
















# EL AMERICANO:

## Las aventuras del capitán de la Reserva Naval de los Estados Unidos Harold Bartley Grow en Perú, 1923-1930



# *El Americano: Las aventuras del capitán de la Reserva Naval de los Estados Unidos Harold Bartley Grow en Peru, 1923-1930*




**DAVID KOHNEN**

David Kohnen es el académico de estudios de guerra e historia marítima del capitán Tracy Barrett Kittredge. Obtuvo su Ph.D. con el Profesor Laughton de Historia Naval en el Departamento de Estudios de Guerra de la Universidad de Londres, King's College London. Posteriormente se desempeñó como director fundador del Centro John B. Hattendorf de Investigación Histórica Marítima y como director ejecutivo del Museo Naval War College. En sus trabajos publicados, Kohnen se centra en la historia del Imperio Británico y su influencia sobre el poder marítimo estadounidense. Fuera de su trabajo académico, Kohnen contribuyó a las galardonadas exhibiciones de buques de guerra históricos y permanece involucrado en los esfuerzos de preservación histórica que rodean al antiguo submarino alemán U-505 en Chicago y al acorazado USS Wisconsin (BB-64) en Norfolk, Virginia. Como marinero de la Reserva Naval de los EE. UU., También completó dos despliegues a flote en aguas del Medio Oriente, dos en tierra en Irak y uno de apoyo a operaciones sin litoral en Afganistán. Kohnen actualmente se desempeña como oficial a cargo de la facultad de reserva que respalda los programas ejecutivos en la Universidad Nacional de Inteligencia en Washington, DC.



**RESUMEN**

El artículo explora la vida de Harold Bartley Grow durante su experiencia en la sociedad peruana de la década de 1920. Fue Oficial Naval, aunque también fue explorador, diplomático, pionero de la aviación, arqueólogo, espía y hasta mercenario. Nadie sabe con exactitud cómo llegó al Perú, pero, como se verá seguidamente, su labor tuvo significativa trascendencia.



**PALABRAS CLAVE**

Harold Bartley Grow, Theodore Roosevelt, William A. Moffett, Marina de Guerra del Perú.



**ABSTRACT**

The article explores the life of Harold Bartley Grow during his experience in Peruvian society of the decade of 1920. He was a Navy Officer, though, he was also an explorer, diplomat, aviation pioneer, archaeologist, spy and even mercenary. No one knows exactly how he arrived to Perú; however, as will be seen next, his work had significant importance.



**KEYWORDS**

Harold Bartley Grow, Theodore Roosevelt, William A. Moffett, Peruvian Navy.


Cabalgando la tormenta del imperio estadounidense en los albores del siglo XX, el capitán de la Reserva Naval estadounidense Harold Bartley Grow operó al borde del futuro en periodos revolucionarios de paz y en dos guerras mundiales durante los primeros 50 años del siglo XX[1]. El poder marítimo influyó en la competencia por el control en el hemisferio americano entre los imperios de Europa y Asia. La estrategia marítima definió de manera similar la política militar de Estados Unidos. Desde la época del presidente Theodore Roosevelt hasta la de su primo, Franklin, la Armada de Estados Unidos navegó con buques de guerra a vapor con armaduras y cañones pesados para desafiar a los imperios

1. NAVAL HISTORY AND HERITAGE COMMAND (NHHC). Grow, Harold Bartley. Modern Biographical Files in the Navy Department Library. (Grow Official Biography).





históricos de Europa y Asia. Coincidiendo con el viaje de circunnavegación de la Gran Flota Blanca, los aviadores estadounidenses también pujaron por el mando sobre el mar y en el aire.

Grow exploró los límites más lejanos dentro y fuera de las filas de los servicios marítimos estadounidenses tanto en la paz como en la guerra. Se ganó la reputación de estar en medio de eventos notables. Sin embargo, Grow rara vez aparece en la historiografía de la Marina de Estados Unidos. Su nombre se ha asociado más con el imperialismo y la explotación extranjera en América del Sur. Grow aparece en una serie de historias sobre la política peruana en la década de 1920. Su condición de Oficial Naval a menudo aparece como una parte incidental de sus otras actividades como explorador, diplomático, pionero de la aviación, arqueólogo, espía y mercenario[2]. En las historias en las que aparece Grow, ninguno ha explicado por qué exactamente estaba en Sudamérica. Pocos han considerado su misión real como asesor estadounidense del gobierno peruano durante la década de 1920, o cómo su trabajo influyó en la política presidencial en Estados Unidos.

**Mirando hacia afuera**

Mirando hacia el exterior y sobre el Atlántico, Grow contribuyó a los esfuerzos asociados con el primer vuelo transatlántico. Sirvió en combate durante la expedición de Veracruz y luego como aviador en la Primera Guerra Mundial[3]. Grow luego ayudó a organizar la División 1 de Hidroaviones con los Comandantes John Towers y Patrick Bellinger. En previsión de la misión transatlántica de la División 1 de Hidroaviones, Grow proporcionó recomendaciones basadas en su experiencia previa con vuelos de resistencia sobre el Atlántico[4]. Grow luego reportó al Comandante Henry C. Mustin en la oferta del avión USS Arestook (CM-3). Ayudó a Mustin en la ejecución del vuelo de prueba de 3020 millas con 12 aviones Curtiss F-5L volando en formación de grupo desde San Diego hasta el canal de Panamá y de regreso a California en diciembre de 1919[5].

Tales hazañas caracterizaron las experiencias de muchos aviadores navales, aunque Grow se estableció rápidamente como un verdadero temerario en la ejecución de vuelos de largo alcance entre puntos distantes en el mar y en tierra. Obtuvo un segundo ascenso al rango de Teniente Comandante antes de regresar a Hampton Roads para el servicio en escuadrones de aeronaves con el Comandante en Jefe de la Flota del Atlántico, el Almirante Henry Braid Wilson. En julio de 1921, Grow ayudó en la coordinación de las pruebas conjuntas de bombardeo del ejército y la marina frente a Hampton

2. CLAYTON, Lorenzo A. Perú y Estados Unidos: el cóndor y el águila. Althens: Universidad de Georgia. 1999, 104-168.
   HAGEDORN, Dan. Conquistadores del cielo: una historia de la aviación en América Latina. Washington, D.C.: Smithsonian. 2008, pp. 209-210 y 223-225.
   QUIROZ, Alfonso W. Una historia de injerto sin consolidar en Perú. Baltimore: John's Hopkins University Press. 2008, pp. 211-246.
   NEWTON, Wesley Phillips. El cielo peligroso: diplomacia de aviación de Estados Unidos y América Latina, 1919-1931. Miami: University of Miami Press. 1978, pp. 188-190 y 250-251.
3. CAMP, Dick. Giants of the Corps: "Rugged Roy" Geiger and the Northern Bombing Group. Revista Leatherneck, mayo de 2006. Vol. 89, nro. 5, pp. 34-38.
4. POPE, Sharon S. Harold B. Grow and the establishment of aviation in Peru, 1924-1930. Pensacola: University of West Florida. 1973.
   BROWN, Arthur. Volar el Atlántico en dieciséis horas. Con una discusión de aviones en el comercio y el transporte. Nueva York: Frederick A. Stokes & Co. 1920, pp. 1-15 y 84-136.
   SMITH, Richard K. First Across: La lucha transatlántica de la Armada de los Estados Unidos de 1919. Annapolis: Naval Institute Press. 1973, pp. 1-20.
   STEIRMAN, Hy y KITTLER, Glenn D. El primer vuelo transatlántico, 1919. University Park: Pennsylvania State University Press. 1986, pp. 1-28.
5. Grow, biografía oficial.







Harold B. Crecer como se ve mientras espera un consejo de guerra en la Base Naval del Perú en la Isla San Lorenzo. https://www.loc.gov/pictures/item/2016842131/

Roads[6]. Los acorazados anticuados y los submarinos anteriores de la Marina Imperial Alemana se sentaron inactivos y anclados debajo de los bombarderos. Sin embargo, los daños sufridos por los buques de guerra resultaron insignificantes[7]. Grow estaba en total desacuerdo con las afirmaciones exageradas del Coronel Billy Mitchell, que atrajeron el interés del Contraalmirante William A. Moffett, el primer Jefe de la Oficina de Aeronáutica (BuAer) en el Departamento dela Marina en Washington, D.C. Mustin también se desempeñó como asistente de Moffett, lo que finalmente resultó en la selección de Grow para ayudar a organizar BuAer[8].

Moffett presionó a Grow para que entrara en servicio como defensor de mantener las separaciones entre el Ejército y las Fuerzas Aéreas Navales. Aprovechando la perspectiva de las pruebas del atentado de Hampton Roads, Grow escribió informes detallados para que Moffett los entregara en testimonio en el Congreso. Grow posteriormente publicó muchas de sus conclusiones clave en un artículo publicado en el *Naval Institute Proceedings*, "Bombing tests on the *Virginia* and *New Jersey*". Grow[9] argumentó que los bombarderos representaban un "grave peligro" para los acorazados y, "a pesar de este peligro, el acorazado debe permanecer como la primera línea de la Armada"[10]. Al señalar las consecuencias de la Conferencia Naval de Washington, Grow advirtió que para "preservar la seguridad e integridad de nuestros buques, la Aviación Naval con la flota debe expandirse y desarrollarse de inmediato al máximo consistente con los términos del tratado y el tamaño de la flota". Grow[11] concluyó con la contundente afirmación de que los "oficiales de la flota ayudan al progreso de la Aviación Naval de todas las maneras posibles"[12].

6. KUEHN, John T. Agents of innovation. The General Board and the design of the Fleet that defeated the Japanese Navy. Annapolis: Naval Institute Press. 2008, pp. 23-124.
7. TRIMBLE, William F. Admiral William A. Moffett: Architect of Naval Aviation. Washington, D.C.: Smithsonian Institution Press. 1994, pp. 41-87.
   WILDENBERG, Thomas. Billy Mitchell's War with the Navy: The Interwar Rivalry Over Air Power. Annapolis: Naval Institute Press. 2014, pp. 60-62, 100-110, 121, 149-153, 167-169.
   KING, Ernest J. Fleet Admiral Ernest J. King, pp. 168 y 213-14.
8. Ibíd.
9. GROW, Harold B. Bombing tests on the Virginia y New Jersey. Naval Institute Proceedings, diciembre de 1923. Vol. 49, nro. 12, pp. 1987-1996.
10. Ibíd., 1996.
11. ibíd.
12. ibíd.





Naval Officer Imprisoned During Revolt in Peru, Tells of Adventures

Commander Harold B. Grow who resigned from the United States navy to head the Peruvian air force is shown at left. Lower picture shows the aerial adventurer beside one of the planes he used in Peru: and, upper right, rebels looting the home of the former president of Peru.

Titular sobre Grow de los periódicos estadounidenses. Fotos de sus aventuras en el Perú.





**Tomando vuelo sobre el Perú**

Obligaciones sociales mezcladas con las expectativas oficiales para los Oficiales que sirven en Washington. Las fiestas informales en las casas de los asociados con frecuencia resultaron más importantes que los eventos de corbata negra y las cenas oficiales. Estos deberes también se extendieron a las familias de los Oficiales Navales que servían en Washington[13]. Grow ciertamente abrazó su papel como embajador de la Aviación Naval de Estados Unidos, presionando a los congresistas para que apoyaran la agenda de Moffett. En los debates sobre el futuro de la Aviación Naval en las operaciones de la flota en el mar y en las operaciones expedicionarias en tierra, tanto en la paz como en la guerra, Grow también estuvo de acuerdo con Mitchell sobre la importancia de desarrollar bombardeos estratégicos de largo alcance para su uso en tierra y en el mar. En lugar de limitar las posibilidades futuras, Grow consideró que los servicios marítimos estadounidenses estaban mejor equipados para impulsar esfuerzos estratégicos en el desarrollo de tecnología de aviación para operaciones globales. Para probar la teoría de la aviación naval (no militar), Moffett le dio a Grow el mandato de probar el concepto con órdenes de unirse a la Misión Naval de Estados Unidos en el Perú.

El Perú proporcionó ventajas geográficas clave para que la Armada de Estados Unidos apoyara las operaciones en el Gran Pacífico. Desde los puertos peruanos y más allá hasta las islas Galápagos, los planes estadounidenses también se centraron en los acercamientos oceánicos al canal de Panamá y hacia Guam, Hawái y Kisk[14]. Desde una perspectiva comercial, las ciudades peruanas también atrajeron el interés de los empresarios estadounidenses en las industrias de la marina mercante y la aviación[15]. Los intereses comerciales en América del Sur se centraron en última instancia en las Misiones Navales de Estados Unidos en Brasil y el Perú. Por encima de todos los demás estadounidenses expatriados en el Perú, Grow se destacó como el intermediario clave. En diciembre de 1923, Grow reportó al Jefe de la Misión en Lima, contraalmirante Clark W. Woodward.

El comportamiento pulido de Grow y la experiencia en Washington le brindaron innumerables oportunidades para obtener acceso a información privilegiada. Grow vestía trajes caros y uniformes a medida de las mejores mercerías de Londres, París y Nueva York. Junto con su esposa celebraban regularmente fiestas en su casa y asistían con frecuencia a reuniones oficiales como amigos de confianza del gobierno peruano. Mientras tanto, Grow recogió chismes para su uso en informes quincenales de la Misión Naval de Estados Unidos en el Perú. También intercambiaba chismes entre amigos de confianza con el fin de fomentar otras oportunidades[16].

Moffett mantuvo el mando estratégico directo sobre Grow, aunque bajo la supervisión simultánea de Woodward en el Perú. El Capitán de Navío Charles G. Davy, coordinó los esfuerzos entre otras divisiones.

---

13. PYE, Anne Briscoe y SHEA, Nancy. The Navy wife. Nueva York: Harper & Brothers. 1942, pp. 131-183.
14. FROST, Holloway H. The conduct of an overseas naval campaign. Washington, D.C.: Navy Department. 1920, pp. 1-60.
15. HIATT, Willie. The rarefied air of the modern. Airplanes and Technological Modernity in the Andes. Nueva York: Oxford University Press. 2016, pp. 88-90, 133-134, 179, 191.
    NEWTON, óp. cit., 188-190 y 250-251.
16. PACKARD, Wyman H. A Century of U.S. Naval Intelligence. Washington, D.C.: Naval Historical Center. 1996, p. 82.
    GARCÍA ESPOSITO, Karina F. Naval Diplomacy and the making of an unwritten alliance. Morgantown: West Virginia University. 2017, pp. 187-268.
    CHRISTENSON, Joel C. From gunboats to good neighbors: U.S. Naval Diplomacy in Peru, 1919-1942. Morgantown: West Virginia University. 2013, pp. 150-170.





Habiendo completado sus estudios en el Naval War College en 1923, el Capitán de Navío Sherwoode A. Taffinder también ayudó a Grow con la planificación de la futura organización de los Servicios Aéreos Navales del Perú[17]. El Comandante Emory D. Stanley, del Cuerpo de Suministros Navales, ayudó a Grow a organizar contratos y suministros para el esfuerzo. Los Comandantes John N. Jordan y John J. Luchsinger también ayudaron a Grow a organizar contratos multimillonarios con compañías de aviación civil, como Boeing, Pan-American y, finalmente, Delta Airlines[18].

Grow fue pionero en esfuerzos para explotar todo el potencial de la aviación naval en la campaña estratégica más amplia para unificar el hemisferio americano por mar y aire. Su asociación anterior con Artemus L. Gates también resultó útil en la negociación de medios para apoyar la misión en el Perú. Otros veteranos de la aviación de la Primera Guerra Mundial ayudaron además a Grow a establecer los puntos de anclaje para el futuro desarrollo de la colaboración naval, incluido Juan Leguía Swayne, el hijo del Presidente de Perú, Augusto B. Leguía, que resultó decisivo en la competencia por la influencia en el Perú. A través de su estrecha asociación, Grow fomentó una relación muy especial con la familia Leguía[19]. Para disgusto de los británicos y franceses, Grow ganó el control total sobre el desarrollo de las Fuerzas Aéreas Navales del Perú[20].

Los competidores franceses abandonaron los esfuerzos para fomentar las relaciones con los peruanos, aunque los británicos continuaron trabajando en los márgenes con Grow y la Misión Naval de Estados Unidos en el Perú. Coincidiendo con estos esfuerzos, ayudó a coordinar la visita del General retirado del Ejército de Estados Unidos John J. Pershing, en su gira de buena voluntad por América del Sur. En la planificación conjunta del Ejército y la Marina, América del Sur siguió siendo un foco importante en los planes de estudio de la Escuela de Guerra Naval en Newport, Rhode Island[21]. La estrategia estadounidense en América del Sur también reflejó esfuerzos más amplios para contrarrestar la influencia del Komintern Internacional de la Unión Soviética. El "Susto Rojo" de la década de 1920 definió de alguna manera el trabajo de Grow en el Perú[22].

La inteligencia siempre siguió siendo una tarea subyacente para los oficiales navales estadounidenses a la hora de servir a los propósitos del Departamento de la Marina en Washington. Con un arreglo burocrático verdaderamente notable, Grow recibió una autorización especial del Departamento de la Marina para aceptar el mando pleno y autónomo como Inspector General del Servicio de Hidroaviación de la Marina de Guerra del Perú. Conservó el rango de Capitán de Corbeta en la Lista Activa de la Armada de Estados Unidos con un largo atado administrativo a la Misión Naval de

17. LAGUERRE KLEIMANN, Michel. Misión Naval Americana en el Perú (1920-1933/1938-1969). Lima: Marina de Guerra del Perú. 2020, p. 252.
18. HIATT, óp. cit., pp. 88-90, 133-134, 179, 191. NEWTON, óp. cit., pp. 188-190 y 250-251.
19. QUIROZ, óp. cit., pp. 211-246.
20. Ibíd., p. 238.
21. HATTENDORF, John B., SIMPSON, Benjamin Mitchell III y WADLEIGH, John R. Sailors and Scholars: The Centennial History of the U.S. Naval War College. Newport: Naval War College Press. 1984, p. 61.
BELL, Christopher M. Pensar lo impensable: Estrategias navales británicas y estadounidenses para una guerra angloamericana, 1918-1931. La Revista Internacional de Historia, noviembre de 1997. Vol. 19, nro. 4, pp. 789-808.
CHILD, John. From 'Color' to 'Rainbow': U.S. Strategic Planning for Latin America, 1919-1945. Revista de Estudios Interamericanos y Asuntos Mundiales, mayo de 1979. Vol. 21, nro. 2, pp. 233-259.
22. LEUCHTENBERG, William E. The perils of prosperity. Chicago: Universidad de Chicago. 1993, pp. 66-85.





Estados Unidos en el Perú. También mantuvo la línea directa a Moffett como Jefe de BuAer. Al año siguiente, Grow recibió las autorizaciones adicionales para aceptar un nombramiento directo al rango más alto de Capitán de Navío en la Marina de Guerra del Perú. Leguía le dio toda la autoridad para actuar por su cuenta en la negociación de contratos, el reclutamiento de futuros aviadores en la Marina de Guerra del Perú, y en la educación sobre la historia y los fundamentos de las nociones estadounidenses de poder marítimo, estrategia naval y doctrina táctica[23].

Grow negoció los contratos para permitir que la estrategia naval de Estados Unidos estableciera a Brasil y el Perú como los puntos de anclaje clave desde los que operaban las fuerzas estadounidenses para proteger el canal de Panamá de posibles adversarios en Europa y Asia. En 1926, también reconoció su egoísta oportunidad de hacer una fortuna por su cuenta. Después de haber equipado a la Marina de Guerra del Perú con hidroaviones de construcción estadounidense de varios diseños avanzados, Grow molestó un poco a sus superiores en el Departamento de la Marina al presentar su solicitud formal de renunciar a la Armada de Estados Unidos[24]. La solicitud de Grow llevó al Jefe de Operaciones Navales, Almirante Edward E. Eberle, a solicitar una aclaración al Jefe de la Misión Naval en Perú, Capitán de Navío Alfred G. Howe. Además, Eberle consideró que "es muy esencial para el éxito futuro de la Misión que los miembros sean oficiales [en el] periodo de la lista activa"[25]. Continuó preguntando a Howe si el empleo de Grow en "condición de civil cumple con [la] aprobación del Gobierno peruano"[26]. El Departamento de la Marina aprobó a regañadientes la solicitud de Grow de renunciar con una fecha efectiva del 31 de diciembre de 1926[27].

**Volando los Andes**

Los esfuerzos en curso para unificar a los peruanos bajo el régimen de Leguía dependían de los tratos de backchannel de Grow. El Coronel del Ejército peruano Juan O'Connor y Juan Leguía Swayne ayudaron a Grow en la organización de planes para unificar la aviación comercial bajo su control personal y avanzar en las políticas de la administración Leguía. Grow también participó en la pelea entre el Perú, Bolivia y Chile. Grow ideó un esquema para usar aeronaves para solidificar las reclamaciones peruanas a lo largo de las fronteras geográficas con Bolivia y Chile. En la edición del 19 de enero de 1927 del *New York Times*, bajo el provocador título "Perú volará aviones a través de los Andes. Comandante Grow habla del nuevo servicio de Lima a Iquitos, el centro del Caucho", Grow explicó que las provincias de Tacna y Arica pertenecían al Perú. "El Perú tiene todo el derecho a las provincias", declaró Grow, que "nunca pertenecieron a Chile"[28]. Significativamente, Grow también aceptó el crédito por entregar un estimado de

23. LAGUERRE KLEIMANN, *óp. cit.*, pp. 285-304.
24. College Park, Maryland, National Archives and Records Administration (NARA), Record Group 80, "Secret and Confidential Correspondence of the Office of the Chief of Naval Operations and the Office of the Secretary of the Navy, 1919-1927". Chief of Naval Operations to the Head, Naval Mission to Peru, 5 october 1926, database with images Fold3 234-1 to 238-11, p. 29. [Consulta: 20 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://www.fold3.com//title/809/confidential-correspondence-of-the-navy-1919-1927
25. Ibíd.
26. Ibíd.
27. Washington, D.C., Sixty-Ninth Congress, "Register of the Commissioned and Warrant Officers of the United States Navy and Marine Corps". 1 de enero de 1927, p. 44.
28. "Perú volará aviones a través de los Andes. Comandante Grow habla de un nuevo servicio desde Lima a Iquitos, el centro de Caucho. *The New York Times*, 19 de enero de 1927, p. 8.



El Capitán de Navío Harold B. Grow de pie en el centro con otros aviadores de la Marina de Guerra del Perú en el aeródromo de Las Palmas el 26 de febrero de 1930.

dos millones de dólares en lingotes de oro en su viaje en el vapor de la Pacific Steam Navigation Company, SS Ebro. Depositó el oro en las bóvedas del Banco Nacional de Comercio de Nueva York[29].

A través de conexiones personales, Grow negoció un lucrativo contrato para adquirir un escuadrón de Keystone Pronto K-55 de fabricación estadounidense[30]. Diseñados para satisfacer las necesidades del Servicio Postal de Estados Unidos, el avión de ala fija también proporcionó suficiente capacidad de carga y capacidad a gran altitud. El diseño ágil finalmente demostró ser ideal para vuelos de largo alcance sobre la cordillera de los Andes. El 26 de octubre de 1927, Grow voló junto con el Capitán de Corbeta Leonardo Alvariño Herr en un K-55 de Lima a San Ramón[31]. El corto vuelo de 140 millas requirió que Grow y Alvariño empujaran todos los límites para alcanzar una altitud suficiente, a fin de hacer el peligroso salto sobre los Andes.

29. Ibíd.
30. LAGUERRE KLEIMANN, óp. cit., pp. 285-304.
31. HIATT, Willie. Volando 'Cholo': Incas, aviones y el construcción de la Modernidad Andina en la década de 1920 Cuzco, Perú. Las Américas, enero de 2007. Vol. 63, nro. 3, pp. 327-358.





En los meses siguientes, Grow continuó enmarcando la visión de la organización civil-militar peruana mediante el patrocinio de expediciones arqueológicas aéreas en las zonas más remotas del Perú y las aguas inexploradas del río Amazonas. Grow presentó obedientemente informes de sus hallazgos a ONI en Washington[32].

Acrobacias de gran altitud y expediciones aéreas en las selvas de América del Sur impulsaron a Grow a la escena internacional. Se ubicó entre las grandes celebridades de la aviación en los medios internacionales[33]. El empresario estadounidense Robert Campbell Reeve financió a Grow en la planificación de la operación[34]. Reeve y Grow también se coordinaron con James D. Summers en el Departamento de Comercio para asignar a los Tenientes del Ejército de Estados Unidos James Doolittle y William H. McMullen para demostrar los diseños de aviones Curtiss en varios puertos de América del Sur. El 26 de febrero de 1928, Doolittle voló un Curtiss R3C2 "Hawk" equipado con pontones y McMullen voló un Curtiss R3C2 "Falcon" equipado con tren de aterrizaje con ruedas entre Lima y La Paz en el Perú. Doolittle también realizó el vuelo sobre los Andes para llegar a Chile en septiembre[35].

Grow se encontraba en la cima de las montañas de fama internacional y aclamación pública por hazañas heroicas con la Marina de Guerra del Perú. También dirigió las negociaciones entre Pan-American Airlines y el gobierno peruano para formar la Aerolínea Pan-American-Grace (PANAGRA). Los vuelos comerciales entre América del Sur y América del Norte comenzaron en 1928[36]. En enero del año siguiente, Grow publicó un artículo ilustrado en el New York Times bajo el seductor título de "Opening an air route through wildest Peru: Pioneer fliers had many adventures in mountain storms and fogs before Iquitos on the Amazon headwaters was linked closely with Lima"[37]. PANAGRA representó un gran triunfo para Grow. La aerolínea también marcó un hito importante en la relación especial entre el Perú y Estados Unidos[38].

PANAGRA proporcionó la cobertura ideal para que Grow promueva los intereses estratégicos más amplios de Estados Unidos en América del Sur. Los pilotos comerciales de la línea aérea tenían con frecuencia conexiones con los servicios militares y navales americanos. Muchos reportaron regularmente sus observaciones desde sus viajes por el mundo en los departamentos de Estado, Marina y Guerra[39]. Grow cayó en esta

---

32. Pensacola, University of West Florida Archives and History Center (UWF), Peruvian Collection (M1968-07) Harold B. Grow Papers (Grow Papers), Box 3. "The other side of the mountain; or the air conquest of the Peruvian Amazon", manuscrito inédito de Grow. 27 de octubre de 1947.
GROW, Harold B. "Destellos íntimos del Perú bajo Leguía y la Revolución del 22 de agosto de 1930, por el Capitán H. B. Grow, Inspector General de Aviación del Perú". Con 3 páginas de relato biográfico. Mecanografiado, fotocopia.
33. BRADLEY, Samuel S. (Comp.). Aerospace Industries Association Aircraft Yearbook, 1929. Nueva York: Aeronautical Chamber of Commerce. 1927, pp. 233-234 y 473-474.
34. CLAYTON, óp. cit., pp. 104-168. QUIROZ, óp. cit., pp. 211-46. LAGUERR KLEIMANN, óp. cit., pp. 285-304.
35. UWF, Grow Papers. "Destellos íntimos del Perú bajo Leguía y la Revolución del 22 de agosto de 1930; by Captain H.B. Grow, Inspector General of Aviation in Peru". Manuscrito inédito del libro.
36. POPE, óp. cit., p. 70.
37. GROW, Harold B. Opening an air route through wildest Peru: Pioneer fliers had many adventures in mountain storms and fogs before Iquitos on the Amazon headwaters was linked closely with Lima. The New York Times, 6 de enero de 1929, p. 135.
38. KRUSEN, William A., MORRILL, Stephen, HARRIS, Harold R. Volando los Andes: La historia de Pan American Grace Airways y la aviación comercial en América del Sur, 1926-1967. Tampa: University of Tampa Press. 1997.
QUIROZ, óp. cit., pp. 211-246.
UWF, Grow Papers, "Intimate glimpses".
39. MOWRY, David P. Aspectos criptológicos de la inteligencia alemana. Actividades en América del Sur durante la Segunda Guerra Mundial. Ford Meade: Center for Cryptologic History. 2011, p. 45.
COLETTA, Paolo E. A Survey of U.S. Naval Affairs, 1865-1917. Lanham: University Press of America. 1987, p. 88.
CLAYTON, óp. cit., p. 137.





mezcla y se ganó un lugar particularmente importante como asesor de confianza de la administración Leguía. En diciembre, Grow ayudó a coordinar la visita del Presidente electo Herbert Hoover. Buscando solidificar los lazos con la administración Leguía, realizó la visita a Lima para enfatizar los compromisos de expandir las futuras relaciones especiales dentro del hemisferio americano.

La depresión económica mundial no logró calmar los ánimos de amistad y colaboración estratégica dentro de las filas de las Armadas de Perú y Estados Unidos. Grow sirvió como intermediario en la síntesis de alianzas personales para expandir el compromiso económico civil-militar en América del Sur[40]. Su conexión continua con la Misión Naval de Estados Unidos continuó prosperando con la llegada del Capitán de Navío William S. Pye. En su opinión, la educación naval profesional seguía siendo la clave para sintetizar las alianzas entre los profesionales navales[41]. Pye también se basó en gran medida en el asesoramiento de Grow para traducir el plan de estudios de la Escuela de Guerra Naval en Newport, Rhode Island[42]. Pye y Grow luego colaboraron con la administración de Leguía para establecer la Escuela de Guerra Naval del Perú en La Punta, Callao, cerca de Lima, el 17 de septiembre de 1930[43].

Los competidores extranjeros, por el contrario, utilizaron la estrecha relación entre las Armadas estadounidenses utilizando Grow para deslegitimar a la administración Leguía. El noble austriaco y Exoficial Naval, Peter Paul von Bauer, codiciaba oportunidades para ampliar el alcance de la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA)[44]. Conspiró con miembros del Partido Nazi Alemán en intentos de vender aviones Junkers W-33 y W-34. Estos diseños particulares más tarde evolucionaron en las variantes militares Junkers, incluyendo el JU-52, JU-86 y JU-188. Bauer unió fuerzas con el Teniente Coronel peruano Luis Miguel Sánchez Cerro para derrocar a la administración Leguía el 22 de agosto de 1930[45].

El Jefe de la Misión Naval de Estados Unidos, Pye, desempeñó el papel de intermediario neutral en las negociaciones entre la Junta de Arequipa bajo Sánchez Cerro y la administración Leguía. Utilizó el rango honorífico de Contralmirante de dos estrellas en la Marina de Guerra del Perú para contrarrestar los cargos más significativos de la junta de Sánchez Cerro. Pye muy probablemente salvó la vida de muchos peruanos al adoptar un enfoque diplomático informado al presidir las negociaciones entre la junta de Sánchez Cerro y la administración Leguía[46]. SCADTA se estancó, ya que PANAGRA continuó prosperando bajo el régimen provisional de Sánchez Cerro.

---

40. Nara RG 59, Expediente 823.30/76, Contrato Grow con el Gobierno peruano, Embajador en el Perú ante la Secretaría de Estado, 14 de febrero de 1929.
41. KOHNEN, David. Charting a new course: The Knox-Pye-King Board and Naval Professional Education, 1919-23. *Naval War College Review,* 2018. Vol. 71, nro. 3, pp. 126-127.
42. NARA, RG 38, Entrada 48-A, Recuadro 4, Misión Naval al Perú, "Operaciones para el Mes de Mayo". Pye a ONI, 29 de mayo de 1929.
43. LAGUERRE KLEIMANN, Michel. *U.S. Naval War College & Escuela Superior de Guerra Naval del Perú.* Lima: Escuela Superior de Guerra Naval del Perú y Naval War College. 2017, pp. 81-82.
44. ROSE, Alexander. *Empires of the sky. Zeppelins, airplanes, and two men's epic*. Nueva York: Random House. 2021, p. 280.
45. UWF, Grow Papers, "Destellos íntimos".
46. LAGUERRE KLEIMANN, *óp. cit.*, pp. 81-82.



Capitán de Navío Harold B. Grow como Gobernador Militar de las Islas Marshall durante la Segunda Guerra Mundial. Después de su regreso de Perú, Grow estableció la Bartley-Grow Aviation Corporation. Luego voló como aviador comercial para Trans-World Airlines (TWA), Delta Airlines y PANAGRA. Grow regresó a la Armada de los Estados Unidos y sirvió como Comandante de la Fuerza de Tarea 96.2.2 durante las operaciones en la campaña del Pacífico. Grow fue el primer estadounidense en aceptar la rendición formal de las Fuerzas Imperiales Japonesas en agosto de 1945.

**¿Venda en los ojos, o un cigarrillo?**

Grow compartió el destino de muchos amigos peruanos en previsión de enfrentar los cargos ofrecidos por la Junta de Arequipa. Inicialmente se sentó bajo guardia armada a bordo del crucero de la Marina de Guerra del Perú, BAP *Almirante Grau*. Sus captores luego encarcelaron a Grow con la familia Leguía y otros prisioneros de alto perfil. Grow se sentó en el bergantín en la Base Naval del Perú en la isla San Lorenzo. Compartió celda con Charles W. Sutton, el estadounidense rico con una plantación en Lambayeque[47]. Había ayudado a la administración de Leguía a desarrollar vastos sistemas de riego para mejorar el rendimiento agrícola en todo el Perú[48]. La madre de Grow, Evelyn Moore, se sumó al drama entre los titulares navideños de los periódicos estadounidenses y en entrevistas radiofónicas entre lágrimas. Señaló información de cartas escritas por Grow y Sutton en prisión para informar que la pareja "se encontró frente a un pelotón de fusilamiento"[49].

Los lectores estadounidenses se quedaron horrorizados por los dramáticos titulares que rodeaban a Grow y sus asociados de la administración Leguía. Presionado para explicar la situación, Sánchez Cerro justificó el encarcelamiento de Grow

47. "Former chief of Peru and son landed in Jail: Greenville man goes before New Tribunal for Trial". Mount Pleasant Daily Times, 2 de septiembre de 1930, p. 1.
48. QUIROZ, óp. cit., p. 231.
49. "Grow will return to United States". Mount Pleasant Daily Times, 11 de diciembre de 1931, p. 2.





en una entrevista con Associated Press. Sánchez Cerro declaró que "Grow es un mercenario [que] tenía la intención de sobrevolar Arequipa y bombardear la ciudad sin preocuparse por las tremendas consecuencias de su acción"[50]. Sánchez Cerro advirtió entonces que "Grow violó las reglas del código militar [y] lo procesaremos ante un consejo de guerra"[51]. El artículo de Associated Press enfatizó la afiliación de Grow con la Marina de Estados Unidos bajo el titular impreso sobre el pliegue en la página 1 del *New York Times* el 30 de agosto de 1930.

El procesamiento de un Oficial Naval estadounidense bajo acusaciones no probadas de espionaje y actividad mercenaria resonó en los medios de comunicación internacionales. La esposa de Grow, Elizabeth, escribió un conmovedor relato a su madre que apareció bajo los titulares de los periódicos estadounidenses. El Coronel Frederico Recaberren rebuscó en la casa de Grow mientras Elizabeth y su hijo adolescente, John, estaban de pie bajo guardia armada. La madre de Grow denunció el incidente a los medios de comunicación[52]. Dadas las circunstancias, la administración Hoover facultó a Pye para intervenir a puerta cerrada con la Junta de Arequipa. Pye negoció con Sánchez Cerro para orquestar los procedimientos en torno a Grow, su esposa e hijo, y otros afiliados de la administración Leguía[53]. Después de 22 días en una prisión peruana, Grow admitió que una bomba cayó sobre Arequipa. Luego explicó que la bomba cayó desde otro avión, pero que se usó para "llamar la atención sobre los carteles que condenaban la revolución, que los aviones fueron utilizados para dispersar"[54].

**El buen vecino**

La administración Hoover se escurrió para evitar otra situación escandalosa que involucró a asesores militares y navales estadounidenses en el Perú. Los titulares sobre Grow y la situación en Perú también influyeron en la política estadounidense en un año electoral. Hoover se enfrentó a críticas del candidato del Partido Demócrata, Franklin D. Roosevelt[55]. El retirado Capitán de Navío Dudley W. Knox aconsejó a Roosevelt a abrazar el esfuerzo de la administración Hoover para reducir la presencia militar estadounidense en América del Sur bajo la etiqueta más optimistamente enmarcada de la "Política de Buen Vecino"[56]. En marzo de 1933, declaró que en "la política mundial, yo dedicaría esta Nación a la política del buen vecino —el vecino que se respeta resueltamente a sí mismo y, porque lo hace, respeta los derechos de los demás—, el vecino que respeta sus obligaciones y respeta la santidad de sus acuerdos en y con un mundo de vecinos"[57].

---

50. "Corte marcial para H.B. Grow es ordenado por la Junta Peruana". *The New York Times*, 30 de agosto de 1930, p. 1.
51. Ibíd.
52. "Former chief of Peru and son landed in jail", óp. cit., p. 1.
53. Nara RG 38, Entrada E-194, Recuadro 1, Jefe de Misión Naval al Perú a Director de Inteligencia Naval. Informe especial sobre actividades de Misión. 22 a 26 de agosto de 1930, 31 de agosto de 1930.
54. "Perú libera a un aviador yanqui detenido por luchar contra los rebeldes: el Tribunal Especial decide que no tomó partido". *El Chicago Daily Tribune*, 1 de enero de 1931, p. 22.
55. DALLEK, Robert. *Franklin D. Roosevelt and American Foreign Policy, 1932-1945*. Nueva York: Oxford University Press. 1995, pp. 20-29.
FERRELL, Robert H. *American Diplomacy in the Great Depression: Hoover-Stimson Foreign Policy, 1929-1933*. New Haven: Yale University Press. 1957, pp. 215-230.
ROSENMAN, Samuel I. (Ed.). *The public papers and addresses of Franklin D. Roosevelt*. Nueva York: Harper Collins. 1950, pp. 2, 14, 130.
56. KOHNEN, David. *21st Century Knox: Innovation, Sea Power, and History for the Modern Era*. Annapolis: Naval Institute Press. 2016, pp. 1-15 y 121-130.
57. ROSENMAN, *óp. cit.,* p. 2.





Roosevelt compartía un entendimiento común sobre la influencia estratégica del poder marítimo estadounidense en tiempos de paz. El mes siguiente a su toma de posesión, Roosevelt enfatizó que "el panamericanismo debe ser el mismo que los que constituyen un buen vecino"[58]. En un discurso pronunciado en la Academia Naval, Roosevelt dijo: "Déjame decirte que desde el fondo de mi corazón [pausa], no solo como el Comandante en Jefe de los Estados Unidos, sino también como alguien que solo puede decir extraoficialmente [pausa], pero que te dice extraoficialmente que amo a la Marina de los Estados Unidos más que cualquier otra rama de nuestro gobierno"[59].

El Perú siempre fue un socio clave en el encuadre del futuro de la colaboración panamericana tanto en la paz como en la guerra. El poder marítimo siguió siendo el ingrediente clave durante las administraciones presidenciales tanto de Theodore como de Franklin Roosevelt. En todos los aspectos, la experiencia de Grow en el Perú reflejó la visión estratégica más grande del poder marítimo estadounidense. El imperialismo alimentó el ascenso de la Armada de Estados Unidos en la era de Theodore Roosevelt. Por el contrario, Franklin Roosevelt adoptó un enfoque más equilibrado al formular la visión de la colaboración panamericana, el "Buen Vecino" y la Armada de Estados Unidos de dos océanos como parte de las Naciones Unidas en la Segunda Guerra Mundial y más allá. Como participante en estos grandes eventos, Grow ayudó a sentar las bases para la futura colaboración entre el Perú, América del Sur y Estados Unidos durante un periodo crucial entre las guerras mundiales del siglo XX.




58. Ibíd., p. 14.
59. Kuehn *Agentes de Innovación*, 58. Un agradecimiento especial a John Kuehn por mostrar las diferencias entre el guion oficial y los comentarios extemporáneas, filmados y grabados en la Academia Naval en 1933.





## Bibliografía


- BELL, Christopher M. Pensar lo impensable: Estrategias navales británicas y estadounidenses para una guerra angloamericana, 1918-1931. *La Revista Internacional de Historia*, noviembre de 1997. Vol. 19, nro. 4, pp. 789-808.
- BRADLEY, Samuel S. (Comp.). *Aerospace Industries Association Aircraft Yearbook, 1929*. Nueva York: Aeronautical Chamber of Commerce. 1927.
- BROWN, Arthur. *Volar el Atlántico en dieciséis horas. Con una discusión de aviones en el comercio y el transporte*. Nueva York: Frederick A. Stokes & Co. 1920.
- CAMP, Dick. Giants of the Corps: "Rugged Roy" Geiger and the Northern Bombing Group. Revista *Leatherneck*, mayo de 2006. Vol. 89, nro. 5, pp. 34-38.
- CHILD, John. From 'Color' to 'Rainbow': U.S. Strategic Planning for Latin America, 1919-1945. *Revista de Estudios Interamericanos y Asuntos Mundiales*, mayo de 1979. Vol. 21, nro. 2, pp. 233-259.
- CHRISTENSON, Joel C. *From gunboats to good neighbors: U.S. Naval Diplomacy in Peru, 1919-1942*. Morgantown: West Virginia University. 2013.
- CLAYTON, Lorenzo A. *Perú y Estados Unidos: el cóndor y el águila*. Althens: Universidad de Georgia. 1999.
- COLETTA, Paolo E. *A Survey of U.S. Naval Affairs, 1865-1917*. Lanham: University Press of America. 1987.
- DALLEK, Robert. *Franklin D. Roosevelt and American Foreign Policy, 1932-1945*. Nueva York: Oxford University Press. 1995, pp. 20-29.
- FERRELL, Robert H. *American Diplomacy in the Great Depression: Hoover-Stimson Foreign Policy, 1929-1933*. New Haven: Yale University Press. 1957.
- FROST, Holloway H. *The conduct of an overseas naval campaign*. Washington, D.C.: Navy Department. 1920.
- GARCÍA ESPOSITO, Karina F. Naval Diplomacy and the making of an unwritten alliance. Morgantown: West Virginia University. 2017.
- GROW, Harold B. Bombing tests on the *Virginia* y *New Jersey*. *Naval Institute Proceedings*, diciembre de 1923. Vol. 49, nro. 12, pp. 1987-1996.
- _____. Destellos íntimos del Perú bajo Leguía y la Revolución del 22 de agosto de 1930, por el Capitán H. B. Grow, Inspector General de Aviación del Perú. Con 3 páginas de relato biográfico. Mecanografiado, fotocopia.
- _____. Opening an air route through wildest Peru: Pioneer fliers had many adventures in mountain storms and fogs before Iquitos on the Amazon headwaters was linked closely with Lima. *The New York Times*, 6 de enero de 1929, p. 135.
- HAGEDORN, Dan. *Conquistadores del cielo: una historia de la aviación en América Latina*. Washington, D.C.: Smithsonian. 2008, pp. 209-210 y 223-225.
- HATTENDORF, John B., SIMPSON, Benjamin Mitchell III y WADLEIGH, John R. *Sailors and Scholars: The Centennial History of the U.S. Naval War College*. Newport: Naval War College Press. 1984.
- HIATT, Willie. *The rarefied air of the modern. Airplanes and Technological Modernity in the Andes*. Nueva York: Oxford University Press. 2016.
- _____. Volando 'Cholo': Incas, aviones y el construcción de la Modernidad Andina en la década de 1920 Cuzco, Perú. *Las Américas*, enero de 2007. Vol. 63, nro. 3, pp. 327-358.
- KING, Ernest J. Fleet Admiral Ernest J. King.
- KOHNEN, David. Charting a new course: The Knox-Pye-King Board and Naval Professional Education, 1919-23. *Naval War College Review*, 2018. Vol. 71, nro. 3, pp. 126-127.
- _____. *21st Century Knox: Innovation, Sea Power, and History for the Modern Era*. Annapolis: Naval Institute Press. 2016.






- KRUSEN, William A., MORRILL, Stephen, HARRIS, Harold R. *Volando los Andes: La historia de Pan American Grace Airways y la aviación comercial en América del Sur, 1926-1967*. Tampa: University of Tampa Press. 1997.
- KUEHN, John T. Agents of innovation. *The General Board and the design of the Fleet that defeated the Japanese Navy*. Annapolis: Naval Institute Press. 2008.
- LAGUERRE KLEIMANN, Michel. *Misión Naval Americana en el Perú (1920-1933/1938-1969)*. Lima: Marina de Guerra del Perú. 2020.
- _____. *U.S. Naval War College & Escuela Superior de Guerra Naval del Perú*. Lima: Escuela Superior de Guerra Naval del Perú y Naval War College. 2017.
- LEUCHTENBERG, William E. *The perils of prosperity*. Chicago: Universidad de Chicago. 1993, pp. 66-85.
- MOWRY, David P. *Aspectos criptológicos de la inteligencia alemana. Actividades en América del Sur durante la Segunda Guerra Mundial*. Ford Meade: Center for Cryptologic History. 2011.
- NAVAL HISTORY AND HERITAGE COMMAND (NHHC). Grow, Harold Bartley. Modern Biographical Files in the Navy Department Library. (Grow Official Biography).
- NEWTON, Wesley Phillips. *El cielo peligroso: diplomacia de aviación de Estados Unidos y América Latina, 1919-1931*. Miami: University of Miami Press. 1978.
- PACKARD, Wyman H. *A Century of U.S. Naval Intelligence*. Washington, D.C.: Naval Historical Center. 1996.
- POPE, Sharon S. *Harold B. Grow and the establishment of aviation in Peru, 1924-1930*. Pensacola: University of West Florida. 1973.
- PYE, Anne Briscoe y SHEA, Nancy. *The Navy wife*. Nueva York: Harper & Brothers. 1942.
- QUIROZ, Alfonso W. *Una historia de injerto sin consolidar en Perú*. Baltimore: John's Hopkins University Press. 2008.
- ROSE, Alexander. *Empires of the sky. Zeppelins, airplanes, and two men's epic*. Nueva York: Random House. 2021.
- ROSENMAN, Samuel I. (Ed.). *The public papers and addresses of Franklin D. Roosevelt*. Nueva York: Harper Collins. 1950.
- SMITH, Richard K. First Across: *La lucha transatlántica de la Armada de los Estados Unidos de 1919.* Annapolis: Naval Institute Press. 1973.
- STEIRMAN, Hy y KITTLER, Glenn D. *El primer vuelo transatlántico, 1919*. University Park: Pennsylvania State University Press. 1986.
- TRIMBLE, William F. *Admiral William A. Moffett: Architect of Naval Aviation*. Washington, D.C.: Smithsonian Institution Press. 1994.
- UWF, Grow Papers. "Destellos íntimos del Perú bajo Leguía y la Revolución del 22 de agosto de 1930; by Captain H.B. Grow, Inspector General of Aviation in Peru". Manuscrito inédito del libro.
- WILDENBERG, Thomas. *Billy Mitchell's War with the Navy: The Interwar Rivalry Over Air Power*. Annapolis: Naval Institute Press. 2014.