

Origens da Força Aérea Peruana

PERLA BACA

No início do século XX, o Peru olhava para a Europa. Em particular, Lima estava observando Paris, a capital francesa, naquele tempo, o centro da tecnologia aeronáutica nascente do mundo. Houve grandes eventos aéreos em Paris, onde os primeiros voos foram demonstrados usando aeronaves mais pesadas que o ar e impulsionadas por seus próprios motores.

Em Paris, Santos Dumont, Louis Bleriot, Gabriel Voisin e outros gigantes pioneiros da aeronáutica mundial competiram em invenções. Os peruanos Jorge Chavez, piloto peruano nascido na França e símbolo heróico, e Juan Bielovucic também estavam lá, competindo e vencendo concursos no incipiente campo da aviação.

Enquanto isso, Lima, nossa capital, contava com cinema, iluminação pública e serviço telefônico local; tinha a tecnologia de ponta daquela época. Lima era uma cidade com cerca de 100.000 habitantes, dos quais 25% eram descendentes de imigrantes europeus (principalmente italianos e ingleses) e americanos. O primeiro carro à gasolina chegou a Lima em 1904, o bonde elétrico começou a ser construído em 1903 e, nos céus, em 15 de janeiro de 1911, Juan Bielovucic pilotou o primeiro avião no Peru. Este último ocorreu durante o primeiro governo do Presidente Augusto B. Leguía.

Estréia na Aviação Militar

A morte de Jorge Chávez em 1910 na Europa despertou um entusiasmo pela aviação no Peru. Maiores que a vida, pilotos como Carlos Tenaud e o Tenente Juan O'Connor, apareceram em cena e foi criada a Liga Pró-Aviação, cujo presidente e promotor era o General Pedro Muñiz.

Em 2 de dezembro de 1915, um avião apareceu pela primeira vez nas manobras da guarnição de Lima, ao redor de Chilca, uma cidade localizada ao sul da capital. Seu piloto era agora o Capitão O'Connor, depois de obter sua licença de piloto na França. O voo foi realizado sem incidentes.

Depois disso, os Tenentes do Exército Enrique Ruíz Eldredge e Guillermo Protzel e os Tenentes da Marinha Roberto Velazco e Ismael Montoya viajaram para a escola de aviação de El Palomar, perto de Buenos Aires, Argentina. O Tenente Ruíz Eldredge, Oficial de Infantaria e recebedor da Espada de Honra, após sua promoção, perdeu a vida em um acidente de aviação em 2 de março de 1918, tornando-se a primeira vítima de aviação militar no Peru. Enquanto isso, seu companheiro Protzel concluiu os estudos em Buenos Aires e recebeu, como presente da colônia peruana

naquela cidade, um avião Farman, que o nomeou “Enrique Ruíz” em homenagem ao seu falecido camarada de armas.



Da esquerda para a direita: o Alferes (Aspirante a Oficial) Ismael Montoya, o Comandante Paul du Beaudiez, o Major Louis Coudouret e o Tenente Guillermo Protzal durante o teste da aeronave Coudron adquirida no decorrer do governo do Presidente Pardo.

Aviadores Peruanos na Primeira Guerra Mundial

Os Peruanos também responderam ao do chamado da Primeira Guerra Mundial, ou a “Grande Guerra”, como foi conhecida. Um deles foi José García Calderón, escritor, engenheiro e aviador. Ele se alistou nas fileiras aliadas, e sua coragem e trabalho lhe renderam três citações na Ordem do Dia e na Cruz de Honra por ações heróicas em apoio à França, um país pelo qual ele morreu em 1918 quando o inimigo derrubou seu balão de observação.

Juan Bielovucic foi outro piloto corajoso que lutou ao lado de aviadores franceses, junto a Luis Segalá. Juan Leguía (filho do Presidente Augusto B. Leguía) e Enrique Revett estavam a serviço do Royal British Aviation Corps.

Criação do Serviço de Aviação Militar do Exército

Em 1919, era esperada a viabilidade de desenvolver uma força aérea no Peru, capaz de atender às suas necessidades militares e comerciais. Quanto ao aspecto militar, a missão da força aérea era, como é hoje, a defesa nacional. O Serviço de Aviação Militar foi criado em 28 de janeiro de 1919 por um decreto supremo assinado pelo Presidente da República, José Pardo. Outrossim, o Chefe de Estado solicitou ao governo francês o envio de uma missão de aviação militar para organizar a primeira Escola de Aviação Militar no Peru.

Coincidindo com a chegada da missão francesa, Walter Pack, um piloto americano, veio como representante da fábrica de aviões Curtiss junto ao piloto inglês Arthur Lee, representante da fábrica Handley Page. Eles buscavam iniciar seus próprios negócios abrindo empresas para estabelecer serviços aéreos comerciais no litoral. Juan Leguía Swayne, um piloto peruano que serviu e recebeu sua licença na Inglaterra, também chegou ao mesmo tempo. Todos tinham objetivos diferentes, mas o mesmo ideal: promover e desenvolver a aviação no Peru.

Na época, a situação era a seguinte: a recém-formada Escola de Aviação Militar tinha seu aeródromo em Maranga, sob a responsabilidade da missão de aviação francesa. A Marinha, em 9 de dezembro de 1919 do mesmo ano, criou sua unidade de hidroaviação para estudar as condições na baía de Ancón, precursora do estabelecimento de uma escola de hidroaviões. Na cidade de Bellavista, em Callao, foi estabelecido o aeródromo da Escola de Aviação Civil. Em todo o Peru, distritos, departamentos e províncias fizeram arrecadações para comprar aviões com o propósito de aproveitar a aviação para beneficiar suas localidades. As atividades no campo aeronáutico nacional eram intensas. No setor militar, nacionais e estrangeiros consolidaram o avanço dessa tecnologia como uma nova arma de defesa e progresso do Peru.

A Missão de Aviação Francesa ficou dois anos em Lima, quando partiram: o Major J. Sisson, piloto inglês, que permaneceu como diretor da Escola de Aviação Militar e W. Bradley, piloto americano, que continuou como instrutor de voo, juntamente com os pilotos peruanos O'Connor e Protzel.

Janeiro de 1921, a Aviação Militar se expande

Em janeiro de 1921, foi criada a Diretoria Geral de Aeronáutica, encarregada da Aviação Militar e do estabelecimento de doutrinas. Seu primeiro diretor foi o Capitão de Fragata Juan Leguía (filho do presidente Leguía), então chefe da Escola Ancón de Hidroaviação, que acabara de ser criada no ano anterior.

O Comandante J O'Connor foi nomeado diretor da Escola de Aviação Militar e o Major Recavarren como Vice-Diretor. Foi nessa época que a escola militar mudou de Maranga para Las Palmas, perto de Barranco, onde hoje se localiza a "Região Aérea Territorial II".

Em 23 de julho de 1922, a Escola de Aviação Militar foi inaugurada com o nome de "Jorge Chávez". Nesta escola, os princípios e doutrinas derivados das organizações aéreas militares francesas e norte-americanas foram fundidos. Possuía 20 aeronaves de vários tipos onde foram realizados voos de Lima a Pisco – Cusco – Puno e voos diretos de Lima – Arequipa – Lima. Seus primeiros pilotos foram o Alferes Alejandro Velasco Astete e os Majores Baltazar Montoya, Carlos Gilardi e Carlos Alvarillo. Em 11 de abril de 1926, o Major Protzel e seu co-piloto, Alferes Podestá, morreram em um acidente de avião.

A Unidade de Hidroaviação da Marinha

Em 9 de dezembro de 1919, foi criado o Serviço de Hidroaviação da Marinha e em 26 de janeiro de 1920, a Escola de Hidroaviação Ancón tornou-se um ramo da Marinha. Em 1920, os primeiros aviões marítimos chegaram ao Peru, trazidos pela Corporação Peruana em nome da fábrica Handley Page, que enviou mecânicos e pilotos para armá-los em Ancón. As máquinas foram batizadas com os nomes Huanay e Patillo, e sua primeira demonstração foi feita em 8 de fevereiro de 1920. Huanay teve como passageiro o Presidente Leguía, e Patillo teve como passageira a Sra. Cooper, a primeira mulher a participar de um voo no Peru em um “barco voador”.

Esta escola teve dois estágios reconhecidos. O primeiro abrange 1920–23 e o outro, 1924–29. Em 1924, o Serviço de Hidroaviação da Marinha contratou, através do governo dos EUA, o Capitão de Corveta Harold B. Grow, membro da missão naval dos EUA estabelecida no Peru para reorganizar e restabelecer o serviço. Ele assumiu a direção da Escola Ancón no início de 1924, onde encontrou dois hangares com sete “barcos voadores” desgastados. Implementou uma reorganização total da escola, juntamente com um esforço de reconstrução, tudo com um orçamento reduzido, mas com fé inabalável. Todos os oficiais e funcionários subalternos trabalhavam lado a lado com o Capitão Grow na liderança.

Grow solicitou três oficiais do Ministério da Marinha, onde foram enviados três guardas-marinha, Leonardo Alvariño Herr, Carlos A. de la Jara e Luis Sologuren, além de graduados, que aumentaram a escola dos 50 iniciais para mais de 150 funcionários. Grow também conseguiu encomendar três aeronaves de instrução da Boeing nos Estados Unidos, com motores Wright de 200HP, que chegaram com o Segundo Tenente L. Moore, como instrutor.

Entre 1926 e 1927, esta escola estudou e implementou uma rede de comunicações e comércio aéreo do litoral para as regiões remotas da Amazônia. Em outubro de 1926, Grow e o Tenente Alvariño cruzaram a região da selva, compreendendo San Ramón, Masisea, Contamana e Iquitos. Em 20 de setembro daquele ano, foi criado o Serviço Aéreo Leste, que mapeou a bacia amazônica e ofereceu serviço de transporte de passageiros e correio, além de oferecer capacidade defensiva no território amazônico.

Em 20 de maio de 1929, foi criado o Corpo de Aviação do Peru

A constituição do Peru em 1920 indicava que as forças armadas eram compostas apenas pelo Exército e Marinha. Assim, diante do crescente avanço da aviação militar mundial, em 20 de maio de 1929, o governo criou um terceiro instituto armado: o Corpo de Aviação do Peru (CAP), sob o Decreto Supremo n. 17. Posteriormente, em

1936, mudou seu nome para Corpo Aeronáutico do Peru e novamente em 1950 para sua designação atual “Força Aérea do Peru” (Força Aérea Peruana, FAP).

Os co-fundadores dessa nova arma de guerra no Peru foram o Exército e a Marinha. O comandante recebeu o título de Inspetor Geral de Aeronáutica; Grow, o piloto naval americano que foi chefe da Escola de Hidroaviação Ancón, foi o primeiro nomeado para esse cargo. Oficiais e graduados de ambas as instituições designadas para suas respectivas unidades de aviação poderiam voluntariamente retornar à sua *alma mater* ou transferir-se para o instituto recém-constituído.

O pessoal que voluntariamente formou essa nova instituição-pilotos e mecânicos do Exército e da Marinha-trabalhou como sempre, com total devoção, amor ao Peru e grande profissionalismo. Esses valores foram transmitidos às gerações futuras, pelas quais merecem toda a nossa gratidão e respeito, por serem os responsáveis por isso, nossa grande instituição: a Força Aérea do Peru. □

Bibliografia

História da Aviação Peruana - 1935, escrita pelo Tenente Comandante da Aviação, Carlos de la Jara Loret de Mola.

História da Aeronáutica Peruana - 1975, 1977, escrita pelo Coronel Carlos de la Jara Loret de Mola da Força Aérea Peruana.

História da Aeronáutica Peruana - Escrita pelo Instituto de Estudos Aeroespaciais Históricos.

Jornal “Aviación” dos anos 40 e 50, editado pela Força Aérea do Peru.

Cem Anos da Escola Militar de Chorrillos - Editado pela Escola Militar de Chorrillos.

50 anos da Escola de Oficiais da Força Aérea do Peru - Editado pela Escola de Oficiais da Força Aérea do Peru (EOFAP).

Entrevistas de Generais e Coronéis da Força Aérea do Peru, especialistas em História da Força Aérea do Peru, entre eles, o General (FAP) Mario Villar Cordova Ferraroni.



Mercedes 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*. Gálvez 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.