

LOS VUELOS
TRANSATLANTICOS
DE LARRE BORGES
Y SUS COMPAÑEROS

Versión digital
Asociación Amigos del Museo Aeronáutico - AAMA
Montevideo, octubre 2011

CRONICAS DE AERONAUTICA

**Los Vuelos Transatlánticos de Larre Borges y
sus Compañeros.**

EDITADO POR LA
ACADEMIA DE HISTORIA AERONAUTICA DEL URUGUAY
AL CUMPLIRSE UN SIGLO DEL NACIMIENTO DEL PRECURSOR

1993
Montevideo
Uruguay

INDICE

| | Pág. |
|--|------|
| OBRAS DEL AUTOR | 2 |
| Prólogo | 3 |
| I | |
| 1927.- PRIMERA TENTATIVA, DE DRAMATICO FINAL | |
| 1.- Generalidades | 5 |
| 2.- El historial de la travesía Europa-Sudamérica | 6 |
| 3.- La vuelta al mundo en avión | 9 |
| 4.- El vuelo histórico y la poesía: la lírica voz de Genta | 10 |
| 5.- El cambio del proyecto inicial | 13 |
| 6.- La tripulación del "Uruguay" | 14 |
| 7.- Se pone en marcha el operativo Europa-Montevideo | 18 |
| 8.- "In Partenza!" | 18 |
| 9.- Comienzo de la adversidad | 19 |
| 10.- El fin de la primera parte de la gran aventura | 20 |
| 11.- Retrospectiva | 22 |
| 12.- Un gesto de Alfonso XIII - Una secuela dolorosa | 23 |
| II | |
| 1929. LA VICTORIOSA TRAVESIA ATLANTICA | |
| 1.- El vuelo sin escalas Europa-América | 27 |
| 2.- La idea de una nueva travesía | 28 |
| 3.- El "Pájaro Blanco" | 28 |
| 4.- La partida desde Sevilla | 30 |
| 5.- El relato puntual del Capitán Challe | 31 |
| 6.- Noche sobre el océano | 32 |
| 7.- El día se levanta | 33 |
| 8.- Primeras tormentas | 33 |
| 9.- Sobre la costa brasileña | 34 |
| 10.- El aterrizaje en zona selvática | 35 |
| 11.- Como era Don Tydeo Larre Borges | 38 |
| FICHA AUTORAL | 44 |

PROLOGO

Mi amigo Don Juan Carlos Pedemonte me ha requerido para hacer la presentación pública de ésta, su más reciente obra, distinción que mucho me honra.

Debo confesar que este prólogo, en parte me parece inútil, en cuanto ni el autor ni el libro, tienen necesidad de garantías.

Si como afirma el adagio bíblico "por sus frutos los conoceréis" es bien conocida en el país y en el exterior la producción de Pedemonte, como para que requiera presentaciones.

No obstante, accedo incentivado, por cuanto más allá de los méritos personales y exclusivos del autor, significa una contribución para el progreso de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay y un hito significativo en el cumplimiento de sus objetivos más trascendentes.

Las huellas perennes de la producción editorial de la Academia, patentizada por la continuidad de la "Gaceta de la Aviación", estaba previsto se complementara con una serie de obras monográficas, propósito que se convirtió en realidad en 1991, con la publicación de "Detomassi, un aviador sin limitaciones", un completo trabajo de investigación de nuestro Miembro de Número Fundador, don Juan Maruri Berterretche, editado en conmemoración al centenario del natalicio del Precursor y primer mártir de la Aviación Nacional, Ricardo Detomassi.

Para enriquecer la serie y darle realmente el carácter de tal, aparece ahora, el presente estudio de otro distinguido Miembro de Número Fundador, Don Juan Carlos Pedemonte, titulado "Los vuelos transatlánticos de Tydeo Larre Borges y sus compañeros", referido a las hazañas de otro insigne Precursor de la Aeronáutica Uruguaya, el General Tydeo Larre Borges.

Seguramente la obra trasuntará la multifacética personalidad del autor: historiador, periodista, escritor, conferencista, diplomático, piloto-aviador civil, cofundador de entidades de aviación de carácter académico, como esta Academia de Historia de la que fuera Fundador y primer y segundo Presidente.

A partir del alumbramiento, el autor quedará sometido al juicio soberano de sus lectores, que vaticinamos, serán muchos, de allende y aquende fronteras.

La Academia por su parte, ligada como editora en la empresa, marcará oportuna adhesión a un justificado homenaje, en el preciso cumplimiento del 100o. Aniversario del nacimiento del General Tydeo Larre Borges, acaecido en Paysandú, un 25 de setiembre de 1893.

Montevideo, 25 de setiembre de 1993.-

*Prof. Dr. EDUARDO D. GAGGERO
Presidente de la Academia de Historia
Aeronáutica del Uruguay.*

LOS VUELOS TRANSATLANTICOS DE LARRE BORGES Y SUS COMPAÑEROS

El autor deja expresa constancia
que todo juicio u opinión incluido
en este trabajo es de su total
responsabilidad

I

1927.- PRIMERA TENTATIVA, DE DRAMATICO FINAL

El material gráfico utilizado pertenece al autor y, parte ha sido tomado de "Aportes para la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya" publicado por la F.A.U.

By
Juan Carlos Pedemonte.
Hecho el Depósito exigido por la
Ley N° 3739.

Impreso en Uruguay.
Printed in Uruguay
1993

Se terminó de imprimir en
el mes de setiembre de 1993
Mim. Pesce s.r.l. Impresos.
Av. Rivera 1925 - Tel. 40 31 78
Montevideo - R. O. del Uruguay
Dep. Legal N° 289.571/93

1.- Generalidades

El Continente que, un poco oscuramente, se vino a denominar América, para su edad histórica por el descubrimiento por parte de los europeos, está fijada como el 12 de octubre de 1492. "Nacinos", pues, ha hecho el año pasado, cinco siglos...

Pasemos por alto especulaciones y leyenda, que involucran supuestos descubridores anteriores, vikingos inclusive.

Ese fue el hallazgo global. Una globalidad que, en su tiempo, era insospechable y verdadera piedra sillar de la gloria de Cristóbal Colón. Pero, hacia el Norte y hacia el Sur del eje imaginario que vino a ser el lugar del descubrimiento mismo, todo se cumplió en complicadas y tremendamente confusas etapas.

En el Norte, la más lejana referencia de la ahora República Dominicana, comarca del deslumbrante hallazgo, es la del viaje del inglés John Cabot entre 1497 y 8.

En el otro extremo del Continente por entonces difusamente sospechado, es decir al Sur, en el área geográfica donde estamos nosotros, hacia el año 1500 desembarca don Pedro Álvares de Cabral, en unas desérticas playas que habrán de ser las tierras de Brasil.

Sacramentalmente, don Pedro declara de manera solemne que toma posesión de esos territorios en nombre de su señor, el rey de Portugal.

Y 49 años más tarde, es establecido en el inmenso territorio de los ahora nuestros vecinos con los que hacemos frontera por el Norte uruguayo, el primer gobierno dependiente de Lisboa. El inmenso Brasil, que

un día se sabrá tiene una extensión territorial mayor que el conjunto de Europa, comenzaba a existir institucionalmente.

El curso de la historia se desarrolla por siglos, durante los cuales se utilizaba para cruzar el océano, allá en el Norte y aquí en el Polo opuesto, la navegación marítima. No pudiendo hacerse el recorrido por otro medio, se empleó por cientos de años, el sistema marítimo.

Llegaría un tiempo, en que, descubierta la navegación en el espacio aéreo, (de cuya epopeya hablaremos en líneas siguientes) el hombre comenzó a soñar con volar, como hacia la mitad del siglo XIX ya lo estaba haciendo, uniendo Europa con América desplazándose en el espacio aéreo.

En 1926/1927, hace tan solo 67 años, un hombre unió por aire América con Europa. La gloria de tal hazaña, la logró Charles A. Lindbergh. En un pequeño avión monomotor, acompañado de un gato y llevando agua potable, sandwichs y chocolate, el "Espíritu de San Luis" como se llamaba la máquina, decoló de Nueva York y sin escala alguna, llegó a París, recibido en una apoteosis verdadera, mientras que en su patria, el delirio alcanzó características inimaginables.

El hombre, había vencido al Atlántico volando entre Estados Unidos y Francia, cumpliendo sin ninguna duda, la mayor proeza aeronáutica del mundo registrada hasta entonces.

De los estudios meteorológicos realizados, se había llegado a la conclusión que el cruce atlántico por aire, con los medios aeronáuticos disponibles en la época, "quizá" podía ser posible en el Norte, como lo hizo Lindbergh de América a Europa y, en el Sur, a la inversa, es decir desde las costas de África a Sudamérica, como en 1926 lo hizo el comandante español Ramón Franco junto a otros tres compatriotas suyos, en un aparato de dos motores y del tipo "bote volador", es decir que existían ciertas posibilidades de amerizaje, lo que absolutamente no podía ocurrir con Lindbergh, que atravesó la inmensidad oceánica en un monomotor terrestre.

2.- El historial de la travesía Europa-Sudamérica

El primer intento, correspondió al piloto aviador teniente Fontán, portugués. Fue en el lejano 1919 y el vuelo terminó abruptamente, aunque felizmente sin consecuencias personales.

Tres años más tarde, en marzo de 1922 los portugueses Sacadura Cabral y Gago Coutinho partían de Lisboa, haciendo escalas en Las Palmas y Cabo Verde y, desde esa isla se internaron en el océano, en procura de la costa brasileña. Serios inconvenientes malograron la tentativa y casi al morir marzo los dos entusiastas aviadores lusitanos fueron recogidos en el mar y remolcado el aparato hasta la Isla de Fernando de Noronha.

El 26 de febrero de 1926, amerizaba en la bahía de Montevideo el



El entonces Mayor Aviador Tydeo Larre Borges, Comandante en la aventura de 1927.



Capitán aviador José Luis Ibarra, 2º de abordo en el hidro "Uruguay".



Otro de los tripulantes del "Uruguay", en la época Capitán aviador Glauco Larre Borges, co-piloto de la aeronave.



El mecánico José Rígoli, entonces Teniente asimilado, el 4º tripulante.

hidroavión "Plus Ultra". El comandante Ramón Franco, el capitán Ruiz de Alda, el teniente de navío Eduardo Durán y el mecánico Pablo Rada -gallego como el jefe de la expedición- terminaban de cumplir la gran hazaña. Habían unido a España, la patria de todos ellos, con América en un vuelo que los iba a inmortalizar. La recepción aquí, fue un verdadero delirio. Partiendo del puerto español de Palos de Moguer, con las escalas previstas y el gran salto sobre el océano Atlántico; fueron los primeros en lograr una de las mayores metas perseguidas por la aviación mundial de entonces.

Señalemos que a Uruguay le cupo, por un azar digamos geográfico, un altísimo honor.

El "Plus Ultra" tocó tierras americanas en Brasil, continuando el vuelo al Río de la Plata - Buenos Aires era el destino final- pero la escala en Montevideo significaba que nuestro país fuese el primero de origen hispánico que recibiera a los triunfadores.

El "Plus Ultra", al final del "raid", fue regalado por España al gobierno argentino. Se le conserva en el Museo de Luján, en Buenos Aires, como auténtica reliquia que es en la historia universal de la aviación.

Otro intento más, finalmente frustrado, lo realizaron los brasileños Ribeiro dos Santos, Newton Braga, Arthur Cunha y Vasco Cinquinho. El 18 de octubre de 1926 terminaron el vuelo en Porto Praia sin alcanzar la ansiada meta.

Eran los tiempos de la aviación heroica. La sublime divisa epocal, de "más rápido, más alto, más lejos", con hacer sueños y crear héroes -y mártires- buscaban "récores" que eran metas grandiosas que con el contraluz de nuestro tiempo, semejan cosas infantiles. Sin embargo, de aquellos sueños que generaron tan enormes sacrificios y tantas tragedias, es génesis de la revolución (la más grande revolución en la vida del hombre a través de la historia de la humanidad) que, en etapas ultravelocísimas, hizo posibles los viajes...a la Luna.

La expresión velocísima, encaja perfectamente. La evolución de todos los otros medios de comunicación y desplazamiento (el telégrafo, vapor, ferrocarril, automóvil, etc.) abarcaron desde su inicio a etapas culminantes, a veces, un siglo. En 1914, el récord mundial de altura en "aeroplano" fue de 6.100 metros; hasta hace sólo décadas, la velocidad aérea andaba por los 200 kilómetros; los aviones en 1930 no llevaba más de veinte pasajeros; en la Primera Guerra Europea, las bombas se lanzaban a mano en los primeros tiempos.

Hoy, la velocidad de crucero de Jet con cientos de viajeros, oscila en los 1.000/1.100 KPH, se transporta docenas de toneladas de carga y, en los espaciales, todo eso, especialmente altura y velocidad, se multiplica asombrosamente.

Aquellos avioncitos de madera con alas recubiertas de tela, con motores



El hidroavión "Uruguay", en la mañana del 20 de febrero de 1927, en las aguas del Mar Ligure en Marina de Pisa, cuando solo faltaban horas para iniciar el temerario vuelo.

de 40 o 50 HP, si llevaban dos hombres tenían que ser flacos; en 1910 cruzar el Canal de la Mancha era supremo "récord" y Fels, volando desde Buenos Aires a Montevideo batía una marca mundial de distancia sobre agua.

La fantástica proeza de Charles A. Lindbergh tiene una fecha relativamente cercana, como lo hemos visto líneas arriba.

La gran hazaña de Franco había sido gloriosamente cumplida. Pero quedaba espacio para acciones que hicieran historia. Así pensaba Tydeo Larre Borges, una de las grandes figuras de nuestra aviación que, este año 93, en el mismo mes de setiembre, se cumple el centenario de su nacimiento y nueve años de su fallecimiento, pensaba, y con razón, que los uruguayos que cumplieran la travesía que él soñaba con llevar a cabo en equipo con otros compatriotas,

vendría a igualar la hazaña del aviador español, ya que la ruta sería la misma, a la inversa. Y, además quienes pudieran cumplir ese gran vuelo, se convertirían en los primeros americanos, en cruzar por aire, la inmensidad del Atlántico Sur.

3. La vuelta al mundo en avión

Allá por 1926, Tydeo Larre Borges, entonces con grado de Mayor en nuestro Ejército, concibió la idea de realizar un "raid" aéreo que comprendía la vuelta al mundo. Era un proyecto tan ambicioso que pareció imposible o, por lo menos impensable para la época y todavía menos realizable por nuestra aviación de entonces.

El avión partiría de Montevideo y junto a los compañeros que fuesen designados para formar el equipo que se disponía a cumplir la extraordinaria proeza, tomarían rumbo Oeste-Este, es decir a la inversa de lo que había hecho Ramón Franco en aquel mismo año.

Las escalas americanas serían Florianópolis, Río, Pernambuco, inician-

do el cruce transatlántico hasta Dakar en Africa, después Casablanca prosiguiendo hacia Europa, Puerto de Moguer, Marsella, Génova, Atenas, Constantinopla, Bouchou, Bombay, Calcuta, Bangkok, Saigon, Hanoi, Tiensin, Pekin, Corea, Kagoshima, Tokio, las Aleutianas, Alaska, Estados Unidos, México, Guatemala, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú, Santiago, Cabo de Hornos, Bahía Blanca, Buenos Aires, Montevideo

Estaban previstas unas 40 etapas con un recorrido estimado en 52 mil kilómetros. Una gran comisión de personalidades inició movilizándose todo el Uruguay, una activa labor de apoyo y masiva colaboración. La cantidad reunida fue importantísima, pero el proyecto era de tales proporciones, que financieramente resultaba impracticable.

El plan había sido estudiado durante varios meses, se había dispuesto de asesoramientos importantes, la Comisión Nacional Pro Vuelo Alrededor del Mundo, se puso a trabajar, organizando una colecta, llevando a cabo algunos actos, culminando la actividad que contaba con el apoyo irrestricto de todo el pueblo, con la exhortación que hizo el Presidente Ing. Serrato por radiotelefonía, en la noche del 25 de agosto.

Pero, como lo señalamos, la aventura tenía proporciones de tal magnitud que, pese a una nueva ayuda económica prometida por el gobierno, razonablemente no era posible iniciar un vuelo así porque los fondos, que eran sustanciales, distaban bastante de las cantidades requeridas.

4.- El vuelo histórico y la poesía: la lírica voz de Genta

Cuando más se necesitaba entusiasmar al pueblo, el joven oficial de ingenieros ya afirmado en lo que iba a ser su prestigio continental en el campo literario, coadyuvó creando un poema que un comentarista definió como "himno a la fé infinita del hombre en sí mismo, al afán legítimo de gloria de la criatura humana y, también una invocación a lo ignoto, que incluye la muerte".

El extensísimo poema del poeta-soldado, Gral. Edgardo Ubaldo Genta, fué editado por el Centro Militar.

No es posible incluirlo íntegro en este volúmen. Transcribimos algunas partes, la más vibrantes y emocionantes, quizá.

A LAS ALAS DEL "URUGUAY" Canto Heroico de América

¡Alas!- Sonó la hora
Lanzad el grito clásico y rotundo:
"Listo! - ¡Al fin! - Alta la prora
rumbo al azul, ya que os espera el mundo.

- Si no llegáis, si acaso
Más alta que la fúlgida montaña
Del entusiasmo y del esfuerzo, al paso
Se os alzara de pronto aquella extraña
Cumbre: Fatalidad - copa invertida
Que en los labios sedientos de la Vida
Derrama el sacrificio de la Historia
¡Pensad que aún así la suerte es bella,
Y alzando el corazón, chocad con ella!
¡Chocad, que será un brindis con la Gloria!
Si no llegáis, si acaso despeñados
Quedáis, entre otros campos dilatados
O entre pueblos de lenguas diferentes,
Acordaos -oh si- de esas simientes
Que, como un don de dones, la Natura
Para arrojar el germen de sus galas
Hasta el confín del mundo
Os agregó a vosotras, Alas, Alas,
Para lanzar la siembra a la ventura
Y hundirla, al fin, con fuerza en lo profundo
¡Porque el germen que cae es más fecundo
Cuando baja más hondo de la altura!

Si no llegáis, si en medio de las brumas,
Sobre la enorme crátera marina
Os cubriera la mar, la mar divina...
Si nuestra escarapela libertaria
Diluyera su blanco en las espumas,
Su azul en el Azul; y en la plegaria
De luz del sol, su banda purpurina;
¡Si no llegáis, si acaso
Como ayer a la Atlántida quimérica
Celoso el mar -os detuviera el paso
Para evitarle a Europa en el ocaso
El don de juventud que envía América;
Si no llegáis...¿Qué apagará el abismo?
Alas, Alas, del don americano?
¡Si habéis vencido la Quietud lo mismo!
¡Si ya alzásteis la voz del optimismo
Frente a la pobre humanidad absorta!
¡Ya lanzásteis un puente al precipicio!

¡Ya arrojásteis la luz a lo lejano!
¡Váis a morir! - ¿Qué importa?
¡Si es fecundo, inmortal el sacrificio,
Nunca se ofrenda el sacrificio en vano!

-¡Pero no! - ¡Llegaréis! - que así lo grita
El Nuevo Mundo. Su ansiedad palpita
Allí, en el acerado y multirítmico
Motor, y en vuestras fuertes pulsaciones
Bajo el cráter del cielo. Y al unísono
Los polimillonarios corazones
De nuestros pueblos ópimos. - ¡Son ellos
Los que os impulsan, Alas migratorias!
¡Son luces de sus ojos extasiados
Vuestros áureos destellos,
Que semejan dos lágrimas ustorias
Bañando los chitones desplegados
De las nuevas Cariátides. - Victorias
Que, abandonando el garfio de sus plintos
Y el bello yugo de los arquitrabes
En los propíleos del antiguo mito
¡Hoy surcan el azul, como las naves
De los astros, nautas del Infinito!

Y aquí, frente a la gloria de estas playas
Os esperamos ¡Alas uruguayas!
Llenos de unción -con nuestro soberano
Padre Sol - en el trono del tramonto
¡Tenso el arco del ojo a lo lejano,
Con el aplauso vivo en nuestra mano
Y la garganta con el grito pronto!
Os esperamos todos Rediviva
La teoría de las panateneas
A nuestro modo indígena: las teas
De los fogones -lámpara votiva

De nuestra heroica tarde primitiva-
Jalonará la sombra de tu vuelo
Y, presintiendo tu aletazo implume
Nuestros montes en flor - de la leyenda
Te alzarán -con impulso de su anhelo
Cual una humilde y elocuente ofrenda:

La tradición -en ondas de perfume
Y viva luz de aurora en el ocaso.
¡Como si el suelo se escapara al cielo
Para hacerse una aureola a vuestro paso!

5.- El cambio del proyecto inicial

Técnicamente, el vuelo era posible. El factor económico superaba las posibilidades de un país como el nuestro.

La fantástica proeza de Lindbergh, tiene una fecha que, como lo vimos en líneas arriba es relativamente cercana. Y la gran hazaña de Ramón Franco y sus compañeros había sido gloriosamente cumplida. Pero aún quedaba espacio para acciones temerarias con las cuales el hombre pudiera hacer historia de la aviación.

Así pensaba Tydeo Larre Borges, sin disputa una de las más grandes figuras de nuestra aeronáutica, que en este setiembre (también un día del mismo mes, en 1984 se fue del mundo) se cumple un siglo de su nacimiento en la linda tierra de Paysandú, la ciudad litoraleña que casi siempre acaricia y, también, a veces inquieta el caudaloso río Uruguay.

Aquel hombre de apariencia serena, de gesto afectuoso, de andar tranquilo, sin usar jamás gestos extemporáneos, estaba hecho de una madera que sin duda procedía de los quebrachales más duros. No se podía quizá, descubrir muy pronto el espíritu de don Tydeo, pero toda la trayectoria de su larga y fecunda vida, reveló el temperamento obstinado, la fe inmensa en cuanto obra emprendía (y fueron muchas sus acciones, casi todas ellas con un sello personalísimo e intransferible) todo lo que revelaba al cauteloso, al determinador sereno, con la posesión de un extraño pero auténtico romanticismo, quizá teniendo en el subconciente la certeza de que estaba señalado por la gloria.

Había concebido un sueño. Debió comprender que eso, por lógica, debía quedar en el campo de las ilusiones. Pero, para varones como Larre Borges, lo propuesto bien podía ser realidad, aunque para el común de la gente pudiera limitar con una locura.

El pensaba, y era cierto, que los uruguayos, en el caso él y algunos compañeros camaradas de ala, vendría a constituir un hito en la historia de la aviación, realizada por los primeros americanos que igualaran la gloriosa travesía de Franco.

Pero, la base de aquella obsesión, era que el vuelo lo cumplieran hijos de nuestra América.

Larre Borges no era hombre de amilanarse. Y menos cuando tenía conciencia que el proyecto era realizable. Y, por añadidura la población de todo el país había contribuido con generosidad alentando la iniciativa. Era un

tema de enorme resonancia, de amor propio, de darle al Uruguay un protagonismo en el campo de la aviación internacional.

Después de muchas cavilaciones y solicitud de opiniones, se llegó a la conclusión, previos balances de la Tesorería de la Comisión Nacional, que si se reducía el ambicioso "raid", el asunto era factible. Se hicieron cálculos precisos sobre la base del proyecto de un vuelo solo Europa-América y, financieramente, todo estaba resuelto. Larre insistía en un circuito opuesto al cumplido por el "Plus Ultra" pero, finalmente, considerando los riesgos que preveían quienes estudiaron el tema meteorología, se definió el asunto.

Se encargaría un hidroavión a Italia -ya veremos más adelante la excelencia del material elegido, no todo italiano- la ruta sería Marina de Pisa a España, costa africana, el gran salto sobre el océano, alcanzar Brasil, llegar al terruño oriental.

La selección del equipo que acompañaría al Mayor Larre Borges la propuso éste y, aceptado por parte del gobierno el plan definitivo y concretada la tripulación que tendría el hidro "Uruguay", se puso en marcha el proyecto.

Como un recuerdo que corresponde, detallemos como estaba compuesta la Comisión que trabajó para que el "raid" fuese una realidad. La Comisión, que era la misma que patrocinara el Vuelo Alrededor del Mundo, y que, registrándose un "déficit", sus miembros lo cubrieron de su peculio, era la siguiente: Dr. Andrés F. Puyol, Sres. Eduardo Monteverde, Edmundo Favaro, Ferrand Astengo, Florencio Alvariza, Luis A. Sardá, Cnel. Arturo Olave, León Muñoz, Cerviño, Sandes, Juan P. Bruno, el famoso don Fco. San Román.

6.- La tripulación del "Uruguay"

Veamos quiénes fueron los cuatro protagonistas de la proeza del Hidro "Uruguay", tan lamentablemente malograda por la adversidad, pero que igualmente llevó a un nivel heroico a los hermanos Larre, a Ibarra y a Rígoli.

Tydeo Larre Borges vino al mundo en Paysandú el 25 de setiembre de 1893. Este año se cumple el **centenario** de su nacimiento. Hizo en su ciudad natal los estudios elementales como interno en un establecimiento católico de enseñanza y, a los 15 años ingresó, a la Escuela Militar, egresando como alférez de Infantería en 1913. Fueron sus padres D. Bernardo Larre, uruguayo y Da. Victoria Borges, de familia argentina, entrerrianos vinculados al Gral. Urquiza, de quien la madre de nuestro personaje era ahijada. Los Larre tenían parentesco con el escritor Jorge Luis Borges y entre sus ancestros estaban figuras militares uruguayas. Fue reconocido en 1968 como Precursor. Al crearse la Escuela Militar de Aviación, el Teniente 2º de Infantería ingresa como oficial -alumno a la misma, recibiendo en 1918, el Brevet Nº 2. Cumple una larguísima carrera en la aviación, desempeñando dos veces la Dirección de la Escuela, se hace Piloto en Brasil en 1920, en 1924 viaja a Europa,

brevetado en Istres, especializado en bombarderos en Cazaux, en Versailles se diploma de Observador, nos representa en la Conferencia Aérea de París, recepciona material aeronáutico comprado por Uruguay. Fue Jefe Político de Artigas ascendiendo a General en retiro en 1939. Integró numerosas instituciones sociales y de acción solidaria y Ciudadano Benemérito de la República de la Parva-Domus.

Cofundador de la Compañía de hidros "CAUSA" y Director de la misma. Presidió la Cámara de la Industria Aeronáutica y, hasta su deceso, la Comisión Nacional de Aviación.

Otra obra suya fue, junto a un grupo empresarial, la creación de FUNSA, de la que fue Director-Tesorero hasta cuando ya había cumplido 90 años.

Lúcido, serenamente, don Tydeo hizo su último decolaje en este mundo, el 1º de setiembre de 1984. Se fue a reunir con doña Elena, madre de sus seis hijos, que había partido definitivamente una semana antes.

En el momento del "raid", tenía el grado de Mayor.

José Luis Ibarra pertenecía al arma de Caballería y fue de los primeros 9 oficiales que ingresaron como alumnos en la legendaria Escuela del Cno Mendoza. Egresó como Piloto el 18 de febrero de 1918. Poseía el Brevet Nº 1.



Mayor Tydeo Larre Borges, Cap. José L. Ibarra, Cap. Glauco Larre Borges y Mecánico Tte. José Rígoli.

Enamorado profundamente de su "nueva profesión", cumplió una larga carrera en la aeronáutica, estudió con la Misión Aérea francesa que vino al Uruguay, introduciendo "la escuela Gosport" y se dedicó apasionadamente a la acrobacia, en aquellos aviones de madera y tela. Fue un brillante instructor de vuelo, haciendo su primer viaje a Europa -entonces la Meca de la aviación mundial- en 1924. Cursa en Istres y se breveta como aviador francés. En Versalles, se diploma Oficial Observador y se hace Instructor Técnico de Fotografía Aérea, toda una curiosidad entonces, desempeñándose en Francia como Jefe de ese sector.

En el 25, vuelve a París como nuestro delegado a la Conferencia de Derecho Aéreo y un año más tarde, viaja para representarnos en el Congreso Iberoamericano de Aeronáutica en Madrid. Fue de los primeros aviadores militares compatriotas que, en 1920, se había hecho piloto brasileño, en Río. Viaja a Italia, vuelve al Viejo Mundo en su última visita un año más tarde. En la "gran aventura" del hidroavión "Uruguay", Ibarra específicamente, era el oficial de ruta.

Hombre de simpatía atrapadora, mostrando una superior educación sin afectación alguna, cultor leal de la amistad, conversador amenísimo, de porte varonil y buena planta aunque grueso, centro obligado de toda reunión social, agrió su carácter en sus últimos años al socaire de una penosísima enfermedad.

Estaba retirado de Coronel y el 26 de mayo de 1964 se separó para siempre de los amigos que lo habíamos querido tanto.

Matrimonio sin hijos el suyo, su Malena, seguramente ansiosa de reunirsele, muy poco tiempo después, se fue buscando la nube donde estaría su compañero entrañable, en el espacio que fue su sueño y la razón misma de su existencia. Cuando emprendió su último vuelo, José Luis Ibarra tenía 64 años.

Al tiempo del vuelo del "Uruguay", tenía la graduación de Capitán.

Glauco Larre Borges, hermano menor de Tydeo, nació también en Paysandú, el 1º de noviembre de 1895, egresando de la Escuela Militar de Alférez en 1915 para ingresar como oficial-alumno, a la Escuela Militar de Aviación, poseyendo el "brevet" N° 10, en 1919. Cumplió una gran trayectoria en la entonces aviación militar ocupando, incluso la jefatura interina de lo que es ahora la Fuerza Aérea.

Siguió cursos en Francia y Gran Bretaña, obteniendo en la RAF diploma de Alta Acrobacia. En Italia recibió el brevet habilitante de piloto de hidroaviones. Mientras estuvo en actividad, actuó un tiempo en "comisión" en la Aviación Civil, como Instructor de Vuelo. Retirado de Tte. Cnel. pasó como Comandante de Aeronave a la naciente compañía CAUSA de hidros en la línea Montevideo - Buenos Aires. Don Glauco Larre fué, si no el primero uno de los dos primeros "millonarios del aire", por los millares de kilómetros

volados, sumados los de su carrera, en la colaboración con los civiles y, finalmente los años en CAUSA. El 15 de febrero de 1950 venía en los mandos del hidro con pasaje completo, acercándose a nuestra bahía y el copiloto Narciso Moreni vio que Larre "Chico" se desvanecía. Tomó de inmediato el comando y la aeronave acuatizó en el espejo de agua frente a la calle Florida, sin que nadie se hubiera enterado abordo de nada anormal, En el Hidro, el Comandante había fallecido de un síncope...Hacia un par de meses, había cumplido 49 años.

Su graduación en la época del histórico vuelo de 1927, era la de Capitán, de la izquierda de Ibarra.

José Rígoli había nacido en un hogar modestísimo de migrantes italianos y desde muy niño se fanatizó por la mecánica. Se apasionó por los motores a explosión, en los tiempos que eran una novedad. A los 15 años ingresó como aprendiz en los Talleres Municipales que estaban cerca del Cuartel de Blandengues - la familia vivía en el Cerrito de la Victoria- y 5 años más tarde era un verdadero especialista en motores a explosión. La Escuela de Aviación del Cno. Mendoza llamó a interesados en ocupar un cargo de "mecánico especialista". Entró a formar entre la media docena de expertos en motores, carpintería, hélices. Quizá con otros dos pioneros en talleres, José Gómez que fué el primer mecánico que trajo Boiso Lanza de Buenos Aires y Dagoberto Moll, simbolizó la etapa de la aviación heroica en la delicada tarea mecánica.

Cumplió una actividad no sólo "de taller", sino de vuelo.

Muchas misiones en los viejos aparatos de entonces, nuestros pilotos las cumplieron con el enorme apoyo logístico de aquel superdotado para su profesión. Sufrió varios accidentes. Como por ejemplo el que protagonizó con Farías de piloto e internado por muchos días en el hospital de Rocha.

Con el grado de Alférez asimilado, Rígoli había contraído enlace el 23 de octubre de 1921 con la Sta. María Luisa Tinelli.

Se retiró en 1961, asimilado a Tte. Coronel (como técnico) y, hasta su muerte, fue asesor en la Aviación Militar, en su especialidad. Una vida entera, entregada con pasión al vuelo del hombre.

Refiriéndose al cuarto de los tripulantes del "Uruguay", el veterano especialista, mecánico D. José Rígoli, nuestro amigo el investigador aeronáutico Carlos Leonel Bernasconi, escribió en 1974: "En una especialidad difícil, complicada y de enorme responsabilidad, el mecánico del hidroavión "Uruguay", en su larguísima actividad de medio siglo, llegó hasta la abnegación".

Rígoli vino a fallecer en Montevideo el 10 de junio de 1976. A partir de ese momento, del histórico equipo del "Uruguay", sobrevivía solo don Tydeo, el mayor de los cuatro.

Al momento de los respectivos fallecimientos, los intrépidos tripulantes del hidroavión tenían los siguientes grados militares. Tydeo Larre Borges,

General; José Luis Ibarra, Coronel; Glauco Larre Borges, Tte. Coronel y José Rígoli, Tte. Coronel (Técnico), con estado militar.

7.- Se pone en marcha el operativo Europa-Montevideo

Completada la tripulación con el hermano de Tydeo, José Luis Ibarra y el mecánico Rígoli, se encargó el aparato a Italia y los cuatro se embarcaron para el Viejo Mundo. Don Tydeo viajaba con su esposa y sus hijos, Tydeito, Bernardo, Tabaré, ingeniero agrónomo recientemente fallecido, y Rivera, ahora Coronel retirado.

Elena, Contadora y luego casada con el Contador Ulises Patiño y su hermano Uruguay, médico, no habían aún venido al mundo.

Ibarra iba acompañado por su esposa, maestra normalista Magdalena Bonino y ésta con su hermana, Flor de María.

Glauco dejó aquí a su prometida, la química Dorbelina Ricetto con la que casó al regreso, teniendo tres hijos, Yoney, Ildis y Glauco, arquitecto este último.

La familia Larre permaneció varios meses en Francia y los demás períodos menores, mientras se construía el notable aparato, un "Dornier-super Wall" en Marina di Pisa, con dos motores franceses "Farman" de 12 cilindros y 550 H.P. de fuerza cada uno. Velocidad de crucero 175 kilómetros, 20 horas de autonomía.

La estación de radio era de origen francés.

8.- "In Partenza!"

Luego de dos postergaciones por el mal tiempo, el hidro "Uruguay" dejó las aguas de Italia el 20 de febrero de 1927 a las 10:00, despedido por un núcleo de ítalo-uruguayos, ya que varios cónsules nuestros en Europa se hicieron presentes. A la tarde acuatizaron en Alicante y estaban un día después en Málaga, recibidos por Ramón Franco y Ruiz de Alda, otro de los tripulantes del "Plus Ultra". El 23, siguieron para Casablanca, la que iba a ser la última escala antes de la catástrofe.

En Casablanca, fallas en el aparato de radio obligaron a una postergación de la partida. A las 8:30 el 2 de marzo, este año se cumplieron 66 de aquél momento, los uruguayos decolaron con tiempo excelente, con muy poco viento, tomando el gallardo hidroavión el rumbo a las Canarias. Dos horas después de dejar Casablanca, las estaciones españolas reciben un despacho de rutina: "Tiempo muy bueno, volamos bajo, el mar bastante encrespado. Vamos a comer".

Llevaban polos, sandwichs, bizcochos, fiambres, chocolate, agua mine-

ral y para contrarrestar el previsto frío en el océano, cognac.

9.- Comienzo de la adversidad

Aquel aerograma iba a ser la última comunicación con las bases de la Marina o la Aeronáutica españolas. La radio entró en problemas, Y la aeronave quedará en silencio y totalmente aislada del mundo.

De pronto, Rígoli da señal de alarma. Comunica al piloto que ha descubierto que el motor trasero se recalienta. Hace una verificación y descubre que el caño de aceite tiene una pérdida. Van perdiendo alarmantemente lubricante. Se dispone parar ese motor. Los cuatro hombres, con el semblante cubierto de un sudor frío, con la mirada se intercomunican la angustia. No hacen falta las palabras. Esos veteranos, saben de la tremenda gravedad de la situación. Con la carga de combustible casi totalmente completa, no pueden seguir volando con un solo motor. Consciente del trance que están viviendo, Larre Borges decide hacen lo único admisible pese al riesgo enorme que se va a correr con un amerizaje en pleno océano, sin poder siquiera dar el alerta y con el mar muy agitado. La maniobra, única posible, puede ser también el final.

Cuando el pesadísimo hidroavión se posa con gran brusquedad sobre las olas del océano, con el golpe se dañan los montantes del único motor que funciona.

Para evitar quedar completamente al garete y buscando a la desesperada tomar un rumbo en procura de la costa bastante distante, el piloto enciende el motor dañado (!). En aquellas dramáticas circunstancias se da la paradoja que el motor origen del accidente, puede ayudar a encontrar una remota solución. Pero lo incierto es hasta cuando ese motor recalentado no tome fuego...

En aquellos minutos, que han de parecerles horas a los cuatro hombres, ¡que mundo de recuerdos velocísimos y fragmentados pasaran por sus mentes afiebradas!

Los náufragos, saben que están peleándole a la muerte.

Todos tienen experiencia acumulada, tentar al peligro fue siempre su vocación. Pero jamás pudieron imaginar lo que era enfrentar, en un desamparo aterrador, una situación como la que vivían en esos momentos.

Seguramente, el recuerdo de la madre de los dos Larre, la de Ibarra, los cuatro hijos de don Tydeo, su compañera que había partido de Francia en barco con los hijos, para el ansiado reencuentro en Montevideo, la familia de Rígoli, la prometida de Glauco, desfilarán en una película torturadora, atroz.

Luchan, cambian las palabras imprescindibles para las maniobras que hacen a la desesperada. Pueden incendiarse o si una de aquellas enormes olas le hacen al hidro dar la "vuelta de campana" tan temida de los navegantes,

se los devorará el océano. Si logran llegar a la costa, hipótesis nada probable, el acertijo de hallar una playa o las rocas, decidirá si no mueren de cualquier manera.

Ya extenuados, se acercan a la costa. Observan las arenas pero, antes, en las rocas estalla el oleaje. Y allí se estrella el "Uruguay"...

10.- El fin de la primera parte de la gran aventura

Tuvieron la increíble suerte de no dañarse o despedazarse.

Se salvan milagrosamente de las rocas y, al fin ponen pie en arenas que queman.

La soledad es total. En los últimos momentos, se ataron al cuerpo algunos efectos personales. No olvidaron los abrigo, conociendo como es la diaria metamorfosis africana: sol ardiente que quema de día; en la noche, frío casi siempre muy intenso.

El hidro, encajado sobre las piedras, se inutiliza definitivamente. Estaban en la barra del río Iva-Fatma y, después lo sabrían, el punto civilizado más cercano es Cabo Juby, a 100 kilómetros en el desierto. Allí hay una base española. Sacan lo que pueden del aparato. Trabajo hecho para otros...

Porque ya han aparecido los moros, nómades medio civilizados por españoles y franceses pero esencialmente rebeldes y rapaces. El legendario caid Ab-El-Krim con sus guerreros peleará para expulsar a los europeos de Marruecos.

Los moros no se mostraron agresivos; simplemente robaron todo, incluso los valores que llevaban encima los aviadores. Nos contaba Ibarra hace muchísimos años que para salvar su sortija de compromiso, recurrió al método de aquel presidiario prófugo de la Isla del Diablo, que se apelaba "Papillón"... Y a D. Tydeo le incautaron (!) dinero y hasta un cheque por 600 dólares. Dos jefes moros peleaban por el documento pero, finalmente, lo partieron en dos, e hicieron las paces. En medio de la tragedia, Larre Borges habrá sonreído. Por lo menos, no podrían cobrarlo nunca.

Inmediatamente, los moros en camello y los uruguayos al trotecito, emprendieron la marcha con quizá una temperatura de 50º, rumbo a la kábila en pleno desierto de Sahara.

Aquellos 4 pobres "náufragos" no tenían idea de cuál iba a ser su destino. Sobre la corta caravana, sobrevoló un avión postal. Los hicieron esconderse al lado de los camellos, acostados. Para los pilotos, era una caravana más. El temor de los moros era que descubrieran que llevaban prisioneros. Ya los habían saqueado. ¿Los matarían? Luego se enterarían: aquellos nómades lograban jugosas cantidades con los rescates.

Se iban alejando de un llamado puerto Cansado y 50 kilómetros adelante los recibirían los jefes de la tribu Aitiasen.

Recién allí comieron, banqueteándose con cebada remojada en agua caliente. Lo terrible era que como se sabe, por la noche, en Africa sobre el océano, la temperatura es muy baja. Sol abrasador de día, cebada con agua y, de noche, frío intenso.

— • —

Cuando la Aeronáutica y la Marina españolas, tomando por base la comunicación mantenida del "Uruguay" con Casablanca anunciando que ya se habían internado centenares de kilómetros en el océano, fue fácil saber cuando quedaban sin combustible.

Las autoridades lanzaron radios alertando a los buques que se calculaba estaban en la inmensa área oceánica, reclamando socorro. Una esperanza, la única, podía ser que la máquina, siendo un hidroavión, estuviera a flote. Uruguay, a través de sus Legaciones en Madrid, París y Lisboa, reclamaba patéticamente, ayuda a España, Francia y Portugal.

El cañonero español "Bonifaz" zarpó de Las Palmas. Los franceses mandaron un crucero que estaba en la inmensa área, tratando de adivinar la ruta del hidro. Portugal, desde una de sus colonias, envió un hidroplano "Argus"; el transporte "Fortfait" recorría la extensa costa. El francés "Vanneu" inició la búsqueda; Alfonso XIII, abuelo del actual rey Juan Carlos I, ordenó a Primo de Rivera agotar todas las medidas por mar y aire. Los pilotos postales de la "Latécoère" tenían orden de volar bajo observando la costa. El 3 de marzo el gran Mermoz junto a Ville, descubren algo extraño en una playa. Vuelan a 10 metros sobre el lugar. Telegrafían y acuden Riguelle y Guillemette, ven al hidro, dan aviso telegráfico y aterrizan en la dura arena. Es el 4 de marzo y el "Bonifaz" recibe la orden de dirigirse al sitio señalado. Pero es imposible destacar botes por el tremendo oleaje. El 6 se confirma que los uruguayos están en poder de los cabileños de Aitiasen. La noticia llega a Montevideo y la angustia persiste. ¿Cómo sacar a los nuestros de manos de aquellos nómades? Los españoles saben cómo hacerlo...

Madrid, de orden personal del rey, autoriza a los jefes de la guarnición de Cabo Juby que entren en inmediatas negociaciones y que accedan a cualquier exigencia. Claro que si los moros hubieran sabido el respaldo de aquellos prisioneros, no se iban a conformar con un rescate de 17.000 pesos oro, que aunque nunca se supo exactamente, era lo exigido. Recién el día 9 el emisario del gobernador de Río de Oro pudo llegar a la kábila y el 10 nuestra Legación en Madrid recibió un cable desde Las Palmas informando que a las 13.30 los uruguayos habían arribado, liberados, a Cabo Juby. Habían completado 3 días de penosa marcha y cinco de cautiverio. El 14 embarcaron en el "Bonifaz" para Canarias donde quedaron 10 días descansando, partieron

hacia Tenerife, donde embarcaron en un vapor de línea hacia Montevideo.

11.- Retrospectiva

Vayamos un poco hacia atrás, algunos días por lo menos.

Cuando era inminente la partida desde Italia, los diarios de aquí y toda la prensa argentina, llenaban páginas enteras destacando el gran acontecimiento. Los titulares era llamativos. “¡Partieron! El destino ya está jugado”. “Compatriotas: victoria o muerte. ¡Tengamos valor!”

Los periodistas corren al domicilio de la madre de los Larre y la matrona, estoica, contiene las lágrimas y sólo atina a decir: “Son mis hijos valientes, que sea lo que el destino quiera”. La que llora es la novia de Glauco, que la está visitando en la casa de Vilardebó y Gral. Flores. La gente de prensa va al encuentro de la anciana madre de Ibarra, viuda ya. Solloza y no pueden obtener ni una sola palabra. La opinión pública está en vilo. Durante el lapso que comprendió aquella odisea a diez mil kilómetros, en Uruguay, acontecieron muchas cosas. Desesperación, ansiedad, confusión, dudas, esperanzas. Entretanto, la familia de Larre, que embarcó en Burdeos días antes de la partida del hidro, estaban aquí y sufrieron la imaginable desesperación.

— • —

Había llegado la noche inaugural del Carnaval de 1927.

Todo estaba preparado, con el trajín conque era presentado antaño el reinado del dios Momo. La noticia tremenda llegó a Montevideo al anochecer: el “Uruguay” y su tripulación seguramente habían caído en el océano. No aparecían por parte alguna, ninguna nave avisó de un rescate en alta mar y, según las opiniones técnicas, hacía horas que tenían que haber agotado la carga de combustible.

Las comparsas alineadas en torno de la Plaza Independencia estaban ordenadas para comenzar el desfile. A la cabeza de la bulliciosa columna, Lametz I, el famoso Marqués de las Cabriolas, estaba ya en el alto trono.

Los carros adornados, los carruajes que aún se usaban estaban colmados de mascaritas. La famosa charanga a caballo comenzó a marchar. Y el “corso” se iniciaba con las aceras de 18 de Julio colmadas de público.

La iluminación, era una de las más vistosas construidas hasta entonces por la todavía Usina Eléctrica de Montevideo, nombre anterior de la luego U.T.E.

Las enormes guirnalda con luces de colores, tenían 1200 lamparillas cada una. Un techo lumínico cubría la Avenida, desde Andes a Ejido.

El popular “Diario del Plata”, que tenía su sede en un ángulo del Teatro Solís, hizo sonar, lúgubre y larguísicamente, su poderosa sirena. En grandes

letreros que el diario tenía a efectos de brindar las grandes noticias, anunciaban con letras enormes: “Los aviadores uruguayos desaparecieron en el Atlántico!!”.

La noticia corrió velozmente en transmisión verbal. La radiotelefonía estaba en sus inicios.

Tras unos minutos de desconcierto, la gente comenzó a agitarse. Alguien gritó: “¡Basta de Carnaval, Larre Borges y sus compañeros se han perdido en el mar!”. Un griterío atronador se extendió a lo largo de 18 de Julio.

“Basta de Carnaval, el Uruguay está de duelo!!!”

Es sabido que, en las emergencias, la sorpresa juega un rol inevitable. “Que apaguen la iluminación, bárbaros, ¡fin del Carnaval!!!”

Nadie, de quienes podían tomar decisiones, atinaba a disponer nada. La charanga continuaba con su música, los conductores de los carros alegóricos no tenían quien ordenara nada.

Muchísimos automóviles y las ágiles volantas, salieron del “corso”.

Grupos de exaltados corrían amenazantes. Alguien arrancó una baldosa de la acera y muchos enseguida levantaron fácilmente docenas de ellas.

Las partieron contra el cordón de la vereda y sus trozos fueron lanzados como proyectiles contra la iluminación, que alcanzando las “caídas” de los arcos que descendían hasta 4 o 5 metros del suelo.

El público, asustado, comenzó a desbandarse. Las iluminadas vidrieras, generalmente muy adornadas, quedaron con sus cristales hechos añicos.

Fue el de 1927, uno de los pocos Carnavales que se suspendieron. Un insólito suceso, que desconcertó a todos.

12.- Un gesto de Alfonso XIII - Una secuela dolorosa

Respecto a la exigencia de rescate en metálico de los moros semi nómades, ocurrió algo poco conocido. Las autoridades españolas sabían perfectamente que no habría negociación posible sin desembocar en el pago de lo pedido por los captores. De acuerdo con las instrucciones del Rey, lo más aceleradamente que fue posible se hizo llegar a los cabileños la cantidad exigida, que el monarca entregó de su peculio personal.

Aquí, el Poder Ejecutivo elevó al Parlamento un proyecto de ley solicitando los fondos para saldar la deuda. Aprobada la ley, fue sancionada en seguida. Pero según versión de la época, constituía improcedente que Alfonso XIII recibiera dinero de un gobierno amigo pero extranjero.

Y, discretamente, no se habló más del tema.

— • —



Una borrosa fotografía, probablemente nocturna, tomada en el fuerte español de Cabo Juby en el desierto marroquí. Se identifican 1) Coronel español Fco. de la Peña, fusilado en la revolución española; 2) Tydeo Larre Borges; 3) Ibarra. Según recordaba, también estaban Glauco Larre y Rígoli. Al primero de ellos, con dudas, Ibarra lo señaló con un N° 5. La creencia de la nocturnidad de la foto, Ibarra la atribuía en nuestras conversaciones, en el hecho resaltante de que, todos están muy abrigados, cosa que ocurría solamente en horas de la noche. Foto obsequio al autor por el Cnel. Ibarra en abril de 1944.

Hubo un hecho posterior ajeno al histórico y desafortunado vuelo, pero cuyo protagonista vino a estar ligado a la odisea de los cuatro uruguayos. Fue un militar español, el Coronel Francisco de la Peña, jefe de una guarnición perdida en el Sahara, que tuvo acción muy activa en los trabajos para solucionar la angustiosa situación de los uruguayos.

Tenía experiencias, dominaba el problema colonial español en Marruecos y trabajó sin descanso en las difíciles gestiones que debían cumplirse.

Y cuando, finalmente, los liberados llegaron a Cabo Juby, el Coronel De la Peña, fue el anfitrión cordial, atento a la solución de los problemas posteriores del rescate. Los uruguayos fueron atendidos por aquel hombre de manera tal que nuestros compatriotas guardaban del mismo un recuerdo imborrable.

El turbión de la guerra civil conmovía a España y el militar quedó en el campo republicano. Un día llega a nuestra Capital la terrible noticia. Capturado, fue condenado a muerte.

Los cuatro tripulantes del "Uruguay", instantáneamente, acudieron a la

Presidencia de la República, a la Cancillería, hablaron con senadores y diputados pidiendo desesperadamente por la vida del caballeresco amigo que habían dejado lejos.

El Ministro uruguayo Dr. Daniel Castellanos, como casi todos los diplomáticos hasta entonces acreditados en España, residía en la fronteriza San Juan de Luz. La orden de hacer gestiones humanitarias que le impartió nuestro gobierno, resultaban -como el mismo nos lo contó hace muchos años, cuando era Ministro de Relaciones Exteriores- impracticable en medio del caos, funcionando dos gobiernos y peleándose en todo el territorio en una lucha fratricida enconadísima como lo sabemos. Nuestro Parlamento, buscó medios para interceder por la vida de De la Peña con posibles mediadores.

Fue un día muy triste, penosísimo según José Luis Ibarra nos lo dijera mostrándonos en su casa de la entonces calle Carapé, la fotografía del grupo, tomada en África al despedirse de un sonriente anfitrión.

Se había conocido que, como era previsible, la sentencia se cumplió.

— • —

La esposa de Ibarra y la hermana de ésta, navegaban en el "Zelanda" sin saber cómo se desarrollaba el apasionante vuelo transatlántico. El capitán de la nave, enterado por radio del curso de los acontecimientos, dispuso que en el Boletín diario de abordaje, se excluyera todo comentario sobre la desaparición del hidro.

Ya habían pasado las horas amargas y en señal de alegría y muestra anticipada de futuros homenajes, en la noche del 18 de marzo, se llevó a cabo una gigantesca manifestación ciudadana, encabezada por bandas de música.

En la Plaza Independencia, hablaron los Dres. Arsenio Bargo, Tomás Bravo, Andrés Pacheco, leyendo un poema Lassus Blanco. Esa misma mañana, la esposa de Ibarra y su hermana desembarcan en nuestro puerto. No habían sabido absolutamente nada de todo lo sucedido.

— • —



Buenos Aires, 16 de diciembre de 1929. Cena de agasajo a Larre Borges y Challe ofrecida por el "Aéreo Club Argentino". Junto a los homenajeados, Florencio Parravicini, el pionero argentino Eduardo Olivero y otros destacados personajes de la aviación de la Argentina.

II

1929. LA VICTORIOSA TRAVESIA ATLANTICA

1.- El vuelo sin escalas Europa-América

Con los dos vuelos transatlánticos de don Tydeo Larre Borges y sus tres camaradas de equipo en el primero de ellos y con su compañero de aventura en el segundo, que se concretó en una realidad, ha ocurrido una cosa curiosísima.

Cuando partieron de Marina de Pisa en Italia del Norte, él en ese momento Mayor aviador de nuestro Ejército, su hermano Glaucó, asimismo Capitán, el también aviador del mismo grado José Luis Ibarra, segundo de la expedición y el mecánico Rigoli, más de un año de preparativos y anuncios, habían creado una expectativa puede decirse mundial.

El desgraciado accidente mecánico que sufrió el hidro "Uruguay", con lo que se puso final, con la consiguiente conmoción, especialmente en nuestro país, por las circunstancias terribles sobrevinientes al amerizaje en pleno océano Atlántico, al intento del atravesar por el aire de Europa a América por pilotos nacidos en el Nuevo Mundo, fue un hecho que quedó en la memoria colectiva de nuestro pueblo.

Treinta y cuatro meses más tarde, Larre Borges, acompañado del piloto francés Capitán León Challe, con un avión menos poderoso, que no era hidro, hecho que fué decisivo para que los nuestros no perecieran. El proyecto de otro vuelo indudablemente, constituyó una temeridad que no se sabe bien como calificar. Y que tenía el agregado de la decisión, luego cabalmente cumplida, de que el vuelo fuera en una *sofa* etapa.

Justificado fué que, en su momento, la proeza despertara tantos entusiasmos y mereciera cálidos vítores. Tenemos que admitir que no solo llegó un prematuro olvido sino, peor aún si acaso se le recuerda, quién hable del hecho, no menciona una cosa que debe ser lo más destacable. Larre Borges, cuando es evocado, inevitablemente es asociándole al fracaso del hidro "Uruguay". Pero nunca oiremos -esto es increíble pero fácilmente comprobable- que se diga que el avión "Pájaro Blanco" cumplió la proeza y de manera más resaltante que lo que era el proyecto del primer intento. Aquél monomotor, aparato terrestre para decirlo más comprensiblemente, hizo la colosal travesía Europa-América, en UNA SOLA ETAPA, consumiendo hasta el último litro

de combustible volando sin interrupción *cuarenta* horas!

Hemos escrito con emoción la primera parte de este trabajo evocativo.

Sentimos que, la segunda parte de la narración, la que va a continuación, es no solo de esclarecimiento histórico. Es el intento justiciero de matar un olvido imperdonable.

Como lo había soñado siempre, fué el primer americano, y uruguayo, desde luego, en realizar la travesía por aire entre el Viejo y el Nuevo mundo sobre el Atlántico Sur.

2.- La idea de una nueva travesía

El ya entonces Tte. Coronel Tydeo Larre Borges, sufrió, en silencio la amargura de aquel injusto epílogo, pleno de dramatismo, del vuelo soñado por tantos años.

En un viaje que hizo a Europa, acordó con un amigo, el piloto francés Capitán León Challe, destacado combatiente de la Primera Gran Guerra, la realización de un vuelo transatlántico, tripulando ambos un avión. La elección ya significaba una desventaja. O, concretamente, un enorme riesgo más...La frustrada travesía de 1927, se cumplía en un hidroavión. Y el convencimiento general, fué que si el accidente no terminó en la peor fatalidad, ello se debió precisamente al hecho que la máquina, mal que bien, pudo amerizar y mantenerse bastante tiempo a flote pues era apta para ello.

Además, el nuevo proyecto de Larre Borges y Challe, optaba por una ruta diferente, que acortaba distancias pero quedaban eliminadas prácticamente las escalas. Es decir, aunque pueda parecer asombroso, que los pilotos elegían el vuelo Europa-América, en una sola etapa. Hoy se diría que la elección se parecía a lo comúnmente llamado "ruleta rusa"...

La temeridad demostrada por aquellos dos verdaderos valientes, se constituyó en el comentario mundial. Y a medida que se acercaba el día del inicio del vuelo, la expectativa se acentuaba, con los comentarios agoreros de siempre. Que en el caso no carecían totalmente de fundamento.

3.- El "Pájaro Blanco"

Luego de incontables contratiempos y adversidades que parecían dispuestas a aplastar las ansias de aquéllos dos idealistas, llegó la hora, la que Edgardo Ubaldo Genta señalara eufórico, en su himno, escrito cuando era necesario galvanizar a la opinión pública en oportunidad del primer intento con el hidro "Uruguay".

El poeta, exaltado, había gritado con emoción:

- ¡Alas!. Sonó la hora,



En el campo de aviación de La Tablada, en Sevilla, España, el "Pájaro Blanco" en el mediodía del 15 de diciembre de 1929 va a iniciar el vuelo transatlántico, sin escalas, hasta Sud América. Izquierda Challe, derecha Larre Borges. Así, cara al sol y al viento, se ubican en los asientos donde permanecerán 40 horas hasta lograr el triunfo.

lanzad el grito clásico y rotundo:

"Listo! - ¡Al fin! Alta la proa,

rumbo al azul, ya que os espera el mundo!

El avión, de esbelta silueta, fue bautizado con el nombre de "Pájaro Blanco".

Se trataba de un monomotor, biplaza, "Breguet-Bidon" con una potencia de 450 HP. En sus tanques podía llevar nada menos que 4.500 litros de combustible y 250 de lubricante, estimándose la autonomía de vuelo en alrededor de 40 horas. Si no se alcanzaba en ese tiempo la costa del Nuevo Mundo, entonces...sin decirlo, sabían el final.

Aclaremos que partió con 4.150 litros de nafta según lo afirmado por escrito por Challe.

La máquina había sido llevada embarcada de Francia a España, enviando la fábrica al Ing. Carrol y un mecánico para asistir al avión hasta el mismo momento de la partida.

En los apurados finales, en el hangar cedido por la aviación militar española en el aeródromo de "La Tablada" de Sevilla, con ilimitada generosidad en la acción de apoyo y en un clima espiritual fraterno como lo recordaría siempre el piloto uruguayo, se procedió a bautizar con el nombre de "Pájaro Blanco" al aparato.

Hechas las coordinaciones necesarias, ajustándose estrictamente a lo que indicaban los partes meteorológicos, el sábado 15 de diciembre de 1929, estaba fijado para hora temprana el despegue. Lo propuesto -y que se cumplió para asombro mundial- era volar desde Sevilla a América, como ya lo dijimos, sin etapas.

Poco después de las seis de una espléndida mañana luminosa y sin viento, con un aspecto todavía otoñal, Larre y Challe llegaron a La Tablada. Dispuesto todo para el momento emocionante de la partida, se esperó el último parte del Servicio español de meteorología, que leyeron los pilotos sobre las 7 y media.

En la ruta, hasta donde era previsible, el tiempo era inmejorable. Los pilotos que según un cronista sevillano, habían llegado vistiéndose de paisano con sombrero de fieltro, se enfundaron en sus "monos", estando calefaccionado con pilas el de nuestro compatriota, cosa que no quiso imitar su compañero.

Fueron embarcadas las provisiones, consistentes en agua mineral, termos con café, y café con leche, dos pollos asados, fiambre, manzanas, bananas, chocolate, panecillos, cognac, champagne.

4.- La partida desde Sevilla

A las 8 y cuarto, se procedió a sacar el "Pájaro Blanco" a la pista, tarea esa y todas las que subsiguieron, a cargo de conscriptos de Aeronáutica. El jefe accidental de la Base, Capitán Bustamante coordinaba con los viajeros, secundado por los oficiales Del Val, Las Morenas, Sampil. Estaba presente también el comandante de aviación Acedo, Vicepresidente del Aéreo Club andaluz, al que acompañaban varios socios. Se hicieron presentes los Cónsules de Uruguay, Sr. López de Rueda, el de Francia, M. Morreau, personalidades de la colonia gala, funcionarios del Pabellón de nuestro país en la Expo-Sevilla. El secretario del Aéreo Club D. Fernando Flores procedió a colocar los precintos reglamentarios, selló los dos barógrafos, alas, fuselaje, timones. Parte de estos detalles que precedieron a la partida, los tomamos de "Aportes para la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya", de la autoría del extinto Coronel aviador Jaime Maregalli e historiador Carlos Leonel Bernasconi, libro publicado en 1975.

El aparato fue remolcado hasta la cabecera de la pista. Ocho minutos después, el ingeniero francés dio su asentimiento para la puesta en marcha del motor, lo que ordenaron los pilotos, ya responsables únicos del "raid". Fue el mecánico francés el que a mano dió hélice al único motor y a las 12:50, el avión inició la carrera en la pista, terminada 600 metros más adelante cuando con aplausos de toda la concurrencia, comenzó a elevarse serenamente.

El propósito era terminar el vuelo en Montevideo, lo que como es sabido

no ocurrió así, pero igualmente ambos pilotos se cubrieron de gloria, venciendo al Atlántico, que ese era el tema, inscribiendo sus nombres entre los pocos hombres que realizaron en lo que era todavía la epopeya del vuelo humano, una de las proezas que registró con gran destaque la historia de la aviación mundial.

Con el vuelo que comentamos aquí, el uruguayo Tydeo Larre Borges, se convirtió en el primer hombre hijo de América que cumplía la histórica hazaña.

Ofrecemos el relato del otro actor de la singularísima travesía oceánica, el intrépido Capitán León Challe, narración realmente apasionante.

5.- El relato puntual del Capitán Challe

Describió así el Capitán Challe, la travesía y el brusco aterrizaje en la selva brasileña.

"Pronto dejamos la costa de España al Sur de Cádiz y divisamos muchos barcos en dirección o regreso de Gibraltar, volando a baja altura. Una hora después de nuestra partida estamos en Tánger habiendo recorrido 185 Kms.

Bordeando las costas del Marroco pasamos sucesivamente, Rabat a las 15 horas y Casablanca a las 15 h. 20. Mientras tanto nuestra antena (TSF), ha estado tendida pero nos sorprende de no tener contestación alguna a nuestros mensajes.

En efecto un cable que venía del generador estaba roto. Con nuestras posibilidades que teníamos en ese momento, un cuchillo y una parte de antena; Larre Borges repara la conexión quebrada, no sin antes recibir violentos choques eléctricos en sus dedos, y que el generador en ausencia del freno continúa generando. Al primer ensayo que seguía a esta reparación nosotros tuvimos una respuesta inmediata que nos colmó de alegría, porque es raro y casi siempre difícil reparar una panne en vuelo sobretodo cuando uno no puede mover los brazos y las piernas con soltura.

Estamos ahora al Sur de Casablanca. El horizonte se presenta muy brumoso y la costa desaparece detrás de las nubes, la noche se acerca y pronto estará oscuro en el momento de cruzar la bahía de Agadir a las 17 horas. Nosotros reencontramos la costa más al Sur en Río de Oro, en donde innumerables fuegos de los nómades de aquella región pareciera se hubieran dado un rendez-vous por nuestro pasaje. Larre Borges conoce la región y me indica al pasar restos del hidroavión Uruguay naufragado en 1927, donde él iba de Piloto. A las 20 horas sobrevolamos Cabo Juby donde vimos el balizaje de la Compañía General Aeropostal. Estamos a 500 mts. de altitud pero el viento del Este ha levantado gran cantidad de arena que hace la visibilidad muy mala. Visibilidad casi nula a las 22 horas hasta el Puerto Etienne no podemos soñar en elevarnos más alto, el giróscopo nos da seguridad en

aquella atmósfera rojiza y sin horizonte.

Muy felices advertimos que volamos en la vertical de Puerto Etienne. El tiempo de leer el compás para poner rumbo Santiago al dejar la costa, nos hizo hacer una corrección de deriva.

6.- Noche sobre el océano

Son la 1.40 de la mañana y 960 Kms. nos separan todavía de Puerto Praia. A un centenar de millas nos reencontramos con algunas nubes, la visibilidad mejora y descendemos debajo de los 1.000 mts. para aprovechar los vientos alisios. Después de Sevilla nuestro promedio de velocidad es de 160 Kms. por vientos del S.E. casi en contra, teniendo que luchar con él desde Maroco. Durante el recorrido de Port Etienne a Praia, entramos en comunicación con el paquebot "Lutetia" que se encuentra ligeramente el N. de nuestra ruta. Igualmente estamos en comunicación con el correo de la Compañía G. Aeropostal. Desgraciadamente no nos es posible relevamientos radiométricos para trazar nuestra ruta, como esperábamos.

A las 5 horas nosotros vimos el fuego del único barco que nos debió ver en toda la travesía. Sin duda alguna un carguero sin radio.



Cuando don Tydeo Larre Borges y el Capitán francés Challe están ya en Montevideo, cumplida de todos modos la travesía aérea del océano Atlántico en el pequeño monoplano "Pájaro Blanco", seguramente cuando van a viajar a Buenos Aires adonde iban invitados por los argentinos, son fotografiados en el campo de aviación de Villa Colón, como aún se conocía el hoy oficialmente denominado "Aeródromo Angel S. Adami" de Melilla.
1) - León Challe, 2) Tydeo Larre Borges, 3) el héroe de las travesías atlánticas de la aviación comercial francesa, el gran Jean Mermoz.

A las 6 horas de la mañana, todavía noche cerrada, cuando gracias a un reflejo de la luna divisamos una mancha negra ubicada a nuestra derecha, sobre la cual nos dirigimos y que identificamos como la Isla Do-Sol. Dejamos Boavista a nuestra izquierda y nos dirigimos a la Isla de Santiago. Nosotros teníamos una deriva de 4º hacia la derecha.

7.- El día se levanta

A las 7 horas, el día se levanta y nosotros vemos la isla de Santiago, donde cortamos por la parte oriental y la dejamos a las 7.35. Es en vano que nosotros intentamos obtener nuevamente relevamiento radiométrico para trazar nuestra ruta. Tenemos por ello mucha pena. Una primera inquietud nos viene por nuestra gasolina. Terminamos de hacernos nuestra rápida toilette con agua de Vichi cuando sentimos el olor característico de gasolina. Es ciertamente el "vide-vite" que es lo que nosotros temíamos, pero los medidores de líquidos funcionan regularmente, durante las horas que siguen y no le prestamos atención a este contratiempo que sin embargo a la larga nos ha contrariado bastante.

El tiempo es bueno y el mar no se ve tapado por las nubes bajas. Volamos a 1.400 mts. de altitud debido a que el calor ya se hace sentir. Tenemos un apetito muy grande pero nuestros víveres se encuentran muy apartados. Los que están al alcance de la mano son rápidamente consumidos. Pero se tendría que dejar los comandos para llegar a los otros. Nuestro bastón de doble comando no puede ser utilizado por la antena del T.S.F.

Yo tengo que renunciar después de haber intentado varias veces, alcanzar mi desayuno. He tenido que hacer una verdadera gimnasia en esta travesía, conjuntamente a la acción de un café muy fuerte que me provocan calambres desagradables que se disipan con un poco de aspirina, afortunadamente llevada para combatir la intoxicación por el carburante.

8.- Primeras tormentas

Sobre las 11 horas del día 16 las primeras tormentas y un cielo amenazante nos hace pensar en muchas cosas. Tomamos una altitud de 3.800 mts. y pasamos varias granizadas. Pero el cielo se cubre totalmente a una altitud de 6 a 7 mil metros. A las 15 horas el tiempo está completamente cerrado y debemos volar a 2.500 mts. entre dos capas de nubes y de lluvia hasta las 18 horas. En ese momento dejamos el mal tiempo a la derecha de nuestra ruta.

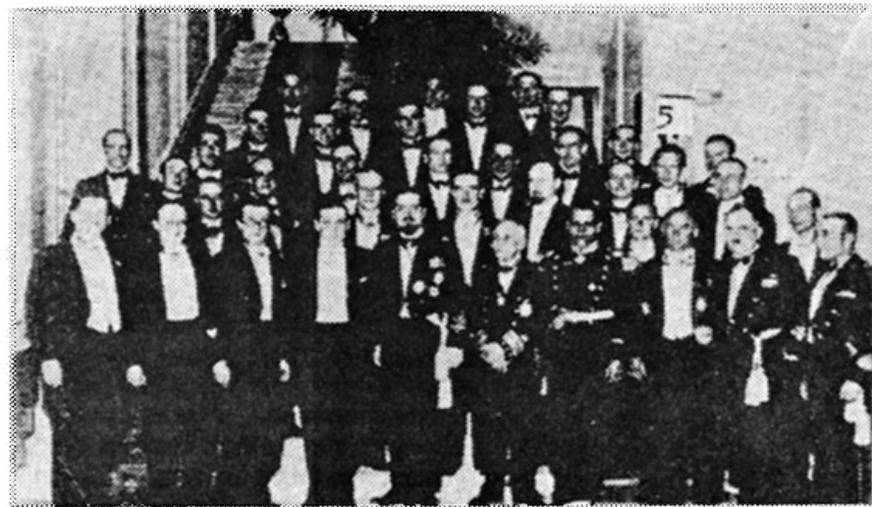
Había en general 3 capas tormentosas, a 300 mts., a 2.500 mts. y otra de 3.500 a 4.000 mts. Las capas se juntaban unas con otras.

Mientras tanto recibimos un mensaje de la Cie. Gle. Aeropostal de Horoña, y por la frecuencia de transmitir de nuestros mensajes había situado nuestro avión muy adelantado en nuestro horario y nos creía entre la isla y costas del Brasil.

Nosotros no teníamos en cuenta de estas transmisiones que nos parecían muy optimistas, pero ellas fueron confirmadas por dos veces y nos dirigimos al S.W. para llegar a Natal y confirmar lo más pronto posible la duda de esta indicación. Volamos así varias horas y llegó la noche sin traer nada nuevo. Nos sobreponemos a la mala impresión, después de nuestra partida, pero reencontramos un tiempo muy tormentoso, los relámpagos iluminaban constantemente nuestro avión y la antena T.S.F. recibía continuas descargas hasta que quedó completamente inutilizada.

9.- Sobre la costa brasileña

En ausencia de comunicaciones, nosotros debemos recurrir a nuestro razonamiento que no nos engaña y nos hace tomar una ruta verdadera y 2 horas más tarde nos lleva sobre la costa que apercibimos a las 23.50 horas. Después de la orientación de la costa nos situamos N.W. de Natal a una velocidad aérea de 200 Kms. Pero un viento muy violento en altura nos da la impresión de no avanzar, a un régimen de 1.400 vueltas que nos indica nuestro cuenta vueltas. Descendemos a 600 mts. pero el calor de la tormenta nos obliga a retomar altitud. Para ganar tiempo cortamos al interior para reencontrar la costa hacia Natal, pero fuertemente derivados por el viento del este nosotros pasamos al Oeste de esta ciudad, sin apercibirla y sin darnos cuenta. Nosotros nos encontramos al interior de tierras sobre una región bastante montañosa y cubierta de vegetación, con una luna muy velada cuando se declara la panne de la gasolina agotada. Inmediatamente hice picar el avión para impedir la detención de la hélice y abrir nuestro tanque de reserva de fin de vuelo y nuestro motor 450 arranca alegremente. Pero nos queda desgraciadamente una cuarentena de litros de gasolina en el pequeño tanque auxiliar y nos parece difícil el estar en condiciones, ya que el día no aparece sino dentro de 2 o 3 horas. Nosotros volamos un tiempo en dirección a la costa pero está lejana y antes de realizar un aterrizaje forzoso sin motor, decido aterrizar antes de esto en un lugar que parecía menos accidentado que los otros.



Los pilotos de varias nacionalidades que "habían vencido los Océanos" en travesías memorables fijadas en la historia mundial de la aviación como proezas, se reunieron en 1932 en la ciudad francesa de Rouen. Después del memorable banquete de gran gala de "los inmortales del aire", se tomó esta fotografía.

En la primera fila, de izquierda a derecha, Cnel. Longo y Gral. Valle (de Italia); Cap. Köhl (Alemania), Cnel. Larre Borges 1); Almirante Gago Coutinho (Portugal) 2); Mariscal Balbo, (Italia) 3); J. Assollant y Antoine Lotti (Francia); León Challe (Francia) 4); otro de los "inmortales".

Entre los restantes asistentes a la reunión de fraternidad, (una treintena en total, según la foto) aparecen A. Ferrarin, Von Gronaur (Alemania), Jean Mermoz (Francia) 5); Jean Deabry; H. Wilkins (Australia), Cap. Saúl (Irlanda); John Brown (Gran Bretaña); Cap. Bisseo (Italia), Cap. Iglesias (España). Como se ve, no estaba ninguna aviadora, de las varias a las que correspondía asistir. Estos encuentros continuaron anualmente en París. Raramente faltó hasta su desaparición, don Tydeo Larre Borges. Cada reunión, iba contando con menos miembros de aquella gloriosos triunfadores cuyos nombres estaban insertos en la historia. Seguramente, ya no queda ninguno en el mundo de los vivos...

10.- El aterrizaje en zona selvática

Pero nosotros llegamos a un lugar que yo distingo con dificultad y el avión cayó de 2 o 3 metros sin capotar y rompiendo el tren de aterrizaje con sus consecuencias.

A causa del choque, golpeé la cabeza en mi compás, ubicado justo frente a mí.

Una fuerte hemorragia me enceguece y me fuerza a tenderme y no tardo en perder el conocimiento. Larre Borges habiendo podido recuperarse solicita auxilio de los indígenas que acudieron al ruido del avión y me hace transportar

por ellos en una parihuela suspendido de un tronco. El balanceo de este medio de transporte a brazo, me motiva sacarme de mi desmayo por cortos depertares y yo veía con una impresión de cine, los indígenas agitarse alrededor nuestro.

He guardado en mi memoria la visión de un gran indígena, conduciendo religiosamente el barógrafo de nuestro avión, con respeto evidente llevando aquel instrumento extraño para ellos.

Nosotros nos trasladamos de esta manera 6 a 7 Kms. Larre Borges a caballo para encontrar un poblado donde hubiera un médico, que llegó a mediodía y me da los primeros auxilios.

Alrededor de las 15 horas, una avioneta de Natal aterrizó en un claro a algunos Kilómetros de la chacra, con el Comandante Petit, aviador brasileño y Dejecker, piloto de la Compañía General Aeropostal.

Yo fui transportado a Natal y cuidado esa misma noche.

Nos quedamos 4 días en Natal, atendidos maravillosamente, en un Hospital admirablemente ubicado a orillas del mar.

Cap. León Challe".

— • —

Aquel francés descripto como una persona algo tímida, consagrado a la aeronáutica y su entorno, parece que era un hombre dado a escribir. Espontáneamente, con buen estilo, redactó lo que, sin que haya necesidad de modificar nada para que sea un excelente relato.

Y lo continuó con las sucesivas visitas a Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires.

— • —

En la Capital brasileña, los dos aviadores fueron colmados de agasajos, ofreciéndose una cena en su honor en la Embajada francesa. Las autoridades y la gente de la Aeronáutica atendieron a los huéspedes con el calor propio de la gente brasileña.

Después de dos aterrizajes, en Florianópolis y Pelotas, un nuevo aparato "Late-28" de la línea postal francesa piloteado por el gran Jean Mermoz, aterrizó en Montevideo, recibiendo al uruguayo y al francés una enorme cantidad de público. Estaban las autoridades y un Edecán se hizo presente en el Aeródromo representando al Presidente de la República, Dr. Juan Campisteguy, que los recibiría al día siguiente en su despacho de la Casa de Gobierno, con la presencia del gabinete en pleno.

Agasajos, banquetes, espectáculo hípico en el Hipódromo de Maroñas, visitas a nuestros balnearios, esto con el objeto de mostrar nuestra costa;

actos oficiales, manifestaciones populares, un memorable almuerzo en la "Pequeña República de la Parva Domus". Challe cuenta un detalle muy singular de su cortísima permanencia de cuatro días en Uruguay. Dice que se le llevó a visitar "una gran Cárcel Modelo", donde fue recibido después de trasponer las rejas (!) por la banda de música de los prisioneros. Seguramente, por algún recuerdo de sus cercanos tiempos de guerrero, escribió "prisioneros" en vez de presos...La Cárcel debió ser la Penitenciaría de Punta Carretas.

— • —

Los dos pilotos triunfadores, fueron invitados en Argentina para una visita de una semana. Y fueron a Buenos Aires los hermanos Larre Borges, acompañados por el activo secretario de la Comisión Nacional que preparó todo lo atinente al vuelo, señor Ferrand Astengo. Los dos hijos mayores de don Tydeo, eran de la partida.

Se ofrecieron a los visitantes agasajos, fueron recibidos por las altas autoridades, comenzando por el Presidente de la Nación. En el Hipódromo de Palermo se corrió una carrera en su honor. Igualmente, recibieron permanentemente con aplausos donde quiera que aparecieran, el homenaje popular. El gran actor argentino don Florencio Parravicini poseedor del Brevet de Piloto Civil Nº 1 en su patria, les invitó para una excursión en su yate, para hacerles conocer ríos de la Provincia de Buenos Aires, celebrándose esa misma noche, ya como despedida, una gran cena ofrecida por el "Aéreo Club Argentino" en el palacete del Jockey Club.

Con todo afecto, los argentinos habían homenajeado a los intrépidos pilotos.

— • —

En el transatlántico galo "Lutetia" -uno de los paquetes mas lujosos de entonces en la línea Europa-Río de la Plata- embarcaron Challe y Larre Borges y quienes le habían acompañado a Buenos Aires.

El piloto compatriota, para reintegrarse a su familia y Challe en viaje a su patria. Aquéllos dos amigos y camaradas que habían fortificado sus vínculos fraternos en un riesgoso destino común, así como también compartieron las mieles del triunfo, en nuestro puerto, a bordo de la nave que lucía empavesada, se despidieron. Con brindis, champagne mediante, llegó el momento del último abrazo.

Aquí, entre los suyos, quedaba el uruguayo. El francés, que vino solo de recaldada, continuaba viaje hacia su París bienamado. Adonde sin duda le esperaba un cálido recibimiento.

Cerremos este trabajo, mencionando un pequeño episodio, bastante curioso por cierto. Los dos aviadores, acompañados por el Comandante del buque, fueron a la cabina de telegrafía, para significar en la persona del oficial que estaba de guardia, el recuerdo de que entre aquellos buques con los que el "Pájaro Blanco" se había comunicado por TSH durante el vuelo, había estado el "Lutetia", en el que, en esos momentos el Capitán Challe viajaba como pasajero; de retorno a su país.

No hay que ser muy zahori, conociendo al personaje, el atribuir la simpática iniciativa, tan acorde con su estilo, a don Tydeo Larre Borges...

11.- Como era Don Tydeo Larre Borges

Debió ser siempre igual. De niño, de adolescente, de hombre ya hecho, en el inevitable Otoño de su existencia. Fue un ser con esencia, actitud y figura personalísima.

Hizo, con tenacidad asombrosa, todo lo que se propuso.

Sin apartarse un milímetro de su visión de la vida. En lo que creía, ponía un entusiasmo indeclinable y, rectamente, marchaba hacia el objetivo fijado.

Cuando ya era octogenario, fuimos sorprendidos por un episodio que revelaba un gesto de grandeza.

Había tenido desde muy joven, un adversario, al que jamás hizo concesiones. Ni nunca recibíólas de la otra parte. Dos hombres de veras, estaban enfrentados. No era aquello un secreto: muchísimas personas, amigos de los dos adversarios, conocían la situación.

Un mediodía en el "Victoria Plaza" en una reunión rotaria, en mesas distantes, estaban él y el otro.

Llegado el acto a la finalización, don Tydeo dejó su asiento, se encaminó pausadamente, el rostro severo, hacia su "adversario", se encaró con él y le propuso un abrazo. Solamente los pocos comensales que estaban cerca, escucharon lo que dijo Larre. Emocionado, el que volvía a ser su camarada y amigo de días juveniles, quedó mudo y el abrazo inesperado fue fortísimo. Pero no era todo.

Desaparecida la adustez del semblante de don Tydeo, el otro caballero le miraba mostrando una íntima alegría, sin duda sintiendo en su alma, el fin de una pesadilla.

Y Tydeo Larre Borges, con voz clara y gesto amable, hizo la apología, por otra parte absolutamente merecida, que borraba décadas de enfrentamientos, reconocía altos merecimientos que su ex adversario poseía. La reunión se prolongó algo más. Aquéllos dos señores, que lo eran, se sentaron juntos, para dialogar, poniendo fin al episodio de una iniciativa hidalga que nos impresionó a todos.

Formado en la cultura francesa, tenía la caballerosidad sin engolamiento, la sencillez que estaba exigiendo respeto, la reverencia siempre pronta hacia las damas. Casi nadie le vió vestido de claro. Era un señor de traje oscuro, corbata negra, siempre de sombrero "canciller" y, en verano, la pajilla del mismo estilo.

Cuando iba a alguna parte -e iba continuamente, sin un solo día de pausa, a todas partes- no preguntaba la distancia. Difícil encontrar un hombre nonagenario que caminara cotidianamente como lo hacia don Tydeo hasta muy poco antes de fallecer.

Cada mañana, marchaba a pié desde su casa de Av. Italia casi la ex Larrañaga hasta FUNSA, en el camino Corrales.

Y con su permanente sonrisa, mostraba una pequeña agenda donde se señalaba a qué hora había salido de su casa y a qué hora estaba en su despacho de Vicepresidente-Tesorero de FUNSA. Raramente llegaba más tarde de las 6.15 de la mañana. Naturalmente y esto lo decía con gracejo, perdía un par de horas, porque a las seis de la mañana no hay secretaria que acuda a su puesto por aquéllos arrabales...

Como nos ocurre a casi todos, tenía él también lo que se suele decir eufemísticamente "costumbres", que algunos llaman manías. Una, que no deja de ser útil, era sus famosa libretita.

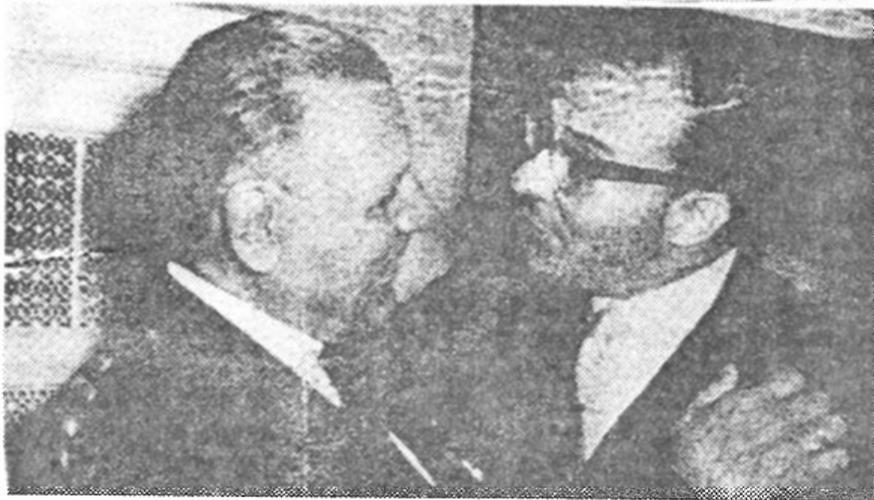
Diariamente, sin excepción alguna, don Tydeo anotaba puntualmente en que empleaba su tiempo. Desde que salía de su casa hasta que, a la noche se iba a descansar.

Todo, con precisión de minutos. Ese viaje matutino a FUNSA, por ejemplo, estaba cotidianamente registrado. "Salí de casa 6:15; llegué a mi oficina 6:47". Y así todo el día...

Recordamos que cuando, entre las muchas cosas que hizo, fundó CAUSA en 1936 con los hidros de aquí a Buenos Aires, de puerto-a-puerto, las oficinas estaban en Colonia y Río Negro. Ya años más tarde, visitábamos al Gerente, nuestro entrañable amigo también ahora ausente, Raúl "Lalo" Montero Zorrilla y allí charlábamos con Larre, Director General de la Empresa.

Media hora antes de partir el hidro, don Tydeo salía a pié, caminando hasta el muelle Florida. Para presenciar el despegue. Y cada tarde, media hora antes, caminaba hasta el amarradero, para esperar la llegada del bote volador.

Lo vimos infinitas veces: después de descender el último pasajero bajaba la tripulación. Su propio hermano Glauco era Piloto-Jefe. Y, con cierta ceremonia, estrechaba la mano de cada uno de ellos, dándoles la bienvenida.



En 1962 los amigos de Juan Carlos Pedemonte lo despiden en los salones del Club de la Fuerza Aérea en la Av. 8 de Octubre en Montevideo cuando parte para cumplir en aquél momento su destino diplomático como 1er. Secretario de nuestra Embajada en Washington. El único orador fue don Tydeo. En la foto, el abrazo de despedida.

Aunque era el "patrón" de una Compañía comercial, seguía sintiendo esa sólida camaradería que desde los tiempos pioneros de donde él provenía, unía a los aviadores...

Retirado en 1939, el General Larre Borges continuó en grandes iniciativas y se prodigó, ya por entero, en infinitos organismos, entidades y obras comunitarias, sociales, solidarias. Fundador de Cámaras como la de Aeronáutica y otras varias. Socio antañero de la "Parva Domus", integrante de Comisiones asesoras, de entidades como la que tanto trabajo para que Jean Mermoz tuviera su monumento -quizá la única iniciativa de Larre Borges que no haya cristalizado en toda su vida, idea aquélla que el tanto amaba- hasta nos encontramos un día que colaboraba con la obra social del Ejército de Salvación.

Señalamos su acción creando virtualmente CAUSA y, además otras varias empresas. Fue hasta su muerte, el gran trabajador de FUNSA.

De su dinamismo, si acaso faltaran ejemplos, tenemos la dedicación a la Comisión de Aviación Nacional que presidía.

Y cuando en Argentina, el Instituto de Historia Aeronáutica Jorge Newbery designó sus cuatro Miembros Correspondientes en Uruguay siendo él el primero -los tres restantes fueron don Alberto Márquez Vaeza, Jaime

Meregalli ya desaparecidos y nosotros- nunca faltó a la Asamblea en Buenos Aires, nunca estuvo ausente de la celebración anual que realizamos los aviadores uruguayos y argentinos, yendo a la Estancia donde reposa Aarón de Anchorena el pionero; a El Palomar; a San Justo, a donde fuese.

El destino hizo una mueca cruel.

Cuando en una hermosa reunión de confraternidad aeronáutica rioplatense él iba a recibir una plaqueta como homenaje, al momento de partir para Buenos Aires estaba ya presente el quebranto de su salud. Y falló lo que él siempre, con su bonomía y su sonrisa decía: "Para una sola cosa no tuve tiempo en la vida, para enfermarme..."

La delegación uruguaya se integró entonces con su señora hija, la Contadora Elena Larre de Patiño y el esposo, el Contador Ulises Patiño.

Al finalizar el banquete oficial en el "Círculo de Aeronáutica" en la Av. Córdoba, se le entregó a su hija la hermosa plaqueta, que estaba previsto poner en sus manos en la solemne ocasión.

— • —

Formó con su esposa, señora Elena Gallarreta, una familia ejemplar.

Tuvieron una hija mujer y cinco varones. Cuatro, incluyendo la mujer poseyeron título académico.

Los nietos, son 27; los bisnietos 41. En total, 68...

Las reuniones familiares, íntimas por eso mismo y que se celebraban en la casa-quinta de Av. Italia 3280 casi la ahora Av. Dr. Francisco Simón, tenían habitualmente una concurrencia cercana a las cien personas.

En medio de aquella pequeña multitud, don Tydeo, sonriente, afectuoso, con parecido de patriarca, repartía besos y abrazos.

Un hombre con su dinámica y la larguísima actuación que tuvo en las más diversas esferas, era natural que mantuviera vinculación se puede decir sin exagerar, con centenares de amigos o conocidos.

— • —

Cuando doña Elena se marchó para siempre, todos sentimos una inmensa pena, presintiendo el impacto que eso significa en la ancianidad del amigo.

Una semana, más tarde, se cerraron para siempre los ojos de don Tydeo.

En las decisiones inescrutables del destino, suelen haber armonías aún en los grandes trances.

Presentimos que, de acuerdo con la filosofía muy particular con que había encarado desde muy jovencito su transitar por la vida, y de la que no se apartó jamás, don Tydeo Larre Borges vio llegar la muerte tal como la

presintió. Y como la quería. Y como habrá percibido su acercársele silencioso.
Y el gran luchador que había sido, habrá sentido una suprema serenidad.

— • —

La República recuerda ahora, el centenario del nacimiento de don Tydeo Larre Borges, que vino al mundo en la ciudad de Paysandú, el 25 de setiembre de 1893.

En vida, el ilustre compatriota había recibido muchos testimonios de reconocimiento de parte de sus compatriotas.

Y quedan, como recuerdo tangible, tres horificencias que atesoran los suyos, como herencia que irá pasando por las generaciones sucesivas de los de su sangre.

La medalla de Gran Oficial de la Orden Nacional del Cruzeiro do Sul del Brasil; la cinta de la Legión de Honor de la República de Francia, la condecoración (civil) de Isabel la Católica que le confirió España y que unos pocos años antes de fallecer, le fue entregada en una ceremonia cumplida en la Embajada de la madre patria en Montevideo.

— • —

OBRAS DEL AUTOR

- "HOMBRES CON DUEÑO". Crónicas de la esclavitud, 1943.
- "MAS ALLA DE LA CIUDADELA". Estampas históricas - 1944. Ediciones de La Bolsa de los Libros. (Claudio García).
- "MEDIO SIGLO DE AERONAUTICA". Historia de la aviación rioplatense. Ed. del Ministerio de Defensa Nacional, 1944. 2ª Ed. 1945.
- "LEYENDAS DEL TERRUÑO". Narraciones vernáculas. Premio Ministerio de Instrucción Pública, 1946. Ediciones de La Bolsa de los Libros.
- "1807". Crónicas de las invasiones inglesas al Río de la Plata. Premio del Ministerio de Instrucción Pública, 1947.
- "ACAECIO EN QUITANDINHA". Una Conferencia Internacional por dentro, 1947.
- "CAPITAN BOISO LANZA, COMANDANTE DE LA ESCUADRILLA DEL SILENCIO". Biografía. Edición del Centro Militar. 1956.
- "LOS PRIMEROS HOMBRES EN EL ESPACIO". Clases-Conferencias dictadas en la Escuela Militar de Aeronáutica. 1956.
- "EL AÑO TERRIBLE". Latorre, Santos, Tajés. Ed. Barreiro y Ramos, 1957. 2ª Ed. 1959.
- "PERIPLO POR MEDIO ORIENTE". Viaje por el mundo árabe e Israel, 1959.
- "LA GRECE DANS LA PENSEE URUGUAYENNE". Evocación helénica. Edición Ministère a la Présidence du Conseil - Dirección Générale de la Presse - Athènes - Grèce. 1960
- "VIAJE POR INDIA". 1962.
- "MONTEVIDEO: Hombres, Bronce, Mármol". Premio del Ministerio de Educación y Cultura. Edición Barreiro y Ramos, 1971.
- "DIALOGOS CON INTERLOCUTORES IMPORTANTES". Barreiro y Ramos, 1978. Premio Ministerio de Educación y Cultura.
- "TRES URUGUAYOS EN LA EPOPEYA DE LA AVIACION". Edición fuera de comercio de la Dirección Gral. de Aviación Civil, 1979.
- "LOS PRESIDENTES DEL URUGUAY". Historia. Ediciones de la Plaza. 1948. 2ª edición 1985. 3ra. 1990. 4ª edición 1993.
- "EL UNICO MAGNICIDIO EN EL URUGUAY". Sello del Centro de Estudios del Pasado Uruguayo. 1986.
- "UNAS CRONICAS HISTORICAS..." Con el auspicio de la Asociación Uruguaya de Escritores. 1988.

FICHA AUTORAL

Juan Carlos Pedemonte nació en Montevideo, siendo sus padres D. Carlos P. Pedemonte y Da. Zélika Sicardi. Casado con Alba Méndez Maseo, fallecida.

Ejerció el periodismo desde la adolescencia. Fue redactor de "La Razón" y de "Acción"; colaborador durante 18 años en "Mundo Uruguayo".

Fue colaborador asiduo de los suplementos Literarios de "La Mañana" y "El Bien Público" y en el Dominical de "El Día" y en "La Prensa" de Buenos Aires.

Actualmente, es redactor sobre tópicos de historia y política internacional del matutino "El País" de Montevideo.

Ha dictado numerosas conferencias aquí y en el exterior.

Fue Secretario General del Círculo de la Prensa; uno de los co-fundadores de AUDE (Asociación Uruguaya de Escritores) de la que fue y es actualmente dirigente; es Académico, ocupando el sillón XXX en su calidad de Miembro de Número del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay. Miembro Correspondiente de la Real Academia de Historia de España; y de la de la República Dominicana; ex Presidente de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay; ex Presidente de la Cámara de Comercio Uruguay-Corea.

Miembro de Número de la Academia Uruguaya de Genealogía y Afines, integrando otras entidades culturales. Es Miembro Correspondiente en el Uruguay del Instituto Argentino de Historia Aeronáutica e igualmente del Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáutica de la República de Chile.

Autor de una serie de libros especialmente de historia y también de viajes, cuya nómina se inserta en la página 2.

Ingresó al Servicio Exterior de la República en 1949, teniendo destinos en Roma, Washington, Cónsul en Miami, Cónsul General en Hong Kong, finalizando su carrera al cabo de 30 años de actuación al retirarse voluntariamente en 1979, cuando desempeñaba la Jefatura de nuestra Misión Diplomática en Corea del Sur y, concurrentemente, en la República de Filipinas.

Aviador Civil, dirigente aeronáutico, co-fundador del Círculo Aerodeportivo Montevideo.

Posee la condecoración al Mérito de Italia, la Orden del Cedro del Líbano, la del Fénix de Grecia -publicándose en Atenas en 1960 su libro "La Grèce dans la pensée uruguayenne", la Orden del Patriarcado de Alejandría y la Orden de la Solidaridad de la República de Corea.