



Monografía histórica Especial N°13

16 de abril 2019

Del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile



Armando Cortínez Mujica

*Valor y tenacidad en la doble conquista
del macizo andino*



La Doble Travesía de la Cordillera de los Andes



El 5 de abril recién pasado **se cumplieron 100 años** de la proeza que realizó el Teniente de Ejército Sr. Armando Cortínez Mujica, a bordo de su avión Bristol M1C. En forma decidida y sin permiso de sus superiores, voló cruzando por la parte más alta de la Cordillera de los Andes, con la sola convicción de fraternizar con el pueblo Argentino, y entregar un saludo conmemorativo del aniversario de la Batalla de Maipú.

La falta de Cortínez, fue conocida por el Director de la Aeronáutica Militar (Coronel Pedro Pablo Dartnell), quien informó del hecho al Ministro de Guerra, solicitando un severo castigo. El mérito de la acción alcanzada por el Teniente Cortínez evitó, sin embargo, que sufriera finalmente su castigo, permitiendo su regreso al país mostrando al mundo que el aviador militar chileno puede llevar a su patria lejos, y volver a ella entre aplausos y admiración.

Cortínez, realizó su carrera en la Fuerza Aérea de Chile, por lo que fue asegurado de la Mutualidad del Ejército y Aviación al igual que el personal que hoy forma parte de ésta institución.

La intrépida hazaña, que se recuerda en estos días (transcurridos 100 años), 2 años después de la fundación de la Mutualidad del Ejército y Aviación, revela **la importancia de contar con un apoyo y un resguardo para el personal de ambas instituciones**, que desarrollan tareas riesgosas, como la realizada por Cortínez.

El Teniente Cortínez fue un oficial de reconocida trayectoria y valentía entre sus pares aviadores, de aquella época.



El Teniente Cortínez y una réplica del avión Bristol en el cual hizo la travesía (Fuente: MUSEO NACIONAL AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO).

SEGUROS | PRÉSTAMOS | BENEFICIOS SOCIALES

Av. Providencia 2331, Providencia - Santiago · www.mutualidad.cl · Call Center: 2 2420 8200



Especial N°13 - Monografía histórica

Del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Armando Cortínez Mujica

Valor y tenacidad en la doble conquista del macizo andino

“Cuando el teniente Godoy efectuó meses antes, la travesía del macizo andino, fue acompañado con el estímulo y los deseos de triunfo de cuantos conocieron sus propósitos. Cortínez afrontó la empresa casi ocultamente, con tanta reserva, que se vio en la necesidad de partir sin el permiso reglamentario de sus jefes...”

La actitud de Cortínez hirió la armonía de la disciplina militar, base poderosa sobre la cual se inspira el progreso de las instituciones armadas. La grave falta merecía un castigo ejemplar, pero el patriotismo característico del pueblo chileno no pudo resistir al júbilo espontáneo que despertó la hermosa hazaña y aclamando al vencedor ejerció su poderosa influencia hasta obtener el perdón para el joven héroe.”

CDA. Enrique Flores Álvarez

A cien años de efectuada esta gesta patriótica aeronáutica de repercusiones internacionales, nuestra corporación se adhiere a la conmemoración que realiza la Fuerza Aérea de Chile con la memoria de este gran aviador nacional.

**Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile**



Armando Cortínez Mujica
*Doble travesía aérea de los Andes
(entre el 5 y 16 de abril de 1919)*



A CIEN AÑOS DE UN GLORIOSO “IDA Y VUELTA”

Valor y tenacidad en la doble conquista del macizo andino

“En el día aniversario de la Batalla de Maipú, hecho de armas en que luchamos unidos chilenos y argentinos, el teniente Armando Cortínez Mujica llevó a través de los Andes un saludo al pueblo hermano, impulsado por la fuerza espiritual irresistible, incubada desde tiempo atrás, de agregar un lauro más a la gloriosa historia de la aviación nacional”¹.

Corrían los primeros días de enero de 1919, cuando las páginas de los diarios y revistas nacionales se llenaban de los homenajes que había tenido en el continente y en el mundo la hazaña cumplida el 12 de diciembre recién pasado, por el valeroso teniente Dagoberto Godoy al cruzar las más altas cumbres de la Cordillera de los Andes, hermanando con ello, una vez más, las repúblicas de Chile y Argentina.

Ya terminada la Primera Guerra Mundial, el año de 1919 se iniciaba con los primeros intentos de cruce del Atlántico en avión, novedades y logros en lo que respecta al desarrollo de la aviación comercial y civil por el mundo. En Chile, el hoy bien llamado “mes del aire”, nos regalaba el gran primer intento por crear una Fuerza Aérea Independiente, semilla que no duraría mucho en sus inicios, pero que más tarde, en 1930 al caer en buena tierra, daría grandes e indiscutibles frutos a la nación.



Interesante recorte de El Mercurio, día martes 18 de marzo de 1919

¹ Enrique Flores Álvarez. p.338. *Historia Aeronáutica de Chile*. Santiago, 1950

Noticias desde los Estados Unidos, daban cuenta del interés que existía por participar de la Conferencia Aeronáutica de Nueva York, que realizaba el Aero Club de América para dar cuenta de los adelantos y el progreso que la aviación de post guerra comenzaba a brindar al mundo en beneficio del transporte y carga. Paralelo a ello, comenzaba a nivel mundial, el despliegue de la industria aeronáutica de grandes naciones por mostrar sus nuevos e interesantes productos, los que ahora eran exhibidos por conocidos héroes de guerra y afamados aviadores.

La prensa argentina, informaba de los varios intentos que realizaban algunos de sus más valientes y avezados pilotos por conquistar el macizo andino por sus altas cumbres, tal como lo había realizado Godoy.

Zanni, Parodi y Candelaria eran sus nombres, entre ellos, el Teniente Luis Candelaria era el más conocido en Chile y quien anhelaba devolver la visita que les hiciera Godoy algunos meses antes. Todo era inminente, pero las condiciones y experiencias adversas de vuelo desde Argentina a Chile, hacían de la empresa, algo todavía sólo soñado.

Este mes era algo significativo y especial para ambos países, el sólo recordar una de las más gloriosas epopeyas de chilenos y argentinos realizadas el 5 de abril de 1818, en los campos de Maipú, hacía de este día y mes, un desafío adicional que incentivaba los esfuerzos.

Cuando la prensa anunciaba aún atónita la noticia que impactaba a las dos naciones, sobre la travesía efectuada por Godoy algunos meses atrás, una noticia inesperada revolucionó a chilenos y argentinos por igual. El teniente Cortínez que pertenecía a la Primera Compañía de Aviación, en lo que él había considerado *“un rasgo de patriótico entusiasmo”*, concibió la idea de llevar por aire el gentil saludo del pueblo chileno.



Recorte del diario "La Nación", domingo 6 de abril de 1919

Algunos entretelones de la preparación del vuelo, eran que Cortínez, levantándose muy temprano, había pasado a la pieza de su amigo el Ingeniero 2º de la Armada don Fernando Solano Illanes, para invitarlo a que lo acompañara a la cancha con el fin de preparar un vuelo que deseaba hacer. Los dos llegaron hasta los hangares que albergaban el material de vuelo, e hicieron sacar uno de los modernos aviones Bristol de 110 HP., el N°4987, dando instrucciones al Vicesargento Isaac Necochea, para que lo preparara rápidamente mientras los oficiales iban a desayunar.



***Ilustración del avión Bristol M1C, que usara el teniente Cortínez para cruzar la cordillera de los Andes
(Gentileza de don Sergio Pulgar Neira)***

Mientras todo esto ocurría, llegó a la cancha el oficial de servicio, el Ingeniero 3º de Marina señor Ángel Gantes, quien ordenó guardar la máquina, pero al enterarse de lo sucedido, Cortínez le insistió que contaba con los permisos para efectuar una serie de vuelos de altura con lo que el oficial accedió de buena gana a que la nave fuera alistada.

Instantes después Cortínez subía a su avión y procedía a probar que el motor funcionara regularmente con la ayuda de Solano. Hecho esto le dijo a su amigo: ¡Me voy! y añadió: *“Dile al mayor Huston que espero que su casaca que llevo puesta y las lecciones que me ha dado servirán para triunfar en esta prueba”* y con ello partió raudamente remontando El Bosque hacia la cordillera realizando grandes espirales.

Rápidamente se esparció la noticia de lo ocurrido, y aumentaba la intranquilidad sobre lo que parecía ocurrir. Como el vuelo había sido preparado sin el anunciado preparativo, el piloto no disponía de altímetro, de cartas ni menos una brújula que le advirtiera alguna ruta certera de seguir.

La angustia se hizo mayor, cuando el jefe de ingeniería, señor Pedro Andrade Moss, informó a los presentes que el motor del avión usurpado no estaba en perfectas condiciones.

La situación de alarma aumentó a un alto grado cuando el director de la Escuela junto al nuevo Jefe de la Fuerza Aérea, se hicieron presentes para solicitar una investigación sumaria.

Pasaban las horas, y la falta de noticias hacía pensar en lo peor. Poco después de la tres de la tarde, el telégrafo transmitió el siguiente mensaje:

"Suplícoles perdonarme que en esta gloriosa fecha háyame atrevido, sin autorización, y llevado por patriótico impulso, traer un saludo cariñoso reconocimiento a nuestro hermano pueblo argentino, cuya sangre en esta fecha bañó con la nuestra los heroicos campos de Maipo, ayudándonos eficazmente conquistar los nobles ideales de libertad. Aterricé ocho horas departamento de Tupungato, Mendoza.

Espeso mar de nubes impidióme seguir rumbo. Ruego mandarme mecánico con hélice a fin de regresar vía aérea, pues en aterrizaje sufrió desperfectos hélice. Teniente Cortínez".

Había realizado su travesía en una hora y once minutos, siendo inicialmente auxiliado por el gaucho trasandino, señor Gualberto Vila, quien tras prestarle auxilio al piloto avisó al dueño de la propiedad, un estanciero apellidado Silva, quienes lo trasladaron a Mendoza en donde fue entusiastamente recibido.

En Santiago, la noticia era profusamente comunicada por las pizarras que solían tener algunos periódicos afuera de sus oficinas. El Aero Club hacía lo suyo con las imprentas, quienes echaban a andar sus máquinas y propagaban la gran noticia. Al mismo tiempo, un grupo de la sociedad daba cuenta de que el oficial sería severamente sancionado su falta de disciplina, por lo que la gente patrocinaba ante S.E. el Presidente de la República, un petitorio popular por un perdón hacia el oficial, reconociendo la hazaña que recién había cumplido en fecha tan significativa.

Por otra parte, y el mismo día de ocurrido el hecho, el jefe de la Fuerza Aérea, el coronel Pedro Pablo Dartnell Encina, dirigía una carta al Ministro de Guerra, para informarle del vuelo efectuado en estas palabras: *"Pongo en conocimiento de US, un hecho grave que tuvo lugar hoy en la Escuela de Aeronáutica Militar. El Teniente 1º, don Armando Cortínez, de la 1ª Compañía de Aviación, ordenó anoche a las 12, al suboficial guarda- hangares que le entregase las llaves de los hangares, y a pesar que dicho suboficial le hizo presente que le era prohibido entregarlas. A las 6,10 A.M de hoy, el teniente Cortínez hizo sacar a la cancha un aeroplano "Bristol" y, habiéndole manifestado el oficial de servicio que no podía volar, le dijo que tenía orden verbal del Comando de la Escuela para hacerlo, lo cual no era efectivo. Pocos momentos después partió de la cancha y tomando altura se dirigió hacia la Cordillera de los Andes, aterrizando en el Departamento de Tupungato en la Provincia de Mendoza, según telegrama dirigido por el expresado oficial a la Escuela de Aviación. Aunque el vuelo hecho por el teniente Cortínez habla muy alto de la aviación chilena, en cambio los resultados serían funestos si no se aplicase a este oficial un severísimo castigo para así estar en la seguridad de que hechos de esta naturaleza no se repetirán en el futuro. En consecuencia, solicito de US. tal medida, ya que para sancionar esta falta no son suficientes los castigos que el reglamento me autoriza aplicar."*

Mientras tanto sucedía lo expuesto, las horas y días hacían de lo suyo, y la gente como las instituciones enviaban telegramas de saludo y felicitaciones al valiente piloto que repetía la hazaña de Godoy.

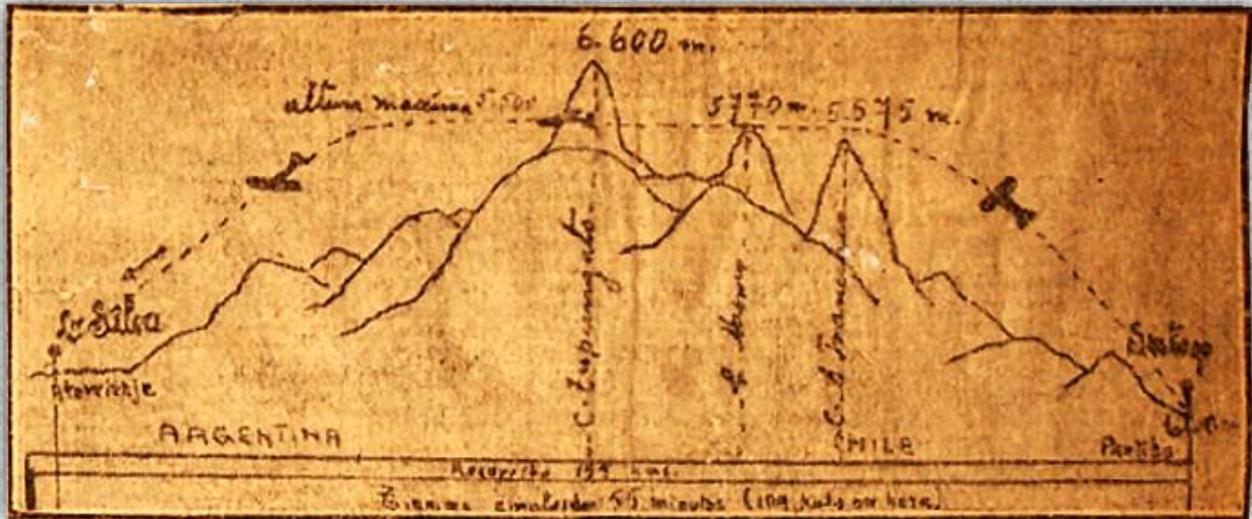
Del material registrado se pueden acceder a los enviados por el Aero Club de Chile:

"Su hermosa hazaña aérea en un día de tan gratos recuerdos para chilenos y argentinos, nos llena de orgullo. Acepte las mejores congratulaciones del Aero Club de Chile y las nuestras particularmente. Jorge Matte, Presidente.- Armando Venegas, Secretario General";

del Mayor Huston: ***“Mis más calurosas felicitaciones por su hazaña. -Huston”***;

de los Aviadores y Aeronautas civiles: ***“Tu triunfo es una nueva gloria para la aviación nacional. El castigo que te impondrán lo compartirás con todos los chilenos. Te abrazan.- Fuentes, Venegas, Perrey, Rojas, Castro, Borcosque, Cento, Figueroa, Alvarado y Band.”***;

el Ingeniero Solano: ***“Calurosas felicitaciones por audaz hazaña, demostrando con esto al mundo el temple de nuestra raza”***



Croquis del cruce Santiago Mendoza, realizado por el propio Cortínez

De un extremo a otro, el país celebraba con especial cariño la hazaña cumplida por el aviador, trayendo con ello a colación, los logros y el desarrollo que la Escuela de Aeronáutica había alcanzado en la formación de valientes pilotos. De aquí habían salido Luis Omar Page, quien por aquellos días seguía deslumbrando a la sociedad con sus maniobras acrobáticas y vuelos nocturnos; Eliodoro Rojas; Luis Castro; Tucapel Ponce y Dagoberto Godoy y muchos más de quienes, el pueblo chileno se sentía orgulloso. El trabajo iniciado por Ávalos y que se realizaba en aquella Escuela, interpretaban los anhelos nacionales y éstos eran aplaudidos.

Mientras tanto en Argentina, el teniente Cortínez seguía siendo agasajado tanto por particulares como instituciones. Entre las más conocidas se cuentan el almuerzo ofrecido por el Jockey Club; el Centro Español y el Club de Gimnasia y Esgrima.

La colonia chilena residente, le enviaba al presidente del Aero Club de Chile, una solicitud para que intercediera ante el Gobierno y el Ministro de Guerra, pues si bien era cierto que había incurrido en una falta, su propósito no había sido otro que aportar una nota de alegría a chilenos y argentinos en una fecha muy especial.

SECOND PASSAGE OF THE CORDILLERA BY AERO- PLANE

A FURTHER TRIUMPH OF CHILIAN AVIATION

Santiago to Mendoza in One Hour Eleven Minutes.

For the second time the Andes have been crossed in aeroplane, and again by a young Chilean aviator in a British built machine.

On Saturday, April 5th, Lieutenant Armando Cortinez, an officer of the first Aviator Company left the aerodrome near Santiago at 6.49 a.m. in a Bristol machine of 110 H.P. and, ascending to a height of four thousand feet, departed in direction of the Cordillera, following the same route as that taken by Captain Godoy. The flight appears to have been undertaken by Lieutenant Cortinez without authorisation, and considerable anxiety was felt for his fate when it was supposed that he had set out on the risky feat without due preparation.

THE ARRIVAL IN MENDOZA.

At four in the afternoon, however, a telegram arrived from the successful aviator giving the information that he had been carried away by his desire to convey felicitations to the officers of the Argentine army on the anniversary of the battle of Maipo, and had, in fact, made a landing in the Tupungato department, Mendoza, his voyage being impeded by dense clouds. In landing the propeller of his machine was injured. The telegram finished with the request that he might be allowed to return to Chile by air. According to this telegram, the voyage took one hour and eleven minutes.

The chief of the service of which the bold lieutenant is an officer, Colonel Dartnell, has requested the Government to impose a summary chastisement, in view of the very serious results which might arise from future actions of this nature.

It appears probable, however, that the enthusiasm of the Chilean people and the powerful efforts which are being made by influential persons on his behalf will result in the punishment being reduced to a small matter. It seems that the aviator who has accomplished so bold a feat without preparation has a warm defender in the British aviation officer, Major Huston, who recognises in him the qualities which go to the make-up of a notable airman.

In the meantime, the Minister of War has granted permission to Lieutenant Cortinez to return by the same route, and has forwarded the spare parts required in charge of a competent mechanic.

LAWN TENNIS.

Tournament at Viña del Mar Courts.

What proved to be one of most successful of the series of Mixed Doubles American Tournaments got up during this season by the Viña del Mar Lawn Tennis Club was held at the Club's courts on Sunday last.

The twenty-one couples who entered their names were divided into two sections. In the sections the matches consisted of six games, the respective winners having to play off against each other a final match of a set.

At the end of the day's play it was found that in section A Miss M. Gubbins with P. H. Ipsen (scratch) and Miss M. Raby with J. Jackson (-15) had each a score of 39 games, the former pair winning a deciding match played between the two couples. In section B, Miss Jackson and E. J. H. Ash (1/240) won with 38 points.

The final set between the two section-winners was a very keenly contested match, in which all four players showed excellent form, but after a score of "three all" was called, Miss Gubbins and Ipsen captured the next three games and ran out winners.

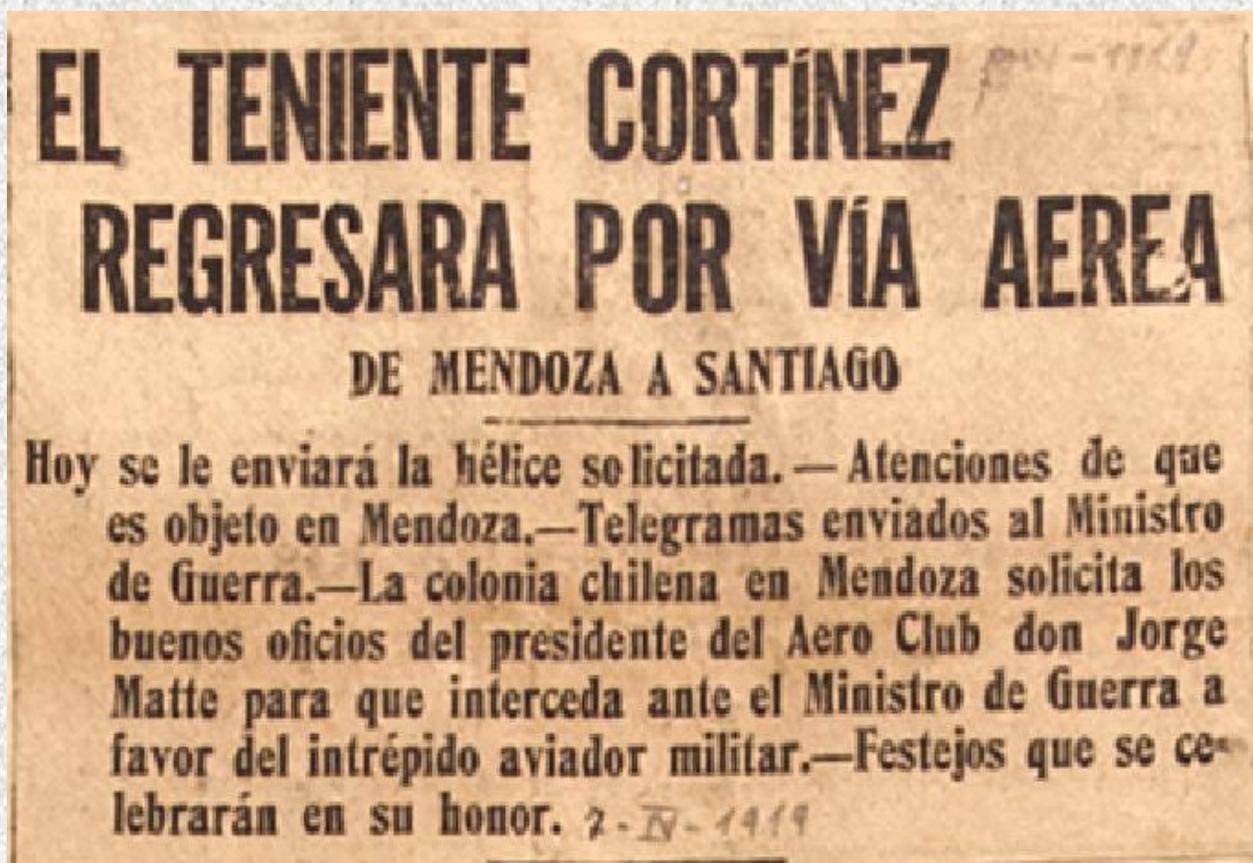
Owing 1/2 40, Miss Jackson and Ash had a very heavy handicap to contend with, but credit must be given to the winners for the sound game they played. In Miss M. Gubbins we see one of the coming local lady players, whilst Ipsen has come on a great deal of late, the great improvement in his smashing being particularly noticeable.

"Por segunda vez los Andes han sido cruzados en aeroplano, y nuevamente por un joven aviador chileno en una máquina de construcción británica" encabezaba la noticia The South Pacific Mail, en su edición del 10 de abril de 1919

El diario mendocino "La Montaña", en su edición del 6 de abril publicaba la primera entrevista hecha a Cortínez y que reproduzco algunas interesantes líneas: "*¿A qué se debió su decisión de pasar las*

cumbres cordilleranas? – Sencillamente señores, a que sentía fuertes e incontenidas ansias de rendir un homenaje a la memorable fecha que significa el 5 de abril, día feliz en que los patriotas argentinos y chilenos se llenaron de gloria en Maipo. – Gracias por lo que nos toca valiente camarada. Y díganos, ¿acaso tuvo necesidad de realizar previos entrenamientos...? – De ninguna manera. Sólo realicé un alto vuelo en presencia del Ministro inglés, días pasados. Pero desde entonces me abstuve de elevarme precisamente para no despertar sospechas de lo que pensaba e intentaba hacer.”

Todos los actos y cada uno de los telegramas recibidos, intercedieron finalmente ante las autoridades, quienes le autorizaron al aviador, el que pudiera volver a Chile por vía aérea. Para realizar tal viaje, le enviarían al mecánico jefe de la 1ª Compañía de Aviación, señor Miguel Cabezas y al mecánico 1º señor Alvarado quienes llevarían una hélice de repuesto solicitada.



Recorte de un periódico argentino, en donde da cuenta del regreso

Nuevamente nuestro país se dejaba escuchar a través de los periódicos, aplaudiendo al gobierno su decisión por permitir que el aviador regresase por vía aérea, tal vez como atenuante a su falta cometida por su vehemente amor por la aviación y por el respeto a su historia patria.

No alejado de los preparativos, el teniente Cortínez rindió por aquellos días un hermoso homenaje al Ejército y al pueblo Argentino, cuando depositó ante el monumento del Ejército de los Andes que está

en el Cerro La Gloria, una corona de flores con forma de estrella, representando con ello a su amada Patria.



Cortínez y Candelaria a los pies del monumento en el cerro La Gloria

Quizás uno de los aspectos menos conocidos ocurridos por aquellos días, lo sea la caballerosa visita del valiente piloto militar argentino, Luis Cenobio Candelaria, quien al conocer del vuelo del chileno, solicitó permiso para visitar Mendoza en el mismo avión con que trasmontara la cordillera el 13 de abril de 1918, a la altura de Temuco, cumpliendo con ello otra hazaña no menor, que por aquel tiempo no tuvo el magno reconocimiento que representaba el desafío del cruce por sus altas cumbres.

Candelaria, que era un *aviador*, había viajado junto a su mecánico señor Miguel Soriano, y en un acto que lo ennoblece como verdadero hombre, le ofreció ayuda para poner en condiciones el avión Bristol de Cortínez, a fin de conquistar el feliz éxito del regreso, hazaña todavía impensada por muchos. Este hecho, revela la confraternidad que debe siempre existir entre nuestros pueblos, pues ello es el único camino seguro a vivir en armonía y cultivo de un mejor futuro.

Sobre este tema, existió un intercambio epistolar entre el Aero Club de Chile y el Teniente Candelaria, en los que se testimonia este valorable hecho: *“Mendoza, 8 de abril.- Aero Club de Chile.- Santiago.- Al cooperar con entusiasmo en la preparación de la máquina para feliz regreso de Cortínez, hago votos por un nuevo éxito para esa institución. Teniente Candelaria”*.

No se demoró mucho la respuesta del Aero Club chileno, cuando con estas palabras se dirigió al teniente aviador: *“La ayuda que usted prestará en la preparación del aeroplano para el regreso del teniente Cortínez y los votos que formula por el feliz éxito del nuevo vuelo, cáusanos singular simpatía, confirmándonos que ayer como hoy argentinos y chilenos no persiguen un triunfo individual sino el común de los pueblos. Acepte el querido amigo de Chile, junto con los agradecimientos del Aero Club, los votos más sinceros por el logro de sus aspiraciones.- Jorge Matte, Presidente.- Armando Venegas.- Secretario”*

En la tarde del jueves 10 de abril llegaban a primera hora a la estación de ferrocarril de Mendoza, los mecánicos señores Miguel Cabezas y Máximo Alvarado, quienes eran recibidos por los tenientes Cortínez, Candelaria y otros personajes trasandinos, que habían hecho suya la causa de alistar el avión.

Tras descansar, el equipo de mecánicos y aviadores se dirigieron al otro día muy temprano a Tupungato para cumplir la misión. Como ya habían sido realizadas las reparaciones menores al avión por parte de Candelaria y su mecánico, se esperaba sólo el cambio de hélice, la nariz del motor y la puesta a punto del Bristol, lo que no tardaría más que ese día, y si todo marchaba bien, Cortínez podría realizar su aventurado viaje de vuelta.

Mientras tanto, las noticias argentinas y chilenas hablaban de los festejos y de cuándo podría Cortínez realizar el ansiado raid Mendoza - Santiago.



En nuestra capital se especulaba que Armando Cortínez podría venir acompañado de su amigo, el Teniente Candelaria. Una pequeña nota aparecida en "La Nación" daba cuenta de lo siguiente: *“La realización de la empresa del teniente Cortínez puede tener una doble trascendencia para el caso de que, según anuncios de la Argentina, venga también el teniente aviador señor Candelaria”*.

La expectación que reinaba iba aumentando hora tras hora. El Mercurio de Santiago del día 14 de abril, publicaba: *“Si el “raid” de ida por la forma audaz en que fue realizado, despertó justo entusiasmo en todas partes, el “raid” que intentará el regreso será tanto más meritorio por la circunstancia de que sería el primer aeroplano que cruzaría las altas cumbres de Argentina a Chile”*.

Más adelante agregaba, *“Cabe recordar que en este intento han fracasado algunos eximios pilotos argentinos que como Mascias y el teniente Zanni han sufrido caídas al pretender traspasar los primeros contrafuertes del macizo andino.*

El teniente Cortínez que llevó el saludo del pueblo chileno al argentino en fecha memorable para la historia patria, ha tenido la gentileza de invitar para su viaje de regreso al teniente Candelaria; su buen camarada que se encuentra desde hace días en los alrededores de Mendoza preparando su Morane – Parasol de 80 H.P., para hacer la misma prueba.”

Sobre la invitación que Cortínez hiciera a su camarada Candelaria, en otro medio se publicó lo siguiente: *“... aceptó gustoso la invitación y aun cuando está cierto de que su máquina rinde un cincuenta por ciento menos que el aparato inglés, intentará hacer junto el “raid” para traer a esta tierra los saludos del pueblo argentino y saludar a los numerosos amigos que tiene en nuestro país”.*

Todo marchaba perfecto por aquellos días, menos las condiciones meteorológicas de la cordillera. Se esperaba realizar el raid el día 13, al cumplirse un año desde el histórico y avezado vuelo de Candelaria desde Zapala a Cunco, pero el clima reinante, no lo quiso!



Recorte de El Mercurio de Santiago, del 13 de abril de 1919

Para el día 14, las lluvias habían amainado y los contrafuertes cordilleranos mostraban su mejor cara. Todo hacía renacer las esperanzas de un exitoso retorno. La prensa trasandina, señalaba que *“la hazaña realizada por el teniente Cortínez, unida al nuevo vuelo de un aviador argentino, ha despertado gran admiración en todas partes y es así como en conocimiento de una de las principales casas cinematográficas de Norte-América dio órdenes ayer a su representante en Chile, para que impresione 1.200 metros, con los principales episodios del arribo de los aviadores y los paisajes de la cordillera”.*

Lo que sucedía temprano el día 16 de abril de 1919 en Tupungato, es por muchos conocido, pero no obstante menos interesante de incluir, en esta narración. Ambos aviadores habían arribado al campo de vuelo, tras observar que las condiciones de la cordillera eran buenas, pese a que en el lugar todo se encontraba cubierto de nieve y hielo, los pilotos ordenaron alistar sus aviones y tras despedirse cariñosamente deseándose suerte en el trayecto, dieron la “voz de largar”.

Ambos aviones patinaron pero se elevaron buscando altura. El Teniente Candelaria notó que el motor de su avión parecía no funcionar a la perfección y que todo intento de realizar la prueba era una locura, ya que el motor no obedecía como debiera ante los insistentes intentos del aviador. Abrumado, Candelaria decide volver a Mendoza y desistir por el momento de acompañar a Cortínez en ese glorioso viaje.

Entretanto, Cortínez se perdía de vista de Mendoza, volando con rumbo a las más altas cumbres, con el dominio de su máquina alcanzó los 6.500 metros de altura, y resuelto a todo, luchó contra el implacable viento que azotaba las nieves eternas. Una nota publicada posteriormente por El Mercurio, escribió al respecto lo siguiente: *“No es posible siquiera describir la situación de Cortínez en esos momentos tan solemnes y graves. El viento quería dominarlo y precipitarlo en las profundidades de los abismos de las altas cordilleras. Pero la voluntad férrea, la entereza del carácter, la fiereza indomable del hombre de valor, triunfó en esa lucha titánica y ardorosa, con los elementos que querían impedirle la realización de su portentosa y admirable hazaña”*.



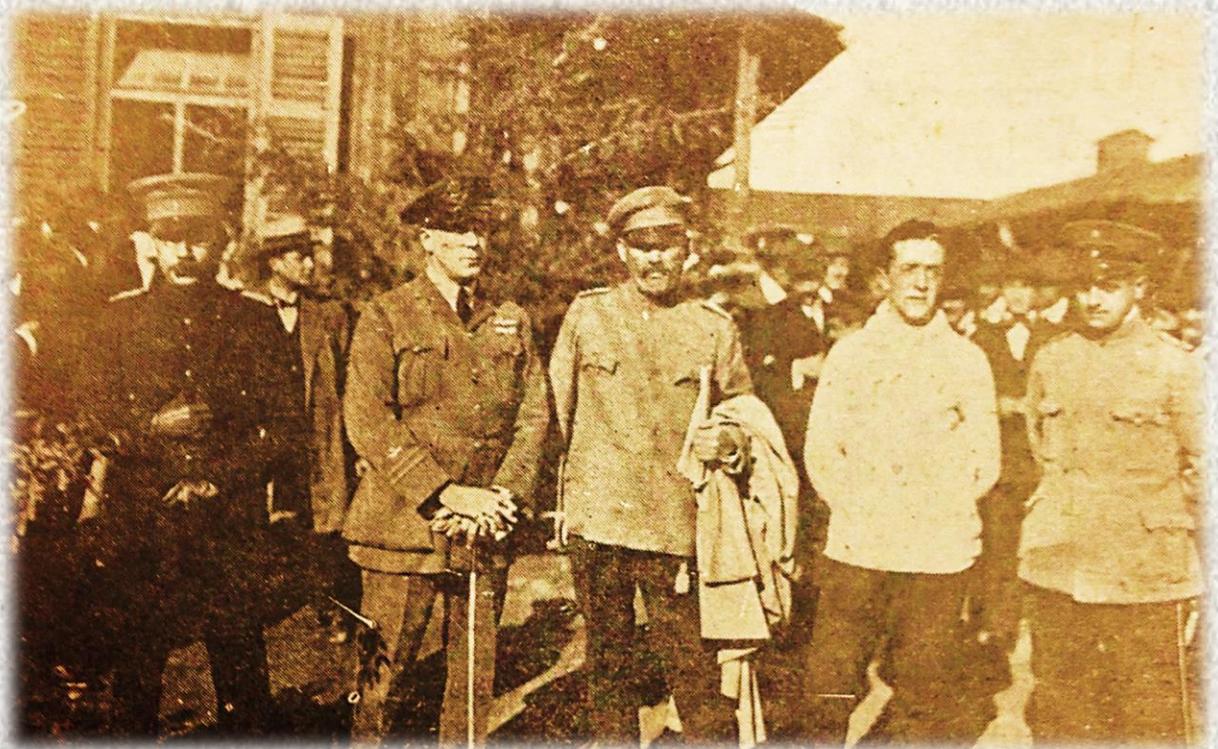
Teniente Armando Cortínez Mujica (Revista Sucesos. Mayo de 1919)

Casi tres horas había demorado esta lucha contra la naturaleza, de la cual Cortínez salía vencedor. Ante la perplejidad de millares de personas que agolpadas en los miradores del Cerro San Cristóbal y Santa

Lucía esperaban verlo pasar. Luego sonaba fuerte en Santiago, una bocina que el Aero Club de Chile, había hecho instalar para celebrar el arribo de su distinguido socio aviador.

Minutos más tarde, era en los campos de El Bosque, donde un grito de júbilo lanzado por el Condestable de la Armada Abraham Villalobos, anunciaba la llegada del Bristol N°4987 desde el lado de San Bernardo, aterrizando luego suavemente sobre la pista y en sólo unos sesenta metros. Cortínez compartía y exteriorizaba su alegría, agitando entre sus manos una pequeña bandera chilena de seda que le había sido obsequiada en Mendoza.

Hurras y vítores se escuchaban por doquier, mientras que una banda de guerra del Regimiento de Ferrocarriles interpretaba la canción de Yungay. El público presente temblaba de emoción de ver al joven teniente Cortínez, quien había cumplido una hazaña tan largamente soñada.



La gloriosa mañana del miércoles 16 de abril de 1919

De izq. a derecha: El Director de la Escuela de Aeronáutica Militar, comandante Armando Díaz Araya; el Mayor Víctor E. Huston; el Coronel Pedro Pablo Dartnell Encina, Director de la Fuerza Aérea Nacional; el Teniente Armando Cortínez Mujica y el Capitán Enrique Pérez Lavín, comandante de la Primera Compañía de Aviación.



Armando Cortínez Mujica tras su arribo a Santiago de Chile

Conducido en hombros por varios de sus camaradas, fue llevado al patio de la Escuela donde una formación presente, lanzó al unísono tres hurras en honor del *intrépido piloto*. A continuación, se izó la bandera nacional del frontis del plantel, mientras la banda interpretaba los acordes patrios.

Tan pronto como Cortínez se hubiera aseado y comido algo, se presentó oficialmente ante el coronel Dartnell, quien tras abrazarlo lo invitó al casino del plantel, para brindar por la hazaña cumplida, éxito que ahora pertenecía a todos los chilenos.

En el salón del Casino de Oficiales, lo esperaba parte de su familia, oficiales aviadores y amistades más íntimas. Luego de vencer la emoción que lo embargaba por el cariñoso homenaje que se le rendía, lo único que pudo decir fue sólo un *"Muchas gracias"*, tras lo cual, su hermano sacerdote, fue quien pronunció un sentido y hoy recordado discurso:

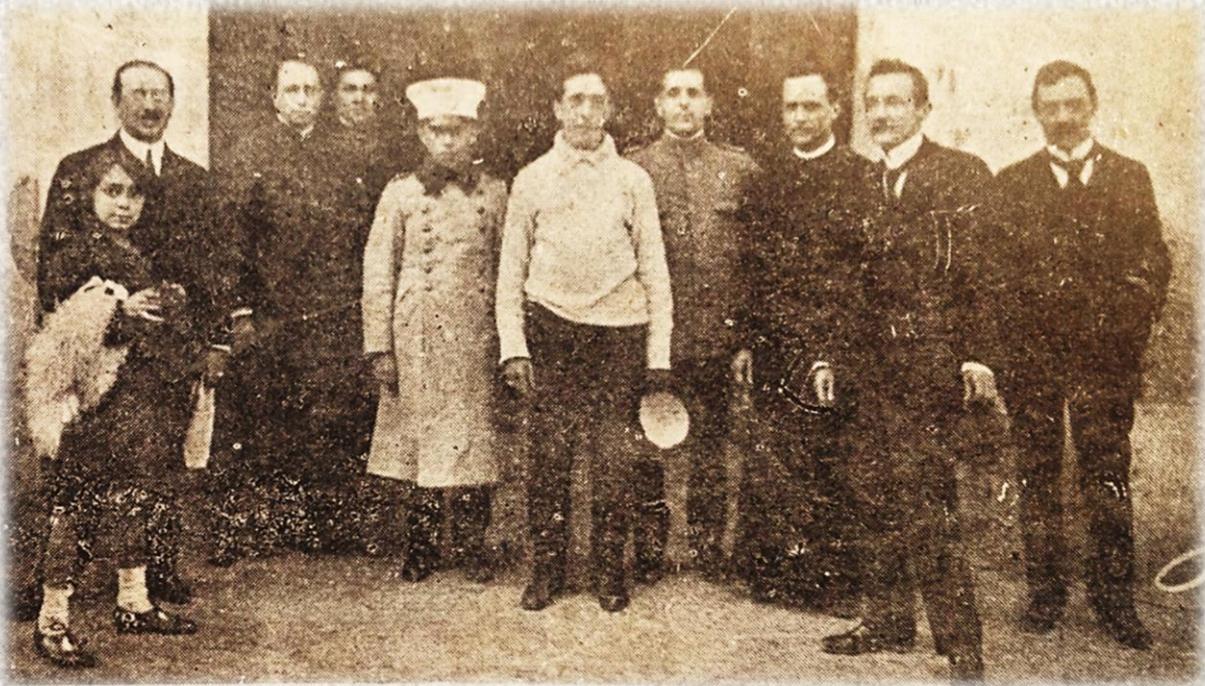
*"Señor comandante, señores oficiales, querido hermano,
"Antes de saludarte, ofrezco gustoso en tu nombre la gloria de tu hazaña a la Patria, al Ejército y en especial a esta Escuela de expertos e intrépidos aviadores. La Escuela de Aviación chilena puede considerarse como una de las mejores de América y sus alumnos han cumplido con brillo su misión, gracias al talento de sus jefes. Gloria de esta Escuela es el capitán Godoy, que en hazaña sin igual señaló la nueva ruta que une en el menor tiempo a dos naciones y en abrazo más estrecho a dos pueblos hermanos. La aviación chilena ha obtenido hoy un nuevo triunfo y te ha correspondido, hermano, ser el mensajero inesperado del saludo que en fecha memorable llevaste al pueblo argentino; ese pueblo que compartió con tu Patria sus sacrificios y sus glorias. Vuelves a tu hogar lleno de gratitud hacia la nación*

argentina por los honores que en ti rindieron a nuestra Patria, y vienes a depositarlos ante tus jefes. Ese cielo azul que recorriste se vio eclipsado un momento por nubes que ocultaron tu camino; pero tu pericia supo encontrar la verdadera ruta. Así también el cielo azul de tus anhelos se vio empañado por nubes de indisciplina que contristó a tus jefes y a cuantos te queremos. Pero si un momento de patriótica ofuscación pudo perturbar en ti la noción del deber, pronto la reflexión te hizo volver al buen camino. Espera con ánimo el recto juicio de tus jefes. Soy querido hermano, el portador de la bendición que tu anciana madre no ha podido darte personalmente y que te corresponde en este feliz momento.

Da gracias a Dios por el éxito de tu empresa. No se envanezca tu corazón, la gloria le pertenece después de Dios, a tu Patria..."

Poco antes del mediodía, el Alto Mando autorizó que Cortínez pudiera salir de la Escuela, para poder junto sus hermanos ir a visitar a su madre. También lo acompañarían ese día sus buenos amigos los capitanes Dagoberto Godoy, Enrique Pérez Lavín y el Ingeniero de la Armada Fernando Solano.

En el trayecto al centro de la ciudad, quiso también Cortínez detenerse en la iglesia de San Miguel ubicada en la Gran Avenida para agradecer al Altísimo. A la salida del templo, la gente lo vitoreaba a viva voz.



El teniente Armando Cortínez acompañado de los capitanes Dagoberto Godoy, Enrique Pérez y sus hermanos Arturo, Alfredo y Alberto Cortínez y otros familiares y amigos posan ante uno de los accesos de la Iglesia San Miguel.

Tras su breve paso por la iglesia, la comitiva siguió camino hasta la casa materna en la calle Maturana, donde al llegar, corrió raudo al encuentro de su tierna madre. Se dice que las personas que estaban presentes experimentaron *la más fuerte e inolvidable de las emociones.*²

² Enrique Flores Álvarez. *Historia Aeronáutica de Chile*. Santiago de Chile, 1950



La señora Demófila Mujica vda. de Cortínez junto a sus hijos Armando, Alfredo, Alberto y Arturo Cortínez.

Durante los meses de abril y mayo, recibió autorización del Ejército para que pudiera participar de los muchos homenajes y grandes manifestaciones que le ofrecían las instituciones y particulares de cada ciudad y pueblo de Chile. Todos querían participar de una gran colecta que se organizó a través del país y así con un gran premio en dinero exteriorizar la admiración y simpatía por lo realizado. Por su parte Cortínez, quizás recordando las palabras de su hermano, siempre se mantuvo humilde.

Otra de las grandes recompensas recibidas tras haber sido oficialmente perdonado de su indisciplina, fueron el ascenso al grado inmediatamente superior de Capitán y la comisión para participar de un viaje a Inglaterra y otros países de Europa, donde nuevamente recibiría otras muestras de aprecio.

Un viejo ejemplar de la Revista Aérea de 1940, da cuenta del contenido de un documento de la fábrica inglesa Bristol, fechado agosto de 1919, en donde Cortínez recibe elogiosos saludos de esta firma aeronáutica, a quien por solicitud de la misma, le remitiera una fotografía autografiada:

“Estimado señor:

A nombre de los Directores de esta Compañía y en el mío propio, nos hacemos un deber en acusar a Ud. recibo y agradecerle de todo corazón la fotografía con dedicatoria que Ud. ha tenido a bien enviarnos.

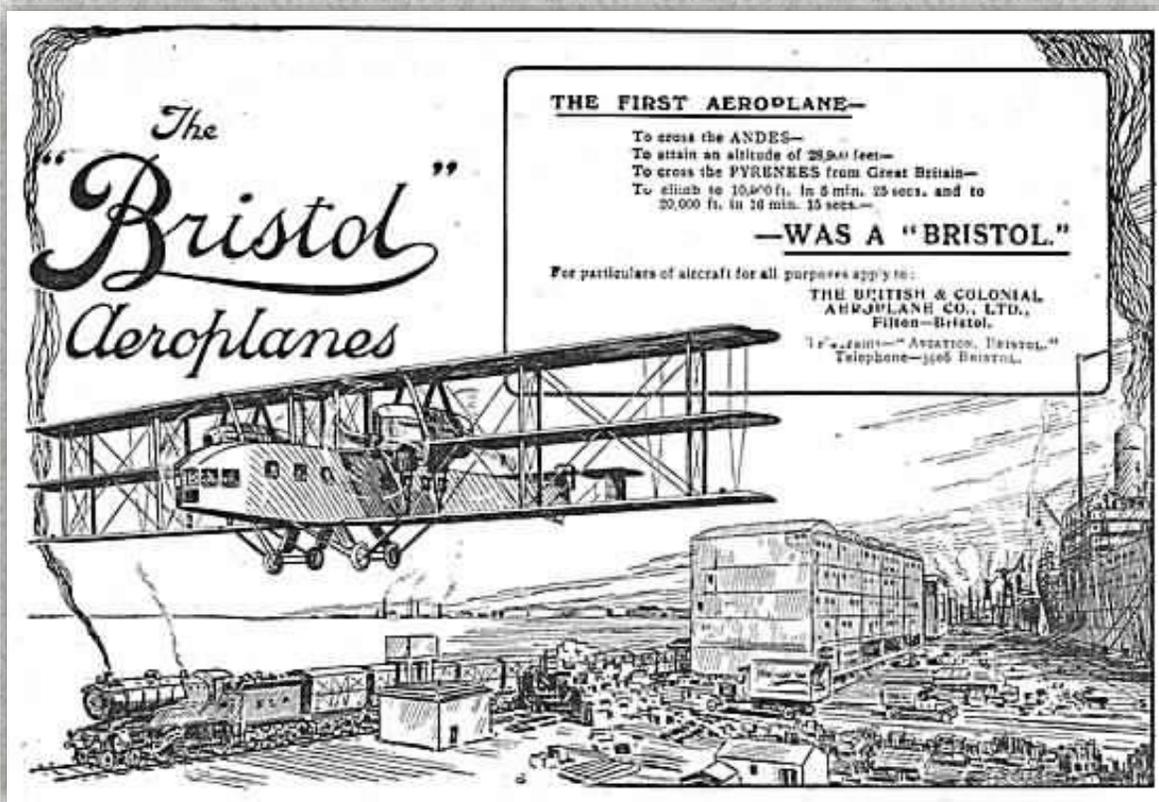
No podemos expresar a Ud. en forma elocuente nuestra admiración por el maravilloso record mundial que Ud. realizó el mes de Abril cruzando de ida y vuelta la Cordillera de los Andes en un aeroplano Bristol de nuestra construcción. Su temeridad, determinación y coraje, pocas veces han sido superados. La fecha elegida por Ud. para realizar tan magna prueba no pudo haber sido más apropiada: conmemorando la batalla de Maipo, en cuyos campos se defendía la libertad y la independencia de su

patria. A estos hechos heroicos se ligan también los nombres de Cochrane y O'Higgins, lo que es para nosotros una gran satisfacción. En Chile existe una raza fuerte, audaz y esforzada, por cuyo motivo se ha producido la estrecha simpatía que siempre ha existido entre nosotros, los británicos y los chilenos. Chile ha probado ser en Sudamérica el país donde se han realizado las proezas más audaces en la navegación aérea y nos ha cabido a nosotros la honra de que con uno de nuestros pequeños Bristol, Ud. supo luchar y vencer en tan arriesgada prueba.

Enviamos a Ud. por separado un álbum que contiene diversas fotografías de los monoplanos Bristol, iguales al que Ud. usó en su gran vuelo.

Réstanos sólo manifestar a Ud. nuestra admiración y nuestras felicitaciones por el record a que Ud. ha hecho méritos.

De Ud. Atto y S.S. The British y Colonial Aeroplane Co. Ltd.,
H.J. Thomas, Director y Gerente de Obras



Afiche de publicado por la entonces British y Colonial Aeroplane Co. Ltd., en la revista británica “Aeroplane” de su edición del 30 de julio de 1919, donde se publicitaba a los aviones Bristol, como los primeros aeroplanos en cruzar los Andes³ y también los Pirineos desde Gran Bretaña.

(Fuente: <http://www.aviationancestry.co.uk>)

³ Ambos hitos aeronáuticos cumplidos por Godoy y Cortínez en 1918 y 1919 respectivamente, fueron internacionalmente reconocidos y difundidos en una larga lista de periódicos y artículos tanto en los Estados Unidos de Norteamérica como en Francia e Inglaterra.

Armando Cortínez Mujica

No podría faltar en la reseña de este hito histórico aeronáutico recién relatado, el necesario complemento que nos ilustre algo más sobre quién fue este valeroso aviador, su entorno familiar y algunas de las circunstancias relevantes que rodearon su vida.

Armando Cortínez Mujica descende de *don José de Cortínas y Carrillo*⁴, natural de Lima, Perú; quien muy joven llegó a nuestro país, casi a finales del siglo 18, empleándose como administrador de los viñedos y otros frutales que tenían los Padres Jesuitas en un importante sector de la actual comuna de Ñuñoa.



Eloy Cortínez Fuentes

Su padre, don Eloy Cortínez Fuentes quien integró las filas del partido Liberal Balmacedista, fue diputado por Castro y Quinchao. Integró algunos meses, desde abril hasta agosto de 1891, la Comisión Permanente de Hacienda e Industria en el Congreso Constituyente de 1891.

De profesión Ingeniero Civil, ejerció su oficio principalmente en Santiago y Valparaíso, hasta que por a mediados de 1900, se autoexilió en Tacna, debido a su *balmacedismo* finalizada la Revolución de 1891, ciudad donde fallece en junio de 1908.

Fruto del matrimonio de don Eloy Cortínez Fuentes⁵ con doña Demófila Mujica Ruiz de Gamboa⁶, casados el 11 de octubre de 1869, nació una numerosa familia compuesta por cinco hijos hombres y siete mujeres, que de ellos Armando Cortínez, fue el menor.



Demófila Mujica Gamboa

1. **Alfredo** Cortínez Mujica
2. **Sara** Cortínez Mujica
3. **Alberto** Cortínez Mujica
4. **Arturo** Eloy Cortínez Mujica
5. **Ester** Cortínez Mujica

- Nacido en 1874
Nacida en 1874
Nacido en 1875
Nacido en Santiago, el 6 de octubre de 1876
Nacida en 1882

⁴ Primer Cortínez en Chile

⁵ Nacido en 1847, en la localidad de Rengo, Región Metropolitana. Fueron sus padres José Agustín Cortínez Ramírez de Arellano y Leonor Fuentes Maturana

⁶ Nacida en Valparaíso. Hija de Pedro Mujica Daza y de María Aniceta Ruiz de Gamboa Meza

- | | |
|--|--|
| 6. Ana Cortínez Mujica | Nacida en 1883 |
| 7. Emma Cortínez Mujica | Nacida en 1884 |
| 8. María Julia Cortínez Mujica | Nacida en Santiago el 9 de junio de 1885 |
| 9. Eloy Alfonso Cortínez Mujica | Nacido en Santiago, el 18 de octubre de 1887 |
| 10. Elisa Lía del Corazón de Jesús Cortínez Mujica | Nacida en Santiago, el 19 de abril de 1889 |
| 11. Blanca de la Inmaculada Concepción Cortínez M. | Nacida en Santiago, el 30 de diciembre de 1890 |
| 12. Eloy Armando Cortínez Mujica | Nacido en Valparaíso, el 23 de enero de 1893 |

De todos ellos, su hermana Julia, fallecerá tempranamente a la edad de ocho años, el 18 de junio de 1893, por lo que Armando no la conocerá.

Se ha dicho que fue un niño muy mimado por su madre y de estrecha relación con sus hermanos, especialmente con Arturo Eloy, quien más tarde llegaría a ser un reconocido y muy apreciado sacerdote, quien además mantendría gran afinidad con sus hermanos y una especial conexión espiritual y guía moral hacia su hermano menor Armando, debido a la temprana muerte del padre de éstos en 1908.

Arturo llegó a ser uno de los presbíteros fundadores del Instituto de Humanidades de Santiago⁷, donde además se mantuvo como profesor hasta 1907. Entre comienzos de 1920 hasta el 2 de julio de 1944 se desempeñó casi ininterrumpidamente como párroco de la Iglesia de San Lázaro en la elegante calle *Ejército Libertador* de Santiago.

Durante su administración, un gran incendio ocurrido el 9 de enero de 1928 destruirá una parte importante del templo, lo que obligará al párroco Cortínez a iniciar su reconstrucción, tarea que fue completada con gran celo y dedicación, terminándose los trabajos en el año 1930, inaugurándose el 15 de agosto, fecha en que se celebra la Asunción de la Virgen. A manera de reconocimiento por la gran labor desarrollada recibió la designación del Papa Pío XI como Camarero Secreto Supernumerario.

El 20 de abril de 1935, la iglesia también adquirirá un órgano⁸ construido por el conocido fabricante italiano de pianos, armonios y órganos radicado en Chile, señor Oreste Carlini⁹. Éste fue inaugurado con una recordada homilía también a cargo del párroco Cortínez.

Monseñor Arturo Cortínez, fallecerá en 1944, dejando un gran vacío en la vida de su hermano Armando.



Crucifijo que perteneció al aviador, lo trajo desde Roma, su hermano Arturo.

⁷ El Instituto de Humanidades de la Universidad Católica de Santiago, es el primer colegio del Arzobispado de la capital de Chile. Fue fundado el 22 de diciembre de 1899 por el entonces Arzobispo de Santiago, don Mariano Casanova C. Nace para educar a niños y jóvenes formándolos como líderes cristianos para Evangelizar y Servir, cumpliendo así la misión de la Iglesia. En la actualidad es denominado Instituto de Humanidades Luis Campino.

⁸ Su actual conservación es buena, no obstante, se encuentra fuera de uso después del terremoto de 1985 debido a desperfectos menores.

⁹ Este inmigrante italiano se avecinó en Chile, alrededor del año 1892. En Chile instaló y reparó muchos instrumentos, construyó 36 órganos a lo largo de casi cuatro décadas, fabricando algunas piezas e importando otras. Fue propietario de la denominada *Fábrica Nacional de Órganos*.

Certificado de Nacimiento

Santiago, 30 de Mayo de 1908

Certifico que en la página 94 del Registro de Nacimientos de la Circunscripción No 1 del Departamento de Valparaíso

que existe en esta Oficina, se encuentra la siguiente partida:

Fecha de la inscripción Cuero veintinueve de noviembre noventa y tres

Nombre del nacido Cortez y Mujica Eloy Armando

Edad Cuatro días

Domicilio San Francisco, Quere.

Nombre del padre Eloy Cortez

Nombre de la madre Demofila Mujica de Cortez

Fecha del nacimiento Cuero veintinueve de noviembre noventa y tres a las ocho y media de la mañana

Nombre del compareciente Alberto Cortez

Testigos

Firma del Oficial Julio Villanueva

Lilmo. Stiven Rivera
Encargado del Archivo del Registro Civil

V.º B.º

Viente y tres



Certificado de nacimiento de Eloy Armando Cortez Mujica presentado en la Escuela Militar

Armando Cortez recibió sus primeros estudios hasta el segundo año de Humanidades (actual 8vo. Básico) en el Seminario San Rafael de Valparaíso, luego continuará en el Colegio San Pedro Nolasco de la ciudad de Santiago, donde cursará tercero y cuarto año.

Desde el 1º de julio de 1908, será cadete de la Escuela Militar durante cuatro años y siete meses, donde al egresar con el grado de Teniente 2º en febrero de 1913, optará por el arma de Infantería, siendo

destinado al Regimiento de Infantería N°3 "Yungay" en San Felipe. El 30 de junio del mismo año, será transferido a Santiago al Regimiento de Infantería N°1 "Buin", donde permanecerá por casi tres años y medio.

Durante su permanencia en el "Buin", tendrá oportunidad de asistir a las Maniobras de 1915 como oficial agregado a la Escuadrilla de Aviación del partido rojo, como Oficial Observador, donde muy a su pesar, no tuvo mayor participación por *"haberse enfermado en los primeros días"*, como reza su calificación de ese año. No obstante, algunos meses más adelante, le será concedida su solicitud para integrar el tercer curso en la Escuela de Aeronáutica Militar y efectuar la instrucción necesaria para ser Piloto Aviador. Ese año ingresaron junto a Cortínez, el Teniente 1º Darío Aguirre Bernal, los Tenientes 2º Dagoberto Godoy Fuentealba, Emilio Brandemberg Pacheco y Augusto Magnan Varas. Suboficiales Máximo Alvarado, Filemón Lizana, Andrés García, Lorenzo Hermosilla, Juan López, Juan Yáñez, José Lagos, Abel Morales y Alejandro Bosso y los tenientes uruguayos Juan Boiso Lanza y Adhemar Sáenz Lacueva, primeros oficiales extranjeros.



Maniobras realizadas entre el 6 y 11 de abril de 1915
(Gentileza Departamento de Historia Militar del Ejército de Chile)

El 23 de marzo de 1915, recibirá su ascenso a Teniente 1º, junto con ello, sus deseos de obtener su brevet de piloto se hará realidad. Es así que temprano por la mañana del 6 de octubre realiza las pruebas necesarias a bordo de un avión Blériot ante la comisión calificadora del Aero Club de Chile en la Escuela de Aeronáutica Militar.



Fotografía del teniente Cortínez durante sus primeros vuelos en un Blériot de la Escuela de Aeronáutica Militar

AERO CLUB DE CHILE	
BREVET DE PILOTO AVIADOR N.º 19	
Nombre <i>Armando Cortínez Manjica</i>	
Nacionalidad <i>Chileno</i>	
Nacido en <i>Santiago</i> Mes <i>Enero</i> Año <i>1893</i>	
Profesion <i>Militar</i>	
Fecha del Brevet <i>6 de Octubre de 1915</i>	
Aeródromo <i>El Bosque</i> Hora <i>8 a.m.</i>	
Aparato <i>Blériot</i>	
Motor <i>Anzani</i> Potencia <i>25-35 H.P.</i>	
Instructor <i>Capitán Manuel Ovalos P.</i>	
Comisarios <i>A. Vezaga - J. Peruy</i>	
Aprobado en sesión de Directorio de <i>Armando Vezaga</i> SECRETARIO PRESIDENTE	<i>Armando Cortínez Manjica</i> FIRMA
DETALLES DEL BREVET:	
1.a Serie de ojos . 2.22 2. 2. 3. 1.45 4. 2. 5. 2.5 Total	Altura <i>70</i> m.
2.a " " " 1. 1.55 2. 2.20 3. 2.35 4. 2.26 5. 1.26 Total	Altura <i>60</i> m.
Aterrizajes: 1.a serie -10- m. del centro; 2.a -14-	m. del centro.

Detalle del Registro de Pilotos Aviadores del Aero Club de Chile

El 4 de febrero del año siguiente, será transferido al Regimiento de Infantería N°4 "Rancagua" con asiento por aquellos días en la nortina ciudad de Tacna¹⁰.

¹⁰ La reincorporación de Tacna al Perú es un acto realizado desde el 28 de agosto de 1929 donde, de acuerdo al Tratado de Lima, parte de la provincia de Tacna es devuelta por Chile al Perú.

El 19 de abril de 1916, una nueva destinación marcará su futuro. Recibe instrucciones de ponerse a las órdenes del Comando de la Escuela de Aeronáutica para que rinda esta vez *las pruebas de Piloto Militar*.



Algunos de los oficiales de la Escuela de Aeronáutica Militar a inicios de 1916

(De izquierda a derecha. Primera fila: Augusto Magnan; Darío Aguirre; Armando Cortínez. Segunda fila: Víctor Contreras; Carlos Lira; 2. Capitán Manuel Ávalos; Amadeo Casarino; Dagoberto Godoy. Tercera fila: Emilio Brandemberg; Federico Baraona; Juan Manuel Boiso Lanza; Adhemar Saenz Lacueva y el Contador Juan Ovalle.

En octubre de 1916, se dispuso los exámenes para los primeros alumnos del curso tenientes Cortínez, Godoy y Magnan. También este mes, fueron agregados al curso de la Escuela de Aeronáutica los tenientes Diego Aracena, Federico Baraona, César Merino y Julio Torres, quienes debieron prepararse para cumplir las pruebas de Piloto Militar, tarea que le fue imposible cumplir durante los meses restantes de ese año.

El 12 de octubre de 1917, es transferido al Regimiento de Infantería N°5 "Carampangue" en Iquique, desde donde será nuevamente comisionado a la Escuela de Aeronáutica en calidad de agregado desde el 26 de julio de 1918, obteniendo su brevet de Piloto Militar el 22 de enero de 1919, tras cumplir días antes, (11 de enero) las pruebas de un raid entre Lo Espejo-Curicó-Lo Espejo, sin ningún contratiempo.

El 11 de febrero de 1919 es incorporado a la Primera Compañía de Aviación. Aquí será cuando entusiasmado con el avance de su instrucción, la experiencia que iba adquiriendo y sobre todo con el impulso que significaba el éxito alcanzado por su amigo Godoy en el reciente mes de diciembre pasado, le fue comentando la idea de cruzar en avión nuevamente los Andes, en fecha tan especial como lo era el aniversario de la Batalla de Maipo.

Fue mencionado por Enrique Flores, que en la víspera del vuelo, a la hora de comida en el casino de la Primera Compañía de Aviación, Cortínez habría comentado entre estos amigos y compañeros de armas, su férrea decisión final de emprender esta empresa cualesquiera fueran sus consecuencias.

OBSERVACIONES
Si Ud. quiere puede pagar la respuesta.
Si Ud. quiere puede pagar la conducción.
Conviene a Ud. escribir el domicilio del destinatario. SE RUEGA ESCRIBIR CON CLARIDAD

COMPañIA TELEGRAFO COMERCIAL

N.º _____ (1)
Palabras _____
Porte _____
Hora _____ n.º _____

Abul 11 de 1919

Señor a Beatriz v. de Solano

Calle _____ Ciudad Temuco

Con ayuda de su hijo conquisté victoria, la felicito muy deberas. Confirimo el abrazo que mi madre envia a Ud por mi intermedio

Cortinez

Copia del telegrama enviado por el Teniente Cortinez a la Srta Beatriz v. de Solano
Domicilio del remitente

CONDICIONES

La Empresa no responderá de las pérdidas, daños o perjuicios resultantes de la falta de transmisión o entrega de un telegrama, o de atraso o error que se verifique en la transmisión o entrega del mismo, cualquiera que sea la causa que haya motivado tal falta de transmisión o entrega, atraso o error.—Tarifa: en idioma español, de una a diez palabras 50 centavos, y cinco centavos por cada palabra excedente; en otro idioma o en clave se cobra el doble.

NOTA.—Lista de las oficinas de esta Compañía la encontrará usted en el cartón, al respaldo del block.

Imp. Mackenzie Suñe 30

Telegrama dirigido por Cortínez a la madre de Fernando Solano que confirma su apoyo para realizar la travesía

Eran las 6.50 de ese 5 de abril, cuando Cortínez despegaba en el histórico Bristol N°4987 que había “robado” con la ayuda de su gran amigo, el Ingeniero de la Armada Francisco Solano. Testimonio de esto, es el telegrama que Cortínez dirigiera a la madre del oficial de marina, al día siguiente de su retorno a Chile.

Si bien es cierto que el resto de la historia de la travesía ya ha sido narrado, me gustaría detenerme en un hecho curioso y de relevancia, que pocas veces ha sido antes descrito. De acuerdo a una carta de su hermano Arturo fechada el 7 de enero de 1925 y que fuera años más tarde consignada en el libro *Carmen de los valientes* del sacerdote Joaquín Alliende Luco.

En ella Arturo señala que, *por lo secreto de del vuelo de ida, el teniente Cortínez no pudo proveerse de una brújula*, por lo que habría utilizado como guía la sombra que proyectaba una imagen de la virgen del Carmen que el piloto puso al frente de cabina del avión, a modo de compañera de viaje. Quizás sea para muchos este testimonio junto con el de Dagoberto Godoy en su cruce anterior, una interesante y relevante muestra de lo que significa la compañía de nuestra *Madre del cielo*, para los aviadores.

Por otra parte, desde su vuelo a Argentina hasta semanas después de su retorno, Cortínez fue sometido a un castigo condicionado, mientras debía asistir a la centena de recepciones públicas y oficiales, ya que por otra parte era investigado para decidir que hacer ante tan grave *delito heroico* cometido.

SUPLEMENTO

Sensacional

Triunfo

DE LA AVIACION CHILENA

El dominador de los Andes

CORTINEZ

Teniente Aviador don Armando Cortinez gloria a nuestro pais

El teniente Cortinez efectuó el paso de la cordillera de los Andes, de Mendoza a Santiago con toda felicidad y orgullo.

Este héroe chileno a mantenido una lucha de titan en plena Cordillera lo sorprendió un fuerte temporal de viento y nieve, pero el esforzado campeon del mundo no tuvo un momento de vacilacion y con una sangre fria sin igual, afrontó el peligro mirando cara a cara la muerte en un trance de proyecciones de su existencia sin precedentes en la historia de las epopeyas del mundo de aviacon.

Gloria a Chile y sus hijos que mostrando a la faz nuestro héroe partió de la hermana tierra Argenti-

na a las 6.40 hora de esa nacion para llegar al campo de la Escuela de de Aviacon el Bosque vecino a Santiago a las 9 hora chilena.

Este formidable luchador que a im- preso con letras de oro el triunfo de la aviacon chilena partió de Mendoza sobre un campo de nieve.

Espesos nubarrones se mecían hacia el poniente donde dirigía su vista con avidez su vista el glorioso chileno que en su pecho no podía contener el palpitante de su noble corazón de héroe.

No abrigaba otra esperanza sino el regresar a su querida patria en aeroplano cosa esta que nadie lo pudo efectuar debido a las tremendas corrientes de viento que van de po-

nien a oriente. Pero Cortinez no titubeo un solo instante y este día Miércoles 16 de Abril de 1919 quedará escrito en la historia de Chile con caracteres inolvidables de una hazaña de magnitud sensacional como la que a llevado a efecto nuestro hé Teniente A. Cortinez.

En el gran raid de Mendoza a Santiago el sin igual Cortinez se elevó a una altura de 6.500 metros.

El aviador argentino señor Candelaria no acompañó al héroe en su temeraria empresa.

El aviador señor Candelaria resolvió quedarse en Mendoza tomando en cuenta lo tempestuoso del tiempo en esas históricas regiones.

GLORIA AL HEROE CHILENO

Precio: 20 centavo

— Excmo. Sr. don Arturo Cortinez —

Santiago, 7 de Abril de 1919.

60001 (5)

Señor Ministro de Guerra.-

Guarnición.-

Conocedor de la hazaña realizada por el Teniente 1°. don Armando Cortinez, en su carácter de aviador, la forma como efectuó la travesía de Los Andes y obedeciendo el infrascrito a un sentimiento de estricta justicia, como ex-Jefe del espresado oficial, me tomo la libertad de hacer llegar, mui respetuosamente, hasta U.S. los siguientes datos:

El Teniente Cortinez sirvió, mas o menos, dos años bajo mis órdenes en el Regimiento de Infantería Buin N°1, Unidad que yo comandaba. Durante este periodo, fué discreto, sencillísimo en su modo de ser, de carácter ecuanime, sincero para con sus superiores y compañeros, abnegado y mui amigo de preocuparse con tenacidad de todo lo que, según él, podía ser útil al Ejército.

Por estas buenas cualidades fué justamente estimado de sus Jefes y compañeros.

En sus conversaciones, manifestaba siempre su amor por la aviación y repetidas veces me habló sobre sus deseos de volver a la Escuela Militar de Aeronáutica, para recibir su Brevet. El creía encontrar ahí su porvenir y servir mejor a nuestra querida patria.

El 1°. de Setiembre de 1916, en el Regimiento Buin, despues de la Revista de Reclutas, di el siguiente parrafo en la Orden del Día:

"De cada uno de los Tenientes instructores, me he formado la mejor impresion, tanto por su eficiente trabajo en las 14 semanas que duró el curso de reclutas, cuanto por el éxito conseguido en esta revista.

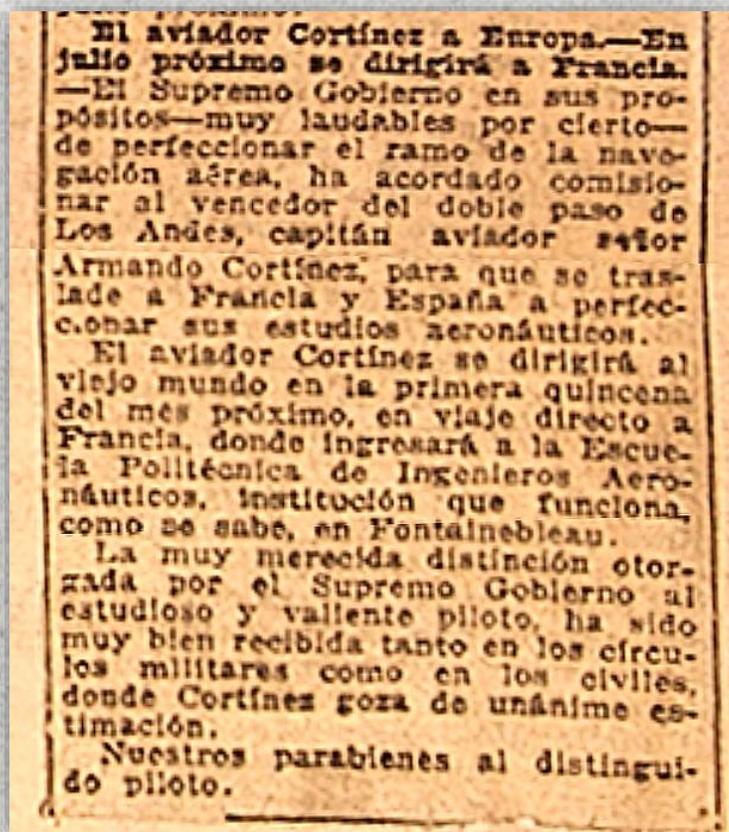
HE TOMADO NOTA ESPECIAL DE LA INTERESANTE REVISTA DE INSTRUCCION TEORICA PRESENTADA POR EL TENIENTE 1°. DON ARMANDO CORTINEZ."

Lo que tengo el honor de decir a U.S. con todo respeto, para su conocimiento, y sin otro espíritu que el de servir a un antiguo subalterno, haciendo esta justa declaración.-

(firmado).-AURELIO CARVALLO C.-

Tte. Coronel i Jefe de Sec.

Finalmente, los antecedentes que se pusieron sobre la mesa dando cuenta por la decisión final, donde no solamente recibió el perdón presidencial, sino que fue condecorado y ascendido al grado inmediato de Capitán de Ejército el 31 de junio de 1919. La simpatía popular por el éxito de la hazaña realizada, trajo con ello que fuera comisionado en el mes de julio a Europa con el fin de conocer nuevo material aeronáutico y perfeccionarse en *las artes del vuelo* para efectuar largas travesías.



Trozo de un recorte de diario de fecha 26 de junio de 1919, de fuente desconocida, pero que registra la proximidad e intenciones del viaje a Francia y España.

El 7 de julio de 1919, a bordo del vapor *Maipo*, partía el Capitán Cortínez rumbo a Buenos Aires para luego continuar viaje a Francia.

En las declaraciones hechas a la prensa, señalaba ese día: *“Ustedes ya se han impuesto de la resolución del Gobierno de que me traslade a Europa y me ponga a las órdenes de la Legación chilena en París, comisionado para estudiar de cerca los adelantos de la aviación, para ver modo de aplicar más tarde cuanto se relacione con el progreso de tan importantes servicios en nuestro país.”*



Luce en esta fotografía enviada desde Inglaterra, un curioso uniforme presumiblemente color azul aéreo con blusa abierta y gorra con cucarda con un albatros/cóndor entre laureles coronado con nuestra estrella.

(Recordemos que había sido creada en 1919 la Fuerza Aérea Nacional como arma independiente)

En Inglaterra y Francia, visité todos los grandes establecimientos aeronáuticos permaneciendo en algunos de ellos, especialmente en la casa Bristol, durante un tiempo mas o menos largo, haciendo algunos estudios de mecánica, telefonía y telegrafía sin hilos."

En abril de 1920, la revista chilena Sucesos reproducía su fotografía desde Inglaterra, en donde el joven oficial chileno daba cuenta de las numerosas actividades desarrolladas por el oficial en el viejo mundo.

"Durante mi estada de seis meses, estuve un mes en España, dos en Francia y tres en Inglaterra.

En España fui presentado a su Majestad el Rey, al que di una sucinta relación de mi vuelo sobre los Andes; y ya en antecedentes, se dignó otorgarme la condecoración de S.M. Alfonso XIII.

En Francia, efectué diversos vuelos en máquinas Caudron y otros tipos de aviones de Guerra. Hice un raid de París a Londres en un Handley Page.

Desde Londres efectué un raid a Bruselas, París, ida y vuelta en un Bristol Pullman.





Otro testimonio curioso y poco conocido del paso de Armando Cortínez por la Europa de post guerra, que además confirma el grado de vinculación que tenía con su hermano sacerdote, es la imagen del llamado “Cristo de las trincheras”, que le regalara en 1920 y que se exhibe orgullosamente en la actual Iglesia de San Lázaro, que reconstruyera el presbítero Arturo Cortínez Mujica.



El “Cristo de las trincheras”, que se encuentra en la Parroquia San Lázaro de Santiago de Chile. La imagen de madera tallada que data del siglo XV, fue encontrada entre las ruinas de una trinchera en Francia y traída a Chile por el aviador Armando Cortínez Mujica, quien la regaló a su hermano Arturo, párroco de la referida iglesia.

Al poco tiempo, el 18 de agosto de 1920 y a bordo del vapor *Ebro*, regresa al país desde Francia. Nuevamente la prensa nos informaba sobre el trabajo realizado: *“Viene muy satisfecho del resultado obtenido en su gira por los diversos países del viejo continente, pues tuvo espléndidas oportunidades para conocer los últimos adelantos de la aeronáutica, tanto en la instalación de sus laboratorios, fábricas, escuelas y talleres, como del elemento máquinas, algunas de las cuales considera una verdadera maravilla. En Francia, en España y Estados Unidos, que también visitó, tuvo oportunidad de conocer algunos inventos posteriores a la guerra, inventos que llevarán a la aviación a horizontes impensados.”*

A finales de este año, un grave accidente le ocurrió al ahora capitán Cortínez, en circunstancias que piloteaba un avión de Havilland 9 al cual se le paralizó el motor cuando evolucionaba en dirección a San Bernardo por lo que procedió a descender e intentar aterrizar en un potrero. De pronto se encontró con una zanja profunda, lo que provocó que el avión se volcara destrozándose y golpeando fuertemente en la cabeza a Cortínez.

Acompañados de varios oficiales, uno de los primeros en llegar a socorrerlo fue el distinguido doctor de la Escuela de Aeronáutica, don Luis Sepúlveda Salvatierra, quien le efectuó las primeras curaciones y dio cuenta del grave estado.

7:895

N.º 2 B

REPUBLICA DE CHILE



TELÉGRAFOS DEL ESTADO

N.º	Palabras	Fecha y Hora	Indicaciones eventuales	Transmitió	Reeibió	Aparato	Serie
2/118	35	1/ 1 47	SIN CARGO		PLA	W/A	

De MENDOZA el 2 de ENERO A las 9 15 m

Sr. MINISTRO GUERRA

MONEDA

COLONIA CHILENA LAMENTA DESGRACIA AVIADOR CORTINEZ I. HACE
 VOTOS PORQUE LA PATRIA NO SEA PRIVADA DEL QUE SUPO
 ENORGULLESERLA CON SU AUDACIA TEMERARIA I NO SUPERADO TRIUNFO.

TORRES CONSUL DE CHILE.

Cuando la gente se enteró del accidente ocurrido, de todas partes fueron llegando mensajes de preocupación y aliento (gentileza MNAE)

Producto de el desafortunado accidente tuvo que ser operado de la cabeza, donde fue finalmente requerida la instalación de una placa metálica en su parte frontal. Se estimó entonces que no podría continuar prestando servicios en la aviación debido a que le afectaría a futuro la baja temperatura propia de las alturas, por lo que fue destinado en marzo de 1921, al Departamento de Personal del Ministerio de Guerra.



El capitán Armando Cortínez con el jovial talante que le caracteriza, luce las primeras cicatrices que le quedaran tras las varias intervenciones que requirió en Chile. *“El doctor Carrel en París, me hará las reparaciones necesarias en la herida, y volveré a tener la frente lisa y el perfil griego o chileno...Y voy a aprovechar para que me afine la nariz, me agrande los ojos - y en fin, mejore la presentación”* agregaba jocosamente a un medio escrito.
(Revista Chile Magazine. 1921)

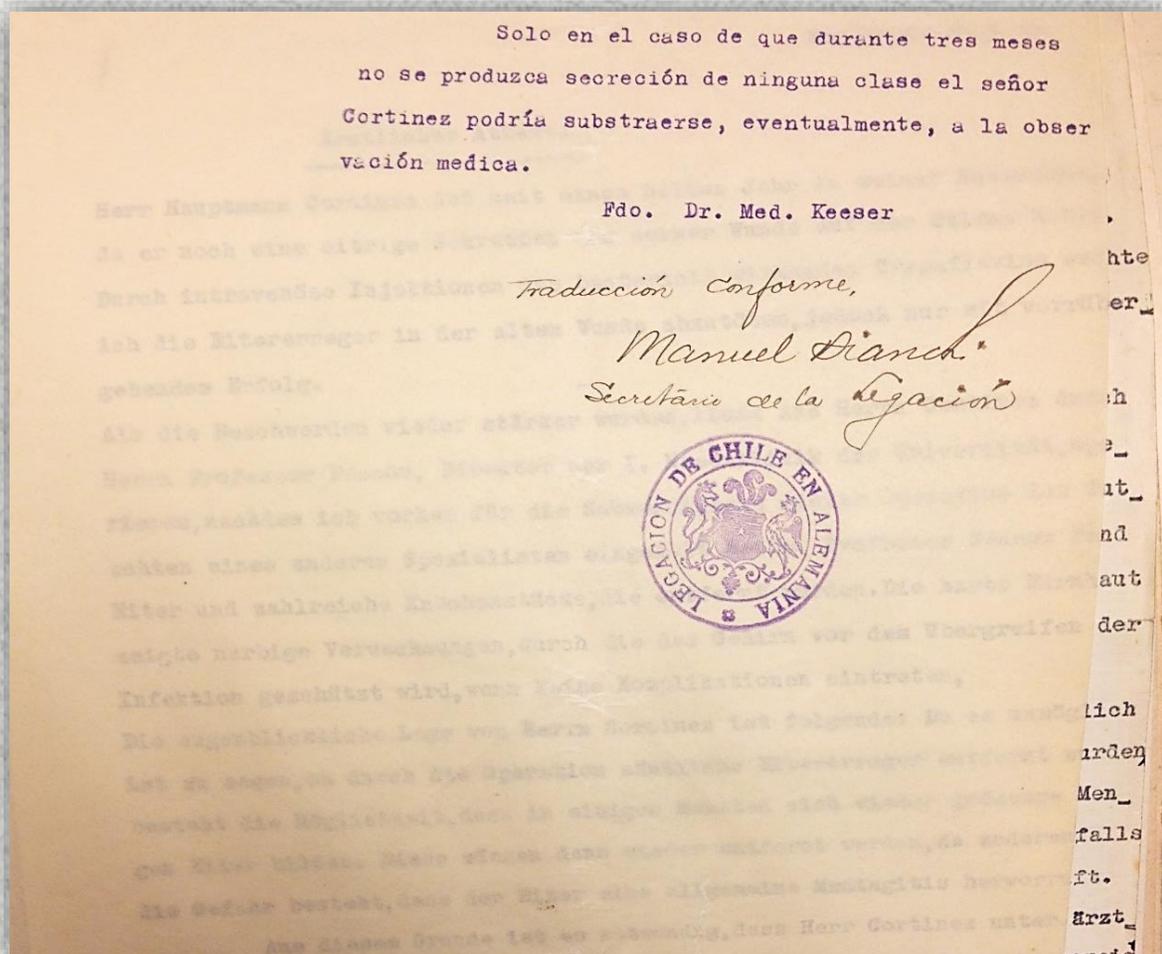
Durante algún tiempo sufrió varias descompensaciones debido a constantes supuraciones e inflamaciones en su frente. Un informe médico recomendaría entonces su traslado a una clínica especializada en Alemania. Para dar cumplimiento con esta recomendación, el Ejército lo pone bajo las órdenes del Ministro de Chile en Francia por seis meses. Tiempo que será tratado en el Instituto Farmacológico de la Universidad de Berlín.

La recuperación y los tratamientos a los que estuvo expuesto, durante este tiempo, no le permitieron trabajar, tanto es así que para 1923, aún seguía en Alemania. Un informe emitido por la Legación Chilena en Berlín, de fecha 25 de agosto de 1923, señala lo siguiente: *“Se ha visto obligado a autorizar postergación indefinida del regreso a Chile del Capitán Cortínez, visto su retroceso en la enfermedad que acarrea. Su estado es delicado”*.

Un informe del médico tratante, Doctor Keeser, recomendaba que el señor Cortínez, tenía que ser observado constantemente por un médico especialista a fin de operarse inmediatamente que le requieran las circunstancias y evitar así, una meningitis producto de la secreción purulenta que le produce la herida de la frente.

Más adelante agregaba, que continuaba en observación luego de la intervención que le realizara el doctor Passow, donde le retiró desde la nariz y garganta, una serie de diminutas astillas de hueso y le extrajo una gran cantidad de pus.

El doctor tratante recomendaba que, en caso de no tener más secreción por unos tres meses continuos de evolución, podría el señor Cortínez, abstraerse de esta observación médica”.



5

Berlin, den 22.8.23.

Arztliches Attest.

Herr Hauptmann Cortinez ist seit einem halben Jahr in meiner Behandlung, da er noch eine eitrige Sekretion aus seiner Wunde auf der Stirne hatte. Durch intravenöse Injektionen des bactericid wirkenden Trypaflavins suchte ich die Eitererreger in der alten Wunde abzutöten, jedoch nur mit vorübergehendem Erfolg.

Als die Beschwerden wieder stärker wurden, liess ich Herrn Cortinez durch Herrn Professor Passow, Direktor der I. Nasenkl. der Universität, operieren, nachdem ich vorher für die Notwendigkeit dieser Operation das Gutachten eines anderen Spezialisten eingeholt hatte. Professor Passow fand Eiter und zahlreiche Knochenstücke, die entfernt wurden. Die harte Hirnhaut zeigte narbige Verwachsungen, durch die das Gehirn vor dem Übergreifen der Infektion geschützt wird, wenn keine Komplikationen eintreten.

Die augenblickliche Lage von Herrn Cortinez ist folgende: Da es unmöglich ist zu sagen, ob durch die Operation sämtliche Eitererreger entfernt wurden, besteht die Möglichkeit, dass in einigen Monaten sich wieder grössere Mengen Eiter bilden. Diese müssen dann wieder entfernt werden, da anderenfalls die Gefahr besteht, dass der Eiter eine allgemeine Meningitis hervorruft.

Aus diesem Grunde ist es notwendig, dass Herr Cortinez unter ärztlicher Kontrolle bleibt, bis sich einige Monate lang kein Eiter mehr gezeigt hat. Erst dann ist anzunehmen, dass er wiederhergestellt ist. Zunächst muss also abgewartet werden, wie sich der Zustand von Herrn Cortinez in den nächsten drei Monaten entwickelt.



H. med. Keiser,

Assistent a. pharmakolog. Institut.

Informe médico del 22 de agosto de 1923.

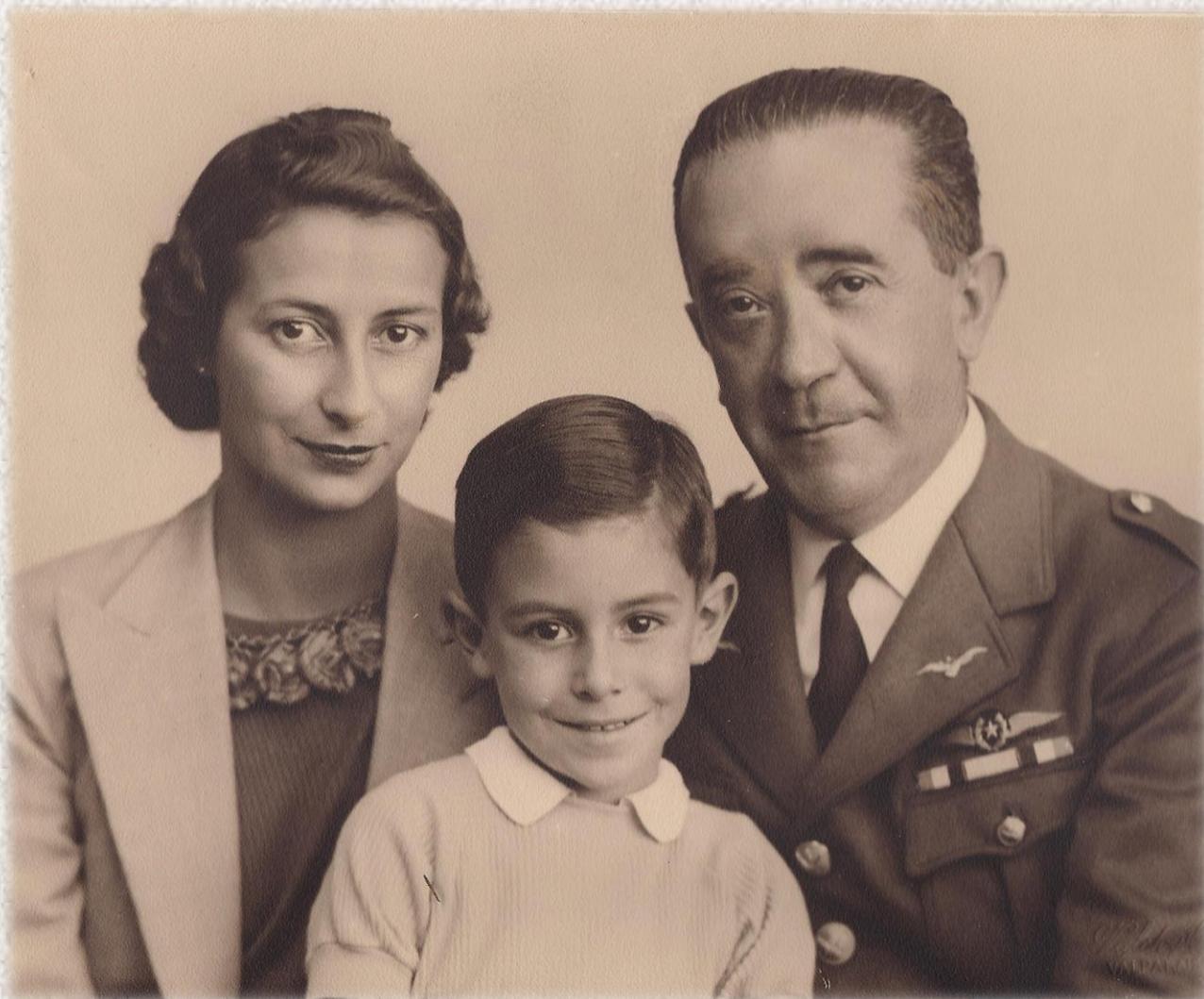
Para buena fortuna de todos, el Capitán Cortínez tuvo una evolución positiva, que le permitió volver al país y a su familia. Después de recibir el Ejército un informe médico que le inhabilita para el servicio efectivo en la institución, se le concede el retiro de este, con fecha 31 de julio de 1924.



Armando Cortínez junto a su hermana Sara, frente a la entrada de la catedral de Colonia, Alemania. (1923)

Meses más tarde, en agosto de 1925 y tras un prolongado descanso, es recontratado por el Ejército para desempeñar las funciones de 2° comandante del Cuerpo de Inválidos de Santiago, destinación que en 1934, le permitirá ascender en la reserva al grado de Mayor de Ejército.

Quizás, sea otro de los mayores acontecimientos en la vida de Cortínez, el haber conocido durante su vida en Viña del Mar, a la dulce mujer que en abril de 1934, sería su esposa. Junto a doña María Laura Ginesta Boudat, tendrían un hijo llamado Armando René, quien a su vez tuvo como descendencia tres hijos: Armando, René y Cecilia Constanza Cortínez Castro.



María Laura Ginesta Boudat, Armando René Cortínez Ginesta y Armando Cortínez Mujica

Sus servicios en la aeronáutica

Durante 1938 y 1939, a don Armando Cortínez Mujica, se le contrató anualmente como Administrador del Aeródromo de "El Belloto".

De acuerdo con la Orden D.P.2 N°261 de fecha 17 de julio de 1940 del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, se extiende un contrato para que don Armando Cortínez Mujica, preste servicios en la Fuerza Aérea como Jefe de Aeródromo en Valparaíso (El Belloto). Este contrato entró en vigencia a partir del 31 de diciembre de 1941. Algunos meses más tarde, entre el 27 de junio de este mismo año hasta el 4 de noviembre de 1943, permaneció contratado como Jefe de Aeropuerto de 1ª. clase en la ciudad de Antofagasta.

En 1945, y por Ley N°5390 del 31 de enero de 1934, se le concede sueldo, rango y prerrogativas de Capitán de Bandada de Reserva en la Fuerza Aérea de Chile (equivalente por esos días al de Mayor del Ejército) y luego en 1945, ascenderá en la Reserva Aérea al grado de Comandante de Escuadrilla.



Comandante de Escuadrilla (A) Sr. Armando Cortínez Mujica (1945)

El 11 de septiembre de 1957, por Ley N°12537, publicada en el Boletín Oficial N°39, página 1289, se le concederá por gracia el grado de General de Brigada Aérea, de armas, Rama del Aire.

Algunas de sus actividades realizadas tras el retiro de la Fuerza Aérea de Chile, dejaron ver su amor por el servicio público y sobre todo la aeronáutica. Es por ello que durante mucho tiempo perteneció al Círculo de Precursores de la Aviación, Grupo Simbólico de Aviación “Águilas Blancas” y también durante fines de la década de los años cincuenta y comienzos de los sesenta, cuando residiera en Argentina, ejerció funciones de Cónsul de Chile en la ciudad de Córdoba y más tarde en San Rafael.

Distinciones recibidas

Brevet de Piloto “Honoris Causa” otorgado por la Fuerza Aérea Argentina. (Argentina, abril de 1956)

Medalla de Oro del Aero Club Argentino. (Argentina)

Brevet de Piloto Principal “Honoris Causa” otorgado por la Fuerza Aérea del Uruguay. (Uruguay)

Condecoración “Presidente de la República”. (Chile. Santiago, 11 de diciembre de 1964)

Medalla Conmemorativa de plata del Primer Centenario de la Batalla de Maipú. (Chile, 1918)

Medalla de Oro del Aero Club de Chile. (Chile. Santiago, 19 de abril de 1919)
 Medalla de Honor de la Ilustre Municipalidad de Santiago. (Chile, 1919)
 Medalla de Oro de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso. (Chile. Valparaíso, mayo de 1919)
 Medalla de Oro de la Ilustre Municipalidad de Iquique. (Chile. Iquique, 21 de mayo de 1919)
 Cruz Peruana Al Mérito Aeronáutico en la clase de Gran Oficial. (Perú. Lima, 23 de septiembre de 1964)
 Medalla de Plata "Segundo Centenario del Asalto a Brihuega y Villaviciosa". (España, 1920)
 Medalla de Plata "Alfonso XIII". (España, 1920)



Título de Piloto Militar

Fallece otra leyenda

El 16 de junio de 1968, el General de Brigada Aérea (R) don Armando Cortínez Mujica, falleció en la ciudad de Santiago. El Mercurio de esta capital, consignaba un día antes que, "el destacado aviador nacido en Valparaíso llevaba días internado en el Hospital Militar debido a una antigua dolencia renal". Su deceso ese día domingo, causó profundo pesar en círculos de las Fuerzas Armadas, diplomáticos y judiciales a los que estuvo vinculado durante su fructífera trayectoria. Con 72 años de edad, dejaba de existir ese pionero de las alas nacionales que tantos festejos y honores recibió en vida. Había formado una linda familia que orgullosa de sus logros, acompañaba ahora sus restos que, tras una solemne misa realizada al día siguiente en la hermosa Iglesia "San Miguel Arcángel", Templo Vicarial Castrense ubicado en calle Lira, serían sepultados en el Mausoleo N°2 de la Fuerza Aérea de Chile del Cementerio General de Santiago.

Funerales de General Don Armando Cortínez

En el Mausoleo de la Fuerza Aérea de Chile en el Cementerio General serán sepultados a mediodía de hoy los restos del General de Brigada Aérea (R), Armando Cortínez Mujica, pionero de la aviación nacional que falleció a la edad de 72 años.

El deceso del destacado aviador chileno causó hondas manifestaciones de pesar en círculos de las Fuerzas Armadas, diplomáticos y judiciales a los que estuvo vinculado durante su prolongada trayectoria.

Nacido en Valparaíso en 1896 efectuó sus estudios en la Escuela Militar y al obtener el grado de teniente solicitó su traslado a la Escuela de Aviación de El Bosque llevado por un profundo sentido vocacional.

El 5 de abril de 1919 cruzó por primera vez en la historia la Cordillera de los Andes en ambos sentidos. La hazaña la cumplió en un avión Bristol de 110 HP. Ese mismo año viajó a Europa comisionado por el Gobierno por un año con el objeto de perfeccionar sus conocimientos. En enero de 1921 sufrió un grave accidente aéreo y retornó a Europa con el objeto de reponerse, pero posteriormente en 1922 solicitó su retiro de las Fuerzas Armadas. Durante 1957 se desempeñó como Cónsul de Chile en Córdoba y posteriormente en el mismo cargo en San Rafael, República Argentina.

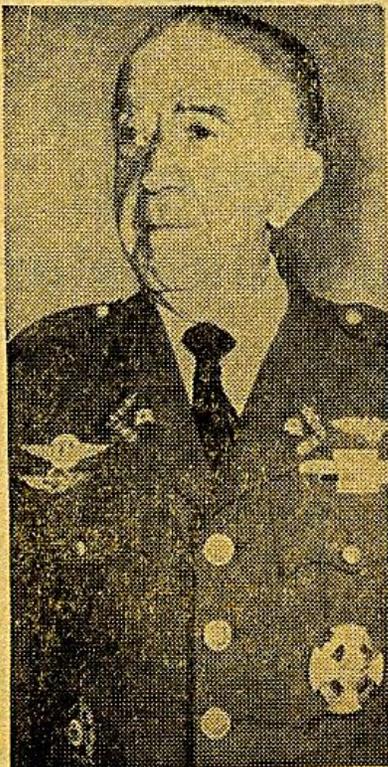
Los restos del general Cortínez fueron trasladados ayer hasta la Vicaría Castrense de calle Lira 137 donde hoy se oficiará una misa por el descan-

Cementerio General, entrada por Avenida La Paz.

RECUERDOS DE UN FAMILIAR

Don Ramón Cortínez Bascuñán, sobrino del aviador desaparecido, al ser consultado nos entregó diversos antecedentes relacionados con la extraordinaria hazaña del pionero de la aviación chilena.

"Yo recuerdo que cuando qu-



General Armando Cortínez

so ingresar a la Escuela de Aviación no tenía antecedentes. Cuando se los solicitaron, señaló que el mejor antecedente era que su padre Eloy Cortínez, diputado balmacedista, ingeniero muy acreditado en aquella época, era quien había construido el edificio de la escuela, ubicado en esa época en calle Blanco", señaló el sobrino.

"Esto revela el carácter desenvuelto que lo llevó después a realizar la travesía de los Andes en una época en que esto constituía un riesgo muy grande, por el poco desarrollo de la aviación. Para realizar el vuelo sustrajo, incluso, la capa de cuero del oficial Jackson, ya que los aviones en aquel tiempo eran totalmente abiertos y el piloto quedaba expuesto al viento y frío de la travesía. Se procuró una estampa de la Virgen del Carmen y, engañando al personal de guardia, realizó el esfuerzo que él inició como una manera de estrechar vínculos con los aviadores argentinos".

Todas estas anécdotas en torno a la vida del aviador han trascendido en la reunión familiar o en las sucesivas visitas que el general Cortínez efectuaba a casa de su sobrino en calle Ginebra. Don Ramón Cortínez conserva un álbum que contiene todas las publicaciones hechas por los diarios de Chile y de Argentina en los días que siguieron a la hazaña del general desaparecido.

Tal vez, muchos de estos documentos y otros recortes poco conocidos, sean un nuevo aporte para recordar cómo se ha conquistado el espacio aéreo que alberga a nuestras naciones, pero más que ello, han sido para el autor, testigos presenciales del valor de aquellos valientes hombres que con su decisión, franca camaradería y arrojo hicieron posible que hazañas como las narradas, pasaran dejando tras ellas pruebas irrefutables de la amistad que existe entre los aviadores y más aún, entre los pueblos hermanos.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

- Ángel María Zuloaga. *La victoria de las alas*. Historia de la Aviación Argentina. 1958
- Carlos Celis Atria. *La Familia Cortínez de Chile 1747-1997*. Revista de Estudios Históricos N°46. Órgano oficial del Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas. Santiago, 2005.
- Revista *Chile Magazine*. Editorial Zig Zag. Año I, N°1. Santiago, julio de 1921
- Carlos Hernando Leslie. *Mil vueltas a la torre*. Santiago, 2013
- Enrique Flores Álvarez. *Historia Aeronáutica de Chile*. Santiago de Chile, 1950
- Norberto Traub Gainsborg. *Abril de un valiente*. Revista Aerohistoria N°3/2018. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.
- Joaquín Alliende Luco. *Nuestra Señora del Carmen*. Editorial Sagrado Corazón de Jesús. Santiago de Chile. 1963
- Rodolfo Martínez Ugarte. *Historia de la Fuerza Aérea de Chile*. Tomo I. 1966
- Álbum de recortes varios del Coronel de Aviación (A) Sr. Enrique Flores Álvarez (1919-1920)
- Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
- Diarios *El Mercurio* de Santiago. Meses de enero a abril de 1919
- Diarios *El Mercurio* de Santiago. Junio de 1968
- Fondo Diarios *La Nación*. Meses de diciembre de 1918 hasta junio de 1919. Universidad Diego Portales
- Fuerza Aérea de Chile. *Historia de la Fuerza Aérea de Chile*. Tomo I. 1999
- Revista *Sucesos*. Mayo de 1919
- Revista *Chile Aéreo* N°126. 1940
- Revista *Flight*. September 18, 1919. United Kingdom.



Armando Cortínez Mujica, valor y tenacidad en la doble conquista del macizo andino.

Ediciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Almirante Barroso 67 – Santiago de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

Impreso en Santiago de Chile

Primera edición limitada de 100 ejemplares: 16 de abril de 2019

Impreso por Feyser Impresora y Comercial

ISBN libro impreso: 978-956-09273-1-6

Criterios para la transcripción:

En la transcripción de los documentos se respetaron todas sus formas lingüísticas, gramaticales y ortográficas. Se intervino sobre los textos originales solo en los casos de erratas mecanográficas u omisiones que pudieran confundir al lector.

Agradecemos especialmente a la División de Recursos Humanos de la Fuerza Aérea de Chile; al Archivo Histórico del Ejército de Chile; al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio; al CDE (R) Sr. Camilo Labbé Cortínez; René Cortínez Castro S.J.; Sergio Barriga Kreft; Erwin Cubillos Salazar; Grisolia y Cía. Limitada; Mutualidad del Ejército y Aviación de Chile; otras entidades y personas individualizadas en los correspondientes créditos, por el apoyo prestado.

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, autoriza a que los contenidos de esta monografía puedan ser citados o reproducidos, parcial o por completo, siempre cuando sus fuentes y autores sean citados.

Desde el cielo a la tierra, la magia de una *Carrocería*,
hoy se escribe **GRISOLÍA**

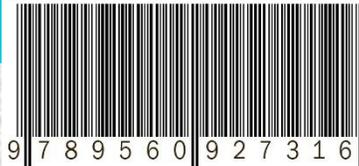


Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
Emergency Products

Grisolia y Cía. Limitada
Aviador Acevedo 1766 - Conchalí, Santiago - Chile
grisolia@grisolia.cl - www.grisolia.cl

Teléfonos:
+56 2 2734 6003
+56 2 2736 3654 - 2 2734 1797

ISBN: 978-956-09273-1-6



9 789560 927316