

# Así nació el Pueblo de Villa Devoto

Recopilado del libro “Villa Devoto 1889-1916. Tomo I”  
de Edgardo Oscar Tosi

*El 13 de abril de 1889 el intendente del municipio de la Capital aprobaba los planos del Pueblode Villa Devoto que el Banco Inmobiliario había presentado el 4 de abril anterior.*

Resumen .....	1
1- El Banco Inmobiliario: Primeros pasos .....	5
2- Compra y Proyecto – 1889 .....	11
3- Venta y construcción 1889 al 1891 .....	15
NOTAS .....	21

## Resumen.

El Banco Inmobiliario se constituía el 16 de abril de 1888, en lo que hoy llamaríamos un banco de inversión. El estándar superior, económico, social y político de su directorio permitía augurar propósitos que iban más allá de la sola fundación de un pueblo.

Sus primeros pasos se iniciaron en Villa Alvear, sobre la calle Godoy Cruz frente a la primitiva estación Palermo recientemente inaugurada del FC. Buenos Aires al Pacífico. Simultáneamente comenzaban tratativas para la compra de una propiedad que permitiera realizar un emprendimiento de mayor envergadura.

La creación de un pueblo, estuvo concebido desde el mismo momento de la formación del Banco, pero para su concreción se necesitaba de una línea férrea, donde se estableciera una estación sirviendo a la futura población. Sin el ferrocarril no habría sido viable Villa Devoto, aún cuando no fuera esa estación, que aun no existía, el motivo de su nacimiento.

Las tratativas de compra de la propiedad, más de 200 hectáreas, en el Km 10,5 del Ferrocarril Pacífico se concretaron por escritura el 25 de febrero de 1889. La operación no fue por el total de la fracción. Los herederos Altube retenían 42 hectáreas. Lo que de tiempo antes se conocía como Tambo Lechuza.

El 8 de abril de 1889 con la firma del Sr. Esteban Dellacha, gerente del Banco Inmobiliario se presentaba a la consideración del Sr. Intendente de la Capital los planos de un nuevo pueblo. El trazado fue aprobado por el intendente Dr. Guillermo Cramwell el 13 de abril, acordándose la colocación de arboledas, solicitadas en la presentación inicial.

Los planos que llevaban las firmas de los ingenieros Carlos Félix Buschiazzo y José Poggi, presentado bajo el título de «Banco Inmobiliario Villa Devoto», incluían aquella fracción que continuaba en propiedad de los Altube y esquematizaba en el cruce

de la calle Fernández de Enciso (Washington) con el ferrocarril inglés, una estación, cuya instalación provisoria era aprobada recién por decreto del Poder Ejecutivo cinco meses después.

Básicamente manzanas rectangulares acomodadas a las dificultades de un predio cortado con anterioridad al proyecto por tres direcciones oblicuas y no paralelas: el camino a San Martín, el Tramway Rural y el F. C. Buenos Aires al Pacífico, a las que se agregaban, dos diagonales: Fernández de Enciso (Washington) y Lincoln, que cruzando su única plaza, creaba el proyecto.

La solución no arbitraria, surgió de condicionamientos preexistentes, a las necesidades del proyecto y a los intereses del banco, utilizándose soluciones en consonancia a las inquietudes urbanísticas dominantes en la época. A pesar de ello se acostumbra asignarle influencias de Pedro Benoit y de la ciudad de la Plata, de manzanas cuadradas, como si Villa Devoto fuera copia de ésta.

Una diagonal comunicaba el camino a la Floresta, también llamado a Montecastro, con el camino a San Martín. La otra a su vez empalmaba con el camino que venía de Flores y permitía, luego de cruzar la villa, el acceso directo a la estación Lynch, única del Tramway Rural, caballeriza de recambio en su camino a Zárate. Cruzaban dos bulevares, Salvador María del Carril (Nacional) y Chivilcoy (de la Capital). El primero dividía el proyecto longitudinalmente en partes iguales y se aproximándose al camino o calle Moreno que llevaba al pueblo de Belgrano.

Se prometía construir iglesia, colegio, mercado y juzgado. Solicitándose una concesión tranviaria para unir las estaciones Villa Devoto del F.C. Pacífico y la de las Catalinas del F. C. Poblador al Rosario (hoy Villa Urquiza del F. C. General Mitre). Línea que adjudicada no llegó a funcionar, aun cuando contara con vías y estación terminal.

Una grave crisis económica se iba adueñaba lentamente del país, sin llegar a resentir aun aquellas propuestas.

El periodismo invitaba a los habitantes de Buenos Aires a visitar, el 1 de noviembre de 1889 el pueblo recién fundado de Villa Devoto. Primer arribo ferroviario, que de ninguna manera debe asociarse al comienzo del proceso de venta.

No existió ceremonia fundacional. No se encuentra publicidades de venta ni de lanzamiento de la nueva urbanización. No hubo remates los precios eran fijos en toda la urbanización y no estaba normalizada la subdivisión en lotes, cuyas medidas se acomodaron al interés del comprador.

Calles de tierra, no todas abiertas, rebozaban barro en un 1889 que era sumamente lluvioso. Los cruces del F. C. Pacífico y el Tramway Rural no existían, salvo en puntos imprescindibles,. Hecho que produjo. a través de los años. fuertes disputas.

Se distinguen dos tipos de compradores. Los de manzanas completas o fracciones no menores de 1/4 y los adquirentes de lotes que iban de los 1.000 a exiguos 200 m2.

Era el Tramway Rural el eje de las ventas para aquellos que buscaban un lugar de vivienda permanente. Los del grupo de menores recursos, hacia quienes se dirigió la venta inicial, buscando hacerla masiva, fueron incentivados por exigencias del banco y presentaron rápidamente solicitudes de construcción. Viviendas económicas, tipo chorizo, de una o dos habitaciones, cocina y letrina al fondo, ladrillos asentados en barro, cuyas solicitudes presentadas a lo largo del 89 y 90, debido a la crisis económica, no llegaron nunca a construirse. El más antiguo de los pedidos encontrado en el Archivo Municipal era del 5 de agosto de 1889 y por no cumplir las exigencias mínimas de construcción no fue aceptado.

Los compradores de fracciones mayores en su casi totalidad estaban relacionados con el banco y fueron autorizados por asamblea, como forma de aventar la crisis, a aplicar sus acciones devaluadas de la sociedad para comprar los terrenos. Mantendrán baldías, en su gran mayoría las propiedades adquiridas demostrando el carácter especulativo de la compra. Algunos esperaron su valorización hasta los primeros años de siglo siguiente, otros, forzados o no por la situación económica, las enajenaron prontamente, a precios deteriorados. Una muy pequeña proporción erigió viviendas, no siempre importantes, pero si, concordantes con aquel medio semi rural.

Las dos primeras propiedades “de lujo” ejecutadas, principios del 90, fueron casonas de madera proyectadas por el arquitecto Luis Dubois y ejecutadas por el ingeniero José Poggi para Bartolomé Devoto y Esteban Dellacha. Pero ya a fines del 89 en Navarro (Río de Janeiro) se levantaban cuatro de tipo económico: entre Argerich (Marsella) y Nazca (Sevilla) la primera y entre Nazca y Terrada (Turín) la otra ambas fuera de lo que hoy se considera Villa Devoto y en Habana entre Segurola (Bruselas) y Marcos Paz (Hamburgo), otras dos en el hoy es Villa Devoto.

Para mayo de 90, sumándose al tren inicial, comenzaba a correr los domingos y feriados saliendo de la estación Central. Cubría el interés de los habitantes de Buenos Aires por conocer los “pueblitos suburbanos” y pasar un día de campo. El Tramway Rural, disponía de coche imperial con asientos tapizados con felpa roja para primera clase, separada de la segunda por una división de madera.

A lo largo de 1889 el ambiente político y económico se enrarecía. El 1 de septiembre. el “meeting” de la Unión Cívica de la Juventud, reunía a más de 4.000, exaltados antijuaristas, Al paso del 90 la crisis económica maduraba y la política estallaba el 26 de julio con la revolución del Parque, derrotada y no vencida tres días después

En aquellos primeros dos años se levantaron y aun existen las casonas de don Antonio Devoto sede del colegio que lleva su nombre, la de Onorio Stoppani (conocida como de Tamini, actualmente parte del Hospital Zubizarreta). Ya demolidas la de Asunción, Pedro Morán (Bogotá), Marcos Paz (Hamburgo) y Segurola (Bélgica), que un memorista afirmó fue la primera de la Villa. El palacete de Dellacha de Nueva York y Chivilcoy (de la Capital) y Mercedes (Londres), cuya torre (tanque de agua), es símbolo actual del patrimonio barrial.

Muchas eran construidas por etapas, buscando comodidades que inicialmente no se creyeron necesarias. Miguel Mulhall, comenzaba una casa, que al año siguiente la ampliaba. “La Emilia” de Habana, Sanabria (Viena) y Segurola (Bruselas) iniciada en

septiembre de 1891 se terminaba a mediados del 96. “Palacetes” veraniegos, que se vendieron y/o demolieron entre la primera y segunda década del siglo XX.

Una emblemática levantada frente a lo que iba a ser el mercado fue un frustrado conventillo de 20 habitaciones y dos locales: San Martín, Pareja y del Carril. Construido esperando la población numerosa que nunca llegó, debió buscar otros menesteres. Trasformado en “centro comunitario” se instalaron allí a través del tiempo, previas ampliaciones y modificaciones tres escuelas, un centro de salud y una comisaría

Comisaría que habría señalado la importancia de un desarrollo urbano que se resistía a afirmarse. Se instaló recién en 1896, cuando comenzaban a soplar otros aires: un destacamento de la comisaría de Villa de las Catalinas. Autores del ámbito policial fantasean una para 1888 cuando Villa Devoto no existía.

Terminado 1891 las pautas para el desarrollo de la nueva población estaban latentes. Pero la crisis que se había insinuado antes del 89 y estallado en el 90 frustraba todas las expectativas. Se necesitaría un nuevo motor de crecimiento, dado que el Banco Inmobiliario, ante las circunstancias adversas, se preparaba para abandonar la escena.

# 1

## El Banco Inmobiliario: Primeros pasos

El nombre de Banco Inmobiliario, en concordancia a la época, definía el ámbito y la metodología convenientes para integrarse al mercado “especulativo” de tierras. Hoy lo definiríamos como banco de inversión. Su constitución se producirá el 16 de abril de 1888, <sup>(1)</sup> quedando formado su directorio con los siguientes miembros: presidente: Antonio Devoto, vicepresidente: Ernesto Quesada, tesorero: Esteban Badaracco, vocales: Manuel S. Aguirre, Isaac M. Chavarría, Juan Eduardo Clark, Eduardo Coll, Vicente L. Casares y Luis A. Huergo. Siendo gerente Esteban Dellacha. <sup>(2)</sup>

El superior estándar de sus integrantes hace suponer intenciones que iban más allá de la sola fundación de un pueblo. Desde la visión unificadora de la generación del ochenta aspiraban a provocar una amplia política de desarrollo urbano, aprovechando las posibilidades que creían se abrían al país.

Estudiando la nómina del directorio verificaremos el entrecruzamiento de diferentes componentes sociales y económicos, que a su vez estaban allegados a los más altos niveles del poder político. Antonio Devoto, Esteban Badaracco y Esteban Dellacha conforman dentro del directorio el componente de origen italiano, con poder económico creciente e indiscutible influencia dentro del ámbito municipal. Aun cuando no surgen de un único grupo empresario, ocupan tres de los cargos fundamentales y marcan cierto predominio italiano en la estructura.

Quienes los acompañan son personalidades destacadas con relaciones políticas y económicas interesantes. Ernesto Quesada, Isaac M. Chavarría, Manuel S. Aguirre y Vicente L. Casares, tienen como distintivo común su participación en los niveles más elevados de la política del país. Podríamos definirlos como hombres del Autonomismo. Juan E. Clark y Luis A. Huergo eran, respectivamente, primer concesionario y proyectista de la línea ferroviaria que había llegado a ser el F. C. de Buenos Aires al Pacífico, inaugurado en su tramo Buenos Aires a Mercedes San Luis en marzo de aquel año de 1888.

Antonio Devoto era desde 1882 presidente del directorio del Banco de Italia y Río de la Plata, cargo que desempeñará durante 34 años hasta el día de su muerte. Motorizaba además, secundado por su hermano Bartolomé, una arraigada casa comercial de importación y exportación. Participaba en el comercio naviero, en donde también actuaba, aunque en otro aspecto, la familia Badaracco, propietaria de un importante astillero instalado sobre ambas márgenes del Riachuelo aguas arriba de la vuelta de Rocha.

También era Devoto uno de los más fuertes empresarios de la construcción, <sup>(3)</sup> actividad que lo conectaba a un buen número de sus “paisanos” quienes llegaban a considerarlo gracias a sus logros económicos; un líder para los de alto nivel y un ejemplo de triunfador para los que estaban buscando «fare l’ América».

Su contrato más importante lo había firmado en 1883, cuatro años y medio antes de la formación del Banco Inmobiliario, con el estado nacional, por siete millones de pesos oro. Se comprometía en éste a realizar las obras de distribución de agua potable

para la ciudad de Buenos Aires cuyos resultados económicos, de acuerdo a publicaciones de la época finalizarían con quebrante para Antonio Devoto.

Surge allí un detalle sugestivo de esas interrelaciones de poder e influencias. Isaac M. Chavarría había sido presidente para 1883 de la Comisión de las Obras de Salubridad, repartición que dirigía aquellos trabajos, siendo Manuel S. Aguirre su sucesor. Realizándose el acuerdo final entre estado nacional y contratista en aquel 1888.

Era Isaac M. Chavarría hombre del riñón del poder, compañero de escuela en Concepción del Uruguay del presidente Roca, había desarrollado ya para 1888 una importante carrera política, en la que sobresalía su diputación nacional por el pueblo de Mendoza y participación en el Tribunal Superior de Justicia. Había actuado junto al gobernador de Mendoza en momentos en que Juan Clark y Luis Huergo desplegaban sus intereses por la concesión ferroviaria, hecho que debió relacionarlos. Varios años después a fines del siglo, será Chavarría responsable del arreglo entre la Nación y el Ferrocarril Trasandino en ese tiempo aun propiedad de Clark.

Durante la primera presidencia de su amigo el general Roca, había presidido Chavarría la cámara de diputados y actuado posteriormente como su ministro del Interior.

Juan Eduardo Clark, chileno de origen británico, emparentado con la familia Sarmiento, concesionario inicial de la traza del ya inaugurado F.C. de Buenos Aires al Pacífico, había sido el responsable de la obtención de las tierras necesarias para la construcción de la línea. Será comprador de distintos tramos del ferrocarril Andino propiedad de la Nación, que transferirá casi inmediatamente al F.C.B.A.P. El 6 de febrero de 1888 adquirirá junto a Carlos H. Lawdford el tramo Villa Mercedes a Villa María en \$ 7.395.000 <sup>(4)</sup> Había iniciado su actividad en la década de '70, junto siempre a su hermano Marcos, con el tendido de líneas telegráficas entre Chile y nuestro país, siendo además concesionario ferroviario en la provincia de Entre Ríos. Su fortuna tendrá un fuerte quebranto ante la crisis del '90 que no logrará superar completamente, aun cuando luego de esta fecha figura como propietario del Ferrocarril Trasandino que pasará luego a manos de Gran Oeste bajo dominio del Buenos Aires al Pacífico. <sup>(5)</sup>

Luis A. Huego, mano derecha de Juan Clark en la primera concesión, ostentaba junto al título de primer ingeniero argentino, el de ser una de las mentes técnicas más claras de nuestro país, llegando a ser el primer presidente de la Sociedad Científica Argentina.

Pertenecía entre otras sociedades anónimas de la época al directorio de Villalonga S.A. empresa ocupada en el alquiler de tren rodante a las empresas ferroviarias, principalmente vagones comedor y de carga, entre ellas el F.C.B.A.P <sup>(6)</sup> Proyectista del puerto de la Boca, había sido su director hasta comienzos del 1888, <sup>(7)</sup> siendo sobre éste que estaban montados los intereses tranviarios de Quesada Hermanos.

Era Ernesto Quesada, como ya dijimos, vicepresidente del Banco. Hijo de Vicente G. Quesada, embajador argentino en Washington y México. Era en esos momentos un hombre joven de buena posición económica. Había participado junto a su

padre en la actividad periodística, primero en la provincia de Entre Ríos y desde 1881 hasta 1885 en la publicación de la «Revista de Buenos Aires», a lo que se agregaba su tarea diplomática hasta 1880. Concedor de la actividad inmobiliaria integraba antes de 1888 la «Sociedad de Fomento» que llevaba adelante la formación de los pueblos de Bella Vista y San Miguel donde era propietario de 450 hectáreas. En ese mismo año, además de ser concejal de la ciudad de Buenos Aires, lo será en el partido recién fundado de General Sarmiento. <sup>(8)</sup> Su participación en el directorio del Banco Inmobiliario estaba relacionado con la Compañía Metropolitana de Tramways del Puerto de Buenos Aires de la cual era presidente, siendo Eduardo Coll tesorero y vocal Eduardo Badaracco. Esta compañía tenía igual domicilio que el inicial del Banco (Cangallo 453).

La relación de estos tres individuos con el Banco Inmobiliario debió ser institucional ya que la desaparición de los tres en el directorio se produciría en forma simultánea.

Algunos años después ocupará el cargo de intendente del partido de General Sarmiento entre el 1 de enero de 1893 hasta el 12 de agosto del mismo año, cuando hacía tiempo no pertenecía al directorio del banco. Llegará a ser, el Dr. Quesada, dentro de otro ámbito de actividades, uno de los más conocidos historiadores de su época y titular de la cátedra de sociología de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, participando de las ideas de Ingenieros y Piñero sobre psicología experimental. Formaba parte de lo que se dio en llamar la generación del 96, a la que pertenecieron entre otros Carlos Octavio Bunge, Juan Agustín García, Juan Bautista Ambrossetti, y Pablo Pizurno. Desde la cátedra estudió a Carlos Marx y su “profundo libro *Das Kapital*”, dejando claro que sin adherir a su teoría colectivista hacía suyo el cuestionamiento del mundo, ya no capitalista sino capitalista liberal, “llamado a aunar las fuerzas del socialismo y el catolicismo.” Tema que seguirá acentuándose en 1907 en sus clases de Economía Política que dictara en la Universidad de La Plata. <sup>(9)</sup>

Vicente Luis Casares al igual que Manuel S. Aguirre, <sup>(10)</sup> eran factores del poder económico y del manejo financiero del país. El primero, en ese 1888, fundaba la empresa láctea “La Martona”, de perdurable trayectoria y luego en 1890 será designado presidente del Banco Nacional, motivo por el cual suponemos se alejaría del Banco Inmobiliario. Continuará en ese cargo, en el Banco de la Nación Argentina al constituirse esta institución por disolución de la anterior. Estaba casado con Herminia Lynch. Su actividad política posterior será intensa. Muy amigo de Carlos Pellegrini, será propuesto por éste como vicepresidente del Gral. Roca en su segunda presidencia, militando en el Partido Autonomista Nacional, que llegará a presidirlo en 1908. En 1898 será presidente del Jockey Club.

Manuel Aguirre de una tradicional familia, ocupada desde los primeros años de vida del país en la actividad financiera, quedó referenciado cuando dijimos que había sido presidente de la Comisión de Obras de Salubridad luego de Chavarría y presidente del directorio del Banco de la Nación para fines del siglo. Debió tener, desde antes de 1895, una relación de carácter personal con Antonio Devoto dado que participaba como testigo de su parte en el juicio Devoto Viale, en el que reconocía la letra de Rosa Viale de Devoto.

Eduardo M. Coll, de origen catalán, era miembro al igual que Esteban Badaraco, además de la empresa tranviaria de los Quesada, de La Buenos Aires Compañía de Seguros, Incendios, Fluviales y Marítimos, en cuyo domicilio se constituyera el Banco Inmobiliario según lo informa Osvaldo Córdoba en su libro sobre Juan A. Buschiazzo.<sup>(11)</sup> Esa Compañía de Seguros estaba presidida por Emilio Casares, formando parte de su junta inspectora Vicente L. Casares, su gerente Coll y el segundo vocal Badaraco.

En 1896, aparecía Coll propiciando la formación de una Bolsa de Frutos del País que se relacionaba con el puerto del Riachuelo.

De su mismo apellido, sin poder confirmar parentesco, encontramos dentro del emprendimiento Bella Vista San Migue, al Ing. Ventura G. Coll.<sup>(12)</sup> Este que participaba junto a Chaperrouge en el proyecto de aquel pueblo ocupó el cargo de intendente de Gral. Sarmiento luego de Quesada, donde le cupo destacada actuación. Chaperrouge proyectó muchos pueblos de la república donde aparece el diseño que se originara en la remodelación de París y que Bennoit recreara en la Plata, poniéndolo de moda desde ese momento. Llegó a tener estrecha relación con Antonio Devoto, diseñando pueblos en La Pampa y disponiendo de oficinas en dependencias de éste.

Este intertrabado de relaciones personales, que hemos bosquejado hasta aquí, permiten comprender que debían funcionar como conjunto y que dispondrían de múltiples posibilidades de maniobra en un futuro, frente a posibles malestares económicos que no podía desecharse fueran a producirse.

El 11 de junio ingresaba como asesor de la institución el arquitecto Juan Antonio Buschiazzo. Llegaba éste acompañado de un incuestionable prestigio, luego de actuar como ingeniero jefe comunal dentro del gobierno del primer intendente del Municipio de la Capital, don Torcuato de Alvear. Había sido responsable en muchas oportunidades de plasmar la reformulación urbanística de la ciudad encarada por este intendente, con proyectos de parques, plazas, hospitales y cementerios. Su broche de oro era la apertura de la Avda. de Mayo (en aquel momento fuertemente resistida), la no menos visionaria Avda. Norte a Sud, origen de la Avda. 9 de julio, realizada mucho tiempo después y de la Avenida de Circunvalación de la Ciudad de Buenos Aires.<sup>(13)</sup> Además de su participación en importantes obras y diseños en la ciudad de la Plata.

El banco, reforzaba así su solvencia económico financiera, con una firme apoyatura técnica, que en el caso de Buschiazzo estaba acompañada de una relación estrecha con la actividad municipal.

Se ingresaba perfectamente estructurado a un medio cuya expansión había dado en los últimos años resultados sorprendentemente positivos.<sup>(14)</sup>

La Plaza mostraba ciertos síntomas adversos, que parecían no haber sido comprendidos por sus miembros o que por el contrario pensaban aprovechar a su favor. A la vista de los sucesos posteriores esta última alternativa podría no se descabellada.

La posibilidad surge por los informes anuales del Banco de Italia que son fuertemente optimistas, cuando sabemos uno de sus directores, ya tiempo antes, esperaba esa crisis que hoy vemos era inminente.<sup>(15)</sup>



Los primeros pasos del Banco Inmobiliario se iniciarán sobre la calle Godoy Cruz frente a la vieja estación Palermo del F. C. Pacífico según lo prescribía su propio estatuto. Tomaba como referencia a la «Ciudad de Obreros» que la empresa Moreno, Marconi y Cía. fundara en diciembre de 1885 sobre la calle Serrano en un acto donde había actuado la banda del regimiento 1° de Artillería y del que había participado el Intendente Alvear. El nombre de éste «infatigable apóstol de la higiene» según un comentarista de la época, será el que llevaría el nuevo barrio. Villa Alvear se fué perdiendo con los años, y paso a reconocerse como «Palermo Viejo» y hoy Palermo Hollywood. <sup>(16)</sup>

Para 1888 a diferencia de 3 años antes, cuando esta “ciudad” nacía sin haber podido prosperar, la existencia de la estación terminal ferroviaria a pocos cientos de metros de la plaza central de Honduras y Serrano, permitía augurar un mayor desarrollo a la zona. No habría sido esta una urbanización integral sino que aprovechaba lo existente. La totalidad del «barrio» se distribuía en 110 manzanas entre Córdoba, Godoy Cruz y Scalabrini Ortiz (Ministro Ingles) que ya se encontraba muy fraccionada y donde el banco debía disponer de un número importante de terrenos.

El 23 de noviembre Buschiazzo presentaba al directorio su proyecto para Villa Alvear. <sup>(17)</sup> Suponemos que buscó integrar la zona con el nuevo ferrocarril. Se construye sobre la calle Godoy Cruz un edificio, frente a la vieja estación Palermo del F. C. Pacífico, entre Güemes y presidente Perón (Charcas), que ocupaba la totalidad de la cuadra. Perduran aun inalteradas ya centenarias para 1999, varias de aquellas viviendas bajo los números 2.547/49/51/53/57, que fueron demolidas, quedando aun una de sus esquinas con ciertas modificaciones.

La erección de otras construcciones en lugares próximos, definidas en la época como para obreros o económicas, permite suponer se mantenían las inquietudes de la empresa Moreno, Marconi y Cia.. Estaban destinadas a atraer grupos de obreros inmigrantes quienes, aunque definitivamente establecidos en el país, estaban aun concentrados precariamente a pocas cuadras de la plaza de Mayo en insalubres conventillos. El impulso tomado por el tranvía desde la década anterior, permitía a estos grupos, realmente marginados de la preocupación oficial, buscar zonas más alejadas donde obtener vivienda propia y decente. <sup>(18)</sup> La llegada de este medio de transporte a Plaza Italia y su paso hacia Belgrano, sobre todo luego de la aparición de la tracción eléctrica, será la real movilizadora de la zona y no su proximidad con la estación Palermo, que si pudo desempeñar un papel este fue secundario.

Los trabajos en el edificio de Godoy Cruz se iniciarán en diciembre de 1888 con el tendido de un desvío ferroviario que facilitará el acceso de los materiales a la obra. <sup>(19)</sup> El banco simultáneamente a este planteo llevaba adelante tratativas para la compra de una propiedad de buena superficie que permitiera realizar un emprendimiento de mayor envergadura. Se aceptaba el ofrecimiento de ciertos intermediarios relacionados a una importante fracción de tierra sobre la misma línea del F. C. Pacífico, cuyos herederos radicados en España, acababan de legalizar su situación de propietarios encontrándose en el país con intención de vender. La extensión de casi 500 hectáreas se ubicaba a 10 km de la estación Palermo, donde recién comenzaban las obras de Villa Alvear. <sup>(20)</sup>

El paraje se extendía a medio camino entre esta estación y la de Caseros, primera en el tramo a Mercedes (Prov. de Buenos Aires) último realizado de esta línea, que acababa de inaugurarse el 25 de marzo de 1888.

La creación de un nuevo pueblo, debió estar concebido desde el mismo momento de la formación del Banco, pero su concreción necesitó sin duda de la presencia de la línea férrea. Es innegable el nexo de Clark con el ferrocarril y la necesidad que sobre ella se estableciera una estación para servir a la futura población. Estación que en definitiva necesitó para su autorización que naciera Villa Devoto.

## 2

### Compra y Proyecto - 1889

El 14 de enero de 1889 Antonio Devoto, presidente del directorio del Banco informará a sus pares de la visita realizada a los terrenos ofrecidos cuya compra se iba a concretar en poco más de 30 días. El historiador Alberto O. Córdoba, en su biografía de Juan A. Buschiazzo, afirma que el libro de actas del directorio decía en forma confusa sobre el lugar: “el campo allí es alto por lo general y domina Flores, San Martín y Belgrano, distando de estas igual distancia. Hacia Catalinas existe una loma muy pronunciada y que podría fácilmente formar parte del mismo pueblo, no distando mas de dos cuadras más o menos”.<sup>(21)</sup> Durante esta reunión realizada en la calle Cangallo 453, domicilio del banco, en la que estaban presentes Antonio Devoto, Ernesto Quesada, Isaac Chavarría, Eduardo Badaracco, Manuel S. Aguirre, Juan Clark y Eduardo Coll se dispone la compra de los terrenos.<sup>(22)</sup>

Las tratativas entre las partes se concretarán en la firma de la escritura de compra el 25 de febrero de 1889 ante el escribano Carlos de la Torre. Representaban al banco don Antonio Devoto, acompañado por el gerente don Esteban Dellacha. Por los vendedores lo hacían don Miguel Altube y don José Antonio de Elorsa en representación de su esposa doña Nicanora Altube. Ambos dan como domicilio la ciudad de San Sebastián, España.<sup>(23)</sup>

El monto de la operación ascendía a \$ 2.000.000.- nacionales, pagándose \$ 400.000.- al contado y el resto a tres años, dividido en cuatro cuotas de igual monto, que vencían las tres primeras cada 10 meses y la proxima a los seis meses posteriores. Se efectivizarán los días 24, de diciembre de 1889, octubre de 1890, agosto de 1891 y febrero de 1892. Sólo esta última se incrementaría con un interés del 6 %. La operación no fue por el total de la fracción heredada por los hermanos Altube. Estos retenían 420.484,53 m<sup>2</sup>, que los planos nombran como fracción 21, ubicada en un frente de 400 m sobre la Avda. de los Constituyentes y algo más de mil de fondo. Se restaban además 41.700 m<sup>2</sup> que ocupaba el camino a San Martín el cual, en caso de desafectarse, quedaría en poder de los herederos, manteniendo el Banco la opción de compra a \$ 0,47/m<sup>2</sup> (precio unitario de la operación total).<sup>(24)</sup>

En el documento se informa finalmente que parte de la fracción, 85.950 m<sup>2</sup> estaba ocupada por dos líneas férreas, el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico y el Tramway Rural “del Sr. Lacroze”, las que “habían sido compradas por éstas” con anterioridad a esta operación. Hecho que debió suceder entre la llegada de los herederos a Buenos Aires y la escrituración de venta. Ello nos afirma en la idea que la relación con el Banco debió surgir de una intermediación de Juan E. Clark responsable de la compra de las tierras del trazado del ferrocarril.

El directorio del banco decide homenajear a su presidente y fundador, dando a la nueva población que se piensa proyectar el nombre de Villa Devoto.<sup>(25)</sup>

Cuando la propiedad fue escriturada aquel 25 de febrero, debieron disponerse de trabajos de campo, que permitieran al grupo de arquitectura, posiblemente asesorado por Juan A. Buschiazzo, desarrollar en forma rápida un proyecto, que solucionando los múltiples problemas que ofrecía el terreno, fuese presentado a la Municipalidad en los primeros días de abril de 1889, a escasos 45 días de aquella fecha (5). Trabajo

realizados por el Ing. Carlos María Morales, de fluida amistad con J. A. Buschiazzo, firmante de los planos de mensura del campo para los Altube. Años después el Ing. Carlos María Morales, proyectó la escuela que el Banco no terminó y participó en la fundación la Sociedad de Fomento.

El diario La Prensa del 8 de abril informa que con la firma del Sr. Esteban Dellacha, gerente del Banco, se ofrecía a la consideración del Sr. Intendente de la Capital los planos de un nuevo pueblo. El “que se piensa fundar” (son las palabras del diario). El banco proponía ceder gratuitamente a la municipalidad 1.679.823 m<sup>2</sup> de terreno para permitir la apertura de calles y avenidas interiores, amén del necesario para el ensanche de los caminos preexistentes que rodean la urbanización y para la rectificación del camino a San Martín. En consideración a dicho donativo, solicitaba que los futuros propietarios fueran exonerados del pago de permisos de construcción y que la Municipalidad se ocupara de la forestación de las calles y plaza, de acuerdo a planos de cortes que se adjuntaban. El Sr Dellacha destacaba, en apoyo al proyecto, el ancho de 17,32 m y 25 m asignados respectivamente a calles y avenidas interiores (Eran en realidad las medidas reglamentarias). Agregaba que los frentistas de estas últimas estarían obligados a dejar 10 m libres desde la línea municipal y cercar al frente con “verja de fierro.” Estas inquietudes, a las cuales se atenía el proyecto, estaban orientadas por los últimos conceptos de higiene urbana. Los planos del proyecto llevaban las firmas de los ingenieros Carlos Félix Buschiazzo y de José Poggi. <sup>(26)</sup>

La presentación firmada por Dellacha había sido fechada el 4 de abril, ingresando a Obras Públicas Municipales el día seis, donde el jefe de la sección 3<sup>a</sup>, ingeniero Carlos Picasso, informaba en forma positiva cinco días después, pasando a consideración del Departamento Ejecutivo el día 12. El trazado de calles propuesto fue aprobado por el intendente Dr. Guillermo Cramwell el 13 de abril, acordándose en el mismo documento “la colocación de arboledas a que se hace referencia” en el pedido inicial. <sup>(27)</sup>

La solicitud de excepción impositiva será remitida al Concejo Deliberante, que a la inversa de la celeridad con que había sido tratada la aprobación del trazado, la considera recién en la sesión del 6 de noviembre de 1889 en forma negativa.

La urbanización presentada bajo el título de “Banco Inmobiliario Villa Devoto”, no era propiedad exclusiva de éste, ya que se desarrollaba sobre la totalidad de las tierras que dentro de la nueva Capital Federal habían sido propiedad de don Santiago Altube, incluyendo la fracción 21, que ya hemos visto, continuaba en poder de sus herederos. <sup>(28)</sup> Hecho curioso que debió programarse durante la operación inmobiliaria pero no fue explicitada al momento de la compra. Fue así como los Altube, anónimamente resultaron partícipes desde un comienzo del pueblo de Villa Devoto. Su zona puede considerarse marginal, pero en una superficie no del todo despreciable, la que para 1892, como veremos, se transformó en la más extensa del barrio.

El proyecto la dividirá en manzanas rectangulares de 78 a 85 m de lado menor por 120 a 135 m del mayor, orientado este último según la avenida Francisco Beiró (del Progreso). Esas medidas variaban acomodándose a las dificultades brillantemente solucionadas en un predio cortado con anterioridad al proyecto por tres direcciones oblicuas y no paralelas: el camino a San Martín, el Tramway Rural y el F. C. Buenos Aires al Pacífico.

La Plaza Arenales (Santa Rosa), centro del desarrollo del proyecto estaba formada por cuatro manzanas cuadradas de 80 m. Estas medidas de manzana se encontraban aquí solamente como excepción y en las que se extendían a ambos lados a lo largo de la avenida Chivilcoy (de la Capital).

Desde la plaza, única de la urbanización, surgían dos diagonales: Fernández de Enciso (Washington) y Lincoln, que facilitaban la integración de la zona. La primera partiendo desde la avenida Mosconi (América) en su encuentro con el camino a San Martín (precario centro habitacional previo donde se ubicaba la pulpería Cimaró), <sup>(29)</sup> cruzaba casi perpendicularmente los rieles del ferrocarril Urquiza (Tramway Rural) y del F. C. San Martín (Pacífico). Luego de interseccionar la plaza, llegaba a la avenida Francisco Beiró (del Progreso) muy próximo a la actual calle Seguro, camino preexistente conocido como a la Floresta, que en algunos casos se nombraba como a Montecastro.

En el cruce de la calle Fernández de Enciso (Washington) con el ferrocarril inglés el proyecto ya esquematizaba la estación, cuyo diseño provisorio, presentado por la empresa ferroviaria, fue aprobado por decreto del Poder Ejecutivo el 26 de septiembre de aquel año de 1889.

La otra diagonal, la avenida Lincoln, permitía en aquella época, cuando la avenida General Paz era sólo un proyecto como avenida de Circunvalación, el acceso directo a la estación Lynch, única del Tramway Rural de aquel momento, que actuaba como todas las estaciones de esa línea en ese momento, de caballeriza de recambio en su camino a Zárate. Por el otro extremo Lincoln se conectaba al camino a Flores de existencia anterior.

También de la plaza surgían dos bulevares, las avenidas Salvador María del Carril (Nacional) y Chivilcoy (de la Capital). La primera, que dividía el proyecto longitudinalmente en partes iguales, se aproximaba en su intersección con la avenida de la Libertad hoy de los Constituyentes, al camino o calle Moreno que llegaba del pueblo de Belgrano. Esta parte del proyecto no será una realidad hasta mucho después. De propiedad de los Altube fue subdividida recién luego de 30 años.

La calidad y multiplicidad de las soluciones sorprende. La complejidad de medidas derivadas de las tantas diagonales, provocará que en el primer plano municipal de 1895, podamos encontrar múltiples errores por distorsión del real trazado del pueblo, en su intersección con el futuro camino de Circunvalación.

Quiénes hoy observan su diseño, sin considerar los distintos problemas a que debió abocarse el proyectista, acostumbran referirse a influencias de Pedro Benoit y de la ciudad de la Plata, como si Villa Devoto fuera copia de éste. La búsqueda de esa influencia hace olvidar que la ciudad de La Plata, formada por manzanas cuadradas, se inspiraba como tantas de la época, tal el caso de Villa Devoto, en ciudades cruzadas por diagonales y bulevares, de nítido origen francés. La solución encontrada para Villa Devoto no fue arbitraria, surgió de condicionamientos preexistentes a las necesidades del proyecto, a los intereses del banco y en consonancia a las inquietudes urbanísticas dominantes en la época.

Un detalle que merece tomarse en cuenta es que el centro del desarrollo, o sea la plaza, está ubicada a un costado de la gran fracción. Al noreste de la avenida San Martín quedará un monótono damero de manzanas rectangulares, en oposición al dinamismo de la otra sección. Nos animamos a afirmar, que esto no se debió a falta de ingenio de quien proyectaba y si a la presencia del tambo Lechuza de propiedad Altube. Esa zona en aquellos momentos, la más valiosa de la propiedad, debido a su proximidad con la Villa de las Catalinas y Belgrano continuaba, en buena proporción, valga la reiteración en propiedad de los Altube y quizás el Banco, ya desde un comienzo, previera el retorno de toda esa parte de la urbanización a los primitivos dueños, como realmente sucedió.

El proyecto incluía terrenos para una iglesia, un colegio, un mercado y un juzgado. Así mismo, con fecha 21 de octubre de 1889, el banco solicitaba una concesión tranviaria para unir las estaciones Villa Devoto del F.C. Pacífico y la de las Catalinas del F. C. Poblador al Rosario (hoy Villa Urquiza del F. C. General Mitre), afirmando en la solicitud que se buscaba posibilitar el acceso de materiales para quienes estaban ya construyendo en el nuevo pueblo y que debido al mal servicio del Tramway Rural no era posible realizar en aquellos momentos. La nota no toma en cuenta la posibilidad de acceso por el F. C. Pacífico, aún cuando se habla de su estación. Esta había sido autorizada a construir en su forma provisoria, menos de 30 días antes y sus servicios regulares se iniciarían con dos trenes mixtos diarios, el 1º de noviembre siguiente, once días después de aquel pedido. <sup>(30)</sup>

Aquella concesión tranviaria fue adjudicada el 26 de diciembre de 1889. Se preveía que el tranvía accedería desde Villa de las Catalinas por la avenida Mosconi (América) desviando por Caracas (Nápoles) hasta José Cubas (Caracas) y por ésta hasta su cruce con Fernández. de Enciso (Washington), calle que la llevaba a la estación del F.C. Pacífico por un lado de la plaza a la ida y por el otro lado en su regreso. <sup>(31)</sup>

Tenemos la seguridad que la línea no llegó a funcionar, pero deducimos por las inquietudes demostradas por la Sociedad de Fomento de Villa Devoto en 1896, que los rieles fueron tendidos, aunque pudieron no serlo en toda su extensión. Por fotografías de la época, conocemos un depósito y una posible estación, pero dudamos hayan contado con tren rodante, ante la falta de documentación probatoria al respecto. <sup>(32)</sup> En el proyecto de revalúo de de los bienes del Banco efectuado por “La Inmobiliaria” en enero de 1894 se habla de la existencia de edificios de estaciones y de «elementos del tramway».

Esa línea tranviaria, la escuela, la iglesia, el mercado y el juzgado, debido a la crisis económica que se adueñaba lentamente del país, quedaron sólo en intenciones. Posteriormente algunos de los proyectos fueron modificados y concretados por otros interesados o simplemente olvidados. <sup>(33)</sup>

El diario La Prensa del 31 de octubre de 1889 invitaba a los habitantes de Buenos Aires a visitar, al día siguiente, el pueblo recién fundado de Villa Devoto. Se ofrecía un tren especial que saliendo de la estación Central a las 7 horas 50 minutos o desde Palermo a las 8 y 15, llegará a Villa Devoto a las 8 y 30 horas.

### 3

#### Venta y construcción 1889 al 1891

Aquel aviso del diario La Prensa, convocaba para el 1 de noviembre al primer acceso ferroviario al nuevo pueblo, que de ninguna manera debe asociarse al comienzo del proceso público de venta. El horario del todo inapropiado y el hecho que los posibles compradores debieron abonar su pasaje teniéndose que acomodar a las escasas posibilidades de transporte, evidencia que no era su intención atraer potenciales compradores.

Debido a lo encumbrado de los directivos del banco y sus relaciones oficiales hace lógico suponer la existencia de algún tipo de ceremonia fundacional, como había sucedido años antes, en los casos de Villa Alvear y Saavedra. Pero no nos consta que esto haya ocurrido en alguna forma, en ese día, ni en ninguno anterior o posterior.

Aun así es difícil no ceder a la tentación de recrear, los típicos remates donde una espaciosa carpa reuniría a los posibles candidatos, entre los acordes estruendosos de la clásica banda de músicos italianos. Pero dado que los precios eran fijos en toda la urbanización: \$ 3.335/m<sup>2</sup> no era lógico que hubiera remate. Además no estaba normalizada la subdivisión en lotes, cuyas medidas se acomodaron al interés del comprador, lo que puede comprobarse hoy sobre la calle Habana o Pareja desde Sanabria a Marcos Paz, zona inicial de venta. Resultado de aquello es la sucesión casi incoherente de frentes de medidas dispares de 8, 10, 12, 14, 20 ó 50 varas.

Resulta realmente sorprendente no encontrar publicidades de venta ni de lanzamiento de la nueva urbanización. Aquellas debieron encaminarse por carriles privados. La falta de publicidad que no fue obstáculo para que Villa Devoto fuera muy conocido desde sus mismos comienzos y utilizado como polo de atracción para ventas en otros lugares próximos. En un aviso de Callet y Llambí aparecido en La Prensa el 1 de diciembre de 1889, donde se ofrecía vender una chacra “a un paso de Villa Devotto” (sic), se llegaba al extremo de afirmar que todas las calles estaban adoquinadas.

Esa falta de publicidad y venta masiva ha permitido suponer que se estaba frente a una urbanización del tipo que hoy llamaríamos “Barrio Privado” para usufructo de los socios del Banco. Esta errónea deducción surge de contabilizar los varios socios del banco que adquieren propiedades luego de 1891. Pero esas compras fueron facilitadas por el banco en ese momento para superar la crisis financiera y no antes cuando el interés fue vender y obtener buenos dividendos. Ese hecho que terminara siendo de política institucional no niega el interés que individualmente tuvieron algunos socios por adquirir fracciones del lugar.

El nuevo poblado tenía sus arterias, lógicamente de tierra, a veces con zanjonés laterales para permitir los desagües. El barro debió estar presente en aquellas calles, para recibir a quienes llegaban en esos primeros tiempos, ya que 1889 fue año sumamente lluvioso. Tanto fue así, que si hubo quienes aceptaran la invitación para aquel primero de noviembre, habrán tenido que soportar a primeras horas de la tarde un muy fuerte aguacero y guarecerse en la estación, que no es la actual, mientras esperaban el tren de las 5,09 p.m. para retornar a la ciudad. <sup>(34)</sup>

No todas las calles de la urbanización estuvieron abiertas en un primer momento. Seguramente lo estaban aquellas dentro de ventas iniciales, desde la actual calle Marcos Paz (Hamburgo) hasta las vías del Tramway Rural entre las actuales avenidas Francisco Beiró y Mosconi, y sobre la zona que hoy llamaríamos el Talar, donde se ubicaron buen número de las ventas iniciales. Los alambrados (alambreras dicen los planos de la época) permanecían en los límites perimetrales de la propiedad, ubicadas, según lo prometido en su nueva posición, luego de efectuados los ensanches de las actuales Francisco Beiró (del Progreso), Mosconi (América) y Lastra (Gral. Espejo). Los cruces sobre el F. C. Pacífico y el Tramway Rural no existían, salvo en puntos imprescindibles, tal vez Nueva York en la primera línea y camino a San Martín y Fernández de Enciso (Washington) en la segunda. Esta falta de pasos a nivel irá provocando a lo largos de los años, pedidos y litigios sobre aperturas, entre los vecinos y las empresas de transporte.

Al camino a San Martín, junto con su traza, se le debió rectificar la pendiente frente a la pulpería de Cimaró, donde una pequeña barranca marcaba el inicio de uno de los brazos del arroyo Medrano. <sup>(35)</sup>

Surgen un sinnúmero de interrogantes imposibles de responder. Debido a que esa invitación del periódico no había tenido intención de venta inicial, o de haberlo sido, porque la asistencia fuera poco numerosa o porque la política de venta del Banco no incluía la venta masiva o porque esta no tuvo los réditos esperados; o porque en definitiva el banco no creía oportuno vender en momentos de crisis, lo real fue cualquiera fuera el motivo un escaso nivel de ventas el resultado final de lo que podemos definir como primer año de lanzamiento de la urbanización.

Aquella apatía era fácilmente explicable desde el punto de vista de los compradores, ya que habiéndose deteriorado, a lo largo del año, el ambiente político y económico, se vivían momentos difíciles, con escases de numerario.

Aún cuando a los primeros posibles compradores, casi todos italianos, no les preocupara la situación política nacional, hecho que sucedía también en los últimos años con los argentinos, debían encontrarse golpeados por la misma inquietud que dominaba a la ciudad. El 1 de septiembre, se había realizado el “meeting” de la Unión Cívica de la Juventud. Reunión multitudinaria para la época, con más de 4.000 asistentes, exaltados antijuaristas, a quienes acompañaba lo más expectante de la intelectualidad política nacional. Lo que hacía suponer se avecinaban tiempos de inestabilidad.

Desde un comienzo surgirán dos tipos de compradores. Los que se transformaron en propietarios de manzanas completas o fracciones no menores de 1/4 y los adquirentes de lotes que iban de los 1.000 hasta exiguos 200 o 300 m<sup>2</sup>. Los primeros rodeaban la plaza y se extendían a lo largo de las avenidas Chivilcoy y Salvador María del Carril (de la Capital y Nacional). Los otros se concentraron en aquel momento inicial principalmente en dos zonas, una alrededor de Navarro (Río de Janeiro) y el Tramway Rural y la otra a lo largo de Habana y José Cubas (Caracas) desde Segurola (Bruselas) hasta la avenida Chivilcoy (de la Capital). Era el Tramway Rural el eje de las ventas para aquellos que buscaban un lugar de vivienda permanente. Algo similar debió orientar a quienes lo hicieron en terrenos en intersección de Mosconi (América) y Lincoln ubicados las proximidades de la estación Lynch (fuera de los límites del pueblo).



Los del grupo de menores recursos, hacia quienes se dirigió a nuestro entender la venta inicial, buscando hacerla masiva, fueron incentivados por exigencias del banco y presentaron rápidamente solicitudes de construcción. Eran viviendas económicas de una o dos habitaciones, cocina y letrina al fondo, ejecutadas en ladrillos asentados en barro para el interior y mezcla de cal en paredes al exterior, todo ello de acuerdo a las exigencias municipales del momento. Techos de chapa de zinc y pisos de pinotea o cemento completaban las obras.

Muchas de estas viviendas, con solicitudes presentadas a lo largo del 89 y 90, debido a la crisis económica, no llegarán nunca a construirse. Pero a su vez se levantarán otras construcciones sin el permiso municipal correspondiente. En un temprano 29 de noviembre de 1889, pocos días después de ser rechazada la excepción impositiva solicitada desde el primer momento por el banco es nombrado Guillermo Roeykens, con un sueldo de \$ 150.- mensuales, inspector municipal en Villa Devoto y Villa de las Catalinas, <sup>(36)</sup> tratando de esta forma de contener este tipo de transgresiones. De ellas no serían ajenas la empresa vendedora, ya que los infractores, en muchos casos alegan haber sido autorizados por el banco a construir, sin pagar gravamen alguno.

El más antiguo de los pedidos de construcción que hemos encontrado en el Archivo Municipal es del 5 de agosto de 1889, perteneciente a don Benjamín Romero, confirmando que las ventas se iniciaron con anterioridad al 31 de octubre de ese año. <sup>(37)</sup> Su futuro constructor era Egiziano Giglioli quien situaba la propiedad en la esquina imposible de Bahía Blanca (París) y Joaquín V. González (Berlín) de “Billa Devoto” (sic). El pedido no fue aceptado por no cumplir las exigencias mínimas de construcción.

Los propietarios de fracciones mayores casi en su totalidad están relacionados con el banco y serán autorizados por asamblea, como forma de aventar la crisis, a aplicar sus acciones de la sociedad para la compra de los terrenos. Mayoritariamente mantendrán baldías las propiedades demostrando el carácter especulativo de la compra. Algunos esperarán su valorización hasta fines de siglo y otros, forzados o no por la situación económica, las enajenarán prontamente. Una muy pequeña proporción erigirá viviendas, no siempre importantes, pero si, concordantes con aquel medio semi rural.

Entre aquellas propiedades “de lujo” de las cuales tenemos datos serán las dos primeras consignadas la de Bartolomé Devoto con permiso solicitado el 29 de febrero de 1890 y la de Ernesto Dellacha del 17 de marzo siguiente. Piden levantar, en la manzana de Pareja (Chicago), Chivilcoy (de la Capital), Bahía Blanca (París) y Habana, el primero y en Salvador María del Carril (Nacional), San Nicolás (Madrid), Emilio Lamarca (Edimburgo) y Pareja (Chicago), <sup>(38)</sup> el segundo, una casa de madera cada uno proyectadas ambas por el arquitecto Luis Dubois y ejecutadas por el ingeniero José Poggi. <sup>(39)</sup>

No son éstas, como ya hemos adelantado, las primeras construcciones que el archivo registra para Villa Devoto. Estaban en Navarro (Río de Janeiro) entre Argerich (Marsella) y Nazca (Sevilla) para el 21 de octubre y entre Nazca y Terrada (Turín) el 13 de noviembre ambas de 1889, propiedad de Evaristo Iparraguirre la primera y Nicanor Bosch la segunda, ambas fuera de los límites actuales del barrio, sobre terrenos vendidos también antes del 1 de noviembre. Las primeras viviendas construidas dentro

del actual Villa Devoto que solicitaran su permiso según los archivos fueron para el 12 y 16 de diciembre de 1889 las de Pascual Biancamano y Anunciatio Guma en Habana entre Segurola (Bruselas) y Marcos Paz (Hamburgo). Se autorizaban dos modestas construcciones (una habitación, una cocina y una letrina al fondo) de las que hoy no quedan vestigios. Serían las primeras casas levantadas en lo que hoy es Villa Devoto.<sup>(40)</sup>

Decimos serían, pues puede sospecharse extravíos o trasapelamiento de expedientes ya que existen construcciones de las cuales no tenemos información como de la casa de don Antonio Devoto en Salvador M. del Carril (Nacional) y Mercedes (Londres), la cual por otros medios se conoce, habría sido erigida en 1890.<sup>(41)</sup> No hemos encontrado permisos para casas levantadas antes de 1895 como la de Onorio Stoppani (conocida como de Tamini, actualmente parte del Hospital Zubizarreta) en Nueva York y Chivilcoy (de la Capital) y del palacete de Dellacha en la manzana de enfrente, sobre Nueva York entre Chivilcoy (de la Capital) y Mercedes (Londres) hoy demolido. Además de la del francés Vidal, como lo llamara Victoriano Massa cuando era reportado en 1938, ubicada en Asunción, Pedro Morán (Bogotá), Marcos Paz (Hamburgo) y Segurola (Bélgica). Este afirmaba que era la primera que se levantara en dado que, se decía no eran aceptadas las construcciones en madera y otro sobre el camino a San Martín, en la manzana de Pareja (Chicago), Salvador M. del Carril (Nacional) y Campana (Génova), frente mismo a aquel prometido mercado. Era un tipo de vivienda claramente clasificable como conventillo. Una sucesión de 20 habitaciones con ventana a la calle y dos locales la Villa, siendo demolida en la década del setenta por el Villa Devoto School al construir su actual edificio.

Siguiendo con las construcciones campestres de “lujo” o veraneo surge otra que aun podía verse en este siglo. En Nueva York 4251, con escasas modificaciones, existía una vivienda que Andrea Cremona levantara en 1890 sobre una de las manzanas de su propiedad en del Carril (Nacional), Gualeguaychú (Roma), Sanabria (Viena), y Nueva York. Era para aquel momento un pesebre o caballeriza que ocupaba la planta baja y una vivienda en el piso alto.<sup>(42)</sup> Fue demolida a mediados de la segunda década, cuando aun mostraba vestigios de una cancha de paleta que se le había adosado cuando fuera sede de un club Social y que utilizara, cuando se establecía en el mismo lugar el Gimnasia y Esgrima de Villa Devoto.

A comienzos de aquel año, el 20 de mayo de 1890 comienza a correr los domingos y feriados un tren de pasajeros que saliendo de la estación Central a las 10 hs. 30 min llegaba a Villa Devoto a las 11 y 8 minutos. Este convoy movía la inquietud de los habitantes de Buenos Aires por conocer los “pueblitos suburbanos.” La costumbre de pasar un día de campo estaba en boga. Al mismo tiempo el Tramway Rural, servicio al parecer no estimado por los miembros del Inmobiliario, recorría el trayecto con un coche imperial dividido en dos compartimientos, la parte de primera clase tapizada con felpa roja estaba separada de la segunda por una división de madera.<sup>(43)</sup>

Aun siendo contadas las construcciones erigidas, llamaban la atención de la época, por estar emplazadas en un medio totalmente rural.

Ya en enero de 1891, Egiziano Giglioli solicitaba para Esteban Dellacha un permiso de construcción en Mercedes (Londres) y Fernández de Enciso (Washington): “El edificio consta de una caballeriza para cuatro caballos y una cochera para dos coches en el piso bajo y en piso alto un depósito para pasto y dos piezas para habitar.

Todo el material utilizado será de primera clase”.<sup>(44)</sup> Construcción que estaba asociada al edificio principal enfrente a este por Mercedes (Londres) que en 1900 adquiriera Tomás Devoto. Obra que perdura, en su torre (tanque de agua), luego de casi 130 años de ejecutada, habiendo sido, la parte de cochera, semi demolida en el 2015 para montar allí un moderno y frío local de café.

En la manzana 132, enfrentando por Habana con la de Bartolo Devoto, nuevamente el constructor Giglioli presentará, el 1 de octubre de 1891, un proyecto de construcción para una casa propiedad de Miguel Mulhall, la que al año siguiente se ampliará pero bajo dirección del ingeniero Alexander.<sup>(45)</sup> Las viviendas de aquella época, parecen haber sido construidas por etapas como buscando comodidades que sus propietarios inicialmente no creyeron necesarias. Un caso prototípico de evolución constructiva es el de Emilio Grappiolo quien comenzará comprando una fracción de la manzana de Habana, Sanabria (Viena), Segurola (Bruselas) y Pareja (Chicago), llegando a ser propietario de las 3/4 partes de la misma (ocupando el resto F.S. Brunet primero y su hija María Brunet de Schwab después). Construirá Grapiollo con la asistencia del constructor Luis Mascardi tres habitaciones sobre Habana en septiembre de 1891, luego una casa completa que se llamará “La Emilia” en julio de 1894 y por último a mediados del 96 una caballeriza con casa de cuidadores, sobre Segurola (Bruselas) y portón de salida sobre Sanabria (Viena),<sup>(46)</sup> dejando así terminado uno de los tantos “palacetes” veraniegos, que se vendieron y/o demolieron entre la primera y segunda década del siglo XX.

Inicialmente, el camino a San Martín en su cruce con el Tramway Rural, fue otro de los puntos en donde, aunque siempre escasas se produjeron ventas. Se aprueban allí solo dos pedidos de construcción. Uno de ellos, una simple casilla de madera, de la que no existen constancias de su concreción, dado que, se decía no eran aceptadas las construcciones en madera y otro sobre el camino a San Martín, en la manzana de Pareja (Chicago), Salvador M. del Carril (Nacional) y Campana (Génova), frente mismo a aquel prometido mercado. Era un tipo de vivienda claramente clasificable como conventillo. Una sucesión de 20 habitaciones con ventana a la calle y dos locales, uno en la esquina de Pareja (Chicago) y San Martín, y ésta misma y Salvador M. del Carril (Nacional) el otro, ambos con destino de almacén y despacho de bebidas como reza el expediente. Se penetraba al interior del inmueble por dos puertas que comunicaban a un gran patio de piso de tierra, al que daban todas las habitaciones y en cuyo centro existían, dos pozos de balde y cuatro letrinas.<sup>(47)</sup> Esta propiedad ya terminada para julio de 1891 pertenecía a Egipziano Giglioli a quien hemos nombrado anteriormente y actuaba como empresario constructor, igual que muchos de los pioneros de Villa Devoto. Realizaría éste múltiples formas de inversión, vivía en forma permanente en Villa Devoto, soltero, contaba con una empresa constructora de buen movimiento en todo Buenos Aires. En Villa Devoto por contrato para terceros o como inversión, para alquilar o vender, realizando periódicas subastas de casas y terrenos. Años después comprará a los herederos Altube el extremo oeste de la propiedad que iba más allá de la General Paz (camino de Circunvalación), ubicado en la provincia y no formara parte de Villa Devoto.

Aquel “conventillo”, que debió construirse con miras a la población numerosa que nunca llegó, fue ocupado inteligentemente en otros menesteres. Trasformado en “centro comunitario” se instalaron allí a través del tiempo, previas ampliaciones y modificaciones tres escuelas, un centro de salud y una comisaría. En manos de su

propietario y sus herederos siguió hasta 1943 que lo adquirió el Concejo Nacional de Educación. Demolido en 1949 quedó construido allí para 1952 la actual escuela de Panamá. <sup>(48)</sup>

La comisaría es un factor importante del desarrollo urbano. La documentación encontrada no habla de un primer destacamento de la comisaría 30 de Villa de las Catalinas en 1896, que luego como 37 se mudó a este lugar. Autores del ámbito policial hablan de su instalación en Villa Devoto, antes a su nacimiento, en 1888. Desconocemos la ubicación de ese destacamento policial para cuando aquello era pleno campo. Como posible ubicación serían las calles periféricas de lo que luego sería Villa Devoto o sobre el camino a San Martín. Próxima al Tramway Rural, al Tambo Lechuza y a medio camino entre las edificaciones que serían el antiguo casco de los Altube (Francisco Beiró y San Martín) y la pulpería de Cimaró. Habría estado en medio de todo y en medio de nada dentro de la propiedad Altube. Podría conjeturarse que apoyándose en esa presencia policial el Banco Inmobiliario ubicaría allí su Mercado y proyectara, como hizo, en la manzana del Camino a San Martín, Nueva York y Campana, un juzgado de paz. Pero si esta hubiera existido tendría que haber quedado señalada en ese mismo plano. Lo que el banco proyectó no se concretó y el destacamento policial, si remotamente existió nada tuvo que ver con Villa Devoto.

El juzgado tendrá otra futura posición incierta y nunca concretada, como la primera, frente a la estación del F.C. Pacífico en Asunción y Sanabria.

Las pautas para el desarrollo de la nueva población estaban dadas, pero la crisis que se había estado insinuando estallará para frustrar todas las expectativas.

---

NOTAS de «El Banco Inmobiliario: Primeros pasos.»

(1) Córdoba, Alberto Osvaldo. «Juan A. Buschiazzo arquitecto y urbanísta de Buenos Aires». Colección Grandes Italo Argentinos- Asociación Dante Aleghieri– Tomo 8. pág. 19: «El banco Inmobiliario había quedado constituido el 16 de abril de 1888, como continuador del la Constructora de Palermo y bajo la presidencia de don Antonio Devoto, realizó sus primeras reuniones en la sede de la Compañía [de Seguros] la Buenos Aires»

(2) Estatutos de la Inmobiliaria folio 271 vuelta Protocolo 1894. Registro 51.

(3) Tosi, Edgardo. Historia de Villa Devoto 1889-1916. Capítulos X y XI.

(4) La Prensa 6 de febrero 1888

(5) Comandi, Luis Enrique. O. C, pág. 64

(6) Diario La Nación del 23 de marzo de 1888. Al informar de la apertura de la línea consigna que Villalonga S. A. arrienda al ferrocarril Pacífico 225 vagones de carga, 10 de encomienda, 6 coches dormitorio y algunos vagones frigoríficos,

(7) Comandi, Luis Enrique. O. C, pág. 64

(8) Munzón , Eduardo I.- «Historia del partido de general Sarmiento «Contribución a la historia de la provincia de Buenos Aires» Tomo XXII – pág.253.260

(9) Tarcus, Horacio. Marx en la Argentina. Sus primeros lectores obreros, intelectuales y científicos. Edición Siglo XXI. Argentina 2007. Pág. 476.

(10) Manuel S. Aguirre, mantendría estrecha relación personal con Antonio Devoto, ya que figura como testigo de su parte en un juicio sobre temas familiares llevado a cabo a fines del siglo.

(11) Munzón , Eduardo I.- «Historia del partido de general Sarmiento «Contribución a la historia de la provincia de Buenos Aires» Tomo XXII – pág.. 257, 260.

(12) Córdoba, Alberto Osvaldo. «Juan A. Buschiazzo arquitecto y urbanísta de Buenos Aires». Colección Grandes Italo Argentinos- Asociación Dante Aleghieri– Tomo 8. pág. 19

(13) Córdoba, Alberto Osvaldo. «Juan A. Buschiazzo arquitecto y urbanísta de Buenos Aires». Colección Grandes Italo Argentinos- Asociación Dante Aleghieri– Tomo 8. pág. 19

(14) Herz, Enrique G., O.C. pág. 71.

(15) El informe del Banco de Italia y Río de la Plata sobre la situación del país para 1889 y 1890 es positiva mientras que desde 1872 ha sido sistemáticamente negativa. Esta opinión oficial no sería compartida en el plano personal por miembros del directorio. Existe una carta en el archivo del Tte. Gral don Bartolomé Mitre

[E.76.13.15525] de Luis B. Tamini, director de ese Banco sellada en George's Club Hanover Square Londres de octubre 8 de 1887 que dice « Mi estimado general. :..... Mi pobre ocular, tal vez demasiado sombrío en este momento, solo me muestra un gran desastre para nuestro país de término de la situación en que se desgrana actualmente. Parte de la visual de esa fiebre del oro que estremece al presente a la República, que también conoció Francia desde el día en que Guizol dirigiéndose a la burguesía exclamaba «Enriqueseos». Esta fiebre, ruina de las instituciones engendró a Napoleón III o sea a un cesarismo muy parecido al nuestro, el que todos ven que reposa sobre una sola cabeza. Como parece que la moral cristiana prohíbe hacer votos por la desaparición de un hombre aunque se llame el Cesar, es de esperar que la Providencia proteja a la Nación Argentina o bien que lo imprevisto venga a salvarla».

(16) Rodovanovic, Elisa y Busso, Alicia. «La vivienda obrera en Buenos Aires en la década de 1880». *Primeras Jornadas de la Historia de Ciudad de Buenos Aires*. pág. 117.

(17) Córdoba, Alberto Osvaldo. «Juan A. Buschiazzo arquitecto y urbanísta de Buenos Aires». *Colección Grandes Italo Argentinos- Asociación Dante Ale-ghieri Tomo 8*. pág. 20.

(18) James R. Scobie. *Buenos Aires. Del centro a los barrios 1870-1910* Solarr/Hachette 1977 Pág. 205 y siguientes.

(19) Archivo Municipal Ciudad de Buenos Aires Obras Públicas. Año 1888, Legajo N° 115 Expediente del 1 de julio de 1888.

(20) Córdoba, Alberto Osvaldo. «Juan A. Buschiazzo arquitecto y urbanista de Buenos Aires». *Colección Grandes Italo Argentinos – Asociación Dante Aleghieri Tomo 8*. pág. 21.

---

#### **NOTAS** de «*Compra y proyecto de Villa Devoto. 1889.*»

(21) Córdoba, Alberto O., «Juan A. Buschiazzo», *Arquitecto y Urbanista de Buenos Aires*- *Colección Grandes Italo Argentinos-Dante Alighieri- Tomo 8* pág. 21. (ver) Apéndice N°1. Nuestra investigación sobre el punto de acceso en la visita de Antonio Devoto a la propiedad en base a estas oscuras frases.

(22) Escritura del 25 de febrero de 1889 ante el escrivano Carlos de la Torre. Registro N° 50.

(23) *Idem 2.*

(24) *Idem 2.*

(25) Era común en la época sobre todo en las organizaciones italianas el dar el nombre del presidente de las instituciones a las obras que se realizaban. Esta costumbre hacía que el padrino mantuviera por el emprendimiento un perdurable interés luego de dejar

*el cargo y aun ante la desaparición de la institución que lo había propiciado, como resultó en este caso.*

*(26) Carlos Félix Buschiazzo, era hermano menor de Juan Antonio. La numerosa familia Buschiazzo estuvo relacionada con la construcción y lo sigue estando luego de varias generaciones. El padre Carlos era maestro mayor cuando el nombre significaba mucho mas que actualmente. Además de la participación descollante de Juan Antonio; Francisco Buschiazzo fue delegado municipal en Belgrano para los años 80. A Carlos Felix lo encontramos como «Ing. delineador» firmando expedientes sobre la calle ministro inglés ante las autoridades municipales para copro-pietarios que debieron comprar al Banco Inmobiliario. Vivió en Villa Devoto y casó con la hija de Dermidio Latorre. Llegará a presidir la Asociación de momento de Villa Devoto. José Poggi en algún momento también funcionario municipal será responsable de dos importantes construcciones en madera en la Villa levantadas para Bartolomé Devoto y Esteban Dellacha.*

*(27) Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires. Expediente 6478 Año 1889. Municipalidad de la Capital.*

*(28) Curiosa situación que lleva a sospechar que pudo existir algún tipo de acuerdo entre partes para luego de iniciada la venta.*

*(29) El plano de Chaperouge de 1888 y el del Banco Inmobiliario de 1889 dan como nombre el de Cimaro. La referencia de Cimarrón con la que se conocerá posteriormente podría ser correcta o derivada de distorsiones en aquel primer nombre. Al no poder confirmar como correcto el cambio, mantenemos el dato documentado. Era en ese lugar donde el camino al pueblo de San Martín se acomodaba para cruzar el arroyo Medrano. Los planos de nivel de barrio efectuados por el Banco marcan una fuerte pendiente en ese lugar (barranca) hoy desaparecida. Sin duda los trabajos de rectificación inicial y los de años posteriores suavizaron esa pendiente que hoy se ve hacia la Av. Fagnano. Allí también se cruzaba con el camino que viniendo de Belgrano llevaba a Morón y Moreno y además permitía utilizar el paso Morales y cruzar el río Reconquista para llegar a Pilar y Luján.*

*(30) Villa Devoto y la escuela de Panamá- Notas Históricas – Buenos Aires 1967, pág.10.*

*(31) Archivo Municipal Ciudad de Buenos Aires. Presentado el 21 de octubre de 1889: “Sr. Dn. Francisco Seeber. Intendente de la Municipalidad de la Capital Federal. El abajo firmado Dn. Antonio Devoto, en representación del Banco Inmobiliario somete al Sr. Intendente lo siguiente: Las dificultades que encuentra la construcción de los edificios en la “Villa Devoto” por falta de buenos caminos para conducir allí materiales y siendomuy costoso e ineficiente el servicio del Tramway Rural; este Banco, en vista de facilitar a los vecinos de esta nueva población todos los medios posibles de comunicación ve la necesidad de establecer una línea de tranvía que una la estación del F. C. EN “Villa de las Catalinas” con la estación del F. C. en “Villa Devoto” atravesando esta última y pide al señor intendente su aprobación sumamente útil a las dos “Villas”. Saluda a Ud. Con su mayor consideración.”*

(32) *La Sociedad de Fomento durante 1896 propone al ferrocarril Pacífico hacerse cargo de la línea aportando tren rodante. Una foto de ese mismo año muestra un amplio galpón con vías saliendo bajo los portones cerrados y dos jinetes mirando a la cámara. Una casa pegada al galpón podría resultar la estación terminal. Al pie dice estación a Catalinas. Para la misma fecha en foto de la calle Mercedes parece verse un riel (podrían resultar huellas en el barro de carros) La estación estaba ubicada en la manzana de San Martín Concordia y José Cubas donde por muchos años hasta la instalación de un aserradero se encontraban los rieles que habla el inventario de La Inmobiliaria.*

(33) *La escuela es levantada por el Consejo Nacional de Educación comenzando a dictar clases en 1895. La iglesia queda trunca con la mampostería exterior terminada sin techos. En 1913 Antonio Devoto compra el predio y en planos de 1914 figura como Santa Rosa pero ni él ni su segunda esposa llegarán a ver terminado el templo. Del mercado y del juzgado de paz carecemos de noticias que avalen su construcción.*

---

**NOTAS de «Venta y Construcción 1889 al 1891.»**

(34) *La Prensa, 2 de noviembre de 1889.*

(35) *Mediante el plano de la Inmobiliaria que marca los niveles de esquina hemos trazado líneas de nivel que demuestran lo aquí afirmado.*

(36) *Archivo Municipal Ciudad de Buenos Aires.- Obras Públicas 1889. Expediente Reoykens del 29 de noviembre de 1889*

(37) *Archivo Municipal Ciudad de Buenos Aires.- Obras Públicas – Edificios-1889. Legajo 39, Expediente 14.516.*

(38) *Archivo Municipal Ciudad de Buenos Aires.- Obras Públicas – Edificios 1890. Expedientes del 29 de febrero de 1890 y 17 de marzo de 1890.*

(39) *El ingeniero José Poggi es quien firma junto a Carlos Buschiazzo los planos de Villa Devoto presentados a la municipalidad. Luis Dubois arquitecto francés quien hacía en esos momentos sus primeras armas en Buenos Aires. En 1904 obtendrá el primer premio municipal de arquitectura. Realizando como obra emblemática la plaza de toros de Colonia. Ambos serán aperecidos por el juez de comercio Peyre por cobro de pesode parte de Domingo Locattelli y Cía. Según La Prensa del 10 de junio de 1891.*

(40) *Archivo Municipal Ciudad de Buenos Aires.- Obras Públicas Edificios – 1889. Expedintes de Iparraguirre del 21 de octubre de 1889; Bosch del 13 de noviembre de 1889; 13 de diciembre de 1889 Biancamano, Legajo 35, Expediente 23210; AnunciatioGuma del 16 de diciembre de 1889.*

(41) *Calegari, Horacio. Revista «Objetivos» – de 1988 .*



- (42) *Archivo Municipal Ciudad de Buenos Aires.- Obras Públicas- Edificios 1890. Expediente Andrea Cremona.*
- (43) *Villa Devoto y la Escuela de Panamá. Notas históricas Buenos Aires 1967. Pág. 11*
- (44) *Archivo Municipal Ciudad de Buenos Aires.- Obras públicas – Edificios 1891 Legajo 13 Carpeta 57.*
- (45) *Archivo Municipal Ciudad de Buenos Aires.- Obras públicas – Edificios 1891 Legajo 22 Carpeta 15916.*
- (46) *Archivo Municipal Ciudad de Buenos Aires.- Obras públicas – Edificios 1891. Julio 1894 y 1896 Esta propiedad de Grapiolo saldrá a la venta en 1907.*
- (47) *Archivo Municipal Ciudad de Buenos Aires. Obras públicas – Edificios – 1891- Expediente Giglioli.*
- (48) *Villa Devoto y la Escuela de Panamá. Notas Históricas. Buenos Aires 1967. capítulo VIII. Pág. 18.*