



Anales del Instituto de Arte Americano
e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo"

■ PEDRO PAULET

Elio Martuccelli Casanova

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO:

Martuccelli Casanova, E. (2019). Pedro Paulet. *Anales del IAA*, 49(1), pp. 27-42. Recuperado de: <http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/295/509>

Anales es una revista periódica arbitrada que surgió en el año 1948 dentro del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo" (IAA). Publica trabajos originales vinculados a la historia de disciplinas como el urbanismo, la arquitectura y el diseño gráfico e industrial y, preferentemente, referidos a América Latina.

Contacto: iaa@fadu.uba.ar

* Esta revista usa Open Journal Systems 2.4.0.0, un *software* libre para la gestión y la publicación de revistas desarrollado, soportado, y libremente distribuido por el Public Knowledge Project bajo Licencia Pública General GNU.

Anales is a peer refereed periodical which first appeared in 1948 in the IAA. The journal publishes original papers about the history of disciplines such as urban planning, architecture and graphic and industrial design, preferably related to Latin America.

Contact: iaa@fadu.uba.ar

* This journal uses Open Journal Systems 2.4.0.0, which is free software for management and magazine publishing developed, supported, and freely distributed by the Public Knowledge Project under the GNU General Public License.

PEDRO PAULET

Elio Martuccelli Casanova *

■ ■ ■ El presente artículo rescata, de la obra de Pedro Paulet, dos propuestas inscritas en el campo arquitectónico y urbano de escala regional: un enorme edificio para albergar colonos y un plan para urbanizar el norte de Lima, con conexiones a otros lugares del continente. Ambas fueron concebidas como gigantescas intervenciones en el territorio. Paulet, personaje multifacético, contribuyó también con sus ideas al desarrollo de los viajes interplanetarios, mediante aviones impulsados por cohetes. Tanto sus proyectos de naves espaciales como sus ideas arquitectónicas resultan audaces. Su visión futurista del espacio abarcaba las más grandes escalas, con propuestas de construcción y planificación de alta tecnología, que además abordaban aspectos políticos, sociales y económicos. Por todo esto, sus iniciativas permiten comprender las preocupaciones que atravesaron los proyectos modernizadores del Perú y de América en las décadas de 1920 y 1930.

PALABRAS CLAVE: Pedro Paulet, proyecto modernizador, colonización, racionalización.

REFERENCIAS ESPACIALES Y TEMPORALES: Lima (Perú), décadas de 1920 y 1930.

■ ■ ■ This article rescues two proposals by Pedro Paulet from the architectural and urban field at regional scale: a huge building to host settlers and a plan to develop the northern part of Lima with connections to other places of the continent. Both were conceived as gigantic interventions in the territory. Paulet, a versatile man, also contributed to the development of interplanetary travelling, with rocket-powered aircrafts. His spaceship projects and architectural ideas seems audacious. His futuristic vision of space encompassed even the largest scales, with high-tech construction and planning proposals, which also addressed political, social and economic aspects. For all these reasons, his initiatives help to understand the modernizing projects in Peru and America in the 1920s and 1930s.

KEYWORDS: Pedro Paulet, modernizing project, colonization, rationalization.

SPACE AND TIME REFERENCES: Lima (Perú), 1920 and 1930 decades.

* Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Ricardo Palma.

El presente artículo forma parte de una investigación en proceso sobre proyectos, fantasías y utopías, autofinanciada e independiente.

Si bien Pedro Paulet Mostajo (1874-1945) goza de mayor reconocimiento mundial como ingeniero aeroespacial, por haber inventado máquinas que hicieron posible ir más allá de la atmósfera terrestre, no deben olvidarse sus proyectos de arquitectura y urbanismo. Podría decirse que su aproximación al espacio fue a distintas escalas: el espacio donde se mueven los seres humanos y el espacio sideral, al que muy pocos acceden.

Paulet nació en Arequipa, Perú, en el año 1874. Ingresó a la Universidad Nacional de San Agustín y terminó sus estudios universitarios en Francia, en las carreras de Ingeniería y Química. Pasó muchos años de su vida fuera del Perú. Se desempeñó como arquitecto, urbanista, ingeniero, mecánico, químico, economista, geógrafo, diplomático, escritor e inventor visionario (Zlatar, 2000).

En su faceta más ligada a la arquitectura, realizó proyectos y construyó algunas obras. En 1900 diseñó el Pabellón Peruano para la Exposición Universal de París, y unos años después proyectó el Hospital Goyeneche en Arequipa. Dirigió, desde 1904 y por cinco años, la Escuela de Artes y Oficios en Lima. En 1910 construyó las primeras casas para obreros en La Victoria, cuando Guillermo Billinghurst era el alcalde de Lima. Además, propuso y planeó para Arequipa un enorme edificio comercial. Estas son sólo algunas de las obras arquitectónicas que logró proyectar y construir, principalmente en su ciudad natal y en Lima, ejecutadas de manera parcial y que, en muchos casos, no sobrevivieron al paso del tiempo (Mejía, 2010c).

Por sobre todas las cosas se lo reconoce como pionero de la navegación aeroespacial, labor que inició en Bélgica y luego desarrolló en Alemania (Paulet Wilquet, 1988; Mejía, 2010a). También ejerció tareas diplomáticas a lo largo de su vida, que lo llevaron por distintos lugares del mundo. Falleció en Buenos Aires en 1945, cuando era Consejero Comercial de la Embajada del Perú en Argentina, cargo que desempeñaba desde el año 1941. Cerró así una trayectoria de vida que, en muchos momentos, estuvo dedicada a la diplomacia (Fernández Prada, 2015).

Del vasto legado intelectual y científico de Paulet, el presente artículo analiza dos proyectos: uno arquitectónico y otro de escala urbana y regional, publicados y divulgados en 1928 y 1933 en revistas limeñas.

Lima y el Perú en las primeras décadas del siglo XX

Para comprender el trasfondo de estos proyectos, es importante ubicar las propuestas de Paulet en su contexto histórico. En las primeras décadas del siglo XX, el Perú estuvo marcado por el Oncenio de Augusto B. Leguía (1919-1930), un presidente civil bajo cuyo gobierno se dio la primera gran modernización de Lima. Si la ciudad tenía 100.000 habitantes en 1900, se incrementó de manera sensible con 200.000 hacia 1920, hasta llegar a los 280.000 en 1931. Lima crecería a través de ejes recientemente abiertos. Los urbanizadores ensancharon una ciudad que hasta ese momento estaba compuesta por un centro, un puerto y algunos balnearios en el sur. Así lo confirma el historiador Basadre:

Gran parte de la actual estructura urbana de Lima surgió entre 1919 y 1930 o ha provenido del impulso entonces iniciado. En 1920 y aun en los años inmediatamente posteriores, la ciudad terminaba por el lado sur en las calles transversales del Paseo Colón; el único servicio de transportes a Barranco, Chorrillos, Miraflores y La Punta era el que se efectuaba mediante el tranvía (Basadre, [1939] 2005, p. 176).

Luego de un período de bonanza económica a causa del valor internacional de las exportaciones, como ocurrió con otros gobiernos de América Latina, el derrocamiento de Leguía por un golpe militar marcó, tras las repercusiones de la crisis mundial de 1929, el fin de una etapa en el Perú (Burga y Flores Galindo, 1982). No es extraño que el gobierno de Leguía haya sido el escenario de importantes manifestaciones obreras y uno de los períodos más significativos de producción ideológica en el Perú. Las principales corrientes políticas y culturales peruanas del siglo XX (el socialismo, el aprismo, el conservadurismo, el indigenismo) se cristalizaron o nacieron en esos años (Neira, 1973).

La década de 1920 fue, por lo tanto, decisiva en la producción de grandes representaciones nacionales. Es en este contexto que Paulet, uno de los más destacados inventores peruanos del siglo XX, propuso y bosquejó planes ideales a nivel arquitectónico y urbano. Si se reflexiona sobre el futuro desde la identidad, resulta imposible no insertar sus proyectos dentro del contexto nacional, aun cuando tienen una dimensión cosmopolita y muchos de ellos se desarrollaron en el extranjero.

A fines de la década de 1920, Paulet hizo público un proyecto de rascacielos que serviría para colonizar territorios sin poblar, presentado en la Exposición Internacional de la Habitación y Urbanizaciones, celebrada en París en 1928 (Paulet, 1928b; M. E., 1928). Años después, propuso un proyecto para desviar el río Rímac hacia la zona norte de la ciudad, que incluía un gigantesco monumento a Santa Rosa y nuevas vías que unirían Lima con el resto del Perú y Sudamérica. Los dos proyectos se analizan tal como fueron publicados en la revista *Memorias e Informaciones*, órgano de la Sociedad de Ingenieros del Perú (1933; Paulet, 1928a).

Rascacielos en tierra y aire

En 1928 apareció su propuesta de “villa colonial racional” en el medio informativo del gremio de ingenieros (Paulet, 1928a). Allí se presentaron el texto y tres láminas de un gigantesco edificio de base cruciforme, compuesto por departamentos y lugares de trabajo para cinco mil personas, con servicios de salud, educación y recreación para sus habitantes (funcionarios, empleados, profesionales, artesanos y artistas).

La torre central contenía diversos locales sociales y ocho ascensores, sótanos de estacionamiento y servicios anexos, y se hallaba rodeada por cuatro jardines. En los cuatro primeros niveles de las cuatro grandes alas, se repartieron una serie de locales institucionales, oficinas, bancos, mercados, talleres, almacenes y clínicas, entre otros. El edificio, concebido como una pequeña ciudad, tenía entradas separadas a la torre central de servicios generales y a las torres de departamentos. Para que la propuesta fuera autosuficiente, alrededor del gran edificio se ubicaban zonas de cultivo, es decir, los lotes de los colonos y las fábricas cooperativas, así como parques y campos deportivos.

El rascacielos de concreto armado, de aproximadamente cincuenta pisos, tenía una planta en forma de cruz y una volumetría escalonada, coronada en algunos niveles por cúpulas, hasta llegar a la más grande de todas, que albergaba el anfiteatro y que servía de remate. El edificio debía garantizar el confort de sus cinco mil habitantes, ya que podía estar alejado de las ciudades o de las otras “villas”. Por ese motivo contemplaba, en los pisos inferiores, un local municipal, comisarías, correo y cuarteles de bomberos.

Un rascacielos como el descrito no es una novedad absoluta; ellos existen ya contruidos o en construcción en la América del Norte, aunque dedicados a fines especiales y sin la independencia total del que se proyecta. Por otra parte, los arquitectos Mies van der Rohe, Knul-Lomberg-Holm y sobre todo Le Corbusier han presentado proyectos de rascacielos semejantes (1920–1922) para las villas europeas, pero destinadas exclusivamente a negocios. El presente proyecto no tiene otra pretensión que la de haber aplicado los principios de racionalización de una villa o ciudad colonial, para permitir una colonización intensiva y confortable en las enormes regiones hasta ahora inexploradas de la América del Sur y [de] las colonias de otros continentes (Paulet, 1928a, p. 444).

En la descripción del proyecto, el edificio no tenía una ubicación precisa. Era un artefacto que podía situarse en distintos lugares de América y del mundo, una megaestructura, un gigantesco contenedor de múltiples actividades, una pequeña ciudad en sí misma.

Uno de los problemas que pretendía resolver Paulet en este proyecto era la menor ocupación del suelo, con la intención de no deforestar paisajes naturales y preservar recursos. En vez de planear poblados extendidos, un solo rascacielos-palacio-villa podía albergar en cuatro hectáreas el mismo número de personas que las esparcidas en una superficie mayor.

El edificio contenía 994 departamentos y un número variable de dormitorios, entre dos y ocho cada uno. Además, había cuatro hoteles con 680 habitaciones. En el interior, la lista de servicios era realmente extensa: escuelas, laboratorios, clínicas, tiendas, biblioteca, gimnasio, cine, discoteca, mercados, restaurantes, almacenes, casa de niños, instituto psicotécnico, frigoríficos, factorías cooperativas, iglesias, administraciones e instituciones varias.

Resulta llamativa la cantidad y diversidad de funciones que se congregaban en este edificio híbrido, en esta ciudad comprimida. La imagen de la primera lámina recuerda las representaciones que se hicieron de la Torre de Babel en el Renacimiento (Figura 1). Esta analogía con el primer rascacielos trunco de la humanidad no excluye otras, vinculadas a gigantescas naves espaciales a punto de despegar.

Las otras dos láminas muestran la isometría interior de un departamento y un esquema en planta del edificio. La planta de esta “ciudad racionalizada” se presentaba como una gran cruz girada a 45° (Figura 2). A su alrededor se hallaban los volúmenes de la iglesia, la piscina, el jardín infantil y el incinerador de basura, rodeados de avenidas.

Los ingresos de cada una de las cuatro alas dirigen, separadamente, a la administración, a los almacenes generales, a los servicios sociales y al mercado con compartimientos agrícolas. Otras cuatro entradas, ubicadas a cada uno de los lados del centro del edificio, conducen a los diversos locales comunales de la torre central y a los departamentos.

La leyenda que acompaña esta imagen señala que los departamentos tenían fachadas y ventanas hacia dos lados, algunos tres, con áreas libres que separaban a unos de otros. En el sótano se ubicaban las centrales eléctrica y frigorífica, y 960 estacionamientos, prácticamente uno por departamento. En una época en la que no abundaban los automóviles, la visión de futuro de Paulet priorizaba el sistema de carreteras por encima de la red ferroviaria, donde la movilidad de cada familia dependería de vehículos particulares y no del transporte público. Por otra parte, la leyenda también mencionaba la existencia de un aeródromo cerca del rascacielos.



Figura 1: Villa colonial racional, la "ciudad racionalizada", proyectada por Pedro Paulet (1928).
Fuente: Sociedad de Ingenieros del Perú (1928). *Informaciones y Memorias. Órgano de la Sociedad de Ingenieros del Perú*, Vol. XXX, 11, Lámina I. Archivo de la Biblioteca Nacional del Perú. Digitalización: Dina García (2018).

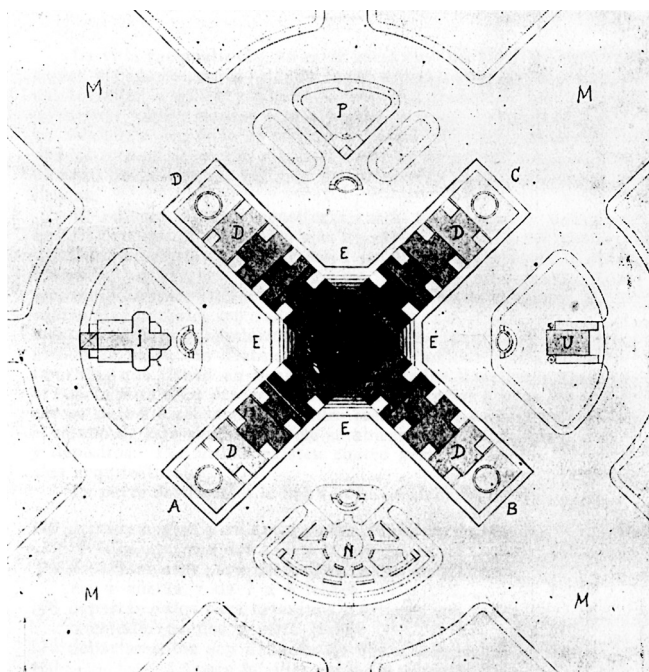


Figura 2: Villa colonial racional de Paulet. Planta general del edificio (1928). Fuente: Sociedad de Ingenieros del Perú (1928). *Informaciones y Memorias. Órgano de la Sociedad de Ingenieros del Perú*, Vol. XXX, 11, Lámina III. Archivo de la Biblioteca Nacional del Perú. Digitalización: Dina García (2018).

El dibujo isométrico muestra la distribución interna de un departamento con cuatro dormitorios (Figura 3). La solución es de recintos yuxtapuestos y poca fluidez espacial. El vestíbulo conducía a un hall central integrado a una oficina, que distribuía a todos los ambientes ubicados a su alrededor: cocina, cuatro dormitorios con “armarios racionalizados”, baño y cuarto de huésped independiente. Resulta extraño el hecho de que no haya un salón principal. El departamento incluía balcón, montacargas, servicio de agua fría y caliente, aire acondicionado, desagües y electricidad. Estaba presente, además, la racionalización de la construcción en el uso de elementos normalizados.

En la elección del nombre “Villa colonial racional” para este proyecto, se percibe la originalidad y la contradicción que anida en la obra de Paulet. Pocas veces una asociación de términos logra, con tanta fuerza y transparencia, transmitir las tensiones de un periodo.

La ciudad de Lima, modernizada y extendida durante el gobierno de Leguía, comenzaba lentamente, sin tener conciencia de ello, a abandonar el estilo neocolonial, aunque no lograba aún insertarse plenamente en la arquitectura del Movimiento Moderno. En este punto, para comprender el rascacielos de Paulet, es preciso ponerlo en relación con otros proyectos o corrientes arquitectónicas contemporáneas y posteriores. En especial con los inicios de lo moderno, una especie de proto-racionalismo representado en el Perú y en otros países del continente por el *art déco* y la denominada “arquitectura buque” (Martuccelli, 2017, pp. 108-119).

La corriente neo-prehispánica, también de la década de 1920, intentó proponer desde la arquitectura un aporte al problema de la identidad en el Perú (compuesto por una región costera poblada de criollos y una región andina poblada de indígenas). No debe olvidarse que la reivindicación andina del Perú, en el caso de algunos políticos e intelectuales, se hacía a través del rescate del pasado inca y no del presente, lo que se ha resumido con la brillante fórmula “incas, sí; indios, no” (Méndez, 1993).

La propuesta de Paulet de 1928 no se inscribe en esta discusión. Lo que buscaba era transformar, y de ninguna manera rescatar o prolongar, la raíz colonial del país en tanto herencia española. Aquí, lo colonial expresaba el deseo de colonizar el territorio, desde una necesaria modernización.

En todo caso, habría que esperar varios años, hacia el final de la década de 1940, para que la arquitectura y el urbanismo del movimiento moderno se desarrollaran en Lima y en el Perú. Lo harían esencialmente, incluso ostensible y ostentosamente, al romper con la “arcadia colonial” (vinculada a lo virreinal) y enfrentarse a lo neocolonial (Salazar Bondy, 1964).

En este gran proyecto arquitectónico, lo que captaba la atención de Paulet era una decidida voluntad de participar en la modernización e, incluso, de acelerar el advenimiento del futuro. En su propuesta de la “Villa colonial racional” buscó articular colonización y modernidad. Bajo esta modalidad, cómo no reconocerlo, su visión arquitectónica fue original, enorme y singular, de una asombrosa creatividad y magnitud, sin legado ni presencia en la ciudad y en el país.

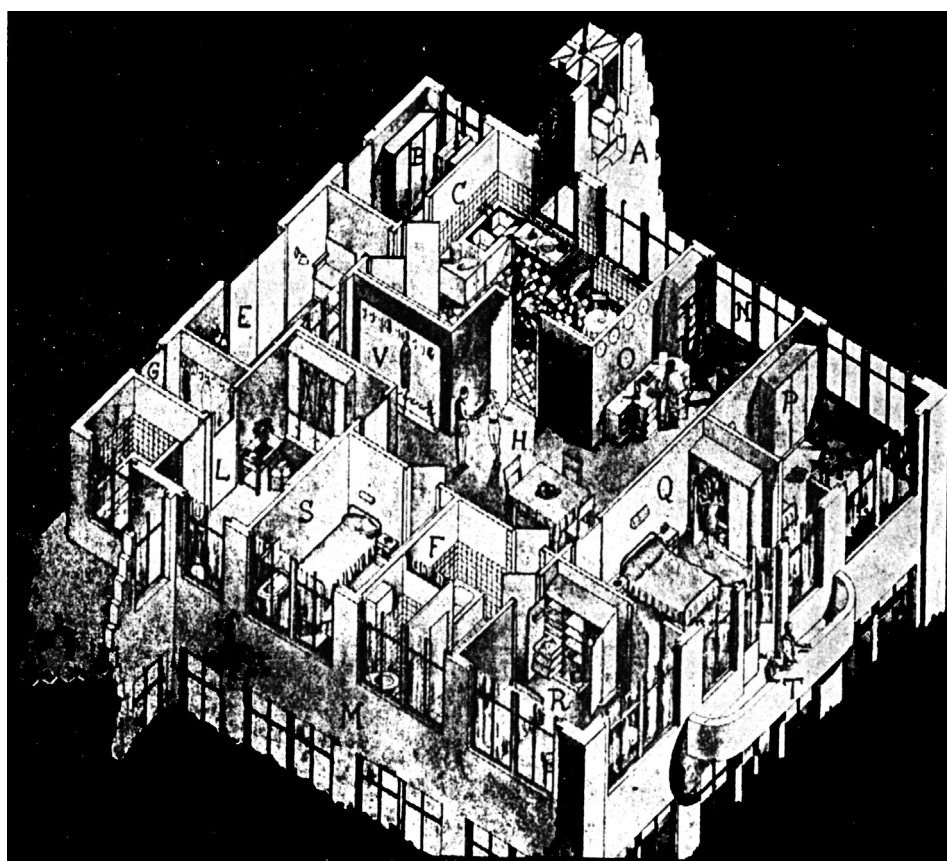


Figura 3: Villa colonial racional. Vista de la distribución de un departamento. Fuente: Sociedad de Ingenieros del Perú (1928). *Informaciones y Memorias. Órgano de la Sociedad de Ingenieros del Perú*, Vol. XXX, 11, Lámina II. Archivo de la Biblioteca Nacional del Perú. Digitalización: Dina García (2018).

Embellecer Lima, modernizar el Perú, diseñar América

Algunas de las ideas planteadas en el apartado anterior aparecen recreadas en otro gran proyecto de Paulet: la propuesta para el norte de Lima, fechada en junio de 1933, cuando cumplía tareas diplomáticas como cónsul en Yokohama. Como se indica en la lámina que lo ilustra, fue “fruto de 30 años de estudios y viajes en Europa, Norteamérica y Asia”, es decir, el resultado de inquietudes que lo acompañaron por mucho tiempo (Sociedad de Ingenieros del Perú, 1933).

La extensa descripción de 21 páginas, un pequeño mapa intervenido de Lima y la imagen desarrollada del proyecto fueron publicados por Paulet en *Informaciones y Memorias* (1933a), y poco tiempo después en la revista *CADELP* (1933b, 1933c). En dichas publicaciones, el autor reconocía que se trataba de un anteproyecto y prometía, en el futuro, planos más detallados, con cortes y elevaciones.

El “Proyecto para la urbanización y embellecimiento del norte de Lima” pertenece a lo que en urbanismo se denomina “planes ideales”, cargados de fantasía. Este proyecto estaba compuesto por tres partes principales: la urbanización, el monumento y las nuevas avenidas exteriores. Paulet proponía desviar las aguas del río Rímac y crear nuevos servicios para la ciudad. Además, incluía un monumento a Santa Rosa, un santuario grandioso que coronaba la cumbre del cerro San Cristóbal. Por último, enunciaba un nuevo plan para organizar la capital y todo el territorio del Perú, con tres enormes avenidas hacia el Pacífico, la montaña y el sur (Figura 4).

La idea de la colonización continuaba presente, pero no como eje desde el cual se sostenía la propuesta. Después del golpe de Estado contra Leguía y la turbulencia política de los primeros años de la década de 1930, la mirada de Paulet fue distinta. Podría decirse que pensó su nueva intervención urbana a medio camino entre una Lima colonial “que se va” (para retomar la afirmación nostálgica del poeta José Gálvez) y una Lima moderna que tarda en llegar y que, por entonces, solo asomaba en algunos trabajos urbanos realizados en la ciudad por el fallido gobierno de Leguía durante el primer centenario de la independencia. Se analizan a continuación las tres partes que componían al proyecto.

La primera parte de la intervención era más urbana que arquitectónica: proponía desviar el cauce del río Rímac y hacerlo pasar por detrás del cerro San Cristóbal. En esa operación, se creaba una laguna artificial de 400 hectáreas y un aeródromo interurbano para aviones e hidroaviones, considerado una gran ventaja por Paulet dada su cercanía a la Plaza de Armas.

Un mapa de Lima, incluido en el artículo, mostraba la operación en la cual se unían dos puntos del cauce existente para lograr una línea recta de nueve kilómetros. Dos represas, con sus respectivos puentes, regulaban el nivel del agua y conformaban el lago artificial (Figura 5). El antiguo cauce curvo del río, ahora seco, se convertía en el gran zoológico de la ciudad. Al aprovechar el desnivel, se planteaba como un gran foso, con la modalidad de animales sueltos, adelantada para su época. El zoológico se continuaba con un parque de atracciones, lo que conformaba una gran zona de esparcimiento. Hacia el este se ubicaban más servicios recreativos y hacia el oeste un sector militar y un barrio industrial.

Con este proyecto, se ganaba para la ciudad un área enorme (el viejo cauce), sin expropiaciones ni demoliciones. Lo existente, a un lado y otro del río, se revalorizaría con nuevas viviendas de no más de tres pisos en los lugares vacíos. La incorporación del Rímac, tradicionalmente un distrito de bajos recursos, a la ciudad, contribuiría a disminuir el desequilibrio económico. El río dejaría de ser lo que siempre había sido, cloaca y muladar. Con esta propuesta, Paulet contemplaba las preocupaciones de índole social y ecológica.



Figura 4: Proyecto para la urbanización y embellecimiento del norte de Lima (1933), de Pedro Paulet. Fuente: Sociedad de Ingenieros del Perú (1933). *Informaciones y Memorias. Órgano de la Sociedad de Ingenieros del Perú*, Vol. XXXIV, 8, Lámina s/n. Archivo de la Biblioteca Nacional del Perú. Digitalización: Dina García (2018).

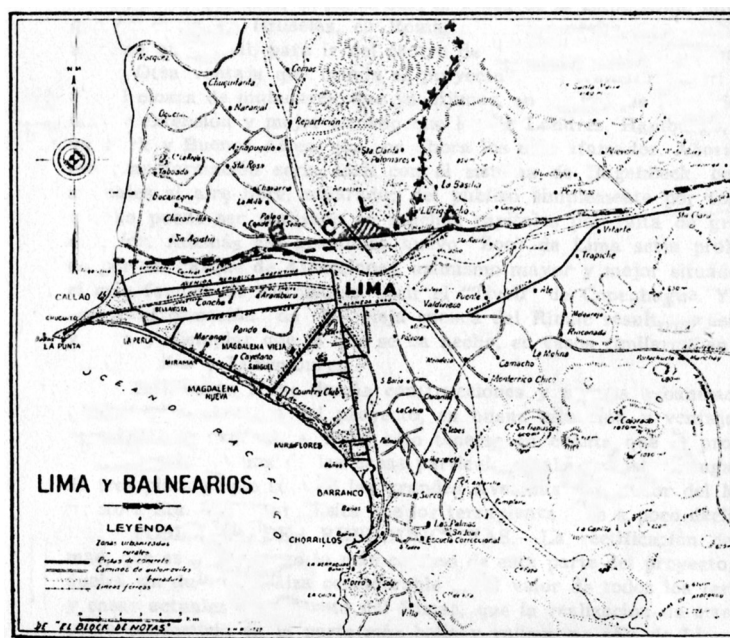


Figura 5: Proyecto para la urbanización y embellecimiento del norte de Lima. Mapa de la región Lima (1933), Pedro Paulet. Fuente: Sociedad de Ingenieros del Perú (1933). *Informaciones y Memorias. Órgano de la Sociedad de Ingenieros del Perú*, Vol. XXXIV, 8, p. 350. Archivo de la Biblioteca Nacional del Perú. Digitalización: Dina García (2018).

El espíritu de la modernidad estaba presente en esta primera parte del proyecto, aun cuando se apartaba de aquel urbanismo que soñaba con superficies planas, árboles alineados, fachadas tiradas a cordel y edificios como grandes masas geométricas. Paulet prefería los terrenos accidentados, la variedad de formas y colores, la presencia del agua, de la flora exuberante y de la fauna no enjaulada: todo un manifiesto por la diversidad y la ecología. Sin embargo, como ingeniero e inventor que era, Paulet decidió manipular la naturaleza y convertir al río Rímac en una línea recta.

En esa misma línea, decidió transformar el cerro San Cristóbal en un cono trunco. Lo que buscaba, según sus propias palabras, era “rectificar” el cauce del río y “arreglar arquitectónicamente” el cerro. Esta segunda parte refiere al monumento a Santa Rosa de Lima, cuya finalidad era convertirlo en el mayor santuario de América y del mundo. “Si Santa Rosa en vez de nacer en Lima, hubiera nacido en Buenos Aires o en Nueva York, ya hace tiempo que se le habría ahí consagrado el más grandioso santuario del Nuevo Mundo” (Paulet, 1933a, p. 357).

El santuario era un monumento a la santa y también al Perú. Para ser “el mayor del mundo” no necesitaba ser el más alto ni el más grande. La condición de grandeza, explicaba el autor, se daba por la armonía del monumento y sus alrededores. Si antes los edificios se observaban desde planos inferiores, la aviación le daría otra perspectiva. Esta basílica se planteó para ser apreciada desde una perspectiva aérea o a vuelo de pájaro. Para ello, se buscó la armonía horizontal del cerro y de los terrenos que rodeaban el santuario.

En la base, a modo de zócalo del monumento, una doble columnata de 20 m de alto rodeaba el cerro, con un anillo de seis grandes palacios de 150 m de fachada cada uno. El cerro se transformaba en un gran cono trunco que servía de pedestal a la basílica, con tres escaleras monumentales, tres ascensores dobles y una autovía helicoidal con 36 edificios o “palacetes” en anillos escalonados. El proyecto culminaba con una terraza superior o plaza circular, alrededor de la basílica. La flora estaba compuesta exclusivamente por rosales.

En el proyecto del monumento a Santa Rosa hemos adoptado, cual coronación a la cima del cerro San Cristóbal, una basílica con aspecto justamente de corona imperial, con planta octogonal –lo que permite un interior de cruz griega, como lo quería Miguel Ángel para San Pedro de Roma– y con una amplia cúpula central, de modo que el monumento es el conjunto de cerro e iglesia (Paulet, 1933a, p. 360).

La basílica, proyectada en cemento y acero, se haría realidad con la contribución de todos los católicos de América. De haberse construido, se hubiese convertido, qué duda cabe, en un atractivo mundial y en el hito urbano de una ciudad como Lima, que carece de un referente arquitectónico que la represente en el mundo (Mejía, 2010b).

En su zócalo, al pie del cerro, se propusieron edificios para albergar distintas instituciones, algunas de carácter pan-americano y pro-indígena. El panamericanismo, sostenía Paulet, como ideal político y eficiente factor económico, además de fomentar la paz y la solidaridad en el continente, podía y debía favorecer:

“[...] la incorporación a la cultura y [el] progreso modernos de nuestras razas indígenas, cuyo abandono y aún persecución, está creando –no solo en el Perú sino doquier en América– el grave y hasta tremendo problema de la “dualidad de la Nación” (Paulet, 1933a, p. 361).

En la zona que unía el centro con el Rímac hasta el aeropuerto y el lago artificial, aparecían en los terrenos desocupados nuevos edificios, avenidas y alamedas de trazo regular y manzanas ordenadas. En la nueva avenida al terminal marítimo dirigida hacia el oeste, destacaba nítidamente una nueva plaza en forma de estrella, donde se ubicaba una escultura, que parece hacer referencia a un “indio no-reconocido”.

[...] se ha previsto un “monumento al indio desconocido”, obra de aliento que debería ser objeto de un concurso entre artistas americanos con la sola condición de que ese monumento, destacándose como una estela, despierte el interés y la devoción hacia el aborigen desposeído de nuestro continente (Paulet, 1933a, p. 362).

Esta cuestión es el drama histórico del Perú y de América, cuyas sociedades divididas no contribuyen al desarrollo pleno de las naciones. Vale la pena subrayar la incorporación de ideas en torno al tema del indio en la propuesta de Paulet: si bien no son centrales, muestran el interés y la preocupación de su autor, así como sus contradicciones, al plantear en páginas posteriores la idea de llevar colonos europeos a la sierra y selva del Perú.

En la tercera parte del proyecto se explicaba el diseño de nuevas avenidas exteriores, que reubicarían a la ciudad de Lima en la geopolítica del continente. Eran varios los ejes, entre los océanos Pacífico y Atlántico, que unirían la capital peruana con otras ciudades del mundo.

Lo que importa por el momento es notar que, sea en el tráfico de norte a sur, sea en el del oeste al este, Lima ocupa [un] puesto privilegiado como etapa central, en el primer caso, y como cabecera de etapas, en el segundo (Paulet, 1933a, p. 363).

El planteamiento se vuelve irremediabilmente centralista, al buscar que grandes vías del Perú vuelvan a nacer y converger en la capital. Por esos años, Lima aún no era la ciudad-nación en la que se convertiría a causa de la migración interna desde la década de 1950. Por el contrario, era una ciudad costeña, con pocos habitantes y rodeada de población mayoritariamente andina y rural.

La propuesta de Paulet marcaba diferencias con otros proyectos del periodo, que buscaban reivindicar el mundo andino como el eje de la nación peruana (algunos incluso propusieron el traslado de la capital del país hacia la ciudad del Cusco). Paulet hizo un proyecto opuesto: hacer de Lima, gracias a una red moderna de transporte y de rutas, el verdadero centro del Perú.

El proyecto planteaba arterias directas hacia las principales regiones del país desde el monumento de Santa Rosa, que servía de núcleo. La primera de estas arterias, la Avenida del Pacífico, iba hacia el mar inmediato, el Callao. Otra iba hacia el sur, al Cusco, cerca del Puerto Maldonado, en el departamento de Madre de Dios. Desde allí quedaba abierta la posibilidad de dirigirse en dirección sureste hasta La Paz y Buenos Aires, a modo de diagonal sudamericana. Esto ofrecía al Perú y a la Argentina salidas a ambos océanos. La tercera arteria se dirigía hacia la montaña, que por el Huallaga terminaría en el mar interior, el río Amazonas, con conexión a Brasil.

La nueva “Avenida hacia la Montaña”, que Paulet llamaba “Gran Diagonal Peruana”, era la obra de mayor aliento del proyecto y a la que mayor atención le prestó, debido a que la consideraba de alto valor urbano y territorial “[...] en el sentido moderno del urbanismo, que es el arte de poblar racional y estéticamente una región” (Paulet, 1933a, p. 365). Según su

opinión, el río Huallaga era preferible a los ríos Ucayali y Marañón, como ruta al Amazonas. Antes de llegar al Huallaga, la avenida que nacía en el monumento a Santa Rosa pasaba por Quives y Oyón, para dirigirse hasta Ambo o Huánuco.

Al inicio de esta avenida, muy cerca del cerro San Cristóbal, aparecían dos edificios al cruzar el nuevo cauce del río Rímac. Eran bloques de departamentos con plantas similares a las propuestas en 1928, aunque de menor densidad, proyectados para 500 familias. La planta cruciforme supone una reelaboración de lo que Paulet había publicado años antes con el nombre de “villa colonial racional”. La idea era reproducirlos en Lima y a lo largo del territorio peruano y americano. Para conectarlos se pensó en combinar aeródromos con estaciones de cable-carril, un sistema de transporte aéreo con cables suspendido por torres, que permitiría una mejor adaptación a los accidentes geográficos.

Esta vía, que actualmente constituye un “desierto económico” debe ser colonizada y no por eventuales pequeñas colonias sino por una corriente de al principio cientos y después miles de familias de colonos extranjeros que lleguen cada semana. Se necesita pues disponer de vastos y bien provistos “hoteles de inmigrantes” y tal es el objeto de las dos Cités-bloques que muestra nuestro proyecto al principio mismo de la Avenida de la Montaña, con capacidad para 500 familias cada una. Este sistema, ideado con el fin preciso de poder poblar los trópicos con población blanca, debería ser sucesivamente reproducido cada 10 kms aproximadamente, a lo largo de la vía, y con su respectivo aeródromo y estación de cable-carril (Paulet, 1933a, p. 366).

Para sustentar su idea, Paulet tomaba el ejemplo de Estados Unidos, que con 30 millones de inmigrantes en el siglo XIX transformó su territorio y se volvió potencia mundial. En el caso de América del Sur, hacía referencia al éxito que significó la inmigración en Brasil y Argentina y a lo que lograron los alemanes en el sur de Chile (Paulet, 1933a).

En estos textos explicativos o apologéticos de su proyecto, sin descuidar aspectos propiamente arquitectónicos y urbanos (que señalan una continuidad con su proyecto de 1928), Paulet subrayaba empero otra dimensión. Hablaba, en efecto, de una inmigración “bien entendida” y de “racionalizar la colonización”, más orientada a la industria que a la agricultura. Hablaba de “colonos forasteros seleccionados”, provistos de capital propio. No pensaba, al menos de modo preferente, en la importante inmigración china y japonesa que durante décadas había llegado al Perú. Paulet lo expuso sin ambigüedades: “los colonos capacitados son los que pueden venir de Europa, aquellos que no encuentran lugar en las ciudades congestionadas del Viejo Mundo. Esos colonos, que llegarán en gran cantidad, comprarán terrenos y se volverán contribuyentes” (Paulet, 1933a, p. 367).

El incentivo a la inmigración fue tema de interés internacional como posible remedio a uno de los grandes males de la humanidad: el desequilibrio de población entre continentes. Por esos años, distintos gobiernos de América plantearon ofertas para atraer capitales y personas de Europa. La propuesta de Paulet para una inmigración selectiva, esencialmente europea, no era nueva en el contexto americano. Pero en el caso del Perú, a diferencia de lo que ocurrió por ejemplo en Argentina, la inmigración nunca fue un proyecto político propiamente dicho. En todo caso, nada equiparable a la conocida afirmación de Juan Bautista Alberdi según la cual “gobernar es poblar”, o a la importancia numérica de los contingentes inmigrantes que llegaron a la Argentina desde las últimas décadas del siglo XIX.

En el Perú, a pesar de la vastedad geográfica del país, el espacio nunca se imaginó vacío, ni mucho menos un desierto. Por el contrario, el drama modernizador peruano durante el siglo XX se debía al desencuentro entre la ciudad costeña y la región andina, cuyos habitantes no se identificaban (por racismo y diferencias sociales) entre sí, por no mencionar la región amazónica.

Es en este contexto que deben interpretarse las sugerencias de Paulet en torno a una inmigración europea. Esto podría parecer una ruptura con afirmaciones planteadas en otros de sus trabajos, pero es solo una impresión inicial. Aún con contradicciones, la prioridad era modernizar el Perú, con el deseo constante de tender puentes entre realidades distintas.

Paulet bosquejó, imaginó y propuso ideas y formas. Era el presente y el futuro lo que intentaba articular desde la arquitectura y el urbanismo. La tensión era tal que por momentos resulta difícil saber si sus proyectos tenían más de utopía o de enclave. Si apuntaban como utopía a imaginar un nuevo Perú o si se limitaban, desde los enclaves, a crear bolsones de modernización. Una modernización que para Paulet suponía tanto el crecimiento económico como la expansión de la cultura científica, tanto la construcción de una nación como la transformación del hábitat humano.

El mismo plano general de la propuesta, con la primera parte de la explicación, se publicó dos meses después en la revista *CADELP*, dedicada a temas urbanos y arquitectónicos (Paulet, 1933b). Un mes después apareció la perspectiva de un dibujante de la misma revista interpretando la planta del proyecto y las descripciones hechas anteriormente por el autor (Figura 6). En este número aparecieron las explicaciones de Paulet sobre la Basílica de Santa Rosa (Paulet, 1933c).

También fue publicado un texto anónimo que analizaba y criticaba el proyecto. Su principal reparo estaba en saber si tenía sentido semejante derroche de tecnología en el centro histórico de la ciudad y si tal despliegue económico no sería más lógico hacerlo en las zonas de expansión hacia el sur, urbanizadas durante el gobierno de Leguía, que marcaban el crecimiento hacia Miraflores. El autor infería que Paulet, al haber estado tantos años fuera del Perú, desconocía hacia dónde se dirigía la expansión de Lima (Anónimo, 1933).

Paulet divulgaba sus ideas porque quería someter su proyecto a las críticas que pudiesen mejorarlo. A la manera de otras grandes cirugías urbanas dadas en el mundo, su plan buscaba orden, higiene y especulación. La propuesta era de difícil concreción, a pesar de su esfuerzo por sustentarla en términos económicos y políticos. Sus explicaciones indicaban cómo conseguir el dinero en cada caso y asegurar la rentabilidad de todas las operaciones, hecho que posiciona a Paulet como un “moderno capitalista”, promotor de la participación privada en sus iniciativas. Extensos párrafos se empeñaban en encontrar mecanismos administrativos y legales para concretar sus ideas.

En su rol de economista y promotor, defendió cada una de las partes del plan: la urbanización, el santuario y las avenidas de colonización. Este tipo de intervenciones, insistía el autor, redundaría en ganancias para el Estado y produciría un alza en el valor de los terrenos, que con impuestos justos aseguraría la retribución de capitales y la incorporación de nuevos contribuyentes.

Las tres partes del proyecto tenían distintas posibilidades de financiarse. Si la primera podía beneficiar a la ciudad y al país, las otras tendrían repercusión internacional. Santa Rosa, que según Paulet era más americana que peruana, contaría con las donaciones de los católicos devotos para su construcción. Tanto la Diagonal con el río Amazonas, que uniría

el Pacífico con el Atlántico a través del centro de Suramérica, como otras intervenciones de escala continental, necesitarían financiamiento internacional. Lo más importante, en este último punto, era organizar la afluencia de colonos seleccionados.

Lima no es ya “la perla del Pacífico”. Sin contar a Santiago de Chile, brillan con mucha mayor población y mejores atractivos Los Ángeles, San Francisco, Tokio y Osaka, Shangai, Sidney y Melbourne, al borde de ese océano.

Pero Lima puede convertirse en la más bella y frecuentada capital de Hispanoamérica, con esfuerzo y gastos relativamente moderados. El proyecto al que corresponden las presentes “explicaciones” tiende a probar concretamente tan halagüeña posibilidad (Paulet, 1933a, p. 369).

Es decir, Paulet también quería convertir a Lima en un atractivo turístico. En la propia lámina del proyecto, anotaba: “Si embelleciendo a Lima logramos atraerle cien turistas extranjeros semanalmente la dotaremos con una inédita renta anual de más de un millón de soles” (Paulet, 1933a, lámina s/n).

En definitiva, la propuesta de Paulet contenía varios ingredientes. Entre ellos, la transformación de la naturaleza por medio de grandes obras de ingeniería, una visión económica fuertemente empresarial, ideas de panamericanismo y preocupaciones pro-indígenas: todo formaba parte de los ideales de Paulet. Las ambigüedades del autor se tornan evidentes si en la misma propuesta confluyen colonias en forma de rascacielos, para albergar y atraer europeos hacia la sierra y la selva del Perú, además de su explícita intención de poblar los trópicos con población blanca. Más tarde, ante la dificultad para convocar inmigración europea, Paulet habría considerado, cuando vivía en Yokohama, a los japoneses como alternativa para la Amazonía, ya que los consideraba “buenos colonos iniciadores” (Mejía, 2017, p. 118).

Se subraya que en el proyecto publicado en 1933, la atención en torno a la identidad había cambiado, en la medida en que planteaba intereses diversos: quería integrar una faceta indígena “desconocida”, una dimensión hispano-religiosa (Santa Rosa) y una aspiración modernizadora (avenidas y colonos). Consciente o inconscientemente, Paulet reflejó la tensión ideológica que recorría el Perú por esos años. En todo caso, desde la arquitectura y el urbanismo buscó dar una representación articulada de la historia peruana en la cual el eje central era la modernización.

Epílogo

La capacidad creadora de Pedro Paulet fue, sin dudas, admirable: una imaginación fértil y una fantasía cargada de certezas. Aunque su biografía está más ligada a la historia mundial de la aeronavegación espacial, por episódica que haya sido su obra, también incursionó en asuntos arquitectónicos y urbanos, así como de planificación regional.

A pesar de los esfuerzos por presentar sus ideas de forma viable, en términos políticos y económicos, la “villa colonial racional” y el “proyecto para la urbanización y embellecimiento del norte de Lima”, están colmados de fantasía y controversia. Lo cierto es que Paulet soñaba con transformar la realidad. No aspiraba a menos: con ingenio y voluntad pretendía doblegar

la naturaleza, manipularla y diseñar un nuevo continente. En la historia de las ideas urbanas del Perú resulta provocador, extraño y valioso.

Pero lo más importante de Paulet, en lo cual se ha centrado este artículo, es el carácter altamente atípico de su visión modernizadora. Si bien sus propuestas no están desprovistas de cierta ingenuidad (sobre todo en lo que concierne a la inmigración), más vale tratar de entender lo que ellas revelan.

Paulet permite rastrear la asombrosa oscilación, por no decir desorientación, que atravesaron los modernizadores peruanos del periodo. En pocos años y con tan solo dos proyectos, Paulet dejó entrever sus tormentos, entre la articulación urbana del pluralismo cultural nacional y la invitación a la inmigración europea. Las inflexiones fueron rápidas, contradictorias e incluso inconsistentes por momentos. El ingeniero cohabitó con el arquitecto (cuando se trataba de “desplazar” al río Rímac); el arquitecto se transformó en inventor (bajo la égida de los rascacielos); el inventor se volvió guardián de la tradición (cuando buscaba recrear memorias).

Por último, lo que subyace con enorme fuerza en los dos proyectos de Paulet es un compromiso intransigente con la indispensable modernización de la ciudad, el país y el continente. Sin lugar a dudas, ese fue su credo. Una modernización en la que incluso, una vez más, expresó gran originalidad: su visión del futuro fue equidistante entre tradición y pasado, memoria e invención. Fue un modernizador que apostó por el desarrollo de las capacidades técnicas, pero que nunca se desentendió de lo cultural. En un periodo en el cual se opuso tanto la modernidad a la tradición, lo criollo a lo indígena, Paulet, sin menoscabo de su adhesión al proyecto modernizador, reflexionó de manera simultánea y transversal sobre asuntos muy diversos. También en esto fue, a su manera, un creador.

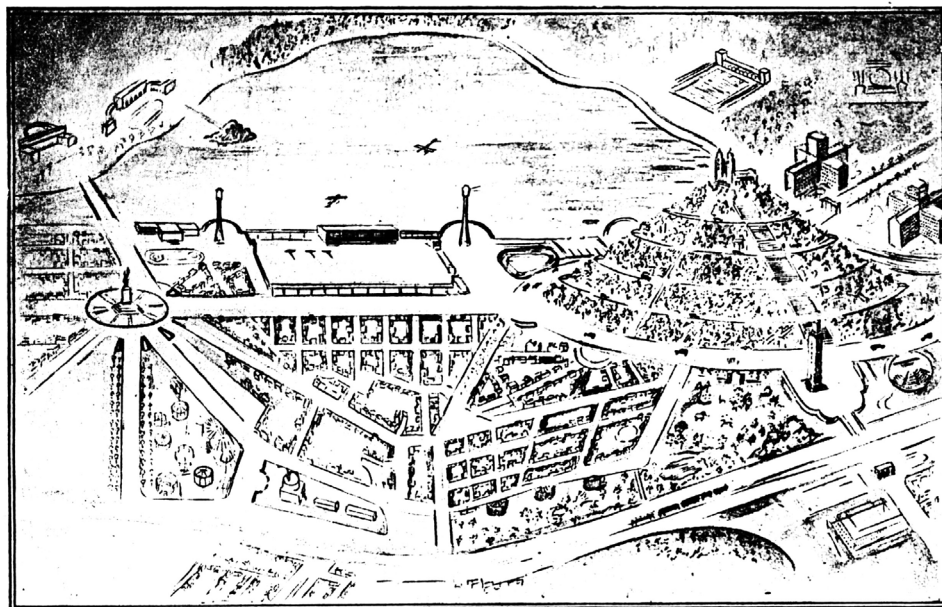


Figura 6: Proyecto para el norte de Lima. Apunte efectuado en base al plano de Paulet (1933). Fuente: *CADELP Magazine Ilustrado* N° 7. (1933). Comentarios al proyecto para la urbanización y embellecimiento del norte de Lima. (p. 16). Archivo de la Biblioteca Nacional del Perú. Digitalización: Dina García.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CADELP Magazine Ilustrado N° 7 (1933). Comentarios al proyecto para la urbanización y embellecimiento del norte de Lima. (pp. 16 y 35).
- Basadre, J. ([1939] 2005). *Historia de la República del Perú (1822-1933)*. Tomo 14. Lima, Perú: El Comercio.
- Burga, M. y Flores Galindo, A. (1981). *Apogeo y crisis de la República Aristocrática: oligarquía, aprismo y comunismo en el Perú, 1895-1932*. Lima, Perú: Ediciones Rikohay.
- Fernández Prada, A. (2015). *El diplomático Pedro Paulet Mostajo (1874-1945)*. Lima, Perú: Universidad Ricardo Palma.
- M. E. (1928). Ecos. El rascacielos ciudad. *África. Revista de tropas coloniales*, 47, p. 286.
- Martuccelli, E. (2017). *Arquitectura para una ciudad fragmentada. Ideas, proyectos y edificios en la Lima del siglo XX*. Lima, Perú: Universidad Ricardo Palma.
- Mejía, A. (2010a). Pionero aeroespacial. *El Dominical. Diario El Comercio*, Lima, p. 6.
- ----- (2010b). Una basílica para Santa Rosa. *El Dominical. El Comercio*, pp. 8 -9.
- ----- (2010c). Creador del futuro. *El Dominical. Diario El Comercio*, pp. 6 -7.
- ----- (2017). Pedro Paulet, sabio multidisciplinario. *Persona y cultura*, 14, pp. 95-112.
- Méndez, C. (1993). *Incas sí, indios no: apuntes para el estudio del nacionalismo criollo en el Perú*. Lima, Perú: Instituto de Estudios Peruanos.
- Neira, H. (1973). Y después de Mariátegui ¿qué?. En H. Neira (Comp.). *José Carlos Mariátegui en sus textos*. Tomo II. (pp. 133-187). Lima, Perú: Peisa.
- Paulet, P. (1928a). La villa colonial racional. *Informaciones y Memorias de la Sociedad de Ingenieros del Perú*, Vol. XXX, 11, pp. 443-444.
- ----- (1928b). Pour que les blancs s'installent aux tropiques. Village colonial rationalisé. *Le Monde Colonial Illustré*, 62 (5), pp. 233-234.
- ----- (1933a). Explicaciones del Proyecto para urbanización y embellecimiento del norte de Lima. *Informaciones y Memorias. Órgano de la Sociedad de Ingenieros del Perú*, Vol. XXXIV, 8, pp. 349-369.
- ----- (1933b). Proyecto para la urbanización y embellecimiento del norte de Lima. *CADELP Magazine Ilustrado*, 6, pp. 11-13 y 38.
- ----- (1933c). Proyecto para la urbanización y embellecimiento del norte de Lima. La Basílica de Santa Rosa. *CADELP Magazine Ilustrado*, 7, pp. 16 y 35.
- Paulet Wilquet, M. (1988). *Pedro Paulet Mostajo (1874-1945): padre de la aeronáutica*. Lima, Perú: Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.
- Salazar Bondy, S. (1964). *Lima la horrible*. México DF, México: Editorial ERA S.A.
- Sociedad de Ingenieros del Perú (1928). *Informaciones y Memorias. Órgano de la Sociedad de Ingenieros del Perú*, Vol. XXX, 11.
- ----- (1933). *Informaciones y Memorias. Órgano de la Sociedad de Ingenieros del Perú*, Vol. XXXIV, N° 8, p. 350.
- Zlatar, J. (2000). *Pedro Paulet Mostajo*. Lima, Perú: edición del autor.

Elio Martuccelli Casanova

Arquitecto por la Universidad Ricardo Palma (URP). Doctor en Arquitectura por la Universidad Politécnica de Madrid (UPM). Docente de pregrado en la URP y en la Pontificia Universidad Católica del Perú. Docente de Maestría en Museología y Gestión Cultural, URP, y en Arquitectura en la Universidad Nacional de Ingeniería de Perú (UNI). Editor de la revista *ARQUITEXTOS*. Autor del libro *Arquitectura para una ciudad fragmentada. Ideas, proyectos y edificios en la Lima del siglo XX*, editado por la URP.

Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Ricardo Palma
Av. Benavides 5440
1801 - Santiago de Surco, Lima, Perú

martuccelli.elio@gmail.com