

Capitão de Mar e Guerra da Marinha dos EUA, Harold B. Grow

Intrépido pioneiro da Aviação Peruana

PERLA BACA GÁLVEZ



Em 1923, o Capitão de Corveta da Marinha dos EUA, Harold B. Grow, é contratado pelo governo peruano para reorganizar e desenvolver a aviação naval no Peru.

Em 21 de janeiro de 1924, Grow chegou ao Peru e foi nomeado chefe do Serviço de Hidroaviação da Marinha. Naquela época, em nosso país, como em outras nações, havia uma corrente que se opunha ao uso da aviação no âmbito naval, considerando-a “uma perigosa inovação de valor duvidoso”. Entretanto, prevaleceu a decisão de se contar com uma aviação naval bem organizada e bem equipada.

Isso ocorreu durante o segundo governo do Presidente da República, Augusto B. Leguía, que apoiou essa decisão e a gestão de Grow, como chefe desse serviço. O oficial americano gerenciou e trabalhou na construção de oficinas, hangares, escritórios administrativos e alojamentos para os oficiais e suboficiais do Serviço de Hidroaviação da Marinha, em Ancón. Enquanto isso, o governo peruano adquiria três hidroaviões de instrução Boeing NB-1 com motores Wright de 200 HP, os mesmos utilizados pela Escola de Aviação Naval dos EUA. Sua construção foi supervisionada por pessoal técnico da Marinha dos Estados Unidos.

Quem era o Capitão de Mar e Guerra, Harold B. Grow, da Marinha dos EUA

Harold B Grow foi um oficial da Marinha dos EUA, nascido em Greenville, Michigan, em 5 de julho de 1891. Os seus pais eram John D. Grow e Evelyn Potter. Ele estudou na Academia Naval de Annapolis de 1908 a 1912, após o que foi designado para o navio de guerra “Utah” onde permaneceu por dois anos, treinando em rádio e artilharia.

Durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), ele foi encarregado da estação de radiotelegrafia em Sayville, Long Island; depois foi nomeado para o cruzador Des Moines, no Mar Mediterrâneo. Em 1918, ele ingressou na Aviação Naval em Hampton Roads, Virgínia. Lá, ele pilotou hidroaviões. Entre 1920-23, ele serviu em vários esquadrões de combate e trabalhou na Divisão de Projetos do Escritório de Aeronáutica Naval de seu país.

Peru e EUA assinam um contrato de leasing de serviços

Em 20 de dezembro de 1923, o Peru e os Estados Unidos assinaram um acordo para que o Capitão de Corveta da Marinha dos EUA, Harold B. Grow, trabalhasse no Peru. O acordo foi assinado na Embaixada do Peru nos Estados Unidos pelo Encarregado de Negócios “ad interim” do Peru, Alfredo Gonzáles Prada e o Capitão de Corveta da Marinha dos EUA, Harold B. Grow, da “Lista Ativa” da Marinha dos Estados Unidos.

O contrato “ad referendum” estabelecia:

1. O Capitão de Corveta Grow cumprirá os deveres e obrigações de Capitão de Corveta; ele se submeterá e cumprirá as ordens que receber do Presidente da República do Peru, do Ministro da Marinha, dos membros da Missão Naval dos Estados Unidos no Peru e dos oficiais da Marinha peruana hierarquicamente superiores a ele, de acordo com as leis e a disciplina da Marinha do Peru.

2. O Capitão de Corveta Grow terá, sob seu comando, os chefes e oficiais da Marinha peruana, de grau e patente igual ou inferior ao seu.
3. Seu salário anual será de 8.000 dólares, a ser pago pelo Governo do Peru, em parcelas trimestrais antecipadas a partir de 27 de dezembro de 1923. O contrato é por dois anos.
4. O governo do Peru lhe pagará uma quantia de 2.666,67 dólares para cobrir as despesas de sua família que viajará de Washington D.C. para Callao. Essa quantia servirá para o transporte de seus móveis e pertences e seu estabelecimento no Peru. Isso é feito de acordo com as leis do serviço diplomático e consular em vigor no Peru.
5. O Peru poderá renovar seu contrato por mais dois anos. Nesse caso, Grow pode optar por uma licença de três meses para visitar os EUA ou qualquer outro lugar de sua escolha, desde que com o consentimento da Marinha do Peru.
6. Para o seu retorno, ele receberá a mesma quantia que lhe foi dada para a sua transferência para o Peru, 2.666,67 dólares.

Washington, 20 de dezembro de 1923

Realizações de sua gestão no Peru

O Capitão de Corveta Grow chega ao Peru e reorganiza o Serviço de Hidroaviação da Marinha, gerenciando a construção de modernos edifícios, oficinas e hangares. Elaborou um novo regulamento para a Escola de Aviação Naval. Contribuiu, de forma decisiva, na organização do Corpo de Aviação do Peru (hoje a Força Aérea do Peru). Trabalhou na unificação da aviação naval, aviação militar e aviação civil existentes para criar uma única organização militar aérea.

Traçou as rotas iniciais entre a costa e a selva. Após ações laboriosas e complicadas, ele estabeleceu as rotas aéreas:

- Lima-San Ramón- Masisea-Iquitos.
- Lima-Trujillo-Cajamarca-Chachapoyas-Moyobamba- Iquitos.

Lançou as bases para o desenvolvimento da aeronáutica nacional, tanto no campo militar quanto no comercial.

Ao final de 1928, o governo o nomeia Primeiro Inspetor Geral de Aviação. Isso foi expressado pelo Ministro da Aeronáutica, General do Corpo de Aviação do Peru (CAP) José Villanueva, quando o Capitão de Mar e Guerra da Marinha dos EUA, Harold Grow, foi convidado para o Peru, em 1950, como convidado oficial do Corpo de Aviação do Peru (hoje, FAP).

Elabora um novo regulamento da Escola de Aviação Naval

Grow elaborou o novo Regulamento da Escola de Aviação Naval do Peru, modificando os procedimentos para melhorar sua eficiência e segurança. O conceito doutrinário que ele procurou impor à formação dos aviadores navais peruanos foi estabelecer a importância e a necessidade do uso dessa nova arma ao serviço da Marinha. Em 17 de novembro de 1924, o Ministério da Marinha aprovou esse regulamento.

Até então, o que prevalecia no treinamento do estudante era o espírito de aventura e provar que o avião era um meio de transporte seguro, como aponta o Cel da FAP Carlos de la Jara em seu livro “História da Aeronáutica do Peru”.

Grow, como o novo chefe do Serviço de Hidroaviação de Ancón e da Escola de Aviação Naval, tinha como objetivo fazer com que o aluno compreendesse a importância da aviação como um fator decisivo em qualquer operação naval no futuro. A aeronave deveria servir como apoio tático em missões de exploração, bombardeio, combate, entre outras. Essas foram lições aprendidas na Primeira Guerra Mundial.

Com esse novo regulamento, os métodos de aprendizagem seguidos na Escola de Aviação Naval Pensacola, nos Estados Unidos, foram postos em prática, adaptados às necessidades da Marinha do Peru. Até então, nem a Escola de Aviação Militar de Maranga, nem a Escola de Aviação Civil de Bellavista, nem a Escola de Hidroaviação de Ancón em seu estágio inicial (1921-1923) tinham seguido um plano de instrução teórica e prática tão completo e estruturado.

Os primeiros alunos nomeados após essa reorganização foram os guardas-marinha Leonardo Alvaríño Herr, Carlos de la Jara Loret de Mola e Luis Felipe Sologuren Gómez. Seu instrutor de voo foi o 2º tenente Lloyd R. Moore, um piloto militar, cujo trabalho de treinamento começou em 26 de janeiro de 1925 em hidroaviões Boeing NB-1. Mais tarde, os antigos oficiais fundadores do serviço, que haviam sido designados a vários navios da Marinha, foram retornando.

Para proporcionar esse treinamento no Peru, foram montados cinco “barcos voadores” Curtiss HS-2L que tinham acabado de chegar. Foram contratados o piloto e mecânico americano Lloyd Moore, ex-chefe de instrução de voo da Escola de Aviação Civil de Bellavista e o mecânico de aviação de mesma nacionalidade, Walter Jagielski. Ambos, com o apoio do pessoal técnico peruano da Estação de Hidroaviação de Ancón, estavam envolvidos no trabalho de montagem dessas aeronaves. Em seguida, foram adquiridos quatro Douglas DT-2, oito Keystone K-55 Pronto e três Vought UO-1.

A Aviação Naval inaugura novas instalações

Em 25 de agosto de 1925, as novas instalações do Serviço de Hidroaviação de Ancón foram inauguradas, estando presente o Presidente Augusto B. Leguía.

Grow, como chefe do Serviço, faz um discurso destacando: “A energia, patriotismo, lealdade, sacrifício e orçamento mínimo com que oficiais, oficiais do mar e marinheiros trabalharam nesses novos edifícios da escola. Temos sido arquitetos, engenheiros, empreiteiros e operários. Todos contribuíram com o máximo de seus conhecimentos e trabalho. Agora precisamos de máquinas e pilotos para pilotar. *Precisamos desenvolver e expandir essa nova força como parte do sistema de defesa nacional*”, destacou.

O Presidente Leguía, após içar a bandeira peruana na escola reconstruída, disse:

“O Peru nunca encorajou o pensamento de cimentar sua grandeza na conquista.... Somos uma democracia pacífica . . . Mas é uma obrigação não se descuidar, quando se tem a experiência de um passado trágico, quando se tem enormes riquezas que devem ser protegidas contra a rapacidade e quando ouvimos em nossas fronteiras o chamado do clarim de guerra que anuncia novas conquistas com seu cortejo de ruínas e matanças...”

“Meu desejo é que o marinheiro austero que sucumbiu gloriosamente em Angamos (o Almirante Miguel Grau), sempre se fortaleça no espírito dos aviadores navais, a religião sublime da pátria”, acrescentou.

No final de 1926, a aviação naval contava com nove pilotos brevetados, o que permitiu que a escola tivesse pessoal para o seu trabalho de instrução e o Serviço de Hidroaviação tinha os aviadores necessários para realizar o grande empreendimento de estender seu horizonte às regiões remotas do leste do Peru (selva amazônica), carentes, naquela época, de meios de comunicação rápidos e regulares.

Grow, entre julho e agosto de 1925, escreveu um artigo na “Revista de la Marina” intitulado: “Aviação é a Nova Arma da Marinha”. Lá, ele determina o conceito doutrinário sobre o qual a aviação nacional começava a se desenvolver no Peru.

Nesse artigo, Grow disse:

A aviação é a arma que deve existir em tempos de paz, porque seu uso efetivo em tempos de guerra exige uma grande preparação e experiência do pessoal, que não pode ser adquirida em menos de um ano de treinamento.

A aviação é uma arma excepcionalmente aplicável à defesa deste país. É o único ramo que, devidamente administrado, pode, em tempos de paz, prestar um serviço comercial, constituindo assim, uma fonte de renda para o tesouro nacional, ao mesmo tempo em que o pessoal de pilotos e técnicos seria mantido em um alto grau de eficiência e treinamento.

Grow também estudou os tipos de aeronaves necessárias para as diversas missões, empregos e objetivos dessa nova arma: exploração, bombardeio, combate (proteção contra aeronaves inimigas) e comunicação.

Por sua vez, o Ministro da Marinha, Dr. Celestino Manchego Muñoz, procurava preparar, em tempo de paz, a melhor organização aérea para a guerra: *“A capacidade profissional não se improvisa; ela é o resultado de um longo processo de preparação. É por isso que temos que dedicar atenção preferencial ao ensino e à prática”*, disse ele.

Em 27 de abril de 1925, a Marinha, pela primeira vez, atribuiu missões de caráter comercial à sua aviação. Isso dá início aos voos de exploração e ao estabelecimento da rota aérea para a selva.

Criação da rota aérea para a selva

O Serviço de Hidroaviação Naval, naquela época, cobria a costa com um serviço aéreo sem um itinerário fixo. Oferecia transporte de passageiros e carga para aqueles que pagassem por ele; isso permitia uma renda para os cofres fiscais com a qual as aeronaves e peças de reposição foram adquiridas. Além disso, esse serviço de voos comerciais ao longo dos três mil quilômetros de costa peruana, dava aos pilotos navais, prestígio e experiência.

Entretanto, havia uma demanda nacional latente; era necessário criar uma rota aérea para a selva, pois o Peru é um país em que pouco mais de 60% de seu território é floresta tropical amazônica, por isso o objetivo do governo era unir Lima, a capital do Peru, com as populações remotas e desconectadas de nossa Amazônia.

Em outubro de 1926, de acordo com uma resolução suprema do governo, o comandante Harold Grow e o tenente Leonardo Alvarino, iniciam uma viagem de exploração terrestre e fluvial a Iquitos, a principal cidade da selva peruana. Eles deveriam estudar o terreno e tudo o que o estabelecimento de uma rota aérea regular Lima-Iquitos exigiria.

Eles viajam por terra de Lima até San Ramón–Puerto Bermúdez e de lá, por rio, até Iquitos, parando em Puerto Victoria, Masisea, Contamana, Requena, aldeias e portos fluviais ao longo do rio Ucayali.

Nessa viagem, ficou determinado que se voaria com aviões “terrestres”, ou seja, que pousavam em pistas (pistas estas cheias de lama e ervas daninhas), de Ancón (Lima) para San Ramón e de lá para Masisea (povoado ribeirinho perto de Pucallpa), com escalas ocasionais em Puerto Bermúdez e Puerto Victoria. De Masisea se continuaria de hidroavião até Iquitos, capital do departamento de Loreto, com eventuais escalas em Contamana e Requena. Uma base central para toda a selva seria estabelecida em Iquitos.

Em 5 de novembro de 1926, após uma cansativa e complexa viagem por terra e rio, eles chegaram a Iquitos. Retornaram a Lima em janeiro de 1927.

Após o relatório dessa viagem, o governo peruano adquiriu o equipamento de voo necessário para iniciar a conquista aérea de nosso território amazônico. São adquiridas quatro aeronaves Keystone com motores Wright de 200 HP de fabricação americana. Estas chegam de barco à Iquitos. É autorizada a chegada de The

Marconi Wireless Telegraph Company para a impressão, distribuição e venda de selos para o serviço postal aéreo entre Lima e Iquitos.

O primeiro voo Lima-San Ramón

Em 20 de setembro de 1926, o Ministério da Marinha criou o Serviço de Hidroaviação da Marinha na região do Amazonas, organizando suas funções sob dois critérios: militar e comercial. Em 26 de outubro de 1927, o Capitão de Fragata Harold Grow e o 1º Tenente Leonardo Alvariño Herr iniciaram o primeiro voo Lima-San Ramón nos aviões Keystone 1-R-5 e 1-R-6. Eles partem da Base de Ancón, cruzam a Cordilheira dos Andes sobre os elevados picos do Monte Meigs, a mais de 21.000 pés de altura, descem para a “*ceja de montaña*” (uma região entre a planície amazônica e a região andina) e aterrissam em San Ramón, “*ceja de montaña*”, Chanchamayo, região de Junín, na região central do Peru.

Alvariño, um nativo da região, chega às 12h20, após um voo de duas horas e 40 minutos. Ele informa aos seus superiores a sua chegada com um lacônico: “Ordem cumprida”. Enquanto isso, o destino do Comandante Grow, que não aparecia nos céus sobre San Ramón, era desconhecido.

Uma hora e 15 minutos depois chegavam notícias do aviador, que havia sido forçado a pousar em Huancayo, (região andina) perto de San Ramón (“*ceja de montaña*”). Chega às 4h15 a San Ramón. Dessa forma, se cumpriu – com sucesso – uma das travessias aéreas mais difíceis da época.

Foi assim que o Serviço de Hidroaviação de Ancón iniciou a árdua e ousada tarefa de unir a nossa selva com o resto do país. Foi uma obra de imensa transcendência nacional: *um elo rápido, seguro e permanente entre nossa costa, região andina e selva amazônica.*

Enquanto esses dois aviões chegavam a San Ramón para cobrir a rota San Ramón-Masisea, quatro aeronaves do mesmo tipo eram montadas em Iquitos para cobrir o trecho Iquitos-Masisea.

Houve voos de teste sobre aquele “inferno verde” onde eles “pegavam” a rota dos rios. Grow e Alvariño fazem intensos voos de reconhecimento sobre a região de Chanchamayo; eles percorrem as rotas dos rios Perené, Pichis, Pachitea e Ucayali. Dessa forma, eles exploram o primeiro trecho da rota aérea para a selva, utilizando aviões “terrestres”.

A respeito dessa etapa, Grow escreveu um artigo na “Revista de la Marina” intitulado “Exploración Aérea sobre la Montaña del Perú” (Exploração Aérea sobre a Montanha Peruana). Documento esse que apóia o valor histórico desses intrépidos pilotos, pioneiros da aviação peruana.

Inaugura o Serviço Postal Aéreo para a Selva

Em 3 de janeiro de 1928, o outro trecho da rota, Iquitos-Masisea, é percorrido, no qual, o Comandante Grow e o 1º Tenente Gustavo Cornejo Portugal, chefe da Força Aérea da Selva, utilizando hidroaviões, voam por seis horas, pela primeira vez, de Iquitos a Masisea. Eles fazem escalas de reabastecimento nos portos fluviais de Orellana e Contamana (região de selva).

A exploração desse trecho foi de grande importância devido aos dados que os pilotos obtiveram sobre o clima, os rios, as possibilidades de pouso na água nas proximidades dos centros povoados de Nauta, Requena, Dos de Mayo, Orellana, Contamana e Pucallpa.

A transcendência desse voo é que com ele começa a comunicação postal aérea entre Iquitos-San Ramon-Lima e vice versa. Quando Grow e Cornejo chegam a Masisea, encontram Alvariño que estava chegando de San Ramón. Em Masisea, eles trocam as malas de correspondência e, no dia seguinte, retornam às suas bases de origem. Dessa forma, foi criado **o primeiro serviço postal aéreo Lima-Iquitos**.

Para alcançar todas essas conquistas, eles tiveram que enfrentar e superar inúmeras dificuldades de todo tipo: serviços básicos inadequados, para não dizer inexistentes, falta de recursos, variações climáticas repentinas e perigosas, falta de informações meteorológicas. Tiveram que enfrentar a natureza dura da selva, aqueles mosquitos que não picavam, mas que “mordiam”, uma multiplicidade de insetos, ventos e chuvas torrenciais.

No entanto, os aviadores redobram a sua coragem, para alcançar o sucesso de sua empreitada. Eles superaram as dificuldades e trabalharam duro, altruística e silenciosamente para levar essa companhia aérea adiante.

Naquela época, percorrer essa rota por terra, cruzando trilhas e rios, levava cerca de 45 dias. Esse revolucionário serviço aéreo o faria em apenas três dias.

Carleton, Estremadoyro, Griva, Lecca e Barrera foram os técnicos pioneiros que fizeram parte da equipe que ajudou a forjar essa difícil rota aérea.

Grow é nomeado o primeiro Inspetor Geral de Aviação do Peru

Em 9 de julho de 1928, o governo do Presidente Augusto B. Leguía nomeia o Capitão de Mar e Guerra, Harold Grow, primeiro Inspetor Geral de Aviação em mérito a seus importantes serviços, qualidade profissional e excepcional capacidade de organizar a aviação nacional.

Esse novo órgão inicia a unificação da aviação militar, naval, comercial e civil. Isso mostra a tendência de unificar métodos, treinamentos, organização e padronização de todas essas organizações para criar um único corpo de aviação como um instituto armado.

Na Escola de Hidroaviação de Ancón, Grow é substituído pelo Capitão de Fragata americano, Ben Harrison Wyatt, membro da Missão Americana no Peru e, em **20 de maio de 1929, foi criado o Corpo de Aviação do Peru (CAP)**.

Grow inicia uma série de viagens para áreas onde os aviões nunca haviam voado antes. Ele estuda novas rotas para iniciar um serviço regular de transporte aéreo para diferentes cidades do Peru. Ele viaja em seu Vought Corsair para Pacasmayo (costa norte)-Cajamarca (região andina norte)-Chachapoyas (selva amazônica norte).



Figura. Capitão de Mar e Guerra da Marinha dos EUA Harold B Grow

Fonte: Autor

Em 22 de agosto de 1930, o General do Exército do Peru, Luis M. Sánchez Cerro, revolta-se em Arequipa (região andina sul) contra o Presidente Augusto B. Leguía. Então, Grow é enviado ao comando de um esquadrão de Corsairs para a zona de conflito; ele decide desembarcar em Camaná, (província de Arequipa), onde é capturado pelas forças contrárias ao governo. Três dias depois, o Presidente Leguía foi preso.

O novo governo rescinde o contrato do Capitão de Mar e Guerra, H. Grow, e ele retorna ao seu país. Trabalhou intensamente, durante sete anos no Peru. Em 1942, Grow voltou ao serviço ativo na Marinha dos EUA, servindo em várias missões durante a Segunda Guerra Mundial até a sua aposentadoria em 1947.

Harold Grow retorna ao Peru depois de 20 anos

Após 20 anos, o Capitão de Mar e Guerra, Harold Grow, da Marinha dos EUA, volta ao Peru como convidado ilustre do Corpo de Aviação do Peru (hoje Força Aérea do Peru). A instituição quis agradecer-lhe e prestar-lhe homenagem por seu trabalho inestimável.

Grow chegou em Lima, nossa capital, em 19 de junho de 1950. Chega ao aeroporto de Limatambo (atualmente, sede do Ministério do Interior). Ele foi recebido pelo Ministro da Aeronáutica, General da FAP, Jose Villanueva, e várias autoridades.

Nos dias seguintes, Grow não tem descanso; são-lhe oferecidas cerimônias, visitas, recepções. No hotel, ele recebe a visita de velhos amigos, personagens de Lima e se encontra com os suboficiais que trabalharam sob seu comando.

Ele visitou a base de Ancón; ele andou pelo balneário admirando sua beleza e progresso. Vizinhos e velhos pescadores que o conheciam se acercavam para cumprimentá-lo. Ele se lembrou dos velhos tempos com simpatia e agrado. Na base, o Ministro da Aeronáutica ofereceu-lhe um banquete e deu-lhe uma foto do então Presidente Augusto B. Leguía com o Comandante Grow.

Naquele dia, na base, teve campeonato de futebol e banda de músicos. Estavam presentes os oficiais e suboficiais que trabalharam com ele. O Comandante Grow ficou feliz e grato. Ele reiterou seu amor pelo Peru e expressou sua alegria por ter retornado à nossa terra após 20 anos.

Visitou os familiares do falecido Tenente Comandante Leonardo Alvarinho Herr, com quem ele abriu a rota Lima-San Ramón-Masisea. Ele também visitou os parentes do falecido 1º Tenente Gustavo Cornejo Portugal, com quem fez o voo Iquitos-Masisea. Ambos os pilotos, pioneiros da aviação peruana, faleceram em voos em nossa Amazônia.

Realizou visitas a instalações aeronáuticas. Na Escola de Oficiais (EOFAP), ele foi acompanhado por Lloyd R. Moore, que foi instrutor de voo durante seu mandato na Escola de Hidroaviação. Moore permaneceu no Peru e ocupou um alto cargo na empresa de aviação Panagra.

Durante o almoço que a Escola de Oficiais ofereceu a Grow, o Ministro da Aeronáutica, o General José Villanueva, deu-lhe uma placa de prata com um mapa do Peru em ouro, gravado com a inscrição “A Força Aérea do Peru, ao Capitão de Mar e Guerra da Marinha dos EUA, Harold B. Grow-1950” e com as rotas aéreas que ele criou:

- Lima-San Ramón-Masisea-Iquitos
- Lima-Trujillo-Cajamarca-Chachapoyas-Moyobamba-Iquitos

Grow, muito grato, expressou sua admiração pelo progresso alcançado por nossa aviação militar e nacional. Ele lembrou as dificuldades pelas quais passou em

suas viagens a pontos distantes de nosso território e destacou como o voo instrumental havia avançado.

“As lembranças de minha estada no Peru não são os edifícios ou obras concretas em que trabalhei, mas o espírito dos aviadores, a fé em seus destinos, o ânimo com que cumpriam suas ordens, sem medir obstáculos, sem temor aos riscos, numa época em que se devia esperar dias para saber se tinham chegado ao seu destino ou não.”

Após o almoço, Grow cumprimentou o cadete da EOFAP, Gustavo Cornejo Menacho, filho do 1º Tenente Gustavo Cornejo, que foi o primeiro chefe da Linha Aérea da Selva e com quem voou na rota Iquitos-Masisea. Grow elogiou o pai do cadete, observando que a sua memória honrava o Corpo Aéreo do Peru, a cujo serviço ele deu a sua vida.

No almoço que o Aeroclub do Peru lhe ofereceu, Grow, profundamente emocionado por tanta atenção e expressões calorosas de apreço, disse: “Eu sou americano de nascimento, mas peruano de coração”.

Na noite de sábado, 24 de junho de 1950, o Capitão de Mar e Guerra da Marinha dos EUA, Harold Grow, ofereceu uma recepção de agradecimento no hotel Country Club de Lima, encerrando sua visita ao Peru. Antes de partir para retornar à sua pátria, ele entregou uma bela nota de despedida para a imprensa local que dizia:

Ao despedir-me, desejo expressar a minha mais sincera gratidão pelas muitas gentilezas e expressões de afeto que recebi durante a minha breve visita a Lima, como convidado do Corpo Aeronáutico do Peru, especialmente do General da Aeronáutica, José Villanueva Pinillos, Ministro da Aeronáutica.

A quantidade de telefonemas, visitas e telegramas recebidos de tantos amigos tem sido uma demonstração de afeto que alegrou o meu coração e que eu nunca esquecerei. Para aqueles que eu não pude ver ou cujas visitas eu não pude retribuir, rogo que me perdoem. Fiquei completamente surpreso com o magnífico progresso que vi em Lima e especialmente no Corpo Aeronáutico do Peru.

Essa visita tem sido uma experiência maravilhosa que me enche de felicidade, pela qual serei eternamente grato e jamais esquecerei.

A todos, muitíssimo obrigado e até breve.

Capitão de Mar e Guerra da Marinha dos EUA Harold B Grow

O Capitão de Mar e Guerra, Harold B. Grow, faleceu em 3 de março de 1981. Dotado de talento e visão de futuro, vislumbrou o desenvolvimento da aviação peruana, estabelecendo as bases do Corpo Aeronáutico do Peru (agora FAP), algo que parecia uma quimera.

Hoje, a Força Aérea do Peru trabalha na defesa e no desenvolvimento nacional, com vocação de serviço, excelência profissional e integridade pessoal, lembrando os valores daqueles pioneiros e paradigmas que forjaram nossa identidade institucional. □

Bibliografia consultada

História Aeronáutica do Peru. Autor: Coronel da FAP Carlos A. de la Jara.

50º Aniversário – Escola de Oficiais da Força Aérea do Peru.

Revistas “Aviación” da FAP.

www.defensa.com.centenario-aviacion-naval-peru

www.marina.pe



Perla Baca Gálvez

Jornalista profissional, formada pela Universidade Católica do Peru. Possui mais de quarenta anos de experiência. Trabalhou como editora política do jornal *El Comercio*. Galvez foi secretária de imprensa de cinco Presidentes, dois Primeiros-Ministros, um Ministro da Educação, um Prefeito de Lima, um Comandante da Força Aérea do Peru e um Comandante Conjunto das Forças Armadas. É membro honorário do Instituto Peruano de Estudos Aeroespaciais (IEHAP) e participou de cursos e seminários de treinamento na Universidade de Lima. Ela também participou de seminários no Centro de Estudos Americanos e na Escola da Costa Rica, no Ministério de Relações Exteriores do Peru, no Instituto *Art and Design* (IPAD) e em cursos e seminários oferecidos pela Diretoria de Informação e Comando de Operações da Força Aérea Peruana, entre outros. Foi Diretora de Imprensa durante a posse presidencial, reuniões presidenciais, reuniões nacionais com prefeitos e apresentação do Delegado Peruano nas Nações Unidas. Atualmente, trabalha na DINIA e é Editora da Revista “*Aviación*” da Força Aérea do Peru.