

# El avión URUGUAY y su intento frustrado de cruce del Atlántico Sur. Las viñetas PRO FONDOS: Su vinculación AEROFILATELICA

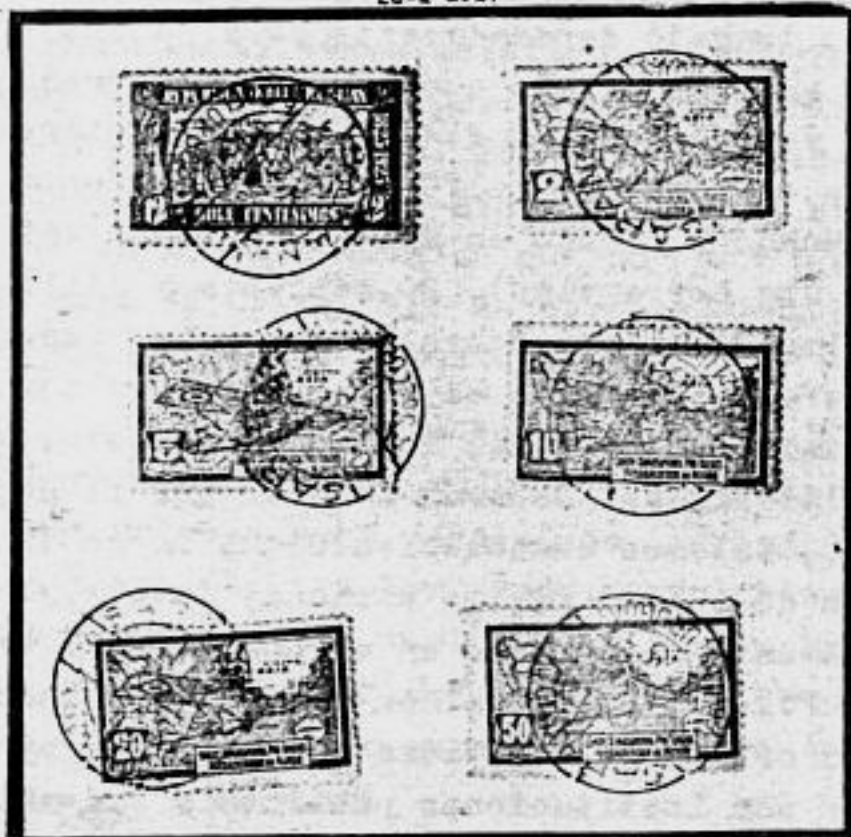
La llegada al Río de la Plata del hidro "Plus Ultra" del aviador hispano Franco constituyó uno de los pasos más importantes de la aviación en su tortuoso camino inicial por consolidarse popularmente como el medio eficaz, rápido y seguro para el transporte de pasajeros, mercaderías y correspondencia. No obstante, acabamos de leer una extensa y documentada obra de Renato Pinto, G. Apostolo, G. Bignozzi, B. Catalanotto y C. Falessi, denominada "Storia della aviazione" que recuerda todos los grandes raids menos el del "Plus Ultra"...

Lo cierto es que el "Plus Ultra" cumplió un jalón trascendente -como se lo había propuesto su propulsor- que incentivó otras hazañas aéreas. Nuestra incipiente aviación de los primeros meses de 1926 no permaneció ajena al entusiasmo creado por los primeros grandes raids. El entonces Mayor Tydeo Larre Borges, fallecido el 1.9.84, primera figura de la aviación militar uruguaya, proyecta un largo raid de 52.700 kilómetros (!) para pasear por los cielos del mundo la gloriosa bandera uruguaya y difundir la existencia de nuestra patria a los más lejanos confines, a esas mismas tierras que en 1924 habían escuchado con estupor que el campeón olímpico de fútbol se llamaba Uruguay. Claro que la inten-

1927

INTENTO AEREO URUGUAYO  
CRUCE ATLANTICO SUR

TYDEO Y GLAUCO LARRE BORGES, JOSE L. IBARRA Y JOSE RIGOLI  
20-2-1927



Viñetas voluntarias "PRO FONDOS VUELO ALREDEDOR DEL MUNDO", 2, 5, 10, 20, 50 cts., Matasellos fechador "SARANDI - 1-15 - R.D. DEL URUGUAY" de Correos, y franqueo ordinario de 12 cts. Reconstrucción de correspondencia circulada el día 6-VIII-26

ción de Larre Borges era ubicar al Uruguay junto a las grandes naciones que dominaban los medios técnicos más avanzados, logrados por la ciencia de la tercera década del siglo.

El 25 de mayo de 1926 el Presidente de la República, en alocución radial da el espaldarazo oficial a las aspiraciones del valiente aviador, justifica ante el país la importancia del intento uruguayo y solicita el apoyo nacional para la campaña de recaudación de fondos para la compra del avión y la financiación del largo viaje proyectado.

El itinerario para el "Vuelo alrededor del Mundo" de 1926 era: Montevideo - Rio de Janeiro - Pernambuco - , el cruce del Atlántico hacia Dakar - Casablanca - Puerto Muguer - Marsella - Gecutta - Bangkok - Saigon - Hanoi - Tietsin - Pekin - Corea - Kagosina - Tokio - Aleutianas Guatemala - El Salvador - Nicaragua - Costa Rica - Panamá, para penetrar de nuevo en nuestra América del Sur por Venezuela - Colombia - Ecuador - Perú - Santiago de Chile - Cabp de Hornos - Bahía Blanca - Buenos Aires, para arribar triunfalmente a Montevideo. El Comité pro Vuelo Alrededor del Mundo constituido por destacadísimas figuras civiles y militares de la sociedad uruguaya, trabajó denodadamente para la obtención de los fondos, pero parece que las crisis económicas y las recesiones no son exclusivas de ahora, ya que lo recaudado no fué suficiente.

De entonces datan la viñetas emitidas por el "Comité Departamental PRO FONDOS Vuelo alrededor del Mundo", creado en Montevideo, con valores de 2 centésimos (lila sobre una borra-vino), 20 centésimos (lila sobre marrón-gris), y 50 centésimos (naranja sobre marrón-gris, papel blanco). No conocemos otros valores. Lo cierto es que no son muy conocidas hoy en día por los interesados en el tema, los coleccionistas en general y en particular, los filatelistas. Debemos aclarar que al decir "viñetas" de carácter voluntario, estamos estableciendo que no se trata de sellos de correo, y menos aún de que el Correo nacional tuvo algo que ver en esta emisión. Recientemente ha primado en el concepto de eminentes jurados internacionales F.I.P., principalmente entre los aerofilatelistas, que las viñetas no oficiales, emitidas por empresas públicas y privadas de aviación, y por instituciones públicas y privadas relacionadas al desenvolvimiento de las primeras épocas de la aviación por ejemplo para promoción u obtención de fondos para la aviación, que se encuentran adosadas a cartas y otros documentos filatélicos o que contengan marcas de su pasaje por oficinas postales -aunque fueran pues



tas por los usuarios del correo de afiliación -NO SON AJENAS A LA AFILATELIA-, y por el contrario, ubicadas en colecciones aerofilatélicas especializadas que contengan abundante material filatélico puro (que por lo tanto no tengan solo viñetas), son muy importantes elementos a considerar, jerarquizando dichas colecciones. El proyectado reglamento especializado de la Comisión Aerofilatélica de la Federación Internacional de Filatelia, que habrá de ser aprobado en el correr de las reuniones oficiales y Congreso F.I.P. (noviembre de 1985) en Roma, contiene la mención de este tipo de material para-filatélico para expositores aerofilatélicos y jurados.

En cuanto al diseño de las viñetas que motivan este artículo, están contenidas en un rectángulo de 36 x 20 milímetros, que señala el itinerario previsto de 1926 sobre un planisferio mundial, con la sobre impresión de un hidroavión Dornier Super Wall italiano, similar al usado por el Comandante Franco y que recuerda al "Uruguay" cuya compra, a la fecha de la emisión de las viñetas, aún no había sido realizada.

La campaña culminó en la compra de este tipo citado de hidro, que con dos motores franceses FARMAN de 12 cilindros y 550 HP cada uno, fué bautizado con el nombre de "URUGUAY". El vuelo alrededor del Mundo fué trocado por un intento de cruce del Atlántico Sur, por la siguiente tripulación: Mayor Tydeo Larre Borges, Capitán José Luis Ibarra, Capital Glauco Larre Borges, y Mecánico José Rígoli. Este cruce proyectado, realizó solo tres etapas preliminares completas y una cuarta incompleta; el 20.2.27. hora 10, despegó de Marina de Pisa, Italia, cerca de la desembocadura del Río Arno, el "URUGUAY" con su tripulación oriental, amerizando a la hora 18.10 en Alicante. El 21.2.27, hora 14, parten de Alicante hacia Málaga, donde llegan a la hora 17 siendo recibidos por los responsables de la hazaña del "Plus Ultra" Ramón Franco y Ruiz de Alda. El 23.2.27, hora 11.05 realizan el recorrido Málaga-Casablanca, donde llegan a la 16.45 horas, totalizando 2.240 kilómetros en 19 horas 55 minutos (promedio de 177 Km/h). El 2.3.27 a la hora 8.30 dejan Casablanca hacia su destino previsto: Las Palmas, a la que no llegarían.

Recorrieron 850 kilómetros, cuando por desperfectos mecánicos debieron amerizar forzosamente frente a la costa africana, cerca del Río Iva Fatma. La historia de la prisión de la tripulación en manos de los moros de la Kábila Aitlasen, a unos 50 Km. de Cabo Juby, además de ser muy conocida, es muy extensa y recomiendo leerla a los interesados en el suceso, en Apuntes para la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya del

## FE DE ERRATAS

Pág. 5. PHILAKOREA '84: en Medallas de Plata debe incluirse al Sr. Gerardo Salomón

Pág. 6. El artículo "EL AVION URUGUAY..." ha sido escrito por ALBATROS

Pág. 7. El itinerario para el "VUELO ALREDEDOR DEL MUNDO" de 1926, debe decir:

Montevideo-Río de Janeiro-Pernambuco, el cruce del Atlántico hacia Dakar-Casablanca-Puerto Moguer-Marsella-Génova-Atenas-Constantinopla, continuando en el tramo asiático por Bouchou-Bombay-Calcuta-Bangkok, Saigón Hanoi-Tietsin-Pekin- Corea-Kagosina-Tokio-Aleutianas, continuando en tierras de América del Norte por Alaska-Canadá-Estados Unidos-México-Guatemala-El Salvador-Nicaragua-Costa Rica- Panamá, para penetrar de nuevo en nuestra América del Sur por Venezuela-Colombia-Ecuador-Perú-Santiago de Chile-Cabo de Hornos-Bahía Blanca-Buenos Aires, para arribar triunfalmente a Montevideo.

Pág. 7. Con respecto a los valores de las viñetas emitidas por el Comité Departamental PRO FONDOS, debe decir:

...con valores de 2 centésimos (naranja sobre celeste, papel blanco), 5 centésimos (lila sobre verde, papel blanco), 10 centésimos (lila sobre un borra-vino), 20 centésimos (lila sobre marrón-gris), y 50 centésimos (naranja sobre marrón-gris, papel blanco)