

# TYDEO LARRE BORGES Y SU INTENTO DE VUELO ALREDEDOR DEL MUNDO

## Avión Uruguay - 1927

El 9 de febrero de 1926, a las 19.31 amerizó en la Bahía de Montevideo, el hidroavión español "Plus Ultra", comandado por el Comandante Ramón Franco, que había cruzado el Atlántico Sur, con total éxito, en aquellos lejanos años. Desde antes de su llegada a Montevideo, esta hazaña había incitado a los uruguayos a tratar de emularla. Vivíamos en aquella década, un gran momento quizá único en nuestra historia, tanto por nuestra estabilidad política como económica, a pesar de nuestra relativa pequeñez geográfica y la poca gente que habitaba el país; nos destacábamos nítidamente en artes, letras, ciencias y deportes, éramos triunfalistas y nos creíamos mejor que el resto de los americanos. Con esta manera de pensar, el diario "La Razón", que salía de noche en el Montevideo de aquella época, el viernes 5 de febrero de 1926, lanzó la idea en sus páginas de que nuestro aviadores devolvieran la visita a España, dado la inminencia del arribo de Franco a Montevideo. Al día siguiente comenta su propia iniciativa, diciendo que fue acogida favorablemente por la opinión pública y publica tres fotografías de los más conocidos aviadores uruguayos, arriba Larre Borges, más abajo José Luis Ibarra y debajo en una importante vista se aprecia a Berisso con un primitivo aparato Castaibert. Día a día se insiste con el tema, hasta que el 9 de febrero, jornada en que arriba el "Plus Ultra", el Presidente de la República, Ing. José Serrato, comenta favorablemente la iniciativa.

El nombre Larre Borges aparece por primera vez, ya en el tema el día 12 de febrero, en esa edición se comenta que el Mayor Larre Borges proyecta un Raid alrededor del mundo y también que al otro día se hará una reunión, convocada por el Presidente de la Comisión Nacional de Educación Física, Dr. Andrés F. Puyol, para constituir el Comité Nacional que ha de propiciar tan magna empresa.

El Comité se formó con personalidades de la calidad de Julio María Sosa, el Dr. Luis Alberto de Herrera, el Dr. Francisco Ghigliani, L. Enrique Andreoli, Dr. Gallinal, Dr. Manini Rios, Dr. Cachón, Héctor A. Gerona, Dr. Miranda y otros, además de diferentes representantes de entidades oficiales como el Ejército, la Armada, la Comisión Nacional de Educación Física y otras instituciones.

Finalmente fue constituido de la siguiente manera: Presidente, Dr. Andrés F. Puyol, Vice Presidente, Eduardo Monteverde, Secretario, Samuel Ferrand Astengo, Tesorero, Cnel. Roberto Riverós, además integraban los Sres. Héctor Cervino Sande, Dr. Rodolfo Mezzera, L Enrique Andreoli; Juan José San Román, Dr. Francisco Ghigliani, Cnel. Arturo Olave, Edmundo Favaro, Florencio Alvariza y otros.

En una de sus primeras resoluciones al Comité solicitó al Mayor Tydeo Larre Borges, el memorándum completo del vuelo en proyecto, que fue presentado en el correr de pocos días.

Finalmente digamos que el 26 de febrero Larre Borges explicó al Comité y a los periodistas los aspectos esenciales del Raid. El Comité resolvió que la jefatura de esa Empresa recayera en el Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso, Director de la Escuela Militar de Aviación o en el Mayor Tydeo Larre Borges. Evidentemente la empresa fue para Larre Borges. Berisso tenía otras ideas y desde antes pensaba en un gran vuelo a los EE.UU., en un avión de diseño y construcción nacional el "Montevideo", tentativa que llevó a cabo en 1929, terminada en las selvas de Colombia por fallas del motor.

Los acontecimientos se precipitaron, el fervor de la gente, motivada primero por la prensa escrita, prácticamente todos los diarios y revistas se sumaron a la idea, aunque el "Imparcial" diario de la tarde fuera el más entusiasta con su Director Sr Eduardo Ferreira que prestó importantísimos servicios a esta empresa; más las emisoras de radio las cuales recién nacían, de "El Día" y la "General Electric", que se pusieron desinteresadamente a disposición del Comité, terminaron por preparar el camino, tanto en la ciudadanía como en los poderes públicos, para que pudiera comenzar una colecta con la cual financiar este intento de "vuelo alrededor de mundo" de 52.700 Kilómetros, que se haría de Oeste a Este.

La Revista "Mundo Uruguayo", apoyando el raid, publica en el número del día 3 de junio de 1926 en la tapa a todo color, cosa que rara vez ocurría, una exhortación a la población uruguaya, para que deposite su óbolo en favor de la temeraria iniciativa. Ya se había decidido bautizar al aparato con el nombre de "Uruguay", detrás de la figura del aviador se aprecia un hidroavión francés maquillado con nuestras Cocardas y el nombre "Uruguay". Por esa época también, el poeta Cap. Edgardo Ubaldo Genta, apoyando la empresa publica el poema "A las Alas del Uruguay" canto heroico de América, de 293 versos.

La primera medida importante que se tomó, fue de los poderes públicos, el Presidente de la República, designó al Mayor Larre Borges, Jefe de la Expedición, además, dio aprobación de su propuesta para el nombramiento del personal que los secundaría, que a su vez era también militar (Cap. José L. Ibarra, Cap. Glauco Larre Borges y Mecánico Gerardo Dotti, quien en el mes de junio de 1926 renunció por enfermedad de su madre, nombrándose a José Rígoli en su lugar). Además autorizó el 6 de abril al Mayor Larre Borges a embarcarse para Europa a fin de que se encargara de contratar la adquisición y construcción de un hidroavión en la fábrica alemana Dornier, la cual por motivo del tratado de Versailles, se había instalado en la Marina de Pisa (Italia) sobre el mar de Liguria en el Tirreno.

El Presidente de la República, Ing. Saerrato, inició el movimiento para impulsar la colecta que se comenzó el 26 de mayo de 1926, hablando a la ciudadanía por la radio General Electric (instalada en el Instituto Crandon) el 25 de mayo, que en aquella época era Fiesta Patria.

De la misma manera, en el interior, se formaron Comités Departamentales en cada Capital, con gran entusiasmo, siendo apoyados por toda la prensa de las ciudades de nuestra campaña, alentando la colecta, al igual que en Buenos Aires, donde también se formó uno.

Mientras tanto, Larre Borges que se había embarcado el 8 de abril, en Europa ultimó los detalles del aparato que se construiría en Italia fabricado por alemanes, con motores franceses Farman de 550HP cada uno, sería un Dornier "Wal" (ballena); en junio se comenzaron los trabajos luego de recibirse las dos primeras remesas de \$ 10.000. Este aparato construido en la ciudad italiana de Pisa por la CMASA (Construcciones Mecánicas

Aeronáuticas S.A.), sociedad italiana creada por el industrial alemán, Dr. Claudius Dornier, tenía las siguientes características: bote volador metálico, monoplano, de ala parasol; bimotor en tándem con un motor propulsor y otro tractor; motores con hélices de cuatro palas de maderas. Medidas: envergadura 22.50 metros; largo 17.25 metros; alto 4.80 metros; superficie alar 96 m<sup>2</sup>. Cargaba 4.300 litros de nafta, estaba provisto de doble comando en puestos individuales, sin cabina, solo con parabrisas.

El vuelo se fue preparando en forma minuciosa, controlando además la construcción del hidro en Italia y de los motores en Francia; más adelante Larre Borges comenzó a recibir instrucción de vuelo en un aparato similar, el "Marina II", de manos del conocido aviador italiano Giovanni Di Brigante, quien había realizado varios viajes a Estambul y ganado la Copa "Schneider" 1921. Entre las personas de notoriedad que trabaron conocimiento con Larre Borges en esa época, se hallaba la Sra. Carlota de Nobile, esposa del famoso General Italiano Umberto Nobile, quien el 12 de mayo de 1926, conquistó el Polo Norte en el dirigible "Norge" con el explorador noruego Roald Amundsen, doña Carlota les tomó una fotografía en el Marina II a Larre y Di Brigante.

Probado el hidroavión en vuelo y bautizado "Uruguay", el 2 de febrero de 1927 Larre Borges solicitó por telegrama al Presidente de la República, que hasta el 1º de marzo era el Ing. Serrato, autorización para llevarlo en vuelo a Montevideo, para comenzar aquí el Raid "Alrededor del Mundo". Conseguida la autorización, luego de haber pasado el 6 de febrero por telegrama a la Presidencia el itinerario hasta Montevideo, partieron el domingo 20 de febrero a las 10.00 de la mañana a la conquista del océano y la gloria, la tripulación encabezada por el Mayor Tydeo Larre Borges, yendo de Jefe de Ruta el Cap. José Luis Ibarra, el Cap. Glauco Larre Borges de radio y José Rígoli, como mecánico. Luego de un vuelo de 8 horas 10' amerizaron en Alicante, España, ya en el ocaso de ese día de invierno.

Al día siguiente, después de repostar se hicieron nuevamente al aire para un corto vuelo de tres horas hasta Málaga, donde fueron recibidos por el Cte. Ramón Franco y su compañero de vuelo trasatlántico el Cap. Julio Ruiz de Alda, que se habían trasladado en automóvil desde la Base Aérea de los Alcázares, cerca de Cartagena, para estar presentes y agasajar a los uruguayos, a quienes mostraron Málaga durante el día 22, que no pudieron volar por mal tiempo. Por esos días, en que la tripulación del "Uruguay" y sobre todo Larre Borges, tenían en vilo a la opinión pública del Río de la Plata, se editó en Buenos Aires un tango-canción con letra de M.G. Díaz y música de I. Schnaider "Larre Borges" (El Águila Uruguaya). Nuevamente partieron el 23 en su tercera etapa, hacia Casablanca en la costa Atlántica del Marruecos Francés, adonde amerizaron en este puerto africano, después de 5 horas 40' de vuelo. Permanecieron hasta el día 2 de marzo, para dejar en orden el equipo de radiotelegrafía que no había funcionado, pues no tenían ninguna prisa, para cruzar el Atlántico esperarían el plenilunio del mes de marzo, ya que el de febrero lo habían perdido. Para los aviadores de los años veinte, la luna llena era de una gran ayuda, pues abordo no contaban con instrumentos adecuados para poder volar sin necesidad de ver el horizonte, como en el día, que es la forma de mantener el aparato en vuelo nivelado. Y los pocos intrépidos que esos años se largaron a la fantástica aventura de conquistar los Océanos, hacían coincidir su vuelo con la luna llena.

Larre Borges en unas declaraciones que hizo el 26 de marzo en Casablanca, a un periodista de la "United Press" dijo que la idea era efectuar vuelos parciales por Canarias, Villa

Cisneros, Dakar hasta Bolama en la costa de la Guinea Portuguesa más al sur que Dakar, con toda tranquilidad y buen tiempo, para de allí dar el gran salto sobre el Atlántico el día 18 de marzo de luna llena. Por lo tanto partieron el miércoles 2 de marzo, temprano hacia las Palmas en las Islas Canarias; cuando llevaban unas 5 horas de vuelo y ya habían recorrido unos 850 Kms. hacia el sur por la costa africana, el mecánico Rígoli se percata de una fuerte pérdida de aceite en una línea del motor trasero, por rotura de un caño rígido, en aquella época no se habían inventado los articulados casi inmunes a las vibraciones, como nos contó Rígoli una tardecita en Melilla ante una pregunta nuestra. Inmediatamente comunicó la novedad al piloto, Mayor Larre Borges, quién tomó la decisión de detener ese motor que es el que más tira cuando están en tándem como en este aparato, y amerizar para efectuar las reparaciones del caso.

La costa en esa zona, a medio camino entre la frontera con el Marruecos Francés y el fuerte del Cabo Juby, territorio del Sahara Español, está formado por acantilados de varios metros de altura, por fortuna Ibarra, 2º piloto, había detectado una playa pequeña en la desembocadura del río seco, Umma Fatna, hecho que fuera providencial para poder sortear este trance con felicidad. Amerizan con mala fortuna a causa del mar picado, lo que les hace inutilizar el motor delantero, que funcionaba bien, al ceder los montantes que lo sostenían, por lo que tienen que poner en marcha el motor trasero, recalentado y con poco aceite, para dirigir el aparato hacia esa playa del Río Seco de Umma Fatna, que quedaba bastante lejos, para embicarlo en la costa, lo que logran, al costo del destrozo de la máquina por las grandes olas. A la desolación por las ilusiones perdidas por causa del accidente, se le sumó, el asedio casi inmediato de una tribu de moros que los tomó prisioneros, luego de despojarlos de todas sus pertenencias; la ansiedad de búsqueda de objetos, los llevó a romper aún más los despojos del casco del hidro, para saciar su afán de rapiña. Finalizada la ratería, en los restos del avión, la cábila, perteneciente a la tribu de Ait Lahsen, se movilizó durante tres días por el desierto hasta su campamento a unos 50 Kms. de Cabo Juby, donde los mantuvo bajo una fuerte vigilancia hasta que fueron liberados cinco días más tarde. En el ínterin, tanto en España y Portugal habían comenzado la búsqueda del "Uruguay" con barcos y aviones, cuando el 5 de marzo, tres días después del accidente, los pilotos de línea aerpostal francesa "Latécoère", Mermoz y Ville, que volaban juntos hacia Agadir con el correo de Dakar, divisaron en la desembocadura del Umma Fatna, los restos del "Uruguay", lo que comunicaron inmediatamente de aterrizar en Agadir. La compañía dio orden a los pilotos Guillaumet y Riguelle, que estaban en Cabo Juby de averiguar a todo trance el destino de los tripulantes, cosa que logran aterrizando cerca del lugar donde se encontraba el "Uruguay", pues allí apareció un moro que les comunicó, apremiado por el revólver de Guillaumet, hacia donde los habían llevado.

Despegan y volando con el rumbo que les dio el nómada, no tardaron en descubrir una caravana en la cual intuyeron que iban los cautivos, pues fueron recibidos con una descarga de fusilería. Regresaron y comunicaron al Jefe del fuerte español de Cabo Juby, Tte. Cnel. Guillermo de la Peña sus informes.

Al otro día el Tte. Cnel. de la Peña recibió un emisario de los Ait Lahsen, quien exigió un rescate de 25.000 pesetas por cada uno de los uruguayos.

Los aviadores franceses Marcel Reine y Léon Antoine fueron los encargados de negociar con los jefes de la caravana. El 10 de marzo se logró la liberación de los tripulantes del

hidro y fueron trasladados en sendos aviones, Reine con los hermanos Larre Borges y Antoine con Ibarra y Rígoli. El rescate fue pagado con 20 bolsitas de mil duros cada una, en monedas de plata de 5 pesetas (equivalente a un duro cada uno), pues los moros sólo aceptaban el pago en metálico.

Mientras tanto en Montevideo, recién el día 6 de marzo se conoció la verdad; la noche anterior, un sábado, en pleno carnaval, este fue suspendido por decisión de una buena parte de la ciudadanía de Montevideo, y renació cuando se supieron las novedades del descubrimiento, bien entrado el domingo.

Los diarios dedicaron sus mejores páginas, por varios días, al hallazgo de los tripulantes del "Uruguay" y su vuelta a la civilización.

A partir del 12 de marzo, se fue organizando un gran acto público por parte del Comité Pro-Raid, que tuvo lugar el día viernes 20 de marzo, mitin popular que se desarrolló entre la Plaza Libertad y la Plaza Independencia, a las 21.00 horas, con discursos frente al Monumento de Artigas en un gran estrado hecho para la ocasión donde hablaron: el Cnel. Roberto P. Riverós en nombre del Comité; el Dr. Tomás Bravo en representación del Comité de Homenaje de la Rpca. Argentina; el Dr. Andrés F. Puyol, Presidente del Comité; y otros oradores.- A partir de este momento, se comenzó a gestar otra colecta con el fin de dotar a la tripulación de otro aparato para continuar el raid, aunque el Comité era el mismo, ahora en la prensa aparecía como Comité Nacional Pro-Raid Larre Borges, al cual comenzaron a verterse las donaciones.

La tripulación del "Uruguay" luego de agasajada en Cabo Juby fue trasladada en el contratorpedero "Bonifaz" a Las Palmas en las Islas Canarias, donde a los pocos días tomaron el transatlántico "Reina Victoria Eugenia" arribando a Montevideo el 8 de abril, con grandes festejos populares.

El 23 de abril, Tydeo Larre Borges dio una conferencia a sala colmada en el teatro "Urquiza" (que después fuera la sala auditorio del SODRE) a beneficio del nuevo raid. Hizo lo propio en Buenos Aires el día 30 de abril, en el teatro "Smart", invitado por el Comité Nacional de la Juventud y la Comisión Popular Pro-Homenaje al vuelo del "Uruguay" que presidía el V/A, Vicente E. Montes, de la Armada Argentina.

Asimismo, recorrió algunas ciudades del interior de nuestro país, donde repitió esta conferencia, que fue organizada por los Comités Departamentales que ahora tomaban la denominación: Pro-Raid Larre Borges, recogiendo donaciones para el "Uruguay II".

Como un homenaje más en honor al May. Tydeo Larre Borges, que aún hoy perdura, el 7 de julio de 1927, se fundó la Institución Atlética Larre Borges, en la Unión, sita en la calle Gral. José Villagrán.

Los días fueron pasando y poco a poco se fue disminuyendo, como todas las cosas, el entusiasmo del primer momento, sobre todo al no recibir el apoyo esperado de los poderes públicos, hacia este nuevo desafío de Larre Borges a la fortuna, para continuar su raid.

La prensa capitalina se hacía eco de las reuniones y deliberaciones del Comité Pro-Raid y de los artículos que sus miembros publicaban, de vez en cuando en sus páginas, cada vez más espaciados.

El Mayor Larre Borges retomó sus obligaciones en el Ministerio de Guerra y Marina, al igual que su tripulación en la Escuela Militar de Aviación. Como estaba en condiciones reglamentarias, solicitó y fue autorizado a realizar el Curso de Pasaje de Grado de Mayor a Tte. Cnel., en la Escuela Militar de Aplicación, en los meses que restan de 1927.

En diciembre de 1927 fue designado Miembro de una Comisión que tuvo como tarea, la de efectuar un estudio y proyecto de Organización de la Aeronáutica Nacional.