

EL APORTE DE LOS TÉCNICOS SUECOS DURANTE LA PRESIDENCIA DE SARMIENTO

Julio A. Morosi

RESUMEN

El trabajo apunta a destacar la acción de los técnicos suecos llegados al país durante la Presidencia de Sarmiento. Su actividad ha sido casi totalmente ignorada a pesar de la labor pionera que cumplieron en muchos campos. Fueron verdaderos adelantados en la actividad creadora de la infraestructura básica del país, así como la organización que administraría y proyectaría las obras y servicios públicos en las décadas siguientes.

Palabras clave: *Biografía - técnicos suecos - Presidencia de Sarmiento.*

INTRODUCCIÓN

El aporte de ingenieros, arquitectos, agrimensores y otros técnicos suecos a la creación y organización del sistema de obras públicas que dotaría al país de su infraestructura básica primaria fue de importancia. No resta significado a ese hecho el reparar en la muy alta tasa de crecimiento poblacional de ese país escandinavo ni en que ese fenómeno, asociado a una prolongada crisis que tuvo uno de sus picos entre los años 1869 y 1871, obligaría a una fuerte emigración. Esta se elevó en las cuatro últimas décadas del siglo a 900.000 personas, pese a lo que a fin de la centuria la población se había incrementado a 5,1 millones⁽¹⁾. La reflexión previa es válida aunque advirtamos que ha sido tradición muy arraigada entre técnicos, científicos, artistas y comerciantes suecos el realizar viajes de estudio o largos períodos de práctica en otros países.

Por ello resulta llamativo que entre el millar de ingenieros y arquitectos arribados a nuestro país en esas cuatro últimas décadas⁽²⁾ una décima parte hayan sido suecos, quienes permanecieron períodos más o menos largos en el país, radicándose varios en forma definitiva.

Aunque algunos hayan quedado sumidos en el olvido, hemos podido identificar fehacientemente a más de 65, cuya actividad ha sido poco estudiada y, en los casos en que ha sido descrita, abunda en imprecisiones. El aporte de esos técnicos fue particularmente destacado en el período que cubre la presidencia de Sarmiento, cuya gestión fue pionera y fundacional en este sentido⁽³⁾. Aquella circunstancia fue señalada por primera vez por Ida Bäckmann en su poco conocida obra «El desarrollo en la Argentina en el primer siglo de su independencia y los suecos allí durante este período», publicada en sueco y castellano (aunque en una deficiente traducción) en Estocolmo, en 1910. Allí destacó lo que llama «el tiempo de los primeros ingenieros», al que atribuye gran peso⁽⁴⁾.

Como hemos de ver esa evaluación es acertada, por lo que centraremos nuestro estudio en las dieciséis figuras que arribaron al país en el período señalado y a las que hemos podido individualizar. Varias desempeñaron un papel destacado en ese período y en los que le siguieron.

LINDMARK

Desde los puntos de vista cronológico y de la importancia de su contribución la primera de estas figuras fue la de Knut Seve Lindmark. Este había llegado al país un año antes de la asunción del mando por parte de Sarmiento, pero tuvo un papel descollante durante su presidencia.



Knut Seve Lindmark -fuente: 54, Paulin Axel-

Era hijo de un párroco y había nacido en Vallerstad (Östergötland) el 28 de diciembre de 1838. Concluyó sus estudios secundarios en Uppsala en 1856, emprendiendo la carrera militar en la que alcanzó el grado de teniente del Cuerpo de Vías de Comunicación y Obras Hidráulicas en 1863. Este Cuerpo de ingenieros castrense, creado en 1851, cuando aún no se había desarrollado plenamente la enseñanza de la ingeniería en las escuelas superiores técnicas de Suecia, tuvo gran trascendencia para el desarrollo de la infraestructura básica de ese país en la segunda mitad del siglo XIX. En él se exigía, paralelamente a la formación castrense, la obtención del diploma de ingeniero en la Escuela Superior Técnica de Estocolmo.

El citado Cuerpo no se apartaba de la tradición viajera a la que hemos hecho referencia. Así, en el período que se extiende desde su creación hasta 1933⁽⁵⁾, 307 de sus miembros cumplieron estadias más o menos prolongadas en 46 países diferentes. Como resulta 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 los Estados Unidos, ocupando la Argentina el segundo lugar con la presencia de ocho oficiales, durante distintos lapsos, a partir de 1867 y hasta 1928.

Tras algunos años de práctica (1861-1866), en tareas de nivelación aplicadas a la construcción de los ferrocarriles del estado sueco, Lindmark se trasladó en 1867 a la Argentina, como el primero de esa serie de visitantes, sin abandonar su estado militar. Arribó como un adelantado, parte de una acción organizada, y habría de permanecer en el país por casi una década. En 1874 fue promovido al grado de 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⁽⁶⁾. Un año más tarde, el 5 de noviembre de 1868, se creó la Oficina Topográfica⁽⁷⁾, designando jefe al ingeniero nacional de Puentes y Caminos, el ingeniero y físico milanés Pompeyo Moneta. Diez meses después, el 22 de septiembre de 1869, se creó por ley la Oficina de Ingenieros y tres días más tarde se dictó el decreto organizatorio, refrendado por Vélez Sarsfield y Sarmiento. En el mismo verificamos la presencia de tres ingenieros suecos (Dahlqvist, Malmén y Christiernsson) llegados tras Lindmark, en tanto que este último ocupa el cargo de vicedirec-

tor, todos ellos bajo las órdenes de Moneta⁽⁸⁾.

En enero de 1873, tras cuatro años de intensa labor, se acordó licencia a Moneta para trasladarse a Europa, quedando Lindmark interinamente a cargo de la Oficina de Ingenieros⁽⁹⁾. En octubre de 1875 se creó por ley el Departamento de Ingenieros Nacionales y el 7 de enero del año siguiente se designó Director General al Ing. Guillermo White⁽¹⁰⁾, retirándose entonces Lindmark de la función pública y retornando a Suecia. Su sensibilidad y aprecio por la Argentina se manifestaron en su actitud de entonces: decidió costear los estudios de ingeniería en Suecia para un joven cuya familia había conocido aquí⁽¹¹⁾.

En su patria estableció su estudio propio de ingeniería en Estocolmo, participando del proyecto de importantes obras públicas. Dos de ellas aún se encuentran en uso en pleno centro de esa capital. Nos referimos al típico elevador ubicado en la zona de Slussen y denominado Katarinahissen, ejecutado entre 1881 y 1883, así como el túnel peatonal de Brunkeberg, construido entre 1884 y 1886. Ese último año le fue concedida por el Rey la condecoración de caballero de la orden de Vasa.

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 sueco⁽¹²⁾. De ese matrimonio nacieron tres hijos. Lindmark se suicidó el 17 de agosto de 1892, en Estocolmo, al ser engañado en una importante empresa que había emprendido tres años antes. Había sido miembro de la Federación Sueca de Tecnólogos, organismo que nuclea a los ingenieros, arquitectos, agrimensores y otros técnicos de ese país, desde 1882 hasta su muerte.

Como resumen de su actuación en la Argentina, al margen de su aporte técnico, su contribución fue decisiva para atraer otros colegas suecos, vinculándolos a la Oficina de Ingenieros Nacionales, en un período de extraordinaria trascendencia para el arranque del desarrollo de la infraestructura básica del país, sobre todo en lo ferroviario, portuario y arquitectónico. Lindmark introdujo la trocha angosta en el sistema ferroviario argentino, lo que dio lugar a un fuerte cuestionamiento por parte, por ejemplo, del joven Luis A. Huergo, primer ingeniero egresado en la Universidad de Buenos Aires, quien refutó el trabajo con el que aquel justificaba tal introducción⁽¹³⁾. Este acto puede interpretarse como un primer signo de rebeldía de los jóvenes que formaban las camadas iniciales de ingenieros argentinos

frente a sus maestros. Con el acceso de uno de ellos, Guillermo White, a la dirección del Departamento de Ingenieros tres años más tarde, culmina esa acción.

Un año después del arribo de Lindmark llegó a Buenos Aires un trío de ingenieros civiles que tendría una prolongada, amplia y destacada labor en la Argentina. Como habían prestado servicios en los ferrocarriles del estado sueco en la misma época que Lindmark, es factible que este los hubiera convocado. Así, el 8 de septiembre de 1868, algunas semanas antes de la asunción de la presidencia por parte de Sarmiento, los jóvenes ingenieros Carl Adolf Christiernsson, Carl Malmén y Hjalmar Fredrik Stavelius, que habían sido condiscípulos en la Escuela Superior Técnica de Estocolmo, pisaron tierra argentina, tras un largo viaje en un velero noruego hasta Río de Janeiro, un transbordo a una nave portuguesa hasta Montevideo y un posterior cruce hasta Buenos Aires en el barco de la carrera⁽¹⁴⁾.

CHRISTIERNSSON

Christiernsson nació en Knista (Örebro) el 24 de febrero de 1842. Concluyó sus estudios secundarios en Uppsala en 1861 y su carrera universitaria en la Escuela Superior Técnica citada en 1865. Tras su egreso como ingeniero civil comenzó a trabajar en los ferrocarriles del estado sueco hasta 1868 en que, como hemos indicado, se trasladó a nuestro país.

Merced a la intervención del cónsul de Suecia en Argentina, el noruego Wilhelm Christopher Christophersen y sin dudas a la de Lindmark, ingresó ese mismo año a la Oficina de Ingenieros Nacionales⁽¹⁵⁾. Como primera obra se le encomendó 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⁽¹⁶⁾. De tal manera comenzaba una carrera en que ambos ingenieros desollarían a lo largo de más de cuatro décadas, en distintos lugares del país.

Christiernsson dirigió diversas obras viales y ferroviarias en el norte y centro del país⁽¹⁷⁾. Estudió, como segundo del ingeniero Dahlqvist, de quien nos ocuparemos más adelante, la línea 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 del Norte (Tucumán, Catamarca, Salta y Jujuy) e interviniendo en la

construcción de caminos, puentes y canales⁽¹⁸⁾. En 1874 le ocurrió lo que cuenta en su autobiografía⁽¹⁹⁾: «...En el trayecto de Oran 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 a 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 en maderas de construcción ...».



Carl Adolf Christiernsson -fuente: 54, Paulin Axel-

A partir de entonces se dedicó a la explotación forestal y el comercio maderero en una hacienda situada en el Chaco Austral y que llamó Río de Oro. Con los productos de esa actividad obtuvo 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⁽²⁰⁾. A partir de 1890 comenzó a volcarse, además, a tareas agropecuarias en su hacienda.

También actuó como 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 Públicas de esa ciudad (1903-1907). En 1886 había sido 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 obtuvo la ciudadanía argentina. En 1911, tras cuarenta y tres años de ausencia, vistió su tierra natal. Falleció en Buenos Aires el 24 de septiembre de 1927. Una población del departamento Quebrachos en la provincia de Santiago del Estero lleva su nombre.

MALMÉN

Como ya hemos señalado, Carl Malmén arribó a Buenos Aires en compañía de Christiernsson y Stavelius. Había nacido en Karlstad (Värmland) el 22 de julio de 1842 y era hijo de un comerciante. Realizados en su ciudad natal sus estudios primarios y secundarios, entre 1850 y 1859, ingresó a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo donde en 1863 obtuvo su título de ingeniero civil. Realizó su práctica como estudiante y luego como egresado al servicio de los ferrocarriles del estado sueco hasta 1867.

Llegado a la Argentina, ingresó, como Christiernsson, a la Oficina Topográfica, encomendándosele como primera tarea, el 18 de diciembre de 1868, la de secundar a su compatriota Lindmark en el estudio del ferrocarril de Villanueva a Río Cuarto⁽²¹⁾⁽²²⁾. Un año después se le encargó una serie de trabajos en el interior del país, conjuntamente con Christiernsson. Empezaba así un largo camino profesional que lo llevaría a ser uno de los más destacados ingenieros ferroviarios del país.

Durante once años permaneció al servicio del Departamento de Ingenieros Nacionales⁽²³⁾, renunciando el 4 de noviembre de 1879 a su cargo de ingeniero jefe de sección. Trabajó luego en el proyecto y construcción de importantes tramos férreos, contratado por compañías inglesas. Como resultado de todas las actividades mencionadas fue responsable de la ejecución de más de 3.000 km. de ramales ferroviarios en Argentina y Uruguay, en este último caso particularmente en el Ferrocarril Central del Uruguay⁽²⁴⁾. Entre ellos se destacan parte de la línea del Pacífico, pero, por sobre todo, el tramo Bahía Blanca-Neu-

quén del Ferrocarril del Sud, construido a ritmo forzado en sólo dos años y medio, a partir de 1896. Esta última empresa, a la que Malmén continuó ligado hasta 1902, lo premió, por la celeridad y calidad de su trabajo, con 5.000 libras esterlinas y una medalla de oro⁽²⁵⁾.



Carl Malmén -fuente: 54, Paulin Axel-

También encaró actividades empresariales, aunque no con el mismo éxito. Así en 1893, en sociedad con su colega sueco, también dedicado a las construcciones ferroviarias, Hjalmar Poul Josef Roberg (1855-1920), de otro ingeniero compatriota que actuaba en una firma de navegación sueca establecida en Rosario, Carl Fredrik Henrik Oscar Wallin (1861-1925) y del coronel de artillería sueco Emil Sellström (1845-1924), quien llegado a la Argentina en 1877 era profesor de la Escuela de Guerra Naval, fundaron el Ingenio Svea en Colonia Benitez, Chaco. Este establecimiento, con una superficie de 30 kilómetros cuadrados, con sus correspondientes cañaverales, refinería y destilería, nunca llegó a consolidarse, quedando la empresa tres años más tarde en manos del último de los nombrados y desapareciendo posteriormente.

Además participó de la instalación de una fábrica de margarina y de una empresa minera, a parte de actuar, desde su desvinculación del Ferrocarril Sud en 1902, como empresario de la construcción en Argentina y Uruguay.

En 1905 fue condecorado con la Orden de Vasa por parte del Rey de Suecia. El gobierno argentino, por decreto del 14 de septiembre de 1907, designó una estación en el departamento de General Roca, provincia de Córdoba, sobre la línea del Pacífico que el había construido años antes, con el nombre de Ingeniero Malmén.

Cuarenta años de trabajo intenso le proporcionaron una posición económica sólida y en 1909 decidió regresar a Europa, radicándose en Niza, donde falleció el 6 de enero de 1927. Como era soltero dejó importantes legados a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo, donde se había formado y a la Federación Sueca de Tecnólogos, organismo del que había sido miembro fundador en 1861, en sus años de estudiante en dicha Escuela Superior.

STAVELIUS

El tercero de los ingenieros arribados con Christiernsson y Malmén fue Hjalmar Fredrik Stavelius. Hijo de un pastor protestante había visto la luz en Örebro (Närke) el 22 de mayo de 1842. Completados sus estudios primarios y secundarios en su ciudad natal en 1860, ingresó de inmediato a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo. Egresó en 1863, simultáneamente con Malmén, como ingeniero civil. Del mismo modo que su compañero, ejecutó su práctica en los ferrocarriles del estado sueco a los que continuó ligado hasta 1867.

A poco de llegar al país se incorporó al Ferrocarril Sud. En 1873, dos semanas después de quedar a cargo de la Oficina de Ingenieros Lindmark, Stavelius fue designado inspector de las obras sobre el río Salí⁽²⁶⁾. En 1876 se le encomendó la reparación de caminos en las provincias de Tucumán y poco más tarde se lo promovió a ingeniero de primera clase en la sección norte del Departamento de Ingenieros⁽²⁷⁾. Como responsable de esa sección se radicó en la capital de la citada provincia, realizando diversos trabajos, entre otros, las tareas de reciclaje de la Casa de Tucumán⁽²⁸⁾⁽²⁹⁾⁽³⁰⁾. Es probable que los planos firmados por Stavelius como Jefe de Sección y refrendados por Moneta, hayan sido preparados con intervención de Henrik Åberg, su compatriota y amigo, a la sazón responsable por las tareas de arquitectura en el Departamento de Ingenieros, como Arquitecto Nacional. También se ocupó de las obras de irrigación en la citada provincia, tarea que describe en un meduloso informe fechado en el año 1880⁽³¹⁾.

Por esa época se designa ayudante de Sta-

velius al meritorio Enrique Carmona Helguera (1860-1918), con cuya familia el sueco se emparentaría, casándose con Carmen Carmona, con quien tuvo tres hijos. Enrique Carmona, nacido en la provincia de Tucumán, se recibiría de ingeniero en la Universidad de Buenos Aires en 1886⁽³²⁾⁽³³⁾.



Hjalmar Fredrik Stavelius -fuente: 54, Paulin Axel-

Hacia esta última fecha Stavelius fue trasladado a Buenos Aires, encomendándosele la inspección de las obras del puerto de la Capital. De esa época es el pintoresco edificio del Hotel de Inmigrantes provisorio, denominado «la rotonda», construido por Stavelius⁽³⁴⁾ y ubicado en la zona de Retiro, donde posteriormente se levantaría la estación del Ferrocarril Pacífico. Concluidas las obras del puerto Madero en 1899, fue nombrado ingeniero jefe de las Obras de Salubridad de Buenos Aires, cargo en el que sucedería a su compatriota Nyströmer. Debe agregarse que fue miembro de la Federación Sueca de Tecnólogos desde 1862 hasta su muerte, acaecida en Buenos Aires el 15 de julio de 1901.

Es interesante señalar que Christiernsson relata en su libro autobiográfico, refiriéndose a la travesía hacia al Argentina 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 ...»⁽³⁵⁾.

Esta reflexión inicial debió calar muy hondo en Stavelius, quien prosiguió trabajando en el tema. Así, publicó en Suecia en 1889 un breve diccionario español-sueco y en 1890 una gramática elemental española⁽³⁶⁾.

DAHLQVIST

Gustaf Alfred Dahlqvist, nacido en Hammar (Örebro) el 17 de mayo de 1834, era hijo de un propietario rural. Realizó sus estudios primarios y secundarios en Strängnäs, ingresando en 1854 a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo donde obtuvo su diploma de ingeniero civil en 1857.

Ese mismo año desempeñó su primer trabajo profesional en una mina de zinc, incorporándose al año siguiente a los ferrocarriles del estado sueco en los que actuó hasta 1869. Desde 1866 hasta el último de los años citados participó de la construcción del túnel ferroviario de enlace, que atraviesa la parte antigua del centro de Estocolmo. Por esta razón debió trabar conocimiento con los ingenieros que hemos citado previamente y que en esa época actuaron en ese organismo.

En 1869 se trasladó a la Argentina, invitado por el Gobierno nacional, muy probablemente por mediación de Lindmark, como puede inferirse del decreto de Sarmiento del 17 de julio de ese año que reza: «... *Estando ya en esta ciudad el ingeniero D. Guillermo (sic) Dahlqvist que el gobierno ha hecho venir de Europa por intermedio del Ingeniero Nacional para encargarlo de las obras del puente sobre el Río Pasaje, el Presidente de la República, acuerda ...*»⁽³⁷⁾.

Un par de meses después, al organizarse la Oficina de Ingenieros Nacionales⁽³⁸⁾, Dahlqvist fue designado ingeniero de primera clase jefe de sección. En enero de 1870, dos estudiantes del último año de la carrera de ingeniería de la Universidad de Buenos Aires fueron nombrados sus ayudantes, a fin de secundarlo en el estudio del ferrocarril de Córdoba a Tucumán⁽³⁹⁾. Se trataba de Guillermo White, quien cuatro años más tarde sería director del Departamento de Ingenie-

ros Nacionales, y de Carlos Olivera. El 29 de agosto de 1871 eleva el estudio de la línea férrea que se le había encomendado⁽⁴⁰⁾. En octubre de 1872 se le designó inspector de los trabajos de construcción del citado ramal⁽⁴¹⁾.

En junio de 1874 Dahlqvist refrendó la documentación referente a las especificaciones de la obra de arreglo de la casa perteneciente al Gobierno nacional en Córdoba y destinada a oficinas de Correos, Telégrafo y Juzgado Federal⁽⁴²⁾.

En 1875, próximas a concluir las obras del ramal ferroviario que hemos citado, renunció a su cargo y emprendió un largo viaje por el sud de Europa, norte de África y Turquía. El mismo duró más de un año y, probablemente fue realizado, al menos en parte, en compañía de su compatriota y amigo el arquitecto Kihlberg, de quien nos ocuparemos más adelante.

Llegado a Suecia a fines de 1876, permaneció allí durante el invierno europeo y retornó a la Argentina en 1877. Como pareciera no haber obtenido una ocupación firme en Buenos Aires, se embarcó rumbo a Europa en 1878, viajando por España y Francia, radicándose finalmente en Roma, donde vivió entre 1879 y 1887. Se trasladó una vez más a Buenos Aires en 1888, año en que, curiosamente, retornaba a la Argentina su amigo Kihlberg. Sin embargo, en 1890 regresaría definitivamente a Roma, donde moriría el 27 de octubre de 1901. Fue miembro de la Federación Sueca de Tecnólogos entre 1866 y 1890.

EDLING

Emil Werner Edling había nacido en Tillinge (Uppsala) el 3 de octubre de 1844 y era hijo de un agrimensor⁽⁴³⁾. Cursó sus estudios primarios y secundarios en Uppsala entre 1854 y 1863, año en que completó su bachillerato. Ingresado en 1865 a la Escuela Superior Técnica de Estocolmo, se recibió de ingeniero civil en 1868, iniciando de inmediato su carrera profesional con trabajos de dragado y de rellenamientos.

Un año más tarde emigró a la Argentina donde comenzó su actividad como contratista constructor de puentes, entre esa fecha y 1873. Este 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.

Al año siguiente emprendió el regreso a Suecia donde se estableció como empresario de la construcción de edificios y caminos, así como



Emil Werner Edling -fuente: 54, Paulin Axel-

de dragados, que había sido su primera actividad como profesional.

Durante su permanencia en la Argentina se había casado, en 1871, con su compatriota Selma Charlotta Granström, con quien tuvo una hija en 1872 y un hijo en 1874.

Murió el 8 de diciembre de 1906 en Limmared (Ålvsborg). Fue miembro de la Federación Sueca de Tecnólogos desde 1865 hasta su muerte.

ÅBERG Y KIHMBERG

Acompañando al grupo de ingenieros que hemos descrito, arribaron a nuestras playas dos arquitectos, a quienes también les cabría un destacado desempeño⁽⁴⁴⁾.

ÅBERG

Henrik Gustaf Adam Åberg nació el 24 de diciembre de 1841 en Linköping (Östergötland) y era hijo del dueño de un restaurant y comerciante en vinos. Completó sus estudios en su ciudad natal y en Norrköping, donde asistió a la Escuela Técnica entre 1860 y 1863. En el otoño de ese último año ingresó a la Escuela de Arquitectura de la Real Academia de Artes de Suecia en Estocolmo, egresando en junio de 1869 y emigrando de inmediato hacia la Argentina en compañía



Henrik Gustaf Adam Åberg -fuente: 54, von Qvanten, Emil-

de su camarada de estudios Carl August Kihlberg, de quien nos ocuparemos más adelante.

Arribados a Buenos Aires en agosto de 1869, recibieron en sus comienzos el apoyo del grupo de ingenieros al que hemos hecho referencia y, en especial, de Knut Lindmark quien, como recordaremos, acababa de ser designado vicedirector de la Oficina de Ingenieros Nacionales. En un principio se ocuparon de algunos encargos menores, como las casas quinta del médico sueco Ernesto J. Åberg así como del señor Oromí y participaron del concurso para la nueva penitenciaría de Buenos Aires, en el que no tuvieron éxito, por considerarse su propuesta demasiado benigna para los condenados, a la luz de las modalidades carcelarias locales. También realizaron un proyecto de sede para el Municipio de Buenos Aires. Incluso se señala que Åberg realizó una íguz visita a Suecia⁽⁴⁵⁾.

En 1871, se presentaron en la Exposición Nacional Argentina realizada 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⁽⁴⁶⁾.

En 1872, prepararon los planos y presupuesto para la Aduana de Rosario⁽⁴⁷⁾, obra que se concluiría en 1876 y que más tarde sería demolida.

Para el ramal del Ferrocarril de Córdoba a Tucumán, que era dirigido, como vimos, por su compatriota Dahlqvist⁽⁴⁸⁾, dibujaron la estación de la segunda de esas ciudades, obra que fue oficialmente inaugurada en octubre de 1876⁽⁴⁹⁾. Para la ciudad de Córdoba proyectaron el edificio de la Academia Nacional de Ciencias Físicas y Matemáticas, cuya construcción sólo concluiría en 1884 y que aún se alza en esa ciudad⁽⁵⁰⁾.

En 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 Telégrafo, ambas en Buenos Aires⁽⁵¹⁾. Debe advertirse que estos encargos se concretaron a poco de quedar el ingeniero Lindmark interinamente al frente de la Oficina de Ingenieros Nacionales. Como otro dato interesante debe consignarse que el trabajo final de Åberg, como el de Kihlberg, en la Real Academia de Artes de Suecia había versado, precisamente, sobre un edificio para las oficinas centrales de Correos en una gran ciudad⁽⁵²⁾.

El 26 de enero de 1874 Åberg fue incorporado a la Oficina de Ingenieros Nacionales como arquitecto interino, cargo en el que se lo confirmó el 20 de mayo del mismo año. Al integrarse el Departamento de Ingenieros un año más tarde, Åberg fue designado para ocupar la plaza de primer y único Arquitecto Nacional que tuvo la Argentina el 25 de abril de 1876⁽⁵³⁾, cargo que detentó hasta 1884. El primer día de ese año se lo promovió a Inspector de Obras Arquitectónicas, posición a la que renunció algunas semanas después por razones de salud, según lo aseverado por las fuentes suecas⁽⁵⁴⁾, 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 después revalidó su título en la Universidad de Buenos Aires. En esa ocasión su tesis versó sobre «Casas de Baño»⁽⁵⁵⁾.

Del último período de la sociedad entre Kihlberg y Åberg es el proyecto del Lazareto en la isla Martín García⁽⁵⁶⁾, hoy demolido; el reciclado del edificio para oficinas nacionales de Correos, Telégrafo y Juzgado Federal en la ciudad de Córdoba⁽⁵⁷⁾, cuyas especificaciones, como recordaremos, fueron firmadas por Dahlqvist, jefe de la Sección Córdoba, y el proyecto de un «... *Asilo de Inmigrantes en la ribera del Río de la Plata y las calles Suipacha y Artes ...*»⁽⁵⁸⁾, nunca ejecutado. También es probable que hayan realizado el proyecto de reparación de la Casa de Tucumán, cuyos planos fueron firmados por el

Jefe de esa Sección de la Oficina de Ingenieros, su compatriota Stavelius⁽⁵⁹⁾, como ya hemos indicado. Una última obra conjunta parece haber sido la Escuela Normal de Mujeres en Buenos Aires, en diciembre de 1874⁽⁶⁰⁾.

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. Como ya señaláramos es probable que Kihlberg haya realizado su viaje de 1875 acompañado por Dahlqvist.

La obra de Åberg posterior a la partida de Kihlberg fue muy amplia y variada, aunque de dificultosa identificación y, en su mayor parte, demolida en años posteriores. Así, le cupo intervenir en el proyecto y ejecución de la iglesia de Domselaar en el Municipio de San Vicente (1876)⁽⁶¹⁾; el Mausoleo del General San Martín en la Catedral de Buenos Aires (1878); el Hospital de Mujeres de Buenos Aires, hoy Hospital Bernardino Rivadavia (1880), así como el ensanche del Hospicio de las Mercedes en la misma ciudad (1881). También se le atribuye el Hospital Español en la ciudad de Córdoba. En 1882, proyectó 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 y a través de su estudio y de la firma 'La Edificadora', empresa constructora que él fundara, al proyecto, construcción y comercialización de gran cantidad de viviendas y edificios de renta y locales de negocio. Entre las muchas obras realizadas pueden citarse unas pocas que hemos identificado: los locales comerciales de la Librería Inglesa y de la Nueva York Compañía de Seguros de Vida, así como viviendas, ubicados en Florida y Bartolomé Mitre; el local de Carslile 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 n° 184 a 186; la casa del Dr. Uladislao Gramajo en la calle San Martín n° 88 a 92; la vivienda del Sr. 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 el gerente local del Ferrocarril Sud; dos residencias de propiedad del propio Åberg en avenida Alvear n° 159 y en la esquina de ésta 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⁽⁶²⁾.

Esa amplia tarea profesional se desarrolló, en especial tras la asunción de la 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⁽⁶³⁾. Allí control, como Arquitecto Nacional, el proyecto de docenas de edificios públicos de distinta importancia y naturaleza, algunos de los cuales hemos señalado anteriormente. A ellos podemos agregar diversos edificios educacionales, entre otros, las Escuelas Normales de Corrientes y de Paraná⁽⁶⁴⁾ y un anteproyecto para la sede de la Universidad de Buenos Aires, jamás llevado a la realidad. También le cupo intervenir en un segundo proyecto para el Asilo de Inmigrantes en Buenos Aires (1883)⁽⁶⁵⁾ y en los de los edificios para las oficinas de Correos y Telégrafos de las ciudades de San Luis y Santa Fe.

Por otra parte tuvo intervención en la preparación de un proyecto, nunca concretado, de una nueva Catedral de Buenos Aires, pero, por sobre todo le cupo intervenir en la preparación y concreción del plan que se aplicó para la ampliación de la Casa Rosada⁽⁶⁶⁾. Como bien se expresa en el trabajo intitulado «Imágenes de la Casa de Gobierno»⁽⁶⁷⁾: «... *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 levantar 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⁽⁶⁸⁾ que, efectivamente, Åberg propuso un plan 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 1989. Esta perspectiva es previa a la puesta en marcha de dicho plan, presumiblemente de 1881, ya que el nuevo cuerpo sobre la calle Balcarce es allí gemelo del que Åberg había ejecutado juntamente con Kihlberg años antes, coincidiendo totalmente sus fachadas. Sabemos que ya en 1882 Åberg había introducido modificaciones en la planta alta, según se desprende del decreto por el que se encomiendan las obras de escultura correspondientes⁽⁶⁹⁾.

Conviene destacar que esa 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. Éste en realidad no hizo otra cosa que introducir modificaciones a la propuesta que comentamos, conservando las líneas generales de la fachada sobre la calle Balcarce, ya consolidada con la primera etapa cumplida, y modificando algunos aspectos de la distribución de la planta y el diseño estilístico del arco. El propio Tamburini proporciona una confirmación de la existencia de dicha perspectiva, la que analiza y critica en su informe de agosto de 1884⁽⁷⁰⁾.

Toda esta vasta y variada obra le valió a Åberg el reconocimiento general de su época. Así, le fueron conferidas las condecoraciones de las ordenes 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).

No es extraño que semejante ritmo de trabajo y los avatares derivados del mismo concluyeran por conducirlo al agotamiento y a su renuncia al cargo de Arquitecto Nacional. Pero aún después que ello ocurriera, realizó su última gran obra en la Argentina, que fue el proyecto del Museo, Biblioteca y Archivo General en La Plata (1884)⁽⁷¹⁾. Para ello se asoció a Carl Ludwig Wilhelm Heynemann, quien había sido su ayudante en el Departamento de Ingenieros⁽⁷²⁾, 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 tenía 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 radicó en París, donde realizó estudios sistemáticos de pintura y acuarela, actividades que constituían grandes pasiones en su vida, como lo prueban las interesantes muestras depositadas en el museo provincial de Linköping. Dos años más tarde, el 4 de mayo de 1888, contrajo enlace en Roma con la finlandesa Olga Synnerberg, a quien había conocido años antes en Buenos Aires, cuando acompañaba en una gira a su hermana, la famosa cantante Hortensia Synnerberg. La pareja se estableció en una lujosa villa en San Remo. Åberg la proyectó y ejecutó para sí y allí se dedicó casi exclusivamente a la pintura.

Guardaba, sin embargo, un vivo recuerdo de Buenos Aires, ciudad a la que retornó en varias oportunidades. Su nostalgia le 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», pero jamás llegaron a concretarse⁽⁷³⁾, 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 W.T. Green en Inglaterra.

Del período europeo de Åberg, excepto los citados proyectos para su villa en San Remo y su mansión en Buenos Aires, sólo se conocen otros dos trabajos, ambos posteriores a 1900. El primero se refiere a un casino en San Remo y el segundo a un Museo de Arte en su ciudad natal, Linköping⁽⁷⁴⁾, jamás ejecutados, por lo que Åberg nunca levantó una obra en su patria.

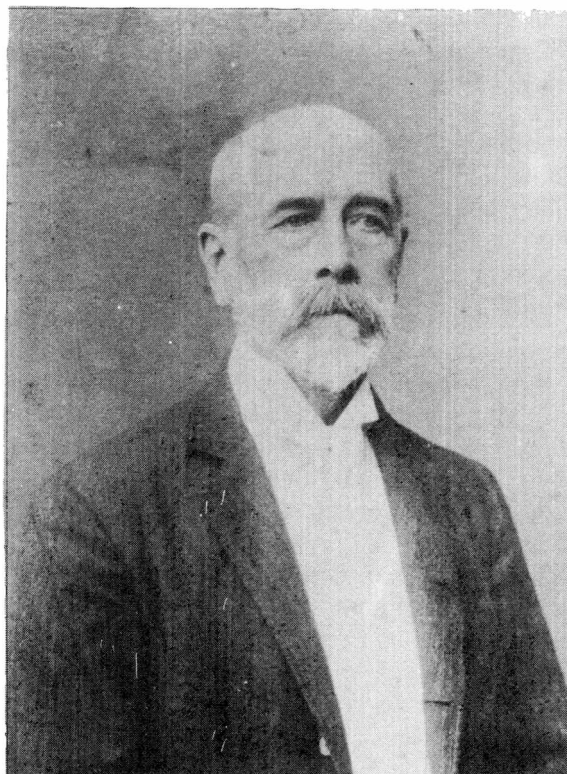
Åberg falleció en Roma el 17 de septiembre de 1922 y su esposa lo siguió un año más tarde, hallándose ambos sepultados en dicha ciudad. En su testamento instituyeron un enorme fondo con el propósito de construir y mantener, entre otras cosas, el Museo de Arte de Linköping que había proyectado. Cuando su designio fue finalmente cumplido en 1939, se materializó según otro proyecto arquitectónico⁽⁷⁵⁾. El legado de los Åberg fue tan generoso que su fondo continúa aún vigente y contribuyendo a sus fines.

KIHLBERG

Carl August Kihlberg había nacido en Lidköping (Västergötland), ciudad en la que su padre poseía una panadería, el 14 de septiembre de 1839. Concluidos sus estudios primarios inició su formación en la Escuela Técnica Chalmers en Gotemburgo, practicando luego en el estudio del célebre arquitecto Helgo Zetterwall⁽⁷⁶⁾. En 1864 ingresó a la Escuela de Arquitectura de la Real Academia de Artes de Suecia en Estocolmo. Allí fue compañero de estudios de Åberg y, habiendo egresado simultáneamente, emigraron a la Argentina en 1869, como hemos explicado.

El breve diario de viaje llevado entonces por Kihlberg, que he podido consultar merced a la generosidad de su hija menor Anna, poco antes de su fallecimiento en San Isidro, pone de manifiesto la disparidad de caracteres de los

compañeros de aventura: «... 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...»⁽⁷⁷⁾.



Carl August Kihlberg -fuente: A. K. de Darquier-

Como hemos advertido Åberg aprovechó de su temperamento alegre y extrovertido para concretar, a lo largo de una década, una brillante carrera como funcionario. Además, fácilmente adaptado al medio y dotado de buena visión para los negocios, pudo amasar una considerable fortuna. 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»⁽⁷⁸⁾. Su primer intento de adaptación al medio no fue fácil, emprendiendo, como hemos visto, el retorno a Suecia en mayo de 1875 previo un largo viaje de estudio, probablemente compartido, al menos en parte, con su amigo y compatriota Dahlqvist. El mismo le insumió diecisiete meses, visitando Egipto, Cercano Orien-

te, Turquía, sur de Rusia, Grecia, Italia, Suiza y Alemania. El viaje fue costado merced al buen dinero ganado en los seis años de actividad en la Argentina. Como era costumbre registró con rápidos bocetos algunos de los lugares y obras visitadas, material hoy depositado en el Museo de Arquitectura de Suecia en Estocolmo.

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 construcción de la sede del Skånes Enskilda Bank en Malmö y del Hospital de Lund⁽⁷⁹⁾, al tiempo que se desempeñaba como profesor de Arquitectura en la Escuela Técnica de la primera de esas ciudades.

Más tarde fue director de obras de la Universidad de Uppsala, circunstancia por la que se radicó en esa ciudad en febrero de 1879, al comenzarse la ejecución del nuevo gran edificio de la citada Universidad, según proyecto preparado por su amigo y camarada de estudios en la Academia de Artes Herman Theodor Holmgren, quien había resultado vencedor en el correspondiente concurso, uno de los más destacados de la época⁽⁸⁰⁾.

Paralelamente a su tarea en la Universidad, Kihlberg comenzó a proyectar y ejecutar obras en Uppsala. La más representativa es la sede de la «nación» (denominación aplicada en ese centro universitario a la asociación de alumnos de cada una de las regiones de Suecia) de Östergötland (1883), que aún puede contemplarse en esa ciudad. También se le encomendó el proyecto de otras dos naciones, nunca ejecutadas⁽⁸¹⁾. Proyectó 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⁽⁸²⁾.

Entre los trabajos que realizó para la Universidad deben destacarse la ampliación del Instituto de Anatomía, el Instituto de Meteorología, el Colegio Balder⁽⁸³⁾, pero, por sobre todo, su último trabajo en Suecia, la remodelación de la famosa biblioteca universitaria Carolina Rediviva⁽⁸⁴⁾. Paralelamente, dificultades surgidas en la ejecución del nuevo edificio de la universidad al que nos hemos referido anteriormente, las que motivaron un debate público a través de los periódicos, en el que Kihlberg fue apoyado por su antiguo amigo, nuestro conocido ingeniero Lindmark⁽⁸⁵⁾, así como el rechazo, algún tiempo

antes, de su solicitud para ocupar el puesto de director de las obras de restauración de la Catedral de Uppsala, proyectadas por el famoso arquitecto Helgo Zetterwall⁽⁸⁶⁾, impulsaron su decisión de retornar a Buenos Aires tras trece años de ausencia.

Aunque en 1883 se había casado con Clara Eugenia Carlsson (12-IX-1856 - 11-VII-1948) y ya tenían cuatro hijos, esperando un quinto, viajó solo a 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 (16-IX-1883), Sven Carl Gustaf (25-XI-1884), Carl Petter (25-XII-1885), Karin Helena (30-XII-1886) y Anna Isabella (11-V-1889), todos nacidos en Uppsala, le siguieron un año más tarde, llegando a Buenos Aires el 23 de septiembre de 1889. Allí nacerían los mellizos Carl Fredrik y Erik Wilhelm (21-XII-1891).

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 llegó más tarde a ser 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»⁽⁸⁷⁾. Estaba casado con la hermana, de nombre Carmen, de quien sería intendente de Buenos Aires, Torcuato de Alvear. Aún otro de los hermanos Christophersen se hallaba en la carrera consular. Se trataba de Alexander Thorvald, nacido en 1834, quien fue cónsul del Reino de Suecia y Noruega en Cádiz entre 1865 y 1879 y, además, era el padre de Alejandro Christophersen.

Este último, con sólo 21 años, había completado sus estudios de arquitectura en la Real Academia de Bellas Artes de Bélgica y en la Escuela de Bellas Artes de París y había venido a fines de 1887 a visitar a sus familiares. Su estancia se prolongó y concluyó por radicarse en Buenos Ai-

res. Allí se convertiría en el «Grand Old Man» de la profesión y la docencia de la Arquitectura argentina de la primera mitad de este siglo⁽⁸⁸⁾.

Kihlberg y Christophersen proyectaron en 1890 las estaciones de Bahía Blanca y de Rosario del Ferrocarril de Bahía Blanca y Noroeste para la firma Hume Ingenieros 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, presentados por el capitán Erik Adolf Adde, representante de la Asociación de Exportadores de Suecia. Allí se exhibió por primera vez en la Argentina, entre muchos otros productos, el renombrado acero de Sandviken, bajo el pintoresco slogan «El fierro sueco no se rompe»⁽⁸⁹⁾. 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 Buenos Aires English School tomó dicho nombre y se trasladó a Belgrano⁽⁹⁰⁾.

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 (más tarde conocido como palacio Mihanovich) para Nicolás Bower, integrante del directorio local del Ferrocarril del Sud.

Disuelta la sociedad, 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. 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 el Hospital de Niños de la Sociedad de Beneficencia de Tucumán, construido por Mas, 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 otro en la calle Cuba entre Mendoza y Olazábal para Ernesto Hecker, ambas en Belgrano. En 1898 proyectó en la misma población una casa para James Relton; otra para la señora Carlota Milberg, así como su casa propia en Conde y Virrey del Pino, a la que llamaría Villa Estrella Boreal (Villa Nordstjärnan). Cabe observar que las manzanas que rodean a la misma serían ocupadas en buena parte por viviendas proyectadas por Kihlberg, quien viviría en ese lugar hasta su muerte.

En 1899 ejecutó una 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. Al año siguiente proyectó una vivienda para B. I. Böhm en la calle 11 de Septiembre de Belgrano. También en esa población construyó en 1901 una casa para sí en Conde 1702, esquina Virrey del Pino, que le vendería en 1904 a Harald Mörstedt, quien la llamó Villa Greta en homenaje a su esposa, la hija mayor de Kihlberg, así como 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 1730 y 1740 respectivamente, entre Pampa y Virrey del Pino, las que luego vendió, una de ellas al ingeniero Carlos Malmén, de quien ya nos hemos ocupado, a fin de cancelar el préstamo que este le había facilitado para edificarlas. En 1905 alzó una casa en Lomas de Zamora para el ingeniero Carlos Nyströmer, a quien haremos referencia más adelante. Este, como Malmén, era su buen amigo y ambos fueron padrinos, juntamente con el capitán Adde, de sus hijos mellizos, nacidos como recordaremos en 1891. También en 1905 dibujó un chalet para Felipe Raquette, socio de su yerno Mörstedt en 25 de Mayo esquina La Paz de Temperley y una casa para la estancia «Carmen» de su amigo el naviero Pedro Christophersen. En 1906 proyectó una vivienda en la esquina de Avellaneda y Coronel Brandsen de Temperley para su compatriota Anders Gustav Elowson. 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⁽⁹¹⁾. Se trata del palacete de quien fuera Ministro de Hacienda de Roque Sáenz Peña, el Dr. 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 al reorganizarse la Sociedad Central de Arquitectos en 1901 y en 1905 fue bibliotecario de la misma⁽⁹²⁾. También gozó de prestigio entre sus compatriotas, siendo uno de los fundadores de la Asociación Sueca de Buenos Aires en 1898 y presidiendo la institución en 1901⁽⁹³⁾. Su país natal lo condecoró con la Real Orden de Vasa en 1887.

Kihlberg falleció en Buenos Aires el 9 de junio de 1908⁽⁹⁴⁾.

WAHLBERG

Gustaf Emanuel Wahlberg, nacido en Estocolmo en 1843, fue una interesante y bizarra figura ligada a los ingenieros suecos que trabajaron en la construcción de la red ferroviaria del país. Había emprendido la carrera militar y egresado de la Escuela de Artillería en 1861 como Subteniente.



Gustaf Emanuel Wahlberg -fuente: 54, Paulin Axel-

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 lo dejase ingresar a la jaula de los leones, por la emoción de enfrentar el peligro; que se había alojado en el barrio más pobre de Estocolmo, para compartir

la vida de 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 y una dolencia que aconsejaba buscar mejor clima hicieron que Wahlberg, entonces ascendido a teniente, pidiese su baja en 1869 y de inmediato se trasladase a la Argentina.

Dedicado a las tareas rurales en un comienzo, se convirtió en un gaucho gringo, aunque su encuentro con el ingeniero Stavelius lo condujo a sumarse al grupo de ingenieros que se ocupaba de la infraestructura vial y ferroviaria argentina⁽⁹⁵⁾.

Así, en 1873 fue contratado por cuenta de la Nación para ejecutar el camino carretero entre la ciudad de Tucumán y Guarca⁽⁹⁶⁾, actuando luego como asistente de Stavelius en la construcción de ferrocarriles. Radicado como éste en Tucumán, prosiguió algunos años con esa actividad.

Allí se casó con una dama de la sociedad local y abandonó la práctica de las labores ingenieriles, dedicándose a la industria azucarera, como gerente de uno de los más grandes ingenios.

Wahlberg, enteramente acriollado, se convirtió en figura conocida de la ciudad de Tucumán: «Don Gustavo»⁽⁹⁷⁾. En esa ciudad falleció en 1911, tras una permanencia de 42 años en la Argentina.

PETERSSON

Peter Petersson, nacido en Östra Karup (Halland) el 26 de enero de 1840, era hijo de un funcionario de la corona. Concluyó sus estudios secundarios en Lund en 1855 y dos años después completó el primer nivel de la carrera de Abogacía en esa ciudad universitaria. Sin embargo, las leyes no parecen haberle atraído porque en 1858 se incorporó a la escuela de los ferrocarriles del estado sueco, siendo promovido a nivelador en 1860. Al año siguiente 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 venir a la Argentina. Entre 1863 y 1865 realizó una nueva práctica en los ferrocarriles del estado sueco y

ese último año egresó como teniente del Cuerpo de Vías de Comunicación y Obras Hidráulicas, del que ya hemos hablado, continuando al servicio de los ferrocarriles hasta 1870, en que emigró a la Argentina, conservando su estado militar.



Peter Petersson -fuente: 54, Paulin Axel-

Aquí comenzó asistiendo a Lindmark y Maimén 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⁽⁹⁸⁾. Cuando en 1872 el joven y brillante ingeniero Luis A. Huergo atacó la propuesta de Lindmark acerca de la introducción de la trocha angosta, Petersson escribió una encendida réplica⁽⁹⁹⁾. Un año después emprendió su regreso a Suecia. Allí se casó el 9 de octubre de 1873 con Sofia Margareta Troili, con quien tendría cuatro hijos.

Ese mismo año comenzó a dirigir la construcción del canal Lund-Trelleborg en Escania, tarea en la que continuó hasta 1875. Paralelamente ejerció la dirección de los depósitos de hulla de Bjuv, labor que desempeñó hasta 1877. A partir de entonces y hasta 1879 dirigió la construcción del ramal férreo de Västervik a Åtvidaberg 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 Surahammar desde 1883 a 1908. En 1891 se lo designó, además, gerente de la fábrica 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 entre 1888 y 1908. Falleció en Saltsjöbaden el 29 de agosto de 1908⁽¹⁰⁰⁾⁽¹⁰¹⁾.

NYSTRÖMER

Carl August Bernhard Nyströmer nació en Visby, en la isla de Gotland, el 6 de octubre de 1842 y era hijo de un alférez de marina. Concluyó sus estudios secundarios en Estocolmo e ingresó a la Escuela Superior Técnica de la misma ciudad en 1862, egresando en 1866 como ingeniero civil. Ese año realizó su práctica en los ferrocarriles del estado sueco, 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 fue incorporado a la prestigiosa firma inglesa de ingenieros Thomas Hawksley & Co. de Londres como asistente, interviniendo 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 Frederick Latrobe Bateman & Co., actuando en obras similares en Manchester y Batley.

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 año, presentó su propuesta el 7 de enero siguiente. Aunque la misma fue rechazada, la firma continuó trabajando mediante un contrato para estudiar el Riachuelo, su limpieza y un proyecto de puerto en su desembocadura, estudio que fue presentado el 12 de noviembre de 1872⁽¹⁰²⁾. Tres días después se constituyó una comisión inspectora de las obras del puerto de Buenos Aires en el Riachuelo⁽¹⁰³⁾. Como sabemos esas tareas nunca llegaron a completarse.

El ingeniero Nyströmer arribó al país, en su condición a asistente de Bateman, con motivo de alguna de estas tareas o de las relacionadas con la provisión de agua y desagües para Buenos Aires, cuyos estudios habían sido encomendados también a la firma Bateman & Co⁽¹⁰⁴⁾. Es-

tos últimos trabajos dieron comienzo oficialmente el 15 de mayo de 1874, bajo el mandato del gobernador Mariano Acosta. Ejerció su dirección Nyströmer y se extendieron hasta 1877, en que fueron interrumpidos por falta de recursos, rescindiéndose el contrato en 1879.



Carl August Bernhard Nyströmer -fuente: 54, Paulin Axel-

Federalizada la ciudad, se solicitó a Nyströmer, en calidad de representante de la firma Bateman & Co., la renegociación del contrato y las obras pudieron reanudarse bajo su dirección en 1883, aunque con un alcance más restringido que el originalmente propuesto. En dicha tarea se desempeñó 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, por lo que le cupo a Nyströmer hacerse cargo de ellos una vez más, aunque ahora 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.

Paralelamente a las tareas anteriores Nyströmer había recibido varios encargos de gobiernos provinciales para proyectar 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⁽¹⁰⁵⁾. Más tarde hizo lo propio con

las de las ciudades de Santa Fe y Córdoba, entre otras, aunque 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⁽¹⁰⁶⁾, interviniendo, además, en varias comisiones de ese Departamento⁽¹⁰⁷⁾.

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 Desagües 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. La propuesta, que reavivó los debates, fue publicada por Nyströmer ese mismo año⁽¹⁰⁸⁾.

La misma, junto a una alternativa presentada por el Departamento de Ingenieros bonaerense, 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 a fines de 1905⁽¹⁰⁹⁾. 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.

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. 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 inmediato pero, cuando se aprestaba a emprender el regreso desde Estocolmo, cayó enfermo, falleciendo en esa ciudad el 24 de diciembre de dicho año⁽¹¹⁰⁾.

La catástrofe y su desaparición reabrió la larga y conflictiva discusión acerca del plan de desagües concebido por Nyströmer, que fue objeto de amplias críticas antes y después de realizadas las obras⁽¹¹¹⁾.

Desde el campo de la práctica privada de la profesión, el estudio de Nyströmer incursionó también con éxito en la arquitectura. Por ello uno de los argumentos que se esgrimieron en la crítica a su propuesta para los desagües de la zona deprimida de la provincia de Buenos Aires, por parte, por ejemplo, del Presidente del Departam-

mento de Ingenieros provincial Julián Romero, se basaba 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 especialista en obras sanitarias, lo que lo habilita como conoedor 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 ...»⁽¹¹²⁾. En efecto, entre otras obras, su estudio 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, concluido en 1906; en 1894 hizo lo propio con el Hospital de Alienados; también diseñó su residencia privada en avenida Alvear; etc.

La dura descalificación por parte de Romero no era justa ya que la ejecución de este tipo de tareas por parte del 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, como recordaremos. Convendrá acotar que Kihlberg le proyectó, en 1905, una casa en Lomas de Zamora. Por otra parte, Nyströmer era ingeniero civil diplomado en la Escuela Superior Técnica de Estocolmo y miembro de la Federación Sueca de Tecnólogos desde 1863 hasta su muerte, así como de la prestigiosa Institution of Civil Engineers de Londres desde 1877, a propuesta de sus antiguos empleadores los ingenieros Bateman y Hawksley.

Desde otro punto de vista debe consignarse que Nyströmer fue comisionado (concejal) en 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⁽¹¹³⁾. 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 consignar 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 Ida Bäckmann⁽¹¹⁴⁾: «... 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 ...».

HUSBERG

Nils Gustaf Knut Husberg había nacido en Växjö (Småland) el 13 de enero de 1844 y egresó de la Escuela Superior Técnica de Estocolmo como ingeniero civil en 1865, desconociéndose la fecha de su muerte⁽¹¹⁵⁾.

Ignoramos cuando llegó a la Argentina, pero a comienzos de 1873 aparece a cargo de los trabajos de irrigación en Mendoza, para los que se le designa un ayudante. Poco después renuncia a su cargo y se designa en su reemplazo a otro técnico sueco, Bror J. Bergman⁽¹¹⁶⁾, no existiendo noticias sobre su posterior destino.

BERGMAN

Entre los llegados a nuestras playas hallamos también a alguna oveja negra. Tal el caso del agrimensor Bror Julius Bergman. Este había nacido en 1846 y tras completar su bachillerato ingresó a la Escuela de Agrimensura de la Dirección de Agrimensura de Suecia. Concluidos sus estudios ejerció su profesión en su país hasta que, en 1872, se incorporó a un grupo de colegas que viajaron a Brasil desde el puerto de Liverpool, para trabajar en dicha nación hermana⁽¹¹⁷⁾.

La expedición fracasó, regresando algunos a Suecia y dirigiéndose a otros destinos el resto. Bergman prosiguió hacia Buenos Aires y, como señaláramos, el 8 de mayo de 1873 reemplazó a Husberg en los estudios de irrigación en la provincia de Mendoza. En mayo de 1874 se le asignó un asistente⁽¹¹⁸⁾. Finalmente, el 20 de marzo de 1876 el Registro Nacional señala lacónicamente y concisamente⁽¹¹⁹⁾: «... 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 ...».

TORSK

Otra figura a la que hemos identificado es la de Nils Olof Axel Torsk, nacido en Estocolmo el 4 de enero de 1845. Era hijo de un joyero y, concluidos sus estudios primarios y secundarios en su ciudad natal, ingresó a la Escuela Superior Técnica en 1863, egresando como ingeniero ci-

vil en 1866. Ello indica que fue compañero de estudios de Nyströmer. El último de los años citados realizó su práctica en las obras de construcción de la red de agua potable de Estocolmo y al año siguiente se trasladó al Uruguay, radicándose en Montevideo donde trabajó hasta 1872.

Un año más tarde arribó a la Argentina participando durante cinco años en la construcción de la red ferroviaria del país. En 1878 retornó a Suecia, tras un viaje por el sud de Europa.

En 1879 volvió a la Argentina y en esa oportunidad se dedicó principalmente a las tareas de colonización en el Chaco. Acriollado e integrado a ese rincón del país, fue Juez de Paz y jefe de Correos de Villa Ocampo (Santa Fe). Torsk falleció en Buenos Aires el 16 de octubre de 1905⁽¹²⁰⁾. Fue miembro de la Federación Sueca de Tecnólogos desde 1863 hasta 1890.

STENQUIST

Otra figura con la que hemos tropezado sin poder hallar hasta el presente mayores datos es la del ingeniero Carl I. Stenquist, quien en la publicación del ingeniero Huergo a la que hemos hecho referencia, se titula Ingeniero Director de la Construcción de los Telégrafos Nacionales en el Litoral, el año 1872⁽¹²¹⁾.

LÖWESTRÖM

Una última referencia, respecto a un técnico sueco del período que consideramos, la hemos hallado en un periódico de Estocolmo⁽¹²²⁾ que indica que «... en 1873 un joven ingeniero agrónomo Wilhelm Löweström, fue designado director de la estación experimental de horticultura y agricultura de la República Argentina en Buenos Aires ...». Desafortunadamente no hemos podido hallar otros datos sobre esa persona.

FUENTES Y NOTAS

- 1 - STATISTISKA CENTRALBYRÅN, 1972: Statistical Abstract of Sweden. Årgång 59. Stockholm, P.A. Norstedt & Söner.
- 2 - OCHOA de EGUILEOR, J. y E, VALDES, 1991: ¿Dónde durmieron nuestros abuelos?. Buenos Aires, Fundación Urbe. p. 20.
- 3 - Ello ha sido estudiado por diversos autores y ha dado lugar recientemente a una muestra en el Museo de la Casa Rosada titulada: *Sarmiento, la naturaleza, la Ciencia y la tecnología*.
- 4 - BÄCKMANN, Ida, 1910: Argentinas utveckling under dess första frihetssekkel och svenskarnes därstädes under denna period. Stockholm, C.E. Fritzes Bokförlags AB. p. 14.
- 5 - SMEDBERG, Richard, 1937: Kungliga Väg- och Vattenbyggnadskåren. 1851 - 1937. Stockholm, Väg- och Vattenbyggnadsklubben.
- 6 - REGISTRO NACIONAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA. TOMO V: 1863-1869, Buenos Aires, «La República», 1884. p. 324.
- 7 - IBIDEM. p. 414.
- 8 - IBIDEM. p. 498 y 508.
- 9 - REGISTRO NACIONAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, TOMO VII. 1871-1877. Buenos Aires, Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, 1895. p. 372.
- 10 - IBIDEM. p. 260, 286 y 338.
- 11 - WOLODJA (Seudónimo), 1930: Svenskarna i Argentina förr och nu. *Stockholms Tidningen*. Stockholm, tisdagen den 9 september.
- 12 - SKOGMAN, Carl Johan Alfred, 1942: El viaje de la fragata «Eugenia» alrededor del mundo. 1851-1853. Buenos Aires, Solar.
- 13 - LINDMARK, Knut, 1871: Los ferrocarriles de la República Argentina, especialmente sobre su construcción en lo futuro. Buenos Aires, Imprenta Inglesa.

HUERGO, Luis A, 1872: Ferrocarriles económicos para la República Argentina. Serie de artículos publicados en La Tribuna por Buenos Aires, Imprenta de La Tribuna.
- 14 - CHRISTIERNSSON, Carlos, 1910: Recuerdos de 42 años en la República Argentina. Buenos Aires, Ed. Alsina.
- 15 - REGISTRO NACIONAL. TOMO V: Op. cit. p. 400 y 408.
- 16 - IBIDEM. p. 437.
- 17 - REGISTRO NACIONAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA. TOMO VI. 1870-1873. Buenos Aires, Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, 1985. p. 250, 383,384,469.

REGISTRO NACIONAL. TOMO VII: Op. cit. p. 190, 292 y 646.
- 18 - COMISIÓN DE HOMENAJE AL INGENIERO DON CARLOS CHRISTIERNSSON, 1968: Un pionero sueco en la Argentina. Buenos Aires.

Un constructor de los primeros ferrocarriles traza un cuadro de la vida argentina en 1868, 1926. *La Nación, Año LVII, n° 19.605, lunes 12 de abril. p.3, c.5 y p.8, c.1.*
- 19 - CHRISTIERNSSON, Carlos: Op. cit. p. 35-36.
- 20 - IBIDEM. p. 41-43.
- 21 - REGISTRO NACIONAL. TOMO V: Op. cit. p. 428.

- 22 - IBIDEM. p. 437.
- 23 - REGISTRO NACIONAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA. TOMO VIII. 1878-1881. Buenos Aires, Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional. 1896. p.222.
- 24 - PILLADO, Ricardo, 1900: Anuario Pillado para 1900. Buenos Aires, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco. p. 448-453.
- 25 - RÖGIND, William, 1937: Historia del Ferrocarril Sud. Buenos Aires, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco. p. 194-214.
- 26 - REGISTRO NACIONAL. TOMO VI: Op. cit. p.383.
- 27 - REGISTRO NACIONAL. TOMO VII: Op. cit. p. 292 y 362.
- 28 - REGISTRO NACIONAL. TOMO VIII: Op. cit. p. 119.
- 29 - MASSINI CORREAS, Carlos, 1965: Origen y desenvolvimiento de las reparticiones de Arquitectura en la Argentina. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas n° 18*. p. 108-109.
- 30 - REGISTRO NACIONAL. TOMO IX. 1882-1884. Buenos Aires, Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, 1896. p. 43.
- 31 - WAUTERS, Carlos, 1904: El riego en Tucumán a través de los siglos. Desde la fundación de la ciudad capital hasta la sanción de la ley vigente. 1686 a 1897. Tucumán, Publicación ordenada por la Junta Superior de Irrigación. Contiene el citado informe de Stavelius fechado el 27 de junio de 1880.
- PAEZ DE LA TORRE, Carlos (h.), 1979: La legislación de aguas en la provincia de Tucumán (1810-1897). Aportes para su estudio. *Revista de Historia del Derecho n° 5. Buenos Aires*. p. 149-177.
- 32 - REGISTRO NACIONAL. TOMO IX: Op. cit. p. 86 y 493.
- 33 - LUCCHINI, Alberto P., 1981: Historia de la Ingeniería Argentina. Buenos Aires, Centro Argentino de Ingenieros. p. 120.
- 34 - BOLETÍN MENSUAL DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Año 1887. Primer Semestre. Buenos Aires, Imprenta Alsina, 1887. p. 160-161. Un decreto del presidente Juárez Celman fechado el 20 de enero de 1887 reza en su artículo primero: «... *Acéptase el plano presentado por el Ingeniero Stavelius para la construcción de un Hotel de Inmigrantes en el local de la ribera denominado Batería «11 de Setiembre» con el presupuesto de 100.000 pesos moneda nacional, inclusive en esta suma el costo de la rotonda de fierro que sirvió para el panorama de la plaza del Retiro ...»*.
- 35 - CHRISTIERNSSON, Carlos: Op. cit. p. 9-10.
- 36 - STAVELIUS, Hjalmar Fredrik, 1889: Spansk-Svensk Ordbok med kort urval af brukliga ord. Eskilstuna, Eskilstuna-Tidnings Tryckeri AB.
- _____, 1890: Utkast till spansk gramatik för underlättande af de första studierna af språket. Eskilstuna, AB Eskilstuna-Postens Tryckeri.
- 37 - REGISTRO NACIONAL. TOMO V: Op. cit. p.438 y 477.
- 38 - IBIDEM. p. 508.
- 39 - REGISTRO NACIONAL. TOMO VI: Op. cit. p. 10.
- 40 - FERROCARRIL A TUCUMÁN. Mensaje al Congreso. Informe de los Ingenieros. Estudio de la línea. Buenos Aires, Imprenta de La Tribuna, 1871.
- 41 - REGISTRO NACIONAL. TOMO VI: Op. cit. p. 337.
- 42 - REGISTRO NACIONAL. TOMO VII: Op. cit. p. 62.
- 43 - INDEBETOU, Govert och Erik HYLANDER, 1937: Svenska Teknologföreningen. 1861-1936. Biografier. Stockholm, Svenska Teknologföreningen. p.88.
- 44 - LINDQVIST, Gunnar, 1990: Henrik Åberg - national arkitekt och mecenat. *Östergötland 1990. Linköping, Östergötlands Länsmuseum*. p.73-90.
- MOROSI, Julio A., 1990: Henrik Åberg - museet i La Plata. *Östergötland 1990. Linköping. Östergötlands Länsmuseum*. p. 91-106.
- _____, 1992: La Casa Rosada y sus arquitectos en el periodo 1873-1884. *Anales LINTA 92. La Plata, LINTA-CIC*. p. 25-36.
- MOROSI, Julio A., Arnoldo O. DELGADO y Enrique R. GAMALLO, 1994: Los arquitectos del Museo. *Museo, La Plata, Facultad de Ciencias Naturales y Museo, vol. 1, n° 3*. p. 32-35.
- 45 - GRANDIEN, Bo, 1988: Miljonär på hus i Argentina. *Dagens Nyheter. Stockholm, 17 de enero*.
- 46 - SUPLEMENTO al Catálogo General de la Exposición Nacional de Córdoba. 15 de octubre de 1871. Córdoba, Imprenta de Pedro Rivas, 1871. p. 4. Allí bajo item 15 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 una nueva Cárcel de la ciudad de Buenos Aires - Un proyecto de Casa Municipal en id. id. Señores Aberg y Kihlberg*».
- 47 -REGISTRO NACIONAL. TOMO VI: Op. cit. p. 254.
- 48 -IBIDEM. p. 337.
- 49 -REGISTRO NACIONAL. TOMO VII: Op. cit. p. 505.
- 50 -REGISTRO NACIONAL. TOMO VI: Op. cit. p. 351 y 470.
- REGISTRO NACIONAL. TOMO VII: Op. cit. p. 182, 407 y 594.
- REGISTRO NACIONAL, TOMO VIII: Op. cit. p. 50.
- 51 - REGISTRO NACIONAL. TOMO VI: Op. cit. p. 389, 461 y 489.
- 52 - MOROSI, Julio A. (1992): Op. cit. p. 32.
- 53 - REGISTRO NACIONAL. TOMO VII: Op. cit. p. 142, 146 y 364.
- 54 - CNATTINGIUS, Bengt, 1979: När museet kom till. *Östergötland. Meddelanden från Östergötlands och Linköpings Stads Museum, Linköping*. p. 7-11.
- HALLBERG, Bertel, 1944: Henrik och Olga Åberg samt deras Linköpingfond får stödandet av filantropiska och kulturella strävanden. *Linköpings Biblioteks Handlingar, Vol. 4:2*: 67-75.
- PAULIN, Axel, 1951: Svenska öden i Sydamerika. Stockholm, P.A. Norstedt och Söners Förlag. p. 376-379.
- QVANTEN, Emil von, 1894: En svensk bragd i Sydamerika. *Ny Illustrerad Tidning n° 18-19*. Stockholm.
- 55 - ÅBERG, Enrique, 1879: Casas de Baño. Buenos Aires, Imprenta Siglo.
- 56 - REGISTRO NACIONAL. TOMO VI: Op. cit. p. 32.
- 57 - IBIDEM. p. 62.
- 58 - IBIDEM. p. 68.
- 59 - IBIDEM. p. 61.

- 60 - IBIDEM. p. 127.
- 61 - Los planos de esta Iglesia se conservan en el Archivo General de la Nación.
- 62 - 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, Suecia. 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.
- 63 - PAULA, Alberto S.J. de, 1977: La Arquitectura oficial en la Argentina durante la primera presidencia de Roca. La obra de los arquitectos Åberg y Tamburini. Actas del IV Congreso Nacional de Historia Argentina. Tomo III. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia. p. 87-110.
- 64 - REGISTRO NACIONAL. TOMO IX: Op. cit. p. 427 y 521.
- 65 - IBIDEM. p. 498.
- 66 - CHAZARRETA, Marta Ofelia, 1968: Historia de la Casa de Gobierno. MAYO. *Revista del Museo de la Casa de Gobierno. Tomo II, n° 5.* (Número especial). Se trata de la obra más completa acerca de la evolución del edificio citado.
- 67 - IMAGENES DE LA CASA DE GOBIERNO. Buenos Aires, Banco de Crédito Argentino, 1984.
- 68 - MOROSI, Julio A. (1992): Op. cit. p. 25-36.
- 69 - IBIDEM. p. 36.
REGISTRO NACIONAL. TOMO IX: Op. cit. p. 198.
- 70 - CHAZARRETA, Marta Ofelia: Op. cit. p. 51-60. Manifiesta Tamburini en su crítica al proyecto de Åberg y en fundamentación de la propia, fechada el 13 de agosto de 1884: «... Arco de unión . La destrucción de la Recova, haciendo muy vasta la plaza, hace aparecer muy deprimidos los dos edificios de reunión, como también de una altura muy limitada. Juzgo conveniente elevarlos en lo posible, pues que el mezquino espacio que entre ellos queda no permite en modo alguno, dar al arco central un aspecto de grandiosidad, como puede verse en un primer proyecto contemporáneamente presentado [f. 2 v.]
He aconsejado agregar parte de los dos edificios existentes, es decir los dos pabellones de los ángulos, próximos al espacio destinado al arco. He creído no alterar el interior de los edificios, conservando la luz de las ventanas, variando el paramento, suprimiendo las letrinas en la parte más bella é importante del edificio. Para que tuviese esta parte una cierta importancia, la he elevado con otro piso, superponiéndolo a los adornos que favorecen el edificio.
Este arco revela mejor el efecto y presenta además la perspectiva que demuestra el carácter después de la ejecución, puede ser adoptado no prevaleciendo la idea de elevar otro piso encima de los edificios laterales, es decir conservando los techos en punta, sobre los cuales se destaca con agradable efecto. Es mi opinión que debe empezarse la construcción de esta parte limitada del edificio conjuntamente con los otros trabajos, porque de su efecto podrá deducirse una resolución sobre la adopción del partido á tomar ...».
A pesar de lo oscuro y barroco del texto queda en claro que Tamburini realiza la crítica de la propuesta de su antecesor.
- 71 - MOROSI, Julio A., A.O. DELGADO y E.R. GAMALLO: Op. cit .
- 72 - REGISTRO NACIONAL. TOMO IX: Op. cit. p. 604.
- 73 - Planos depositados en el Östergötland Länsmuseum en Linköping.
- 74 - Los planos de ambos proyectos están depositados en el Östergötland Länsmuseum en Linköping.
- 75 - HALLBERG, Bertel: Op. cit. p. 73.
- 76 - ZETTERWALL, Helgo, 1981: Något om mig sjelf. Självbiografiska anteckningar utgivna av V. Callmar. Stockholm. p. 72-128.
- 77 - KIHBERG, Carl A., 1869: *Diario de viaje.* Diario de las primeras semanas del viaje a la Argentina.
- 78 - SVENSKA FÖRENINGEN I BUENOS AIRES 50 ÅR. 1898 - 29/10 - 1948. Buenos Aires, 1948. p. 28.
- 79 - ELLENIUS, Allan, 1962: Nationshusets Arkitekt. *Acta Ostrogothica VII. 1955-1960. Uppsala.* p. 171-190.
- 80 - IBIDEM. p. 176-178.
- 81 - IBIDEM. p. 178-186.
- 82 - IBIDEM. p. 186.
O. v. K. (Seudónimo), 1883: Nybyggnader i Uppsala. *Stockholms Dagblad (Landsortsupplaga) n° 287. Lördagen den 8 December .* p. 3, c. 1.
- 83 - ELLENIUS, Alian: Op. cit. p. 186.
O. v. K. (Seudónimo), 1885: En tripp till Uppsala i mars 1885. *Stockholms Dagblad. Måndagen den 23 mars.* p. 4, c. 3.
- 84 - ELLENIUS, Allan: Op. cit. p. 187.
- 85 - LINDMARK, Knut, 1886: Det nya universitetshuset i Upsala. *Aftonbladet, Stockholm, den 12 november.*
- 86 - ELLENIUS, Allan: Op. cit. p. 189.
- 87 - REGISTRO NACIONAL. TOMO IX: Op. cit. p. 928.
DODERO, Luis, 1961: La navegación en la Cuenca del Plata y sus propulsores. Buenos Aires. p. 40.
- 88 - 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.
EGGERS-LECOUR, Conrado, 1946: Christophersen, un maestro del arte argentino. Buenos Aires, Ed. el Libro de Arte.
SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS. CIEN AÑOS DE COMPROMISO CON EL PAÍS. 1886-1986. Buenos Aires, Sociedad Central de Arquitectos, 1993. p. 61.
- 89 - ROGBERG, Martin, 1954: Svenskar i Latinamerika. Stockholm, AB Lindqvist Förlag. p. 20.
LANDIN, John, 1890: Från Argentina. Reseminnen och studier. Stockholm. p. 81-83.
- 90 - MAYOCHI, Enrique M., 1992: Belgrano. 1855 - Del pueblo al barrio - 1992. Buenos Aires, Fundación Banco de Boston. p. 95.
- 91 - ELLENIUS, Alian: Op. cit. p. 189.
- 92 - REVISTA DE ARQUITECTURA. Buenos Aires, n° 318, 1947. p. 205.
- 93 - SVENSKA FÖRENINGEN I BUENOS AIRES. 50 ÅR. 1898 - 29/10 - 1948: Op. cit. p. 18 y 74.

- 94 - Buena parte de los datos anteriores referidos a Kihlberg los he obtenido a través del material, sobre todo los libros de diario incompletos de su estudio, a los que me diera acceso su hija menor Anna Isabella, en dos entrevistas mantenidas con la misma antes de su deceso. Ella disponía también de algún material correspondiente a los trabajos de Kihlberg en Suecia que, a través de la intervención de la embajada de ese país, se hallan depositados en el Museo de Arquitectura de Estocolmo.
- 95 - PAULIN, Axel: Op. cit. p. 394-397.
- 96 - REGISTRO NACIONAL. TOMO VI: Op. cit. p. 406.
- 97 - BÄCKMANN, Ida: Op. cit. p. 11 y 47.
- 98 - REGISTRO NACIONAL. TOMO VI: Op. cit. p. 250.
- 99 - HUERGO, Luis A.: Op. cit. La contribución de Pedro Petersson, incluida por Huergo en su publicación, se titula: *Observaciones a las ideas emitidas por el Sr. Huergo sobre la construcción de ferrocarriles de la República Argentina*. p. 73-103.
- 100- SMEDBERG, Richard: Op. cit. p. 497.
- 101- INDEBETOU, Govert : Op. cit. p. 61-62.
- 102- RÖGIND, William: Op. cit. p. 129-130.
- 103- REGISTRO NACIONAL. TOMO VI: Op. cit. p. 351.
- 104- BATEMAN, Juan Federico, 1871: Mejoras de la ciudad de Buenos Aires. Informe sobre drenaje, sistema de cloacas para desagüe y sobre provisión de agua de la ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires, Imprenta del Siglo.
- 105- NYSTRÖMER, Carlos, 1888: Obras de salubridad de la ciudad de Mendoza. Provisión de agua, cloacas, etc. Proyecto. Buenos Aires, Imprenta Tribuna Nacional.
- 106- DEPARTAMENTO NACIONAL DE HIGIENE, 1901: Saneamiento de la ciudad de Salta. Informe de la Comisión Especial. Buenos Aires, Imprenta Emilio Spinelli.
- 107- BÄCKMANN, Ida: Op. cit. p. 136-153.
- 108- NYSTRÖMER, Carlos A.B., 1899: Obras de desagüe de la Provincia de Buenos Aires. Buenos Aires.
DIRECCIÓN DE DESAGÜES: Obras de desagüe de la provincia de Buenos Aires. Inauguración del Canal nº 15 y visita a los canales 9 y 10. Discursos pronunciados ... Breve reseña de las obras visitadas. Plano general de las obras visitadas. Buenos Aires, G. Kraft.
- 109- RÖGIND, William: Op. cit. p. 418-422.
- 110- IBIDEM: p. 509-511.
- 111- LUCCHINI, Alberto P.: Op. cit. p. 458-466.
- 112- BUENOS AIRES, PROVINCIA. MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, 1918: Informes sobre Desagües en el sur de la Provincia. La Plata, Taller de Impresiones Oficiales. Contiene el «Informe del Ingeniero Consultor Julián Romero». Fechado en La Plata, el 27 de Agosto de 1913. p. 46-47.
- 113- COMISIÓN MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, 1906-1907: Ordenanzas y resoluciones sancionadas por la ... Años XIV y XV. Buenos Aires, Imprenta Europea.
- 114- BÄCKMANN, Ida: Op. cit. p. 14.
- 115- INDEBETOU, Govert: Op. cit. p. 1353.
- 116- REGISTRO NACIONAL. TOMO VI: Op. cit. p. 411 y 419.
- 117- PAULIN, Axel: Op. cit. p. 232.
- 118- REGISTRO NACIONAL. TOMO VII: Op. cit. p. 146.
- 119- IBIDEM: p. 292.
- 120- INDEBETOU, Govert: Op. cit. p. 92-93.
- 121- HUERGO, Luis A.: Op. cit. p. 105-106.
- 122- WOLODJA (seudónimo): Op. cit.