julio Vásquez Novoa. CBO Ruggero Capelli Ortega. CBO Javier Alarcón Silva. CBO Alexis Martínez Vargas. CBO Arnoldo Morales Henríquez. CBO Julián Valdés Muñoz. CBO Rodrigo Carriel López. CBO César Caro Gutiérrez. CBO Javier González Galaz. CBO Patricio Arancibia Ogalde. CBO Andrés Muñoz Risco.
1998	Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)	CBO Freddy Sepúlveda Bravo. CBO Marco Céspedes Cerda. CBO Fabián Céspedes Orellana. CBO Daniel Sánchez Campos. CBO Fernando Soto Vilches. CBO Juan Isla Delgado. CBO Pablo Urbina Matamala. CBO Víctor Bustos Aravena. CBO Víctor Barriga Troncoso. CBO Joel Coñuén Avendaño. CBO Juan Muñoz González. CBO Jhony Campos Contreras. CBO Christian Pino Oviedo. CBO Patricio Cañas Arroyo.
1999	Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)	CBO Matías Donoso Jiménez. CBO Adrián Montiel Morales. CBO Juan Cáceres Pizarro. CBO Rolando Ahumada Leiva. CBO Jhon Sepúlveda Becerra. CBO Jorge Palacios Yáñez. CBO Juan Crisóstomo Barros. CBO Walther Retamales Lara. CBO Jorge Sepúlveda Curihual. CBO Fernando Escobar Cofré. CBO Cristian Norambuena Salazar. CBO Marco Llanos Eulefi.





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
1999	Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)	CBO Francisco Ibáñez Medina. CBO Nelson Cárdenas Ojeda. CBO Fernando Alegría Sepúlveda. CBO Ariel Yáñez Alvarado. CBO Fernando Paillalef Millahual. CBO Marcelo Álvarez Callpa. CBO Waldo Valencia Estay. CBO César Coronado Soto. CBO Fredy Pezoa Rivas. CBO Luis Campos Vásquez. CBO Patricio Fuentes de la Puente. CBO Pedro Ortega Ulloa. CBO Miguel Vargas Aguayo. CBO Félix Díaz Montoya. CBO Juan Pinto Rojas. CBO Gabriel Peralta Molina. CBO Lester Carrasco Cifuentes. CBO Sergio González Espinoza. CBO Mamerto Araya Gallegos. CBO Carlos González Terencuan. CBO Raúl Rocuant Ramírez. CBO Pedro Leiva Romero. CBO Lucio Hinojosa González. CBO Óscar Barraza Araya. CBO Leonardo Molina Fuentes. CBO Luis Agüero España. CBO José Espinoza Figueroa. CBO Charles Cea Vidal. CBO Víctor Salinas Fa. CBO Alvaro Cea Arancibia. CBO Alejandro Sánchez San Martín. CBO José Valdivia Machuca. CBO Patricio Zanni Castillo. CBO Alejandro Mussat Mussat. CBO Oscar Sánchez Castro. CBO Christian Rojas Silva. CBO Cristian Morandé Castro. CBO Jimmy Cerón Solís. CBO Osvaldo Barrueto Bravo. CBO Juan Mora Gallardo. CBO Christian Moreno Donoso. CBO Víctor Espinoza Romero. CBO Alex Riquelme Cordero. CBO Eduardo González Sepúlveda.



CURSO

LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

1999

Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)

CBO Eric Soto Morales.
CBO Joel Leiva Miranda.
CBO Cristián Valles Gatica.
CBO Jorge Olave Bustos.
CBO Patricio Morales Ramos.
CBO Luis Muñoz Venegas.
CBO Carlos Gutiérrez Monsalve.
CBO José Cossio Zambrano.
CBO David Salinas Donoso.
CBO Rodrigo Vivanco Navarrete.
CBO Enrique Castillo Villalobos.
CBO Rodrigo Avaca Rodríguez.
CBO Edson Vargas Carrizo.





CURSO

LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

2000

Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)

CBO Roberto Jara Gutiérrez.
CBO Rodrigo Pino Pizarro.
CBO Rodrigo Bravo Catalán.
CBO Víctor Narváez Arteaga.
CBO Andrés Curileo Pérez.
CBO Gonzalo Andaur Muñoz.
CBO Rodrigo Budaleo Pellet.
CBO Jaime Torres Navarro.
CBO Leonardo Quiroz Naranjo.
CBO Francisco Riffo Chávez.
CBO Rodrigo Vergara Córdova.
CBO Miguel Herrera Gómez.
CBO Hugo Inostroza Toledo.
CBO Eleacer Cartes Venegas.
CBO Antonio Chodil Vidal.
CBO Luis Flores Mamani.
CBO Luis Melo Riquelme.
CBO Ariel Gajardo Sobarzo.
CBO Claudio Farías Bravo.
CBO René Gallardo Hidalgo.
CBO Hernán Piña Corvalán.
CBO Nelson Uribe Troncoso.
CBO Juan Escárate Suazo.
CBO Cristian Silva Mora.
CBO Rodrigo Astete Valderrama.
CBO Jhonatan Hormazábal Moraga.
CBO Rodrigo Mora Valencia.
CBO Patricio Bustos Jara.
CBO Diego Ibáñez Martínez.
CBO Gabriel Quezada Inostroza.
CBO Gonzalo Tapia Reyes.
CBO Ernesto Rivera Fernández.
CBO Alejandro Millar Vásquez.
CBO Héctor Paredes Molina.
CBO Mauricio Jorquera Martínez.
CBO Alfredo Pérez Moena.
CBO Alex Araneda Ángulo.
CBO Diego Quiroz Cerda.
CBO Juan Bravo Palacios.
CBO Ronald Aravena Fuentes.
CBO Enrique Lobos Jara.
CBO José Jofré Niripil.
CBO Rody Henríquez Burgos.
CBO Ricardo Aguilera Bartsch.
CBO Juan González Villar.
CBO Alex Valenzuela Urzúa.
CBO Roberto Mellado Ramírez.





CURSO

LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

2000

Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)

CBO Felipe Clavero Leiva.
CBO Giovanni Hernández Romero.
CBO Jorge Aguayo Sanhueza.
CBO José Leyton Zuñiga.
CBO Luis Gaminao Concha.
CBO Cristian Cid Gallardo.
CBO Guido Ulloa Jaque.
CBO Claudio Gutiérrez Guzmán.
CBO Félix Aguilar Ruiz.
CBO César Gallardo Moraga.
CBO Rodrigo Soto Baeza.
CBO Oli Martini Castro





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
2001	Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)	CBO César Lagos González. CBO Omar Jeria Vásquez. CBO Leonidas Soto Mardones. CBO Osvaldo Correa Bustamante. CBO Bernardo Guzmán Ahengo. CBO José Flores Galaz. CBO Claudio Hernández Acuña. CBO Cristian Bórquez Barría. CBO Edgardo Tapia Rojas. CBO Angelo Inostroza González. CBO Alexi Pérez Salinas. CBO Juan Morales Vásquez. CBO Alex Solar Pavez. CBO Bernardo Bello Martínez. CBO Carlos Vicuña Álvarez. CBO Jean Paul Contalba Sandoval. CBO Claudio Alarcón Díaz. CBO Carlos Pantoja Mardones. CBO Raúl Mardones Olivos. CBO Pedro Sánchez Gutiérrez. CBO Ramón Jaramillo Martínez. CBO Arnaldo Cortés Ortiz. CBO Gregorio Chañapi Huenuman. CBO Eduardo Chávez Rojo. CBO Erwin Freire Leal. CBO Pedro Carrasco Sandoval. CBO Alvaro Parra Jara. CBO Lizardo Barra Fuentes. CBO Sebastián Martínez Véliz. CBO Manuel Córdova González. CBO Patricio Gajardo Gajardo. CBO Jaime Valderrama Ortega. CBO Alex Muñoz Salazar. CBO Alvaro Muñoz Soto. CBO Carlos Cruz Lara. CBO Pedro Torres Aravena. CBO Ernesto Valenzuela Salgado. CBO Esteban Aravena Estay. CBO Rodrigo Rojas Soto. CBO César Lillo Mena. CBO Pablo Palacios Núñez. CBO Ángel Silva Almendra. CBO Juan González Bustos. CBO Hugo Sepúlveda Ramírez. CBO Michel Paredes Cuevas. CBO Francisco Hermosilla González



CURSO

LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

2002

Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)

- CBO José Lagos Díaz.
- CBO Claudio Rodríguez Acuña.
- CBO Cristian Hevia Quiñones.
- CBO Francisco López Vignola.
- CBO Cristhian Prado Osorio.
- CBO Rodrigo Garrido Madariaga.
- CBO Eduardo Catalán Vilches.
- CBO David Llanos Pizarro.
- CBO Eduardo Naranjo Rondón.
- CBO Óscar Marín Oñate.
- CBO Eduardo Cerda González.
- CBO Cristian Quintana Morales.
- CBO Jaime San Martín Núñez.
- CBO Daniel Ramírez Montero.
- CBO Jorge Ferrada Hidalgo.
- CBO Patricio Paredes Schwalm.
- CBO Jorge Araneda Calderón.
- CBO Claudio Bustamante Torres.
- CBO Manuel Duath Duath.
- CBO Carlos Zamorano Sánchez.
- CBO Raúl Montecinos Basualto.
- CBO Carlos Olguín Segura.
- CBO Pedro Pérez Valdés.
- CBO Andrés Acuña Vera.
- CBO José Sánchez Llanos.
- CBO José Hidalgo Vásquez.
- CBO Carlos Flores Recabal.
- CBO Alexis Figueroa Castro.
- CBO Carlos Valdés Soza.
- CBO Jaime Cornejo Parraguez.
- CBO Arturo Muñoz Toro.
- CBO Iván Toro Millahual.
- CBO Pedro Barrales Bustos.
- CBO Roberto Salinas Cifuentes.
- CBO Mauricio Espejo Dublas.
- CBO José Guajardo Orellana.
- CBO Quintín Pedreros Cortez.
- CBO Gerardo Estuardo Sandoval.
- CBO Juan Salamanca Alarcón.
- CBO Guido Sandoval Avendaño.
- CBO Ramón Sánchez San Martín.
- CBO Carlos Uribe Sáez.
- CBO Rodrigo Morán Belmar.





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
2002	Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)	CBO Juan Anabalón Herrera. CBO Marco Lacombe Morales. CBO Eduardo Bustos Manosalva. CBO Marcial Rojas Núñez. CBO Juan Suazo Flores. CBO Álvaro Galaz Galaz. CBO Francisco Petey Inostroza. CBO Cristian Cáceres Cáceres. CBO Mauricio Cortés Arancibia. CBO Luis Muñoz Véliz. CBO Claudio Inostroza Escar. CBO Juan Yáñez Araya. CBO Evans Silva Acevedo. CBO Rodrigo Tello Cortés. CBO Frederic Pacheco Tranamil.





CURSO

LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

2003

Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)

CBO Francisco Muñoz Villegas.
CBO Andrés Parra Parra.
CBO Alejandro Calderón Saldivia.
CBO Esteban Muñoz Soto.
CBO Edison Salazar Acosta.
CBO Pablo Bórquez Molina.
CBO Gustavo Anchimil Antillanca.
CBO Manuel Aravena Araya.
CBO Christian Martínez Puchi.
CBO Robinson González Jiménez.
CBO Alfredo Contreras Fica.
CBO Claudio Pizarro Cabello.
CBO Nazri Salazar Fuentes.
CBO Marcial Villouta Alonso.
CBO José García Garabito.
CBO Jorge Córdova Estay.
CBO Cristian Andana Arellano.
CBO Oscar Lagos Abarzúa.
CBO Mauricio Millar Coronado.
CBO Julio Sierra Sanzana.
CBO Ricardo Contreras Carrasco.
CBO Isaac Figueroa Vivanco.
CBO Carlos Navarrete González.
CBO Héctor Araya Reyes.
CBO Emerson Cid Marchant.
CBO Isaac Cabezas Pincheira.
CBO Mauricio Lizama Martínez.
CBO Leonardo Schifferli Salazar.
CBO Marco Grandón Grandón.
CBO Cristian Opazo Otárola.
CBO Alex Vega Martínez.
CBO Cristian Tapia Riveros.





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
2004	Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)	CBO Pedro Cubillos Galaz. CBO Francisco Carrasco Pino. CBO Miguel Inostroza Soto. CBO Sergio Rosas Carrasco. CBO Héctor Barra Cabrera. CBO Erik Cerda Aucamán. CBO Cristian Díaz Santibáñez. CBO Elvis Saéz González. CBO Christopher Palma Manríquez. CBO Héctor González Verdugo. CBO Gonzalo Véliz Pérez. CBO Mayko Muñoz Fernández. CBO Carlos Martínez Esparza. CBO Daniel Espinoza Soto. CBO Rodrigo Cortés Vásquez. CBO Carlos Varela Rebolledo. CBO Esteban Toro Berríos. CBO Luis Barriga Paredes. CBO Víctor Pacheco Salas. CBO Manuel Carrillo Prissing. CBO Héctor Sánchez Fica. CBO Mario Díaz Cornejo. CBO Daniel Vargas Rodríguez. CBO Óscar Castro Rojas. CBO Marco Donoso Melillán. CBO Robinson Urra Morales. CBO Iván Vargas Saldívar. CBO Rodrigo Acuña Yáñez. CBO Alvaro Fajardo Cárdenas. CBO Pedro Santibáñez Hernández. CBO Juan Torres Soto. CBO Richard Paredes Soto. CBO Enzo Leiva Acevedo. CBO Emanuel Pareja Campos.





CURSO

LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

2005

Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)

CBO Isaías Osses Vergara.
CBO Diego Cortés Ávila.
CBO Andrés Lazo Ríos.
CBO Mauricio Vega Guerra.
CBO Manuel Pérez Ramírez.
CBO Francisco González Matus.
CBO David Aburto Henríquez.
CBO Leonardo Barra Fuentes.
CBO Wladimir Opazo Flores.
CBO Edgardo Labbé Molina.
CBO Felipe Jiménez Messina.
CBO Alex Torres Chávez.
CBO Heber Ferrada Pino.
CBO Luis Pulgar Brito.
CBO Luis Burgos Vásquez.
CBO José Pardo Gómez.
CBO Jonathan Jara Rosas.
CBO Mauricio García Troncoso.
CBO Nelson Varela Valenzuela.
CBO Carlos Pincheira Vásquez.
CBO José Merello Lagos.
CBO Miguel Sarabia Mella.
CBO Isaías Sanhuesa Soto.
CBO Rodrigo Díaz Espinoza.
CBO Víctor Iribarra González.
CBO Rodrigo Rivas Garrido.
CBO David Berríos Campos.
CBO José Abarzúa Rozas.
CBO Braulio Iturra Flores.
CBO Gonzalo Calderón Lazcano.
CBO Ricardo Contreras Bastías.
CBO Carlos Reyes Terán.
CBO David Navarrete Castillo.
CBO Sergio Monarde Bascur.





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
2006	Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)	CBO Cristian Reyes Madrid. CBO Hernán Román Valdés. CBO Jaime Hernández Saavedra. CBO Luis Campos Valenzuela. CBO Jhonny Ibacache Ríos. CBO René Sierra González. CBO Rodrigo Soto Sepúlveda. CBO Manuel González Cifuentes. CBO Ariel Berrios Mesías. CBO Gustavo Santander Sánchez. CBO Yeison Morales Rodríguez. CBO Cristian Gatica Fuentealba. CBO Aníbal Rosales Donoso. CBO Andrés Cuevas Riquelme. CBO Luis Palma Meneses. CBO Jhon Fierro Acosta. CBO José Carmona Riquelme. CBO Jonathan Oyarzún Reyes. CBO Marco Guzmán Cuevas. CBO Michael Palma Muñoz. CBO Rodolfo Gutiérrez Gutiérrez. CBO Jorge García Ceballos. CBO Pablo Farías Gómez. CBO Jonnathan López Olgúin. CBO Tennyson Mardones Benítez. CBO Cristian Valdés Covili. CBO Alexis Apaza González. CBO Francisco Abarca Reyes. CBO Víctor Muñoz Ibáñez. CBO Luis Sepúlveda Guilmai. CBO Arnaldo Becerra Gálvez.





CURSO

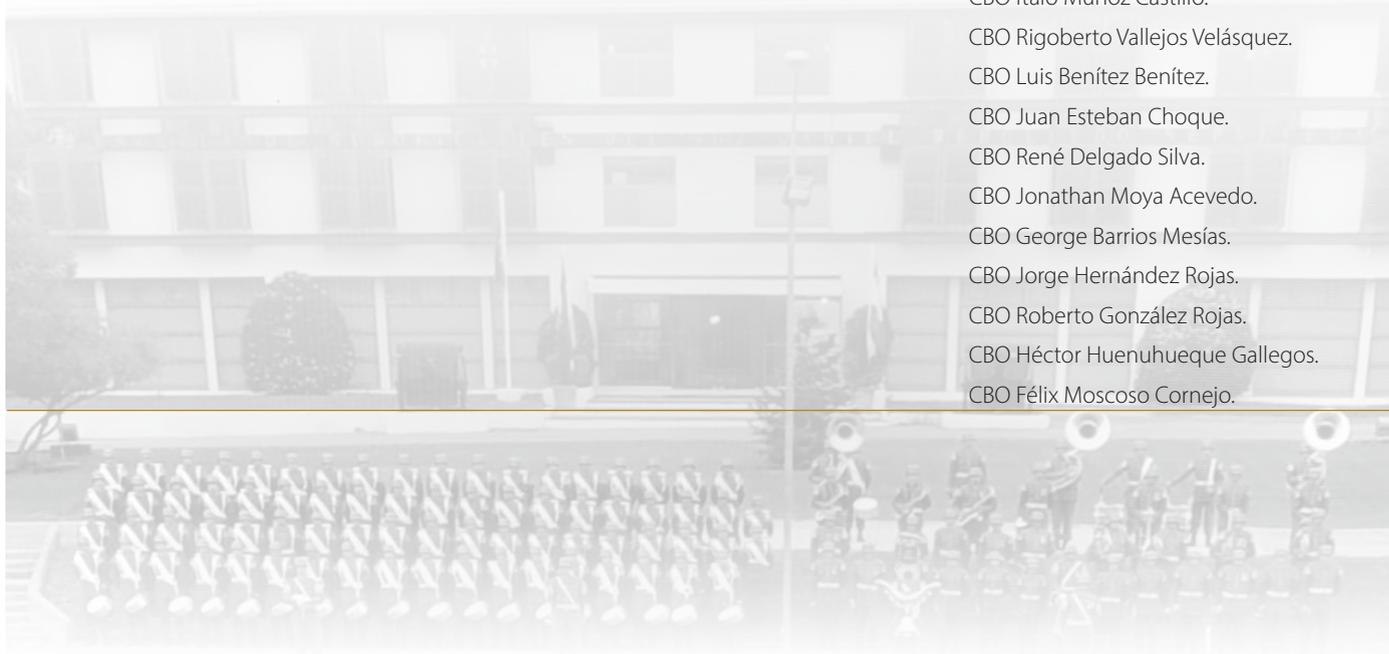
LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

2007

Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)

CBO Marcel Norambuena Roa.
CBO Manuel Escobar Peña.
CBO Ángel Salinas López.
CBO Raúl Fuentes Hernández.
CBO Emanuel Ulloa Arriagada.
CBO Patricio Oyarce Loyola.
CBO Pablo Torres Parra.
CBO Georges Parra Parra.
CBO Edison Escobar Ruiz.
CBO José Torres Cárcamo.
CBO Luis Grens Véliz.
CBO Mauricio Saavedra Jara.
CBO Gustavo Mardones Cofré.
CBO Miguel Meléndez Romero.
CBO Eduardo Delgado Vargas.
CBO Cristian Cerda Leris.
CBO Gerardo Vega Fernández.
CBO Cristóbal Barraza Vergara.
CBO Rodolfo Ruiz Jorquera.
CBO Eduardo Chaura Calbucán.
CBO Víctor Olmedo Correa.
CBO Pedro Rojas Urbano.
CBO Miguel Rodríguez Rodríguez.
CBO José Figueroa Becker.
CBO Daniel Barría Ávila.
CBO Francisco Riveros Cortés.
CBO José Oliva Espinoza.
CBO Ítalo Muñoz Castillo.
CBO Rigoberto Vallejos Velásquez.
CBO Luis Benítez Benítez.
CBO Juan Esteban Choque.
CBO René Delgado Silva.
CBO Jonathan Moya Acevedo.
CBO George Barrios Mesías.
CBO Jorge Hernández Rojas.
CBO Roberto González Rojas.
CBO Héctor Huenuhueque Gallegos.
CBO Félix Moscoso Cornejo.





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
2008	Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)	CBO Luis Martínez Valladares. CBO Víctor Aedo Cid. CBO José González Carvallo. CBO Luis Godoy Navarrete. CBO Eugenio Urquiza Leiva. CBO Cristian Urbina Valdés. CBO Rodrigo Meza Ibar. CBO Cristian Rojas Piña. CBO Joan Soto Catalán. CBO José Ossandón Muñoz. CBO Erick Gaete Soto. CBO Diego Silva Pavez. CBO Gabriel Urra Salas. CBO Oscar Navia Casanova. CBO Aldo Jeria Espinoza. CBO José Huichamán Molina. CBO Jonathan Paredes Beltrán. CBO José San Martín Villanueva. CBO Fabián Vega Veas. CBO Armin Soto Quintana. CBO Félix Alarcón Rivas. CBO Francisco Vera Inostroza. CBO Erwin Fuentes Pereira. CBO Héctor Curiqueo Curiqueo. CBO Felipe Saravia Huaiquilef. CBO Jaime Henríquez Silva. CBO Patrik Ríos González. CBO Luis López Sandoval. CBO Antonio Oliveros Oliveros. CBO Carlos Cáceres Balboa. CBO José Pontigo Flores. CBO David Salas Vidal. CBO Jaime Ortega Pinilla. CBO Francisco Pinilla González. CBO Jaime Campos Lizama. CBO Pablo Manríquez Maldonado. CBO Sebastián Moraga Barahona. CBO Christopher Contreras Guzmán. CBO José Núñez González.



CURSO

LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

2009

Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)

- CBO Alejandro Guíñez Morales.
- CBO Manuel Cortés Castillo.
- CBO Florentino Placencia Becerra.
- CBO Sergio Betanzo Briones.
- CBO Cristian Cares Toro.
- CBO Eduardo Caniulaf Acuña.
- CBO Alejandro Muñoz Torres.
- CBO Marcelo Pizarro Cortez.
- CBO Rubén Jara Retamales.
- CBO Andy Gómez Saldivia.
- CBO Matías Ulloa Pantoja.
- CBO Ariel Moreno Valenzuela.
- CBO Francisco Campos Chivailao.
- CBO José Álvarez Ávila.
- CBO Jorge Mardones Cortés.
- CBO Gerard Roa Soto.
- CBO Luis Paredes Contreras.
- CBO Fredy Contreras Muñoz.
- CBO Óscar Burboa Fernández.
- CBO Cristian Fuentes Fritz.
- CBO Enrique Cerda Poblete.
- CBO Eric Pascal Pascal.
- CBO Sebastián Espinoza Zapata.
- CBO Abraham Zúñiga Rivera.
- CBO Alexis García Pino.
- CBO Diego Jopia Vergara.
- CBO Luis Vidal Jara.
- CBO Alejandro Mella Sepúlveda.
- CBO Patricio Mellado Ramírez.
- CBO Eduardo Pinto Pinto.
- CBO Orlando Miranda Cárcamo.
- CBO Davis Guerra Lobos.
- CBO Antonio Díaz Salgado.
- CBO David Troncoso Flores.
- CBO Fabián Toro Toro.





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
2010	Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)	CBO Adrián Rodríguez Cuevas. CBO Manuel Muñoz Silva. CBO Pedro Gómez Díaz. CBO Sebastián Zúñiga Jofré. CBO Cristián Cortés Concha. CBO Claudio Martínez Martínez. CBO Jorge Henríquez Sepúlveda. CBO Carlos Sánchez Martínez. CBO Javier Jorquera Cisternas. CBO Roque Uribe Uribe. CBO Felipe Ferrada Barrera. CBO Alejandro Aguilera Sanhueza. CBO Samuel Silva Ovalle. CBO Eduardo Sepúlveda Gálvez. CBO Luis Carrasco Henríquez. CBO Jorge Esparza Almendras. CBO Michel Salvatierra Zamorano. CBO Luis Escobar Mardones. CBO José Jorquera Rojas. CBO Aris Cariaga González. CBO Jonathan Ponce Tello. CBO Jesús Alarcón Neira. CBO Alfredo Coloma Cifuentes. CBO Bryan Plaza Yáñez. CBO Joel Fernández Collao. CBO Carlos Jerez Gutiérrez. CBO Arturo Moya Díaz.





CURSO

LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

2011

Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)

CBO Humberto Valdebenito Soto.
CBO Bastián Moreno Escudero.
CBO Pedro Lara Acuña.
CBO Andrés Díaz Beltrán.
CBO Víctor Érices Pérez.
CBO Jorge Alfaro Arroyo.
CBO Alejandro Avendaño Renin.
CBO Andrés Martínez Negrete.
CBO Jorge Araya Alvarado.
CBO César Coña Lefinao.
CBO Luis Aldana Jiménez.
CBO Gino Muñoz Saavedra.
CBO Erwin Hernández Díaz.
CBO Oscar Macías Contreras.
CBO Fernando Fernández Fonseca.
CBO Álvaro Cuevas Figueroa.
CBO Michael Manríquez Ávila.
CBO Daniel Cerda Rodríguez.
CBO Jorge Jofré Briceño.
CBO Camilo Rodríguez González.
CBO Manuel Molina Muñoz.
CBO Felipe Hermosilla Cruces.
CBO Guillermo Aillapán Lienqueo.
CBO Sandro Contreras Pérez.
CBO Alan Molina Oses.
CBO Juan Corona Gutiérrez.
CBO Germán Miranda Villagra.
CBO Ivo Barrera Vergara.
CBO Francisco Álvarez Callejas.
CBO José Ñancuqueo Fernández.
CBO Darwin Díaz Córdova.
CBO Luis Moraga Triviño.
CBO Claudio Escudero Varela
CBO Rubén Ángulo Guerrero.
CBO Guillermo Burgos Peña.
CBO Diego Bahamonde Zurita.
CBO Sebastián Lisboa Mardones.
CBO Víctor Mejías Abarza.
CBO Tomás Pérez Palma.





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
2012	Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)	CBO Elías Rodríguez Concha. CBO Addans Figueroa Salinas. CBO David Celis Vidal. CBO Mario Zuleta Vallejos. CBO Francisco Sandoval Shinya. CBO Marcelo Vélez Muñoz. CBO Freddy Moraga Mora. CBO Isai Rubio Matus de la Parra. CBO Alejandro Rivera Valenzuela. CBO Hugo Concha Rojas. CBO Mauricio Aguilera Hormazábal. CBO Eduardo Matus Sanhueza. CBO José Morales Hernández. CBO Cristian Véliz Álfaro. CBO Carlos Castillo Pereira. CBO Luis Sánchez Osorio. CBO Felipe Ogas Mora. CBO Víctor Garrido Meza. CBO Roberto Cisterna Pacheco. CBO Manuel Álvarez Ceballos. CBO Rubén González Mardones. CBO Wladimir Sáez Antillanca. CBO Andrés Burgos Latorre. CBO Víctor Amaya González. CBO Manuel Peña Candia. CBO Heber Solís Aranda. CBO Jaime Figueroa Leyton. CBO Pedro Vera Aguayo. CBO Levi Cabello Ponce. CBO Francisco Valenzuela Ibáñez. CBO Miguel Vásquez Hernández. CBO Jorge Muñoz Parra. CBO Alan Bucarey Trujillo. CBO Cristian Cárcamo Caniullán. CBO Carlos Arellano Prado. CBO Joel Gutiérrez Castro. CBO Francisco Neira Navarro. CBO Julio Sanhueza Aravena. CBO Luis Muñoz Carrasco. CBO Gerardo Barrientos Navarrete. CBO Sergio Alvarado Silva. CBO Alexis Robles Aros. CBO Antonino Zamora Ugarte. CBO Gabriel Castro Martínez. CBO Rayo Ortega Quintana. CBO Leonel de la Barra Trigo. CBO Francisco Arancibia Echeverría. CBO Jonathan Ponce Corvalán.



CURSO

LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

2013

Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)

CBO Marcelo Almonacid Agüero.
CBO Richard Cárcamo Muñoz.
CBO Eduardo Iturralde Álvarez.
CBO Sebastián Herrera Soto.
CBO Camilo Piña Moreira.
CBO Luis Moraga Henríquez.
CBO Luis Balboa Díaz.
CBO Franco Barrientos Zúñiga.
CBO Richard Casanova Peña.
CBO Nahbi Bravo Arenas.
CBO Carlos Osses Villagra.
CBO Gastón Nicolai Trujillo.
CBO Jhon Duarte Loyola.
CBO José Novoa Novoa.
CBO Heriberto Jaramillo Vilches.
CBO Claudio Pereira Martínez.
CBO José Poblete Ruiz.
CBO Luis Pino Barría.
CBO César Cid Ardiles.
CBO Pedro Aldunce Soto.
CBO Freddy Higuera Escobar.
CBO José Guzmán Norambuena.
CBO Luis Zapata Orellana.
CBO Carlos Fuentes Vergara.
CBO Denian Pulgar Moraga.
CBO Ricardo Sepúlveda Lepe.
CBO Elvis Rogel Castillo.
CBO Juan Carrasco Portales.
CBO Rubén Sepúlveda Zambrano.
CBO Juan Escobar Jara.
CBO Erick Aguilera Stuardo.
CBO Matías Dinamarca Aguilera.
CBO José Palma Cohaila.
CBO Yordan Ibarra San Martín.
CBO Jonathan Vera Ortiz.
CBO Víctor Córdova González.
CBO Jairo Ruiz Gangas.
CBO Yonathan Agüero Figueroa.
CBO Rubén Sanhueza Mendoza.
CBO Patricio Fariña Aravena.
CBO Adolfo Cornejo Lobos.
CBO Waldo Williams Rousel.
CBO Isaac Melo Velásquez.
CBO Marco Cordero Alvear.





CURSO

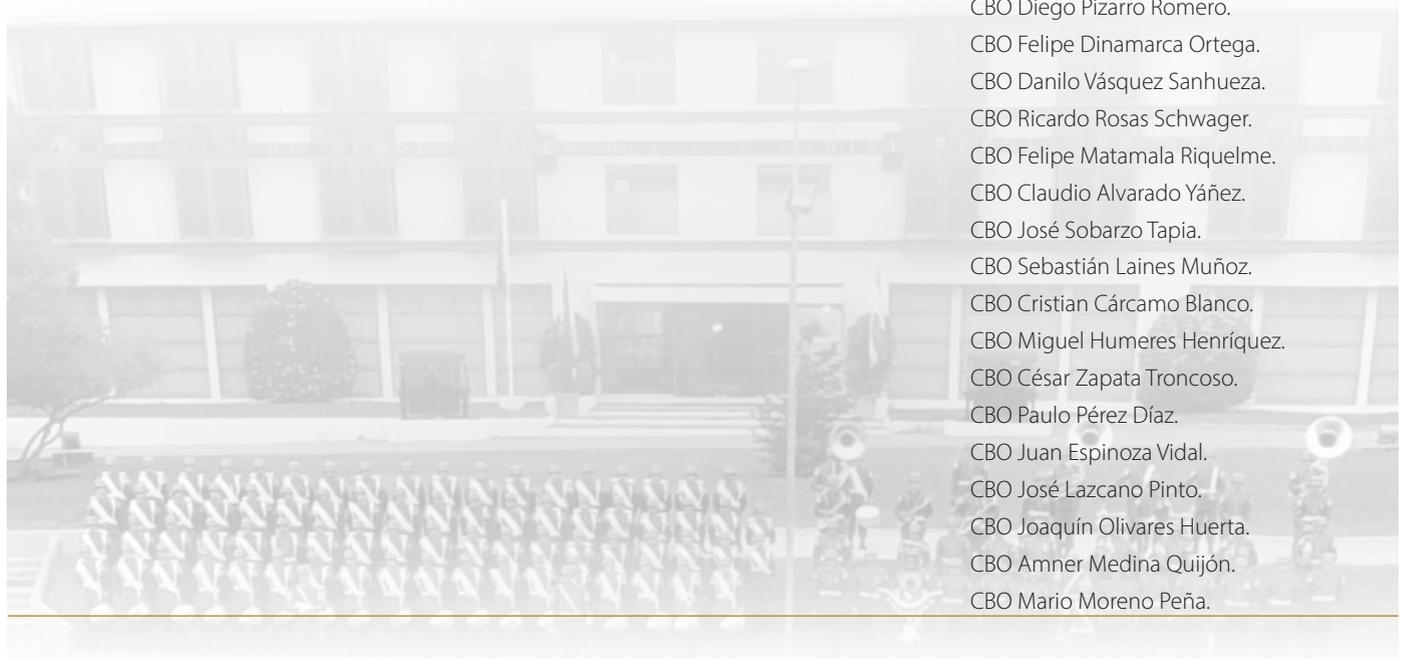
LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

2014

Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)

CBO Cristian Quiroz Sierra.
 CBO Felipe Astudillo Muñoz.
 CBO Luis Henríquez Henríquez.
 CBO Felipe Matus Matus.
 CBO Pablo Gajardo Villa.
 CBO Michael Pérez Órdenes.
 CBO Felipe Jara Casanova.
 CBO Sebastián Mardones Bravo.
 CBO Elías Carrasco García.
 CBO Gerardo Huincamán Coilla.
 CBO Hernán Sandoval Shinya.
 CBO Fredy Reyes Millacoy.
 CBO Felipe Barriga Luengo.
 CBO Bastián Ahumada Cornejo.
 CBO Yonatan Hermosilla Cuevas.
 CBO Carlos Muñoz Lorca.
 CBO Camilo Fonseca Leupin.
 CBO Claudio Herrera Pailahueque.
 CBO Hilson Curiqueo Ahumada.
 CBO Luis Banda Catalán.
 CBO Juan Espinoza Espinoza.
 CBO Ignacio Aedo Campos.
 CBO Sebastián Maldonado Llerena.
 CBO Daniel Saavedra Faune.
 CBO Mario Núñez Ortega.
 CBO Luis Hernández Castillo.
 CBO Raúl Contreras Olivares.
 CBO César Mancilla Mayer.
 CBO Aníbal González Contador.
 CBO Diego Pizarro Romero.
 CBO Felipe Dinamarca Ortega.
 CBO Danilo Vásquez Sanhueza.
 CBO Ricardo Rosas Schwager.
 CBO Felipe Matamala Riquelme.
 CBO Claudio Alvarado Yáñez.
 CBO José Sobarzo Tapia.
 CBO Sebastián Laines Muñoz.
 CBO Cristian Cárcamo Blanco.
 CBO Miguel Humeres Henríquez.
 CBO César Zapata Troncoso.
 CBO Paulo Pérez Díaz.
 CBO Juan Espinoza Vidal.
 CBO José Lazcano Pinto.
 CBO Joaquín Olivares Huerta.
 CBO Amner Medina Quijón.
 CBO Mario Moreno Peña.





CURSO

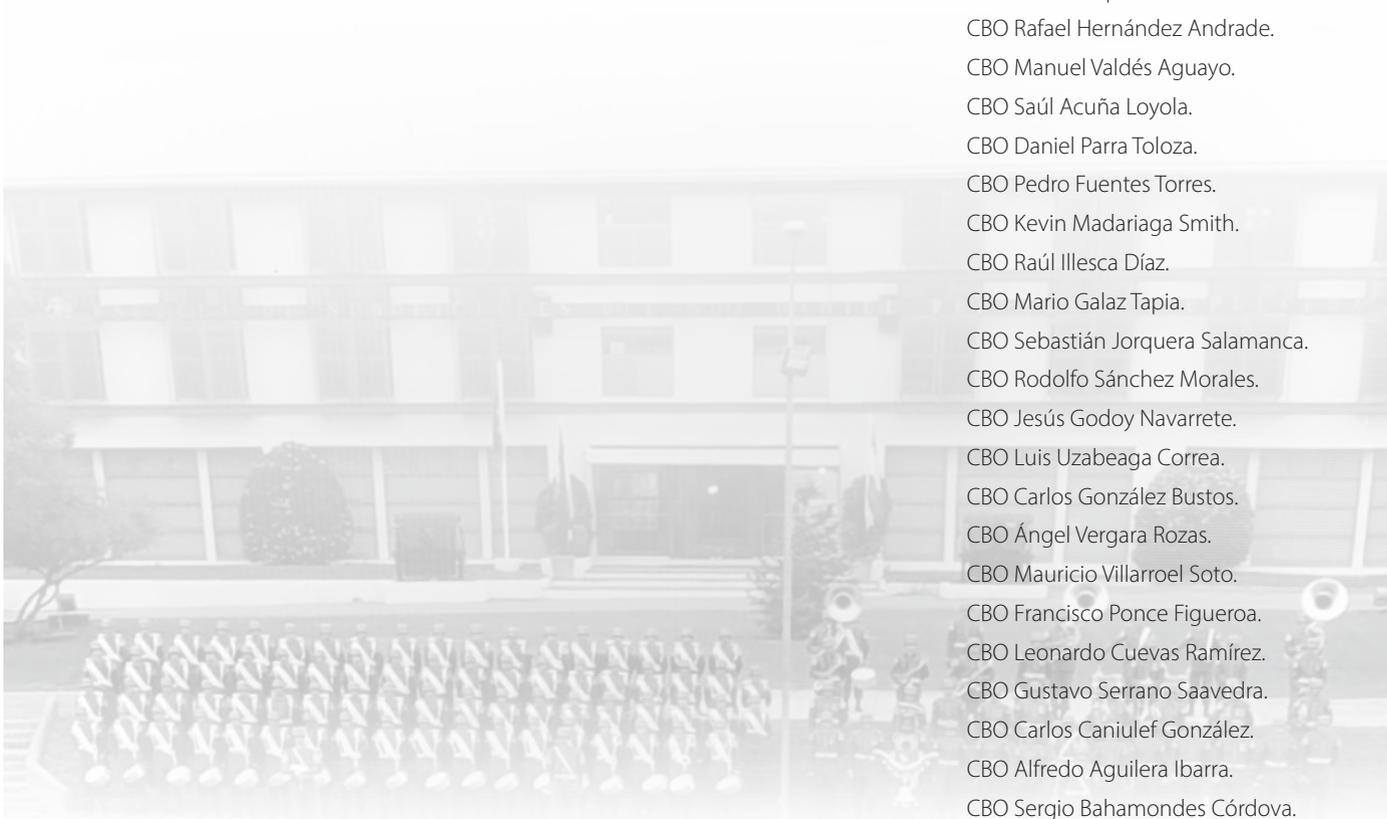
LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

2015

Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)

- CBO Nataniel Contreras Muñoz.
- CBO Ítalo Cecchini Guzmán.
- CBO Diego Morales Hernández.
- CBO Daniel López Gálvez.
- CBO Eduardo Muñoz Arce.
- CBO Felipe Neira Arévalo.
- CBO Jaime Oyarzo Hernández.
- CBO Alexis Riquelme Cobs.
- CBO Diego Retamal Olave.
- CBO Cristian Puga Muñoz.
- CBO Alejandro Moreno Boisier.
- CBO Felipe Delgado Contreras.
- CBO Víctor Curínao Curamil.
- CBO Pablo Cea Rojas.
- CBO Fernando Núñez Briso.
- CBO Franco Soto Garrido.
- CBO Juan Gutiérrez Cofré.
- CBO Luis Cáceres Matus.
- CBO Josué Díaz Aravena.
- CBO Christopher Díaz Leiva.
- CBO Cristian Parra Ortega.
- CBO Pablo Benítez Valdés.
- CBO Matías Caro Jara.
- CBO José Campos Astudillo.
- CBO Rafael Hernández Andrade.
- CBO Manuel Valdés Aguayo.
- CBO Saúl Acuña Loyola.
- CBO Daniel Parra Toloza.
- CBO Pedro Fuentes Torres.
- CBO Kevin Madariaga Smith.
- CBO Raúl Illesca Díaz.
- CBO Mario Galaz Tapia.
- CBO Sebastián Jorquera Salamanca.
- CBO Rodolfo Sánchez Morales.
- CBO Jesús Godoy Navarrete.
- CBO Luis Uzabeaga Correa.
- CBO Carlos González Bustos.
- CBO Ángel Vergara Rozas.
- CBO Mauricio Villarroel Soto.
- CBO Francisco Ponce Figueroa.
- CBO Leonardo Cuevas Ramírez.
- CBO Gustavo Serrano Saavedra.
- CBO Carlos Caniulef González.
- CBO Alfredo Aguilera Ibarra.
- CBO Sergio Bahamondes Córdova.





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
2016	Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)	CBO Jonathan Cofré Rivera. CBO Franco Dubó Agurto. CBO Rodrigo Acevedo Palacios. CBO Omar Guzmán Cerda. CBO José Pinilla Guzmán. CBO Sebastián Ferrufino Garrigo. CBO Loretto Castro Luna. CBO Maximiliano Osses Herrera. CBO Víctor Castillo Cruz. CBO Felipe Sepúlveda Saldaña. CBO Víctor Opazo Aravena. CBO María Muñoz Navarrete. CBO María Inostroza Silva. CBO Cristopher Belmar Navarro. CBO Cristóbal Chavarría Ulloa. CBO Gonzalo Molina Campos. CBO John Pastén Sepúlveda.





CURSO

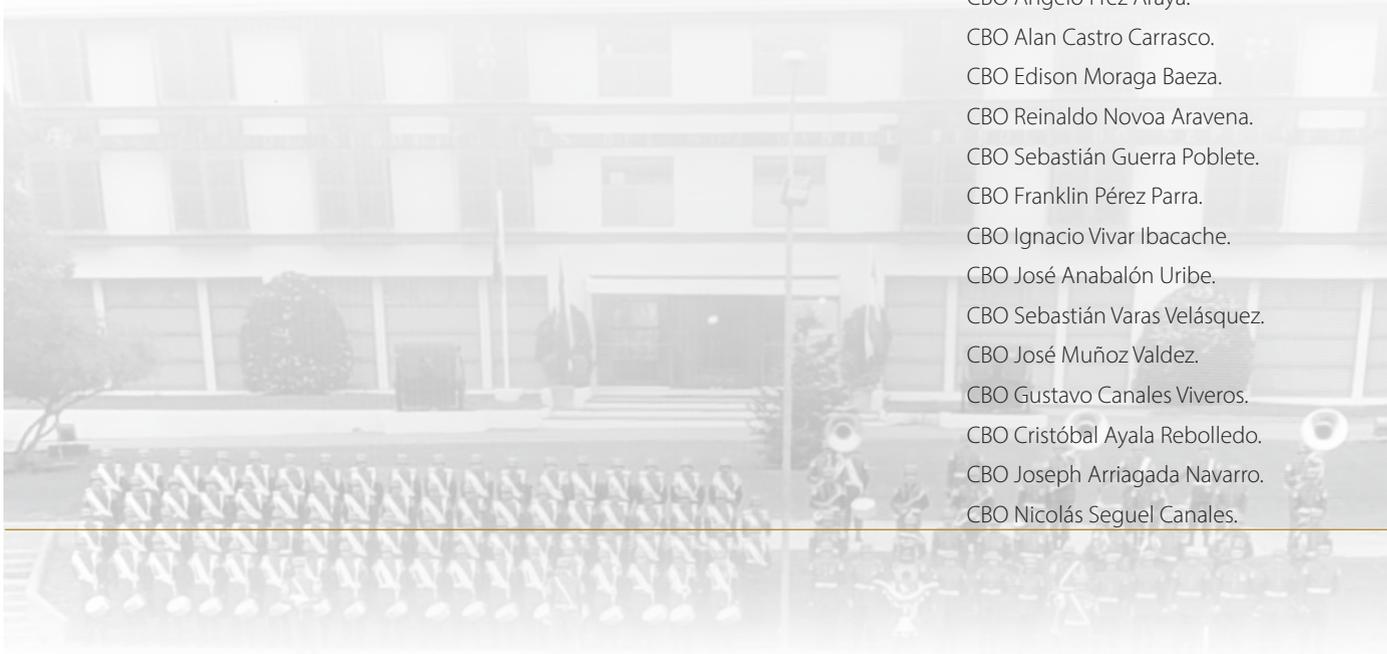
LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

2017

Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)

- CBO Patricio Flores Carvajal.
- CBO Claudio Aguilera Hormazábal.
- CBO Héctor Cubillos Correa.
- CBO Cristian Paredes Coronado.
- CBO Víctor Inostroza Córdova.
- CBO Erick Muñoz Torres.
- CBO Ignacio Rubilar Soto.
- CBO Diego Vargas Barría.
- CBO Ricardo Ramírez San Martín.
- CBO Matías Cáceres Luengo.
- CBO José Águila Huenuanca.
- CBO Tomás Quiroz Rivadeneira.
- CBO Juan Cuevas Barrientos.
- CBO Francisco Pérez López.
- CBO Juan Quilaleo Millalén.
- CBO Diego Segovia Rodríguez.
- CBO Boris Martínez Bustamante.
- CBO Fidel Mesina Zúñiga.
- CBO Luis Contreras Pino.
- CBO Jorge Ubilla Zapata.
- CBO Matías Falfán Peñailillo.
- CBO Christofer Pardo Pérez.
- CBO Cristóbal Robles Robles.
- CBO Mauricio Ceballos Bernal.
- CBO Nicolás Sobarzo Mejías.
- CBO Ignacio Sandaña Bello.
- CBO Gamaliel Salgado Triviño.
- CBO Angelo Frez Araya.
- CBO Alan Castro Carrasco.
- CBO Edison Moraga Baeza.
- CBO Reinaldo Novoa Aravena.
- CBO Sebastián Guerra Poblete.
- CBO Franklin Pérez Parra.
- CBO Ignacio Vivar Ibacache.
- CBO José Anabalón Uribe.
- CBO Sebastián Varas Velásquez.
- CBO José Muñoz Valdez.
- CBO Gustavo Canales Viveros.
- CBO Cristóbal Ayala Rebolledo.
- CBO Joseph Arriagada Navarro.
- CBO Nicolás Seguel Canales.





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
2018	Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)	CBO Francisco Belmar Retamal. CBO César Bravo Gómez. CBO Rodolfo Concha Vargas. CBO Camilo Cuevas Vásquez. CBO Moisés Curinao González. CBO Bairon Díaz Soto. CBO Jaime Flores Gómez. CBO Javier Flores Oyarzo. CBO Sebastián Hernández Quinteros. CBO Hugo Irrazábal Rojas. CBO Brayan Mella Muñoz. CBO Francisca Molina Salazar. CBO Francisco Montecinos Tapia. CBO Mario Muñoz Castillo. CBO Belén Muñoz Medel. CBO Marcelo Nilo Olea. CBO Francisco Órdenes Véliz. CBO Luis Osses Osses. CBO Gustavo Pacheco Pacheco. CBO Adolfo Quezada Chaparro. CBO Sergio Quintana Sandoval. CBO Nicolás Sánchez Fuentes. CBO Sebastián Santibáñez Cisternas. CBO Víctor Torres Yáñez. CBO Francisco Uribe Castillo. CBO Feliciano Zapata Díaz. CBO Brayan Cifuentes Aguilera. CBO Jean Esparza Moreno. CBO Rodrigo Parra Galaz. CBO Sergio Sepúlveda Cartagena. CBO Kevin Rodríguez Opazo. CBO Moisés Santibáñez Villalón.





CURSO

LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

2019

Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)

CBO Manuel Neira Ramírez.
CBO Víctor Carrasco Álvarez.
CBO Jonathan Vásquez Garcés.
CBO Felipe Alamos Lara.
CBO José Rodríguez Medina.
CBO Daniela Asenjo Aburto.
CBO Felipe García Cáceres.
CBO Manuel Pérez García.
CBO Jeremy Venegas Ruz.
CBO Camila Morales Catalán.
CBO Javier Darwitg Sandoval.
CBO Gustavo Valenzuela Valdebenito.
CBO Catalina Jofré Barra.
CBO Carlos Vega Torres.
CBO José Errázuriz Orellana.
CBO David Méndez Gutiérrez.
CBO Jonathan Jara García.





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
2020	Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)	CBO Ronal Delgado Olguín. CBO Alejandro Navarro Muñoz. CBO Guillermo Pacheco Pacheco. CBO Martín Alarcón Castro. CBO Daniel Monsalves Acuña. CBO Sebastián Hernández Sepúlveda. CBO Ismael Ortiz Sáez. CBO Pablo Escalona Peys. CBO Joaquín Parra Arraño. CBO Franco Villa Becerra. CBO Orlando Córdova Pérez. CBO Erick Quilamán Huenumán. CBO Germán Guerrero Villalobos. CBO Yimmy Venegas Dinares. CBO Fabián Pichún Calbullan. CBO Javier Sanhueza Lagos. CBO Ignacio Lara Escalona. CBO Jorge Gómez Lepún. CBO Eric Donoso Álvarez. CBO Javier Álvarez Zamorano. CBO Alejandro Lagos Aguilera. CBO Sebastián Miranda Ferreira. CBO Javier Espinoza Aguiluz. CBO Luis Venegas Araya. CBO Luis Rosales Jara. CBO Francisco Millalonco Velásquez. CBO Óscar Navia Bórquez. CBO Ariel Rojas Herrera. CBO Edgardo Candia Arzola. CBO José Bustamante Medina. CBO Luciano Maureira Maureira. CBO Esteban Aguilera Gómez.





CURSO

LUGAR DE FORMACIÓN

NOMBRES

2021

Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)

- CBO Camilo Segura Azócar.
- CBO Jordán Castillo Cofré.
- CBO Joaquín Lazcano Araya.
- CBO Carolina Poblete González.
- CBO Francisco Toledo Ávila.
- CBO José Vilches Neira.
- CBO Jonathan Monsalve Varela.
- CBO Matías Carrasco Sepúlveda.
- CBO Ángel Flores Toro.
- CBO Francisco Vargas Tropa.
- CBO Pedro Becerra Álvarez.
- CBO Ignacio Díaz San Martín.
- CBO Génesis Toro Nahuelqueo.
- CBO Kevin Aliste Vega.
- CBO Nicolás Antilaf Catrilaf.
- CBO Israel Gárate Aravena.
- CBO Ronal Constanzo Toro.
- CBO Pedro González Pérez.
- CBO Carlos Báez Arce.
- CBO Brian Moraga Valdebenito.
- CBO Matías Galdames Opazo.
- CBO Nicolás Obreque Villa.
- CBO Nicolás Aravena Salazar.
- CBO Alan Chávez Gajardo.
- CBO Nicolás Mella Inostroza.
- CBO Jaime Acosta Chamblas.
- CBO José Arias Hernández.
- CBO Carlos Paredes Rosas.
- CBO Miguel Pacheco Arias.
- CBO Nicolás Medina Campos.
- CBO Guillermo Almazabal Sánchez.
- CBO José Carrasco Santibáñez.
- CBO Rodrigo Zavalla Lueiza.
- CBO Luis Collío Rapimán.
- CBO Lucas Reyes Borlando.
- CBO Esteban Avendaño Cona.
- CBO Christofer Espinoza Ibacache.
- CBO Remigio Valdebenito Arriagada.
- CBO Fabián Venegas Pizarro.
- CBO Ulises Grandón Correa.
- CBO Ronald Faúndez Soto.
- CBO Iván Nauto Oyarzo.
- CBO Pablo Sepúlveda Matus de la Parra.
- CBO Claudio Salazar Díaz.
- CBO Marlen Galdames Toledo.
- CBO Bastián Castro Rodríguez.
- CBO Brian Oñate Faúndez.
- CBO Yeison Lefiqueo Ortiz.
- CBO Elías Hidalgo Alvarado.
- CBO Ricardo Llanos Sepúlveda.





CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
2022	Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)	CBO Rodrigo Tapia Contreras. CBO Cristóbal Tobar Becerra. CBO Miguel Andrade Gallardo. CBO Sebastián Ahumada Castro. CBO Camila Almonacid Ladino. CBO Juan Navarrete Vásquez. CBO Omar Sandoval Benavides. CBO Juan Orellana Sanhueza. CBO Jorge Ortega Moraga. CBO Bryan Ovalle Castro. CBO Leite Sbarbaro Frota. CBO Bayron Briones Silva. CBO Bruno Burgos Pérez. CBO Nayeli Palavecino Barra. CBO Bayron Pardo Meza. CBO Bastián Cabezas Herrera. CBO Esteban Calderón Aravena. CBO Matías Pereira Reyes. CBO Edison Carrasco Sonez. CBO Luis Silva Araya. CBO Leonardo Castro Muñoz. CBO Gonzalo Puentes Cifuentes. CBO Felipe Reyes Maturana. CBO Tomás Reyes Molina. CBO Yeremi Reyes Concha. CBO Constanza Riquelme Sánchez. CBO Claudio Mundaca Sáez. CBO Yerko Morales Malatesta. CBO Néstor Carrasco Catril. CBO Alvaro Reyes Maturana. CBO Iván Becerra Muñoz. CBO Pablo Mendoza Rojas. CBO Eduardo Islas Ulloa. CBO Diego Ibarra Valdebenito. CBO Carlos Villaleiva Olivares. CBO Israel Arcos Leal. CBO Miguel Castillo Fernández. CBO Francisco Rivera Acevedo. CBO Joaquín Peña Lemonao. CBO Ignacio Espinoza Henríquez. CBO Marcos Fonseca Oñate. CBO Andrés González Curinao. CBO Vanessa Lastra Solís-Rosas. CBO Luis Guzmán Hormazábal. CBO Gabriel Muñoz Chávez.



CURSO	LUGAR DE FORMACIÓN	NOMBRES
2023	Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)	<p>CBO Andrés Pérez Gallardo. CBO Paula Navarro Martínez. CBO Nicolás Serrano Vergara. CBO Mauricio Henríquez Garcés. CBO Javiera Fuentes Paillamán. CBO Jesse Montecinos Muñoz. CBO Ariel Arenas Mella. CBO Catalina Delgado Soto. CBO Esteban Durán Benavides. CBO Carolina Andaur González. CBO Víctor Gerding Barría. CBO Roberto Pérez Salinas. CBO Bryan Rubilar Saavedra. CBO Felipe Trincado Molina. CBO Brayan Acevedo Verdugo. CBO Tamara Vega Mori. CBO José Riquelme Molina. CBO Vicente Santibáñez Vidal.</p>
2024	Escuela de Suboficiales (Cuartel Rinconada de Maipú)	<p>CBO Nicolás Asenjo Calixto. CBO Maximiliano Cárdenas Bernier. CBO Felipe Quintanilla Calfuman. CBO Eric Varas González. CBO Sebastián Maldonado Sepúlveda. CBO Víctor Toledo Contreras. CBO Matías Sepúlveda Heredia. CBO Javier Hernández Yañez. CBO Herber Aguilar Sanhueza. CBO Ramón Saez Toledo. CBO Eduardo Marrian Ortega. CBO Cristian Valenzuela Bastías. CBO Hans Rojas Cáceres. CBO Christian Pinto Parra. CBO Gabriel Provoste Fierro. CBO Alexander Peso Machuca. CBO Jorge Cabello Schuler. CBO Matías Flores Ulloa. CBO Nicolás Nuñez Cartes. CBO Rodolfo Levinao Campos. CBO Claudio Ibaca Leiva.</p>







ANEXO X: MÁRTIRES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DEL EJÉRCITO

A lo largo de su historia, el Servicio de Transporte del Ejército se ha destacado por el cumplimiento de sus misiones y tareas fundamentales, como parte del engranaje de la logística institucional, sobresaliendo por el desempeño profesional de sus oficiales y suboficiales, instancia en que algunos de ellos y en el cumplimiento de su deber, cayeron en determinados actos del servicio, ofrendando sus vidas, fiel al cumplimiento de su juramento ante Dios y la bandera.

En la actualidad, en los jardines del Batallón de Transporte dependiente del Regimiento Logístico del Ejército N° 1 "Bellavista", existe un monolito que recuerda y rinde tributo a estos hombres, dentro de los cuales se encuentra personal del otrora parche café, integrantes de otros servicios logísticos y contingente que prestó servicios en esta unidad, quienes con el tiempo, se transformaron en dignos ejemplos de entrega profesional, para las noveles generaciones de oficiales y suboficiales del Servicio de Transporte del Ejército, conformando de este modo, parte de la leyenda, que cubre de laureles a la columna inmortal en su ruta hacia la gloria eterna.



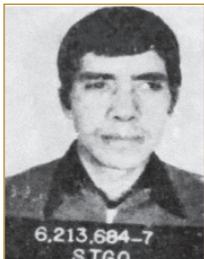


MÁRTIRES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DEL EJÉRCITO

GRADO Y NOMBRE	LUGAR Y FECHA
 CB1° (RVA.) HERNÁN PATRICIO SALINAS CALDERÓN	Fallecido el 18.NOV.1975 a raíz de un ataque terrorista del Movimiento de Izquierda Revolucionaria (MIR), mientras cumplía labores de centinela del Batallón de Transporte en la Escuela N° 51, ubicada en la Población Militar Biobío, en Santiago.
 TTE. (OST.) VASCO VALENZUELA VALENZUELA	Fallecido el 05.NOV.1978 en la carretera norte cerca de Obispito, a la altura de la ciudad de Copiapó, mientras se desempeñaba como jefe de comisión de la Agrupación de Transporte Interregional del Ejército (ATIRE), trayecto que realizaba desde Santiago a la VI DE.
 CB1° ROLANDO GONZÁLEZ CATALÁN	Fallecido el 05.NOV.1978 en la carretera norte cerca de Obispito, a la altura de la ciudad de Copiapó, mientras cumplía una comisión de servicio como conductor de la Agrupación de Transporte Interregional del Ejército (ATIRE) desde Santiago a la VI DE.
 SG2° ANTONIO SOTO ALMONACID	Fallecido el 08.ENE.1981 a 80 km de Antofagasta, mientras cumplía una comisión de servicio como conductor de la Agrupación de Transporte Interregional del Ejército (ATIRE). Colisión de bus militar con bus civil.
 CB1° LUIS ARENAS FLORES	Fallecido el 08.ENE.1981 a 80 km de Antofagasta, mientras cumplía una comisión de servicio como conductor de la Agrupación de Transporte Interregional del Ejército (ATIRE). Colisión de bus militar con bus civil.



MÁRTIRES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DEL EJÉRCITO

GRADO Y NOMBRE	LUGAR Y FECHA
 CB1° CARDENIO HERNÁNDEZ CUBILLOS	Fallecido el 07.SEP.1986 en el sector de la cuesta de las Achupallas (Cajón del Maipo), producto de un ataque terrorista del Frente Patriótico Manuel Rodríguez, mientras se desempeñaba como conductor de la escolta del Presidente de la República y CJE, Capitán General Augusto Pinochet Ugarte. De manera póstuma se le entregó la medalla al valor y el grado de Suboficial de Ejército.
 SG2° FRANKLIN GALLARDO RIVAS	Fallecido el 01.AGO.1988 en la cuesta de Chaca, km 2015 Ruta A-5, mientras cumplía una comisión del servicio como conductor del Batallón de Transporte del Ejército desde Santiago a la VI DE.
 SG2° RAMÓN GUTIÉRREZ RIQUELME	Fallecido el 11.AGO.1989 en el sector de Villa Esperanza, km 588 de la Ruta 5 Sur, mientras cumplía una comisión de servicio como conductor del Batallón de Transporte del Ejército desde Santiago a la IV DE.
 CB1° ALEJANDRO HORMAZÁBAL GONZÁLEZ	Fallecido el 11.AGO.1989 en el sector de Villa Esperanza, km 588 de la Ruta 5 Sur, mientras cumplía una comisión de servicio como conductor del Batallón de Transporte del Ejército desde Santiago a la IV DE.
 SG1° VÍCTOR ARAVENA SOBARZO	Fallecido el 28.ABR.1996 en el km 57 de la Ruta 5 Norte, sector Rungue, comuna de Tiltill, mientras cumplía una comisión de servicio como conductor y mecánico del Batallón de Transporte del Ejército desde Santiago a la VI DE (viaje de retorno).



ANEXO XI: EVOLUCIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE INSTITUCIONAL

A lo largo de su historia, el Arma de Tren y luego el Servicio de Transporte Institucional, ha contado para el desempeño de sus misiones específicas con variados

cargos de vehículos hipomóviles y motorizados, destacando vehículos de campaña, logísticos y de tipo administrativo, conforme al siguiente detalle descriptivo:

TIPO DE VEHÍCULO	AÑO	ORIGEN	FOTOGRAFÍA
Viaje táctico de jefes superiores de Unidad de Bagaje de la Compañía de Tren N° 3 (Talca), atravesando el río Lircay.	1908	USA	
Compañía de Tren N° 2 (San Francisco de Limache) en maniobras divisionarias de la época.	1910	USA	
Unidad de bagaje de la Escuela Militar en período de campaña en la Zona Sur del país, en Amancay (Huite).	1912	USA	
Batallón de Tren N° 2 y parte de sus medios de bagaje (cuartel Antonio Varas).	1912	USA	



TIPO DE VEHÍCULO	AÑO	ORIGEN	FOTOGRAFÍA
<p>Camión Ford modelo T Open Delivery, perteneciente al Batallón de Tren N° 1. Primer vehículo del Ejército en cruzar la frontera entre Chile y Perú.</p>	1920	USA	
<p>Camión Ford modelo T Open Delivery, perteneciente al Batallón de Tren N° 1, frente a la Iglesia de Pachia, en Tacna, Perú.</p>	1920	USA	
<p>Batallón de Tren N° 3 (Santiago). Camión White.</p>	1926	USA	
<p>Carro de Sanidad del Batallón de Tren N° 3 (Santiago). Transporte hipomóvil.</p>	1926	USA	
<p>Carros de equipaje transporte de agua del Batallón de Tren N°3 (Santiago). Transporte hipomóvil.</p>	1926	USA	



TIPO DE VEHÍCULO	AÑO	ORIGEN	FOTOGRAFÍA
Camiones GMC CCKW-352 de la Escuela de Unidades Motorizadas.	1941	USA	
Camiones GMC CCKW-352 del Regimiento de Tren N° 2. Campaña en el fundo Los Quilos Chiñigüe.	1941	USA	
Camioneta Dodge M37 y Jeep Willy del Batallón de Transporte N° 2 en terreno.	1950	USA	
Camiones GMC CCKW-352 del Batallón de Transporte N° 2. Parada Militar.	1955	USA	
Camioneta Dodge M37 del Batallón de Transporte N° 2. Parada Militar.	1955	USA	



TIPO DE VEHÍCULO	AÑO	ORIGEN	FOTOGRAFÍA
Camioneta Dodge M37 del Batallón de Transporte N°2. Parada Militar.	1955	USA	
Camioneta Dodge M37 del Batallón de Transporte N° 2 de regreso de la Parada Militar.	1955	USA	
Camiones GMC. apoyando el traslado de la ESC-MIL desde el cuartel de Blanco Encalada hacia su actual ubicación en la comuna de Las Condes.	1957	USA	 
Camión grúa REO M 106, usado por unidades logísticas de la fuerza terrestre.	1960	USA	



TIPO DE VEHÍCULO	AÑO	ORIGEN	FOTOGRAFÍA
Columna motorizada integrada por camiones GMC y camiones Mercedes Benz, modelo Unimog, pertenecientes al Batallón de Transporte N° 2.	1965	USA/ Alemania	
Camión taller REO M-109 A-1, usado por unidades logísticas de la fuerza terrestre.	1966	USA	
Camión estación radiometeorológico REO M-35 A2, usado por unidades regimentarias de la fuerza terrestre.	1970	USA	
Columna de camiones REO M-35 del Batallón de Transporte del Ejército.	1973	USA	
Columna de Buses Chevrolet, modelo Blue Bird, Buses MB del Batallón de Transporte del Ejército.	1973	USA/ Alemania	



TIPO DE VEHÍCULO	AÑO	ORIGEN	FOTOGRAFÍA
Camión aljibe marca PEGASO, modelo M-1066/52, usado por unidades logísticas de la fuerza terrestre.	1973	España	
Camión aljibe marca Mercedes Benz, modelo LA-1113, usado por unidades logísticas de la fuerza terrestre.	1974	Alemania	
Camión de carga marca Mercedes Benz, modelo UNIMOG U-426 de 2,5 toneladas, usado por unidades regimentarias de la fuerza terrestre.	1974	Alemania	
Camión estanke marca Mercedes Benz, modelo LA-1114/42, usado por unidades logísticas de la fuerza terrestre.	1974	Alemania	
Camión grúa marca Mercedes Benz, modelo LA-1114/42, usado por unidades logísticas de la fuerza terrestre.	1974	Alemania	



TIPO DE VEHÍCULO	AÑO	ORIGEN	FOTOGRAFÍA
Camión marca Mercedes Benz, modelo UNIMOG 426, usado por unidades regimentarias de la fuerza terrestre.	1974	Alemania	
Camión Tractor M-920 (Centaur CCC), era usado por unidades de artillería para la tracción de piezas Soltam de 155mm.	1979	USA	
Camión aljibe marca HINO, modelo M. WB400 3500l, usado por unidades logísticas de la fuerza terrestre.	1981	Japón	
Camión HINO Taller WA-211, que fuera usado por unidades logísticas de la fuerza terrestre.	1981	Corea	
Camión de carga marca HINO, modelo M.WA211 6T, usado por unidades regimentarias de la fuerza terrestre.	1981	Japón	



TIPO DE VEHÍCULO	AÑO	ORIGEN	FOTOGRAFÍA
Camión de carga HINO, modelo M. WB400 4T, usado regularmente por unidades logísticas de la fuerza terrestre.	1981	Japón	
Camión estanque Mercedes Benz, modelo 1017-A de 4.600 Lts., modelo de cargo en unidades logísticas de la fuerza terrestre.	1981	Alemania	
Camión estanque Mercedes Benz, modelo 1017-A de cargo en unidades logísticas de la fuerza terrestre.	1981	Alemania	
Camión de carga HINO, modelo HY-420, que fuera usado por unidades logísticas de la fuerza terrestre.	1981	Japón	
Camión HINO, modelo WB-400, que fuera usado en unidades regimentarias de la fuerza terrestre.	1981	Corea	



TIPO DE VEHÍCULO	AÑO	ORIGEN	FOTOGRAFÍA
Camión Comando HINO, modelo WA-211, de cargo en unidades regimentarias de la fuerza terrestre.	1981	Corea	
Camión aljibe Mercedes Benz, modelo 1017-A, de cargo en unidades logísticas de la fuerza terrestre.	1982	Alemania	
Camión grúa AM General M.811A1 5T, de cargo en unidades logísticas de la fuerza terrestre.	1982	USA	
Camioneta Command car M-235, de cargo en unidades regimentarias de la fuerza terrestre.	1982	Israel	
Camión Mercedes Benz, modelo U-1300, de cargo en unidades regimentarias de la fuerza terrestre.	1983	Alemania	



TIPO DE VEHÍCULO	AÑO	ORIGEN	FOTOGRAFÍA
Camión Mercedes Benz, modelo 1017 A, de cargo en Unidades logísticas de la institución.	1986	Alemania	
Camión Taller Mercedes Benz, modelo 1017-A de cargo en unidades del Arma de Telecomunicaciones de la fuerza terrestre.	1986	Alemania	
Ambulancia Mercedes Benz, modelo M-609 de cargo en unidades logísticas de la institución.	1990	Alemania	
Camión de transporte de alto tonelaje marca Freightliner, de cargo en unidades logísticas de la fuerza terrestre y fuerza generadora.	1994	USA	
Bus Mercedes Benz, Vitoria 1318/51, que fuera usado por unidades de transporte de la fuerza terrestre en el altiplano chileno.	1995	Brasil	



TIPO DE VEHÍCULO	AÑO	ORIGEN	FOTOGRAFÍA
Bus Mercedes Benz, modelo O400, usado por las unidades de transporte de la fuerza terrestre en el altiplano chileno.	1996	Brasil	
Bus Mercedes Benz, modelo Comil, usado por las unidades de transporte de la fuerza terrestre.	2001	Alemania	
Camión frigorífico Mercedes Benz, modelo M.1720, de cargo en unidades logísticas de la institución.	2005	Alemania	
Camión IVECO, modelo M. TRAKKER, con módulo odontológico, de cargo en unidades logísticas de la institución.	2016	España	
Camión estanque Mercedes Benz, modelo Actros 2632, de cargo en unidades logísticas de la institución.	2016	Alemania	



TIPO DE VEHÍCULO	AÑO	ORIGEN	FOTOGRAFÍA
Camión tractor Mercedes Benz, modelo Actros 3344, con cama baja Kögel, para el transporte de material blindado.	2016	Alemania	
Camión Taller Mercedes Benz, modelo Zetros 1833, para uso en unidades del Arma de ingenieros.	2017	Alemania	
Camión Mercedes Benz, modelo Actros 3344, para uso en unidades del Arma de ingenieros.	2017	Alemania	
Ambulancia Mercedes Benz, modelo Unimog U-4000, de cargo en unidades logísticas.	2018	Alemania	
Camión de transporte de alto tonelaje Freightliner, modelo CL 120 del Batallón de Transporte del Regimiento Logístico del Ejército N°1 "Bellavista". Vehículo empleado entre otras tareas, para el acarreo de ciclos logísticos y traslados del Hospital Modular de Campaña del Ejército.	2022	USA	



TIPO DE VEHÍCULO	AÑO	ORIGEN	FOTOGRAFÍA
<p>Camión de transporte de alto tonelaje International, modelo LT 625, del Batallón de Transporte del Regimiento Logístico del Ejército N° 1 "Bellavista".</p> <p>Vehículo empleado entre otras tareas, para la materialización de ciclos logísticos y traslados del Hospital Modular de Campaña del Ejército.</p>	2023	USA	
			





ANEXO XII: ACTIVIDADES DEL CENTENARIO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

Con ocasión de conmemorarse los 100 años de existencia del Servicio de Transporte, el 29 de mayo de 2006, el Jefe de Transporte del Ejército y Presidente del Comité de Transporte, Coronel Jovino Peñaloza López, lideró las diferentes actividades conmemorativas de este nuevo aniversario, las cuales consideraron una misa de acción de gracias y una ceremonia militar presidida por el Comandante en Jefe del Ejército, GDE Óscar Izurieta Ferrer, la cual contó con la participación de gran parte del Alto Mando Institucional, comandantes de Unidades de la Guarnición de Santiago y jefes de los Servicios Logísticos, entre otros.

En el transcurso de esta actividad, el Jefe de Transporte resaltó en su alocución la génesis de la creación de este servicio logístico, su desarrollo a través del tiempo en cuanto a organización, modernización de material motorizado y línea de carrera de su personal, además de exponer la situación actual del servicio, como uno de los engranajes plenamente integrado a la logística militar, ello en el marco de la misión y tareas fundamentales asignadas al Ejército de Chile.



Discurso del Crl. Jovino Peñaloza López con motivo de los 100 años de la JEFTRANS.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Luego se destacó y premió el desempeño profesional de oficiales y suboficiales del servicio; acto seguido se entregaron medallas por años de servicio al personal del escalafón, y finalmente se hizo entrega de una medalla conmemorativa del centenario del Servicio de Transporte al total de las autoridades presentes en dicha ceremonia conmemorativa.



Medalla del centenario del Servicio de Transporte en anverso y reverso.

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.



ANEXO XIII: MISCELÁNEOS

Significado de la insignia de transporte

Este distintivo representa la unión de los diferentes modos de transporte, es decir, une el modo aéreo, simbolizado por las alas doradas, al marítimo por el timón de 8 asas y al centro de este el transporte terrestre representado por un radiador de vehículo.



Medios de acarreo del Batallón de Tren N°2 (cuartel Antonio Varas).

Fuente: Archivos de la Jefatura de Transporte.

Los colores representativos del servicio son el café y el amarillo oro. Algunos de sus significados son los que se detallan a continuación:

El color marrón (café):

- Este color representa la tierra, lo material y lo físico. El color marrón se encuentra asociado a la fertilidad, la solidaridad, lo práctico y la solidez.
- Para los cristianos antiguos este color significaba hu-

mildad y servicio, por eso los religiosos que practican estas virtudes, como los franciscanos, llevan este color en su vestuario.

- El color café es asociado con la confianza, la dignidad y la fuerza.
- Es el color realista, tal vez porque es el color de la tierra que pisamos.
- Para el transporte significa caminos, senderos y huellas por los cuales circulan los vehículos. También representa las polvaredas y nubes de polvo levantadas por el desplazamiento de las columnas motorizadas que demuestran así su dinamismo y constante movimiento.

El color amarillo:

- En heráldica este color significa honor y lealtad.
- Es el color del sol, de la luz y del oro, y como tal es intenso y agudo.
- El amarillo simboliza la luz del sol, representa la alegría, la felicidad, la inteligencia y la energía.
- El amarillo claro representa, a su vez, inteligencia, originalidad y alegría.
- El dorado simboliza la sabiduría, el amor, la fe, las virtudes cristianas y la constancia.

Uniformes y distintivos

Uniformes antiguos:

En 1906, con el término de la reorganización del ejército, entre otros cambios, se fijan los uniformes para las distintas armas y servicios de la época y por D/S de 6 de febrero de 1906, se fija la tenida de salida de un "CB1° de tren" como sigue: "guerrera como la de infantería, de paño azul oscuro, pero con cuello, bocamangas y presillas en los hombros de paño verde. Gorra azul con banda verde. Pantalón azul negro con vivo rojo".





Grados y distintivos de Suboficiales y Clases, 1906:



Sargento 1°
de los servicios



Sargento 1°



Vice sargento 1°



Sargento 2°



Cabo 1°



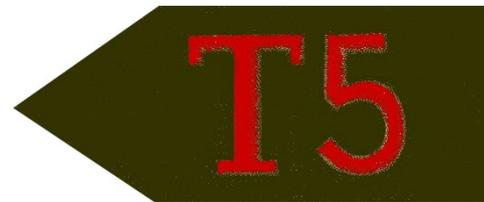
Cabo 2°

Por Decreto N° 1166 de 23 de abril de 1912, se fija el vestuario, equipo y distintivo en los uniformes del personal de los Batallones de Tren, decretándose: "La tropa de los batallones de tren usará vestuario y equipo de caballería, con presillas de paño verde. En las presillas usarán de paño rojo el número correspondiente a la unidad y en el cuello este será de metal blanco. Para los oficiales el uniforme será el de su arma, siendo el fondo de las charreteras o de las caponas, i el forro de las presillas i del cuello del capote de color verde, i los números del cuello de metal blanco". (Boletín Oficial N° 71, pág. 765 del 4 de mayo de 1912).

Símbolos e insignias de transporte

Los símbolos e insignias son de gran importancia para una institución, ya que crean el espíritu de pertenencia, despiertan un legítimo orgullo y acrecientan el espíritu de cuerpo. A través de la historia del Servicio y producto de los procesos de cambio que se han producido en la institución en los últimos 100 años, se han utilizado distintas insignias en las tenidas de salida del personal.

En 1906 se fijó la insignia para las unidades de tren, disponiéndose que en las presillas se usara en paño rojo el número correspondiente a la unidad sobre fondo verde y en el cuello será de metal dorado.

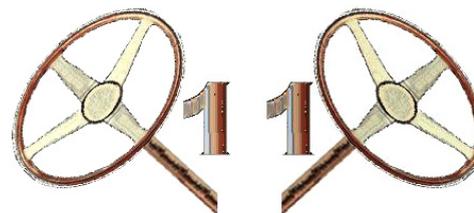


Presillas de la tenida de salida



Distintivo del cuello

El 12 de diciembre de 1931 se dispone por Boletín Oficial N° 97, las nuevas insignias que debían usarse en el cuello de las tenidas de salida, correspondiéndoles a los batallones de tren utilizar la figura de un volante, con el respectivo número de la unidad.



Insignias correspondientes al Batallón de Tren N° 1

Posteriormente, en el año 1940 se decreta el uso de nuevas insignias y distintivos para el Ejército, correspondiéndole al personal de las unidades del Servicio utilizar las alas de transporte en los parches de la tenida de salida, las cuales incluían el tipo de unidad de tren de que se trataba, de acarreo, automóvil, hipomóvil o a lomo, con el número del batallón correspondiente.



En 1974 se usa el parche del Servicio de color café en el cuello y sobre este la insignia de la unidad en la cual se prestaba servicios. Sobre el bolsillo superior izquierdo de la tenida de salida del cuadro permanente, se usaba la piocha que identificaba a su portador como conductor de vehículos motorizados.



En 1982 se suprime el uso de los parches distintivo de las armas y servicios de diferentes colores por el de color rojo, el que al centro llevaba el escudo nacional. Se usaría la piocha de los servicios logísticos, desaparece la de conductor de vehículos motorizados y se agrega un escudo de color dorado con la impresión en relieve del logotipo del arma o servicio, ubicándolo al costado izquierdo de la tenida de salida, a la altura del 5.º botón. Al año siguiente, el escudo dorado es reemplazado por uno esmaltado de color rojo con el distintivo del Servicio en dorado, de medidas 2,5 x 2,5.



Actualmente se utiliza el parche de cuello de color rojo y la insignia de la unidad en la cual se presta servicios. Al respecto, la Jefatura de Transporte mantiene su tradicional casquete con las alas metálicas doradas y su timón con el radiador y la letra "T" al centro, la cual fuera aprobada por Resolución de Comando CJE EMGE DOE IIa (P) N° 4300/829 de 21 .NOV. 2014. El diseño del distintivo usado en la blusa de la tenida de salida N° 2, por el personal de oficiales y cuadro permanente del Escalafón de Transporte, está representado por una insignia dorada, pero de mayores dimensiones que la usada en los parches del cuello.



Patrono del Servicio de Transporte

La tradición de acogerse al resguardo de un religioso proviene del primer tercio del siglo XII (año 1132 aproximadamente), en que los ejércitos de la cristiandad se colocaban bajo el manto protector de un santo, una virgen o patrono, acción que motivaba a las tropas a iniciar un patronazgo de su invocación antes, durante y después de las batallas y fue el comienzo de tradiciones que, con diferentes modificaciones, han llegado hasta nuestros días.

Estas prácticas que provienen de la Edad Media, fueron introducidas en Chile con la llegada de los primeros soldados españoles, los cuales tenían la costumbre de ampararse y refugiarse en un bienaventurado, lo cual se fue ligando con las tradiciones e historias de los distintos destacamentos militares y que posteriormente se fueron transformando en regimientos.



San Cristóbal, patrono de los automovilistas, transportistas y viajeros.

A modo de ejemplarizar estas tradiciones, en la Madre Patria las Fuerzas Armadas españolas no tienen un único protector y en el caso de la Armada y del Ejército del Aire reconocen como patronas a la Virgen del Carmen y Nuestra Señora de Loreto, respectivamente; la Guardia Civil a la Virgen del Pilar y en el caso del Ejército de Tierra, a más de un patrono, a consecuencia de los distintos tipos y características de sus unidades, a saber:

Inmaculada Concepción, patrona del Arma de Infantería.
Santiago Apóstol, patrono del Arma de Caballería Blindada.
Santa Bárbara, patrona del Arma de Artillería.
San Fernando, patrono del Arma de Ingenieros.

San Cristóbal, patrono del Servicio de Transporte.
Santa Teresa, patrona del Servicio de Intendencia.
Santa Cecilia, patrona del Servicio de Banda.
Nuestra Señora del Perpetuo Socorro, patrona del Servicio de Sanidad.

Consecuente con lo anterior, se aprecia que muchos de ellos coinciden con los adoptados por el Ejército y que son venerados, al igual que en la antigüedad, por las distintas armas y servicios en busca de su protección.

El Servicio de Transporte reconoce a San Cristóbal como su patrono, protector de sus actividades profesionales, y contempla como fecha de celebración internacional el día 10 de julio de cada año.

Las tradiciones y verdades constatadas, que sirven de fundamento para la elección del citado santo y mártir, como patrono de automovilistas, transportistas y viajeros, se remontan al siglo III de nuestra época, donde es posible encontrar a un joven soldado romano procedente de Canaán y de nombre posiblemente Réprobo. Según la tradición, este soldado combatió brillantemente contra los persas en tiempos de Gordiano y se trataba de un hombre de gran estatura y excepcional fuerza.

De acuerdo con la historia, el joven y fornido Réprobo, un hombre muy apuesto y tan orgulloso que no se conformaba con servir a amos que no fueran dignos de él, se encontraba al servicio de un poderoso rey, dominador de todos los territorios conocidos.

Réprobo creía al citado rey la persona de mayor valor y poder de la tierra, hasta que un día, al mencionarle el nombre de Satanás, vio como al rey se le tornó el gesto, comenzó a titubear, temblar y le entró un extraño miedo. Viendo lo acontecido, el joven soldado pensó que su rey era débil, indigno de su servicio y que debía haber algo en el citado Satanás que le hacía más fuerte y poderoso, por lo que su orgullo le llevó a entrar al servicio de Satanás.

Aquí la leyenda muestra dos versiones:

La primera, nos habla de Réprobo decidido a ponerse al



servicio de Satanás, para lo cual buscó a un brujo que se lo presentara. En el camino el brujo pasa junto a una cruz situada al borde del vado de un río y, temblando, la evita. Réprobo le pregunta entonces si temía a las cruces y este le contesta que no, que le temía a quien había muerto en la cruz, un tal Jesucristo. Réprobo le pregunta entonces si Satanás temía también a Jesucristo, y el brujo le contesta que "Satanás tiembla a la sola mención de la cruz donde murió Jesucristo".

Sea cual fuere la verdad, lo cierto es que Réprobo duda nuevamente de estar sirviendo al ser más poderoso de la tierra, por lo que decide permanecer sobre aquella cruz tan poderosa, hasta que alguien le aclare su verdadero significado.

Un día pasó un monje por el lugar y le dijo a Réprobo que la cruz representaba al ser más poderoso del mundo, al salvador de todos los hombres. Al oír esto el joven guerrero se puso al servicio de tan poderoso personaje y, aconsejado por el monje, se dedicó a cruzar sobre sus hombros a todos los viajeros de una orilla a otra del río.

La segunda dice que Réprobo se quedó en el citado vado para buscar la solución al enigma de la cruz, ganándose la vida cruzando a los viajeros de una orilla a otra sobre sus hombros.

Un día, un niño le pidió a Réprobo que lo cruzara a la otra orilla. El santo lo tomó y lo sentó sobre sus hombros y al llegar a la mitad del río casi no podía seguir avanzando por el peso de este y solo con grandes esfuerzos consiguió llegar a la otra orilla.

Réprobo, entonces, pregunta al niño: "¿Quién eres, niño, que me pesabas tanto que parecía que transportaba al mundo entero?" y el niño le contesta: "Tienes razón, peso más que el mundo entero, pues soy el creador del mundo. Yo soy Cristo, me buscabas y me has encontrado. Desde ahora te llamarás Cristóforo, Cristóbal, el portador de Cristo. A cualquiera que ayudes a pasar el río, me ayudas a mí".

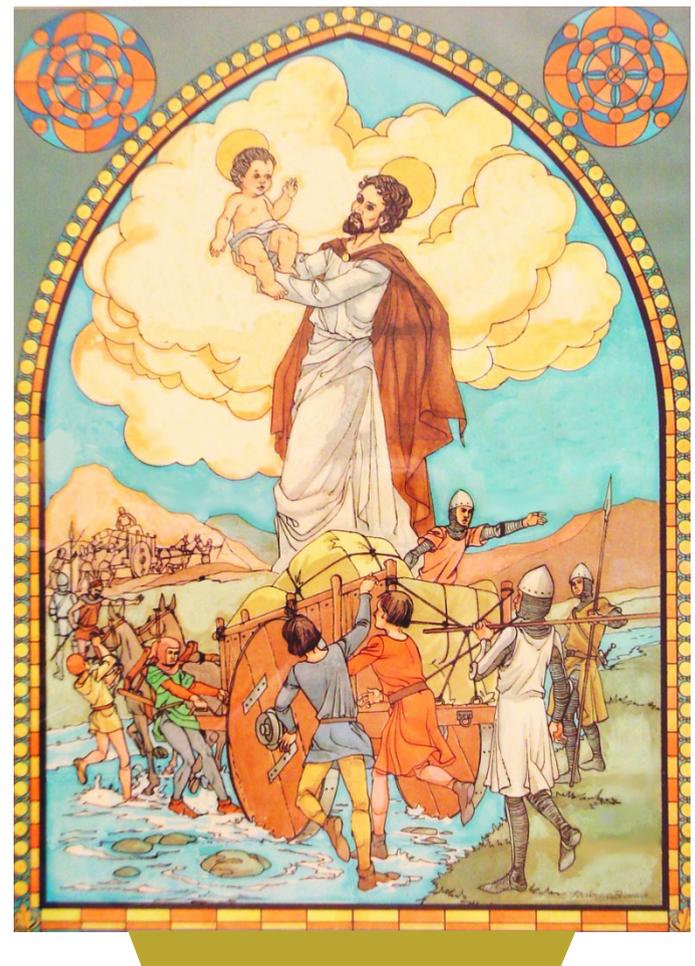
Así, este soldado se convirtió al cristianismo y fue bautizado en Antioquía, comenzando a predicar por las zonas

de Licia y Samos, donde se hizo muy popular y consiguió multitud de seguidores y conversos a la fe cristiana.

Al aumentar su fama y viendo en él un grave riesgo, fue ordenado encarcelar por el rey Dagón, que estaba a las órdenes de Decio, por aquellos tiempos emperador de Roma.

Los intentos por parte de Dagón para que renunciara a su fe cristiana fueron tan numerosos como infructuosos.

En una oportunidad, el rey le envió dos cortesanas de nombres Niceta y Aquilina para seducirlo, pero cual fue su sorpresa cuando observó que Cristóbal las convirtió al cristianismo, por lo que fueron condenadas a muerte y lo hicieron en martirio.



Vitral de San Cristóbal, catedral de Toledo, España.

Posteriormente se realizaron numerosos intentos de tortura, resistidos por el Santo con gran templanza, por lo



que Dagón ordenó que fuera asaeteado con numerosas flechas y posteriormente degollado y decapitado por el verdugo.

Según Gualterio de Espira, la nación Siria y el mismo Dagón se convirtieron a Cristo posteriormente.

Desde el siglo V comienzan los cultos a tan destacado santo que recibió el nombre de Cristóbal, que procede del vocablo "Cristóforo" y que significa "Conductor de Cristo".

San Cristóbal es un santo muy popular y poetas modernos, como García Lorca y Antonio Machado, le han cantado con inspiradas estrofas. Su efigie, siempre colosal y gigantesca, decora muchísimas catedrales, como la de Toledo, inspirando a todos protección y confianza.

Sus admiradores, para simbolizar su fortaleza, su amor a Cristo y la excelencia de sus virtudes, le representaron de gran corpulencia, con Jesús sobre los hombros y con un árbol lleno de hojas por báculo.

Origen del vocablo "TREN"¹⁷.

La gestión del transporte de suministros era otra preocupación que enfrentaba la administración del ejército de Napoleón. Al principio de las guerras revolucionarias, todo el transporte era proporcionado por el sector civil. Las municiones eran transportadas por convoyes civiles y la artillería utilizaba contratistas civiles para mover sus armas y equipo. Durante el Imperio, una gran compañía, la "Compañía Breidt", suministró al ejército carros, conductores y carros de caballos, pero decepcionó a Napoleón durante la campaña de Eylau, ya que fue incapaz de maniobrar como pretendía. Por lo tanto, decidió que el transporte logístico debía ser asumido por el ejército y creó el cuerpo "du train". Un decreto imperial firmado el 26 de marzo de 1807 en la sede de Ostróda, en Prusia Oriental, dispuso esta decisión. Al respecto, en tiempos del imperio napoleónico, un tren era una línea de vehículos remolcados, siendo hasta entonces el ferrocarril desconocido.



ORACIÓN DEL CONDUCTOR

Dame, Señor, mano firme y mirada vigilante para que a mi paso no cause daño a nadie.

A ti, Señor, que das la vida y la conservas, suplico humildemente, guardes hoy la mía en todo instante.

Libra, Señor, a quienes me acompañan, de todo mal, choque, enfermedad, incendio o accidente.

Enséñame a hacer uso también de mi vehículo, para remedio de las necesidades ajenas.

Haz en fin, Señor, que no me arrastre el vértigo de la velocidad,

y que, admirando la hermosura de este mundo, logre seguir y terminar mi camino con toda felicidad.

Te lo pido, Señor, por los méritos e intercesión de San Cristóbal, nuestro Gran Patrono.

Amén



Cuerpo "du train" de la Guardia Imperial de Napoleón I"

¹⁷ Antecedente obtenido de [https://es.wikipedia.org/wiki/Aspectos Económicos y Logísticos de las Guerras Napoleónicas](https://es.wikipedia.org/wiki/Aspectos_Económicos_y_Logísticos_de_las_Guerras_Napoleónicas).



Los centros de instrucción motorizados



Distintivo del conductor militar.

Por Orden Comando CJE.EMGE. (R) N° 3900/51/5, de 23.SEP.974., se dispuso la creación de los centros de instrucción motorizados (CIMOT), dependientes orgánicamente de los comandantes de las unidades operativas a las cuales servían, fiscalizados por la Dirección de Instrucción del Ejército y asesorados técnicamente por la Jefatura de Transporte, en atención a la necesidad institucional de formar clases y soldados conscriptos conductores de vehículos motorizados, a fin de completar las dotaciones orgánicas contempladas en las tablas de organización y equipo (TOE) y formar reservas capacitadas en la conducción de vehículos motorizados.

Este documento disponía la organización de siete CIMOT a base de oficiales y cuadro permanente; instructores de transporte, lugar de funcionamiento y unidad a la que servirían.

Se ordenaba a la DPE, en coordinación con la DOE y Jefatura de Transporte, realizar un estudio para reemplazar por soldados conscriptos provenientes de los CIMOT, a todos aquellos suboficiales o clases del escalafón 31 "Transporte", que estuviesen cubriendo puestos correspondientes por TOE a SL1 o SL2, con OME principal 611 (conductor de vehículos motorizados) y su destinación para completar puestos orgánicos en su respectiva unidad o en otra del Servicio.

Se disponía a la DOE considerar en la determinación de las cuotas anuales, el desempeño como conductores de

vehículos motorizados del personal del cuadro permanente, que según TOE figurara con OME secundaria 611 y de aquellos pertenecientes al escalafón N° 31 "Transporte".

A la DGLE se le asignó la asesoría y apoyo logístico general y, en particular, a la Jefatura de Transporte la elaboración de una O/Cdo. sobre organización y funcionamiento de los CIMOT y anualmente, el estudio y proposición de necesidades de combustible, lubricantes y fondos, así como la nominación de los oficiales y CP que se desempeñarían como instructores.

Finalmente, entre otras materias, se ordenó a los comandantes de unidades operativas designar alumnos entre aquellos clases de armas o servicios, que según TOE (además de su OME principal) figuraran como CVMs, excluido el personal del Escalafón N° 31 "Transporte". A su vez, se dispuso la difusión y aplicación de las siguientes disposiciones para el personal que debía desempeñarse como CVM:

- El personal perteneciente al Escalafón N° 31 "Transporte", será empleado de acuerdo con el puesto que taxativamente le fija la TOE.
- Los clases de armas o servicios, con excepción del Escalafón "Transporte", se desempeñarán como CVMs solo en aquellos casos en que según el puesto que ocupan por TOE, se les asigne la OME secundaria "CVM".
- Todos los puestos que según TOE se asignen para SL1s o SL2s con OME principal o secundaria 611, deberán ser cubiertos por SLCs que hayan hecho el Curso de Conductores en los CIMOT.

Esta O/Cdo. contenía, además, una responsabilidad a nivel institucional para el servicio, que consistía en una primera aproximación a la racionalización del empleo del CP de transporte, al separar la función circunstancial de conductor de vehículos de combate, para lo cual se recurría a los comandantes de escuadra o pieza por estar así establecido en la mayoría de las TOEs, de aquella permanente



y tecnicada que realizaban los clases de transporte en las unidades del Servicio.

En una evaluación efectuada a los cursos CIMOT (según oficio VCJE.EMGE.DIE.II. N° 3855/106, de 17.JUN.982.), el Vicecomandante en Jefe del Ejército los califica como altamente positivo para la institución, disponiendo que a partir de 1983 dichos cursos solo serán integrados por personal del CP, en atención a que el contingente será formado en los cursos logísticos vocacionales y que su duración no será mayor a los dos meses.

Estos cursos se realizaron sin mayores contratiempos hasta el año 1995, momento en que fueron suspendidos por dejar de ser rentables, debido a la nueva dinámica impulsada en el Ejército y la normalización del escalafón transporte con la ejecución de cursos regulares, desarrollados en forma centralizada en la Escuela de Suboficiales, a partir del año 1983.

El vocablo "chofer"

Esta palabra proviene de *chauffeur*, sustantivo francés que en la actualidad tiene el mismo significado que su derivado castellano, pero que originariamente significó "fogonero de una locomotora".

Con la llegada de los primeros medios motorizados (1948), se consideraba en nuestra reglamentación el término "chofer" para referirse a la especialidad u oficio militar de conductor de camión o automóviles.

Posterior a los cursos CIMOT, fueron creados los cursos CIMAV (cursos de instrucción motorizada avanzada), destinados a formar conductores de vehículos especiales y pesados. La planificación curricular de este tipo de cursos contemplaba 13 semanas reales, equivalentes a 464 horas pedagógicas y con el objetivo de instruir conductores que debían demostrar un amplio dominio en las operaciones y manejo de vehículos especiales de distinto tonelaje, además de adquirir los conocimientos de nuevas técnicas referidas a los sistemas de acarreo de material logístico, mediante el desarrollo de las siguientes asignaturas:

Prevención de riesgos	26 h.
Mantenimiento de vehículos motorizados	30 h.
Conocimiento de embalajes e incompatibilidad de cargas	10 h.
Conducción de vehículos motorizados	315 h.
Equipos de transporte	35 h.
Instrucción física y deportes	48 h.

Posteriormente, mediante D/S. EMGE N° 29 del 17 de agosto de 1954, se aprobaron las modificaciones al Reglamento de Dotaciones de Paz del Ejército del año 1949 y en su artículo 19c, del capítulo I, dispone: "Cámbiese la denominación de 'chofer' por la de "conductor de vehículo automóvil".

Remembranzas del receso de la unidad símbolo de transporte

En conformidad con lo planificado en el proceso de modernización del Ejército, el 23 de diciembre de 1998 se procedió al receso de la unidad símbolo del Servicio de Transporte, el Batallón de Transporte del Ejército, el cual tuvo su origen en la primera unidad de transporte, la antigua Compañía de Tren N° 2 creada en la ciudad de San Francisco de Limache. El cese del batallón se formalizó a

través de una ceremonia interna presidida por su último comandante, cuyas evocaciones a continuación se exponen como una forma de escribir historia:

La ceremonia se inició con los honores de reglamento a las autoridades y, seguidamente, el comandante del Batallón, coronel Humberto Barría de la Torre, dio lectura a un



emotivo discurso, que en los párrafos finales declara: “..... honor y gloria a nuestro querido y recordado batallón; que la historia más tarde nos ilustre su pasado; que sus pendones y sus estandartes de combate permanezcan en las vitrinas del Museo Histórico y Militar de Chile y cuando veamos sus pliegues, recordaremos que una pléyade de generaciones de soldados de transporte, dejaron en ellos y ante Dios sellado su compromiso con la patria...”.

Inmediatamente, el locutor anunció: “Depósito de testimonio” y en el centro del patio de honor de la unidad, se procedió a depositar en una cavidad cilíndrica hecha en la superficie de concreto, un estuche metálico con una fotografía en colores que en su impreso mostraba el frontis de la unidad, una leyenda con la dedicatoria a la “Historia de la unidad”, con la rúbrica en el anverso del Comandante del Batallón y, al reverso, la de todos los oficiales y cuadro permanente.

Al momento de sellar aquel receptáculo de recuerdos, se escuchó a lo lejos la voz: “¡Corneta, tocad silencio!” y todos los componentes de la unidad saludaron al unísono. Acto seguido, el estandarte de combate se ubicó al costado derecho del podio y la unidad realizó un último desfile en su honor. Con paso firme y seguro, la unidad de formación pasó frente a aquella estrella solitaria que despertó en muchas generaciones el honor y orgullo de ser un “soldado de transporte”. Finalmente, fue guardado con los honores de reglamento y su comandante señaló:“esto es una despedida, pero en un futuro próximo habrá otro estandarte que represente a la unidad, y es con esa certeza e hidalguía de soldado que podemos expresarlo a nuestra memoria y alma, para siempre y hasta siempre”.



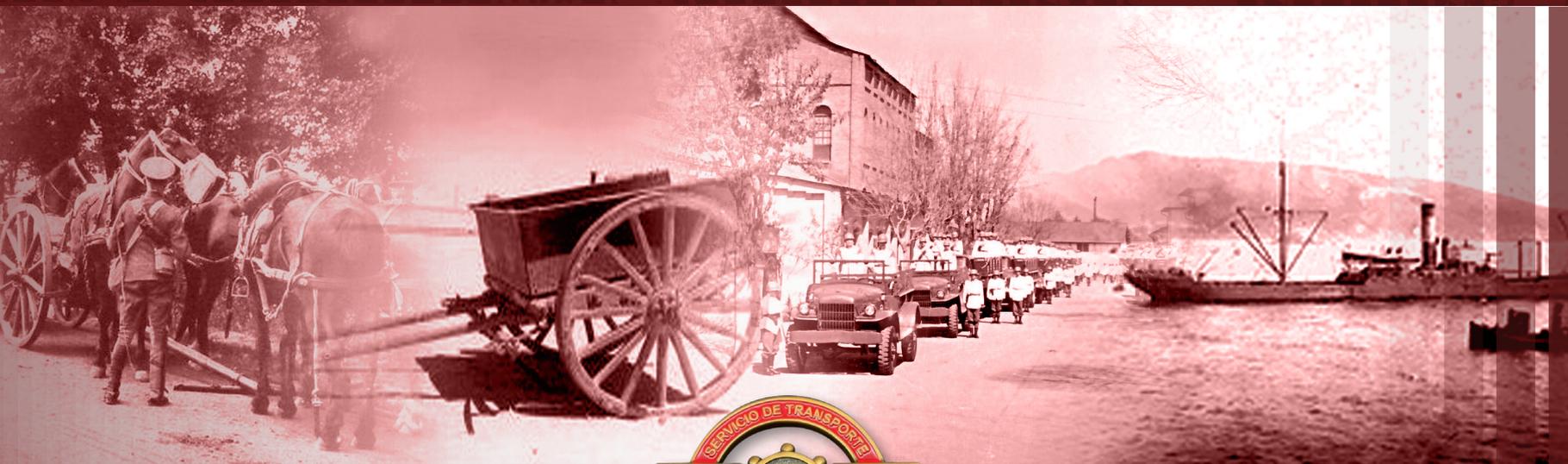


BIBLIOGRAFÍA

1. ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJÉRCITO. Historia del Ejército de Chile – Tomo V: El Ejército en la Guerra del Pacífico (1879). Colección Biblioteca del Oficial. Santiago, Chile, 1982, p.p. 115-117, 127, 162, 350-352, 356, 367.
2. ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJÉRCITO. Historia del Ejército de Chile – Tomo VI: El Ejército en la Guerra del Pacífico. Colección Biblioteca del Oficial. Santiago, Chile, 1982, p.p. 402-404 y 407.
3. ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJÉRCITO. Historia del Ejército de Chile – Tomo VII: Reorganización del Ejército y la influencia alemana (1885-1914). Colección Biblioteca del Oficial. Santiago, Chile, 1982, p.p. 57-58, 72, 127, 284-285, 292, 313 y 333.
4. ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJÉRCITO. Historia del Ejército de Chile – Tomo VIII: La Primera Guerra Mundial y su influencia en el Ejército (1914-1940). Colección Biblioteca del Oficial. Santiago, Chile, 1982, p.p. 106, 121-122.
5. ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJÉRCITO. Historia del Ejército de Chile – Tomo IX: El Ejército después de la Segunda Guerra Mundial (1940-1952). Colección Biblioteca del Oficial. Santiago, Chile, 1982, p.p. 178, 223-225.
6. PIUZZI Muñoz, Benito. Síntesis histórica de la carrera del oficial de transporte entre los años 1924 y 1974. Investigación, Santiago, Chile, 20 de noviembre de 1998, p.p. 7-39.
7. M-TST./C.I. "Manual de técnica del servicio de transporte". Cuaderno I. Santiago, Chile, 28 de Mayo de 1987, p.p. 15-38.
8. M-TST./C.II. "Manual de técnica del servicio de transporte". Cuaderno II. Santiago, Chile, 31 de Julio de 1987, p.p. 09-79.
9. LAS FUERZAS ARMADAS DE CHILE. Álbum histórico, Editorial Atenas (Boyle y Pellegrini Ltda.), 1928, p.p. 1008 – 1027.
10. ARMADA DE CHILE. Tradición e historia, ed. 2005. La Guerra contra la Confederación Perú - Boliviana (1836 - 1839) Disponible en: <http://www.armada.cl>.
11. SEPÚLVEDA Rojas, Arturo. "Así vivieron y vencieron". La logística del Ejército chileno durante la Guerra del Pacífico. Sus servicios auxiliares o anexos. Santiago, Chile, 1980.
12. SANTOS PATRONOS. Historia de la Infantería española (España). [online], ed. 1999 [citado el 11 de octubre de 2005]. Disponible en la World Wide Web: <http://www.geocities.com/Pentagon/8745/infanteria/patronos.htm>
13. ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJÉRCITO. Historia del Ejército de Chile – Tomo XI: Nuestros uniformes. Colección Biblioteca del Oficial. Santiago, Chile, 1985, p.p. 226, 234, 236, 240.
14. DIRECCIÓN DE INTELIGENCIA DEL EJÉRCITO DE CHILE. La inteligencia militar en Chile – 100 años de la Dirección de Inteligencia del Ejército de Chile 1901-2001. Santiago, Chile, 2001, p.p. 138 - 140.
15. L'ARME DU TRAIN. *La phase hippomobile du train des équipages militaires*. (Francia) ed. 2006. Disponible en la World Wide Web: <http://www.tringlot.com>
16. Resolución de Comando CJE EMGE DOE II a (P) N° 4300/829 de 21.MAY.2014.







HISTORIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DEL EJÉRCITO
“Nexus Fidelis”