

En la piel de un director. Los museos de historia natural entre la improvisación, los políticos y el mercado¹

Walking in the shoes of a director. The Natural History Museums between improvisation, politicians and the market

Irina Podgorny

Museo de La Plata/CONICET

Oriette Sandoval

Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (Chile)

Cita sugerida: Podgorny, I; Sandoval, O. (2025) *En la piel de un director. Los museos de historia natural entre la improvisación, los políticos y el mercado; Hablemos de Historia, Año 3, N° 4, Universidad Autónoma de Entre Ríos: Paraná. 17-38.*

Resumen

Este trabajo, partiendo de la transcripción parcial de algunas cartas que se encuentran en el Archivo Nacional de Chile, firmadas por Rudolph Amandus Philippi (1808-1904), el director prusiano del Museo Nacional y referidas a la recepción de animales naturalizados para dicha institución. Gracias a ellas planteamos que esos animales –o mejor dicho sus pieles montadas en distintos materiales- permiten rastrear las infraestructuras transnacionales que caracterizan el funcionamiento de los museos de historia natural.

Los “animales” que llegan y no llegan muestran una historia determinada por la coyuntura, la oferta del mercado internacional y las rutas del comercio marítimo, factores que nos permiten entender la distribución de estos animales desde ciertos nodos y motorizada por compañías que trabajan a escala global, pero manejadas de manera privada y familiar.

Palabras clave: Historia natural - museo - animales - distribución - infraestructuras.

Abstract

This paper is based on the partial transcription of a number of letters that are held at the National Archives of Chile. These letters, signed by Rudolph Amandus Philippi (1808-1904), the Prussian Director of the National Museum, refer to the shipment of preserved animals for the aforementioned institution. Through these documents,

¹ Agradecemos a Susana V. García por sus comentarios a este trabajo que fue posible gracias al European Union’s Horizon 2020 Research and Innovation Programme, en el marco del Marie Skłodowska-Curie Grant Agreement No. 101007579 y a los proyectos PIP 2021-2647 y PICT 2020-3693.

we argue that these animals – or more precisely, their skins mounted on different supporting structures – enable us to trace the transnational infrastructures that shape the operation of natural history museums.

The “animals” that arrived at the museum, as well as those that never made it there, they all tell stories shaped by circumstance, international market dynamics, and the maritime trade routes. These factors shed some light on the distribution of such specimens from certain nodes, a process driven by globally operating companies that are nonetheless managed as private, family-owned enterprises.

Keywords: Natural history - museum - animals - distribution - infrastructures..

Introducción

Este trabajo empieza con la transcripción parcial de cuatro cartas que se encuentran en el Archivo Nacional de Chile (ANH). Dos datan de octubre de 1895 y, en ellas, Rudolph Amandus Philippi (1808-1904), el director prusiano del Museo Nacional de Chile, se dirigía al Ministro de Instrucción Pública, un cargo cuyo titular, en esos años, cambiaba con demasiada frecuencia.² En la primera se refería a la compra de un rinoceronte, en la segunda, a la llegada de un orangután. En ambos casos, se trataba de animales de gran porte naturalizados en el extranjero;³ en dichos oficios, Philippi informaba de los problemas surgidos con su compra y a su arribo al país. Así, la primera de las cartas detalla los avatares que, por una demora entre administrativa y política, llevaron a que, en vez de un rinoceronte, se recibiera un oso polar:

Habiéndome ofrecido el señor Umlauff de Hamburgo para el Museo Nacional un rinoceronte embalsamado, creí que no podía vacilar a adquirir un animal tan interesante, que solo por una rara casualidad se puede comprar, así que me permití pedir la plata necesaria para esta compra, 1800 marcos en oficio de 28 de febrero del año corriente. El señor Ministro de entonces accedió a mi deseo, pero no se pudo extender un decreto de pago, porque era posible que el rinoceronte estaba ya vendido a otro museo, cuando llegaría mi pedido y también las grandes fluctuaciones del cambio no permitían fijar la suma con precisión.

Ahora, señor Ministro había sucedido lo que era de temer el rinoceronte estaba vendido, pero el señor Umlauff, me ha remitido en su lugar cuatro animales muy interesantes aunque no de tanta importancia, que faltan en el Museo en los que me limito a nombrar el gran oso blanco polar, su cuenta se eleva, incluyendo flete y seguro a 11.1263,15. Ósea (al cambio actual 1=m. 1,46) a \$865.22. Me permito esperar que U.S. se servirá concederme esta cantidad, ya que no es posible sacarla de la plata asignada para los gastos corrientes del Museo.⁴

En la segunda, el inconveniente era de otro tipo, aunque quizás el sustantivo correcto debería ser calibre: en este caso el espécimen sí se correspondía con el adquirido, pero no entraba en los estantes existentes:

² Sobre el Museo de Chile en el contexto internacional, ver Sheets-Pyenson (1988); Lopes y Podgorny (2000).

³ “Naturalizados” se refiere a que fueron sometidos a la taxidermia, un proceso por el cual se disecan animales para conservarlos y exponerlos con apariencia de vivos. No debe confundirse con el embalsamamiento: en la taxidermia se trabaja con la piel que se extrae con ayuda de un escalpelo o un cuchillo muy afilado para luego montarla sobre un cuerpo artificial, ver por ejemplo Aragón (2014)

⁴ Philippi, Rodulfo Amandus, oficio, Fondo Ministerio de Instrucción Pública, Santiago, octubre 25 de 1895.

Ha llegado al Museo Nacional un hermoso orangután, adulto comprado en París, que no cabe en ningún estante del Museo. Es indispensable que un animal tan precioso sea conservado en estante, y lo mismo vale por las grandes, avestruces de África. Dichos estantes deben tener la altura de 2 metros x 80, otro tanto de ancho, y el uno un metro, el otro dos metros de fondo, en lo demás guardarán conformidad con los otros estantes del Museo. Me piden por su construcción, \$375 (para los dos) precio que no me parece exagerado, así es que me permito suplicar a Usted se sirva autorizarme para hacerlo construir.⁵

La tercera de las cartas data de 1899. Está firmada por Federico Philippi, el hijo de Rudolph, quien, luego del retiro de este último en 1897, quedó a cargo del museo. Reclamaba al ministro autorice evitar el pago de derechos de aduana por el ingreso de un mono, el mismo problema al que ya se había enfrentado su padre, como testimonia la última de las cartas transcriptas en esta introducción:

Adjunto acompaña un conocimiento de Knöhr y Burchard de Hamburg sobre su cajón marcado JFGU 3446 embarcado en el vapor Sakkarah para el Museo Nacional y que contiene un mono embalsamado. Ruego a usted se sirva recabar del señor ministro de hacienda la orden que el tesorero fiscal de Valparaíso despache este mono embalsamado libre de derechos y lo remita cuanto antes al Museo.⁶

En efecto, en noviembre de 1887, Philippi padre había reclamado que:

Ha llegado a Valparaíso en el vapor alemán Ramsés un cajón marcado JFGU 1966, que contiene un tigre de Siberia embalsamado para el Museo Nacional, y me escribe mi agente, que estos objetos pagan derecho de aduana.

En vista de esto suplico a U.S, se sirva de obtener del Ministro de Hacienda, el decreto para que la Aduana de Valparaíso pueda despachar el cajón libre de derecho, y será conveniente si este decreto se da pronto, para evitar deterioro en el objeto, mientras queda en el muelle si despachar. También será conveniente, si pudiera ordenar a la Dirección de Ferrocarriles, de que carguen el cajón en el mismo muelle y lo lleven como carga del Gobierno.⁷

⁵ Philippi, Rodulfo Amandus, oficio, Fondo Ministerio de Instrucción Pública, Santiago, octubre 25 de 1895.

⁶ Philippi, Federico, oficio, Fondo Ministerio de Instrucción Pública, Santiago, noviembre 22 de 1899.

⁷ Philippi, Federico, oficio, Fondo Ministerio de Instrucción Pública, Santiago, noviembre 22 de 1887.

La correspondencia, en suma, nos habla de un rinoceronte, de un tigre siberiano, un orangután, un oso polar y un mono o, mejor dicho, de una preparación que los representa y que, desde Hamburgo llegan (o no) al puerto de Valparaíso como flete de un barco alemán. Pero también testimonian las contingencias políticas y económicas que determinan el contenido de un museo, en este caso el Museo Nacional de Chile. Un ministro que cambia antes de firmar una orden de pago genera una demora e impide que llegue lo que el director desea. Este hecho –la salida de un ministro- más que frecuente en la historia de las naciones, decide que la sala del museo, en vez de contar con un representante de la sabana africana albergue un mamífero del océano ártico. No solo eso: Philippi también subraya que los animales que adquiere se basan en la oferta disponible de las casas de historia natural con las que trabaja. A ello se suman las esperas en los muelles que amenazan la supervivencia de los preparados, las negociaciones por las tasas aduaneras y por gestionar el transporte libre de costo, como si cada trámite borrara el recorrido del anterior, como se las oficinas del Estado no registraran las dinámicas o la mera existencia del museo. Y así, gracias a esas coyunturas que poco tienen que ver con la planificación o el diseño – o mejor dicho, hablan de lo contrario-, el museo se va llenando “con lo que venga”, que por más coloquial que suene es la expresión que se usó en Buenos Aires en la década de 1820 cuando se preguntó con qué se llenarían las salas del recientemente creado museo del país (Podgorny y Lopes, 2008; Podgorny, 2021).

Recordemos que, en una historia con muchos paralelos en todo el continente (Lopes y Podgorny, 2001) y siguiendo el bosquejo histórico de Grete Mostny (1960) para Chile, en 1813, en los primeros años de la independencia, la comisión de educación solicitó en el Senado el establecimiento de un museo, pero esta “necesidad” fue dejada de lado por preocupaciones más urgentes. En 1822, otra iniciativa de crear un museo se reflejaría en el nombramiento de su director: Juan José Dauxion de Lavayse (1775-1829), un aventurero francés sin mayores credenciales que las que él se adjudicó en su carrera sudamericana (Podgorny, 2006). En 1828, llegó a Valparaíso el francés Claude Gay (1800-1873), quien fue contratado por el gobierno de Chile para realizar un viaje-científico a lo largo del país, y documentar los diferentes recursos naturales existentes, ponderando sus potencialidades económicas, a través de la confección de un conjunto de obras sobre geografía e historia natural. Gay se compromete, además, a formar un gabinete con un herbario y una colección tan completa de todas las piedras y minerales del país (Fuenzalida, 1944), lo que será el Museo Nacional de Historia Natural, que, hacia 1830 estaba instalado en una única sala. Desde allí, Gay despliega su actividad como viajero-colector y, a la vez, proveedor de datos y objetos para los museos y jardines botánicos de Europa. El naturalista regresaría a París en 1832, pero antes de partir envía un oficio al ministro de Instrucción Pública, sobre este “espacio museográfico que no le ha costado al Gobierno, más

gastos, que los estantes" (Mostny, 1960). Luego de su partida, lo suceden: Francisco García Huidobro (1800-1889), Andrés Gorbea (1792-1852) y Francisco Borja Solar (1807-1891), estos últimos decanos de la Facultad de Ciencias Física y Matemáticas de la Universidad de San Felipe.

Para el año 1853, el museo albergaba las colecciones sistematizadas por Gay y una nueva dirección interina, la de Filiberto Germain (1827-1913), nombramiento que unos meses más tarde, recaería en Rudolph Amandus Philippi, antiguo director de la escuela politécnica de Kassel, doctor en medicina y cirugía de la Universidad de Berlín, estudioso de la geología y la vulcanología, conocedor de fósiles, caracolas y de la vegetación en los Alpes. El prusiano llegó a Chile llamado por su hermano Bernardo, a cargo del proyecto de colonización de las provincias de Valdivia y Llanquihue en el sur de Chile. Grande sería su sorpresa frente a la pobreza de la sala-museo y que como muchos señalan se la atribuyó a la falta de organización del establecimiento, insinuando que las colecciones de Gay parecían haber "desaparecido del establecimiento" (Mostny, 1960). Philippi pudo aprovecharse del desinterés general para agrandar su trabajo, lo cierto es que para la historiografía, el prusiano será quien ponga fin a las penurias del Museo Nacional y quien, tras 35 años de armes y desarmes, iniciaría la reorganización del establecimiento, tanto a nivel de infraestructura como de personal capacitado en las diferentes áreas: zoología, botánica, mineralogía, paleontología, etnografía, incluyendo dotación de guardias, mayordomos y carpinteros para la cubrir la necesidad de empaque, la construcción de cajones y mobiliario para el establecimiento.

El nuevo Director solicita al Ministerio de Instrucción Pública un incremento del presupuesto anual para cubrir dichas necesidades, además de los viajes para recolectar fósiles en el norte, objetos y antigüedades indígenas en el sur y recursos para la compra de objetos fuera del país. El Gobierno le destina una sala en las dependencias de la Intendencia; sin embargo, el museo se instalaría en la Quinta Normal, en el edificio construido para la gran exposición de Santiago en 1875, una celebración temporal que, como en otras latitudes, significó la llegada a la capital chilena de colecciones de variada procedencia, como las donadas por los consulados y las provenientes de las distintas regiones del país. En ese contexto, Philippi realiza las compras que inician este trabajo y que nos permiten hacer algunas reflexiones sobre las limitaciones de los deseos del director y, al mismo tiempo, el papel de los ministerios en las decisiones sobre estas materias.

En 2014, el investigador español Santiago Aragón publicaba *En la piel de un animal*, una obra que repasaba la historia del Museo Nacional de Ciencias Naturales de Madrid desde sus inicios como real gabinete en el siglo XVIII. Para ello utilizaba como hilo argumental las colecciones de animales naturalizados. Este trabajo retoma esa

idea pero, poniéndose en la “piel del director” usa a los especímenes como pretexto para exhibir las cuestiones que esos animales –o mejor dicho sus pieles montadas en distintos materiales- plantean: las fragilidades nacionales y las infraestructuras transnacionales que, sostenemos, caracterizan el funcionamiento del museo de Chile y otros lugares en el mundo.

Los “animales” que llegan y no llegan muestran una historia determinada más por la coyuntura, la oferta del mercado internacional y las rutas del comercio marítimo que por algún tipo de fuerza interna que modela el museo como imagen de la Nación. Sin ir más lejos, los estantes hechos en Chile deben adaptarse al orangután y no el orangután a la sala del museo. Esa realidad contrasta con la visión que se impuso en la década de 1990, derivada de las lecturas inflexibles de la obra de Michel Foucault, de las críticas al resurgimiento de los nacionalismos (resumidas en los libros de Eric Hobsbawm y Ernest Gellner), y de las “comunidades imaginarias o imaginadas” de Benedict Anderson. Ese “ensamblado” bibliográfico tuvo un efecto devastador en la historiografía sobre los museos, borrando las complejidades de su funcionamiento y haciendo de los museos un dispositivo poderoso encargado de crear una imagen de Nación y de someter a los dísculos de la modernización. El rinoceronte que no llega, sostiene este trabajo, podría argumentar lo contrario.

Así, sin agotar todas las posibilidades, nuestro artículo esboza algunas preguntas acerca de la infraestructura que permite que esos animales naturalizados arriben (o no) a Chile. No nos vamos a ocupar de cómo, antes, habían aterrizado en Hamburgo o en París, tema sobre el que abunda la bibliografía contemporánea, sorprendida frente a los vínculos coloniales de los países europeos con el continente africano. Por el contrario, vamos a proponer otros temas que permitan entender la distribución mundial de estos animales naturalizados desde esos nodos de distribución (Hamburgo, en este caso) pero a partir del negocio de las colecciones de historia natural. Motorizado por compañías de escala global pero manejadas privada y familiarmente, este comercio y flujo prolifera en el siglo XIX, aumentando considerablemente con la creación de los grandes museos-monumentales de la segunda mitad de ese siglo.

Susan Sheets-Pyenson ya a fines de la década de 1980 mostraba la expansión de un modelo arquitectónico y expositivo de museo de historia natural que se repitió desde Sídney a La Plata. En esas historias, Sheets-Pyenson también revelaba las redes culturales y científicas que conectaban a sus directores empleados en las ciudades más remotas del mundo. Tanto ella como su marido, el historiador Lewis Pyenson, expusieron que, en los museos, los observatorios astronómicos y en la enseñanza universitaria de las ciencias exactas finiseculares de sitios como Japón, la Argentina, Brasil o Canadá se jugaban las relaciones comerciales internacionales de Francia, Alemania y los Estados Unidos en áreas tan específicas como el mercado

de instrumentos, el equipamiento y los aparatos científicos, el mercado laboral y las colecciones para la exposición y la docencia. Es decir, si un compatriota obtenía un puesto en las instituciones extra-europeas era probable que, en el futuro, pudiera facilitar los negocios con su ciudad o país de origen, aunque más no fuera por afinidad lingüística (Pyenson, 1993; Sheets-Pyenson, 1999). Este trabajo, nos sirve para matizar y profundizar esa idea, mostrando cómo la provisión de animales del museo de Chile se monta sobre las compañías marítimas y ultramarinas establecidas en Hamburgo y cómo el comercio de historia natural es subsidiario a las rutas de la lana y la navegación del Atlántico/ Pacífico a través del estrecho de Magallanes y, luego, el canal de Panamá (Podgorny, 2005, 2002).

Las oficinas de Historia Natural en la Europa de la segunda mitad del Siglo XIX

La carta de Philippi menciona a los Sres. Umlauff, es decir a una empresa fundada en 1868 en la Reeperbahn del barrio de Sankt Pauli, la “calle de los cordeleros” de Hamburgo donde en los siglos XVII y XVIII se producían sogas y maromas para el puerto y hoy se sitúa la zona roja de la ciudad. Sankt Pauli, destaquemos, está situado en la orilla derecha del Elba y al norte de un complejo portuario que, durante la segunda mitad del siglo XIX, se convirtió en el principal centro de Europa Central en lo que se refiere a viajes transatlánticos tanto de pasajeros como de mercancías. Desde 1871, Hamburgo se transformó en el principal puerto comercial de Alemania, albergando la compañía naviera más grande del mundo: Hamburg America Line. El Puerto Libre (Freihafen), establecido el 15 de octubre de 1888, permitió a los comerciantes enviar y almacenar mercancías sin pasar por la aduana mejorando aún más la posición de Hamburgo en el comercio marítimo nordeuropeo.

Desde 1860, la Reeperbahn empezó a alojar locales de entretenimiento, como cervecerías y salones de baile. Los Umlauff, por su parte, instalarían una tienda de productos de historia natural que se aprovechaba, por un lado, de la conexión de la calle con el puerto y, por otro, de su transformación en lugar de esparcimiento de Altona y de Hamburgo. La familia Umlauff se dedicó a importar y vender objetos y curiosidades llegadas del extranjero como caracolas, animales y figuras humanas, cubriendo un abanico de demandas que iba de la moda a los requerimientos científicos. Durante más de 100 años, los Umlauff dominaron el mercado alemán ligado a estas áreas. (Lange 2006)

Johann Friedrich Gustav Umlauff (1833-1889), el fundador de la empresa, era carpintero de barcos. En 1858 obtuvo la ciudadanía en Hamburgo y al año siguiente adquirió un establecimiento balneario en la Langenstrasse de St. Pauli, donde vendía curiosidades llegadas del extranjero. En 1863 se casó en segundas nupcias con Caroli-

ne Hagenbeck (1839-1918), hermana del comerciante de animales Carl Hagenbeck (1844-1913), con quien mantuvo estrechos contactos comerciales. Los Hagenbeck eran hijos de un pescador, comerciante y coleccionista de animales, proveedor de los grandes zoológicos. Carl, continuando con esa línea, se hizo cazador, domador y director de circo y, en 1907, fundaría su propio zoológico, famoso por sus exhibiciones etnográficas vivientes. (Ames, 2008; Ellembberger, 1996). Umlauff, su cuñado, se haría cargo de los animales muertos para venderlos naturalizados.

El comercio de curiosidades se convirtió en un negocio floreciente, de modo que, en 1868, el matrimonio pudo comprar una tienda en Spielbudenplatz 16 y el complejo de casas circundante (Lange, 2006). Después de registrarse como empresa en enero de 1869, en 1871 “Johann Friedrich Gustav Umlauff” se inscribió en el registro mercantil de Hamburgo como comerciante de productos naturales, integrado al entorno de la Reeperbahn, en un distrito portuario donde se comerciaban cosas de todo el mundo. Sin embargo, el registro de la empresa como “tienda de productos naturales” la excluía del rubro del entretenimiento. Como “Naturalienhandlung” intentó atraer a una clientela educada de clase media y a los científicos, estableciendo contactos comerciales con numerosos naturalistas, antropólogos y etnólogos alemanes radicados en el extranjero (Lange 2006). Entre ellos, Philippi.

Si en sus inicios, J. F. G. Umlauff compraba objetos al azar, traídos por los barcos que llegaban a Hamburgo, en 1871 empezó a encargar cosas más específicas a los marineros, maquinistas, capitanes, comerciantes, coleccionistas y científicos que partían desde Hamburgo. En 1869 organizó la primera “exposición de pesca” en Altona, seguidas de otras sobre deportes, caza y productos coloniales, ampliando su oferta cada vez más. Desde finales de la década de 1870 publicó catálogos y en 1876 anunció “un rico inventario de artículos etnográficos, animales disecados y esqueletos, pájaros disecados y en pieles, artículos en alcohol, astas de antílopes, ciervos, etc., acuarios y terrarios, caracolas y corales en crudo y limpios”, así como trabajos de caracola y nácar de cualquier tipo (Lange, 2006). En 1884 tuvo renovó las instalaciones en Spielbudenplatz 8. Su hijo Johannes Rundf (1874-1951) las describe detalladamente en sus memorias inéditas pero publicadas parcialmente en el libro de Britta Lange (2006) y que aquí traducimos en extenso:

En la planta baja se creó una gran tienda para la venta al por menor de caracolas y productos derivados; allí también se podían adquirir el resto de los objetos y los especímenes zoológicos. Luego se construyó una amplia oficina y los grandes almacenes para los moluscos y derivados, limpios y sin limpiar, adjunta a la lavandería de moluscos, que empleaba a más de 20 mujeres. Mi padre también empleaba trabajadores en la fábrica de molienda de caracolas, que principalmente cortaban

nácar. Los sótanos estaban llenos de moluscos vivos. En el primer piso había 2 grandes salas destinadas a la etnografía. Junto a los pasillos se encontraba la estancia privada. (...).

En el segundo piso se exhibían las colecciones zoológicas, así como los esqueletos, los animales disecados, los cuernos, las astas, las pieles de aves y de mamíferos y el resto del material zoológico. Las salas de esta planta, iluminadas lateralmente, estaban equipadas con vitrinas altas, aprovechando la experiencia adquirida en otros museos. En los vestíbulos delanteros se albergaban las colecciones etnográficas y, a continuación, los animales disecados, los grandes esqueletos montados, los cráneos y otros ejemplares.

En el tercer piso estaban las pieles de pájaros, los pájaros disecados, los anfibios y los reptiles en alcohol, las grandes colecciones de insectos, los cangrejos, los erizos de mar y los animales marinos y, en la última sala, un gran almacén de pieles de mamíferos y esqueletos sin preparar.

En el segundo piso se encontraban las salas de preparación y una sala para la exhibición de grandes mamíferos. En el tercer piso, las salas de trabajo para los preparadores de esqueletos y especímenes anatómicos. En los sótanos de la parte trasera había decenas de grandes barriles y contenedores con pieles de animales en sal y alumbre, así como muchos recipientes con animales enteros en espíritu para estudios anatómicos y científicos (Lange, 2006).

Esta descripción del espacio del almacén muestra no solo la enorme estructura laboral –con distintas especializaciones– sino también cómo la tienda adopta el mobiliario y dispositivos expositivos del museo. Aunque quizás sea al revés y son los museos los que, en realidad, sueñen estar equipados, algún día, como este almacén del puerto de Hamburgo.

Umlauff, podría decirse, se forma en el puerto, gracias a las relaciones y a sus observaciones acerca de los hábitos de los pescadores (como el padre de su esposa), capitanes y marineros (García, 2018, 2021; Quiroz, 2020). Pero, merced a su negocio y a sus catálogos, activa a un innumerable conjunto de personas como proveedores de objetos de países lejanos, pero también como potenciales compradores. Esa yuxtaposición del azar de lo que llega de ultramar y del valor económico que se le otorga, va a generar un movimiento comercial importante canalizado y articulado por Umlauff. Gracias a ello y a los barcos que llegan y salen de Hamburgo, los cadáveres preparados de los animales adquieren valor monetario y se transforman en materia de intercambio. Umlauff –que con una sola f en alemán significa “circula-

ción"- moviliza parte ese circuito que recicla a los animales fallecidos en el zoológico del cuñado, lleva rinocerontes u osos polares (muertos) a Chile y trae lobos marinos australes al hemisferio norte.⁸

Llegados a este punto, surge la pregunta acerca de qué quieren mostrar los directores o encargados de los museos "nacionales". Con estas compras, se ve que necesariamente pretenden concentrarse en la fauna local: muy por el contrario, por moda, exhibicionismo o interés en demostrar la variabilidad de la naturaleza, la fauna exótica formaba parte de las expectativas de aquello que se tenía que encontrar en un museo que aspiraba a ser reconocido como tal. Ya lo leímos a Philippi entusiasmado por la posibilidad de poseer un rinoceronte en Chile pero si nos vamos a México, Miruna Achim (2011) nos ha recordado cómo el museo de esa ciudad cambia una colección de láminas de las ruinas de Palenque por una colección de pájaros africanos. Futuras investigaciones de archivo deberán analizar si aquellos que se contentaron con los animales del país lo hicieron más por falta de recursos que por un combate comprometido con lo regional.

Los vínculos entre los museos y los almacenes de historia natural no se limitan a Hamburgo. Hace más de treinta años, José Antonio Pérez Gollán (1995) le dedicó un artículo al papel del empresario de Rochester Henry Ward (1834-1906) para la provisión de modelos y otros enseres al Museo de La Plata de la Argentina. O, en otros trabajos, una de nosotras (Podgorny, 2021) le dedicó varías páginas a Arthur Éloff, preparador naturalista y profesor de taxidermia. Su negocio estaba situado en 20, Rue de l'École-de-Médecine de París y no debía confundirse con otro que llevaba el mismo nombre, situado en el número 10 de la misma calle: Éloff & Co., una casa fundada en 1845 por el geólogo Nérée Boubée (1806-1865) y que, heredada por su hijo pasó, ca. 1865, a la plaza de St.-André-des-Arts con el nombre de *Comptoir Central d'Histoire Naturelle*, dedicado a las rocas, minerales, fósiles, caracoles, mamíferos y aves.

Arthur Éloff había publicado un *Traité pratique du naturaliste préparateur* (1862), un género abundante desde los inicios del siglo XIX, destinado a los aficionados a la ciencia, pero también a la propaganda de las técnicas conservadoras difundidas por estas casas comerciales: el tratado incluía el catálogo y el precio de las colecciones. Así, por ejemplo, 200 rocas de la cuenca terciaria parisina, acompañadas de los fósiles característicos, costaban 40 francos; una colección de 100 a 500 de los fósiles característicos de los distintos estratos geológicos iba de 35 a 250 francos. También ofrecían análisis cualitativos y cuantitativos de minerales certificados por los especialistas en la materia; la determinación de otros objetos de historia natural, así como numerosos -y muy baratos- minerales, caracoles y fósiles para la confección de

⁸ Sobre esta idea del reciclado, ver Podgorny (2022) revivir de la basura. Las extinciones históricas, la experiencia del pasado y la arqueología de los fósiles recientes en la década de 1860.

fuentes y cascadas. Las colecciones se vendían en cajas de madera blanca con varios compartimentos separados por cartones finos que costaban entre 4 y 7 francos.

Éloff, además, confeccionaba modelos en yeso siguiendo las instrucciones de un antiguo modelador de la escuela de Bellas Artes, entre ellas la reproducción de *Glyptodon clavipes*, el más caro de todos. Costaba 5 francos más que los iguanodontes, vendidos a 25. En 1862, promocionaba la venta inminente de un modelo de *Mylodon robustus*: a los primeros cincuenta suscriptores se les descontaría un tercio del precio de venta, aún desconocido. Las piezas se ofrecían bronceadas o pintadas del color del sedimento de origen. De primorosa ejecución, formaban parte de varios establecimientos públicos. Un gabinete de historia natural para la universidad costaba entre 150 y 300 francos pagaderos en cuotas trimestrales; un gabinete completo llegaba a los 5000 francos; pagando 1000 se obtenían 1800 piezas con las que se podía llenar una sala completa. Los precios incluían el embalaje en cajas preparadas con tablones, tornillos y correas, con tanto cuidado que aún las piezas más frágiles soportaban los viajes sin sufrir averías. Éloff también daba instrucciones sobre cómo buscar fósiles y vendía los instrumentos recetados: tamices de metal, guata para envolverlos, limas en punta biselada y pincitas, en una panoplia que muestra el desplazamiento hacia la paleontología de los instrumentos inventados –o adoptados– por los relojeros, los grabadores, los mineros y los artistas de las escuelas de Bellas Artes. (Podgorny, 2021).

Volviendo a los países alemanes, en este caso a la orilla del Rin, la investigadora argentina Susana V García (2016) ha trabajado sobre la firma alemana Krantz, creada en 1833 y que aún hoy sobrevive en las afueras de Bonn. Se trata de la principal casa proveedora de muestras e instrumental para las ciencias geológicas del siglo XIX, con un stock de más de 500.000 ejemplares provenientes de 3000 localidades. También ofrecía modelos y aparatos para cristalográfica y mineralogía, pequeñas reproducciones de grandes animales fósiles, etiquetas, gabinetes y cajas. La casa contaba con un gran museo y una importante biblioteca que permitía la determinación de los ejemplares y su posición geológica y atraía la visita de científicos para actualizarse en las últimas novedades. Como otras empresas de este tipo, tenía empleados viajeros encargados de recolectar muestras en las localidades geológicas y minas más importantes de Europa y América. Además, contaba con una red de recolectores, intermediarios y agentes comerciales, con un profundo conocimiento de los minerales y sus depósitos.

Había sido fundada por el farmacéutico Adam August Krantz (1809-1872), quien inauguró el comercio de minerales mientras estudiaba en la Academia de Minas de Freiberg. En 1836 se mudó a Berlín y en 1850 a Bonn. En 1888, la firma pasó a ser dirigida por su sobrino Friedrich, quien había trabajado en la empresa Ward de historia

Natural en Estados Unidos, combinando su formación en mineralogía con una gran habilidad en los negocios, expandiendo considerablemente el negocio. En el siglo XIX, la publicidad de sus productos se realizaba a través de agentes consignatarios, anuncios en revistas científicas y diarios, la circulación de folletos y catálogos y las exposiciones internacionales, pero especialmente por las recomendaciones de los científicos.

Los materiales de esta empresa aún se encuentran en las instituciones argentinas y probablemente en las chilenas. El Museo de Química del Colegio Nacional de Buenos Aires, dice García, conserva colecciones de minerales y de escala de dureza de Mohs de fines del siglo XIX. El Museo de La Plata, tras incorporarse a la Universidad en 1906 y con la enseñanza a cargo de investigadores alemanes, compró muestras de rocas y minerales para la enseñanza, modelos cristalográficos y ópticos, cuadros demostrativos, microscopios de polarización y otros elementos de trabajo. Así, como afirma García (2010) los profesores se mantenían al tanto de las últimas novedades en materiales de enseñanza y elementos de trabajo por medio de la circulación de los catálogos, las noticias en las revistas científicas y sobre todo a través de los frecuentes viajes a Europa, donde visitaban bibliotecas, laboratorios, librerías y casas proveedoras de materiales científicos (García, 2015).

De esta manera, los objetos, los instrumentos, los animales que se van a exponer o, en otras palabras, todo aquello que constituye el día a día de las prácticas científicas, eso con lo que se aprende a qué y cómo mirar, se consolida en ese cruce dinámico entre mercado, vínculos comerciales e intereses disciplinarios. Un cruce que no necesariamente se superpone a las políticas nacionales y/o imperiales, pero si de la economía y las innumerables contingencias que rigen las relaciones entre los humanos. Entre ellos, los barcos que, en el siglo XIX, recorrían los mares del mundo.

Los vapores con nombre del antiguo Egipto

En el año 2006, se realizaba en la residencia de la Universidad Nacional de La Plata en Samay Huasi (Provincia de La Rioja), una reunión sobre “Ingeniería y Ciencias del Terreno. Infraestructuras de la comunicación y del transporte en la historia de las ciencias en Iberoamérica”, donde se discutieron las relaciones entre los caminos, las comunicaciones y las ciencias a principios del siglo XX. Se proponía analizar la articulación entre el desarrollo de las ciencias naturales y la creación de una infraestructura para la transmisión y transporte de información, objetos y personas en el continente americano en los Siglos XIX y XX, reuniendo dos ejes de estudio generalmente separados: por un lado, la formación del espacio a través de los medios de transporte (navegación, ferrocarril, redes camineras, etc.), los medios de comunicación (telegrafía, telefonía, correos) y los medios arquitectónicos (las ciudades, los espacios

para el saber como los museos y los laboratorios). Como segundo eje, interesaba ver el desarrollo de aquellas ciencias ligadas a la construcción de una grilla espacial y temporal de los territorios nacionales (geología, arqueología, paleontología, biología, geografía, etc.), asumiendo que la historia de estas disciplinas implicaba el estudio de esas tecnologías de transporte y de la comunicación que, al dar forma al terreno, también modelaban las prácticas y los saberes científicos (Podgorny, Schäffner y Trindade, 2008).

Sin dudas, la articulación entre los saberes científicos y las infraestructuras del transporte y la comunicación constituyen un objeto complejo hasta ahora poco estudiado (cf. Vetter, 2004; Podgorny, 2002, 2005). Asimismo, dicha articulación problematiza la cuestión de la construcción de las “ciencias nacionales” en el período que, en América Latina, podríamos llamar postcolonial. Esta infraestructura y los intercambios modelados por ella, crearon canales transnacionales, pero también un espacio continental.

En los territorios privilegiados por la exploración científica, el “campo” estaba regido por tecnologías de la comunicación y del transporte ligadas al agua y al viento (canoas, barcos de bajo calado), la tracción a sangre (mulas, carros, elefantes, camellos, embarcaciones) y, en algunos nodos de comunicación, al papel (la correspondencia), a la combustión (barcos a vapor, ferrocarril) pero también a la fuerza humana. Singularmente, estas tecnologías conviven con la que según Peter Hugill (1999), inspirándose en Harold Innis y Lewis Mumford, marcaría los inicios de la llamada “época neotécnica”: la tecnología de la comunicación eléctrica, cuyos primeros éxitos datan de mediados de la década de 1840. Esta época neotécnica se caracterizará por las nuevas técnicas de transporte hechas posible por la generación de electricidad, la idea de movilidad individual y la máquina de combustión interna, es decir el tranvía, la bicicleta y el automóvil, dominantes en los circuitos urbanos y que florecerán a partir de la década de 1890. Podría decirse que los viajes de exploración del siglo XIX crearon una situación donde el viajero circulaba a través de circuitos definidos por tecnologías que las clases sociales medias y altas de la ciudad moderna irían abandonando poco a poco (Podgorny, 2008). Esto, en términos concretos, significa que, en el caso del comercio global de historia natural, el rinoceronte que no llega a Chile sale de su ambiente natural - vivo o muerto- a través de unos medios técnicos, pero llega al museo modelado por la velocidad y las técnicas de otros. Como se ve en las cartas, los Philippi identifican los envíos recibidos en Valparaíso como un animal cuando en realidad, en el momento del transporte, se han transformado en otra cosa: un número de guía, su única existencia en el momento del viaje, esa que permite recuperarlos en el momento del despacho o del cobro del seguro, en la eventualidad de la pérdida (Dommann, 2023).

Y refiriéndose al transporte de la carga que llega de Europa, las cartas de los Philippi mencionan indefectiblemente a las navieras de Hamburgo (Knöhr y Burchard) y a dos de sus barcos bautizados con reminiscencias del antiguo Egipto: el faraón Ramsés y Sakkarah, el emplazamiento de la necrópolis principal de la ciudad de Menfis, en la ribera occidental del Nilo, situada a unos 30 km al sur de El Cairo, donde se excavaba desde 1850.⁹ De hecho, la compañía naviera bautizó a todos sus barcos que hacían la ruta del Pacífico americano con nombres de este tipo. Otros trabajos deberán explicarlo, pero es probable que, más que una cuestión meramente simbólica, pueda relacionarse con la competencia con otros emprendimientos navieros europeos que, en esos años, se instalaban en el Nilo, combinando turismo y arqueología. Tal es el caso de Ferdinand Pagnon (1848-1909), agente de Thomas Cook, constructor de hoteles en las ruinas de Luxor y Karnac, un coleccionista de antigüedades y “bróker” de la egiptología (Weens, 2022; Podgorny y Richard, 2024).

Estos barcos con nombre tan exótico en la ruta hacia Valparaíso pertenecían a la Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos (DDG Kosmos), una compañía naviera con sede en Hamburgo fundada en 1872 para operar una línea hasta la costa oeste de Sudamérica y que, con el tiempo, se amplió hasta la costa pacífica de Canadá. En 1914 era la séptima naviera alemana con 28 buques que sumaban 160.789 TRB. En mayo de 1921 se fusionó con DADG para formar Deutsch-Austral und Kosmos-Linie. En ese momento, la DADG Kosmos no tenía buques propios en servicio, pero seguía siendo la propietaria de la mayor flota naviera alemana, ya que la mayoría, que había permanecido en Chile o la Argentina durante la Primera Guerra Mundial, aún no había sido entregada de acuerdo con el reglamento de la capitulación. El Austral-Kosmos pasó a ser propiedad de Hapag a finales de 1926 y se disolvió después de 54 años de llevar y traer personas, mercancías y animales vivos y muertos.

Cuando se estableció con un capital de 5 millones de marcos estaba orientada a la explotación de una línea marítima que, vía Montevideo, llegaría a Chile, Bolivia y Perú. Los iniciadores fueron la empresa de corretaje de Hamburgo Knöhr & Burchard, que ya había fundado varias compañías navieras (entre ellas, Hamburg-Süd) y la naviera de veleros H. H. Eggers. Los cofundadores fueron Ferdinand Laeisz y su hijo Carl. Entre septiembre de 1872 y abril de 1873, se pusieron en servicio siete vapores con destino a Chile, construidos en los astilleros Withy Alexander & Co. y Denton, Gray & Co. de Hartlepool, en el norte de Inglaterra, uno de los centros más importantes de la construcción naval de la última parte del siglo XIX. Tenían un tamaño de entre 1218 y 1515 TRB y todos recibieron nombres relacionados con el antiguo Egipto.

El 5 de octubre de 1872 comenzó el primer viaje del Karnak, de 1268 TRB, al que

⁹ Curiosamente, hoy se ha determinado que Sakkara era un centro de culto donde se producían grandes cantidades de animales momificados para su venta y posterior enterramiento en zonas especializadas en donde se depositaban.

siguieron hasta 1926 tres buques más con este nombre. Fue el primero de la naviera en sufrir una pérdida total en servicio al encallar al sur del Cabo San Antonio, en la costa argentina, en enero de 1878. Sin embargo, ya había encallado en el Estrecho de Magallanes en diciembre de 1875 y había sido abandonado. Tras ser rescatado y reparado en Montevideo, fue puesto de nuevo en servicio. En febrero de 1877, zarpó el primer Ramsés (de la serie de cuatro buques con este nombre), el primer barco construido en Alemania. El vapor de 1608 TRB había sido construido por el astillero Reiherstieg de Hamburgo. Para 1884, DDG Kosmos poseía 16 buques de vapor con un tonelaje de 37.400 TRB. Trabajos posteriores deberán calcular qué porcentaje representa el comercio de historia natural entre Hamburgo y América del Sur, aunque es plausible pensar que se trata de una parte menor, subsidiaria a unas rutas trazadas por la minería, el salitre, el guano y la lana.

Los vapores de DDG Kosmos viajaron inicialmente desde Le Havre y Amberes a Montevideo y Buenos Aires, continuando a través del Estrecho de Magallanes a Valparaíso, Arica, Islay y Callao. A partir de 1875, hicieron escala en Punta Arenas, a partir de 1876 en otros puertos, que para 1878 llegaban a 2. Mientras en 1877, la flota del DDG Kosmos estaba compuesta por siete buques, en 1882 eran nueve y trece en 1885, con salidas quincenales. A partir de 1880, se hicieron escalas en las islas Malvinas, donde un vapor más pequeño, el Malvinas de 324 TRB, construido por Schichau, también estuvo estacionado de 1882 a 1884. A partir de 1882, se iniciaron rutas a Guatemala a modo de prueba, y desde 1884 se operaron servicios regulares, sobre una base mensual o cada tres semanas.

A partir de 1886, aparece una línea competidora: la «Hamburg-Pacific-Dampfschiffs-Linie» fundada por A. Kirsten (1839-1915). DDG Kosmos intentó reforzar su posición con nuevos buques y esforzándose por atraer a más pasajeros. Los buques utilizados también se hicieron más grandes. El segundo Denderah, que entró en servicio a mediados de 1886, superaba las 2000 TRB y el segundo Neko, entregado por Armstrong, Mitchell & Co. en 1891, superaba las 3000 y ofrecía espacio para 75 pasajeros en tres clases. A partir de abril de 1898, el DDG Kosmos volvió a ser el único transportista de la conexión de Hamburgo con la costa oeste de Sudamérica y Centroamérica a través del Estrecho de Magallanes y en nombre del gobierno británico, continuó transportando correo para las Islas Malvinas. En 1899, el DDG Kosmos estacionó un vapor más pequeño de 383 TRB en Punta Arenas, que recogía la producción de lana de la Patagonia y Tierra del Fuego en las distintas localidades costeras y la entregaba cerca de Punta Arenas.

La empresa Knöhr y Burchard, por su parte, se remonta a una oficina de corretaje de buques fundada en Hamburgo el 23 de junio de 1814 por Johann Daniel Schirmer (1762-1839), Christian Ludwig Knöhr (1788-1865) y Hinrich Matthias Burchard

(1778-1845). El negocio denominado “Johann Daniel Schirmer” fue continuado por los dos empleados tras la muerte de Schirmer en 1839 y pasó a llamarse inicialmente C. L. Knöhr & H. M. Burchard, Joh. Dan. Schirmer, y un poco más tarde “Continuadores de Knöhr & Burchard, Joh. Dan. Schirmer”, para luego ser rebautizada definitivamente como Knöhr & Burchard. Hasta 1842 sólo se ocuparon de los barcos con destino a Gran Bretaña, pero luego de los que tenían como destino Suecia, España, las Antillas, los puertos del Plata, Chile y las Indias Orientales. Tras la muerte de Burchard en 1849, Christian Gustav Gabel, que ya llevaba doce años en la empresa, se convirtió en nuevo socio y, en 1850, en director. Ese mismo año, Gabel adquirió el primer barco de la naviera, la barcaza de madera Elise.

En noviembre de 1855, se fundó la Hamburg-Brasilianische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, predecesora de la Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft. En 1857, la compañía participó en la Hamburg-Mexican Packet Shipping Company, pero no operó ningún barco propio y sólo existió hasta 1867. Christian Ludwig Knöhr jr. se convirtió en socio en 1860 y Hinrich Matthias Burchard jr. en 1866. Burchard jr. murió apenas un año después y Knöhr jr. en 1871, por lo que Gabel siguió siendo el único propietario de la empresa hasta que fundó su propia compañía naviera, abandonando la empresa en 1889.

En 1862, había comenzado a gestionar buques de vela y vapor. Diez años más tarde, Knöhr & Burchard y la compañía naviera de veleros H.H. Eggers iniciaron la compañía alemana de buques de vapor Kosmos. En 1888, por iniciativa de la naviera, se fundó la Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft (DADG), que se fusionó con la DDG Kosmos en 1921. El 1 de enero de 1890, Jacob Meyer, que llevaba en la empresa desde 1867, se hizo cargo de la compañía. Cambió el nombre por el de Knöhr & Burchard Nfl. e inició una tradición de bautizo de buques con el City of Lucknow, que fue adquirido en 1890 y rebautizado Reinbek. Casi todos los buques posteriores de la flota de la naviera recibieron nombres terminados en “bek”. En torno a 1900 se gestionaban unos 60 veleros daneses, en su mayoría más pequeños, además de las operaciones navieras propias de la empresa.

En resumen, se trata de un tejido denso de transporte marítimo con base en Hamburgo que, en esta historia también incluye los intereses mineros, administrativos y navieros británicos: correo con la administración de las islas del Atlántico Sur, astilleros de la región de Newcastle y transporte de salitre que desde la puna, llegaba a los puertos por la Antofagasta Nitrate & Railway Company, para, desde allí, partir hacia Europa.

El proyecto dirigido entre otros por Benjamín Ballester (2024) está mostrando cómo, en una época posterior, esta red de transporte y de explotación minera de la

puna crea la infraestructura para la colección y exportación de vestigios arqueológicos y momias. Nosotras queremos mostrar que, en estos barcos, pero en la ruta contraria, viajaban remedos de monos, orangutanes y osos polares que, a falta de rinoceronte, llegaron a Santiago de Chile para allí, de una vez por todas, encontrar su destino final.

Para concluir, varios trabajos de historia de la ciencia han analizado cómo la ciencia adquiere una dimensión universal a través de la producción, circulación y uso de instrumentos y modelos didácticos, contribuyendo a la difusión internacional de ciertas prácticas y saberes. Los profesores e investigadores alemanes o formados en ese contexto no dejaron de ser un factor en la difusión de los objetos producido por la industria y la artesanía alemana, donde la cultura científica y técnica de este origen se independiza de la lengua, pero crea el sustrato técnico para las prácticas científicas locales. Porque, llegados a este punto, ¿quién que mire un oso polar –vivo o muerto– sabrá que bajo la piel de ese animal se esconden los señores Philippi y sus negocios con Hamburgo?

Y no solo ellos, escarbando un poco más, no hay que olvidarse que ese oso polar llegó a Chile gracias a aquel rinoceronte que jamás se subió a ese barco que, con nombre egipcio, cada quince días dejaba el Elba para cruzar el estrecho y subir por la costa sudamericana del Pacífico. Ya llegará quien se pregunte en qué museo sobrevive, siempre y cuando no haya terminado en el fondo del mar, o desaparecido en los escombros de algún bombardeo o devorado por un incendio o las polillas de un temperamento húmedo que nunca le fue propicio. A fin de cuentas, nada más artificial que sostener la ilusión de la vida en la piel de un animal.

Bibliografía

Fuentes de archivo

Archivo Nacional Histórico de Chile (ANH). Oficios. Fondo Ministerio de Instrucción Pública, 1887-1899.

Bibliografía secundaria

Achim, M. y Podgorny, I. (eds.) (2013). *Museos al Detalle. Colecciones, antigüedades e historia natural, 1790-1870*. Rosario: CEISAL/ Prohistoria.

Achim, M., "The Art of the Deal: How Isidoro Icaza Traded Pre-Colombian Antiquities to Henri Baradére for Mounted Birds and Built a National Museum in Mexico City in Process", en West 86 th, V. 18, N° 02, 2011, 78-95.

Ames, G. (2008). *Hagenbeck's Empire of Entertainment*. Seattle: University of Washington Press.

Aragón A. (2014). *En la piel de un animal: el Museo Nacional de Ciencias Naturales y sus colecciones de taxidermia*. Madrid: Doce Calles.

Ballester, B. (2024). Diásporas sobre diásporas: la colección McNutt de Calama y su dispersión por Youngstown, Chicago, Cambridge, México DF y Nueva York. En *Redes del coleccionismo. El rol de coleccionistas, museos y objetos precolombinos en el montaje del presente*. Santiago: Ediciones de la Subdirección de Investigación del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural.

Élloff A. (1862). *Traité pratique du naturaliste préparateur*. París: Albessard y Bérard.

Eißenberger, G. (1996). *Entführt, verspottet und gestorben: lateinamerikanische Völkerchauen in deutschen Zoos*. Alemania: Frankfurt am Main.

Fuenzalida, H., "Don Claudio Gay y el Museo Nacional de Historia Natural", en *Boletín del Museo Nacional de Historia Natural*, Tomo XXII, 1944, 5-16.

Hagenbeck. C. (1912). *Beasts and Men, being Carl Hagenbeck's experiences for half a century among wild animals*. Londres y Nueva York: Longmans, Green, & Co.

García, S. V., "Entre el mercado, el espectáculo y el museo: las colecciones de pinnípedos y el problema de su clasificación", en *Museología & Interdisciplinariedad*, Vol. 7, N°14, 17-33.

---- (2021). *En el mar austral: la historia natural y la explotación de la fauna marina en el Atlántico Sur*. Rosario: Ed. Prohistoria.

---- (2016). Colecciones mineralógicas. En Podgorny, I.; Reguero, M. y Zarate, M. (eds.). *Diccionario Histórico de las Ciencias de la Tierra en la Argentina*. Rosario: Editorial Prohistoria.

---- (2010). *Enseñanza científica y cultura académica*. La Universidad de La Plata y las Cien-

- cias Naturales (1900-1930). Rosario: Ed. Prohistoria.
- (2015). La industria didáctica y las colecciones escolares en perspectiva histórica. En Pelada, M. (comp.). *Patrimonio histórico educativo. Investigaciones y experiencias en América Latina y Península Ibérica*. Buenos Aires: Huellas de la Escuela.
- Howat, J. N. T. (1989). *Falkland Islands Mails, The Kosmos Years 1880-1900*. Londres: British Philatelic Trust.
- Hugill, P. (1999). *Global communications since 1844: geopolitics and technology*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Kohl, P.; Podgorny, I. y Gänger, S. (eds.) (2014). *Nature and Antiquities. The making of Archaeology in the Americas*. Tucson: The University of Arizona Press.
- Lange, B. (2006). *Echt. Unecht. Lebensecht. Menschenbilder im Umlauf*. Berlin: Kultuverlag Kadmos.
- Dommann, M. (2023). *Materialfluss. Eine Geschichte der Logistik an den Orten ihres Stillstands*. Alemania: S. Fischer.
- Lange, B. (2006). *Echt. Unecht. Lebensecht. Menschenbilder im Umlauf*. Berlin: Kulturverlag Kadmos.
- Lopes, M. y Podgorny, I., "The Shaping of Latin American Museums of Natural History, 1850-1890", en *Osiris* Nº 15, 2000, 108-118.
- Mostny, G., "El Museo Nacional de Historia Natural (1830-1960)", en *Noticiario Mensual Museo Nacional de Historia Natural* Nº 50, 1960, s/n.
- Pérez-Gollán, J. A., "Mr. Ward en Buenos Aires: Los museos y el proyecto de Nación a fines del siglo XIX", en *Ciencia Hoy* Vol. 5, 1995, 52-58.
- Podgorny, I. (2024), "Los museos: un espacio nada permanente". Disponible en: <https://sabersenaccio.iec.cat/es/category/equipo-de-redaccion/irina-podgorny-es/>
- (2022). Revivir de la basura. Las extinciones históricas, la experiencia del pasado y la arqueología de los fósiles recientes en la década de 1860. En Rojas, F.; Ellesworth, B. y Anderson, B. (comps.). *Otros Pasados ontologías alternativas y el estudio de lo que ha sido*. Bogotá: Universidad de los Andes/Museo Arqueológico.
- (2022). *Desubicados*. Rosario: Beatriz Viterbo.
- (2021). Florentino Ameghino & Hermanos. Empresa argentina de paleontología ilimitada. *Colección Biografías Argentinas*. Buenos Aires: Edhsa.
- "Recuerden que están muertos Cuerpos embalsamados y museos ambulantes en la Buenos Aires del fin de siglo", en *Viajes*, 2009, 11-43.
- "Comercio, aventureros itinerantes e historia natural en la Provincias del Plata de 1816", en *Boletín de la BCN*, 130, 9, 2006, 73-91.

- "Antigüedades portátiles: transportes, ruinas y comunicaciones en la arqueología del siglo XIX", *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, 15, 3, 2008, 577-95.
- "La mirada que pasa. Museos, educación pública y visualización de la evidencia científica", en *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, 12, 2005, 231-264.
- "Bones and devices in the constitution of Paleontology in Argentina at the end of 19th century", en *Science in Context* 18, 2, 2005, 249-283.
- (2002). Ser todo y no ser nada. En Visacovsky, S. y Guber, R. (comps.). *Historias y estilos del trabajo de campo en Argentina*. Buenos Aires: Antropofagia.
- "El camino de los fósiles: las colecciones de mamíferos pampeanos en los museos franceses e ingleses", en *Asclepio* Vol.53, Nº 2, 2001, 97-116.
- Podgorny, I. y Achim, M., "Les musées et les naufrages de l'histoire", en *Comunications. École des Hautes Études en Sciences* Nº 113, 2023, 91-100.
- Podgorny, I. y Lopes, M. (2014). *El desierto en una vitrina. Museos e historia natural en la Argentina*. Argentina: Prohistoria.
- Podgorny, I.; Trindade L. N.; Schäffner, W. y Miranda de Sa, D., "Caminhos, comunicações e ciencia", en *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, Vol. 15, Nº 3, 2008, 573-574.
- Podgorny, I. y Lopes, M., "Trayectorias y desafíos de la historiografía de los museos de historia natural en América del Sur", en *Anais do Museu Paulista*, 20, 2013, 15-25.
- Podgorny, I. y Richard, N., "Una chacra en Montevideo, dos hotoles en Carnac. Tres Casos paradigmáticos de ciencias en lugares impensados a ambos lados del Atlántico", en *E.I.A.L.*, Vol. 35, Nº 1, 2024, 16-43.
- Pyenson, L., "Cultural Imperialism and Exact Sciences Revisted", en *Isis*, Vol. 84, Nº1, 1993, 103-108.
- Quiroz, D. (2020). *Soplan las ballenas, historias sobre la caza de cetáceos en las costas de Chile*. Santiago de Chile: Ediciones Biblioteca Nacional.
- Seiler, O. J. (1992). *Südamerikafahrt – deutsche Linienschiffahrt nach den Ländern Lateinamerikas, der Karibik und der Westküste Nordamerikas im Wandel der Zeiten*. Berlin: E. S. Mittler.
- Sheets-Pyenson, S. (1988). *Cathedrals of Science. The Development of Colonial Natural History Museums during the Late Nineteenth Century*. Kingston-Montreal: McGill-Queen's University Press.
- Weens, S. (2022). *Ferdinand Pagnon (1848-1909). Étude d'un acteur majeur sur la scène touristique et archéologique de Louqsor à travers ses archives familiales*. Memoria mecanografiada de Master 2, Université du Mans.
- Vetter, J., "Science along the railroad: expanding field work in the US Central West", en *Annals of Science*, Vol. 61, 2004, 187-211.

Witthohn, R. (2022). *Aufstieg und Niedergang der deutschen Schifffahrt.* Berlin: LIT.