

EL APOORTE DE LOS TÉCNICOS SUECOS DE LA PRESIDENCIA DE SARMIENTO AL CENTENARIO



LABORATORIO DE INVESTIGACIONES DEL TERRITORIO Y EL AMBIENTE

Comisión de Investigaciones Científicas
Ministerio de la Producción y el Empleo de la Provincia de Buenos Aires



EL APORTE DE LOS TÉCNICOS SUECOS, DE LA PRESIDENCIA DE SARMIENTO AL CENTENARIO

Julio Ángel Morosi

Una buena fama

*Los animales mueren,
mueren los parientes,
aún tu mismo morirás,
mas una buena fama
ni un buen nombre,
jamás mueren.*

HÁVAMÁL (Palabras sabias de los vikingos)

Diagramación y tapa: Arq. Graciela A. MOLINARI



LABORATORIO DE INVESTIGACIONES DEL TERRITORIO Y EL AMBIENTE

Camino Centenario y 506 (1897) M. Gonnet
Telefax: (021) 71 1726 Fax: (021) 25 8383

**Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires
Ministerio de la Producción y el Empleo**

Octubre de 1998

I.S.B.N. 987 - 97021 - 2 - 3

Queda hecho el depósito que establece la Ley N° 11.723

Queda prohibida su reproducción total o parcial sin previa autorización del autor.

Impreso en: Contacto Gráfico SRL. - Espinosa 3022 - 1427 - Buenos Aires - Argentina

En el mes de noviembre de 1998

INDICE

INTRODUCCION	5
LINDMARK: EL PIONERO	6
OTROS INTEGRANTES DEL GRUPO PIONERO	8
Dahlqvist	8
Christiernsson	8
Malmén	10
Los colaboradores de Malmén	10
Stavelius	14
Colaboradores en la obra de Stavelius	15
Otros colaboradores de Stavelius	17
OTROS PIONEROS EN DIFERENTES AREAS	19
Stenqvist	19
Agrónomos y otros técnicos del agro	19
Nyströmer	20
Los colaboradores y seguidores de Nyströmer	24
ARQUITECTOS Y CONSTRUCTORES DE EDIFICIOS	26
Kihlberg y Åberg	27
Åberg, arquitecto nacional	30
Kihlberg en Suecia y su retorno a Buenos Aires	35
UN ULTIMO PAR DE PIONEROS	38
Husberg	38
Bergman, la oveja negra	39
LA SEGUNDA OLEADA DE TECNICOS	39
Gumaelius	39
Otros ingenieros ferroviarios al servicio del estado	40
Los técnicos suecos en las empresas ferroviarias inglesas	41
OTROS TECNICOS	49
Ljungstedt	49
Högberg	49
Björkbom	49
Bergström	49
Otros técnicos	50
EL APOORTE CIENTIFICO DE LOS INGENIEROS SUECOS	51
SEÑALES DEL FIN DEL PERIODO	53
TECNICOS DEDICADOS A LA INDUSTRIA O EL COMERCIO	55
EPILOGO	59
FUENTES Y BIBLIOGRAFIA EMPLEADA	61
ABREVIATURAS UTILIZADAS	66
INDICE ONOMÁSTICO	67

INTRODUCCION

Durante largos años he reunido material acerca de los técnicos suecos que emigraron a la Argentina en el período considerado. Me ha parecido una excelente ocasión para dar a conocer ese material, la circunstancia de que se celebre el presente año el centenario de la creación de la Asociación Sueca de Buenos Aires. Por ello he tenido el placer de colaborar con un ensayo sobre el tema, en el libro «Azul y oro en la Argentina» y en completar, mediante una exhaustiva búsqueda, realizada el pasado verano europeo en Suecia, el trabajo que aquí se desarrolla.

La Argentina comenzó a recibir la inmigración europea masiva en la década de 1860. Si nos atenemos a los datos estadísticos, que no incluyen a quienes llegaron vía Montevideo, los suecos sólo aportaron 1839 personas a la gran masa ingresada entre 1881 y 1900 (Alsina, 1910:22). En los años previos ese aporte fue aún menor, del mismo modo que durante la primera década de este siglo.

La modestia de estas cifras resulta evidente, si se las compara con la gran oleada emigratoria sueca (1850-1920), que ascendió a un total de 1.250.000 almas (Johansson, 1993:153). Lo mismo ocurre si se la coteja con la masa inmigratoria, fundamentalmente europea, aún mucho mayor, recibida por la Argentina en ese período. Ello condujo a que el número total de suecos residentes en el país se estimara, al 31 de diciembre de 1909, en sólo 1829, frente a un total de residentes extranjeros que, por entonces, ascendía a 2.220.590 (Alsina 1910:76).

Ello define la primera característica de la inmigración sueca a la Argentina en el período considerado: su reducido número relativo. Un segundo rasgo lo constituye su carácter calificado. Así, por ejemplo, los registros estadísticos muestran que, entre 1871 y 1900, el ingreso total de inmigrantes de profesión ingeniero o arquitecto fue de 1013 personas (Ochoa de Eguileor et al., 1991:20), entre los cuales hemos podido

identificar más de ciento treinta suecos. Esta cifra, considerada en relación al número total de inmigrantes y al de los de nacionalidad sueca, no deja lugar a dudas acerca de ese rasgo calificado. Ello justifica, asimismo, que se haya llamado a este período el de los ingenieros (Bäckmann, 1910 y Paulin, 1951), aunque, en verdad, debiera llamarse, con mayor precisión, de los técnicos y científicos. Otro indicio de la circunstancia comentada lo proporciona el hecho de que, por ejemplo, la promoción 1885-1888/89 de la Escuela Superior Técnica de Estocolmo, compuesta por ochenta estudiantes de ingeniería civil, emigró hacia la Argentina en un 10% de su total (Björk, Dahlström, Höjer, E. Lundberg, Pfeiff, Thulin, Walin, Ångström) (KTH, 1928).

El carácter altamente calificado de la inmigración sueca inicial queda en evidencia, aún con mayor claridad, observando que el número total de ingenieros y arquitectos ingresados al país entre 1867 y 1880 fue de ochenta y dos (Ochoa de Eguileor et al., 1991:20) y que el correspondiente a los de nacionalidad sueca fue, de acuerdo a los identificados hasta el presente, una veintena o sea un 25 % del total (Morosi, 1996). La cifra se torna más significativa si se considera que, entre ellos, quince eran de la máxima calificación (trece ingenieros civiles egresados de Escuela Superior Técnica y dos arquitectos formados en la Real Academia de Artes de Suecia). Por otra parte, dicha preparación quedaría demostrada a través de la fecunda acción desplegada por esos técnicos y científicos en torno al fin del siglo pasado.

Un primer y brillante grupo comenzó a arribar, abriendo ese período, en coincidencia con el inicio de la presidencia de Domingo F. Sarmiento (1868-1874). Dicho período se extinguiría y sería reemplazado, a lo largo de la primera década de este siglo, por el de los técnicos que llegaban al país al servicio de las empresas industriales y comerciales suecas que, por entonces, comenzaban a adquirir renombre internacional.

LINDMARK: EL PIONERO

En 1867 llegó una figura pionera, que habría de destacarse y atraería a otros colegas y compatriotas, el ingeniero civil Knut Seve Lindmark (28/12/1838–17/8/1892). Este, quien residiría una década en el país, desempeñó un importante papel en el ente que habría de regir el desarrollo de la infraestructura y de las obras públicas en la Argentina. Había nacido en Vallerstad, Östergötlands län, y era hijo de un párroco. Concluidos sus estudios secundarios en Uppsala emprendió la carrera militar en la que alcanzó el grado de teniente del Cuerpo de Vías de Comunicación y Obras Hidráulicas en 1863. (Smedberg, 1937:485). Este cuerpo de ingenieros castrenses, constituido en 1851, cuyo objeto era "...crear un cuerpo de organización militar compuesto por ingenieros formados en Escuelas Superiores Técnicas cuya actividad se desplegará sobre todo en el campo de las construcciones civiles de vías de comunicación y obras hidráulicas..." (Lindh, 1951:25). Ello ocurría cuando aún no se había desarrollado plenamente la enseñanza de la ingeniería en las escuelas superiores técnicas de Suecia y, por tal razón, ese cuerpo tuvo gran transcendencia para el desarrollo de la infraestructura básica de ese país, en la segunda mitad del siglo XIX.



Figura 1: Knut Seve Lindmark. Fuente: A. Paulin, 1951

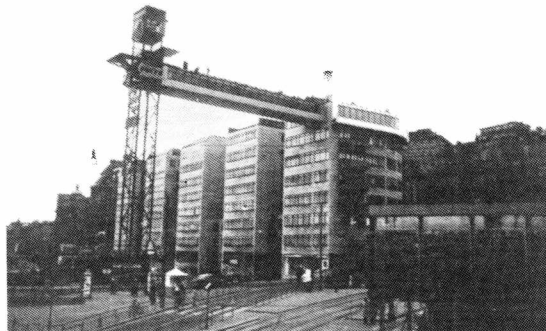


Figura 2: Katarinahissen (1881-1883). Foto del autor

El citado Cuerpo no se apartaba de la tradición, muy arraigada entre técnicos, científicos, artistas y comerciantes suecos, de realizar viajes de estudio o largos períodos de práctica en otros países. Así, en el lapso que se extiende entre su creación y 1933 (Smedberg, 1937:349-350), trescientos siete de sus miembros cumplieron estadias más o menos prolongadas en 46 países diferentes. Como es previsible, el 77 % de esos oficiales se dirigieron a países europeos, el 13 % a países americanos y el 10 % restante a otros destinos. Entre quienes partieron hacia América, el mayor número se dirigió a Estados Unidos, ocupando la Argentina el segundo lugar, con la presencia de ocho oficiales, en distintos lapsos, a partir de 1867 y hasta 1928.

Tras cinco años de práctica (1861-1866) en los ferrocarriles del estado sueco, Lindmark viajó a la Argentina en 1867, sin abandonar su estado militar. En 1874 fue promovido a capitán, pese a hallarse en Buenos Aires, y ese año solicitó su retiro.

A poco de llegado a la Argentina, Lindmark ingresó al servicio del gobierno nacional, como lo atestiguan las tareas que ya en 1867 se le comisionaron (R.N.R.A., Tomo V, 1884:324). Un año más tarde, el 5 de noviembre de 1868, se creó la Oficina Topográfica (R.N.R.A., Tomo V, 1884:414), designando jefe al ingeniero y físico milanés Pompeyo Moneta, a quien se confirió el título de ingeniero nacional de Puentes y Caminos. Diez meses después, el 22 de septiembre de 1869, se la convirtió en Oficina de Ingenieros Nacionales y tres días más tarde se dictó el decreto organizatorio,

refrendado por Sarmiento y su ministro Vélez Sarsfield. En el mismo verificamos que se designa a Lindmark como vicedirector de la misma y que lo acompañan tres ingenieros suecos, arribados tras Lindmark (Dahlqvist, Malmén y Christiernsson), de quienes nos ocuparemos, y todos ellos bajo las órdenes de Moneta (R.N.R.A., Tomo V, 1884:498 y 508).

En enero de 1873, tras cuatro años de intensa labor, se acordó licencia a Moneta a fin de trasladarse a Europa, quedando Lindmark interinamente a cargo de la Oficina (R. N. R. A., Tomo VII, 1895:372). En octubre de 1875 se creó por ley el Departamento de Ingenieros Nacionales y el 7 de enero del año siguiente se designó su Director General al ingeniero Guillermo White (R.N.R.A., Tomo VII, 1895:338) y Lindmark decidió retirarse.

Durante los años descriptos se incorporaron a la Oficina una docena de técnicos suecos, de quienes nos ocuparemos más adelante. Todos esos pioneros contribuyeron a echar las bases de la misma, convertida luego en Departamento Nacional de Ingenieros y más tarde en Ministerio de Obras Públicas. A través de estos organismos se sentarían, en cuatro décadas, las bases de la infraestructura y las obras públicas del entonces poco poblado y semidesértico país. Por otra parte, fue en este período en que se comenzó a formar técnicos universitarios en la Argentina, graduándose el primer ingeniero civil en la Universidad de Buenos Aires en 1870.

Cuando este grupo irrumpió en 1876, encabezado por Guillermo White, como Director General del entonces creado Departamento de Ingenieros, Lindmark comprendió que su misión estaba cumplida y se retiró. Durante su gestión había desplegado toda su capacidad técnica y organizativa, contribuyendo a crear el sistema de distritos en la Oficina de Ingenieros. Debe observarse que, como hemos de ver, actuaron al frente de los distritos más ricos del país de entonces varios de los ingenieros suecos. Lindmark se ocupó

preferentemente de un tema esencial para la época: el de la red ferroviaria nacional, siendo el introductor de la trocha angosta en los ferrocarriles del Estado (Lindmark, 1871). Ello generó una fuerte oposición por parte del joven Luis A. Huergo, primer ingeniero egresado de la Universidad de Buenos Aires en 1870 (Huergo, 1872). Este acto debe interpretarse como un gesto de rebeldía de los jóvenes que componían las camadas iniciales de ingenieros frente a sus maestros extranjeros. Esta acción culminó naturalmente con el acceso de uno de ellos, Guillermo White, a la Dirección del Departamento de Ingenieros, cuatro años más tarde.

También se ocupó Lindmark del esencial tema, no resuelto hasta entonces, del puerto de Buenos Aires (Lindmark, 1872) y de una ampliación del puerto de Rosario (Gutierrez, 1969:8), así como de diversas obras de importancia para el país. Al margen de su aporte técnico, su acción fue decisiva para atraer a otros colegas suecos vinculándolos a la Oficina de Ingenieros, en un período de extraordinaria trascendencia para el arranque del desarrollo de la infraestructura básica del país.

Algunos meses después de abandonar su cargo retornó a su patria. Su sensibilidad y aprecio por la Argentina se manifestaron entonces a través de un gesto consistente en costear los estudios de Ingeniería en la Escuela Superior Técnica de Estocolmo a un joven alumno de la Universidad de Buenos Aires, de nacionalidad uruguaya, que era hijo de uno de sus subordinados en la Oficina de Ingenieros. Se trataba de Juan José Narciso de Elía, quien cursó sus estudios en Suecia, en la Escuela Superior Técnica de Estocolmo (1877-1880) y en la Escuela de Minas (1880-1881). (Wallroth, 1901:4) (Indebetou, 1919:215) (Indebetou, 1937:240)

En su patria Lindmark estableció su estudio propio de ingeniería en Estocolmo, participando del proyecto de importantes obras públicas. Dos de ellas aún prestan sus servicios en dicha capital. Nos referi-

mos al típico elevador ubicado en la zona de Slussen y denominado Katarinahissen (1881-1883), así como al túnel peatonal de Brunkeberg (1884-1886). Este último año le fue conferida la condecoración de Caballero de la Orden de Vasa. (Indebetou, 1937:48-49) (S.B.L., Band 23, 1980-1981:521-522)

Un año más tarde se casó con Ebba Skogman, hija de un capitán de fragata que había visitado Buenos Aires en enero de 1852, como participante de un viaje alrededor del mundo de un navío de guerra sueco (Skogman, 1942). De ese matrimonio nacieron tres hijos.

Lindmark se suicidó el 17 de agosto de 1892 en Estocolmo, al ser engañado en una importante empresa industrial que había emprendido tres años antes (Sv.D., 18/8/1892, p.2, c.7) (S.T., 18/8/1892, p.2, c.2). Fue miembro de la Federación Sueca de Tecnólogos, organismo que agrupaba a los ingenieros, arquitectos, agrimensores y otros técnicos de ese país, desde 1882 hasta su muerte.

OTROS INTEGRANTES DEL GRUPO PIONERO

Dahlqvist

Cuando Gustaf Alfred Dahlqvist (17/5/1834-27/10/1901) llegó al país en 1869, llamado a instancias de Lindmark, era el mayor y más experimentado del grupo, con más de diez años de práctica profesional. Por esa razón se lo designó en un cargo de mayor trascendencia, como jefe del estratégico distrito Central Norte de la Oficina de Ingenieros, con cabecera en Córdoba (R.N.R.A., Tomo V, 1884:438 y 477).

Dahlqvist había nacido en Hammar, Örebro län, y era hijo de un propietario rural. Concluidos sus estudios primarios y secundarios en Strängnäs, ingresó en 1854 a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo, egresando en 1857 como ingeniero civil. Ese mismo año desempeñó su primer labor profesional en una mina de zinc, pero un año más tarde se incorporó a los ferrocarriles del estado sueco, en los que actuó hasta 1869. Entre las tareas

que allí desempeñó se destaca su participación en la ejecución del túnel ferroviario de enlace, que atraviesa la parte antigua del centro de Estocolmo. (Indebetou, 1937:26). Durante esos años debió trabar conocimiento con Lindmark y otros ingenieros integrantes del grupo pionero y que habían trabajado en ese organismo sueco.

Llegado a la Argentina en julio de 1869, se le encomendó como primera tarea la construcción de un puente sobre el río Pasaje y, al organizarse la Oficina de Ingenieros, se lo designó ingeniero de primera clase, jefe de la sección Central Norte, como hemos señalado. Entre las muchas obras emprendidas en esa sección se destaca la ejecución del ferrocarril de Córdoba a Tucumán (Dahlqvist, 1871). En esos estudios y trabajos lo secundaron, a partir de enero de 1870, dos estudiantes del último año de la carrera de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires: el ya citado Guillermo White y Carlos Olivera (R.N.R.A., Tomo VI, 1885:10), así como varios ingenieros suecos, comenzando por Christiernsson, quien fue su segundo y sobre el que volveremos.

Dahlqvist conservó un cargo en tanto Lindmark permaneció en el suyo. Así, en 1875, muy adelantados ya los trabajos del ramal de Córdoba a Tucumán, renunció y emprendió un largo viaje por el Mediterráneo europeo, africano y asiático. Retornó a la Argentina en 1877, pero al año siguiente se ausentó nuevamente, radicándose en Roma entre 1879 y 1887. Tras una última corta estadía en Buenos Aires ente 1888 y 1890, se estableció definitivamente en la capital italiana donde murió. (Sv.D., 3/11/1901, p.7, c.2) (S.T., 4/11/1901, p.2, c.6) (Rystedt, 1881:18).

Christiernsson

Un trío de ingenieros civiles veinteañeros: Christiernsson, Malmén y Stavelius había llegado a Buenos Aires un año antes que Dahlqvist. A través de su actuación profesional, que cumplirían en su casi totalidad en el país, contribuirían decisivamente a consolidar el prestigio y el

renombre de los técnicos suecos en la Argentina.

Carl Adolf Christiernsson (24/2/1842-24/9/1927) había nacido en Knista, Örebro län, y completados sus estudios secundarios en Örebro y Uppsala, ingresó a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo, donde en 1865 se graduó de ingeniero civil. Tras tres años de trabajo en los ferrocarriles del estado sueco, emprendió viaje a la Argentina justamente con dos de sus camaradas de estudio. (Christiernsson, 1910)

Merced a la intervención del cónsul de Suecia en la Argentina, el noruego Wilhelm Christopher Christophersen y, sin duda, a la de Lindmark ingresó a poco de su arribo al país a la Oficina de Ingenieros (R.N.R.A., Tomo V, 1884:400 y 408). Como primera tarea se le encomendó estudiar el trazado de un camino entre la ciudad de Córdoba y los Papagallos en la provincia de San Juan. Poco más tarde, el 21 de enero de 1869 se lo comisionó, juntamente con su camarada Malmén, para realizar varios trabajos en el interior de la República (R.N.R.A., Tomo V, 1884:437).

Christiernsson dirigió diversas obras viales y ferroviarias en el norte y el centro del país (R.N.R.A., Tomo VI, 1885:250, 383, 384 y 469 y Tomo VII, 1895: 190, 292 y 646). Estudió como segundo del ingeniero Dahlqvist, la línea



Figura 3: Carl Adolf Christiernsson: Fuente: A. Paulin, 1951

férrea de Córdoba a Santiago del Estero y Tucumán y más tarde dirigió el trazado del ferrocarril de Río IV a San Juan, siendo designado en 1873 inspector de la sección Norte (Tucumán, Catamarca, Salta y Jujuy) de la Oficina de Ingenieros e interviniendo en la construcción de caminos, puentes y canales (Comisión de homenaje, 1968). En 1874 le ocurrió lo que cuenta en su autobiografía (Christiernsson, 1910): "...En el trayecto de Orán a Río de las Piedras me sorprendió asimismo una tormenta y la mojadura que tomé fue suficiente para causarme el chucho. Mortificado por la tenaz enfermedad que me persiguió durante dos años, y al poco o ningún ahorro que la vida cara de las provincias permitía reunir a un ingeniero joven y afecto a la sociedad, me decidí presentar la renuncia a mi puesto, y un negocio de durmientes para el Ferrocarril del Oeste de Buenos Aires me trajo en 1876 a Corrientes y el Chaco, famoso por la abundancia de maderas de construcción...". (Rystedt, 1881:59)

A partir de entonces se dedicó a la explotación forestal y al comercio maderero en una hacienda situada en el Chaco Austral y que llamó Río de Oro. Sus productos obtuvieron primeros premios en las Exposiciones Internacionales de París (1889), Chicago (1893), Buenos Aires (1910) y Turín (1911). Por otra parte, es interesante señalar las propuestas conservacionistas de los recursos forestales, que expresa en su libro y que sostuvo muy tempranamente. (Christiernsson, 1910:41-43). También corresponde destacar la buena relación que estableció con los indígenas locales, que lo respetaban por el trato digno que les prodigaba. A partir de 1890, comenzó a volcarse, además, a tareas agropecuarias en su extensa hacienda.

Paralelamente desarrolló otras actividades, como la de asesor del gobernador del Chaco para establecer los límites de los departamentos y distritos de ese territorio. Más tarde fue designado inspector técnico de impuestos internos (1899-1900) y posteriormente, radicado en la ciudad de Corrientes, ocupó la Dirección de Obras Pú-

blicas de esa ciudad (1903-1907). En 1886 fue condecorado por el Rey de Suecia como Caballero de la Orden de Vasa. Perteneció a la Federación Sueca de Tecnólogos desde 1862 hasta 1890 y fue miembro de su Comisión Directiva en 1862.

En 1889 había contraído enlace con la correntina Leonor Inés Olguín Escobar, con quien tuvo una hija. En 1907, adoptó la ciudadanía argentina y en 1911, tras cuarenta y tres años de ausencia, realizó una visita a su tierra natal.

Falleció en Buenos Aires en 1927 rodeado de gran prestigio. Una población del departamento Quebrachos en la provincia de Santiago del Estero lleva su nombre. (*La Nación*, 26/9/1997, p.6, c.6).

Malmén

Carl Malmén (22/7/1842-6/1/1927) arribó al país en compañía de Christiernsson y de Stavelius. Había nacido en Karlstad, Värmlands län, y era hijo de un comerciante. Completados sus estudios primarios y secundarios en su ciudad natal en 1859, ingresó a la Escuela Superior Técnica de



Figura 4: Carl Malmén. Fuente: A. Hildebrand, 1911

Estocolmo, en la que obtuvo su título de ingeniero civil en 1863. Realizó su práctica como estudiante y luego como egresado al servicio de los ferrocarriles del estado sueco hasta 1867 (*Indebetou*, 1937:75).

Llegado a la Argentina en 1868 con sus jóvenes camaradas Christiernsson y Stavelius, ingresó a la Oficina Topográfica, encomendándole como primera tarea, en diciembre de ese año, la de secundar a su compatriota Lindmark en el estudio del ferrocarril de Villanueva a Río IV (*R.N.R.A.*, Tomo V, 1884:428 y 437). Un año después se le encargó una serie de trabajos en el interior del país, juntamente con su compañero Christiernsson. Empezaba así un largo camino profesional que lo llevaría a ser el más destacado de los ingenieros ferroviarios suecos en el país.

Durante once años permaneció al servicio del Departamento de Ingenieros Nacionales (*R.N.R.A.*, Tomo VIII, 1896:222), renunciando el 4 de noviembre de 1879 a su cargo de ingeniero jefe de la Sección Oeste (Mendoza, San Juan y San Luis), otra de las regiones importantes del país de entonces, para el que se lo había designado en 1875 (*R.N.R.A.*, Tomo VII, 1895:364). Comenzó entonces a trabajar en el proyecto y construcción de importantes tramos férreos, contratado por las compañías inglesas que se hallaban en un período de plena expansión (*Rystedt*, 1881:50).

Los colaboradores de Malmén

En su prolongada y amplia labor Malmén colaboró, a parte de los mencionados Lindmark y Christiernsson, con muchos otros de sus colegas y compatriotas:

Peter Petersson (26/1/1840-29/8/1908), quien había nacido en Östra Karup, Hallands län, y era hijo de un funcionario de la corona. Concluidos sus estudios secundarios en Lund en 1855, emprendió en esa ciudad la carrera de abogacía, que abandonó dos años más tarde habiendo completado el primer nivel de la misma. Sin embargo, las leyes no parecen haberle atraído porque en 1858 se incorporó a la



Figura 5: Peter Petersson. Fuente: A. Paulin, 1951

escuela de los ferrocarriles del estado sueco, siendo promovido a nivelador en 1860 (Indebetou, 1937:61). Un año más tarde ingresó a la Escuela de Artillería, en la que permaneció hasta 1863, realizando diversos viajes de estudio por Alemania, Inglaterra, Francia, Finlandia, Rusia y los Estados Unidos. En ese período fue compañero de estudios de Lindmark, quien ha de haberlo inducido, más tarde, a viajar a la Argentina. Entre 1863 y 1865 realizó una nueva práctica en los ferrocarriles del estado sueco y ese último año egreso como teniente del Cuerpo de Vías de Comunicación y Obras Hidráulicas, del que nos hemos ocupado, continuando al servicio de los ferrocarriles suecos hasta 1870, en que emigró a la Argentina, conservando su estado militar (Smedberg, 1937:497).

Comenzó asistiendo a Lindmark y a Malmén en la construcción del ramal de Villa María a Río Cuarto entre 1870 y 1871 y más tarde a Dahlqvist en el tramo de Córdoba a Tucumán. Cuando en 1872 el ingeniero Huergo atacó la propuesta de Lindmark acerca de la introducción de la trocha angosta en los ferrocarriles del estado, Petersson, escribió una encendida réplica (Petersson, 1872). Un año más tarde emprendió el regreso a Suecia, donde se casó con Sofía Margareta Troili, con quien tuvo cuatro hijos.

Ese mismo año comenzó a dirigir la construcción del canal de Lund a Trelleborg en Escania, tarea en la que continuó hasta 1875. Paralelamente ejerció la dirección de los depósitos de hulla Bjuv, labor que desempeñó hasta 1877. A partir de entonces y hasta 1879 dirigió la construcción del ramal férreo de Västervik a Atvidaberg y Hultsfred. El último de los años citados fue promovido a capitán y pasó a ocupar el cargo de jefe de tráfico del ramal Hultsfred, Västervik, Bersbo, Norsholm hasta 1883. Entre 1884 y 1885 controló la ejecución del ramal Norsholm-Finspång. Simultáneamente se desempeñó como gerente de los talleres de Suruhammar (1883-1908). En 1891 se lo designó, además, gerente de la fabrica de vagones de Södertälje. En 1894 fue promovido a mayor y solicitó su retiro del Cuerpo de Vías de Comunicación y Obras Hidráulicas.

Recibió diversas condecoraciones por parte de su gobierno y fue miembro de la Federación Sueca de Tecnólogos (1888-1908). Falleció en Saltsjöbaden (Sv.D., 31/8/1908: p.6, c.5) (S.T. 1/9/1908, p.3, c.4).

Nils Olof Axel Torsk (4/1/1845-16/10/1905) nació en Estocolmo y era hijo de un joyero. Concluyó sus estudios primarios y secundarios en esa ciudad e ingresó a la Escuela Superior Técnica en 1863, egresando tres años más tarde como ingeniero civil. En 1866 realizó su práctica en las obras de construcción de la red de agua potable de Estocolmo y un año después se trasladó a Montevideo, trabajando allí hasta 1872.

El año siguiente arribó a la Argentina, actuando en la construcción de ferrocarriles (1873-1877). En 1877 retornó a Europa realizando un largo viaje por el Mediterráneo y regresando a la Argentina un año más tarde y radicándose en el Chaco donde se ocupó de tareas de colonización. Totalmente acriollado e integrado a ese rincón del país, fue Juez de Paz y jefe de Correos de la localidad de Villa Ocampo (Santa Fe). Torsk, que había sido miembro de la Federación Sueca de Tecnólogos

(1863-1890), falleció soltero en Buenos Aires en el Hospital Alemán (*La Nación*, 18/10/1905, p.8, c.1) (*Sv.D.*, 23/11/1905, p.7, c.4) (*Rystedt*, 1881:69).

Emil Werner Edling (3/10/1844-8/12/1908) nació en Tillinge, Uppsala län, y era hijo de un agrimensor. Cursó sus estudios primarios y secundarios en Uppsala entre 1854 y 1863. Dos años más tarde ingresó a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo, de donde egresó en 1868 como ingeniero civil, comenzando su actividad profesional con diversos trabajos de dragado y rellenamiento (*Indebetou*, 1937:88) (*Hildebrand*, 1905:66).

Un año más tarde emigró a la Argentina, donde inició su actividad como contratista en la construcción de puentes hasta 1873. Ese último año ingresó a la Oficina de Ingenieros Nacionales, para colaborar con Dahlqvist en los trabajos de construcción del ferrocarril de Córdoba a Tucumán. En 1874 prestó servicios como ingeniero en la Municipalidad de Córdoba. (*Rystedt*, 1881:74)

Al año siguiente emprendió el regreso a Suecia, donde se estableció como empresario de la construcción de edificios y caminos, así como de dragado, actividad con la que había comenzado su labor profesional. Durante su permanencia en la Argentina se había casado, en 1871, con su compatriota Selma Charlotta Granström,



Figura 7: Emil Werner Edling. Fuente: A. Paulin, 1951

con quien tuvo dos hijos. Murió en Limmared, Älvsborgs län. Había sido miembro de la Federación Sueca de Tecnólogos desde 1865 hasta su muerte (*Sv.D.*, 10/12/1908, p.10, c.2).

Axel Reinhold Geijer (25/1/1864-?), oriundo de Herrestad, Värmlands län, asistió a la Escuela Técnica de Örebro y posteriormente a la Escuela Agraria de Ultuna (1884-1885). Se desempeñó luego en industrias lácteas en Örbyhus (1885-1886) y en Ljusdahl. Emigró a la Argentina en 1888. Se incorporó al grupo que realizaba en Mendoza el ferrocarril Pacífico. En 1896,

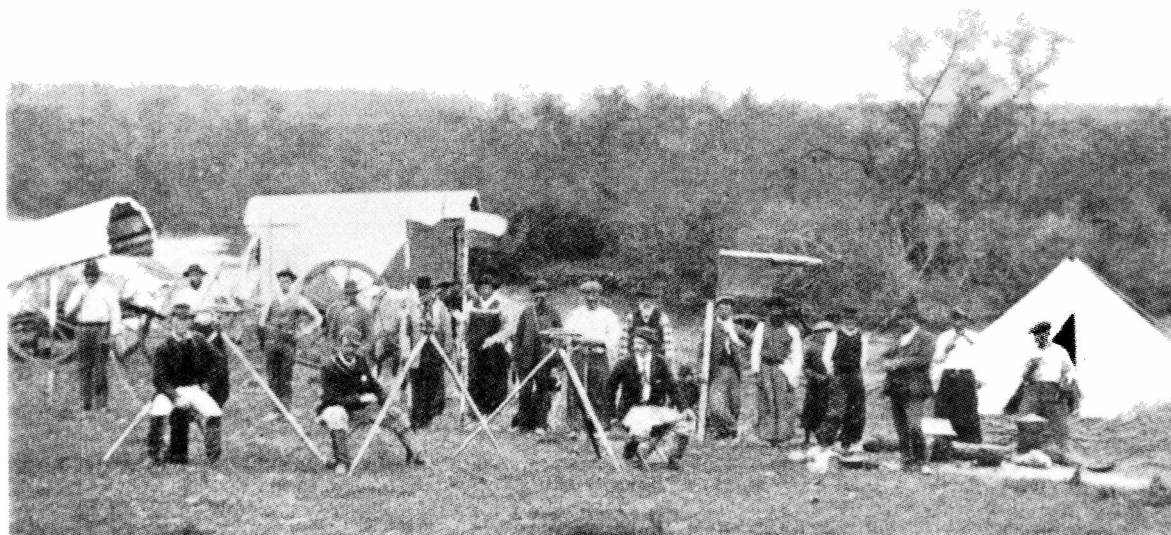


Figura 6: Ingenieros ferroviarios suecos en campaña. Fuente: M. Rogberg, 1954

abandonó por razones de salud la construcción del citado ramal férreo e ingresó a la firma inglesa Ferrocarril del Sud, donde llegó a ser jefe de la sección Bahía Blanca. En esa ciudad realizó diversas obras públicas y encabezó la junta designada para realizar los estudios para el proyecto de la Municipalidad de la misma (Bäckmann, 1910:75) (Ortiz et. al., 1968) (M.Ö.S.L.E.U, 1932:169) (U.E., 1909:227). Luego se radicó en Chacras de Coria, Mendoza, donde vivía en 1923.

Fredrik W. Lundberg, quien colaboró con Malmén entre 1897 y 1900 en los ramales del Ferrocarril del Oeste (1900-1903). En 1904 (*La Ingeniería*, 1904, Año VIII, nº4:48) se incorporó como ingeniero de primera clase a la Inspección General de Puentes y Caminos de la Dirección de Vías de Comunicación del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, para realizar estudios de la vía férrea entre Villa Mercedes (San Luis) y el puerto militar de Bahía Blanca. Más tarde se le encomendó la realización de los ramales férreos del puerto de Buenos Aires y la ejecución de dos de los grandes depósitos latericios en el mismo, recientemente reciclados en el marco del elegante proyecto de la corporación del Puerto Madero. A partir de 1908 se le encomendaron estudios del proyectado ferrocarril patagónico, obra que, como sabemos, jamás llegó a concretarse. (Bäckmann, 1910:61, 73, 78).

Albert Schwartz y Oskar E. Wahlquist arribaron conjuntamente al Río de La Plata en 1899 y su primer trabajo fue secundar a Malmén en la construcción del Ferrocarril Central del Uruguay en su prolongación oeste (Pillado, 1900:451-453). Más tarde Schwartz trabajó para el ferrocarril del Sud y posteriormente al servicio de una empresa contratista que ejecutaba ramales para los ferrocarriles del Estado (Bäckmann, 1910:74 y 78). Wahlquist ingresó, en cambio, a la Oficina Meteorológica Argentina en la que secundó al agrimensor Gunnar Lange en las determinaciones de los caudales de los ríos patagónicos. En 1903 en la cuenca lacustre del Limay y Río Negro, y más tarde en las cuencas de los ríos

Chubut y Senguerr. (*La Ingeniería*, Año IX, nº 9: 384 y 386).

Herman Oscar Jungstedt (1862-1936) arribó al país en 1880, trabajando en primer lugar en la construcción de algunas líneas férreas en la provincia de Entre Ríos. Luego se desempeñó en Bahía Blanca, en la línea del Noroeste, colaborando más tarde con Malmén en la construcción de la línea a Neuquén y en otra línea secundaria del Ferrocarril del Sud. En 1899 se trasladó a Brasil, donde trabajó en la construcción del ramal de Leopoldina. (Bäckmann, 1910:73 y 75) (Lucchini, 1981:150) (S.B.L., Band 20, 1973/75:475)

También colaboraron con Malmén los ingenieros B. Beskow; P.O.F. Dahlman (1858-?), llegado al país en 1886; Julius Tor Ekebergh; Olof J. Wärme así como Arvid S. Gumaelius; Claes August Jacobsson y Carl W. Ljungstedt. Sobre los tres últimos volveremos más adelante.

Como resultado de toda la labor descripta Malmén fue responsable por el ejecución de uno 3.000 kilómetros de ramales ferroviarios en Argentina y Uruguay. Entre sus numerosas obras se destaca el tramo de Bahía Blanca – Neuquén del Ferrocarril del Sud, construido en sólo dos años y medio a partir de 1896. Por esa tarea, dicha empresa inglesa, la más importante en su ramo en el país, le otorgó un premio especial de 5.000 libras esterlinas (Rögind, 1937:194-214) (Malmén, 1897:33).

Malmén desarrolló, además, actividades empresariales aunque no con idéntico éxito. Así en 1893 se asoció con sus compatriotas Paul Josef Roberg, Carl Fredrik Henrik Oscar Wallin y Emil Sellström para fundar un ingenio azucarero al que llamaron Svea, en Colonia Benítez, a 15 kilómetros de Resistencia, en el Chaco. El ingeniero Paul Josef Roberg (8/12/1855-25/4/1920), nació en Estocolmo y cursados sus estudios en la Escuela Superior Técnica emigró a la Argentina en 1882, siendo designado poco después jefe de la División Obras de prolongación del Ferrocarril Central Norte (R.N.R.A., Tomo IX, 1896:604).

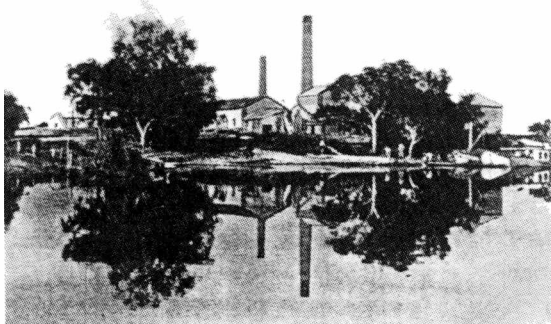


Figura 8: Ingenio Svea. Fuente: I. Bäckmann, 1910

Más tarde se ocupó de otras tareas en la construcción de ferrocarriles y luego se radicó en San Juan donde falleció.

El ingeniero civil Carl Fredrik Henrik Oscar Wallin (25/10/1861-11/1/1925), nacido en Södertälje e hijo de un juez, completó sus estudios secundarios en Estocolmo y se recibió de ingeniero civil en la Escuela Superior Técnica de la misma ciudad, emigrando a la Argentina en 1886, tras un par de años de práctica en Estocolmo. Aquí ingresó en Rosario a la empresa comercial y naviera G.F. Cavallin & Söner, que pertenecía a su suegro y cuñados. Allí permaneció hasta 1894 en que pasó a ocupar la gerencia técnica del citado ingenio Svea y en 1898 – 1901 desempeñó la gerencia general del mismo. Al año siguiente regresó a Suecia, emprendiendo actividades en la industria telefónica y llegando a ser propietario de la empresa AB Monofon de Estocolmo, hasta su fallecimiento. Entre 1909 y 1923 desempeñó además el cargo de cónsul de Colombia en Estocolmo (Indebetou, 1937:258).

El coronel Emil Sellström (1845-1924), arribado a la Argentina en 1877, se distinguiría como profesor de la Escuela de Guerra Naval en Buenos Aires.

El ambicioso emprendimiento de Malmén y sus socios, que contaba con una superficie de 30 kilómetros cuadrados y que incluía cañaverales, refinería y destilería, nunca pudo consolidarse, quedando más tarde en manos de Sellström secundado por el cuñado de Wallin, el ingeniero civil Olof Harold Cavallin (13/3/1868-?). El ingenio Svea cerró definitivamente algunos

años después. Cavallin había nacido en Timrå, Västernorrlands län y era hijo de un conocido armador y legislador nacional sueco. Completados sus estudios secundarios en Estocolmo ingresó a la Escuela Superior Técnica, donde obtuvo en 1890 su diploma. Poco después se trasladó a la Argentina, donde su padre tenía intereses navieros. Este había abierto allí su agencia en Rosario, a la que hemos hecho referencia y que estaba a cargo de sus hermanos Carl y Ragnar, así como de su cuñado Wallin. Tras el cierre del ingenio Svea, el ingeniero Cavallin se dedicó a tareas de agrimensura en el Chaco y concluyó, años más tarde, perdiendo la razón. (Paulin, 1951:333 y 434) (Indebetou, 1937:330).

Malmén participó también en la creación de una fábrica de margarina y de una empresa minera para la explotación de yacimientos de cobre, del mismo modo que, a partir de 1902 y desvinculado del Ferrocarril del Sud, actuó como empresario de la construcción, en la Argentina y en Uruguay.

El gobierno argentino, por decreto del 14 de septiembre de 1907, designó una estación, en el departamento de General Roca, provincia de Córdoba, y sobre la línea del Ferrocarril Pacífico, que él había contribuido a construir años antes, con el nombre de ingeniero Malmén. Tras cuarenta y un años de trabajo en el país y habiendo amasado una fortuna considerable, se retiró en 1909, radicándose en Niza en la Riviera francesa. Allí murió soltero, dejando importantes legados a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo, en la que se había formado y a la Federación Sueca de Tecnólogos, de la que había sido miembro fundador en 1861. El gobierno sueco le concedió en 1906 la condecoración Vasa. (Indebetou, 1937:75 (Lucchini, 1981:48) (Paulin, 1951:373) (Cútoló, 1975:365) (Bäckmann, 1910:47 y 72-78) (Sv.D. 11/1/1927 p.11, c.6).

Stavelius

Hjalmar Fredrik Stavelius (22/5/1842-15/7/1901) completaba con Christiernsson y Malmén el joven trío. Había nacido en Örebro y era hijo de un pastor protestante.



Figura 9: Hjalmar F. Stavelius. Fuente: A. Paulin, 1951

Completados sus estudios secundarios y técnicos en su ciudad natal, se trasladó a Estocolmo en 1860 ingresando a la Escuela Superior Técnica, de la que egresó tres años más tarde como ingeniero civil, junto a Malmén. Del mismo modo que su compañero, ejecutó su práctica en los ferrocarriles del estado sueco, a los que continuó ligado hasta 1867.

Arribado al país un año más tarde, en compañía de sus camaradas, se incorporó prontamente al Ferrocarril del Sud. En 1873, dos semanas después de quedar Lindmark la frente de la Oficina de Ingenieros, fue designado en la misma como inspector de las obras sobre el río Salí (R.N.R.A., Tomo VI, 1885:383). En 1876 se le encomendó la reparación de caminos en la provincia de Tucumán y poco después se le puso a cargo del distrito Norte del entonces creado Departamento de Ingenieros, con sede en la capital de esa provincia. Desde tal posición dirigió diversos trabajos, entre otros la rehabilitación de la histórica Casa de Tucumán (R.N.R.A., Tomo III, 1896:119 y Tomo IX, 1896:43) (Massini Correas, 1965:108) de las que debió participar Henrik Åberg, a la sazón arquitecto nacional, de quien nos ocuparemos más tarde. También estudió el tema de las obras de irrigación en su distrito, tarea que describe en un in-

forme fechado en el año 1880 (Wauters 1904) (Paez de la Torre, 1979) (Stavelius, 1881) y ejecutó diversos caminos y edificios (Rystedt, 1881:51).

Otra obra de importancia en la que le cupo intervenir fue la construcción del ferrocarril de Tucumán a Salta. En efecto desde marzo de 1882 hasta noviembre de 1883 fue director interino de las citadas obras de prolongación del Ferrocarril Central Norte (R.N.R.A., Tomo IX, 1896:43 y 606).

Colaboradores en la obra de Stavelius

En esa obra colaboraron otros técnicos suecos. Entre ellos podemos citar al ingeniero Roberg, de quien nos hemos ocupado (R.N.R.A., Tomo IX, 1896:604) y el ingeniero civil Rütger Alarik Wachtmeister (14/3/1858-15/8/1912). Este noble sueco, nacido en la finca solariega de Husbygård, en Södermanlands län, ingresó en la Escuela Superior Técnica de Estocolmo en 1877, inmediatamente después de completar sus estudios secundarios en Nyköping, recibiendo de ingeniero civil en 1881. Luego de realizar una práctica profesional en Londres en 1882, emigró al año siguiente a la Argentina, siendo designado ayudante



Figura 10: Rütger A. Wachtmeister. Fuente: A. Paulin, 1951

de Stavelius, cargo que conservó mientras este permaneció en el suyo (Indebetou, 1937:224) (R.N.R.A., Tomo IX, 1896:594 y 949) (Wrangel, 1897:II:655). Más tarde se trasladó al Paraguay donde estableció, en Asunción, un estudio de agrimensura e ingeniería. Allí permaneció hasta 1912 en que retomó a Suecia, falleciendo soltero, en Estocolmo (Sv.D., 18/8/1912, p.10, c.2). Como curiosidad debe señalarse que fue el prometido de la escritora y periodista Ida Bäckmann, a quien citamos repetidamente en este trabajo. Ella estuvo en Argentina y Paraguay en 1909 y 1910, época en que se conocieron.

Otro colaborador en dicha obra fue el ingeniero Sven Wilhelm Ohlsson (1849-19/8/1923). Nacido en Västersvång, Malmöhus län, completó sus estudios en la Escuela Técnica de Malmö en 1869. En un comienzo pareció inclinarse por tareas vinculadas al agro, practicando en la Escuela Agronómica de Alnarp y en explotaciones agrarias. Sin embargo, entre 1875 y 1876 comenzó a trabajar en estudios de trazados ferroviarios, emigrando luego a la Argentina y radicándose en Tucumán. Allí



Figura 11: Sven Wilhelm Ohlsson. Fuente: M. T., 1928

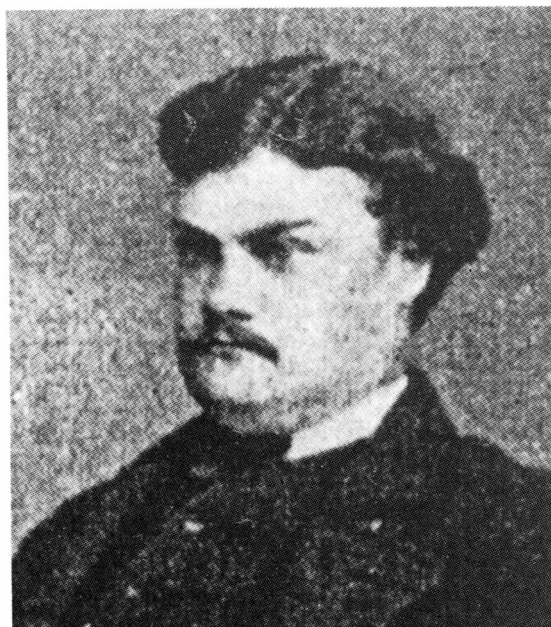


Figura 12: Gustaf E. Wahlberg. Fuente: A. Paulin., 1951

se desempeñó en la construcción de ferrocarriles, colaborando con Stavelius en la prolongación del Ferrocarril Central Norte (R.N.R.A., Tomo IX, 1896: 594) y actuando también como ingeniero del Municipio. En 1887 se instaló en Buenos Aires donde colaboró con el grupo de técnicos suecos que secundaron al ingeniero Nyströmer, sobre quien volvemos, en la Dirección de Desagües de la provincia de Buenos Aires (Rogberg, 1954:31). En esa ciudad ejerció también en sus últimos años diversas actividades comerciales (M.T., 1928:87) (Sv.D., 21/8/1923, p.10, c.4).

Una figura que se asocia a Stavelius es la del teniente Gustaf Emanuel Wahlberg. (1843-1911). Este interesante y bizarro personaje, vinculado a los ingenieros que construían ferrocarriles, había nacido en Estocolmo y emprendió la carrera militar, egresando en 1861 como subteniente de la Escuela de Artillería.

De espíritu romántico y aventurero, se cuenta de él que gustaba escribir poesía, admirando a Heine y que, entre otras singularidades, había sobornado a un domador para que le permitiese ingresar a la jaula de los leones, por la mera emoción de enfrentar el peligro; que se había alojado en el barrio más pobre de Estocolmo, para

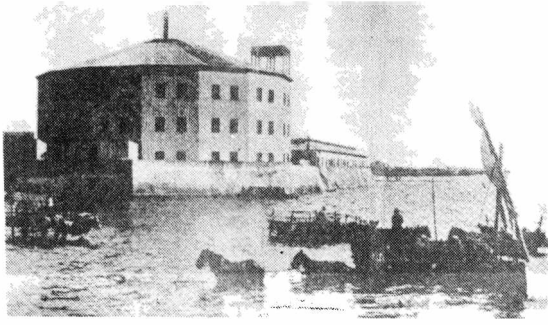


Figura 13: La Rotonda en el puerto de Buenos Aires.
Fuente: Archivo General de la Nación

compartir la vida con los más necesitados y tratar de ayudarlos visitando hospitales y asilos, así como recorriendo las barriadas en nochebuena, repartiendo regalos a los más chicos y que también había obtenido una medalla de oro en 1867, por haber salvado, a riesgo de la suya, la vida de una persona que se estaba ahogando.

Estas inquietudes, no ortodoxas en el ámbito castrense, y una dolencia que aconsejaba buscar mejor clima hicieron que Wahlberg, entonces ascendido a teniente, pidiese su baja en 1869 y se trasladase de inmediato a la Argentina (Paulin, 1951: 394-397). Dedicado, en un comienzo, a las tareas rurales se convirtió en un gaucho gringo, aunque su encuentro con el ingeniero Stavelius lo condujo a sumarse al grupo de técnicos que se ocupaba de la construcción de la infraestructura vial y ferroviaria argentina.

Así, en 1873 fue contratado por cuenta de la Nación, para ejecutar el camino carretero entre la ciudad de Tucumán y Guarca (R.N.R.A., Tomo VI, 1885:406), actuando luego como asistente de Stavelius en la construcción de ferrocarriles. Radicado como este en Tucumán, prosiguió algunos años con esa actividad.

En esa ciudad se casó con una dama de la sociedad local y abandonó las labores ingenieriles, dedicándose a la industria azucarera, como gerente de uno de los más grandes ingenios. Wahlberg, enteramente acriollado, se convirtió en una figura conocida de la ciudad de Tucumán: "Don Gustavo" (Bäckmann, 1910:11 y 47). Tras 42 años en la Argentina falleció, en esa ciu-

dad el 22 de enero de 1911. (Sv.D., 15/371911, p.8,c.2 y 19/3/1911, p.4, c.4)

En mayo de 1880 se designó ayudante de Stavelius al meritorio Enrique Carmona Helguera (1860-1918) (R.N.R.A., Tomo VIII, 1896:493), con cuya hermana Carmen se casaría el sueco y tendría tres hijos. Hacia 1886 Stavelius fue trasladado a Buenos Aires, encomendándosele la inspección de las obras del puerto de la capital y llegando a desempeñar la vicedirección del Departamento de Ingenieros en los últimos tiempos de la existencia de esa dependencia. (Lucchini, 1981:120) (Indebetou, 1937:76).

De esa época es el pintoresco edificio del Hotel de Inmigrantes provisorio, denominado en su época "La Rotonda", por su forma octogonal, construido por Stavelius en la zona de Retiro, donde ulteriormente se levantaría la estación del Ferrocarril Pacífico (B.M.M.R.E., 1887:160-161). Algo posterior es un proyecto no ejecutado de un dique para inflamables y carbonera, en la parte este de la Dársena Sud, en terrenos ganados al río. (La Ingeniería, Año V, nº16, 1901:201-204) (Longo, 1995:75).

Otros colaboradores de Stavelius.

En las obras del puerto Madero colaboraron con Stavelius, entre otros, el ingeniero Axel Edvard Kullberg (4/4/1858-21/2/1930), quien habiendo nacido en Norra Solberga, Jönköpings län, era hijo de un industrial. Estudió en la Escuela Técnica de Borås, egresado en 1876 como ingeniero. Pareció orientarse a la arquitectura practicando (1876-1878) en el estudio del célebre arquitecto Helgo Zetterwall, pero al año siguiente emigró a Australia, donde ejerció tareas de ingeniería y agrimensura hasta 1885. Tras un corto regresó a su patria, emigró nuevamente en 1888, dirigiéndose a la Argentina, donde ingresó de inmediato a las obras del nuevo puerto de Buenos Aires. Más tarde y hasta 1895, en que retornó a Suecia, realizó estudios hidrográficos en los ríos Uruguay y Paraná. (Indebetou, 1937:220) (T.I.B., 1912:38).

En Suecia trabajó en la fábrica de

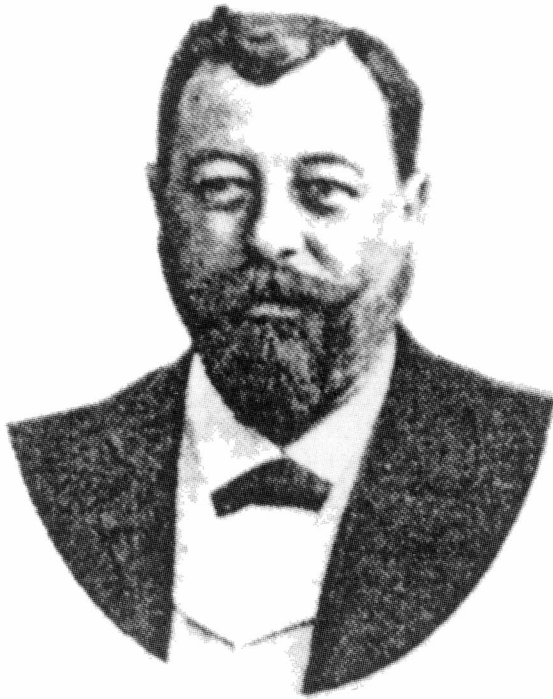


Figura 14: Axel Edvard Kullberg. Fuente: T. I. B., 1952

separadores centrífugos Excelsior en Rindön (1895-1898) y luego dirigió el departamento de exportación de la fábrica AB Separator (1898-1909), organizando los filiales de esa firma en Alemania y Rusia. Se desempeñó como vicecónsul de la Argentina en Estocolmo, entre 1909 y 1917. Retirado de sus actividades se radicó en su propiedad rural, llamada Hem, en el poblado donde había nacido. Allí desempeñó el cargo de presidente del Consejo Comunal Rural de Helgesta, hasta su muerte. (Indebetou, 1937:220) (Hildebrand, 1905:147) (S.B.L., Band 21, 1973/75:664) (Sv.D., 23/2/1930, p.4, c.4) (S.T., 24/2/1930, p.11, c.4).

También podemos citar al ingeniero civil Per Uno Svensson (4/11/1862-1/9/1907). Había nacido en Ryssby, Kalmar län, y concluidos sus estudios secundarios en la ciudad de Kalmar en 1881, ingresó a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo, de la que egresó en 1886 como ingeniero civil. En 1890 emigró a la Argentina y su primera tarea se vinculó a la construcción de las obras de salubridad de la ciudad de Buenos Aires, que se hacían bajo la dirección del ingeniero Nyströmer, de quien nos ocuparemos posteriormente. Entre 1897 y

1898 trabajó en la construcción de ferrocarriles en el Uruguay. A partir de este último año secundó a Stavelius en el control la ejecución del puerto Madero. Más tarde se desempeñó en la Dirección General de Vías de Comunicación del Ministerio de Obras Públicas (*La Ingeniería*, 1904, Año VIII, nº4: 48), ocupándose de la construcción de puentes y caminos. En 1905 se retiró del Ministerio y se estableció como ingeniero consultor hasta su muerte, en un confuso accidente ferroviario en la línea del Ferrocarril Central Argentino, cerca de Nuñez, cuando iba camino a su vivienda en Belgrano. (Bäckmann, 1910:61 y 75) (Indebetou, 1937:268) (S.T., 13/9/1907, p.2, c.5) (*La Prensa*, 3/9/1907, p.9, c.4) (*La Nación*, 2/9/1907: p.9, c.3).

Concluidas las obras del Puerto Madero en 1899, Stavelius fue designado jefe de las Obras de Salubridad de Buenos Aires, cargo en el que sucedía a su compatriota Nyströmer. Debe agregarse que fue miembro de la Federación Sueca de Tecnólogos desde 1862 hasta su muerte, acaecida en Adrogué el 15 de julio de 1901 (*La Nación*, 16/7/1901, p.2, c.4).

Conviene destacar, antes de abandonar a Stavelius, un detalle que su camarada Christiernsson relata, refiriéndose a la travesía del trío que integraban con Malmén en 1868: "...No existiendo diccionario de los idiomas sueco y castellano, resolvimos, como buenos académicos, confeccionar uno manuscrito, sirviéndonos de intérpretes los existentes en idioma alemán e inglés. El resultado fue un diccionario bastante completo de nuestro idioma y el castellano, de cerca de 3.000 palabras... Esta circunstancia nos valió mucho, pues, como decía Moneta, con motivo de la llegada de otro ingeniero sueco menos lingüístico que nosotros: "Un viajero que llega sin conocer el idioma, hace la misma figura que un pájaro al que se le han cortado las alas, anda, come y canta, pero no puede levantarse faltándole las alas..." (Christiernsson, 1910:9).

Esa reflexión debió calar muy hondo en Stavelius, quien prosiguió trabajando en el tema. Así publicó en Suecia, en 1889, un

breve diccionario español-sueco y un año más tarde una gramática elemental española (Stavelius, 1889) (Stavelius, 1890).

OTROS PIONEROS EN DIFERENTES ÁREAS

Otros técnicos arribados al país tempranamente actuaron en sectores en los que el país comenzaba a desarrollarse y que contaban con un vivo interés por parte del presidente Sarmiento. Tal el caso del establecimiento del Telégrafo y el del desarrollo agrícola.

Stenqvist

Una figura con la que hemos tropezado, sin poder hallar hasta el presente mayores datos, es la del ingeniero Carl Israel Stenqvist (13/3/1843-?). En la publicación del ingeniero Huergo, a la que nos hemos referido (Huergo, 1872:105), este es incluido mediante una carta que firma titulándose Ingeniero Director de la Construcción de los Telégrafos Nacionales en el Litoral, el año 1872. Recordemos que la construcción de las líneas telegráficas fue una verdadera obsesión para Sarmiento (Reggini, 1996). Stenqvist, quien era oriundo de Välinge, Malmöhus län, poseía, sin embargo. Sólo un título de magister en leyes de la Universidad de Lund, obtenido en 1863 y había emigrado a la Argentina en 1868. (Sjöström, 1885:313) (Sjöström, 1904:253)

Agrónomos y técnicos del agro

Hemos hallado en un periódico de Estocolmo (Wolodja, 1930) una referencia respecto de otro tipo de actividad a la que el Presidente Sarmiento prestó especial interés, el perfeccionamiento de la agricultura. En efecto allí se indica que "... en 1873 un joven ingeniero agrónomo Wilhelm Löwenström, fue designado director de la estación experimental de horticultura y agricultura de la República Argentina en Buenos Aires...". La información es ratificada por Paulin (Paulin, 1951:365), pero no hemos podido hallar otras referencias. Ambos parecen haber tomado su informa-

ción de P. G. Berg (Berg, 1874:61-62), quien llama al citado profesional Wilhelm Löwenström.

Otros agrónomos que actuaron en la Argentina fueron Olof Alfred Malmberg, Carl Fredrik August Akrell, Harald Esaias Ling-Vannerus, Nils Gustaf Berg, Laurentius Carl Wilhelm Berglund, Ivar Lind y Harald Lind.

Olof Alfred Malmberg, nacido en Jönköping, cursó sus estudios de Agronomía en la Escuela Agraria de Alnarp (1864-1866) y tras trabajar algunos años en Estocolmo como comerciante en granos, se trasladó a la Argentina (Sjöström, 1912:46).

Carl Fredrik August Akrell (11/3/1853-25/10/1887), había nacido en Södermanland y cursó estudios en la Escuela Agraria de Alnarp (1874-1875) sin alcanzar su título. Emigró a la Argentina, donde falleció en la ciudad de Tucumán (Sjöström, 1912:88).

Harald Esaias Ling-Vannerus (24/4/1864-?), oriundo de Frösslunda, Skaraborgs län, asistió a la Escuela Agraria de Alnarp sin completar su carrera (1881-1882). En 1889 emigró a la Argentina, pero retornó al año siguiente a Suecia. Volvió, sin embargo, a la Argentina en 1900, permaneciendo hasta 1903, en que regresó a su patria. Tres años más tarde emigró a Canadá, donde se radicó (Sjöström, 1912:136).

Nils Gustaf Berg (14/9/1865-?) había nacido en Estocolmo y realizó estudios en la mencionada Escuela Agraria (1884-1886), los que completó con un curso especial sobre industria láctea en la misma. Luego de trabajar en Finlandia (1887-1888), emigró a la Argentina, donde se dedicó a actividades del agro y a la industria lechera, en el país y en Uruguay (1888-1893). Regresó ese último año a su patria, dedicándose a actividades comerciales en Estocolmo (1893-1920) y nuevamente a la explotación agraria a partir de esa fecha (Andersson, 1935:141).

Laurentius Carl Wilhelm Berglund (3/9/1859-30/6/1921), quien vio la luz en Gimmene, Skaraborgs län, completó sus

estudios secundarios en 1875 e ingresó a la Escuela Agraria de Alnarp en 1878 egresando en 1880 como ingeniero agrónomo. Tras desempeñarse en el establecimiento agrícola de su padre (1881-1882) se trasladó a Inglaterra, Brasil y Argentina (1883-1885). Este último año regresó a Suecia, dedicándose de lleno a las actividades agrarias y políticas, creando el movimiento agrario sueco y su periódico Landsbygden. (M.Ö.A.L., 1891:134) (S.B.L., Tomo III, 1922:586-588) (Andersson, 1935:103) (Sv.D., 2/7/1921, p.7, c.6).

Ivar Lind (8/10/1864-?), nacido en Norrköping, Östergötlands län, se recibió de ingeniero agrónomo en la Escuela Agraria de Alnarp en 1886, emigrando a la Argentina. Su pariente Harald Lind (18/6/1866-?), también nacido en Norrköping, asistió a la misma Escuela, recibiendo en 1885 y emigrando a la Argentina (Sjöström, 1912:154).

También se dirigieron a nuestro país los técnicos agrarios Rinaldo Cederborg, Erik Magnus Elfling, Erik Lindahl y Anders Gustaf Elowson. El primero nacido en Eksjö, Jönköpings län, el 10 de diciembre de 1879, realizó el curso de técnico en industria láctea en la Escuela Agraria de Ultuna (1902-1903) y se trasladó a la Argentina, trabajando en dicho tipo de industrias entre 1908 y 1918. Más tarde se dedicó a actividades comerciales en Buenos Aires (Högbom, 1929:158).

Elfling, que había nacido en Estocolmo el 31 de diciembre de 1873, se recibió de ingeniero agrónomo en la Escuela Agraria de Ultuna en 1896, realizando luego un curso de especialización en industria láctea en la Escuela Agraria de Alnarp (1896-1897). Tras desempeñarse como director de la Escuela de Industria Láctea de Åtväddaberg (1899-1901), emigró a la Argentina, donde trabajó como ingeniero de la firma AB Separator en Buenos Aires (1906-1921) y luego como director de la firma sueca AB Baltic. Falleció en Buenos Aires el 24 de febrero de 1943 (Högbom, 1929:159) (Sv.D., 6/3/1943, p.2, c.3).

Erik Lindahl, nacido el 10 de agosto de 1866 en Estocolmo, emigró a la Argentina después de haber realizado estudios en la Escuela Agraria de Ultuna (1887-1888). No se conocen noticias sobre su posterior suerte (M.Ö.S.L.E.U., 1932:185) (U.E., 1909:246).

Anders Gustaf Elowson (5/9/1869-1926), oriundo de Elga socken, Värmlands län, estudió en la escuela secundaria de Karlstad (1881-1883 y 1883-1885). Cursó luego la Escuela Agraria de Alnarp y emigró a la Argentina, dedicándose en Buenos Aires al comercio y la industria (Nygren, 1913:76)(Paulin, 1951:403-406).

Nyströmer

En el área de la ingeniería hidráulica y sanitaria se destacó el ya citado ingeniero civil Carl August Bernhard Nyströmer (6/10/1846-24/12/1913), quien había nacido en Visby, en la isla de Gotland y era hijo de un alférez de la marina. Completados sus estudios secundarios en Estocolmo en 1860 ingresó dos años después a la Escuela Superior Técnica, egresando como ingeniero civil en 1866. Ese año realizó su práctica en los ferrocarriles del estado sueco, trabajando en la construcción del túnel de enlace en el centro de Estocolmo, obra en la que, como recordaremos, participó el ingeniero Dahlqvist, por lo que debieron conocerse.

En 1867 se incorporó como asistente a la prestigiosa firma inglesa de ingenieros Thomas Hawksley & Co., de Londres, trabajando en la construcción de redes de agua corriente en Sheffield, Leeds, Nottingham y Rochdale. En 1870 ingresó a otra célebre empresa de ingenieros inglesa, John Fredrick Latrobe Bateman & Co., actuando en obras similares en Manchester y Batley (Indebetou, 1937:103) (Wieselgren, 1896:57).

El ingeniero Bateman fue contratado el 17 de octubre de 1870 para proyectar un puerto para la ciudad de Buenos Aires. Llegado a esta en diciembre de ese mismo año, presentó su propuesta el 7 de enero siguiente. Aunque la misma fue rechaza-



Figura 15: Carl A. B. Nyströmer. Fuente: A. Paulin., 1951

la, la firma continuó trabajando mediante un contrato para estudiar el Riachuelo y su limpieza, así como un proyecto de puerto en su desembocadura, estudio que fue presentado el 12 de noviembre de 1872 (Rögind, 1937:129-130). Tres días después se constituyó una comisión inspectora de las obras del puerto de Buenos Aires en el Riachuelo (R.N.R.A., Tomo VI, 1885:351). Esas obras nunca llegaron a completarse.

El ingeniero Nyströmer arribó al país en 1872, en su condición de asistente de Bateman, con motivo de esas tareas o de las relacionadas con la provisión de agua y desagües para Buenos Aires, cuyos estudios también habían sido encomendados a la firma Bateman & Co. (Bateman, 1871). Estos últimos dieron comienzo oficialmente el 15 de mayo de 1874, durante el mandato del gobernador Mariano Acosta. Bajo la dirección de Nyströmer, se extendieron hasta 1877, en que fueron interrumpidos por falta de recursos, rescindiéndose el contrato en 1879. (Rystedt, 1881:68).

Federalizada la ciudad, se solicitó a Nyströmer, en calidad de representante de la firma Bateman & Co. la renegociación

del citado contrato. Las obras pudieron reanudarse bajo su dirección en 1883, aunque con un alcance más restringido que el originalmente propuesto.

Se desempeñó en dicha tarea hasta 1888, en que se retiró para dedicarse a la práctica privada de la profesión. Los trabajos quedaron en manos de otra empresa que, en 1891, abandonó los mismos sin haberlos concluido totalmente. Le cupo a Nyströmer hacerse cargo de ellas una vez más, aunque en dichas circunstancias por cuenta del gobierno nacional y no como representante de Bateman & Co., cumpliendo esa tarea hasta 1893. Las obras previstas por el proyecto original de Bateman & Co. sólo fueron concluidas hacia fines de 1902. (Bäckmann, 1910:136 y 153).

Paralelamente a las tareas anteriormente descritas, Nyströmer había recibido varios encargos de gobiernos provinciales para estudiar redes de servicios de salubridad. Así, en 1887 proyectó, a pedido del gobernador de Mendoza Tiburcio Benegas, las obras de salubridad de la capital de esa provincia (Nyströmer, 1888). Más tarde hizo lo propio con las de las ciudades de Santa Fe y Córdoba, entre otras. Sin embargo, la mayor parte de esos trabajos se vieron afectados por la crisis del 90. En 1898, a instancias del Departamento Nacional de Higiene, proyectó y realizó las obras de salubridad de la ciudad de Salta (D.N.H., 1901), interviniendo, además, en varias comisiones de ese Departamento.

Las inundaciones producidas en 1890, en la región deprimida de la provincia de Buenos Aires, generaron una larguísima discusión acerca de los posibles remedios a las mismas. La Dirección de Desagüe de esa provincia presentó así, en mayo de 1899, a través de su Comisión Técnica presidida por Nyströmer, un proyecto que propiciaba, entre otras cosas, la construcción de veinte canales maestros para drenar dicha región. La propuesta, que reavivó los debates, fue publicada por Nyströmer ese mismo año (Nyströmer, 1899) y mereció muchos comentarios encontrados (Figueroa, 1900) (Ramos Mejía, 1900).

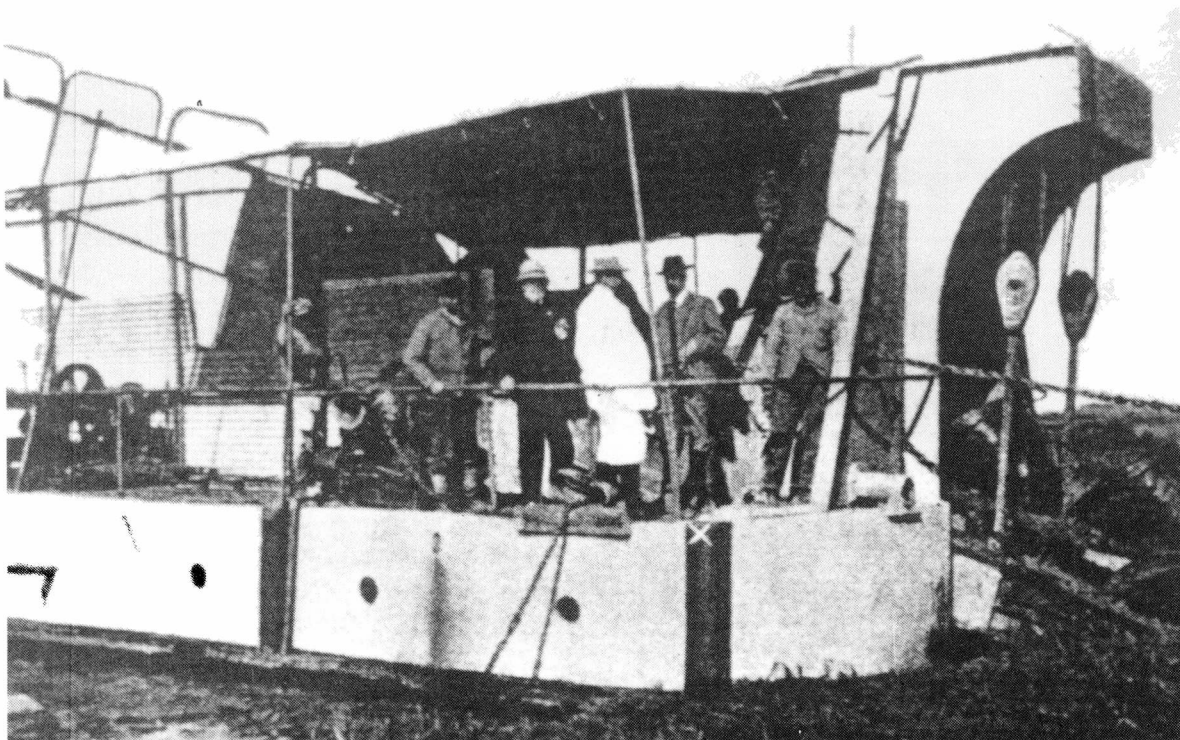


Figura 16: Draga cavando canales en la provincia de Buenos Aires. Fuente: I. Bäckmann, 1910. El Ing. Nyströmer se señala con X

La misma, junto a una alternativa presentada por el Departamento de Ingenieros bonaerenses, fueron sometidas a la consideración de la Legislatura provincial, que aprobó la primera, por ley del 24 de septiembre de 1900, comenzando las obras a fines de 1902. Como las tareas no avanzaban al ritmo deseado, se rescindió el contrato de la firma constructora a fines de 1905 (Rögind, 1937:418-422).

De tal modo las obras quedaron, a partir de 1906, a cargo de la Dirección de Desagües por vía administrativa y bajo la dirección de Nyströmer, desarrollándose en medio de grandes contratiempos financieros y legales (D.D.P.B.A., 1911).

A partir de abril de 1911, cuando estas obras se hallaban muy avanzadas, comenzó un ciclo de años lluviosos. A pesar de ello, buena parte de los trabajos fueron inaugurados con gran pompa el 24 de mayo de 1913 (D.D.P.B.A., 1913). Sin embargo, desde el 15 de agosto de ese año llovió sin interrupción y con intensidad durante siete días, por lo que, a pesar de las obras, se produjo una gravísima inundación, Nyströmer, quien se hallaba en Suecia en uso de licencia, fue convocado de inme-

diato pero, cuando se aprestaba a emprender el regreso desde Estocolmo, cayó enfermo, falleciendo en esa ciudad el 24 de diciembre de dicho año. (Rögind, 1937:509-511) (Sv.D., 27/12/1913, p.8, c.6) (S.T., 27/12/1913, p.3, c.8 y p.4, c.1) (La Razón, 8/1/1914).

La catástrofe natural acaecida y su desaparición reabrieron la larga y conflictiva discusión acerca del plan de desagües concebido por Nyströmer, que fue objeto de amplias críticas antes y después de completadas las obras (Lucchini, 1981:458-466) (Las Inundaciones, 1914).

Desde el campo de la práctica privada de la profesión, el estudio de Nyströmer incursionó con éxito en construcción de edificios. Por ello, uno de los argumentos que se esgrimieron en las críticas a su propuesta para los desagües en la zona deprimida de la provincia de Buenos Aires, por parte, por ejemplo, del Presidente del Departamento de Ingenieros provincial, ingeniero Julián Romero, se fundaba en que "... *El señor Nyströmer sólo tiene título de arquitecto que lo habilita a dirigir obras arquitectónicas, pero no obras hidráulicas. En su actuación anterior ha ocupado puesto secundario entre los auxiliares de un*

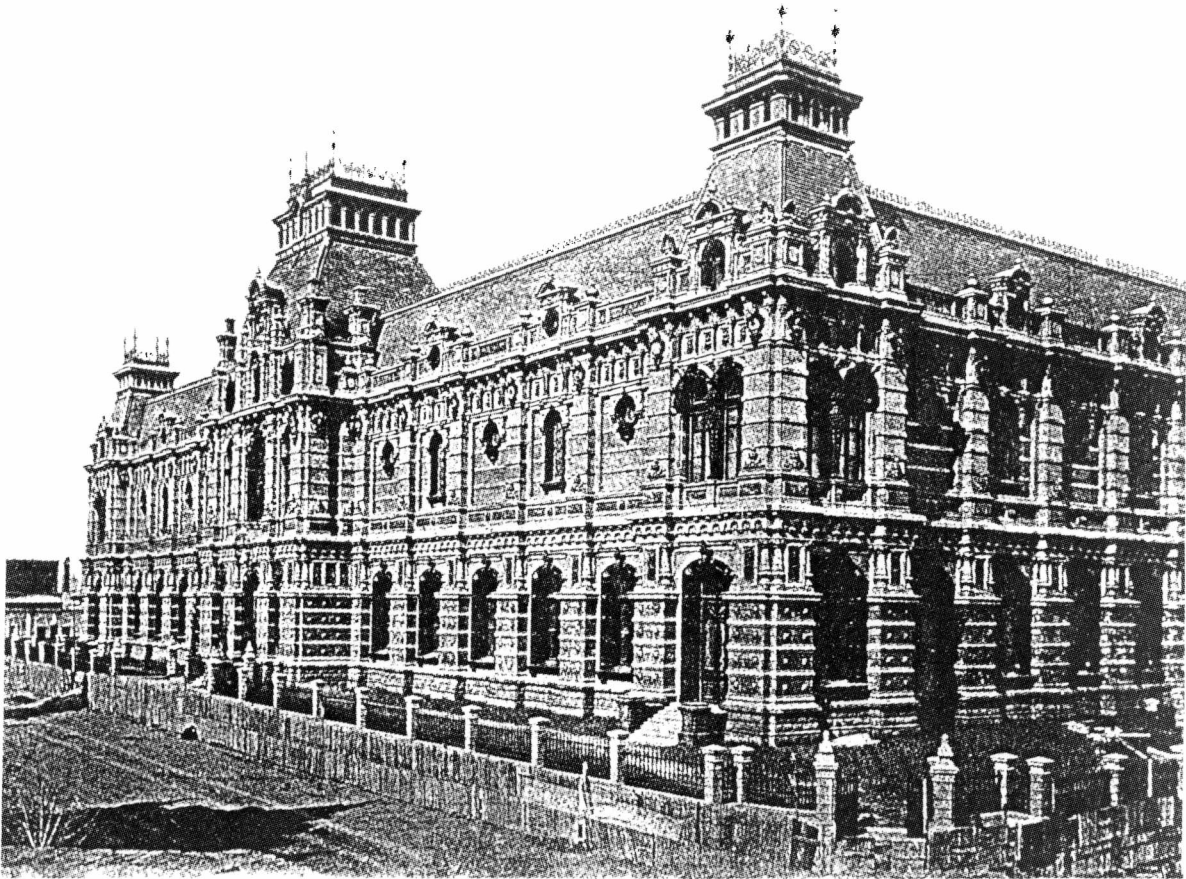


Figura 17: Foto antigua del edificio de Obras Sanitarias. Fuente: H. Wieselgren, 1894

especialista en obras sanitarias, lo que lo habilita como conocedor del proyecto presentado por el ingeniero Batemann (sic) para la Capital Federal, pero no acredita que pudiera haberlo hecho en lugar de su jefe, ni mucho menos que tuviera la preparación que requeriría para abordar con acierto un problema distinto como es el de los desagües de la Provincia ...” (D.D.P.B.A., 1918: 46-47). En efecto, entre otras obras, el estudio de Nyströmer ejecutó en 1887 el depósito y locales de Obras Sanitarias, que cubre la manzana delimitada por Córdoba, Río Bamba, Ayacucho y Viamonte de la Capital Federal, concluido en 1906. En 1894 hizo lo propio con el Hospital de Alienados y también construyó su residencia privada en la Avenida Alvear. (Cútolu, Tomo V, 1978:76-77).

La dura descalificación por parte de Romero no era justa, ya que Nyströmer era ingeniero civil graduado en la Escuela Superior Técnica de Estocolmo y miembro de

la Federación Sueca de Tecnólogos desde 1863 hasta su muerte, así como de la prestigiosísima Institution of Civil Engineers de Londres desde 1877, a propuesta de sus antiguos empleadores los ingenieros Bateman y Hawksley. Por otra parte, para la construcción de edificios el estudio de Nyströmer debió contar, lo que era costumbre en la época, con proyectos enviados desde el exterior, como en el caso del depósito de Obras Sanitarias, obra de la firma Bateman, que representaba, o con la colaboración de arquitectos hábiles. Uno de ellos fue su compatriota y amigo Kihlberg, cuyos hijos mellizos fueron apadrinados por Nyströmer. Convendrá acotar que Kihlberg le proyectó, en 1905, una casa en Lomas de Zamora.

Desde otro punto de vista debe consignarse que Nyströmer fue comisionado (concejal) de la ciudad de Buenos Aires en el período 1905-1906, actuando en la Comisión de Higiene en el primero de

esos años y en la de Obras Públicas y Seguridad en el segundo (C.M.C.B.A., 1906:328) (C.M.C.B.A., 1907:260). Fue condecorado por la Corona Sueca en 1894 y, en 1913, legó a la Escuela Superior Técnica, en la que se había formado, un cuantioso fondo para otorgar becas para viajes de estudio a jóvenes ingenieros.

Por último cabe señalar que fue un buen músico. Su residencia en Buenos Aires fue uno de los lugares de reunión de la colonia sueca de las últimas décadas del siglo pasado, como bien describe Bäckmann : *"...Había en esos tiempos un vivo interés por la música cuyo principal representante era el señor Carlos Nyströmer. Su elegante residencia en la Avenida Alvear se consideraba un templo del arte. Dícese que se agrupaba la gente delante de la casa para escuchar la música que allí se ejecutaba ..."* (Bäckmann, 1910:14).

Los colaboradores y seguidores de Nyströmer

A lo largo de la prolongada actuación de Nyströmer colaboraron con él varios técnicos suecos. En el caso de las obras de salubridad lo hicieron los ingenieros civiles Per Uno Svensson, de quien nos hemos ocupado; August Lenhardtson así como John Edvard Jansson, sobre quienes volveremos y Carl Gustaf Höjer (25/8/1865-1/10/1934), quien nacido en Eskilstuna, Södermanlands län, e hijo de un propietario rural, concluyó sus estudios secundarios en Uppsala en 1885. Ingresó de inmediato a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo, de la que egresaría en 1889 como ingeniero civil. Ese mismo año emigró a la Argentina, en la que permanecería hasta 1891 trabajando en las obras de salubridad de Buenos Aires. El último de los años indicados se trasladó a Brasil, donde se desempeñó hasta 1898 en construcciones ferroviarias y en la ejecución de la ciudad Villa Jaguaribo, en el estado de San Pablo. En 1898 retornó a Suecia, ingresando a los ferrocarriles del estado sueco, a cuyo servicio actuó hasta su jubilación en 1930. Por entonces se desempe-



Figura 18: Carl Gustaf Höjer. Fuente: A. Hildebrand, 1905

ñaba en Gotemburgo, ciudad en la que falleció cuatro años más tarde. (Indebetou, 1937:296) (G.H.S., 2/10/1934, p.13, c.6) (KTH, 1928:19). También lo hizo el ingeniero Hjalmar Teodor Reginald Werner (8/12/1868-27/6/1900), quien nacido en Estocolmo, cursó sus estudios en la Escuela Superior Técnica de la misma ciudad, entre 1888 y 1890, sin alcanzar su diploma. En 1891 se trasladó a la Argentina, obteniendo en Buenos Aires, en 1892, el título de agrimensor y desempeñándose en primer término en la construcción de ferrocarriles y trabajando luego, hasta 1897, en las obras de salubridad de Buenos Aires. Más tarde se vinculó a la firma Bracht & Co, para la que dirigió la construcción de canales, muelles y caminos. Falleció soltero en la estancia "El Albardón", en Entre Ríos, en 1900 (Indebetou, 1937:342) (Dahl, 1924:45) (Sv.D., 4/8/1900, p.5, c.2).

En las obras de desagüe de la provincia de Buenos Aires colaboraron con Nyströmer el ingeniero civil Claes August Jacobsson (26/6/1853-?) quien, nacido en Grythyttan, Örebro län, e hijo de un propietario rural, completó sus estudios secun-

darios en Strängnäs en 1874 y obtuvo su diploma de ingeniero civil en la Escuela Superior Técnica de Estocolmo en 1879. Luego de practicar en la firma de ingenieros Qvist y Gjers de Arboga en 1880, emigró al año siguiente a la Argentina, donde desempeñó la profesión de agrimensor, primero en Mendoza y luego en la provincia de Buenos Aires. En 1889 fue incorporado a la Dirección de Desagües, para la construcción de canales. Colaboró, en torno al fin de siglo, con el ingeniero Malmén en la construcción de ferrocarriles en el Uruguay. (Rystedt, 1881:145) (Indebetou, 1937:16). También actuaron en esta última Dirección el ya citado ingeniero Ohlsson, el ingeniero Carl Lilliesköld y el agrimensor Birger Schütz (Rogberg, 1954:31). Este último, que había llegado a la Argentina en 1909 e ingresado a la Dirección de Desagües, perteneció durante 25 años a esa repartición y a la que le sucedió, la Dirección de Hidráulica de la Provincia. En el período 1917-1918 participó, con su compatriota Anton Stuxberg (1877-?), de la expedición a las islas Orcadas del Sud. Este último había emigrado a la Argentina, ingresando, con sólo veintidós años de edad, a la Oficina Meteorológica Nacional. Luego de realizar observaciones meteorológicas



Figura 19: Birger Schütz y Anton Stuxberg en la Orcadas del Sud (1917-1918). Fuente: M. Rogberg., 1954

en la estación científica ubicada en las Orcadas del Sud, se desempeñó en el observatorio de Pilar, en Córdoba, ejecutando mediciones de magnetismo terrestre. Más tarde y hasta 1928 realizó diversas tareas geodésicas, topográficas y cartográficas, en diferentes lugares de la Argentina y Bolivia. Entre otros de sus destinos, debe señalarse su paso por la Dirección de Desagüe de la Provincia de Buenos Aires y su participación en la construcción de ramales ferroviarios. En todas sus tareas se distinguió por su extraordinario talento matemático. En 1928 emigró a Brasil, donde trabajó como geofísico en el Observatorio de San Pablo y desde 1948 realizando trabajos hidrográficos para la Dirección de Cartografía de San Pablo. (Rogberg, 1954:31 y 97). Un pariente cercano de este último, el ingeniero civil Helge Stuxberg (20/10/1885-?), nacido en Gotemburgo y egresado de la Escuela Superior Técnica Chalmers de la misma ciudad en 1905, se trasladó a la Argentina en 1912, trabajando en Buenos Aires hasta 1927, en que se radicó en Valparaíso, Chile (Bodman, 1929:256). Carl August Magnus Lilliesköld (16/1/1882-15/4/1945), oriundo de Estocolmo, se incorporó a la flota de su país en 1905. En 1908 pasó, sin embargo, a la reserva y se trasladó a la Argentina, ingresando a la Dirección de Desagües, en la que permaneció hasta 1917. Se desempeñó entonces en la embajada sueca en Buenos Aires, en primer término en calidad de empleado, y luego como agregado honorario (1917-1919). Ingresó posteriormente a la empresa Ericsson (1919-1922) y más tarde a la firma inglesa Ferrocarril Sud. Falleció en Turdera en 1945. (Högbom, 1929:161) (Sv.D., 17/4/1945, p.2, c.4).

También se desempeñó en la Dirección de Desagües Alfred Emil Henrik Warberg (1854-1911). Este había iniciado su carrera militar en el Cuerpo de Fortificaciones del ejército sueco y alcanzado el grado de teniente, emigró en 1880 a la Argentina. Allí trabajó, en primer término, en la construcción de diversos ramales ferroviarios,



Figura 20: Alfred Emil H. Warberg. Fuente: A. Paulin, 1951

dedicándose más tarde a tareas de agrimensura y desempeñándose finalmente en la Dirección de Desagües (Paulin, 1951:397-398) (Rogberg, 1954:31).

Dicha Dirección fue el último de los organismos oficiales técnicos que cobijó a numerosos profesionales suecos, en primera instancia durante la gestión de Nyströmer, y aún posteriormente a su deceso, merced al aprecio alcanzado por la labor de esos profesionales. Entre los técnicos suecos que prestaron servicios en la citada dependencia provincial, luego de la desaparición de Nyströmer, se contaron: L. Silverstolpe; Ernst Axel Ugglå (3/7/1888-?); C. Beaver; Wolther Rinman (10/4/1899-10/4/1946) (Sv.D., 12/4/1946, p.10, c.7); Carl R. Almquist (16/2/1892-?); Gustaf Thorén y L. Bergström. Aunque más allá del período que aquí consideramos, esa influencia fue tan importante que hasta un muy renombrado trovador sueco, Evert Taube, tuvo la oportunidad de trabajar, durante su permanencia en la Argentina (1910-1915), controlando los niveles del agua en los canales de desagüe, en las proximidades de Saladillo y de la bahía de Samborombón, en la pampa bonaerense. Taube inmortalizaría en sus canciones sus impresiones de este rincón de la pampa (Rogberg, 1954:31).

ARQUITECTOS Y CONSTRUCTORES DE EDIFICIOS

En el área de la construcción de edificios y de la arquitectura se registró un aporte que, aunque no tan numeroso, fue significativo desde muy tempranamente. En ese sentido se destacan muy claramente los arquitectos Kihlberg y Åberg, a parte de los trabajos de Malmén, de Nyströmer y de Stavelius, que hemos mencionado y de la tarea de Emil A. Palmgren, quien radicado en la ciudad de Tucumán, se titulaba ingeniero arquitecto. También actuó en ese campo Carl Johan Fröjd Westerman (20/4/1854-?). Había nacido en Skabersjö, Malmöhus län, y concluyó sus estudios secundarios en Malmö en 1874, ingresando de inmediato a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo, de la que egresó como ingeniero civil en 1877. Ese año emigró a la Argentina, donde había de permanecer sólo corto tiempo trabajando en Buenos Aires, en la construcción de un hospital (1877-1878). Se trasladó entonces a Brasil, radicándose en Curitiba, en el estado de Paraná, donde se desempeñó como agrimensor, así como en la construcción de caminos y muy especialmente de ferrocarriles, tarea en la que se destacó. (Indebetou, 1937:177) (Friborg, 1988:111) (Rystedt, 1881:132).

Carl Wilhelm Ekman fue otro arquitecto, nacido en Estocolmo el 9 de enero de 1866, que a lo largo de más de 40 años ejerció su profesión en Nueva York, Buenos Aires y San Pablo. (Högbom, 1929:164). Un arquitecto, que actuó un corto período en Buenos Aires, fue Bernhard Oscar Cantzler (10/6/1832-20/10/1894). Oriundo de Estocolmo, fue alumno de la Escuela Técnica de esa ciudad, sin completar sus estudios. Trabajó luego en la construcción del ramal férreo Köping-Hult. Posteriormente cursó estudios de Arquitectura en la Real Academia de Artes de Suecia en Estocolmo (1851-1852) y en el Gewerbe Institut de Berlín y en la Escuela Superior de Minas de Estocolmo (1874). Emigró luego a la Argentina, trabajando dos años en Buenos Aires, pero retornando a Suecia,



Figura 21: Edificio en Rua Maranhao 88, San Pablo (1902-1906). Arq. Carl Wilhelm Ekman. Fuente: Universidad de San Pablo



Figura 22: Bernhard Oscar Cantzler. Fuente: Wallroth, 1901

donde ejecutó diversos proyectos de edificios. Falleció soltero en Estocolmo en 1894 (Landelius) (Wallroth, 1901:26) (Sv.D., 23/10/1894, p.3, c.2). Otra figura que incursionó en esta especialidad fue August Lenhardtson, sobre quien volveremos.

Kihlberg y Åberg

Carl August Kihlberg (14/9/1839-9/6/1908) había nacido en Lidköping, Skaraborgs län, ciudad en la que su padre poseía una panadería. Concluidos sus estudios primarios inició su formación en Gotemburgo en la Escuela Técnica Chalmers, de la que egresó en 1864 y en la que actuó como ayudante de física entre 1864 y 1865. Practicó luego en el estudio del célebre arquitecto Helgo Zetterwall (Zetterwall, 1981:72-128) (Bodman, 1929:144). En 1865 ingresó a la Escuela de Arquitectura

de la Real Academia de Artes de Suecia en Estocolmo. Allí fue compañero de estudios de Henrik Gustaf Adam Åberg (24/12/1841-17/9/1922), quien había nacido en Linköping (Östergötlands län) y era hijo de un comerciante de vinos y propietario de un restaurant. Este completó sus estudios luego de haberlos interrumpido, a la muerte de su padre en 1855, para hacerse a la mar con sólo catorce años de edad. Tres años después también falleció su madre y dejó su labor marinera, ingresando a la Escuela Técnica de Norrköping, estudios que concluyó en 1863. En el otoño europeo ese año ingresó a la Escuela de Arquitectura de la Real Academia de Artes.

La misma era dirigida, por entonces, por el profesor Fredrik Wilhelm Scholander (1816-1881), un reconocido maestro de la arquitectura sueca y se ajustaba, en cuanto al régimen de su enseñanza, a los principios sustentados por la célebre Ecole de Beaux Arts de París. Tras seis años de estudio para Åberg y cinco para Kihlberg, egresaron conjuntamente en junio de 1869, emigrando de inmediato hacia la Argentina. Ocurrió que, tras algunos años de malas cosechas, aconteció una de las periódicas crisis decimonónicas de la industria, coincidencia que produjo una importante

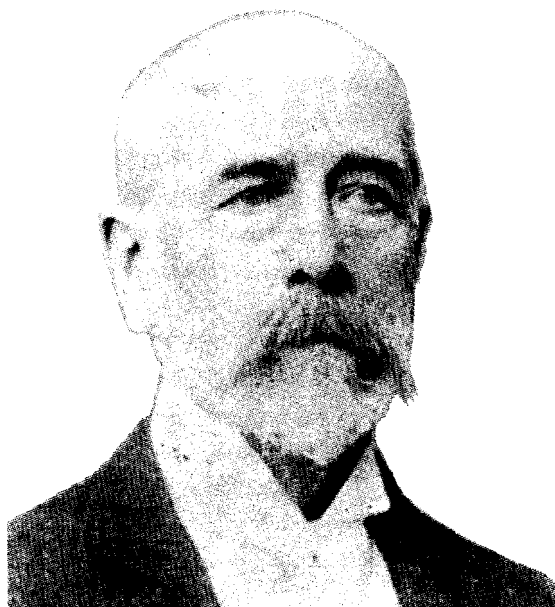


Figura 23: Carl A. Kihlberg. Fuente: Astrid K. de Darquier



Figura 24: Henrik Gustaf Adam Åberg y su esposa Olga Synnerberg en San Remo. Fuente: H. 8 D., 1923

depresión económica, particularmente profunda en el sector de la construcción. El arquitecto Scholander registró, en una carta fechada el 17 de abril de 1869, el efecto que la misma ejercía sobre sus discípulos con la frase "*...ellos parten hacia el oeste, allende los mares, hacia América del Norte y del Sud...*" (Lindquist, 1990:75).

Llegados a Buenos Aires a comienzos de agosto de 1869, los flamantes arquitectos debieron afrontar los contratiempos derivados de la necesidad de adaptarse a un ambiente totalmente extraño. Comenzaron trabajando con el apoyo de los ingenieros suecos que por entonces se hallaban en el país. En esos primeros tiempos Åberg y Kihlberg participaron del concurso para la nueva penitenciaría de Buenos Aires, siendo evaluada su propuesta como excesivamente benévola para con los internos, de acuerdo con los rígidos puntos de vista acerca del tema carcelario, dominantes en el país de esa época. También se ocuparon de encargos menores, como la casa quinta del médico sueco Ernesto J. Åberg, así como la del señor Oromí y realizaron un proyecto, no concretado, de la sede para el Municipio de Buenos Aires. Se señala también que Åberg realizó una fugaz visita a Suecia. (Grandien, 1988).

En 1871 participaron de la Exposición Nacional Argentina en la ciudad de Córdoba y obtuvieron una medalla de oro, como segundo premio, por diez láminas conteniendo planos de arquitectura, correspondientes a algunas de las labores indicadas anteriormente (Suplemento, 1871:4).

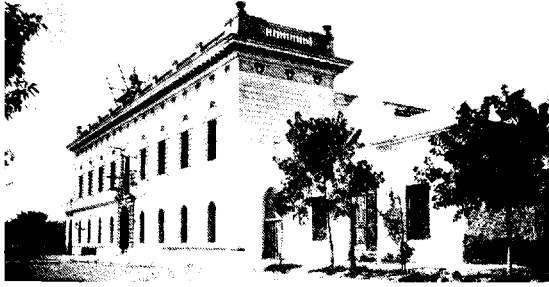


Figura 25: Academia Nacional de Ciencias de Córdoba en 1884. Fuente: T. García Castellanos, 1988

En 1872, prepararon los planos y presupuestos para la Aduana de Rosario (R.N.R.A., Tomo VI, 1885:254), obra que se concluiría en 1876 y que más tarde sería demolida. Para el ramal del Ferrocarril de Córdoba a Tucumán que, como hemos señalado, era dirigido en esa época por el ingeniero Dahlqvist (R.N.R.A., Tomo VI, 1885:337), dibujaron la estación de la segunda de esas ciudades, obra que fue oficialmente inaugurada en octubre de 1876 (R.N.R.A. Tomo VII, 1895:505). Para la ciudad de Córdoba proyectaron el edificio de otro de los emprendimientos predilectos del presidente Sarmiento, la Academia Nacional de Ciencias Físicas y Matemáticas, cuya construcción sólo concluiría en 1884 y que aún se alza en esa ciudad (R.N.R.A., Tomo VI, 1885:351 y 470; Tomo VII, 1895:182, 407 y 594; Tomo VIII, 1896:50).

En enero de 1873, Åberg y Kihlberg recibieron del presidente Sarmiento el encargo simultáneo de proyectar una nueva sede central para la Dirección General de Correos y otra para la Capitanía del Puerto y Oficinas de Telégrafos, ambas en Buenos Aires (R.N.R.A., Tomo VI, 1885:389, 461 y 489), en un todo de acuerdo con el gran interés por las comunicaciones que demostraba al presidente. Debe advertirse que estos encargos se concretaron a poco de quedar el ingeniero Lindmark interinamente a cargo de la Oficina de Ingenieros Nacionales, siendo concluidas las obras correspondientes en 1875 y 1876, respectivamente. Como un dato interesante debe consignarse que el trabajo final en la Real Academia de Artes de Suecia, realizado por Åberg como por Kihlberg había versado, precisamente, sobre un edificio destinado

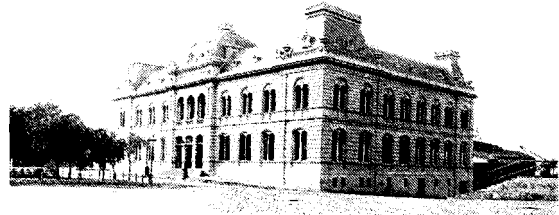


Figura 26: Dirección General de Correos, frente a la Plaza de Mayo. Fuente: Archivo General de la Nación

a las oficinas centrales de Correos de una gran ciudad (Morosi, 1992:36). Como sabemos dicha sede de la Dirección General de Correos, que se manda construir. "... en el sitio de la Casa de Gobierno que hay frente a la Aduana ...", sería incorporada al conjunto que constituye la actual Casa Rosada.

El 26 de enero de 1874 Åberg fue incorporado a la Oficina de Ingenieros Nacionales como arquitecto interino (R.N.R.A., Tomo VII, 1895:142), cargo en el que se lo confirmó el 20 de mayo de ese mismo año (R.N.R.A., Tomo VII, 1895:146). Debe observarse que, en este último caso, se lo llama Enrique Auberg, afrancesado curiosamente su apellido, para aproximarlo a lo que sería su pronunciación en sueco.

De 1874, último período de la sociedad entre Kihlberg y Åberg es el proyecto del Lazareto en la isla Martín García (R.N.R.A., Tomo VII, 1895:32), hoy demolido; el correspondiente al reciclado del edificio para oficinas nacionales de Correos, Telégrafo y Juzgado Federal en la ciudad de Córdoba (R.N.R.A., Tomo VII, 1895:62), cuyas especificaciones aparecen firmadas por Dahlqvist, jefe de la sección Córdoba de la Oficina de Ingenieros Nacionales y el proyecto de un "... Asilo de Inmigrantes en la ribera del Río de la Plata y las calles Suipacha y Artes ..." de la ciudad de Buenos Aires (R.N.R.A., Tomo VII, 1895:68), obra nunca ejecutada. También es probable que hayan realizado el proyecto de "... Arreglo de la Casa de la Independencia en Tucumán ...", cuyos planos fueron rubricados por el Jefe de esa Sección de la Oficina de Ingenieros, su compatriota Stavelius (R.N.R.A., Tomo VII, 1895:181

y 197). Su última obra conjunta parece haber sido la Escuela Normal de Mujeres de Buenos Aires, en diciembre de 1874 (R.N.R.A., Tomo VII, 1895:127).

En efecto, Kihlberg emprendió el regreso a Suecia en mayo de 1875 y sólo retornaría a Buenos Aires en septiembre de 1888, posteriormente a que Åberg se hubiera alejado definitivamente del país.

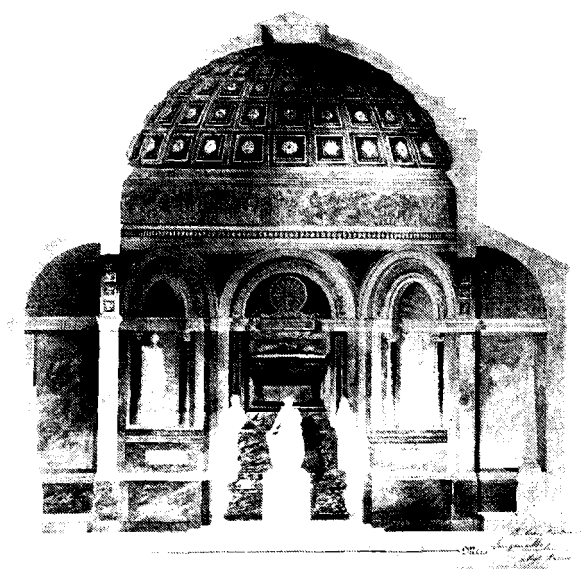
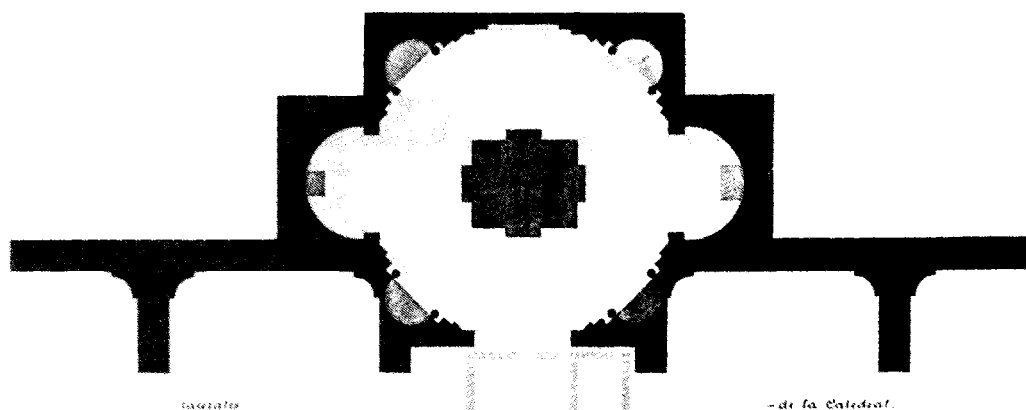
Åberg, arquitecto nacional

Tras la partida de Kihlberg, Åberg continuó con su actividad en la Oficina de Ingenieros. Un año más tarde, al convertirse esta en el Departamento de Ingenieros Nacionales, se le designó, el 25 de abril de 1876 (R.N.R.A., Tomo VII, 1895:364), primer y único arquitecto nacional que tuvo la Ar-

gentina. Ocupó ese cargo hasta la transformación del mismo, el 30 de diciembre de 1883, en el de Inspector General de Obras Arquitectónicas (R.N.R.A., Tomo IX, 1896:564), posición que resignó algunas semanas después por razones de salud, según lo aseverado por fuentes suecas (Qvanten, 1894) (Hallberg, 1944) (Paulin, 1951:376) (Cnattingius, 1979), siendo substituido por el profesor italiano Francisco Tamburini.

Åberg fue incorporado a la Sociedad Científica Argentina el 28 de octubre de 1875 y cuatro años más tarde revalidó su título de arquitecto en la Universidad de Buenos Aires. En esa ocasión su tesis versó sobre "Casas de Baño" (Åberg, 1879).

La obra de Åberg luego del alejamiento de Kihlberg fue muy amplia y variada, aun-



Figuras 27 y 28: Planta y corte del Mausoleo del General San Martín en la Catedral de Buenos Aires (1879)

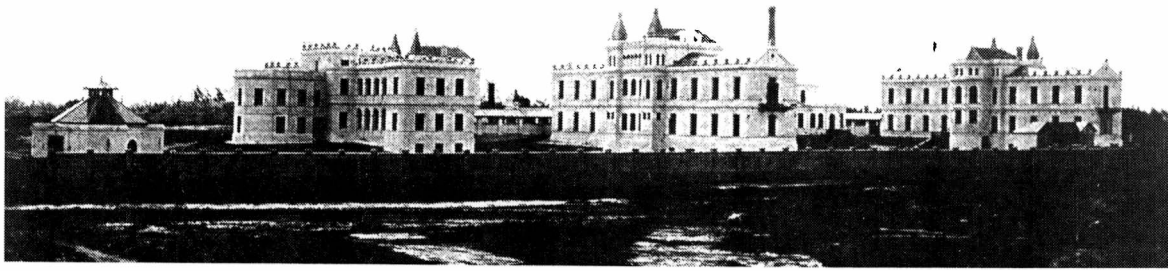


Figura 29: Foto de época del Hospital de Mujeres de Buenos Aires (1887)

que su identificación resulta dificultosa y ha sido demolida en su mayor parte. Dos excepciones son el proyecto y ejecución de la iglesia de Domselaar en el Municipio de San Vicente (1876) (*Archivo General de la Nación*, Signatura I - 4 - 44 y 44a) y el proyecto y dirección de Mausoleo del General San Martín en la Catedral de Buenos Aires, que le fuera encomendado luego de que se anulara el concurso llamado al efecto y en el que le cupo actuar como miembro del jurado (Bedoya, 1975:28 y 31). Parte de la documentación de ese proyecto, fechada el 20 de mayo de 1879, se conserva en el Museo de Östergötland en Linköping. Otras obras de ese período son el Hospital de Mujeres de Buenos Aires, cuya ejecución, promovida por la Sociedad de Beneficencia, comenzó en diciembre de 1880 concluyendo el 28 de abril de 1887, llamándosele Hospital Bernardino Rivadavia, en memoria del creador de dicha Sociedad (*La Nación*, 28/4/1987, p.14, c.1) y el ensanche del Hospicio de las Mercedes de la misma ciudad (Penna et. al., 1910 Tomo II:123-125) (*M.C.B.A.*, 1882: 270), proyectado en 1881 y concluido en 1885. También se le atribuye el proyecto del Hospital Español de la ciudad de Córdoba. En 1882 diseñó el pedestal de la estatua de Adolfo Alsina en la plaza Libertad de Buenos Aires y la sede del Banco Inglés del Río de la Plata, en parte del predio que hoy ocupa el Lloyds Bank, en Reconquista y Bartolomé Mitre.

Desde mediados de la década del 70, Åberg se dedicó, paralelamente a su actividad oficial, a través de su estudio y de la firma "La Edificadora", empresa constructora e inmobiliaria que él fundara, al pro-

yecto, construcción y comercialización de gran cantidad de viviendas y edificios de renta, así como locales de negocio. Entre las muchas obras realizadas pueden citarse unas pocas que hemos identificado: un edificio de vivienda y locales comerciales de la Librería Inglesa y de la New York Compañía de Seguros de Vida, en la esquina de Florida y Bartolomé Mitre; el local de Carlisle y Cía., en la calle Rivadavia; la sede de la firma Mallmann en Rivadavia y Piedras; la casa del Dr. Eduardo Madero en la calle Florida nº 184 al 186; la vivienda del Dr. Uladislao Gramajo en la calle San Martín nº 88 al 92; la vivienda del señor Rinich en Belgrano; la del Dr. Benigno Ocampo en Avenida Alvear esquina Garantías; un edificio de negocios y vivienda en Callao y las Heras; un chalet que se conoció como "Pencliff House", para vivienda del gerente local del Ferrocarril Sud; dos residencias de propiedad del propio Åberg en avenida Alvear nº 159 y en la esquina de esta con Callao, respectivamente, así como dos casas de renta, también de su propiedad, en la última de estas avenidas entre los números 1470 al 1490 y 1740 al 1750, respectivamente. Debe agregarse que testimonios, fotografías o planos, de varias de estas obras, como de algunas de las citadas en el período correspondiente a la sociedad con Kihlberg, se hallan depositados en el Östergötland Länsmuseum en Linköping. Buena parte de ese material fue exhibido en las Salas Nacionales de Exposición, en la Capital Federal, entre el 18 de abril y el 7 de mayo de 1989. (*Catálogo*, 1989).

Esa amplia tarea profesional se desarrolló, en especial tras la asunción de la

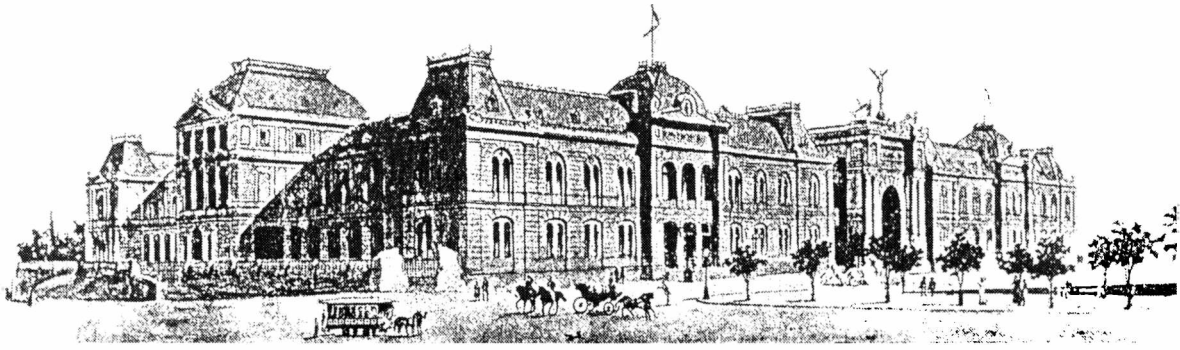


Figura 30: Perspectiva de la propuesta de Åberg de ensanche de la Casa Rosada (1881). Fuente: H. 8 D., 1923

presidencia por parte del general Roca, paralelamente a una febril actividad en el seno del Departamento de Ingenieros, que ha sido bien descrita por de Paula (Paula, 1977). Allí controló, como arquitecto Nacional, el proyecto de docenas de edificios públicos de distinta importancia y naturaleza, algunos de los cuales hemos señalado anteriormente. A ellas podemos agregar diversos edificios educacionales, entre otros, las Escuelas Normales de Corrientes y de Paraná (R.N.R.A., Tomo IX, 1896:427 y 521) (Lindquist, 1990:86-87) y un anteproyecto para la sede de la Universidad de Buenos Aires, jamás ejecutado. También le cupo intervenir en un segundo proyecto para el Asilo de Inmigrantes en Buenos Aires (1883) (R.N.R.A., Tomo IX, 1896:498) y en los edificios para las Oficinas de Correos y Telégrafos de las ciudades de San Luis y de Santa Fe. Por otra parte tuvo intervención en la preparación de un proyecto, nunca concretado, de una nueva Catedral de Buenos Aires.

Le cupo intervenir también en la preparación y concreción del plan que se aplicó para la ampliación de la Casa Rosada. Como bien expresa el trabajo intitulado "Imágenes de la Casa de Gobierno" (Imágenes, 1984): "... El general Julio Argentino Roca asumió la presidencia el 12 de octubre de 1880, ocho semanas antes de que se efectivizara la federalización de Buenos Aires (6 de diciembre). La Casa de Gobierno se había vuelto estrecha, más aún para los designios del animoso mandatario. Llamado en consulta el arquitecto Åberg presentó un plan dirigido a ensanchar la Casa Rosada, cuya etapa inicial consistía en le-

vantar delante de aquella, en la misma línea del Correo sobre Balcarce, un edificio análogo al de la sede postal. Aceptada esta primera parte, se iniciaron las obras en el otoño de 1882 y fueron concluidas un año y medio después ...".

Hemos señalado en otro contexto (Morosi, 1992) que, efectivamente, Åberg propuso un plan completo de ensanche, que iba acompañado de una perspectiva, cuya copia se encuentra depositada en el Museo Provincial de Östergötland en Suecia, y que fue expuesta en Buenos Aires, en la citada Exposición de 1889. Esta perspectiva, presumiblemente de 1881, es previa a la puesta en marcha de dicho plan, ya que el nuevo cuerpo sobre la calle Balcarce es allí gemelo del que Åberg y Kihlberg habían ejecutado años antes, coincidiendo totalmente los detalles de sus fachadas. Sabemos que Åberg había introducido, ya en 1882, modificaciones en la planta alta del nuevo cuerpo, según se desprende del decreto por el que se encomiendan las obras de escultura correspondiente. (R.N.R.A., Tomo IX, 1896:198).

Conviene destacar que la perspectiva, que ilustra el futuro conjunto de la Casa Rosada tal como era concebido por Åberg, contiene todas las ideas que posteriormente se han atribuido a su sucesor Tamburini. En realidad, este no hizo otra cosa que introducir variaciones a la propuesta que comentamos, conservando las líneas generales de la fachada sobre la calle Balcarce, ya consolidada con su primera etapa cumplida, y modificando aspectos de la distribución de la planta y del diseño



Figura 31: La Casa Rosada según el cuadro de Carl Kaufmann (circa 1890)

estilístico del arco de unión de ambos cuerpos. El propio Tamburini confirma la existencia de los planes previos de Åberg, los que analiza y critica en su informe de agosto de 1884 (Chazarreta, 1968: 51-60).

Toda esta vasta y variada obra le valió a Åberg el reconocimiento general de su época. Así le fueron conferidas las condecoraciones de las órdenes reales de Vasa, en la jerarquía de Caballero, por parte de Suecia y de Isabel la Católica, en la de Comendador, por parte de España (1884), en este caso, en razón de la ejecución del hospital de la comunidad española.

No es extraño que semejante ritmo de trabajo y los avatares derivados del mismo concluyeran por conducirlo al agotamiento y a la renuncia a su cargo. Pero aún después que ello ocurriera, realizó su última gran obra en la Argentina: el pro-

yecto del Museo, Biblioteca y Archivo General en La Plata (1884) (Morosi, 1990) (Morosi et. al., 1990). Para ello se asoció a Carl Ludwig Wilhelm Heynemann, quien había sido su ayudante en el Departamento de Ingenieros. (R.N.R.A., Tomo IX, 1896:604), y a quien vincularía a su firma "La Edificadora".

Åberg retornó a Europa a fines de julio de 1886, dejando en manos de Heynemann las obras que aún tenían en ejecución y tras haber liquidado sus cuantiosos bienes, con excepción de su participación mayoritaria en "La Edificadora", que había transformado, el 6 de julio de 1885, en sociedad anónima. Todo ello le permitió disponer, con sólo 45 años de edad, de una enorme fortuna.

Llegado al Viejo Mundo, se estableció en primer término en París, donde realizó estudios sistemáticos de pintura y acuare-

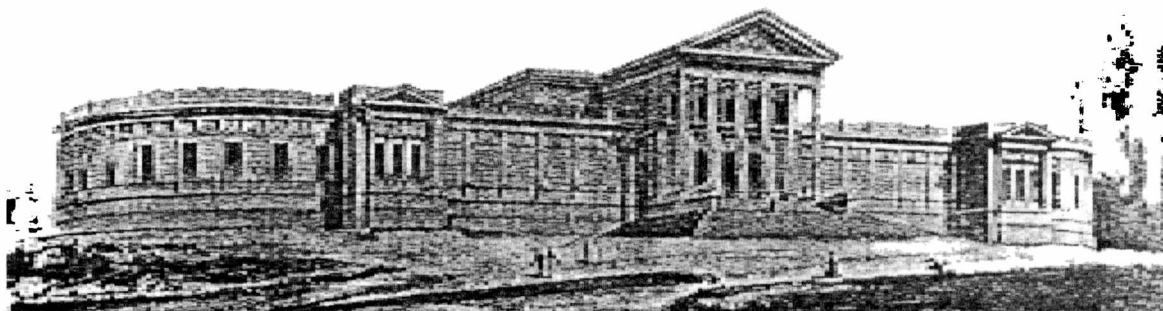


Figura 32: Perspectiva de Åberg del Museo de La Plata. Fuente: H. 8 D., 1923

la, actividades que constituían grandes pasiones en su vida, como lo prueban las interesantes piezas de su autoría depositadas en el museo provincial de Linköping. Dos años más tarde, el de 4 de mayo de 1888, contrajo enlace en Roma con la finlandesa Olga Synnerberg, a quien había conocido años antes en Buenos Aires, cuando esta acompañaba en una gira a su hermana, la famosa cantante Hortensia Synnerberg. La pareja se radicó en una lujosa villa en San Remo, que Åberg proyectó y ejecutó para sí, consagrándose allí casi exclusivamente a la pintura. (Qvanten, 1894) (Gegerfelt, 1967).

Guardaba, sin embargo, un vivo recuerdo de Buenos Aires, ciudad a la que retornó en varias oportunidades. Su nostalgia lo condujo a diseñar una señorial mansión, que pensó levantar en esa capital. Sus planos llevan la firma de su representante Heynemann y los sellos de su empresa "La Edificadora", hallándose depositados en el museo provincial de Linköping. Sin embargo, jamás llegaron a concretarse, a lo que contribuyó decisivamente la grave crisis del 90. Su posterior labor profesional en la Argentina quedó circunscripta a la dirección de las obras de remodelación del antiguo templo anglicano de San Juan Bautista en Buenos Aires, concretada en 1894, de acuerdo a los planos preparados por el arquitecto N.T. Green en Inglaterra. (de Paula, 1977: 93).

Del período en que Åberg vivió en Europa, sólo se conocen otros dos trabajos, si exceptuamos los ya citados proyectos de su villa en San Remo (Gegerfelt, 1967) (H&D, 1923:467) y de su mansión en Buenos Aires. Ambos son posteriores a 1900, refi-



Figura 33: Villa Åberg en San Remo. Fuente: H. & D., 1923

riéndose el primero a un casino en San Remo y el segundo a un Museo de Arte en su ciudad natal, Linköping. Copias de los mismos se hallan depositados en el Museo provincial de esta última ciudad. Ninguno de ellos fue ejecutado. Una particularidad que debe advertirse es que Åberg jamás pudo realizar una obra en su patria.

Åberg falleció en Roma el 17 de septiembre de 1922 y su esposa lo siguió un año más tarde, hallándose ambos sepultados en dicha ciudad (En svenskarnas, 1926). En su testamento instituyeron un enorme fondo, entre otras cosas, con el propósito de construir y mantener el Museo de Arte de Linköping, que había proyectado (Donatorerna, 1923). Cuando su designio fue finalmente cumplido en 1939, se materializó según otro proyecto arquitectónico. (Hallberg, 1944:73). El legado de los Åberg fue tan generoso que su fondo continúa aún vigente y contribuyendo a sus fines. (Lande, 1938).

Es interesante advertir las profundas diferencias entre las personalidades de Kihlberg y de Åberg, que marcaron los grandes contrastes entre sus respectivas carreras profesionales. Las mismas se hacen ya perceptibles en el breve diario llevado por Kihlberg, durante su primer viaje a la Argentina, que he podido consultar merced a la generosidad de su hija menor Anna, poco antes de su fallecimiento ocurrido en San Isidro. Escribe Kihlberg: "... El 25 de junio, aproximadamente a las 11 de la mañana, abandoné la tierra de mis mayores, inseguro como me sentía acerca de si alguna vez volvería a verla, así como del futuro que me esperaba en un país lejano, se me despertaban sentimientos que no puedo describir. Mi camarada, cuyo carácter es de naturaleza más alegre, me alejó pronto de esos pensamientos, por lo que le estoy agradecido, puesto que se hallaban muy lejos de ser agradables ..." (Kihlberg, 1869).

Åberg aprovechó de su temperamento alegre y extrovertido para concretar, a lo largo de una década, una brillante carrera como funcionario público. Además, fácil-

mente adaptado al medio y dotado de excelente visión para los negocios; pudo amasar una gran fortuna. Esos rasgos le permitieron acriollarse, a tal punto que adoptó la típica costumbre de los argentinos opulentos de la época de dar grandes propinas. Esa particularidad quedaría registrada en un artículo de un periódico sueco titulado "Henrik Åberg y la propinas" (Gegerfelt, 1952).

Kihlberg, más introvertido y tímido, prefirió moverse en su círculo de amigos y compatriotas, concentrándose en su labor profesional, en la que se distinguió por su habilidad técnica. Ello le valió, en el seno de ciertos círculos de la colonia sueca de Buenos Aires, el amigable apodo. "Viejo Castor". (S.F.B.A., 1948:28). Sus intentos de adaptación al medio no le resultaron fáciles, emprendiendo, como hemos señalado, el retorno a Suecia en mayo de 1875, previo un largo viaje de estudio, probablemente compartido con su amigo y compatriota el ingeniero Dahlqvist. El mismo le insumió diecisiete meses, visitando Egipto, Cercano Oriente, Turquía, sur de Rusia, Grecia, Italia, Suiza y Alemania. Su viaje pudo costearse merced al buen dinero ganado en los seis años de actividad en la Argentina. Como era la costumbre de la época, registró con rápidos bocetos algunos de los lugares y obras visitados, material hoy depositado en el Museo de Arquitectura de Suecia, en Estocolmo.

Kihlberg en Suecia y su retorno a Buenos Aires

Regresado a su patria, ejerció su profesión con variado éxito durante doce años, particularmente en el campo de la dirección de obras. En tal carácter intervino a partir de 1877 en la ejecución de la sede del Skånes Enskilda Bank en Malmö y del Hospital de Lund (Ellenius, 1962), al tiempo que se desempeñaba (1877) como profesor de Arquitectura de la Escuela Técnica de Malmö (M.T., 1928:44).

Más tarde fue director de obras de la Universidad de Uppsala, circunstancia que lo llevó a radicarse en esa ciudad en fe-

brero de 1879, al comenzarse la ejecución del nuevo gran edificio de la citada Universidad, según el proyecto preparado por su amigo y camarada de estudios en la Real Academia de Artes Herman Theodor Holmgren. Este había resultado vencedor en el correspondiente concurso, uno de los más destacados de esa época. (Ellenius, 1962:176).

Paralelamente a su tarea de dirección de las obras de la Universidad, Kihlberg comenzó a proyectar y ejecutar diversos edificios en Uppsala. El más representativo de ellos es la sede de la "nación" (denominación aplicada en ese centro universitario a las asociaciones de alumnos de cada una de las regiones de Suecia) de Östergötland (1883), que aún puede contemplarse en dicha ciudad. También le fue encomendado el proyecto de otras dos naciones, que nunca se ejecutaron (Ellenius, 1962:178). Realizó además varias viviendas para profesores de la Universidad, entre ellas la del profesor de Fisiología Fritihof Holmgren, llamada Villa Åsen (1881); la ampliación y reforma del hospital de Ulleråkers (1883), así como una escuela de equitación y picadero cubierto, un nuevo edificio para el Municipio y una escuela primaria, en la calle Kungsgatan así como un edificio de renta en la calle Bangårdsgatan 10 (Ellenius, 1962:186) (O.v.K., 1883).

Entre los trabajos que ejecutó para la Universidad deben destacarse la ampliación del Instituto de Anatomía, el Instituto de Meteorología, el Colegio Balder (Ellenius, 1962:186) (O.v.K., 1885), pero, por sobre todo, su último trabajo en Suecia, la remodelación de la famosa biblioteca universitaria Carolina Rediviva (Ellenius, 1968:187). Paralelamente, dificultades surgidas con la ejecución del nuevo edificio de la universidad, al que nos hemos referido anteriormente, motivaron un debate a través de los periódicos, en el que Kihlberg fue apoyado por su antiguo amigo, nuestro conocido ingeniero Lindmark (Lindmark, 1886), así como el rechazo, algún tiempo antes, de su solicitud para ocupar el cargo

de director de las obras de restauración de la Catedral de Uppsala, proyectadas por el famoso arquitecto Helgo Zetterwall (Ellenius, 1962:189), impulsaron su decisión de retornar a Buenos Aires tras trece años de ausencia.

Aunque en 1883 se había casado con Clara Eugenia Carlsson y ya tenían cuatro hijos, esperando un quinto, viajó solo a la Argentina. Partió de Uppsala el 28 de agosto de 1888, vía Gotemburgo, Londres y Liverpool, arribando a Buenos Aires a principios de octubre. Su esposa y sus hijos Clara, Margareta, Sven Carl Gustaf, Carl Petter, Karin Helena y Anna Isabella, todos nacidos en Uppsala, le siguieron un año más tarde, llegando a Buenos Aires el 23 de septiembre de 1889. Allí nacerían, dos años más tarde, los mellizos Carl Fredrik y Erik Wilhelm.

Kihlberg iniciaba así una nueva etapa de su actividad en la Argentina que, aunque fue muy vasta, es poco conocida y de difícil identificación, por haber desaparecido casi totalmente. Desde comienzos de 1889 hasta enero de 1892 actuó asociado al joven y brillante Alejandro Christophersen. Los Christophersen constituían una familia noruega, que se distinguía en las actividades diplomáticas y consulares tanto como en los negocios y que tenía amplias vinculaciones en el área del río de la Plata. Los hermanos Wilhelm Christopher, nacido en 1833, y Sören Andreas, nacido en 1849, fueron sucesivos representantes consulares del Reino de Suecia y Noruega (entonces unidas) en Buenos Aires, desde 1867 hasta 1905, en que dicha unión se disolvió. El primero fue más tarde Ministro de Relaciones Exteriores de Noruega. Un tercer hermano Peter, nacido en 1845, fue cónsul general de Rusia en Buenos Aires y actuó en negocios navieros, entre otros, en la compañía "La Platense" (R.N.R.A., Tomo IX, 1896:928) (Dodero, 1961:40). Estaba casado con la hermana, de nombre Carmen, de quien sería intendente de Buenos Aires, Torcuato de Alvear. Aún otro de los hermanos Christophersen pertenecía a la carrera consular. Se trata-

ba de Alexander Thorvald, nacido en 1834, quien fue cónsul del Reino de Suecia y Noruega en la ciudad de Cádiz entre 1865 y 1879 y era, además, el padre de Alejandro Christophersen, nacido en dicha ciudad española.

Este último, con sólo 21 años, había completado sus estudios de arquitectura en la Real Academia de Bellas Artes de Bélgica y en la famosa Escuela de Bellas Artes de París y había llegado a Buenos Aires a fines de 1887 a Buenos Aires, con el propósito de visitar a sus familiares. Su estancia se prolongó y concluyó por radicarse en la capital argentina. Allí se convertiría en el "Grand Old Man" de la profesión y la docencia de la Arquitectura de la primera mitad del presente siglo (R.A., 1936, 1937, 1947) (Revista SCA, 1966:28-29) (Eggers Lecour, 1946) (S.C.A., 1993:61).

Kihlberg y Christophersen proyectaron en 1890, para Hume Ingenieros, las estaciones de Bahía Blanca y de Rosario del Ferrocarril de Bahía Blanca y el Noroeste y para Carlos Bouquet y Vicente Peña, dos grandes viviendas en Callao entre Guido y República, en la Capital Federal; la fábrica Nueva de Gas en Barracas; un edificio para Julio H. Wulff en la calle de las Artes, así como una casa para Santiago Sambonini en San José de Flores. También proyectaron los dos pabellones suecos de madera de la Exposición Internacional de la Industria de 1890 en Buenos Aires. Estos eran presentados por el capitán de ultramar Erik Adolf Adde, representante de la Asociación de Exportadores de Suecia. Allí se exhibió, por primera vez en la Argentina, entre muchos otros productos suecos, el renombrado acero de Sandviken, bajo el pintoresco slogan: "El fierro sueco no se rompe" (Rogberg, 1954:20) (Landin, 1890:81-83). La amistad que ligaba a Kihlberg y Adde motivaría que, un año más tarde, este fuese padrino de los mellizos de aquél. Concluida la Exposición, los pabellones fueron vendidos a la English High School, para alojar algunas de sus dependencias, cuando en 1891 la misma adoptó el nombre de Buenos Aires English School y se trasladó



Figura 34: Pabellón de la exposición sueca en Buenos Aires (1890). Fuente: A.Paulin, 1951

a Belgrano (Mayochi, 1992:95).

Ese mismo año diseñaron un edificio en Callao y Rodríguez Peña para Cándido A. Galván; otro para la viuda de Torcuato de Alvear, Elvira Pacheco; un chalet para R. Peña; una casa para John E. Clark Curtin y un palacete, en la calle Juramento de Belgrano, que más tarde sería conocido como palacio Mihanovich, para Nicolás Bower, integrante del directorio local del Ferrocarril del Sud.

Al disolver su sociedad con Christophersen, Kihlberg estableció su propio estudio. En 1894 proyectó una casa y remodeló otra para Antonio Santa María en Belgrano; un edificio de renta, en Piedras entre Avenida de Mayo y Rivadavia de la Capital, para Fernando Machain. En 1896 proyectó una fábrica para la Compañía Escandinava Argentina, pionera de la industria láctea en el país, en la calle Herrera 1312 de Barracas al Norte (Wright, 1911:514) (Rogberg, 1954:29). La misma era propiedad de Hilmer Dahlgren, Abel Nordström y Harald Mörstedt, quien algunos años más tarde se casaría con la hija mayor de Kihlberg.

En 1897 diseñó al Hospital de Niños de la Sociedad de Beneficencia de Tucumán, construido por la firma Más, Magnani y Cía.,

en dicha ciudad; un stud en Belgrano para James Relton; una vivienda para E.K. With, en Conde y Virrey del Pino (entonces Pirán) y otra para Ernesto Hecker, en Cuba entre Mendoza y Olazábal, ambas en Belgrano. En 1898 proyectó en la misma población una casa para James Relton, otra para la señora Carlota Milberg, así como su vivienda propia en Conde y Virrey del Pino, a la que llamaría Villa Nordstjärnan (Villa Estrella Boreal). Cabe observar que las manzanas que rodeaban a la misma serían ocupadas, en buena medida, por viviendas proyectadas por Kihlberg, quien habría de vivir en ese lugar hasta su muerte.

En 1899 efectuó la ampliación de la fábrica de manteca de la Compañía Escandinava Argentina, en las calles Herrera y Lamarca de Barracas al Norte; una vivienda para G.J. Logan en Virrey del Pino esquina Superí y otra para Roberto Boyd, en Pampa entre Conde y Superí, ambas en Belgrano. Un año más tarde proyectó una vivienda para B.I. Böhm, en la calle 11 de Septiembre de Belgrano. También en esa población construyó una casa para sí en Conde 1702, esquina Virrey del Pino, que le vendería en 1904 a Harald Mörstedt. Este la llamó Villa Greta, en homenaje a su esposa, quien, como hemos señalado, era la hija mayor de Kihlberg. De igual

modo ejecutó una vivienda para H. Fuhrmann en la misma localidad. En 1903 completó los planos de una fábrica de manteca en la ciudad de Montevideo, propiedad de la Compañía Unión Uruguaya.

En 1904 construyó dos viviendas para sí, en Conde n° 1730 y 1740 respectivamente, entre Pampa y Virrey del Pino, las que luego vendió, una de ellas al citado ingeniero Carlos Malmén, a fin de cancelar el préstamo que este le había facilitado para edificarlas. En 1905 proyectó una casa en Lomas de Zamora para el ingeniero Carlos Nyströmer, al que hemos hecho referencia. Este, como Maimén, era su buen amigo y ambos fueron padrinos, juntamente con el capitán de ultramar Erik A. Adde, de sus hijos mellizos Carlos y Erik, nacidos como recordaremos en 1891. También 1905 dibujó un chalet para Felipe Raquette, socio de su yerno Mörstedt, en 25 de Mayo esquina La Paz de Temperley y una casa en la estancia "Carmen" de su amigo el naviero Pedro Christophersen, tío de su ex socio Alejandro Christophersen. En 1906 proyectó una vivienda en la esquina de Avellaneda y Coronel Brandsen de Temperley para su compatriota Anders Gustav Elowson, a quien ya nos hemos referido. En 1907 diseñó, de acuerdo a lo manifestado por su hijo mayor Sven, en carta dirigida a Allan Ellenius el 12 de febrero de 1962, la que constituiría su obra póstuma (Ellenius, 1962:189). Se trataba del palacete de quien fuera Ministro de Hacienda de Roque Sáenz Peña, el doctor Enrique S. Pérez, en la calle Cerrito 1272 a 1282, hoy demolido.

Kihlberg, que había adquirido renombre en los círculos profesionales, acompañó a su antiguo socio y amigo Alejandro Christophersen en la tarea de reorganización de la Sociedad Central de Arquitectos en 1901 y en 1905 fue bibliotecario de la misma (R.A., 1947:205). Según Landelius había revalidado su título de arquitecto en la facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires en 1905 (Landelius). También gozó de amplio prestigio entre sus compatriotas,



Figura 35: Villa Nordstjärnan (1898). Fuente: Anna Kihlberg

siendo uno de los fundadores de la Asociación Sueca de Buenos Aires en 1898 y presidiendo la misma en 1901 (S.F.B.A., 1923). Su país natal lo condecoró, además, con la Real Orden de Vasa en 1887.

Kihlberg falleció en Buenos Aires el 9 de junio de 1908 (*La Nación*, 10/6/1908) (S.D., 11/7/1908, p.9, c.4).

UN ULTIMO PAR DE PIONEROS

Husberg

Nils Gustaf Knut Husberg (13/1/1844-18/1/1909) había nacido en Växjö, Kronobergs län. Completó sus estudios secundarios en esa ciudad en 1860. Ingresó en la Escuela Superior Técnica de Estocolmo en 1862, egresando como Ingeniero civil en 1865. Llegó a la Argentina en 1870 y tras desempeñarse en la construcción de ferrocarriles al servicio del estado (1871-1872), a comienzos de 1873 se hizo cargo de los trabajos de irrigación en Mendoza, para los que se le designó un ayudante (R.N.R.A., Tomo VII, 1895:411). En 1874 renunció a su cargo y se designó en su reemplazo a otro técnico sueco, Bror J. Bergman (R.N.R.A., Tomo VIII, 1895:419). Husberg pasó a desempeñarse en la construcción del ramal Córdoba-Tucumán (1875-1876). Un año más tarde viajó a los Estados Unidos, donde trabajó en la construcción de ferrocarriles (1877-1878). Al año siguiente se trasladó a Inglaterra, trabajando en Coventry. Más tarde regresó a su patria y falleció en Estocolmo. (Indebetou, 1937:1357) (Rystedt, 1881:61) (Sv.D., 19/1/1909, p.7, c.7) (G.H.S., 20/1/1909, p.4, c.5).

Bergman, la oveja negra

Entre los llegados a nuestras playas *hallas también a alguna oveja negra*. Tal el caso del agrónomo y agrimensor Bror Julius Bergman. Este había nacido el 11 de enero de 1846 en Hammarlunda, Malmöhus län, y tras completar su bachillerato en Uppsala en 1864, se desempeñó como aprendiz de ingeniero en los ferrocarriles del estado sueco (1865-1866). Realizó luego estudios agrarios en Liatorp, Småland, (1866-1867) y en la Escuela Superior Agraria de Ultuna (1867-1869), egresando como ingeniero agrónomo. En 1872 se incorporó a un grupo de técnicos, sobre todo agrimensores, que viajaron a Brasil desde el puerto de Liverpool, para trabajar en dicha nación hermana (Paulin, 1951:232) (M.Ö.S.L.E.U., 1923:93-94).

La iniciativa fracasó, regresando algunos a Suecia y dirigiéndose el resto a otros destinos. Bergman optó por proseguir hacia Buenos Aires y, como señaláramos, en 1873 fue designado para reemplazar a Husberg en los estudios de irrigación para la provincia de Mendoza. Un año más tarde se le asignó un asistente (R.N.R.A., Tomo VII, 1895:146). Finalmente, leemos en el Registro Nacional un decreto, fechado el 20 de mayo de 1876, que señala lacónica y concisamente: "...*Se nombra Ingeniero a D. Emilio Godoy para la continuación de varios trabajos en la provincia de Mendoza, en reemplazo del Ingeniero Bergman que fugó...*" (R.N.R.A., Tomo VIII, 1895:292).

LA SEGUNDA OLEADA DE TECNICOS

Gumaelius

Como parte de una segunda oleada de técnicos suecos, que se produjo sobre todo en la segunda mitad de la década del 80, arribó, en 1886, apenas concluidos sus estudios en la Escuela Técnica de Örebro, el ingeniero Arvid Swensson Gumaelius (1867-1944), a quien hemos citado como colaborador de Malmén (T.F.Ö., 1925:485). Sucedió al ingeniero Stavelius en la dirección de los trabajos del Ferrocarril Central Norte, para su extensión desde Tucumán

a Salta. En 1890 recibió, por su actuación en la construcción de un túnel, durante *esos trabajos, una medalla de plata por parte del gobernador de Salta* (Sv.D., 11/4/1890, p.3, c.4). Más tarde en compañía de Francisco Bovio realizó exploraciones y apertura de traza para líneas ferroviarias en el Chaco (Bäckmann, 1910:55, 74 y 77).

Ocupó también durante un año la vicepresidencia del Departamento de Ingenieros de la provincia de Santa Fe y trabajó, además, de la construcción de edificios en Buenos Aires y Santa Fe. Retornó a Suecia en 1897, habiendo alcanzado una holgada situación económica. En 1899 viajó a Siam para construir ferrocarriles por cuenta del estado francés. (Lucchini, 1981:150) (Gellerstedt, 1952:68).

En su patria fue director de la firma comercial Gumaelius & Co (1905-1909) y miembro del directorio de la compañía de seguros Allmänna Livsförsäkrings (1908-1915), aunque desde 1905 viajó continuamente por Europa, en razón de su actividad comercial. Se radicó finalmente en Francia, antes del estallido de la primera Guerra Mundial, adquiriendo la ciudadanía francesa. En razón de las grandes obras



Figura 36: Arvid Swensson Gumaelius. Fuente: S. T., 1920

benéficas que realizó durante el conflicto mundial, le fue acordada en 1920 la condecoración de caballero de la Legión de Honor (Sv.D., 11/5/1920, p.8, c.6). Sus trabajos y su matrimonio con una mujer perteneciente a una acaudalada familia, le permitieron incrementar considerablemente su patrimonio. Asuntos de intereses ligados a la herencia de su hijastra le crearon un enojoso conflicto legal en Suecia, por lo que optó por retirarse a una lujosa villa de estilo pompeyano, que se había construido en Roquebrune, cerca de Cap Martin, en la Riviera (Sv.D., 29/12/1928, p.3, c.4).

Entre los colaboradores de Gumaelius se destaca Gustaf Fogelström. Este, oriundo de Estocolmo, llegó a la Argentina en 1889 y comenzó por secundar a Gumaelius en la construcción del Ferrocarril Central Norte, actuando en Tucumán, Salta y Jujuy. Más tarde se dedicó a actividades comerciales, formando una sociedad con un danés de apellido Nygaard, para la explotación forestal en Santiago del Estero. Desde 1900 asumió sólo la responsabilidad de esa explotación, como propietario de diez mil hectáreas de bosques en dicha provincia, las que dedicó a la producción de carbón, durmientes y postes. (Lucchini, 1981:151) (Bäckmann, 1910:54-55).

También fueron colaboradores de Gumaelius, Nils A. Hessling, quien posteriormente se incorporaría al Servicio Meteorológico Nacional juntamente con Lambert Larsson y con Gustaf Gotschalk Erasmie (1879-1940). Este había nacido en Luleå, Norrbottens län, y falleció en la ciudad de Oberá, Misiones. Como meteorólogo realizó una campaña de tres años en las Orcadas del Sud. Tras jubilarse, se radicó en Misiones, donde se dedicó a la explotación del agro. (Bäckmann, 1910:81-82) (G.H.S., 18/10/1940, p.8, c.6). Lambert Larsson (20/3/1883-7/2/1911), oriundo de Riseberga, Kristianstads län, completó sus estudios secundarios en 1902 e ingresó a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo, recibiendo de ingeniero civil en 1906. Emigró ese mismo año a la Argentina, donde se desempeñó en un comienzo en la



Figura 37: Svante E. af Klinteberg. Fuente: Hildebrand, 1905

Oficina Meteorológica Nacional. Entre 1909 y la fecha de su deceso trabajó en construcciones ferroviarias (Indebetou, 1937:1418).

También fue colaborador de Gumaelius, Svante Edvard af Klinteberg (13/4/1868-1917), quien había nacido en Ör, Kronobergs län, y había completado sus estudios en Jönköping y en la Escuela Técnica de Örebro, entre 1878 y 1887. Luego de practicar tres años en su país, fue contratado por la firma constructora de ferrocarriles John Jackson de Londres, para trabajar en la ejecución del Ferrocarril Central Norte en la Argentina entre 1890 y 1893. Este último año pasó a desempeñarse en la Iravaddy Flotilla Company en Burma; en 1896 se trasladó a Singapur, para prestar servicios en la firma de Ingenieros y Arquitectos Swan & Mac Laren; más tarde fue jefe de astilleros y construcciones portuarias en Singapur y también inspector de las obras públicas del Sultanato de Jahore y de Singapur (Hildebrand, 1905:143) (Wrangel, 1897:I:644) (S.B.L., Band 21, 1975-1977:359).

Otros ingenieros ferroviarios al servicio del estado

Entre otros técnicos, que sirvieron durante la construcción de la red de ferrocarriles del estado, hemos hallado a Carl

Wilhelm Nyrell, nombrado ingeniero de segunda clase en la comisión de estudios del ramal entre Villa Mercedes, San Luis y el puerto militar de Bahía Blanca y Carl H. Ahrberg, designado ingeniero de tercera clase en la misma comisión en el año 1904 (*La Ingeniería*, Año VIII, n°4, 29/2/1904:48). También lo hizo el ingeniero Arvid Georg Pettersson (1880-1911), quien murió en Comodoro Rivadavia, tras contraer la fiebre tifoidea (*Sv.D.*, 25/3/1911, p.10, c.3).

Nyrell (29/11/1847-?), oriundo de Nyeds socken, Värmlands län, estudió en la escuela secundaria de Karlstad (1860-1862) y en la Escuela de Minas de Falun. Luego de trabajar algunos años en la industria, emigró a la Argentina a fines de la década del 80, desempeñándose en la construcción de ramales ferroviarios (*Landelius*).

Aun un ingeniero sueco llamado Yngve Gustaf Flinta trabajó para los ferrocarriles del estado. Había nacido en Hedemora, Kopparbergs län, el 15 de julio de 1887 y concluido sus estudios de ingeniería en la Escuela Técnica de Örebro en 1905. Habiendo servido corto tiempo en las filas del ejército sueco, donde alcanzó el grado de subteniente, se trasladó a la Argentina, desempeñándose en el Ministerio de Obras Públicas de la Nación (1909-1914) y posteriormente en su dependencia de Ferrocarriles del Estado (1914-1916). Más tarde se dedicó a la práctica privada de su profesión en Buenos Aires, donde luego, a partir de 1920, fue jefe de departamento en la firma H.W. Peabody & Co (*Högbom*, 1929:159).

Los técnicos suecos en las empresas ferroviarias inglesas

Otro grupo importante está constituido por quienes se desempeñaron en las compañías ferroviarias, en su mayoría de capital inglés, que se expandieron en la Argentina, rápida y fuertemente, en las dos últimas décadas del siglo XIX. Buena parte de esos técnicos sólo permanecieron en el país durante algunos años. Entre ellos citaremos a Axel Conrad Aulin (23/9/1862-25/2/1934), quien nacido en Gävle,

Gävleborgs län, completó sus estudios secundarios en 1881 en Estocolmo, donde ingresó de inmediato a la Escuela Superior Técnica, egresando como ingeniero civil en 1885. Su primera labor profesional la desempeñó en los ferrocarriles del estado sueco, entre 1885 y 1889, año en que emigró a la Argentina, ingresando al Ferrocarril del Sud, al que sirvió hasta 1896. Ese año y el siguiente, en que emprendió el regreso a Suecia, trabajó en la firma constructora Juan B. Medici y Cía., en el estudio de líneas férreas. En su patria comenzó desempeñándose en la construcción de la línea férrea Gällivare-Koskullskulle (1898) y en los estudios para la conexión férrea de la mina de hierro de Svappavaara, ambas en la Laponia sueca. En 1889-1900 efectuó los estudios para la línea Estocolmo, Vårby, Södertälje-Gnesta. Entre 1901 y 1909 dirigió la construcción del ramal entre Orsa y Sveg y paralelamente se incorporó al Cuerpo de Vías de Comunicación y Obras Hidráulicas del ejército sueco, alcanzando el grado de teniente en 1904, el de capitán en 1912 y el de mayor en 1925, grado con el que se retiró dos años más tarde. Entre 1910 y



Figura 38: Axel Conrad Aulin. Fuente: A.Hildebrand, 1905

1912 estuvo al frente de la construcción de la usina de Ljungafors y su conexión férrea. Mas tarde fue jefe de los distritos Superior Norte e Inferior Norte de la Dirección de Vías de Comunicación y Obras Hidráulicas de Suecia, hasta su jubilación en 1927. (Smedberg, 1937:438-439) (Indebetou, 1937:259) (Sv.D., 27/2/1934, p.9, c.2).

Johan Bernhard Carlson (13/7/1860-13/3/1922), había nacido en Värmdö, Stockholms län. Estudió en la Escuela Superior Técnica de Estocolmo (1884-1888), egresando como ingeniero civil. Comenzó su carrera profesional trabajando en construcciones ferroviarias, en los ferrocarriles estatales suecos, en el distrito de Laponia (1888). Al año siguiente emigró a la Argentina donde permaneció hasta 1892, desempeñándose en las construcciones de algunas de las líneas ferroviarias inglesas. El último de los años citados retornó a Suecia, donde en 1893 construyó la usina de gas de la ciudad de Karlstad. En 1901 fue designado ingeniero de la ciudad (director de obras públicas) de Linköping, cargo que conservó hasta su muerte. (Indebetou, 1937:239) (Ö.C., 14/3/1922, p.7, c.4).

August Elis Dahlström (2/8/1865-21/9/1947) nació en Estocolmo y completados sus estudios secundarios en su ciudad natal, ingresó en 1885 a la Escuela Superior Técnica, egresando como ingeniero civil en 1889. Ese mismo año emigró y, tras visitar Inglaterra y Escocia, se dirigió a la Argentina, incorporándose de inmediato a la empresa "La Dragadora Argentina" de Buenos Aires, a fin de realizar estudios hidrográficos. En 1890 realizó trabajos de nivelación para la construcción de líneas férreas en la provincia de Buenos Aires, para la firma Collett & Smythies, pasando ese mismo año a desempeñarse en el Ferrocarril del Sud. La crisis del 90 lo impulsó a trasladarse a los Estados Unidos, donde trabajó entre 1891 y 1896 en la construcción de puentes y edificios en San Louis, Chicago y Nueva York. En 1897 regresó a Suecia y trabajó ese año y el siguiente al servicio de los ferrocarriles del estado sueco. En 1899 se desempeñó en la construcción de los nuevos sistemas de gas y de electricidad en Estocolmo, cargo que conservó hasta 1904, en que estableció su propia firma de consultoría en ingeniería.



Figura 39: Johan B. Carlson. Fuente: Hildebrand, 1905



Figura 40: August Elis Dahlström. Fuente: A.Hildebrand, 1905

Falleció en Vetlanda en 1947. (Hildebrand, 1911:71) (Indebetou, 1937:293) (KTH, 1928:11) (G.H.S., 23/9/1947, p.8, c.4).

Ernst Emil Wilhelm Petersson Lundberg (8/5/1868-14/5/1917) vio la luz en Estocolmo y, completados sus estudios secundarios en 1885, ingresó a la Escuela Superior Técnica de esa misma ciudad, recibiendo de ingeniero civil en 1889. Poco después emigró hacia la Argentina, donde durante 1890 trabajó en una compañía ferroviaria británica. La crisis de ese año lo alejó de la Argentina, radicándose en Brasil y dedicándose durante cuatro años a actividades comerciales, tras lo que ingresó a la firma Leopoldina Railway Co de Rio de Janeiro, a la que perteneció hasta su muerte (Indebetou, 1937:336) (KTH, 1928:26).

Fabian Lennart Olof Pfeiff (23/1/1865-?) quien pertenecía a la nobleza sueca, había nacido en Vänge, Uppsala län, y tras completar sus estudios secundarios en Uppsala, se incorporó a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo de la que egresó cuatro años más tarde como ingeniero civil. De inmediato emigró hacia la Argentina, trabajando corto tiempo en una compañía ferroviarias inglesas. Se trasladó luego a Brasil, donde contrajo matrimonio en 1902, dedicándose a tareas de agrimensura y a la explotación agrícola. (Indebetou 1937:299) (Wrangel, 1897:II:94) (KTH, 1928:39).

Karl Magnus Walin (26/6/1865-19/12/1907) había nacido en Leksand, Kopparbergs län y realizó sus estudios secundarios en Uppsala. Habiéndolos concluido en 1885 ingresó de inmediato a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo, donde en 1889 obtuvo su diploma de ingeniero civil. De inmediato emigró hacia la Argentina, incorporándose al cuerpo técnico del Ferrocarril del Sud. La severa crisis de 1890 hizo que ese mismo año se trasladara a los Estados Unidos, donde trabajó en las firmas Lehigh Valley Railway Co. (1890-1891), Elmira Bridge Co. en Elmira (1891), Great Northern Railway Co. en Washington (1891-1892), Chicago Keystone Bridge Co. en Chicago (1892), Benjamin Hyde en Chicago (1892-1896),

Pennsylvania Steel Co. en Stealton (1896) y Consolidated Gas Co. en New York City (1896-1900). El último de esos años regresó a Suecia, incorporándose a la Oficina de Construcciones de los Ferrocarriles del Estado, puesto en el que permaneció hasta su trágico deceso. Habiendo realizado una caminata por el lago Uttran en Salem, en las proximidades de Estocolmo, que se hallaba congelado, el hielo cedió y Walin y su joven esposa, que trató de rescatarlo, perecieron ahogados. (Indebetou, 1937:302) (KTH, 1928:48) (Sv.D., 20/12/1907, p.4, c.2).

Otros técnicos suecos que trabajaron para empresas ferroviarias inglesas fueron Nils Erik Björkman (26/11/1861-30/12/1908), quien lo hizo para el Ferrocarril del Oeste, que por entonces pasó a la esfera de los intereses británicos, y quien además fue uno de los fundadores de la Asociación Sueca de Buenos Aires en 1898 (S.F.B.A., 1948:27) (Hvart, 1909:31); Gustaf Eriksson, quien en la primera década del presente siglo ingresó al Ferrocarril Central Argentino, empresa a la que sirvió hasta su jubilación cuarenta años más tarde (Rogberg, 1954:28); Bror Ludvig Granholm (5/1/1881-21/3/1929), quien nacido en Smedjebacken, Kopparbergs län, y tras completar sus estudios secundarios en Falun, ingresó a la Escuela Técnica de Örebro, de la que egresó en 1899 como ingeniero. Tras practicar en los ferrocarriles del estado sueco entre ese último año y 1904 y haber trabajado en Nueva York entre 1904 y 1906, se trasladó ese año a Cuba, desempeñándose en la construcción de ferrocarriles (Bäckmann, 1910:78). Al año siguiente viajó a la Argentina, donde entró al servicio de la firma inglesa J.G. White & Co, en Buenos Aires; contratista de empresas ferroviarias de igual nacionalidad. En 1909 se incorporó al Ferrocarril Central Argentino, en el que permaneció hasta 1914, retornando entonces a Suecia. Allí sirvió sucesivamente a las firmas Grängesberg, Skånska Cementgjuteriet y Spetsbergens Svenska Kolfält. En 1927 fue designado gerente de la fábrica de fósforos de Svenska Tändstickors AB en Argel,

cargo en el que lo sorprendió la muerte. (Indebetou, 1937:656) (Sv.D., 23/3/1929, p.5, c.4). Carl Gustaf Reinhold Lindskog (3/10/1867-14/8/1956), quien había nacido en Ottarp, Malmöhus län y cursado estudios de ingeniería en la Escuela Técnica de Malmö, egresando en 1886. Tras un año de práctica en su país, emigró a la Argentina donde se desempeñó en la construcción de líneas férreas, entre 1887 y 1891, año en que retornó a Suecia, donde continuó su carrera en los ferrocarriles del estado de su patria (M.T., 1928: 132) (Sv.D., 16/8/1956). Ernst Adolf Lundborg (19/7/1865-20/7/1948), quien había nacido en Höganäs, Malmöhus län, y que había concluido sus estudios de ingeniería en la Escuela Técnica de Malmö en 1884. Tras practicar cuatro años en los Astilleros Eriksberg en Gotemburgo, emigró a la Argentina, trabajando en la construcción de ramales ferroviarios. Entre 1888 y 1890 lo hizo para la firma británica Hume Brothers y posteriormente intervino en la construcción del ramal Rosario-Sunchales-Tucumán (1890-1891). En este último año se trasladó a Brasil y un año más tarde retornó a Suecia, donde se desempeñó hasta su jubilación en 1923 en los ferroca-

riles del estado (M.T., 1910:70) (M.T., 1928:127) (Sv.D., 23/7/1948, p.2, c.2). Josef Emanuel Molin (6/2/1864-7/4/1891), nacido en Sörby, Kristianstads län, completó sus estudios de ingeniería en la Escuela Técnica de Malmö



Figura 42: Ernst Adolf Lundborg. Fuente: M. T., 1910



Figura 41: Carl Gustaf R. Lindskog. Fuente: M. T., 1910



Figura 43: Josef Emanuel Molin. Fuente: M. T., 1928

en 1883 y trabajó en los ferrocarriles del estado sueco hasta 1887. Emigró a la Argentina, desempeñándose en la construcción de líneas férreas (1888-1890). Tras la revolución y crisis del 90 emprendió el regreso a Suecia, muriendo en el viaje, en Río de Janeiro. (M.T., 1928:125).

También pertenecieron a este grupo de ingenieros Sven Norlander, quien desde 1912 trabajó para el Ferrocarril Central Argentino, del que se jubiló en 1949, falleciendo en 1952 (Rogberg, 1954:29); Robert Nelson quien además sirvió al Ferrocarril Central Argentino (S.F.B.A., 1948:26); John Edward Ryberg (11/5/1866-?), nacido en Onsala, Hallands län, quien completados sus estudios de Ingeniería en la Escuela Técnica Chalmers de Gotemburgo en 1888, viajó de inmediato a la Argentina. En 1890 trabajó, luego de un breve paso por la Oficina de las Obras de Salubridad, que como recordaremos dirigía Nyströmer, para la firma Weir & Gordon, contratistas ferroviarios, en el tramo Olavarría-Bahía Blanca. Al año siguiente se incorporó a la empresa inglesa Ferrocarril Central Argentino, en la que permaneció hasta su jubilación en 1927. En primer término trabajó en

la construcción del puente sobre el río Salado, luego en Rosario hasta 1898, en Monte Caseros hasta 1900, en Rosario nuevamente (1900-1918), donde fue jefe de distrito y construyó los talleres de esa empresa. Entre 1918 y 1919, construyó el nuevo viaducto de dicha línea en Palermo, en la Capital Federal. En 1919 fue jefe del distrito Venado Tuerto y luego del de Galvez. Además fue. Entre 1905 y 1918, vicecónsul sueco en Rosario y se ocupó algún tiempo de la explotación de los quebrachales y de la industria del tanino. (Bäckmann, 1910:75-76) (Bodman, 1929:232) (Rogberg, 1954:27-29) (Cútoló, 1983:507) (Högbom, 1929:162). Entre los suecos que colaboraron con Ryberg, en sus largos años en la construcción de ferrocarriles, es posible citar a Bengt Hultén, fallecido en un accidente ferroviario en 1935 y Nils Hagberg. (Rogberg, 1954:27); Emil Oswald Schauman (27/7/1865-15/7/1945), quien en la última década del siglo pasado emigró hacia Brasil y pasó luego a la Argentina, donde se desempeñó en las empresas ferroviarias inglesas, en diversos cargos (Paulin, 1951:401) (Sv.D., 19/12/1945, p.2, c.4); Lars Svensson (10/2/1866-?), que había



Figura 44: John Edward Ryberg. Fuente: M. Rogberg, 1954



Figura 45: Lars Svensson. Fuente: M. T., 1910

nacido en Gladsax, Kristianstads län, y que se había recibido de ingeniero en la Escuela Técnica de Malmö en 1889. Emigró a la Argentina de inmediato, desempeñándose allí durante un breve período y trasladándose luego a Brasil, donde se dedicó a tareas de agrimensura. Paralelamente se empeñó con mucho éxito en tareas agropecuarias, llegando a poseer diez propiedades rurales en el estado de San Pablo. Además realizó estudios en universidades de Brasil diplomándose como ingeniero y como doctor en ese país (M.T., 1928:142); John Axel Zedoff (1869-?), quien emigró a la Argentina en 1888, realizando su carrera en el Ferrocarril del Sud, del que llegó a ser uno de sus cinco jefes de departamento, estando al frente de los depósitos, cargo en el que se jubiló. (Rogberg, 1954:26-28) (S.F.B.A., 1948:18 y 26).

Otros ingenieros que se desempeñaron en firmas ferroviarias británicas fueron Johan Edvard Jansson y Johan Erik Ångström (3/10/1867-25/5/1889). Jansson (5/10/1864-29/9/1946), nacido en Lund, Malmöhus län, obtuvo su título de ingeniero en la Escuela Técnica de Malmö en

1886. Luego de trabajar un par de años en su país en la construcción de líneas férreas, emigró a la Argentina, desempeñándose en las Obras de Salubridad de Buenos Aires y luego en una firma inglesa, en la ejecución del ramal Rufino-Villa María. En 1890 se trasladó a Brasil, ocupándose de la construcción de ferrocarriles. Además fue cónsul sueco en Río entre 1909 y 1910. Murió en esa ciudad en 1946 (Landelius) (M.T., 1928:369).

Otros técnicos que trabajaron en la construcción de ferrocarriles, sin que hayamos podido precisar en que circunstancias, fueron: Agne Jakob Herman Clausen (26/3/1867-?). Nacido en Anderslöv, Malmöhus län, concluyó sus estudios de ingeniería en la Escuela Técnica de Malmö en 1887 y tras desempeñarse en esta última ciudad, en las firmas Kockums y J.D. Rössels (1888-1889), viajó a la Argentina donde trabajó en talleres y empresas ferroviarias entre 1890 y 1894. Ese último año retornó a Suecia, radicándose en Estocolmo, donde estableció en sociedad una firma comercial e industrial (1895-1919). (M.T., 1928:134); Ernst Julius Hörlin (15/



Figura 46: Johan Edvard Jansson. Fuente: M. T., 1928



Figura 47: Agne Jakob Herman Clausen. Fuente: M. T., 1910

9/1856-16/3/1890), quien nacido en Marstrand, Bohus län, completó sus estudios de ingeniería en la Escuela Técnica de Borås e ingresó a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo en 1877, concluyendo su paso por la misma en 1881, sin haber podido aprobar un examen final. Luego de practicar en los ferrocarriles del estado sueco en Laponia entre 1882 y 1884, emigró a la Argentina un año más tarde. En nuestro país trabajó en la construcción de ramales ferroviarios desde entonces y hasta su muerte, ocurrida en Córdoba (Indebetou, 1937:194) (Sv.D., 26/4/1890, p.2, c.3). Karl Ernst Robert Luhr (1/6/1857-?), nacido en Håtuna, Uppsala län, realizó sus estudios de ingeniería en la Escuela Superior Técnica de Estocolmo (1877-1879), sin haber aprobado su examen final. Completó sus estudios en la Escuela Superior Agraria de Ultuna (1883-1884) y emigró hacia el río de la Plata, trabajando en Uruguay en tareas geodésicas e hidrográficas. Más tarde se trasladó a la Argentina y se ocupó de la construcción de canales (1890-1891) y luego trabajó en empresas ferroviarias (1891-1892). El último de los años señalados retornó a Suecia, desempeñándose en los ferrocarriles del estado sueco (1892-1904) y dedicándose luego a actividades al servicio de empresas industriales. (Indebetou, 1937:206) (M.Ö.S.L.E.U., 132:165) (U.E., 1909:222). Carl Goldkuhl (1862-1897), quien tras ser teniente de la armada de Suecia hasta su retiro en 1886, emigró a la Argentina y trabajó en la construcción de líneas férreas un par de años. En 1888 se trasladó a los Estados Unidos, dedicándose al periodismo en la ciudad de Worcester, en el estado de Massachusetts, y más tarde en Boston. (Paulin, 1951:401). Anders Frithiof Leonhard Ahlgren (1857-1924), que era teniente del ejército sueco, cuando en 1890 se trasladó a la Argentina, permaneciendo una década en el país, trabajando en la construcción de ferrocarriles. Regresado entonces a su patria, reingresó al ejército, del que se retiró con el grado de capitán. (Paulin, 1951:401).

También pertenecieron a este grupo otra serie de ingenieros, que se enumeran a

continuación. Carl Munck (11/8/1863-14/1/1924). Nacido en Borås, Västergötlands län, realizó sus estudios en la Escuela Técnica de esa ciudad. Concluidos estos en 1881, completó el curso de la Escuela Agraria de Ultuna en 1888. Emigró a la Argentina en 1890, trabajando en la construcción de ramales ferroviarios. En 1908 retornó a su patria, desempeñándose en una firma industrial en su ciudad natal. Allí falleció el 14 de enero de 1924 (M.Ö.S.L.E.U., 1932:186) (U.E., 1909:246) (Sv.D. 15/1/1924, p.13, c.2). Jakob Falkman (30/7/1865-?). Oriundo de Stenbrohult, Kronobergs län, estudió en la Escuela Técnica de Norrköping (1884-1887). Luego de una corta práctica en su patria emigró al río de la Plata, donde trabajó en Uruguay y Argentina (1888-1891) en la construcción de caminos y de ramales ferroviarios. Ese último año retornó a Suecia, entrando al servicio de los ferrocarriles del estado suecos (1891-1895), trabajando también en la regulación del río Nossa en Västergötland (1892-1895). Más tarde y siempre en los ferrocarriles del estado sueco se ocupó de la construcción de los ramales Ystad-Gärnäs y Rimbo-Sunds (1895-1898). Posteriormente fue jefe de



Figura 48: Jacob Falkman. Fuente: A.Hildebrand, 1905

tráfico del ramal Kristianstad-Immels (Hildebrand, 1905:81). Frans August Dahlström (4/10/1855-?), había nacido en Örebro y completados sus estudios secundarios en Karlstad en 1874, ingresó a la Escuela Superior de Bosques, egresando como ingeniero forestal (1876-1878). Tras practicar algunos años su profesión, emigró a la Argentina en 1882. Se desempeñó en la construcción de ferrocarriles hasta que, en agosto de 1891, se trasladó a Brasil, sin que se posean noticias posteriores sobre el mismo (Samzelius, 1915:504). Carl Gustaf Björck (9/3/1865-1895 o 1903 según otras fuentes). Oriundo de Brunskogs socken, Värmlands län, realizó sus estudios secundarios en Karlstad (1878-1879), completándolos en Gävle en 1879. Ingresó a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo y realizó el curso de ingeniería civil, sin aprobar su examen final (1884-1887). Luego de trabajar como ingeniero en la fábrica Macmyre, emigró a la Argentina, donde participó de la construcción de ramales férreos. Murió de pulmonía en Rosario en 1895 (KTH, 1928:56) o en 1903 (Nygren, 1913:13). Bror Erik Karl Louis Cederström (19/9/1860-30/12/1919), pertenecía a una familia noble sueca, nació en Sala, Västmanlands län, y obtuvo su título de ingeniero en la Escuela Técnica de Örebro en 1880. Luego de desempeñarse en diversas industrias en su patria hasta la década del 90, emigró a la Argentina, trabajando en la administración de una estancia. Posteriormente entró al servicio de una empresa ferroviaria y ocupó el cargo de jefe de una estación. También fue tesorero de la Asociación Sueca de Buenos Aires, circunstancias en las que una defraudación le impulsó a suicidarse en 1919 (Landelius) (Wrangel, 1897:I:187) (Elgenstierna, 1925:I:824). Carl Peter Jacques P:son Steenbom (1/2/1864-14/9/1908), vio la luz en la parroquia de Dalhem, en la isla de Gotland. Realizó sus estudios primarios y secundarios en Visby y en Estocolmo, concluyéndolos en 1883. Luego de haber estudiado agrimensura en 1884 y haber practicado como aprendiz en un estudio de la especialidad, ingresó a la Escuela Agraria

de Ultuna , donde obtuvo el título de agrónomo (1885-1887). Un año después viajó a Sudamérica y, tras un breve paso por Brasil, se radicó en la Argentina, donde trabajó como agrimensor e ingeniero en la construcción de ferrocarriles. Falleció en Cosquín, Córdoba, en 1908 (M.Ö.S.L.E.U., 1932:177) (G.H.S. 8/1/1909, p.8, c.4).

Un último técnico que se citará y que se ocupó de la construcción de ferrocarriles, es el ingeniero civil Erik Wahlberg (6/3/1880-20/2/1915). Nacido en Estocolmo completó sus estudios secundarios en 1898, ingresando a la Escuela Superior Técnica de esa ciudad, de la que egresó en 1902 y se incorporó, este último año, al Cuerpo de Vías de Comunicación y Obras Hidráulicas del ejército de Suecia. Trabajó en la usina hidroeléctrica de Strömsund (1903-1904) y en el distrito Centro de la Dirección de Vías de Comunicación y Obras Hidráulicas (1905). Sin dejar su estado militar, viajó en 1906 a la Argentina, donde se desempeñó como asesor en la construcción de ramales ferroviarios y puentes en el Chaco y en la línea Buenos Aires-Rosario (1906-1907). En 1908 retornó a su país y se ocupó de la construcción de las nuevas usinas de gas y de electricidad de Estocolmo, hasta su fallecimiento (Smedberg, 1937:515) (Sv.D., 21/2/1915, p.8, c.1).



Figura 49: Erik Wahlberg. Fuente: A.Hildebrand, 1911

OTROS TECNICOS

Ljungstedt

Otra figura interesante de la segunda oleada fue la del ingeniero Carl V. M. Ljungstedt (1863-?), a quien ya hemos citado como colaborador de Malmén. Llegado en 1889, comenzó su actividad en el país como asistente del Observatorio Astronómico Nacional de Córdoba en 1890. Permaneció allí hasta 1895, llegando a ocupar interinamente la dirección del mismo en 1893. En noviembre de 1895 fue incorporado a la tercera comisión de límites con Chile como ingeniero jefe. Ello es destacable por tratarse del primer extranjero al que se le acordó tan delicada responsabilidad. En 1899 trabajó en los estudios del ferrocarril trasandino bajo las órdenes de Malmén y desde 1903 estuvo al servicio de la empresa británica Ferrocarril Central Argentino.

De sólida formación teórica fue autor de diversos artículos en revistas técnicas. (Bäckmann, 1910:73 y 77) (Ljungstedt, 1896a, 1896b, 1902, 1903, 1906, 1907, 1910, 1916, 1917a, 1917b, 1917c).

Högberg

También actuó en las comisiones de límites con Chile el capitán de ultramar John Gustaf Högberg (1862-1951), quien había arribado al país en 1890, como timonel del vapor Göta Kanal V. Posteriormente se dedicó a la labor de práctico del río Paraná y al ejercicio de la agrimensura. En 1897 fue designado ayudante en dichas comisiones de límites y acompañó durante cinco años al perito Francisco P. Moreno, quien lo distinguía por su habilidad y eficiencia. En 1903 fue incorporado como empleado del Ministerio de Agricultura (Bäckmann, 1910:68) (Paulin, 1951:436).

Björkbom

Carl Leonard Björkbom (28/5/1868-?), oriundo de Malmö, Malmöhus län, concluyó sus estudios en su ciudad natal en 1887, los que completó un año más tarde en Estocolmo, ingresando posteriormente a la

Escuela de Bosques de Omberg (1888-1889). Accedió luego a la Escuela Superior de Bosques, egresando como ingeniero forestal (1889-1891). Tras practicar un año en el distrito de Gävle-Dala, emigró a la Argentina, donde trabajó desde enero de 1893 hasta abril de 1896 como agrimensor. Regresó entonces a su patria donde continuó practicando su profesión. Realizó diversos viajes de estudio a Suiza, Alemania, Austria, Bosnia y Herzegovina y a Noruega (Samzelius, 1915:551).

Bergström

El ingeniero de minas Edward Bergström (18/1/1862-29/11/1943) fue un personaje singular. Había nacido en Färnebo socken, Värmlands län y completó sus estudios en la Escuela Técnica de Minas de Filipstad en 1885. Ese mismo año actuó como dibujante de altos hornos Bessemer en Bosjön y en enero de 1886 se trasladó a la Argentina desde Hamburgo en el vapor "Baumwald".

Arribado a Buenos Aires, comenzó ayudando a nuestro conocido capitán Erik A. Adde, en el stand que este presentaba con productos suecos, en la Exposición Industrial de 1886. Allí se exhibieron, por primera vez en la Argentina, entre otras cosas, los renombrados separadores de Laval.



Figura 50: Edward Bergström. Fuente: A. Paulin, 1951

Como Bergström se alojaba en las precarias instalaciones de la Exposición y sin acceso fácil a agua potable de buena calidad, contrajo la fiebre tifoidea, yendo a parar al Hospital Alemán.

Repuesta su salud, fue enviado a la isla Martín García, para ejercer la macabra tarea de operar allí los hornos de cremación de la estación de cuarentena, incinerando los cadáveres de quienes morían, por entonces, a causa de una epidemia de cólera. Superada también esa prueba, obtuvo un trabajo en la ciudad de Córdoba. Se trataba de la reparación de calderas de locomotoras, labor que Bergström no apreciaba en modo alguno. Se volcó entonces a una tarea a campo abierto, realizando diversos trabajos topográficos y geodésicos en la precordillera y en la zona cordillerana limítrofe a Chile.

En mayo de 1891 se enroló en una expedición a Tierra del Fuego como "Ingeniero de la Gobernación". Su primera tarea en esa isla patagónica fue en la de construir un puesto policial en la bahía de San Sebastián. Cumplida esa misión, tras seis azarosos meses en ese desolado paraje, Bergström fue trasladado a Ushuaia como secretario del Gobernador.

Allí sus principales tareas fueron notables exploraciones del entonces virgen territorio fueguino y el trazado del plan de la incipiente capital de esa Gobernación, en la que permaneció un año.

Es interesante señalar las reflexiones de Bergström acerca de los indígenas fueguinos y su posición en defensa de los mismos. Los aborígenes americanos y, en especial norteamericanos, le despertaban gran admiración. Como dato curioso debe destacarse que en Buenos Aires constituyó un círculo de amigos y compatriotas, que llamó Club Indio, en que todos sus miembros tomaban nombres de indígenas norteamericanos, comenzando por Bergström mismo que adoptó el de Chingagook. (Bergström, 1941) (Bergström: Bud Kafvel).

Bergström se encontró en Ushuaia con Carl Fredrik Waern (1870-1923), quien

había sido cadete en la marina sueca y se había incorporado al séquito del Gobernador, realizando tareas de agrimensura. Waern llegó a la Argentina en 1890, arrasado por su espíritu aventurero, participando en las barricadas de la revolución julio de ese año, juntamente con otro joven sueco Mårten Henrik Mannerstråle (1868-1902). Este había sido estudiante de ingeniería y trabajó luego algunos años en la construcción de ferrocarriles en el país, emigrando luego a Brasil, donde murió en Acre, en el límite con Perú. (Paulin, 1951:402-407) (Wrangel, 1897:1:860). Waern, por el contrario, tras un par de años en Tierra del Fuego, se dedicó exitosamente a las actividades agropecuarias, convirtiéndose en próspero estanciero.

Bergström se dedicó a actividades comerciales en Buenos Aires. A principios del siglo retornó a Europa donde continuó con esas actividades en Hamburgo y luego en Filipstad en Suecia. En 1922 se radicó en Londres. Más tarde retornó a su patria, muriendo en Estocolmo. (Indebetou, 1931:152) (Sv.D., 2/12/1943, p.10, c.6).

Otros técnicos

Paul Johnson (23/2/1857-14/10/1923) había nacido en Stora Råby, Malmöhus län, y completados sus estudios secundarios en Lund en 1878, ingresó de inmediato a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo, de la que egresó en 1881 como ingeniero civil. Luego de algunos años de práctica en la mina de carbón de Skomberga y en la industria de cobre de Hälsingborg, emigró en 1889 a la Argentina, donde fue jefe de un taller metalúrgico. La crisis del 90 lo alejó, dirigiéndose a México y Estados Unidos, donde desarrolló tareas similares. En 1899 viajó a Canadá, donde hasta 1907 fue gerente general de la fundición de Greenwood de la British Columbia Copper Co. Más tarde regresó a Suecia, dirigiendo las empresas Bersbo (1915-1918) y Åtvidaberg (1917-1923) (Indebetou, 1919:215) (Indebetou, 1937:205) (Sv.D., 16/10/1923: p.7, c.3) (Wallroth, 1901:53).

Conrad Victor Leonard Mårtenson (18/

4/1863-?), nacido en Halmstad, Hallands län, y recibido de ingeniero civil en la Escuela Superior Técnica de Estocolmo en 1886, trabajó en la Argentina en la década del 90, no conociéndose la naturaleza de



Figura 51: Paul Johnson. Fuente: Indebetou, 1919



Figura 52: Gustaf Lenz. Fuente: K. A. Wallroth, 1901

sus tareas (Indebetou, 1937:1381). Tampoco sabemos acerca de las actividades que desarrolló en la Argentina el ingeniero Gustaf Lenz, quien se había recibido en la Escuela Técnica de Malmö en 1878, emigrando hacia nuestro país (M.T., 1928:365) (Wallroth, 1901:365). Lo mismo ocurre con el ingeniero Carl Stenow (9/5/1879-?), oriundo de Gislöv, Malmöhus län, quien tras practicar un par de años (1896-1898) en un estudio de agrimensura en Trelleborg, cursó la Escuela Técnica de Malmö, egresando en 1901. Luego de ejercer su profesión algunos años, se trasladó a Buenos Aires, donde se hallaba en 1907. Posteriormente trabajó en otras partes de Sud y Norteamérica (M.T., 1928:381).

EL APORTE CIENTIFICO DE LOS INGENIEROS SUECOS

Durante el período que consideramos se registraron también aportes científicos significativos, parte de ellos a través de algunos de los ingenieros a los que nos hemos referido. Tales los casos de Ljungstedt, quien, en el primer lustro de su actividad en el país, se ocupó de temas astronómicos o los de Hessling y Erasmie, quienes colaboraron en cuestiones meteorológicas. O los de Schütz y su compañero Stuxberg, participantes de la expedición científica anual de observaciones meteorológicas y magnéticas a las Orcadas del Sur (1917-1918).

Varios fueron los aportes al conocimiento del territorio nacional. En este sentido podemos citar las exploraciones del ingeniero Edward Bergström y las tareas del ingeniero Viktor Theodor Nyqvist (13/3/1862-1898), quien nacido en Estocolmo realizó su curso de ingeniería en el Escuela Técnica de Malmö, completándolo en 1882 e ingresando a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo, donde no concluyó sus estudios. En 1886 emigró a Brasil y tras desempeñar diversas tareas le fue encomendada la tarea de segundo jefe de una expedición de reconocimiento y relevamiento de la costa patagónica. Más tarde fue ingeniero municipal en la pobla-

ción de La Franca, donde también tuvo una firma consultora. Posteriormente sirvió a una de las empresas ferroviarias más importantes de Brasil, hasta que, sintiéndose enfermo, emprendió el regreso a Suecia, sin llegar más que hasta Santa Cruz de Tenerife en las Canarias, donde falleció. (M.T., 1928:368).

Un notable explorador fue el noruego Gunnar Lange (21/9/1855-24/7/1915), a quien algunas fuentes consideran erróneamente sueco (Cútole, Tomo IV, 1975:62). Había nacido en Store O, Aker y abrazó la carrera militar muy tempranamente, alcanzando el grado de capitán del ejército noruego en 1890 y retirándose ese mismo año. Sin abandonar su estado militar había viajado ya en 1883 a los Estados Unidos y de allí a Honduras, donde fue designado jefe de la Escuela de Guerra de ese país. Regresó a su patria en 1885, pero un año más tarde se trasladó a la Argentina, donde comenzó a trabajar en la provincia de Catamarca, como jefe de la Comisión de Catastro de la misma. Allí actuó también como observador meteorológico en los años 1890 y 1892, en este último caso asociado al arqueólogo sueco Eric Boman (1867-1924), quien había arribado al país en 1889 y quien posteriormente sería director del Museo Nacional de Historia Natural en Buenos Aires (1916-1924) (S.M.N.: 78, 84, 149-153). En 1892 Lange fue designado jefe de la sección topográfica del Museo de La Plata. El perito Moreno lo hizo nombrar luego, en 1896, jefe del Departamento técnico de la Comisión de Límites con Chile, realizando importantes tareas en la región andina. En 1901 pasó a ocupar el cargo de segundo jefe de la Comisión de Estudios para la irrigación de los valles de los ríos negro y Colorado y en 1902, al crearse la sección Hidrométrica en la Oficina Meteorológica Nacional. Lange fue designado jefe de la misma. Es interesante consignar que uno de los impulsores de la creación de dicha sección fue el perito Francisco P. Moreno y que uno de los primeros trabajos de gran aliento de la misma fue el establecimiento de una red de

escalas hidrométricas en los ríos y lagos de la Patagonia, desde el río Colorado hasta el lago Falkner. Lange dirigió dichos trabajos hasta 1909. Contó con la colaboración de los ingenieros suecos Oscar Wahlquist, de quien ya nos hemos ocupado y Albin Alexius Lind (1/9/1879-?). Este había nacido en Nya Varvet, Göteborgs och Bohus län y se recibió de ingeniero civil en la Escuela Superior Técnica Chalmers de Gotemburgo en 1899. Luego de realizar viajes de estudio a diversos puertos bálticos y europeos y de trabajar en una fundición de acero de los estados Unidos (1901-1903), se trasladó a la Argentina, donde se incorporó a la citada sección Hidrométrica. Allí trabajó entre 1904 y 1907, en que regresó a su patria, desempeñándose en la dirección del puerto de Gotemburgo, en la que llegó a ser jefe del puerto franco de esa ciudad (Bodman, 1929:163). También colaboró en la sección Hidrométrica el ingeniero Penn Cales Giordano Grill, que había nacido en Västra Ny, Östergötlands län, el 29 de septiembre de 1878 y quien obtuvo su título en la Escuela Técnica de Mecánica de Estocolmo en 1898. Luego de realizar una práctica en Inglaterra y Alemania (1898-1901), trabajó en una empresa telefónica en Estocolmo (1902-1909), emigrando ese último año a la Argentina. Allí se desempeñó en Buenos Aires, en dicha sección Hidrométrica entre 1909 y 1919, fecha en que se incorporó a la filial de la empresa sueca de telefonía Ericsson, de la que llegó a ser director en 1922 (Högbom, 1929:160).

Además, retornando a la figura de Lange, este había ocupado entre 1905 y 1909 la cátedra de topografía aplicada y cartografía de la Facultad de Ciencias Naturales de la Universidad de La Plata. (Lange, 1905:383-386, 396-399, 406-409, 427-429) (Lange, 1907a:141-144) (Lange, 1909a:97-102, 148-151 y 163-164). Lange había estudiado previamente, por encargo del Museo de La Plata el Río Atuel de Mendoza (Lange, 1907b:269-272) (Lange, 1895). En 1905 encabezó una exploración del río Pilcomayo desde su desembocadura en el río Paraguay hasta la colonia Buena Aventura, en

las proximidades del paralelo 22 (Lange, 1906a:337-339 y 356-357) (Lange, 1906b) (López Aranda, 1939) (López Pacentini, 1963).

En 1909 se hizo cargo de las obras de irrigación de la extensa colonia, propiedad de Pedro Christophersen, a quien ya nos hemos referido, en Colonia Alvear, en la provincia de Mendoza, tareas que desempeñó hasta su muerte, acaecida en dicha Colonia (Lange, 1909b:336) (Brögger et al., 1938:175) (La Ingeniería, 16/8/1915:401).

Lange fue además vocal de la Comisión Directiva del Centro Nacional de Ingenieros y del Comité de redacción de su órgano La Ingeniería. En esa publicación periódica aparece repetidamente como ingeniero o como agrimensor.

Otro caso fue el del ingeniero civil Per Carl Hjalmar Dusen (4/8/1855-22/1/1926), quien había nacido en Vimmerby, Kalmar län, y habiendo completado sus estudios primarios y secundarios en su ciudad natal y en Linköping ingresó a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo en 1873 egresando en 1878 como ingeniero civil. Comenzó como docente de física en una escuela secundaria, al tiempo que traba-



Figura 53: Per Carl Hjalmar Dusen. Fuente: S. B. L., 1945

jaba en un taller metalúrgico en Karlstad. Se interesó por la docencia y la investigación en los campos de la Geología y la Botánica y durante nueve años enseñó en la Universidad Popular de Sodrä Vi, en el norte del Kalmar län. Allí recibió en 1890 una invitación para desarrollar tareas cartográficas, geológicas y botánicas en Camerun. En ese país africano se interesó y profundizó, durante dos años, en temas de paleobotánica y de briología áreas en las que adquiriría renombre mundial. Como resultado de su tarea obtuvo una extraordinaria colección de vegetales fósiles y de musgos. Más tarde fue invitado a participar de la expedición de Tierra del Fuego (1895-1896) del profesor Nils Otto Nordenskjöld (1868-1928) y permaneció luego recorriendo el oeste de la Patagonia y el sur de Chile (1897) por su propia cuenta. Así pudo reunir una valiosísima colección de musgos, muchos desconocidos hasta entonces. Esos aportes en el campo de Briología lo destacaron al punto de serle otorgado un doctorado Honoris Causa en la Universidad de Princeton en 1904. Dusen realizó una segunda visita a la Patagonia en 1905 y retornó a la misma una vez más, entre 1908 y 1912. También realizó estudios de una especialidad en Brasil (1914-1916) en el estado de Paraná. (G.H.S., 27/1/1926, p.5, c.3) (Indebetou, 1937:180) (Paulin, 1951:456-458) (Rogberg, 1954:112) (Nordenstam, 1993:51) (S.B.L., Band II, 1945:602-607) (Rystedt, 1881:135).

SEÑALES DEL FIN DEL PERIODO

Otra actividad en la que tuvieron decisiva participación los ingenieros y que fue adquiriendo importancia a partir de la última década del siglo pasado, al punto de caracterizar la etapa siguiente de la inmigración sueca, fue la introducción de los productos industriales de ese país y su exitosa difusión y aceptación en el mercado local. Dichos productos comenzaron su penetración a partir de sus presentaciones en las Exposiciones Internacionales de Buenos Aires de 1886 y 1890. Esa tarea pudo concretarse merced al empeño y al entusiasmo del ya citado capitán de ultra-

mar Erik Adolf Adde, representante de la Federación Sueca de Exportadores. A pesar de su prematuro deceso, este pudo alcanzar su objetivo de difundir las cualidades de las manufacturas suecas. Además completó su tarea con una inteligente e incansable labor de divulgación de las vastas e inexploradas posibilidades de la Argentina y con un apoyo generoso a los técnicos que a él acudían para establecer diversas empresas en el país.

Simultáneamente la emigración sueca individual de los técnicos sufrió crecientes dificultades. El mejoramiento de las condiciones de vida en su propio país atemperó la urgencia de la búsqueda de otros horizontales. Por otra parte, la formación de los ingenieros locales, que por entonces comenzaban a ser significativa, endureció la competencia y la transformó, en muchos casos, en tendenciosa y discriminatoria. A ello se sumaban las barreras idiomática y religiosa. Esto explica la aparición de sueltos como el inserto en el periódico de Estocolmo Svenska Dagbladet (20/12/1907), que resume un informe de Luis Lindelöf, quien fue representante de la firma ASEA en Buenos Aires:

¡No viaje a la Argentina!

Según sostiene el becario de comercio L. Lindelöf en un informe a la Dirección de Comercio en estos días, la inmigración a la Argentina desde nuestro país nunca ha sido significativa y, según la opinión del becario, jamás lo será. Todas las razones aconsejan alejarse de allí. Tanto la amplia diferencia idiomática como el costo de vida elevado se constituyen en barreras que imposibilitan casi totalmente la emigración de gentes de los estratos más amplios de los países germánicos.

Hace poco tiempo se realizó un intento mediante una colonia sueco-filandesa en Misiones, pero parece haber resultado muy mal, aún cuando el gobierno le otorgó un fuerte apoyo.

Muchos ingenieros suecos se encuentran en Argentina y algunos pocos ocupan cargos bien remunerados, pero ellos se

quejan, en general, de que año tras año se hace mayor la dificultad en alcanzar cargos directivos, a pesar de una reconocida capacidad y destreza profesional.

También se encuentran comerciantes e industriales suecos que han alcanzado destacadas posiciones, a las que han accedido empero tras muchos años de trabajo esforzado, por lo que, con toda seguridad, hubieran sido recompensados con igual sino con mayor éxito en su patria.

Finalmente expresa el becario de comercio: se tendrían razones, por lo tanto, para desaconsejar todo tipo de emigración desde Suecia a ese país.

La realidad y vigencia de estas observaciones puede verificarse leyendo, por ejemplo, una serie de artículos incluidos en la revista La Ingeniería, que se tituló "El Conflicto promovido a los Ingenieros Nacionales. En uno de esos artículos se señala, refiriéndose a la designación del ya citado ingeniero Stavelius como Director de las Obras de Salubridad de Buenos Aires: "...Se ve, pues, que don Federico Stavelius no tiene diploma expedido ni revalidado por las Facultades de Ciencias físicas y matemáticas de Córdoba, ni tampoco en la de Buenos Aires, ni tampoco en la Escuela nacional de Minas de San Juan. Total, el señor Stavelius no es ingeniero en ninguna parte, por lo menos no es ingeniero ante la ley argentina, por más que los Gobiernos ó las complacencias de la profesión lo hayan elevado hasta Vicedirector del Departamento de Ingenieros o actual Ingeniero Jefe de las Obras de Salubridad. Será jefe, pero no ingeniero ..." (La Ingeniería, Año XVI, nº 8, 16/4/1912:114).

De tal modo, la llegada de los técnicos a título individual se fue reduciendo gradualmente y fue substituida por el ingreso de ingenieros al servicio de las empresas comerciales e industriales suecas, las que vieron además facilitada su acción merced a la creación, en 1904, de una línea naviera regular establecida por el armador Axel Johnson, bajo el nombre de Compañía Estrella del Norte.

TECNICOS DEDICADOS A LA INDUSTRIA O EL COMERCIO

Para concluir nos hemos de referir a algunos de los técnicos que, dedicados a las actividades comerciales o industriales o también vinculados a las empresas suecas en la Argentina, colaboraron en esta nueva etapa de la emigración sueca a al Argentina.

Entre ellos comenzaremos por citar a los ingenieros civiles Birger Bäärnhelm, Carl Julius Carlson, Peter Gran, Anders Gustaf Hermansson, August Lenhardtson, Ivar Johan Edward Ågren y Fride Ronnerström.

Birger Bäärnhelm (13/1/1886-18/11/1943) había nacido en Säffle, Värmlands län, y concluidos sus estudios primarios y secundarios en Karlstad en 1905, ingresó de inmediato a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo, graduándose en 1909 de ingeniero civil. Luego de una corta actividad en la firma Allmänna Ingenjörbyran en Estocolmo (1900-1910), emigró a la Argentina, trabajando en la Compañía Hidroeléctrica de Tucumán (1910-1912) y posteriormente con una firma constructora propia (1913-1916). Ese último año se trasladó a los Estados Unidos y luego a otros países de América. En 1923 retornó a Europa actuando dos años en Finlandia. En 1925 volvió a su patria, desempeñándose en empresas del rubro del cemento y el hormigón (Indebetou, 1937:799) (Sv.D., 19/11/1943, p.10, c.7).

Carl Julius Carlson (28/5/1856-16/4/1932) vio la luz en Filipstad, Värmlands län, y, tras completar el curso de la Escuela de Minas de esa ciudad en 1873, ingresó en 1880 la Escuela Superior Técnica de Estocolmo, graduándose de ingeniero civil en 1884. Luego de un viaje de estudio por Alemania, Noruega, Austria y España, emigró a la Argentina en 1883. Allí trabajó entre ese año y 1886 en la Société des Mines & Fonderies d'Argent de la República Argentina. En 1887 dirigió trabajos de prospección en Tierra del Fuego. Más tarde fue gerente técnico de la Sociedad Mi-

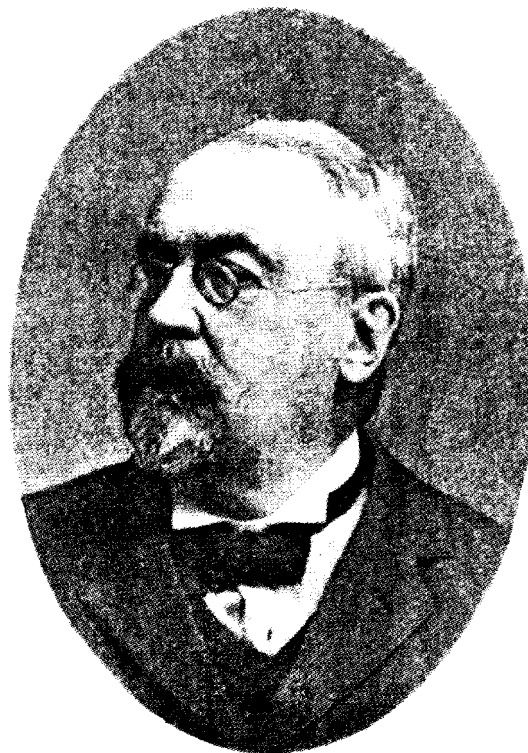


Figura 54: Carl Julius Carlson. Fuente: Indebetou, 1919

nera "La Industrial" (1888-1890) y realizó trabajos de minería por cuenta propia (1891-1893). Finalmente dirigió las tareas de la empresa minera Thule, también en Argentina (1894-1896). Ese último año retornó a su ciudad natal, donde adquirió una propiedad rural y donde fue director de los talleres metalúrgicos de la firma AB Filipstad. (1901-1907). A su muerte, ocurrida en esa ciudad, dejó un importante legado al Municipio y distintas instituciones (Hildebrand, 1905:47) (Indebetou, 1919:214) (Indebetou, 1931:108) (Indebetou, 1937:191) (F.S.B.T., 19/4/1932, p.3, c.3) (Wallroth, 1901:53).

Peter Gran (10/2/1875-?) nació en Sundsvall, Västernorrlands län, y concluyó sus estudios secundarios en Norrköping. Estudió en la Escuela Superior Técnica de Estocolmo (1895-1898), en la que se graduó de ingeniero civil. Comenzó su carrera profesional en la firma ASEA, en Västerås (1899-1901). Luego se radicó en los Estados Unidos, trabajando en Brooklyn, Nueva York (1901-1905). Más tarde retornó a Suecia y se le designó jefe de la oficina de ingeniería de la citada firma en la ciudad de Norrköping (1905-1910). El último de los años citados emi-

gró a la Argentina, para desempeñarse en la representación de ASEA en Buenos Aires, ejercida por la firma Lindelöf & Co. (Indebetou, 1937:474)

Anders Gustaf Hermansson (20/6/1856-13/6/1914) era oriundo de Mockfjärd, Kopparbergs län, y completados sus estudios secundarios en Estocolmo en 1874, ingresó de inmediato a la Escuela Superior Técnica de la misma ciudad, de la que egresó en 1877 como ingeniero civil. Se especializó en la industria del alcohol, trabajando un par de años en Estocolmo y realizando un curso en Francia, como becario, en 1878. Al año siguiente emigró a la Argentina, comenzando a trabajar en Buenos Aires en una farmacia. Posteriormente se desempeñó en el ingenio azucarero de Pedro San Germés en Santiago del Estero (1884-1887) y en el cultivo de caña de azúcar, en el ingenio El Paraíso, así como en la gerencia del ingenio La Providencia (1887-1895). También fue administrador general de los ingenios del grupo Törnqvist en la provincia de Tucumán (1895-1902). Además se dedicó a la administración y cultivo de cañaverales en San-

tiago del Estero y Tucumán (1902-1914) hasta su fallecimiento en la capital de la última de esas provincias (Indebetou, 1937:193) (Bäckmann, 1910:11 y 46) (Hildebrand, 1911:46) (Hermansson, 1879) (Rystedt, 1881:126).

También se ocupó de la industria azucarera Oscar Gunnar Sjöstedt, quien había nacido en Buenos Aires el 30 de junio de 1885, en el seno de una familia sueca. En 1904 obtuvo el título de ingeniero en la Escuela Técnica de Norrköping, completando sus estudios en el Institut für Zuckerindustrie en Braunschweig, Alemania, en 1905. Luego de practicar en fábricas de azúcar de este último país (1905-1907), trabajó en un establecimiento similar en Río de Janeiro (1907-1909). Se trasladó luego a la Argentina, desempeñándose en una industria de ese tipo en Rosario (1909-1911). Regresó más tarde a Brasil, donde estableció una firma propia en el mismo rubro, que llamó Refinería Brasil (1911-1912), radicándose definitivamente en ese país, en el que desempeñó diversas tareas industriales y comerciales (Högbom, 129:165) (T.F.N., 1931:34).

Ya hemos citado a August Lenhardtson



Figura 55: Anders G. Hermansson. Fuente: Hildebrand, 1911



Figura 56: August Lenhardtson. Fuente: G. Indebetou, 1919

(22/1/1851-3/7/1929) entre los colaboradores de Nyströmer. Había nacido en Estocolmo y finalizados sus estudios primarios y secundarios en esa ciudad en 1869, ingresó ese mismo año a la Escuela Superior Técnica, de la que egresó en 1872 como ingeniero civil. Comenzó su carrera profesional trabajando para los ferrocarriles del estado sueco (1872-1874). Ese último año reingresó a la Escuela Superior Técnica obtenido en 1875 el título de ingeniero de minas. En 1876 realizó un viaje de estudio a Inglaterra y Estados Unidos, donde, en representación de los ferrocarriles suecos, fue vicecomisario del pabellón sueco de la exposición del centenario americano en Filadelfia. De regreso a su país abrió un estudio de construcciones en Estocolmo (1876-1878) y posteriormente fue copropietario de una industria de niquelado en la misma ciudad (1879-1882). Más tarde fue director de una firma de artículos y maquinarias eléctricas en Estocolmo (1883-1886). Un año más tarde arribó a la Argentina, atraído por la entusiasta descripción de las posibilidades locales que le hiciera el capitán Adde. Comenzó por establecer en Buenos Aires y en sociedad con otros técnicos suecos y con Ricardo Lavalle y el Dr. Astigueta, el primer lavadero mecánico del país, con equipo importado de Suecia y con una veintena de operarias suecas, en lo que constituyó el primer caso de inmigración masiva femenina desde ese país (Blomberg, 1934). El emprendimiento fracasó y como consecuencia de ello Lenhardtson debió trabajar, entre 1888 y 1893, sucesivamente en la construcción en la línea férrea a Neuquén con Malmén y en las obras de salubridad de Buenos Aires con Nyströmer. Más tarde actuó como constructor de edificios y obtuvo la primera concesión en el país para la ejecución de elevadores de granos. En 1904 fundó con Leónidas Ajota la Compañía Nacional de Calefacción, con la que obtuvo considerable éxito y prestigio en el rubro de las instalaciones de ventilación y calefacción. Por otra parte Lenhardtson colaboró en la revista del Centro Nacional de Ingenieros del

que era miembro y fue un excelente ajedrecista y uno de los fundadores del Club Argentino de Ajedrez (Rystedt, 1881:96 y 110) (Wallroth, 1091:32) (Hildebrand, 1905:160) (Indebetou, 1919:175) (Indebetou, 1937:141) (Paulin, 1951:390) (Bäckmann, 1910:12) (La Nación, 4/7/1929, p.10, c.4).

En la Compañía Nacional de Calefacción de Lenhardtson colaboró Ivar Johan Edward Ågren (27/1/1884-?). Este había nacido en Uppsala y, completados sus estudios secundarios en Estocolmo en 1902, ingresó un año más tarde a la Escuela Superior Técnica de esa ciudad concluyendo su carrera de ingeniería civil en 1907. Ese mismo año emigró a la Argentina, incorporándose en Buenos Aires a la Compañía Nacional de Calefacción y en la que permaneció hasta 1914. Regresó entonces a su patria, dedicándose a actividades industriales. (Indebetou, 1937:762).

También desarrollaron actividades comerciales e industriales el ingeniero Fride Ronnerström y los ingenieros civiles Knut Thulin y Petrus Wahlman. Fride Ronnerström (1881-1937) nació en Hörby, Malmöhus län. Tras desempeñarse en la firma AB Separator de Estocolmo, se tras-



Figura 57: Ivar Johan E. Ågren. Fuente: Hildebrand, 1911

ladó a fines de siglo a la Argentina, trabajando para la empresa Goldkuhl y Broström en Buenos Aires y más tarde para Agar Cross, en la misma ciudad, en la que falleció en 1937 (S.T. 16/4/1937. p.4, c.3).

Knut Thulin (7/2/1867-28/12/1918) nació en Norrköping, Östergötlands län, y concluyó sus estudios secundarios en su ciudad natal en 1885, ingresando ese mismo año a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo, en la que en 1888 se graduó de ingeniero en minas. Poco después emigró a la Argentina, donde realizó prospecciones de minerales entre 1889 y 1890. Retornado a Suecia se desempeñó en la Dirección de Telégrafos (1891-1894). Más tarde se trasladó al sur de Africa, donde realizó prospecciones mineras en Transval y en Rhodesia (1894-1895). Vuelto a su patria trabajó en Estocolmo en una firma de agentes de patentes (1897-1898), retirándose posteriormente debido a su salud quebrantada. (KTH, 1928:46) (Indebetou, 1937:327) (N.T., 28/12/1918, p.5, c.2).

Petrus Wahlman (11/3/1879-11/3/1926) vio la luz en Gävle, Gävleborgs län. Asistió a la Escuela Superior Técnica de

Estocolmo entre 1894 y 1902, obteniendo su título de ingeniero civil. Comenzó su trayectoria profesional en la Oficina de Obras Públicas del municipio de Hudiksvall (1902-1904), dirigió luego los trabajos de ampliación de la red de agua corriente de la población de Oxelösund (1904) y se incorporó entonces a la firma de ingenieros AB Vattenbyggnadsbyrån de Estocolmo (1904-1907). Emigró ese último año a Estados Unidos, trabajando en ese país en Nueva York (1907-1909) y en Colorado (1909), así como en Filadelfia (1909-1910). Se trasladó entonces a Argentina donde se desempeñó en la Compañía Hidroeléctrica de Tucumán (1910-1913). Retornó luego a los Estados Unidos, estableciendo una firma de ingenieros consultores en Nueva York (1914-1926). Murió en Estocolmo el día en que cumplía sus cuarenta y siete años de edad, Wahlman fue además un deportista destacado habiendo participado en los Juegos Olímpicos de 1904 en San Louis, como gimnasta y nadador. (Indebetou, 1937:603) (Hildebrand, 1911:363) (Sv.D., 12/3/1926, p.14, c.2). También se desempeñó en la Compañía Hidroeléctrica de Tucumán (1910-1912) Nils Kristian Malmqvist (9/3/



Figura 58: Knut Thulin. Fuente: G. Indebetou, 1919



Figura 59: Petrus Wahlman. Fuente: A. Hildebrand, 1911

1882-?). Oriundo de Estocolmo, concluyó allí sus estudios secundarios en 1901 y estudió entre ese año y 1905 en la Escuela Superior Técnica, recibiendo de ingeniero civil. Tras practicar en la Dirección de Vías de Comunicación y Obras Hidráulicas de su país (1906-1910) y graduarse de oficial de la reserva del ejército, emigró a la Argentina. Se desempeñó en primer término en la citada Compañía Hidroeléctrica. Constituyó luego la firma consultora Malmqvist y Cia en Tucumán (1912-1915) y en Buenos Aires (1915-1920). A pesar de hallarse en el exterior, fue designado en 1912 teniente del Cuerpo de Vías de Comunicación y Obras Hidráulicas del ejército de su patria y ascendido en 1919 a capitán. En 1920 se trasladó al Brasil, desempeñando para la firma C.H. Walker & Co de Londres, la jefatura de la construcción del puerto de Natal (1920-1922). Ese último año regresó a su país, ejerciendo privadamente su profesión (*Indebetou*, 1937:695 y 1413) (*Nilsson*, 1911:246).

Por otra parte participaron de este tipo de actividades comerciales o industriales los ingenieros Carl Johan Berglind, Bror Ferdinand Eugen Octavius Netzler y Henning Nilsson. Carl Johan Berglind (14/2/1851-?) había nacido en Aspeboda, Kopparbergs län, y finalizados sus estudios secundarios en Falun en 1868 ingresó, cinco años más tarde, en la Escuela Superior Técnica de Estocolmo. Allí cursó hasta 1876, sin aprobar su examen final. En 1877 trabajó en una firma de ingenieros en Arboga y luego en una industria metalúrgica en Estocolmo. En 1878 se radicó cerca de Falun, donde ejerció su profesión privadamente hasta que ingresó a los Talleres Munkfors en 1882, trabajando durante más de dos años allí. En 1885 se incorporó a los Talleres Metalúrgicos Vulcan en Norrköping pero, un par de años más tarde, emigró a la Argentina, donde trabajó en una industria metalúrgica en Buenos Aires. (*Indebetou*, 1937:137) (*Rystedt*, 1881:114).

Bror Ferdinand Eugen Octavius Netzler (28/5/1858-?) era oriundo de Hälsingborg, Malmöhus län, y había realizado sus estu-



Figura 60: Bror Ferdinand E. O. Netzler. Fuente: M. T., 1910

dios de ingeniería en la Escuela Técnica de Malmö, completándolos en 1880. Trabajó diez años en la Argentina, entre otras cosas, al servicio de la filial de la empresa sueca Sydsvenska Kraft AB, en la ciudad de Rosario. En 1912 se radicó en Australia (*M.T.*, 1928:118).

Henning Nilsson (1887-?) completó sus estudios de ingeniería en la Escuela Técnica de Örebro en 1907. Emigrado a la Argentina se desempeñó como director de la Compañía Argentina de Petróleo en Comodoro Rivadavia (*F.F.Ö.*, 1925:489).

Un último personaje que nombraremos será el ingeniero Arvid Kullberg quien actuó en la industria forestal, maderera y frutera. En sociedad con el capitán de ultramar noruego Elis Bugge, quien era agente marítimo, adquirió tres islas en el Delta del Paraná, que denominaron Svea, Göta y Nora y en las que explotaban, en torno a fin de siglo, plantaciones de sauces, álamos y frutales. (*Bäckmann*, 1910:57).

EPILOGO

La naturaleza de toda empresa como la que se propusieron los inmigrantes suecos

implica también la existencia de una “...rica cohorte que el azar, el espíritu aventurero o la codicia ha conducido aquí para que, frustrados en sus ilusiones o burlados por la suerte, murieran o, en el mejor de los casos, debieran alistarse en algún velero en la Boca...”, para expresarlo en las palabras, con que se refiere a la suerte de los inmigrantes escandinavos en la Argentina, el viajero finlandés de la época Georg von Alftan (Alftan, 1887).

Esta reflexión se ve confirmada por el hallazgo de algunas referencias respecto de ingenieros suecos, cuya única vinculación con el país parece haber sido el que murieran aquí. Tal el caso del ingeniero civil John Wilhelm Husberg, quien nacido en Estocolmo (21/12/1872) y graduado en la Escuela Superior Técnica de esa ciudad en 1896, muere en Santiago del Estero el 15 de marzo de 1911.

Ratifican la misma lacónicos anuncios, como los que es posible encontrar en los periódicos de entonces. Citaremos, hallado al azar, el anuncio de Stockholms Tidningen (6/9/1907) que reza: “*El ingeniero Sven Thuresson Lybeck ha fallecido en Argentina a la edad de 28 años*”.

Hemos llegado así al fin de nuestro recorrido, que nos ha permitido verificar los variados y amplios aportes realizados por los técnicos suecos, desde la presidencia de Sarmiento al Centenario. Estos resultan verdaderamente importantes, no sólo por su significado sino también por su total distribución a lo largo del país. En efecto, a través de estas páginas hemos seguido a esos técnicos de Salta a Tierra del Fuego y de Cuyo a la Mesopotamia.

Por otra parte, resulta evidente que la Argentina despertó, en el período considerado, gran interés entre los técnicos suecos. Un indicio significativo de ese interés lo constituye el hecho de que el Centro Argentino de Ingenieros recibió regularmente en canje, desde fines del siglo pasado y durante las dos primeras décadas del presente, a pesar de la barrera idiomática, la más importante de las revistas técnicas suecas: Teknisk Tidskrift.

Para concluir, es nuestra esperanza que la magnitud y la calidad de estos aportes justifique la larga y árida enumeración de nombres, lugares y fechas realizada, la que, por momentos, se nos hace tediosa.

FUENTES Y BIBLIOGRAFIA EMPLEADA

- ALFTHAN, Georg von, 1887: *En utflykt till antipoder*. Helsingfors, G. W. Edlunds Förlag.
- ALSINA, Juan A., 1898: *La inmigración europea en la República Argentina*. Buenos Aires, Ed. Lajouane.
- ALSINA, Juan A., 1910: *La inmigración en el primer siglo de la independencia*. Buenos Aires, Ed. F. S. Alsina.
- ANDERSSON, Sigfrid, 1935: *Alnarps Matrikel*, Malmö
- ARCHIVO DEL EMIGRANT INSTITUTET EN VÄXJÖ.
Es el repositorio más importante de Suecia acerca del tema emigración sueca.
- ARGENTINA, República, 1884-1896: *Registro Nacional de la ...*, Tomo V al X. Buenos Aires.
- ARKITEKTEN HENRIK ÅBERG. En: **Hvar 8 Dag**. Stockholm, 22/4/1923:467
- BATEMAN, Juan Federico, 1871: *Mejoras de la ciudad de Buenos Aires. Informe sobre el drenaje, sistema de cloacas para desagüe y sobre provisión de agua de la ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires, Imprenta del Siglo.
- BEDOYA, Jorge M., 1975: *El Mausoleo del General San Martín*. Buenos Aires, Museo de la Casa de Gobierno.
- BERG, Per Gustaf, 1874: *Svenska minnen på utländska orter*. Stockholm.
- BERGSTRÖM, Edvard, s.f.: *Bud Kafvel* (Manuscrito inédito).
- BERGSTRÖM, Edvard, 1941: *Eldlandet. Minnen från Sydamerika*. En: **Filipstads Stads och Bergslags Tidning**. Julio 17, 19, 22, 24, 26, 29 y 31; Agosto 2, 5, 7, 9, 12, 14, 16, 29, 21, 23, 26, 28 y 30; Septiembre 2 y 4. En todos los casos página 5.
- BLOMBERG, J. Gustaf, 1934: *En svensk sjökaptens sanna upplevelser och äventyr som man, styrman och befälshavare å segelfartyg samt tvenne år som befälshavare å ångare trafikerande La Plata floden och brasilianska kusten*. Stockholm, AB Seelig & Co.
- BODMAN, Gösta, 1929: *Chalmers Tekniska Institut. Matrikel 1829-1929*. Göteborg.
- BOLETÍN MENSUAL DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES (Primer semestre de 1887), 1887. Buenos Aires, Imprenta de Juan A. Alsina.
- BRØGGER, A.N. og Einar JANSEN, 1938: *Norsk Biografisk Leksikon*. Bind VIII. Oslo, Aschehough & Co.
- BÄCKMANN, Ida, 1910: *El desarrollo de la Argentina en el primer siglo de su independencia y los suecos allí durante este período*. Stockholm, C. E. Fritzes Bokförlag AB.
- CATÁLOGO DE LA EXPOSICIÓN SOBRE EL ARQUITECTO SUECO HENRIK ÅBERG, 1989. Semanas Suecas en Buenos Aires. 18 de abril al 7 de mayo de 1989. Salas Nacionales de Exposición, Buenos Aires.
- CNATTINGIUS, Bengt, 1979: *När museet kom till*. En: **Östergötland**, Meddelanden från Östergötlands och Linköpings Stads Museum. Linköping. p. 7-11.
- COMISIÓN DE HOMENAJE AL INGENIERO DON CARLOS CHRISTIERNSSON, 1968: *Un pionero sueco en la Argentina*. Buenos Aires.
- COMISIÓN MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, 1906: *Ordenanzas y Resoluciones sancionadas por la ... en el período de sesiones de 1905*. Año XIV. Buenos Aires, Imprenta Europea de M. A. Rosas.
- COMISIÓN MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, 1907: *Ordenanzas y Resoluciones sancionadas por la ... en el período de sesiones de 1906*. Año XV. Buenos Aires, Imprenta Europea de M. A. Rosas.
- CUTOLO, Vicente Osvaldo, 1968-1985: *Nuevo Diccionario Biográfico Argentino*, 7 tomos. Buenos Aires, Ed. Elche.
- CHAZARRETA, Marta Ofelia, 1968: *Historia de la Casa de Gobierno*. En: **Mayo**, Revista del Museo de la Casa de Gobierno (número especial). Tomo II, n°5. Buenos Aires.
- CHRISTIERNSSON, Carlos, 1910: *Recuerdos de 42 años en la República Argentina*. Buenos Aires, Ed. Alsina.
- CHRISTIERNSSON, Carlos, 1926: *Un constructor de los primeros ferrocarriles traza un cuadro de la vida argentina en 1868*. En: *La Nación*, 12 de abril, p.3, c.5 y p.8, c.1.
- DAHL, Evald, 1924: *Norra Reals studenter jämte rektorer åren 1881-1923. Biografier*. Stockholm, P.A. Norstedt & Söner.
- DAHLQVIST, Guillermo (sic), 1871: *Informe*. En: **Argentina, República**: Ferrocarril a Tucumán. Mensaje al Congreso. Informe de los ingenieros. Estudio de la línea. Buenos Aires, Imprenta de La Tribuna.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE HIGIENE, 1901: *Saneamiento de la ciudad de Salta. Informe de la Comisión especial*. Buenos Aires, Imprenta Emilio Spinelli.
- DIRECCIÓN DE DESAGÜE DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, 1911: *Obras de Desagüe de la Provincia de Buenos Aires. Inauguración del Canal n°15 y visitas a los canales 9 y 10*. Buenos Aires, G. Kraft.
- DIRECCIÓN DE DESAGÜES DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, 1913: *Obras de Desagüe de la Provincia de Buenos Aires*. Buenos Aires, G. Kraft.
- DIRECCIÓN DE DESAGÜES DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, 1918: *Informes sobre desagües en el sur de la Provincia*. La Plata, Taller de Impresiones Oficiales.
- DODERO, Luis, 1961: *La navegación en la Cuenca del Plata y sus propulsores*. Buenos Aires.
- DONATORERNA HENRIK OCH OLGA ÅBERG, 1923. En: **Östgöta Correspondenten**. Linköping, tisdagen den 9/4.
- DUSEN, Per, 1901: *Zur Kenntnis der Gefässpflanzen des südlichen Patagoniens*. En: **Kong. Vetensk. Akadem. Förh.** n.4, Stockholm.

- DUSEN, Per, 1905: *Beiträge zur bryologie der Magellansländer, von Westpatagonien und Südchile*. En: **Arkiv für Botanik**. Band, n.1 och 13, Uppsala.
- EGGERS LECOUR, Conrado, 1946: *Christophersen, un maestro del arte argentino*. Buenos Aires, Ed. El Libro de Arte.
- EL CONFLICTO PROMOVIDO A LOS INGENIEROS NACIONALES. Serie de conferencias, 1912. En: **La Ingeniería**, desde Año XVI, n°1 (1/1/1912) a Año XVI, n°17 (1/9/1912).
- ELGENSTIERNA, Gustaf, 1925: *Den introducerade Svenska Adelns Åttartavlor med tillägg och rättelser*. Vol. I. Stockholm, P.A. Norstedt & Söner.
- ELLENIUS, Allan, 1962: *Nationshusets Arkitekt*. En: **Acta Ostrogothica** VII, 1955-1960. Uppsala: 171-190.
- EN SVENSKARNAS DAG I ROM, 1926. En **Östgöta Correspondenten**. Linköping, tisdagen den 18/5.
- FIGUEROA, Julio B., 1900: *Los proyectos de desagües en la Provincia de Buenos Aires*. En: **La Ingeniería**, Año IV, n°55: 713.
- FILIPSTADS STADS OCH BERGSLAGS TIDNING, Filipstad.
- FRIBORG, Göran, 1988: *Brasiliensvenskarna. Utvandring, invandring, bosättning. 1850-1940*. Malung, Malungsboktryckeri.
- GARCÍA CASTELLANOS, Telémaco, 1988: *Sarmiento. Su influencia en Córdoba*. Córdoba, Academia Nacional de Ciencias.
- GEGERFELT OLANDER, Cecilia von, 1952: *Henrik Åberg och drickspengarna*. En: **Östgöta Correspondenten**, Linköping, 2/9/1952.
- GEGERFELT OLANDER, Cecilia von, 1967: *Visit i Villa Åberg*. En: **Östgöta Correspondenten**, Linköping, 7/1/1967.
- GELLERSTEDT, Nils, 1952: *Släkten Gumaelius*, Stockholm.
- GRANDIEN, Bo, 1988: *Miljonär på hus i Argentina*. En: **Dagens Nyheter**. Stockholm, 17/1/1988.
- GUTIERREZ, Ramón y Graciela María VIÑUALES, 1969: *Evolución de la Arquitectura en Rosario. 1850-1930*. Resistencia, Universidad Nacional del Nordeste, Facultad de Ingeniería, Vivienda y Planeamiento.
- GÖTEBORGS HANDELS – OCH SJÖFARTSTIDNING, Göteborg.
- HALLBERG, Bertel, 1944: *Henrik och Olga Åberg samt deras Linköpingfond för stödjandet av filantropiska och kulturella strävanden*. En: **Linköpings Biblioteks Handlingar**. Vol. 4-2: 67-75.
- HERMANSSON, Anders Gustaf, 1879: *Några meddelanden om sprittilverknigen i Frankrike*. En: **Teknisk Tidskrift**. Stockholm.
- HILDEBRAND, Albin (Huvudredaktör), 1905: *Svenskt Porträttgalleri*, vol. XVII: Ingeniörer. Stockholm, H. W. Tullbergs Förlag.
- HILDEBRAND, Albin (Huvudredaktör), 1911: *Svenskt Porträttgalleri*, Serie 2.1: Svenska Teknologföreningen. Stockholm, H. W. Tullbergs Förlag.
- HUERGO, Luis A., 1872: *Ferrocarriles económicos para la República Argentina*. Buenos Aires, Imprenta de La Tribuna.
- HVART KAMRATER I BESKOWSKA SKOLAN TAGIT VÄGEN. Förteckning öfver lärjungarne i Beskowska Skolan under åren 1867-1909. 1909. Stockholm, Haeggströms Boktryckeri AB.
- HVAR 8 DAG, Stockholm.
- HÖGBOM, Ivar, 1929: *Svenskar i utlandet*, Stockholm, P.A. Norstedt & Söner.
- IMÁGENES DE LA CASA DE GOBIERNO, 1984: Buenos Aires, Banco de Crédito Argentino.
- INDEBETOU, Carl Daniel Govert, 1919: *Bergskolans elever under dess första 100-årsperiod*. Uppsala, Almqvist & Wikseils Boktryckeri AB.
- INDEBETOU, Carl Daniel Govert, 1931: *Bergslagsskolan i Filipstad Elever*. Stockholm, Haeggströms Boktryckeri.
- INDEBETOU, Carl Daniel Govert och Erik HYLANDER, 1937: *Svenska Teknolog Föreningen 1861-1936. Biografier*. Del I – II. Stockholm.
- JOHANSSON, Kjell A., 1993: *Contactos culturales de carácter personal entre Suecia y Latinoamérica*. En: **Karlsson, W. et al.**: Suecia – Latinoamérica. Relaciones y Cooperación. Estocolmo, Latinamerika Institutet: 152-160.
- KIHLBERG, Carl A., 1869: *Diario de viaje* (inédito). Describe las primeras semanas de viaje a la Argentina.
- KTH. Kamratmatrikel 1928 över teknologer från åskursen 1885-1888/89, 1928. Nybro, Johansson & Svensson.
- LA INGENIERÍA, Buenos Aires.
- LA NACIÓN, Buenos Aires.
- LANDE (Seudónimo), 1938: *Buenos Aires vars monumentala arkitektur till stor del skapats av en Linköpingsson*. En: **Östgöta Correspondentens Söndagsläsning**. Linköping, lördagen den 3/12/1938.
- LANDELIUS, Otto Robert: *Utlandssvenska klippsamling – Sydamerika*. VI vol., depositados en el Archivo Nacional de Suecia. Comprende una colección de recortes de periódicos sobre emigrantes suecos a Sudamérica hasta 1959.
- LANDIN, John, 1890: *Från Argentina. Reseminnen och studier*. Stockholm, Nordin & Josephsons Förlag.
- LANGE, Gunnar, 1896: *Informe del ingeniero Gunardo Lange y Altimetría Barométrica e Hipsométrica*. En: **Revista del Museo de La Plata**, tomo VII: 17-68 y 309-352.
- LANGE, Gunnar, 1904: *Río Negro y sus afluentes. Estudio Hidrométrico y proyectos de Obras de Regularización presentados por ...* Buenos Aires, Talleres de Publicaciones de la Oficina Meteorológica Argentina.
- LANGE, Gunnar, 1905: *Río Negro y sus afluentes. Estudio hidrométrico y proyectos de obras de regulación*. En: **La Ingeniería**, Año IX, n°9, 10, 11 y 12: 383-386, 396-399, 406-409 y 427-429.
- LANGE, Gunnar, 1906^a: *Río Pilcomayo. Estudio sobre su navegabilidad*. En: **La Ingeniería**. Año X,

- nº22 y 23: 337-339 y 356-357.
- LANGE, Gunnar, 1906^b: *Río Pilcomayo desde la desembocadura en el Río Paraguay hasta el paralelo 22º Sur*. Buenos Aires.
- LANGE, Gunnar, 1907^a: *Río Negro. Datos sobre su regularización*. En: **La Ingeniería**, Año XI, nº10: 141-144.
- LANGE, Gunnar, 1907^b: *Embalse del Río Atuel en el Valle de Nihuil*. En: **La Ingeniería**, Año XI, nº18: 269-272.
- LANGE, Gunnar, 1909^a: *Lago Nahuel Huapi. Nuevos estudios sobre la formación del subsuelo. Lagos Gutierrez y Correntoso*. En: **La Ingeniería**, Año XIII, nº7, 10 y 11: 97-102, 148-151 y 163-164.
- LANGE, Gunnar, 1909^b: *Colonia Alvear, Mendoza*. En: **La Ingeniería**, Año XIII, nº21: 336.
- LA PRENSA, Buenos Aires.
- LA RAZÓN, Buenos Aires.
- LAS INUNDACIONES DEL SUR DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. Serie de artículos. 1914. En: **La Ingeniería**, Año XVIII, nº6 al 24.
- LENHARDTSON, August, 1902: *La calefacción en los teatros*. En: **La Ingeniería**, Año VI, nº20: 235.
- LINDH, Ernst, 1951: *Väg- och Vattenbyggnadskåren. Historik*. En: **Kungliga Väg- och Vattenbyggnadskåren. 1851-1951**. Stockholm, AB Dahlberg & Co.
- LINDMARK, Knut, 1871: *Los ferrocarriles de la República Argentina, especialmente sobre su construcción en lo futuro*. Buenos Aires, Imprenta Inglesa.
- LINDMARK, Knut, 1872: *Obras del puerto proyectadas para Buenos Aires*. Buenos Aires.
- LINDMARK, Knut, 1886: *Det nya universitetshuset i Upsala*. En: **Aftonbladet**, Stockholm, den 12 november.
- LINDQVIST, Gunnar, 1990: *Henrik Åberg – nationalarkitekt och mecenat*. En: **Östergötland 1990**. Meddelanden från Östergötlands Länsmuseum, Linköping: 73-90.
- LJUNGSTEDT, Carl W., 1896: *Medición de bases con cintas de acero. Métodos de Jäderin*. Buenos Aires, J. Peuser.
- LJUNGSTEDT, Carl W., 1896: *Determinación de azimut por métodos astronómicos independientes del Ángulo Horario. Determinación de un ángulo vertical*. Buenos Aires, J. Peuser.
- LJUNGSTEDT, Carl W., 1902: *Proyecto de Catastro para las provincias argentinas con aplicación a la provincia de Buenos Aires*. En: **La Ingeniería**, Año VI, nº23 y 24: 273-274 y 284-286.
- LJUNGSTEDT, Carl W., 1903: *Empleo del teodolito como taquímetro*. En: **La Ingeniería**, Año VII, nº8: 70-71.
- LJUNGSTEDT, Carl W., 1906: *Contribución a la teoría del cambio normal y sus derivaciones*. En: **La Ingeniería**, Año X, nº1 y 2: 1-3 y 18-20.
- LJUNGSTEDT, Carl W., 1907: *Investigaciones analíticas sobre el momento máximo de flexión en puentes ferroviarios*. En: **La Ingeniería**, Año XI, nº7 y 8: 93-95 y 109-112.
- LJUNGSTEDT, Carl W., 1910: *Viaductos de mampostería en el Parque de Palermo*. En: **La Ingeniería**, Año XIV, nº1: 1-3.
- LJUNGSTEDT, Carl W., 1916: *Ensayo de una nueva fórmula de aforo para vertederos*. En: **La Ingeniería**, Año XX, Semestre I, nº8: 312-320.
- LJUNGSTEDT, Carl W., 1917: *Definición de trayectorias moleculares en venas líquidas libres*. En: **La Ingeniería**, Año XXI, Segundo Semestre, nº2: 62-72.
- LJUNGSTEDT, Carl W., 1917: *Contribución a la Teoría del Vertedero*. En: **La Ingeniería**, Año XXI, Segundo Semestre, nº7: 307-314.
- LJUNGSTEDT, Carl W., 1917: *El cálculo de probabilidad aplicado a la Mayor Elongación*. En: **La Ingeniería**, Año XXI, Segundo Semestre, nº12: 538-554.
- LONGO, Rafael E., 1995: *Historia del Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires, Digital Impresiones S.R.L.
- LOPEZ ARANDA, Pastor, 1939: *El Río Pilcomayo. Antecedentes Históricos y Geográficos*. En: **La Prensa**, domingo 12/3/1939, Sección 2ª, p.2, c.1.
- LOPEZ PIACENTINI, Carlos Primo, 1963: *Historia de la Provincia del Chaco*, tomo II: 326.
- LUCCHINI, Alberto Plinio, 1981: *Historia de la Ingeniería Argentina*. Buenos Aires, Centro Argentino de Ingenieros.
- MALMEN, Carlos, 1897: *Ferrocarril Bahía Blanca al Neuquén: descripción de la traza*. En: **La Ingeniería**, Año I, nº1: 33.
- MALMÖ TEKNOLOGFÖRBUND, 1910. Göteborg, Zachrissons Boktryckeri AB.
- MALMÖ TEKNOLOGFÖRBUND, 1928: *Minnesalbum 1853-1928*. Malmö, Lundgrens Söners Boktryckeri.
- MASSINI CORREAS, Carlos 1965: *Origen y desenvolvimiento de las reparticiones de Arquitectura en la Argentina*. En: **Anales** del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas nº18: 108-109.
- MATRIKEL ÖFVER ALNARPS LANDTBROK-INSTITUTS STYRELSE, LÄRARE OCH ELEVER. ÅREN 1862-1892, 1891. Malmö, Stenströms & Bartelsons Boktryckeri.
- MATRIKEL ÖVER STYRELSEMEDLEMMAR, LÄRARE OCH ELEVER VID ULTUNA LANTBRUKSINSTITUT. 1848-1932, 1932. Uppsala, Wretmans Boktryckeri AB.
- MAYOCHI, Enrique M., 1992: *Belgrano. 1855 – Del pueblo al barrio – 1992*. Buenos Aires, Fundación Banco de Boston.
- MOROSI, Julio A., 1990: *Henrik Åberg – museet i La Plata*. En: **Östergötland 1990**. Meddelanden från Östergötlands Länsmuseum. Linköping: 91-106.
- MOROSI, Julio A., 1992: *La casa Rosada y sus arquitectos en el período 1873-1884*. En: **Anales LINTA** 92. La Plata, LINTA: 27-32.
- MOROSI, Julio A., 1996: *El aporte de los técnicos suecos durante la presidencia de Sarmiento*. En: **Anales LINTA** 96. La Plata, LINTA: 9-28.
- MOROSI, Julio A., 1998: *El período de los técnicos científicos*. En: **Azul y Oro en la Argentina**. Buenos Aires, Asociación Sueca: 248-261.

- MOROSI, Julio A. et al. , 1990: *El origen del edificio del Museo de La Plata*. La Plata, CIC, Serie Difusión, año 2, n°4 (Existe una segunda ampliada y revisada publicada en la revista **Museo** n°2 al 7 (1993-1996). Facultad de Ciencias Naturales y Museo, UNLP).
- MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, 1882: *Memoria*.
- NILSSON, J., 1911: *Biografiska anteckningar om kamarater i Nya Elementar skolan under åren 1867-1895*. Stockholm.
- NORDENSTAM, Bertil, 1993: *Botánicos suecos en América Latina*. En: **Karlsson, W. Et al.** (Editor): Suecia-Latinoamérica. Relaciones y cooperación. Estocolmo, Lais: 45-55.
- NORRÖPPINGS TIDNINGAR, Norrköping.
- NYGREN, Carl Emanuel, 1913: *Biografiska anteckningar öfver lärjungar intagna vid Karlstads högre allmenna läroverk åren 1850-63*. Göteborg, W. Zachrissons Boktryckeri AB.
- NY ILLUSTRERAD TIDNING, Stockholm
- NYSTRÖMER, Carlos, 1888: *Obras de salubridad de la ciudad de Mendoza. Provisión de agua, cloacas, etc. Proyecto*. Buenos Aires, Imprenta Tribuna Nacional.
- NYSTRÖMER, Carlos, 1896: *Obras de desagüe en la región inundable de la provincia de Buenos Aires. Informe del señor Ing ...* Transcripto en la revista **La Ingeniería**, Año XVIII n°7: 114-122. Buenos Aires, 1/4/1914.
- NYSTRÖMER, Carlos A.B., 1899: *Obras de desagüe de la provincia de Buenos Aires*. Buenos Aires.
- O.v.K., (seudónimo), 1883: *Nybyggnader i Uppsala*. En: **Stockholms Dagblad** (Landsortsupplaga) n°287. Lördagen den 8 December, p.3, c.1.
- O.v.K., (seudónimo), 1885: *En tripp till Uppsala i mars 1885*. En: **Stockholms Dagblad**. Mandagen den 23 mars, p.4, c.3.
- OCHOA DE EGUILEOR, Jorge y Eduardo VALDES, 1991: *¿Dónde durmieron nuestros abuelos?. Los Hoteles de Inmigrantes en la Capital Federal*. Buenos Aires, Argentina S.A.
- ORTIZ, Federico F. et al., 1968: *La Arquitectura del Liberalismo en la Argentina*, Buenos Aires, Sudamericana.
- PAEZ de la TORRE, Carlos H., 1979: *La legislación de aguas en la provincia de Tucumán (1810-1897). Aportes para su estudio*. En: **Revista de Historia del Derecho** n°5, Buenos Aires, p. 149-177.
- PAULA, Alberto S.J. de, 1977: *La Arquitectura oficial en la Argentina durante la primera presidencia de Roca. La obra de los arquitectos Aberg y Tamburini*. En: **Actas** del IV Congreso Nacional de Historia Argentina. Tomo III. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia: 87-110.
- PAULIN, Axel, 1951: *Svenska Öden i Sydamerika*. Stockholm, P.A. Nordstedt och Söners Förlag.
- PENNA, José y Horacio MADERO, 1910: *Administración sanitaria y asistencia pública de la ciudad de Buenos Aires*. Tomos I y II. Buenos Aires, g. Kraft.
- PETERSSON, Peter, 1872: *Observaciones a las ideas emitidas por el Sr. Huergo sobre la construcción de ferrocarriles en la República Argentina*. En: **Huergo**, 1872: Op. cit.: 73-103.
- PILLADO, Ricardo, 1900: *Anuario Pillado de la Deuda Pública y Sociedades Anónimas establecidas en la República Argentina y del Uruguay para 1900*. Buenos Aires, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco.
- QVANTEN, Emil von, 1894: En svensk bragd i Sydamerika. En: **Ny Illustrerad Tidning** n°19-20, Stockholm: 191-192, 195, 199 y 202-203.
- RAMOS MEJÍA, Ezequiel, 1900: *Los proyectos de desagüe*. En: **El País**, Buenos Aires, 27/7: p.5, c.3, 30/7: p.5, c.7 y p.6, c.1, 4/8: p.5, c.7 y p.6, c.1, 7/8: p.3, c.2.
- REGGINI, Horacio C., 1996: *Sarmiento y las telecomunicaciones*. Buenos Aires, Ediciones Galápago.
- REVISTA DE ARQUITECTURA, Buenos Aires: n°184 (1936): 188-189; n°201 (1937): 411-416 y 432: n°318 (1947): 197-234.
- REVISTA SCA., Buenos Aires, n°59 (1966): 28-29.
- ROGBERG, Martin, 1954: *Svenskar i Latinamerika*. Örebro, A.B. Lindqvists Förlag.
- RYSTEDT, Clemens Gottfrid, 1881: *Matrikel öfver Kongl. Teknologiska Institutets och Kongl. Tekniska Högskolans utexaminerade elever för tiden 1850-1880*. Stockholm, A.L. Normans Boktryckeri AB.
- RÖGIND, William, 1937: *Historia del Ferrocarril Sud*. Buenos Aires, Establecimiento Gráfico Argentino S.A.
- SAMZELIUS, Hugo, 1915: *Jägeristaten. Anteckningar om svenska valdets skogs och jaktväsen*. Stockholm, Zetterlund & Thelanders Boktryckeri AB.
- SERVICIO METEOROLÓGICO NACIONAL (Sin fecha ni lugar de edición): *Reseña Histórica de los primeros 30 años. 1872-1902*.
- SJÖSTRÖM, Carl, 1885: *Skånska nationen vid Lunds Universitet 1833-1883. Biografiska anteckningar*. Lund, Gleerupska Universitets Bokhandel.
- SJÖSTRÖM, Carl, 1904: *Skånska nationen 1833-1889. Biografiska och genealogiska anteckningar*. Lund, E. Malmströms Boktryckeri.
- SJÖSTRÖM, Carl, 1912: *Alnarps Matrikel. 1862-1912*. Lund, Berglingska Boktryckeri.
- SMEDBERG, Richard, 1937: *Kungliga Väg- och Vattenbyggnadskåren 1851-1937*. Stockholm, Väg- och Vattenbyggnadsklubben.
- SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS, 1993: *Sociedad Central de Arquitectos. Cien Años de Compromiso con el País. 1886-1986*. Buenos Aires.
- STAVELIUS, Federico, 1881: *Consideraciones sobre el establecimiento de canales públicos de irrigación para distribuir el agua del Río Salí*. Tucumán, El Constitucional.
- STAVELIUS, Hjalmar Fredrik, 1889: *Spansk – Svensk Ordbok med kort urval af brukliga ord*. Eskilstuna, Tidnings Tryckeri A.B.
- STAVELIUS, Hjalmar Fredrik, 1890: *Utkast till spansk gramatik för underlättande af de första studierna af språket*. Eskilstuna, A.B. Eskilstuna Postens Tryckeri.

- STOCKHOLMS DAGBLAD, Stockholm.
- STOCKHOLMS TIDNINGEN, Stockholm.
- SUPLEMENTO AL CATÁLOGO GENERAL DE LA EXPOSICIÓN NACIONAL DE CÓRDOBA. 15 DE OCTUBRE DE 1871, 1871: Córdoba, Imprenta de Pedro Rivas. En la página 4 se indica: "... Diez láminas – Planos de Arquitectura, originales de los Expositores y entre los cuales figuran- El de la casa quinta del Doctor Aberg – El de la casa quinta del Señor Cromi (sic)- El de la nueva Cárcel de la ciudad de Buenos Aires– Un proyecto de Casa Municipal en id. id. ... Señores Aberg y Kihlberg.
- SVENSKA DAGBLADET, Stockholm.
- SVENSKA FÖRENINGEN I BUENOS AIRES, 1923: *Festskrift. 1898-1923.*
- SVENSKA FÖRENINGEN I BUENOS AIRES, 1948: *Svenska Föreningen i Buenos Aires 50 År. 1898-29/10 – 1948.* Buenos Aires.
- SVENSKT BIOGRAFISKT LEXIKON, 1918. Stockholm, P.A. Norstedt & Söner.
- TEKNISKA FÖRBUNDET I NORRKÖPING, 1931: *Matrikel över nuvarande och f. d. Elever.* Norrköping.
- TEKNISKA FÖRENINGEN I ÖREBRO 1875-1925, 1925: *Minneskrift utgiven vid anledning av Föreningens Femtioåriga verksamhet.* Stockholm, Bröderna Lagerströms Boktryckeri.
- TEKNOLOGFÖRENINGEN I BORÅS, 1912: *Minnesskrift.* Borås, J.S. Björnsells Boktryckeri.
- ULTUNA ELEVKÅR, 1909: *Matrikel öfver styrelsemedlemar, lärare och elever vid Ultuna Landtbruksinstitut 1849-1909.* Uppsala, Wretmans Bocktryckeri.
- WALLROTH, Karl August, 1901: *Lärare och elever vid Bergskolan i Stockholm. 1869-1900.* Stockholm, H.W. Tullbergs Förlag.
- WAUTERS, Carlos, 1904: *El riego en Tucumán a través de los siglos.* Tucumán, Junta Superior de Irrigación (Contiene un informe de Stavelius fechado el 27 de junio de 1880).
- WIESELGREN, Harald, 1894: *Carl Nyströmer.* En: **Ny Illustrerad Tidning** nº5, Stockholm: 57-58.
- WOLODJA (Seudónimo), 1930: *Svenskarna i Argentina förr och nu.* En: **Stockholms Tidningen**, Stockholm, tisdagen den 9 september.
- WRANGEL, Fredrik Ulrik och Otto BERGSTRÖM, 1897: *Svenska adelns Åttartaflor ifrån år 1857.* Stockholm, H.W. Tullbergs Förlag.
- WRIGHT, Arnold, 1911: *Impresiones de la República Argentina en el siglo XX.* Buenos Aires – Londres, Lloyd's Greater Britain Publishing Company.
- ZETTERWALL, Helgo, (1981): *Något om mig sjelf. Självbiografiska anteckningar utgivna av V. Callmar.* Stockholm.
- ÅBERG, Enrique, 1879: *Casas de Baño.* Buenos Aires, Imprenta del Siglo.
- ÖSTERGÖTLANDS LÄNSMUSEUM, Linköping.
- ÖSTGÖTA CORRESPONDENTEN. Linköping.

ABREVIATURAS UTILIZADAS EN EL TEXTO

B.M.M.R.E.	Boletín Mensual del Ministerio de Relaciones Exteriores
C.M.C.B.A.	Comisión Municipal de la ciudad de Buenos Aires
D.D.P.B.A.	Dirección de Desagües de la provincia de Buenos Aires
D.N.H.	Departamento Nacional de Higiene
F.S.B.T.	Filipstads Stads och Bergslags Tidning
G.H.S.	Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning
H.8.D.	Hvar 8 Dag
K.T.H.	KTH Kamratmatrikel 1928 över teknologer från årskursen 1885-1888/89
M.C.B.A.	Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires
M.T.	Malmö Teknologförbund
M.Ö.A.L.	Matrikel öfver Alnarps Landtbruks-Instituts Styrelse, Lärare och Elever
M.Ö.S.L.E.U.	Matrikel över Styrelsemedlemmar, Lärare och Elever vid Ultuna Lantbruksinstitut. 1848-1932
N.I.T.	Ny Illustrerad Tidning
N.T.	Norrköpings Tidningar
R.A.	Revista de Arquitectura
R.N.R.A.	Registro Nacional de la República Argentina
S.B.L.	Svenskt Biografiskt Lexikon
S.C.A.	Sociedad Central de Arquitectos
S.D.	Stockholms Dagblad
S.F.B.A.	Svenska Föreningen i Buenos Aires
S.M.N.	Servicio Meteorológico Nacional
S.T.	Stockholms Tidningen
Sv.D.	Svenska Dagbladet
T.F.N.	Tekniska Förbundet i Norrköping
T.F.Ö.	Tekniska Föreningen i Örebro
T.I.B.	Teknolog Föreningen i Borås
U.E.	Ultuna Elevkår
Ö.C.	Östgöta Correspondenten

INDICE ONOMÁSTICO

* Miembro de la Asociación Sueca

** Fundador de la Asociación Sueca

Acosta, M.	21	Dahlström, F.A.	48	Lange, G.	13, 52, 53
Adde, E.A.	36, 38, 49, 54, 57	Dusen, P.C.H.	53	* Larsson, L.	40
Ahrberg, C.H.	41	Edling, E.W.	12	Lavalle, R.	57
Ajota, L.	57	* Ekebergh, J.T.	13	** Lenhardtson, A.	24, 27, 55-57
Akrell, C.F.A.	19	Ekman, C.W.	26, 27	Lenz, G.	51
Alhgren, A.F.L.	47	* Elfling, E.M.	20	* Lilliesköld, C.A.M.	25
Almqvist, C.R.	26	Elía, J.J.N. de	7	Lind, A.A.	52
Alvear, C. de	36	** Elowson, A.G.	20, 38	Lind, H.	19, 20
Alvear, T. de	36, 37	* Erasmie, G.	40, 51	Lind, I.	19, 20
Astigueta	57	* Eriksson, G.	43	* Lindelöf, L.	54
Aulin, A. C.	41	Falkman, J.	47	Lindahl, E.	20
Bateman, J.F.L.	20, 21, 23	* Flinta, Y.G.	41	Lindmark, K.S.	6-11, 29, 35
Beaver, C.	26	* Fogelström, G.	40	Lindskog, C.G.R.	44
Benegas, T.	21	Fuhrmann, H.	38	Ling-Vannerus, H.E.	19
Berg, N.G.	19	Galván, C.A.	37	Ljungstedt, C.W.M.	13, 49, 51
Berglind, C.J.	59	** Geijer, A.R.	12	Logan, G.J.	37
Berglund, L.C.W.	19	Godoy, E.	39	Luhr, K.E.R.	47
Bergman, B.J.	38, 39	Goldkuhl, C.	47	* Lundberg, F.W.	13
** Bergström, E.	49, 50, 51	Gramajo, U.	31	Lundberg, E.E.W.P.	5, 43
Bergström, L.	26	Gran, P.	55	Lundborg, E.A.	44
* Beskow, B.	13	* Granholm, B.L.	43	Lybeck, S.T.	60
Björck, C.G.	5, 48	Green, N.T.	34	Löwenström, W.	19
Björkbom, C.L.	49	* Grill, P.C.G.	52	Machain, F.	37
** Björkman, N.E.	43	* Gumaelius, A.S.	13, 39	Madero, E.	31
* Boman, E.	52	* Hagberg, N.	45	Malmberg, O.A.	19
Bouquet, C.	36	Hawksley, T.	20, 23	* Malmén, C.	7-11, 13, 14, 38, 39, 57
Bovio, F.	39	Hecker, E.	37	* Malmqvist, N.K.	59
Bower, N.	37	Heine	16	Mannerstråle, M.H.	50
Boyd, R.	37	Hermansson, A.G.	55, 56	Medici, J.B.	41
** Bugge, E.	59	* Hessling, N.	40, 51	Mihanovich	37
Bäärnhelm, B.	55	Heynemann, C.L.W.	33, 34	Milberg, C.	37
Böhm, B.I.	37	Holmgren, F.	35	Molin, J.E.	44
Cantzler, B.O.	26, 27	Holmgren, H. T.	35	Moneta, P.	6, 7
Carlson, C.J.	55	Huergo, L.A.	7, 19	Moreno, F.P.	49, 52
Carlson, J.E.	42	Hulten, B.	45	Munck, C.	47
Carlsson, C.E.	36	Hume Brothers	36, 44	Mårtensson, C.V.L.	50
Carmona Helguera, C.	17	Husberg, J.W.	60	** Mörstedt, H.	37
Carmona Helguera, E.	17	Husberg, N.J.K.	38, 39	** Nelson, R.	45
Cavallin, C.	14	** Högberg, J.G.	49	Netzler, B.F.E.O.	59
Cavallin, G.F.	14	Höjer, C.G.	5, 24	Nilsson, H.	59
Cavallin, O.H.	14	Hörlin, E.J.	46	Nordenskjöld, N.O.	53
Cavallin, R.	14	** Jacobsson, C.A.	13, 24	* Nordström, A.	37
* Cederborg, R.	20	Jansson, J.E.	24, 46	* Norlander, S.	45
* Cederström, B.E.K.L.	48	Johnson, A.	54	Nygaard	40
* Christiernsson, C.A.	7-10, 14	Johnson, P.	50, 51	Nyqvist, V.T.	51
Christophersen, A.	36, 37	Jungstedt, H.O.J.	13	* Nyrell, C.W.	41
Christophersen, A.T.	36	** Kihlberg, C.A.	23, 26-30, 32, 34-38	* Nyströmer, C.A.B.	20-24, 38, 45, 57
Christophersen, P.	36, 38, 53	Klinteberg, S.E. af	40	Ocampo, B.	31
* Christophersen, S.A.	36	Kullberg, A.	59	* Ohlsson, S.W.	16, 25
Clark Curtin, J.E.	37	Kullberg, A.E.	17, 18	Olguín Escobar, L.E.	10
Clausen, A.J.M.	46			Olivera, C.	8
Dahlgren, H.	37			Oromí	28
Dahlman, P.O.F.	13				
Dahlqvist, G.A.	7-9, 12, 20, 29, 35				
Dahlström, A.E.	5, 42				

Pacheco, E.	37	Schwartz, A.	13	Vélez Sarsfield, D.	7
** Palmgren, E.A.	26	* Schütz, B.	25, 51	* Wachmeister, R.A.	15
Peña, V.	36	* Sellström, E.	13, 14	Waern, C.F.	50
Pérez, E.S.	38	* Silverstolpe, L.	26	Wahlberg, E.	48
Petersson, P.	10, 11	Sjöstedt, O.G.	56	* Wahlberg, G.E.	16, 17
Petersson Lundberg E.E.W.	43	Skogman, E.	8	Wahlman, P.	57, 58
Pettersson, A.G.	41	* Stavelius, H.F.	8, 10, 14-18, 26, 29, 39, 54	* Wahlqvist, O.E.	13, 52
Pfeiff, F.L.O.	5, 43	Steenbom, C.P.J.	48	Walin, K.M.	5, 14
** Raquette, F.	38	Stenow, C.	51	* Wallin, C.F.H.O.	13, 14
Relton, J.	37	Stenqvist, C.I.	19	* Warberg, A.E.H.	26
Rinich	31	* Stuxberg, A.	25, 51	Werner, H.T.R.	24
* Rinman, W.	26	* Stuxberg, H.	25	Westerman, C.J.F.	26
Roberg, P.J.	13, 15	Svensson, L.	45	White, G.	7, 8
Roca, J.A.	32	Svensson, P.U.	18, 24	With, E.K.	37
Romero, J.	22	Synnerberg, H.	34	Wulff, J.H.	36
Romnerström, F.	55, 57	Synnerberg, O.	28, 34	* Wärme, O.J.	13
* Ryberg, J.E.	45	Tamburini, F.	30, 32, 33	* Zedoff, J.A.	46
		Taube, E.	26	Zetterwall, H.	17, 27, 36
Sáenz Peña, R.	38	* Thorén, G.	26	Åberg, E.J.	28
Sambonini, S.	36	Thulin, K.	5, 57, 58	Åberg, H.G.A.	15, 26-35
Santa María A.	37	Torsk, N.O.A.	11	Ågren, I.J.E.	55, 57
Sarmiento D.F.	5, 7, 19, 29, 60	Trioli, S.M.	11	Ångström, J.E.	5, 46
Schauman, E.O.	45	Uggla, E.A.	26		
Scholander, F.W.	28				