

# La construcción social de un espacio ‘prístino’: paisajes predominantes e interacciones funcionales en el sistema socio-ambiental Parque Nacional Braulio Carrillo (1881-1987)[1]

ANTHONY GOEBEL McDERMOTT (UNIVERSIDAD DE COSTA RICA)

DAVID CHAVARRÍA CAMACHO (UNIVERSIDAD DE COSTA RICA)

RONNY J. VIALES HURTADO (UNIVERSIDAD DE COSTA RICA)

## Resumen

*Los espacios dedicados a la conservación son una construcción social e histórica. Esta aseveración, que desde los enfoques constructivistas presentes en la historiografía y las ciencias sociales podría parecer una obviedad, merece empero detallarse y especificarse. Al mismo tiempo, invita a dimensionar y comprender las formas específicas, construidas a partir de la interacción entre los más variados actores humanos y no humanos, que en diversos contextos espacio-temporales han tenido aquellos espacios que hoy son representados, sin más, como espacios atemporales y ahistóricos, conservados por las más variadas razones en su forma “prístina”.*

**Palabras clave:** parques nacionales, construcción social, conservación, naturaleza

## Introducción

Los espacios dedicados a la conservación son una construcción social e histórica. Esta aseveración, que desde los enfoques constructivistas presentes en la historiografía y las ciencias sociales podría parecer una obviedad, merece empero detallarse y especificarse. Al mismo tiempo, invita a dimensionar y comprender las formas específicas, construidas a partir de la interacción entre los más variados actores humanos y no humanos, que en diversos contextos espacio-temporales han tenido aquellos espacios que hoy son representados, sin más, como espacios atemporales y ahistóricos, conservados por las más variadas razones en su forma “prístina”.

La presencia en los parques nacionales, áreas protegidas y otros espacios de conservación, de actividades productivas y extractivas, así como de desarrollos infraestructurales y habitacionales de la más variada índole y con un impacto igualmente diferenciado en los

ecosistemas, parece dejar claro que dichos espacios de conservación son complejos, humanizados y, por lo tanto, históricos. Este carácter antrópico de los espacios de conservación se expresa asimismo, y de manera inversa a lo anteriormente expuesto, mediante la eliminación intencional de dichos elementos antrópicos para la creación misma de los parques y áreas protegidas como pretendidos espacios prístinos[2] ajenos a la presencia humana y por lo tanto, como se mencionó, ahistóricos y atemporales. Esto, como lo ha señalado con sagacidad el historiador ambiental William Cronon, es propio de un concepto errado de naturaleza, donde esta se concibe como algo que se encuentra y debe encontrarse fuera de la esfera de la actividad humana, lo que obvia, por un lado, que el ser humano no sólo es un ser social sino una especie más, y por otro, que virtualmente toda la “naturaleza” posee algún grado de humanización, incluso la que se suele considerar prístina, por lo que aquellos espacios que otrora eran considerados

sin más como naturales, deben ser ahora concebidos como construcciones sociales (Cronon 7-28),[3] espacios siconaturales[4] (Latour, *We have never been modern* 7) que son, sin más, “artefectos humanos” (Miller 18). [5] Dimensionar los componentes sociales de la naturaleza y los naturales de la sociedad atendiendo a la complejidad intrínseca de la formación y evolución de estos paisajes o sistemas socio-tecno-ambientales,[6] conociendo a la naturaleza a través del trabajo humano a ella agregado, se puede considerar como el norte general que persigue la historia ambiental reciente, abandonando de manera creciente la dicotomía –y frecuentemente la dialéctica–sociedad-naturaleza.

Así, esta nueva perspectiva constructivista de la historia ambiental, parte de la premisa de que virtualmente todo el espacio planetario se encuentra humanizado en distintos grados y con distintas características, unas más visibles que otras.[7] No existe, por lo tanto, y como ya se mencionó, una naturaleza prístina, pues aun habiendo espacios naturales sin huellas humanas profundas ni transformaciones ecosistémicas radicales, virtualmente todo el “mundo natural” ha sido objeto de algún tipo de apropiación humana, ya fuese en el plano material o en el simbólico. No existe, en suma, una naturaleza sino una gran cantidad de siconaturalezas que son, sin más, “artefectos humanos.” Incluso algunos autores hablan de “producción de naturaleza,” como un proceso dual de transformación material y supresión cultural, como lo ha interpretado Ashley Carse (233) para el caso del canal de Panamá.

Otros trabajos como el de Paula Saari,[8] que estudia a profundidad el caso canadiense, han dado cuenta de cómo ciertos elementos de los parques eran explícitamente diseñados para la mercantilización de dichos tecno-ambientes, algo que, para el caso costarricense apenas empieza a explorarse desde una perspectiva crítica.[9]

Cabe destacar que en la historiografía ambiental latinoamericana reciente, se han publicado una serie de investigaciones que desde distintas perspectivas han dado cuenta, como aquí se procurará hacer, de las transformaciones materiales y simbólicas que

históricamente han tenido lugar en aquellos espacios otrora considerados sin historia, como los son los espacios de conservación. Tal es el caso de los trabajos de Emily Wakild (2011), Federico Freitas (2014) y Claudia Leal (2015).

Dentro de las posibilidades analíticas para estudiar estos espacios humanizados se encuentra la perspectiva desde los estudios CTS (Ciencia, Tecnología y Sociedad), que recientemente ha confluído e interactuado con la historia ambiental, dando cuenta del carácter socialmente construido de los sistemas tecno-ambientales.[10] Sin ahondar aquí en los orígenes y evolución de los estudios CTS, diremos que este tipo de estudios y sus enfoques buscan, simultáneamente, explicar la sociedad a través de la materialidad expresada en los objetos tecnocientíficos y explicar la creación y/o existencia de dichos objetos como creaciones humanas y sociales, siendo la actividad tecnocientífica el objeto de estudio central de este tipo de análisis (Latour y Woolgar 13-38; Latour *Aramis* 1-50). Desde esta perspectiva, entonces, todos los elementos constitutivos de la actividad científica son construcciones sociales, pues no solamente están determinados por y generan impacto en la sociedad, sino que esta se encuentra “inscrita” en sus selecciones, procesos, conocimientos, sistemas de validación y recompensas, ritos, artefactos y controversias (Latour y Woolgar 63-66; Latour *Aramis* vii-x). Uno de los principios básicos de esta perspectiva es el de simetría general, que consiste en abstenerse de utilizar explicaciones que se basen en dualismos que se toman como algo dado e indiscutible, dualismos como verdadero o falso, o el de mayor importancia para el caso que nos ocupa y que se constituye en un puente fundamental entre los estudios CTS y la historia ambiental: naturaleza-sociedad (Latour, *We have never been modern* 7). Si la naturaleza es un artefacto humano que “contiene” a la sociedad que la construye, un espacio conservado como los parques nacionales puede concebirse como un complejo y cambiante sistema socio-tecno-ambiental de conservación, en el que confluyen componentes técnicos, organizativos, científicos y político-legislativos (Carse, “Nature as infrastructure” 546). La red socio-técnica que resulta de

la interacción de estos componentes y las características que adquiere dicha interacción, van a conformar lo que aquí hemos denominado paisajes específicos, que tienen entonces tanto de natural como de social.

El paisaje, en general, se considerará aquí como una construcción social e histórica, como un espacio híbrido de interacción entre actores humanos, artefactos técnicos y la naturaleza. Esta idea de paisaje se acerca a las definiciones de autores como Richard White (“From Wilderness to Hybrid Landscapes” 557-564), para quien los paisajes híbridos son una suerte de síntesis entre cultura y naturaleza. De esta manera, los paisajes específicos analizados aquí son formas de interacción específica entre elementos naturales y humanos. Tal condición le otorga un cariz específico —que además es histórico y cambiante— a cada uno de ellos.

De esta manera, entre 1881 y 1987, y a partir de estas premisas analíticas en la investigación de la que el presente artículo forma parte, se identificaron cinco paisajes históricos (agrario, extractivo, habitacional, infraestructural y conservacionista) que fueron característicos en el espacio geográfico que en la actualidad ocupa el icónico Parque Nacional Braulio Carrillo (en adelante PNBC), ubicado en Costa Rica.

Si bien dicha investigación se centró en el análisis detallado de la configuración de dichos paisajes siconaturales y el papel de cada uno de ellos en el cariz que adquirió, en distintos momentos históricos, el sistema socio-ambiental que hoy conforma el PNBC; el presente estudio se enfocó en aquellos que tuvieron un carácter predominante en la construcción de dicho sistema socio-ambiental, como lo fueron el infraestructural y el conservacionista.

Para efectos del presente trabajo, el paisaje infraestructural estaría compuesto por los indicios, vestigios o presencia de elementos socio-técnicos destinados a dar soporte y sostenimiento a las actividades humanas más diversas.

El paisaje conservacionista, por su parte, se conceptualizó como aquel generado por las políticas de conservación del Estado costarricense orientadas a delimitar y definir las relaciones humano-ambientales con el fin de optimizar la generación y el sostenimiento de

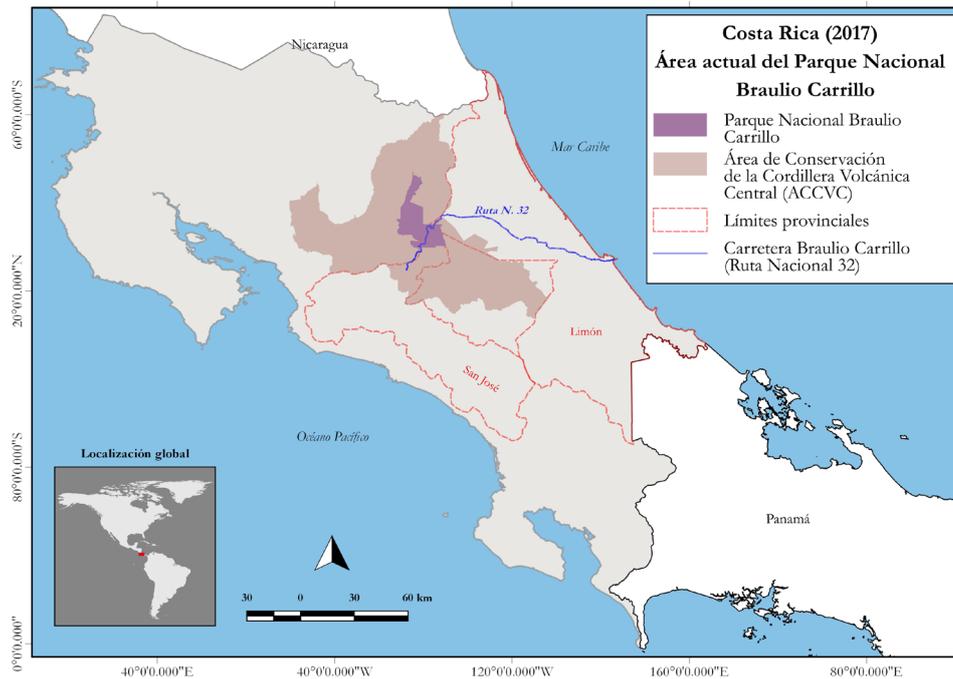
una clase de servicios ambientales cambiantes en el tiempo. Así, de los cinco tipos de paisaje analizados, el infraestructural y conservacionista fueron predominantes durante el periodo estudiado. Por lo tanto, este artículo tiene como objetivo central analizar ambos paisajes de manera profunda.

### **El Parque Nacional Braulio Carrillo**

La selección de uno de los parques nacionales icónicos para el conservacionismo estatal costarricense, el PNBC, se debe a que este se ha constituido en un insigne representante de la imagen verde del país. A pesar de esto, poco se sabe sobre su historia —quizás por la invisibilización generada por dicha imagen icónica, que supone que dicho espacio de conservación carece de historia. La existencia o no de actividades productivas y extractivas, desarrollos infraestructurales, asentamientos humanos y otras formas de humanización del paisaje, así como su evolución temporal, son virtualmente desconocidas o a lo sumo notas al pie en espacios construidos y representados, sin más, como nichos de biodiversidad inalterados y reservorios de los servicios ambientales más diversos.

Con el fin de caracterizar este espacio, se puede señalar que el PNBC está ubicado en la Cordillera Volcánica Central de Costa Rica, al noreste del Valle Central, e incluye el Volcán Barva, el Cacho Negro y el Bajo de la Hondura, abarcando un área de 47.586 hectáreas pertenecientes al Área de Conservación de la Cordillera Volcánica Central (ACCVC) (ver Mapa 1).

En lo referente a la delimitación temporal, se puede argumentar que durante el periodo inicial de esta investigación fue cuando se gestaron los procesos modernos e intensivos de apropiación del espacio y la construcción de los paisajes específicos mencionados líneas atrás. En este sentido, no se desconoce que las primeras transformaciones socio-ambientales que se podrían clasificar como modernas, se gestaron especialmente entre las décadas de 1830 y 1840. Estas se relacionan con los primeros intentos de construir un camino estable hacia la región del Caribe costarricense y por

**Mapa 1. Costa Rica (2017): Área actual del Parque Nacional Braulio Carrillo.**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos en Instituto Tecnológico de Costa Rica (ITCR).

extensión al mercado mundial. Destacan, en estos intentos, los llevados adelante durante la segunda administración presidencial de Braulio Carrillo Colina (Obregón 107-109, 159-164). De ahí el actual nombre que posee el parque, así como el nombre del poblado y del camino que se analizarán como elementos centrales del tecno-ambiente aquí estudiado.

Hechas estas salvedades, establecemos que el año de inicio de la investigación se ha situado en 1881, cuando se completó el último tramo del ferrocarril hacia la costa Caribe costarricense a través de la denominada Línea Vieja, entre la Junta, en el Valle del Reventazón y Carrillo, en el Río Sucio, en donde se construyó un camino carretero que permitió completar, para 1882, la Vía Mixta desde San José, en el centro del país, hasta la provincia de Limón (Hall 65). Lo anterior es relevante dado que el proceso intensivo de construcción de vías de comunicación hacia la costa del Caribe —que era principalmente para la comercialización externa— dio lugar a uno de los paisajes específicos considerados aquí como uno de los predominantes y de mayor impacto en este espacio de conservación: el paisaje infraestructural.

El año de conclusión de este análisis se sitúa en

el momento de estabilización y consolidación del sistema socio-tecno-ambiental o tecnoambiente. [11] Es decir, cuando este adquirió la fisonomía que ostenta en la actualidad, en la que predomina, aunque con rasgos y características distintas, el paisaje conservacionista, sin que ello implique necesariamente la desaparición de otros ambientes socionaturales. Esta etapa de estabilización y consolidación de un paisaje conservacionista no coincide con la fecha de creación del PNBC, dado que la constitución político-administrativa no necesariamente implicó la conformación “definitiva” del área de conservación en cuestión. Por lo tanto, se ha fijado el final de este análisis en 1987, fecha en la que se inaugura la Ruta Nacional 32 — Carretera Braulio Carrillo—, esto a pesar de que el PNBC fue declarado mediante Decreto Ejecutivo 8357 (Poder Ejecutivo de Costa Rica) el 5 de abril de 1978, mismo año en que se inició la construcción de la carretera que fue finalmente inaugurada en 1987.

Lo hasta aquí expuesto no parece dejar dudas sobre las amplias posibilidades que ofrece la perspectiva constructivista en historia ambiental para acceder a una mayor comprensión, en su complejidad, de los espacios conservados

como lugares socialmente contruidos y por tanto históricos. Con esto no se quiere restar agencia a los ecosistemas como elementos que restringen o facilitan la actividad material humana. Mas bien, se parte de la premisa de que es la interacción siempre tensionada entre los humanos, sus estructuras meta-individuales y el medio biofísico natural, la que configura diversos tipos de paisajes, también cambiantes en el tiempo. De hecho, los propios ecosistemas del parque sufrieron transformaciones relacionadas con el clima, los cambios geomorfológicos y otros elementos del entorno, y no solo a partir de la actividad humana, como sucede en otros parques nacionales tales como el Corcovado, en el Pacífico Sur costarricense. En este parque, estudios recientes han demostrado que muchas de las transformaciones de la vegetación se encuentran vinculadas con el gradiente ecológico que genera variaciones en la altitud. Esta condición, junto con el aislamiento y otras características tales como la antigüedad de los basamentos geológicos, han favorecido la presencia de endemismos (Morera et al. 359-360).

A partir de las premisas analíticas recién expuestas, los siguientes apartados se van a dedicar al análisis agudo de los paisajes predominantes dentro del área histórica del PNBC.

### **Rieles, asfalto y bosques: la construcción socio-histórica del paisaje infraestructural en el sistema socio-tecno-ambiental Braulio Carrillo**

Tal como se señaló líneas arriba, el paisaje infraestructural lo componen aquellos vestigios históricos que evidencian la presencia de elementos sociotécnicos que fueron destinados en algún momento para el soporte y sostenimiento de las actividades humanas presentes dentro de la actual área de conservación en estudio. En este sentido, se amplía el concepto de infraestructura para distanciarse de las restrictivas definiciones tradicionales que la sitúan como algo eminentemente artificial en relación con el “paisaje natural” Lo anterior obedece a que el reciente desarrollo de una perspectiva constructivista en historia ambiental

y su cercanía con el paradigma de los Estudios Sociales de la Ciencia y la Tecnología (CTS) han planteado —y aquí se adopta— la irreductibilidad de la naturaleza a un mundo no humano que se encuentra “allá afuera”. Esto quiere decir que el presente estudio considera que la política y los valores humanos se inscriben en el paisaje, tanto como en el acero y hormigón. Por lo tanto, si se parte del criterio de que todos los ambientes del mundo han sido modificados a través del trabajo humano, y es este último el que difumina la división entre naturaleza y tecnología, la naturaleza también puede ser infraestructura dependiendo de los fines que se le otorguen (Carse, “Nature as infrastructure” 40).

Como lo ha analizado con profundidad Ashley Carse[12] en uno de los trabajos más relevantes desde esta perspectiva constructivista, la infraestructura puede comprender tanto las vías férreas, caminos, edificios, esclusas y tantos otros artefactos, como los bosques de la cuenca del río Chagres, vitales en el sostenimiento del sistema socio-técnico del Canal de Panamá, dada su influencia en la generación de lluvias y el consecuente abastecimiento hídrico requerido por el canal. El paisaje forestal, en este caso, adquirió nuevas funciones infraestructurales (almacenamiento y regulación de agua).

En un trabajo más reciente, Carse (“Like a work of nature”) ha dado cuenta no solamente de la función infraestructural de los bosques en el Lago Gatún, sino también —en coincidencia con el caso expuesto— del carácter socialmente construido del paisaje canaiero, oculto bajo el manto de la imagen prístina e inmaculada del bosque tropical. Incluso, este autor da cuenta de cómo algunos agudos observadores, especialmente los científicos que exploraron la región en los años cercanos a la apertura del canal, dieron cuenta de las profundas transformaciones socioambientales que subyacían tras lo que parecía ser un bosque “virgen,” al encontrar vestigios materiales de las formas de ocupación del espacio que antecedieron a la creación del lago y su entorno.

Para el caso de la presente investigación, el bosque tropical húmedo y muy húmedo que conforma el PNBC pudo haber adquirido funciones infraestructurales análogas como la de suministro y regulación de agua para distintas

poblaciones y actividades productivas y/o como parte central de la infraestructura turística de los parques como sistemas socio-ambientales (Goebel, "Posibilidades de 'confluencia'" 79). Con base en este tipo de funciones, es que se les considera infraestructura.

Paradójicamente, cuando se hace referencia al paisaje infraestructural en el PNBC, las vías de comunicación —consideradas para este caso como los elementos centrales de este paisaje— en vez de tornarse disfuncionales al creciente énfasis conservacionista que iba adquiriendo el sistema socio-ambiental del Braulio Carrillo, se convirtieron, finalmente, en parte integral y en el propio sustento para la construcción socio-histórica del PNBC como espacio "prístino" e "inmaculado", y como ícono indiscutible de la Costa Rica "verde".

Para explicar lo anterior, se debe señalar que entre finales del siglo XIX y la primera mitad del XX la construcción y mantenimiento de un camino estable que comunicara al Valle Central con el pueblo de Carrillo —que se ubicaba en el área actual del parque y estaba dotado de casas, hoteles, una aduana, entre otros elementos—, fue tanto un anhelo como un imperativo para los gobernantes y pobladores de la zona. Los principales argumentos esgrimidos para el desarrollo de esta vía de comunicación, denominada "vía mixta," se relacionaban con el visible potencial productivo de la zona, así como su carácter estratégico de comunicación con el Atlántico/Caribe como vía de acceso a los principales mercados europeos y estadounidenses, los cuales fueron medulares en el propio desarrollo de asentamientos humanos y actividades económicas (ver Mapa 2).

Cabe destacar, igualmente, que el paisaje infraestructural es, sin más, el paisaje predominante junto con el conservacionista a lo largo de todo el período de estudio. Así, entre finales del siglo XIX y la primera mitad del XX, se observa un claro predominio de la infraestructura vial y de comunicaciones. La construcción, mantenimiento y ampliación de caminos con sus puentes, tanto carreteros como ferroviarios, que buscaban salvar la gran cantidad de ríos y quebradas por los que inevitablemente debía atravesarse para comunicar al Valle Central,

tanto con el Caribe, como con el mercado internacional, fue constante en la era del "progreso" liberal. De hecho, el principal objetivo de todas estas iniciativas era la modernización infraestructural como vía de inserción al mercado mundial articulado, sin duda una de las puntas de lanza del desarrollo primario exportador en América Latina.

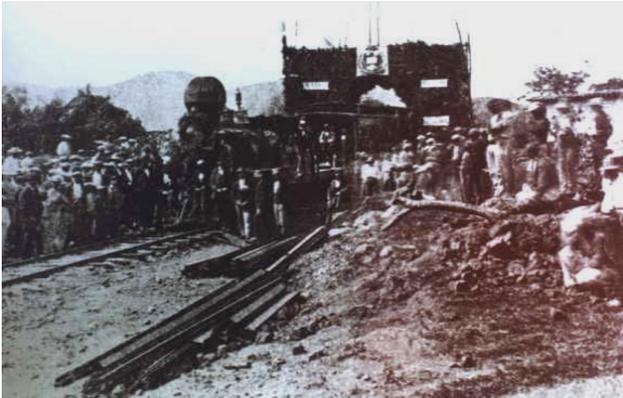
No cabe duda de que, en este período, el camino de Carrillo y la vía férrea al Caribe que iniciaba en Río Sucio (Carrillo) se constituyó en la base del paisaje infraestructural de este tecnambiente con existencia de puentes para el tránsito de carretas, caballos y mulas, entre otras estructuras, que transformaron profundamente los ecosistemas dominados por los bosques tropical húmedo, húmedo premontano y montano, típicos de esta región. Su camino empedrado y la infraestructura ferroviaria que daba continuación a la ruta hasta Limón eran, sin duda, los elementos concretos de mayor presencia de este paisaje infraestructural.

Cabe destacar que la inauguración del viaje por ferrocarril al Atlántico/Caribe costarricense tuvo lugar el 7 de mayo de 1882 (Argüello 1-3). En la icónica fotografía de la inauguración de la ruta caribeña, se observa no solamente la máquina y los vagones, sino también escombros, tierra recién removida e incluso rieles desperdigados por el terreno, lo que no parece dejar dudas del carácter improvisado de una inauguración que se había atrasado más de lo debido, pues la idea original era que coincidiese con el aniversario del ascenso al poder del presidente Tomás Guardia tras el golpe militar del 27 de abril de 1870 (ver Fotografía 1).

A partir de un enfoque claramente ingenieril y progresista, estas estructuras tenían como objetivo fundamental resistir las particularidades biofísicas del bosque tropical, por lo que fueron diseñadas y construidas mayoritariamente con acero, hierro, concreto y otros materiales de alta resistencia.[13] Debían ser, en suma, un ícono del dominio del ser humano sobre una naturaleza que conspiraba contra el desarrollo material de las sociedades y se "resistía" a este.

Otros elementos que dan cuenta de lo anterior están relacionados con la administración estatal de dicha vía de comunicación y la promoción —regulada— del tránsito de personas

**Fotografía 1.** Inauguración del ferrocarril al Atlántico/Caribe por la “vía mixta” (1882)



Fuente: ANCR, Material de Sergio Barquero, suministrado por la profesora Felicia Camacho.

y mercaderías. En noviembre de 1882, por ejemplo, el gobierno de Próspero Fernández “con la mira de facilitar el tráfico en la Carretera Nacional a Río Sucio, y con la de dar seguridad tanto al comercio como a los pasajeros que por ella transitan”, decretó el Reglamento de tránsito por la Carretera Nacional a Río Sucio.[14]

En 1883 el gobierno firmaba con la Empresa de Transportes y Malas de San José, representada por Francisco Echeverría, un contrato para el establecimiento de una línea de diligencias y coches para el transporte de pasajeros y un servicio de carros “al estilo moderno” tirados por mulas y caballos para el transporte de carga. Lo anterior como una vía para substituir el transporte de carros tirados por bueyes, por considerarlo inadecuado para el elevado tráfico comercial que se esperaba transitara por la nueva vía de comunicación.[15]

La innegable importancia de la Carretera Nacional a Río Sucio no implicaba que no se desarrollaran otras obras de infraestructura vial de carácter estratégico, tanto para el Estado como para los actores sociales y económicos más diversos. Estas obras eran, al igual que la “vía mixta” de la que hemos dado cuenta, componentes indiscutibles del paisaje infraestructural que aquí se analiza. Nos referimos a las diversas iniciativas de ampliación del propio camino de Carrillo, así como al desarrollo de otras vías de comunicación

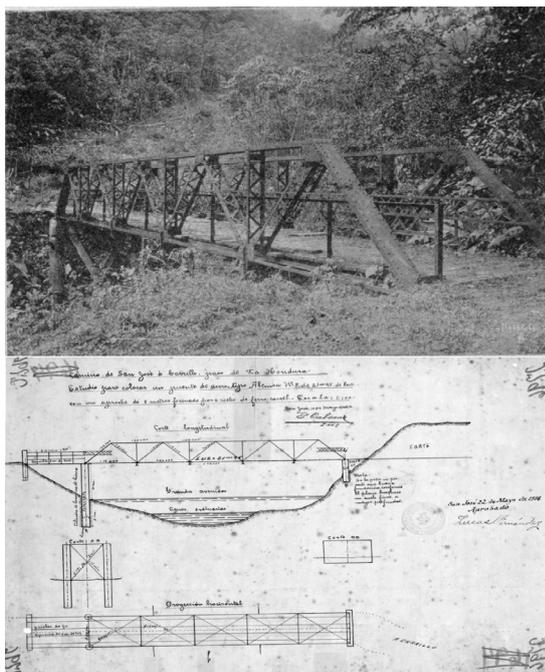
orientadas a conectar al Valle Central con los noveles proyectos de colonización dirigida que promovían los gobiernos liberales costarricenses.

Entre estas iniciativas destacan la construcción de caminos entre La Palma y Carrillo y entre este último y Guápiles,[16] el camino entre Toro Amarillo y Carrillo,[17] la apertura de una vereda para comunicar a la colonia de El Salvador[18] y la reparación del camino entre San José y Carrillo-Santa Clara,[19] sólo para mencionar algunas destacables.

Uno de los proyectos de mayor envergadura en lo que respecta a la infraestructura de caminos en el área que nos ocupa es el camino al Río Patria por la vía del Zurquí, construido en 1924.[20] Se trataba, en esencia, de una intrincada carretera que retomaba el camino de Carrillo, bordeaba los cerros Zurquí y Primer María y llegaba hasta el río Patria, con el fin de comunicar a los ya mencionados proyectos de colonización dirigida.

La infraestructura vial no era, como se puede observar, un simple componente más del sistema tecno-ambiental en estudio, sino que, dada su centralidad y peso histórico, se considera que en buena medida definía y delimitaba al mismo en estrecha tensión con el medio biofísico natural.

**Fotografía 2.** Parque Nacional Braulio Carrillo: Fotografía y plano (1916) del puente de acero tipo alemán N° 5, localizado sobre el río La Hondura. Este puente se edificó como un insigne representante del “progreso liberal” y tuvo como objetivo fundamental resistir las características del bosque tropical, por lo que fue diseñado y construido mayoritariamente con materiales de alta resistencia. Representó así un ícono del dominio del ser humano sobre una naturaleza que conspiraba contra el desarrollo material de las sociedades y se “resistía” a este.



Fuente: ANCR, Fotografía, N° 7140, 371-400, años 1914-1953 y ANCR, Mapas y Planos, N° 002796, sin fecha.

**Fotografía 3.** Parque Nacional Braulio Carillo (1989): Puente “27 de abril”. El desarrollo infraestructural relacionado con el camino de Carrillo fue notorio y sus puentes sirvieron para el tránsito de carretas, caballos y mulas. Este icónico puente ferroviario (del cual perduran restos en la actualidad), transformó profundamente los ecosistemas dominados por los bosques tropical húmedo, húmedo premontano y montano, característicos de esta región del país.



Fuente: Fotografía del archivo personal de Sergio Barquero. La imagen fue facilitada por Felicia Camacho.

**Fotografía 4.** Construcción de Carretera a Guápiles (1978): La Carretera Braulio Carillo (Ruta 32) fue impulsada por la necesidad de establecer una nueva ruta para el creciente tránsito de vehículos automotores hacia el Caribe costarricense.



Fuente: ANCR, Fotografía, N° 5533, año 1978.

Este énfasis ingenieril y la concepción de la naturaleza como obstáculo del progreso fue cambiando, empero, después de la segunda mitad del siglo XX, cuando toma fuerza la infraestructura ecológica, sin que la vial pierda su protagonismo. Así, en el contexto de la guerra fría y el conservacionismo con fines estratégicos, el Banco Mundial exigió la creación de un parque nacional dotado de una amplia zona de protección forestal como requisito para otorgar los fondos para construir la Ruta Nacional 32 —la actual carretera Braulio Carrillo— (ver Mapa 1). La institución financiera determinó que el área boscosa que el gobierno propuso para la creación del PNBC era insuficiente.[21] El Estado, a partir de esta consideración y ante la visible necesidad de establecer una nueva ruta para el creciente tránsito de vehículos automotores hacia el Caribe que substituyera o complementara la vía a Limón por Turrialba, procedió a realizar una serie de expropiaciones de tierras a través del Instituto de Tierras y Colonización (ITCO)[22] y a repoblarlas, tanto con especies nativas como exóticas. De esta manera, y al igual que lo sucedido en otras latitudes como en los Apalaches en Estados Unidos,[23] parte de los bosques del PNBC fueron literalmente construidos, mientras que aquellos donde la presencia humana y las consecuentes transformaciones

socioambientales de ella derivada eran innegables, fueron simbólicamente diseñados como “prístinos”, a pesar de ser claramente “artefactos humanos”. De esta manera, los bosques pasaron de ser un obstáculo al desarrollo del paisaje infraestructural a ser parte de dicho paisaje, dado que la infraestructura ecológica terminó auxiliando y a la vez limitando a la infraestructura vial, convirtiéndose finalmente ambos en paisajes dominantes.

Las consecuencias en la fisonomía del sistema socio-ambiental aquí analizado no fueron exiguas. Pasó de ser un tecno-ambiente de paisajes múltiples —habitacional, agrario, extractivo, infraestructural y conservacionista, con predominio del infraestructural—, a un tecno-ambiente con presencia únicamente de dos paisajes fuertemente interrelacionados e interdependientes. A partir de este predominio de los paisajes infraestructural y conservacionista y sus interrelaciones, es que se construye la imagen de un paisaje prístino, atemporal y ahistórico, donde la carretera Braulio Carrillo se constituye en el único elemento antrópico incorporado a partir de la invisibilización de los procesos históricos de transformación del paisaje y la propia construcción social del parque como artefacto humano.

En este nuevo enfoque conservacionista-infraestructural que adquiere el PNBC y que termina por definir la fisonomía actual de este tecno-ambiente, los bosques dejan de ser un obstáculo y se convierten tanto en el elemento simbólico central de la imagen prístina del PNBC, como en la base infraestructural de la reconfiguración de Carrillo como un sistema tecno-ambiental de conservación y transporte. Empero, si bien hasta aquí se han adelantado ya algunos de los elementos centrales en la construcción de un paisaje conservacionista a partir de su creciente relación y sus interacciones con el paisaje infraestructural, resulta necesario detallar aún más la compleja dinámica inherente a la construcción socio-histórica del primero.

### **El paisaje dominante: la construcción social del PNBC como espacio de conservación e ícono de la “imagen verde” costarricense**

Tal como se señaló al principio de esta

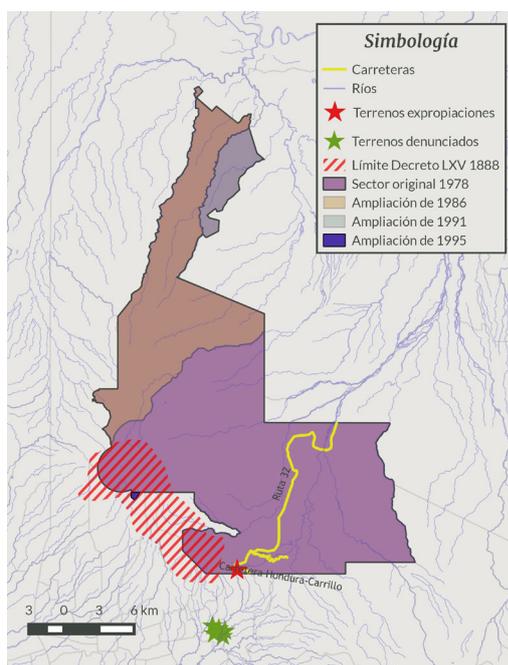
investigación, el paisaje conservacionista corresponde al paisaje específico generado por las políticas de conservación del Estado costarricense. Las mismas son entendidas como aquellas orientadas a delimitar y definir las relaciones humano-ambientales con el fin de optimizar la generación y el sostenimiento de una clase de servicios ambientales cambiantes en el tiempo. Este paisaje tiene que ver, entonces, con la reconstrucción histórica de las zonas que se fueron “protegiendo” hasta conformar la fisonomía y composición territorial actual del PNBC, distinguiendo así cuáles fueron los fines perseguidos por las políticas y estrategias conservacionistas del Estado costarricense. Así, los elementos centrales que guían el análisis de este tipo de paisaje conservacionista son aquellos que se relacionan con el proceso de conversión del mismo en el predominante hasta la actualidad. En este sentido, se puede señalar que la fisonomía que adquirió el área del PNBC en distintos momentos históricos, culminó finalmente con el predominio de un medio ambiente conservado en el que subyacen, sin embargo, rasgos materiales y significados simbólicos específicos pertenecientes a los otros tipos de paisajes históricamente presentes.

De esta forma, las ideas conservacionistas alrededor del PNBC, se puede rastrear al menos desde 1888, cuando el laureado naturalista suizo Henri Pittier advirtió sobre la necesidad de declarar inalienables y bajo la administración del Estado algunas áreas boscosas de la región.[24] Imbuido por lo que se ha denominado un “conservacionismo utilitario” (Goebel, “Construcción social” 43-44), donde, más que relaciones ecosistémicas, la relación automática establecida entre la tala de árboles y la disminución de las lluvias y consecuentemente del caudal de ríos y fuentes de agua —con consecuencias sociales y económicas notorias— era el norte indiscutible del conservacionismo decimonónico, Pittier daba inicio a la construcción sociohistórica de un paisaje conservacionista en lo que hoy es el PNBC.

Se puede decir que el paisaje conservacionista tiene fecha de nacimiento, ya que tras las denuncias de Pittier se emitió el Decreto de Ley N° 65 del 30 de julio de 1888, en el que se

declaró inalienable una zona de terreno de dos kilómetros de ancho en la zona de cerro Zurquí (Congreso de la República). Cabe señalar que entre finales del siglo XIX y la primera mitad del XX el paisaje conservacionista era notoriamente marginal (ver la región destacada con líneas rojas contenida en el Mapa 2). A fin de cuentas, el objetivo primario de proteger de manera selectiva los bosques situados en las márgenes de los ríos y fuentes de agua consistía en garantizar el suministro de servicios ambientales básicos para las poblaciones del Valle Central, especialmente el agua. Sin embargo, la ampliación del espacio de conservación que daría origen a lo que en 1978 se inauguraría formalmente como el PNBC, data de la década de 1960 (ver las distintas fases históricas de ampliación del PNBC destacadas en el Mapa 2).

**Mapa 2. Localización de los terrenos denunciados y expropiados dentro del Parque Nacional Braulio Carrillo y zonas aledañas (1881-1995).**



Fuentes: Elaboración propia a partir de documentos del ANCR.[25]

El objetivo de dicha ampliación era obtener los fondos del Banco Mundial para construir la anhelada carretera al Atlántico/Caribe. Es así como tienen lugar numerosas expropiaciones con el fin de adicionarlas al área propuesta originalmente por el gobierno y considerada

insuficiente por esta institución financiera. De esta manera, se considera que la inauguración oficial del PNBC en 1978, más que un punto de partida parece un punto de llegada; una suerte de consolidación e institucionalización de lo existente como un paisaje "prístino" que nunca fue tal cosa. Las ampliaciones estimularon una política de expropiaciones que continuó tras la inauguración del PNBC y que se pudo advertir en las diversas fuentes analizadas para esta investigación.[26] Cabe destacar que la consolidación de dicho espacio y su relación con la carretera en construcción no siempre fue sencilla y funcional, ya que el propio Banco Mundial solicitó un estudio ecológico para saber si la construcción de la carretera afectaría la ecología de la región.[27] En 1978, un grupo constituido por Rodolfo Quirós Guardia, ex ministro de Agricultura y Ganadería durante la administración 1974-1978, el presidente de la Asociación para la Conservación de la Naturaleza (ASCONA) y otras autoridades y técnicos visitaron la zona del Bajo de la Honduras, determinando que para una mejor conservación se debía cambiar la categoría de reserva forestal por la de un parque nacional, coincidiendo, sin embargo, en que la construcción de la carretera debía continuar. Ese mismo año, funcionarios de la Dirección General Forestal (DGF) y la Dirección de Parques Nacionales efectuaron otra inspección a los trabajos de la carretera en el Bajo La Honduras, emitiendo un pronunciamiento contundente sobre la viabilidad ecológica de la obra. En este, se señalaban que "la carretera no podía detenerse por cuanto el daño producido se recuperará en pocos años, siempre que se haga efectiva la vigilancia y el manejo del parque nacional ya establecido" ("Presidencia"). Se advirtió, además, que la carretera y el establecimiento del parque nacional más bien "facilitarían la vigilancia e impedirán la ocupación de tierras y la destrucción del bosque de la zona, acción que ya estaba en camino, no sólo en el Bajo La Honduras, sino en la zona de Guápiles, donde ya existen fincas escrituradas [y con el establecimiento del PNBC] todas estas fincas desaparecerán" ("Presidencia").

Las acciones, análisis y pronunciamientos de estos actores sociales y políticos señalaban la existencia de una clara interacción

funcional entre el paisaje infraestructural y el conservacionista, pues la naturaleza ya no sería más un obstáculo, sino que, por el contrario, contribuiría a la construcción de la carretera. Esta auxiliaría a la conservación del bosque a construir, al eliminar a las otras formas de paisaje preexistentes desde larga data. La carretera se constituyó, de esta manera, en un elemento antrópico que contribuyó a construir la imagen prístina del PNBC, lo que se evidencia en las declaraciones del grupo en cuestión, al señalar que “la afectación ecológica no será significativa y la carretera hará posible que todos los costarricenses conozcan y disfruten con la observación de un lugar de gran belleza por sus bosques y de un gran valor científico” (“Presidencia”).

Los pronunciamientos de los distintos funcionarios para declarar ecológicamente viable la carretera, refleja, con claridad, una visión reduccionista y biocéntrica del medio biofísico natural, basada en el denominado culto decimonónico de la vida silvestre (Martínez 16-20), donde la naturaleza debía permanecer inmaculada e intocable. Lo paradójico que se desprende del discurso conservacionista de los actores mencionados es que dicha conservación se impulsaría por la introducción de la carretera que alteraría profundamente los ecosistemas. No se tomaban en cuenta —como no se hace hoy en día— indicadores biofísicos de (in) sustentabilidad, ni la masiva apropiación primaria de la producción primaria neta de biomasa que supuso la carretera. Tampoco era considerado, por otra parte, el bajo impacto ecológico que suponían las pequeñas y aún medianas explotaciones agrícolas presentes en la zona por los escasos insumos de energía y materiales externos al agroecosistema que requerían para su producción. El bosque, de esta manera, más que un ecosistema era representado como una suma de árboles, por lo que los impactos ambientales de las profundas transformaciones generadas por la nueva vía de comunicación claramente serían subvalorados.

Es así como, independientemente de sus consecuencias ecológicas, desde la perspectiva de los actores que crearon el PNBC, este representó la construcción exitosa de un sistema tecno-ambiental de conservación con

predominio de los paisajes infraestructural y conservacionista, donde el parque y la carretera mantenían una relación simbiótica en la que los bosques se constituían en parte de la infraestructura vial, turística y científica, mientras que la carretera era parte integral del sistema de conservación, aunque su presencia fuera invisibilizada y su impacto simbólicamente disminuido en aras de construir la imagen prístina del parque.

Los derrumbes frecuentes que han tenido lugar en los últimos años en esta carretera nacional y que son evidenciados a través de diversos medios de comunicación, han visibilizado la relación carretera-parque, donde la naturaleza, que dio origen a la carretera, parece constituirse de nuevo como un obstáculo. Esta última afirmación se debe a la imposibilidad de ampliar la carretera o realizar obras de infraestructura que alteren ostensiblemente los ecosistemas en la zona del parque, que, sin embargo, fue la que permitió la propia construcción de la vía de comunicación. Lo anterior parece dar cuenta de que la disfuncionalidad “real” entre el paisaje conservacionista y el infraestructural es creciente, como lo fue en el esplendor de Carrillo, aquel poblado ya perdido en el bosque y en el tiempo y al cual estos investigadores han acudido deseosos de datar sus huellas históricas.

## Conclusiones

En esta investigación se analizaron las características, interacciones y la evolución de los paisajes históricos predominantes presentes en el espacio de conservación que en la actualidad ocupa el Parque Nacional Braulio Carrillo en Costa Rica entre 1881 y 1987. Mediante la reconstrucción histórica de los paisajes infraestructural y conservacionista, es posible situar las lógicas históricas de los sitios de conservación como sistemas socioambientales. El estudio partió de la consideración de que los parques nacionales, áreas protegidas y otros sitios de conservación, deben ser observados como sistemas sociales complejos, humanizados y por lo tanto históricos. Esta perspectiva permite alejarse de la concepción clásica que les confiere un

carácter prístino, deshumanizado y, por lo tanto, ahistórico y atemporal. Su dimensión antrópica obliga, además, a explorar las características del trabajo humano a través del estudio de las tecnologías, es decir, los instrumentos, recursos técnicos y procedimientos empleados en las transformaciones de dichos espacios.

En lo que respecta al paisaje infraestructural, tenemos que, entre finales del siglo XIX y la primera mitad del XX predominó la infraestructura vial y de comunicaciones. La construcción, mantenimiento y ampliación de caminos con sus puentes, tanto carreteros como ferroviarios, que buscaban salvar la gran cantidad de ríos y quebradas por las que inevitablemente debían atravesarse para comunicar al Valle Central, tanto con el Caribe, como con el mercado internacional, fue constante en la era del “progreso” liberal. Todo ello ocurría en el espacio actual del parque, que luego sería re-diseñado simbólicamente como un espacio ajeno a la presencia humana, y, por lo tanto, carente de historia.

Desde un enfoque claramente ingenieril y progresista, estas estructuras tenían como objetivo fundamental resistir las particularidades biofísicas del bosque tropical, por lo que fueron diseñados y construidos mayoritariamente con acero, hierro, concreto y otros materiales de alta resistencia. Se constituyeron, finalmente, en un ícono del dominio del ser humano sobre una naturaleza que conspiraba contra el desarrollo material de las sociedades y se “resistía” a este.

Este énfasis ingenieril y la concepción de la naturaleza como obstáculo del progreso fue cambiando, empero, después de la segunda mitad del siglo XX, cuando toma fuerza la infraestructura ecológica, sin que la vial pierda su protagonismo. Así, en el contexto de la guerra fría y el conservacionismo con fines estratégicos, el Banco Mundial exigió la creación de un parque nacional dotado de una amplia zona de protección forestal como requisito para otorgar los fondos para construir la Ruta Nacional 32 —la actual carretera Braulio Carrillo— La institución financiera determinó que el área boscosa que el gobierno propuso para la creación del PNBC era insuficiente, por lo que el Estado, siguiendo sus directrices, procedió a realizar una serie de expropiaciones de tierras a través

del Instituto de Tierras y Colonización (ITCO) y a repoblarlas, tanto con especies nativas como exóticas. De esta manera, parte de los bosques del PNBC fueron literalmente construidos, mientras que, aquellos donde la presencia humana y las consecuentes transformaciones socioambientales de ella derivada eran innegables, fueron simbólicamente diseñados como “prístinos”, a pesar de ser claramente “artefactos humanos”. Los bosques pasaron, de esta manera, de ser un obstáculo al desarrollo del paisaje infraestructural a ser parte de dicho paisaje, dado que la infraestructura ecológica terminó auxiliando y a la vez limitando a la infraestructura vial, convirtiéndose finalmente ambos en paisajes dominantes.

Lo anterior nos conduce indefectiblemente al otro paisaje predominante en el sistema socio-ambiental del PNBC: el conservacionista. Vale recordar que para los efectos del presente estudio este corresponde al paisaje específico generado por las políticas de conservación del Estado costarricense, que hunden sus raíces en los preceptos del conservacionismo y la silvicultura científica en boga en el epílogo decimonónico[28]. Estas políticas son entendidas como aquellas orientadas a delimitar y definir las relaciones humano-ambientales con el fin de optimizar la generación y el sostenimiento de una clase de servicios ambientales cambiantes en el tiempo.

De esta manera, y tras un inicio marginal y más normativo que práctico, este paisaje se tornó predominante a partir del creciente y ya mencionado peso de la infraestructura ecológica —lo que hoy es propiamente el PNBC— como elemento funcional y de auxilio al anhelado desarrollo de la infraestructura vial adecuada que comunicara de manera efectiva y estable al Valle Central con el Atlántico/Caribe y, por extensión con el mercado mundial.

Pare ello, tuvieron lugar procesos simultáneos de afianzamiento de los espacios históricos de conservación construidos de manera paulatina en el tecno-ambiente en cuestión, y de ampliación territorial y presunta siembra de árboles en espacios otrora dedicados a actividades productivas y extractivas diversas.

Esto nos deja claro que el PNBC es, en sí mismo una construcción social, un artefacto

humano. El paisaje conservacionista se convierte en predominante, en suma, a partir de las múltiples transformaciones materiales, culturales, políticas y desde luego socio-ambientales a las que se ha buscado acceder en el presente estudio, y su invisibilización —o supresión cultural en palabras de Carse— institucionalizada bajo el manto de la imagen prístina y el carácter ahistórico y atemporal asignados al PNBC en su construcción simbólica.

De esta manera, el estudio deja claro que la inauguración oficial del PNBC en 1978, más que un punto de partida parece un punto de llegada; una suerte de consolidación e institucionalización de lo existente como un paisaje inmaculado que, finalmente nunca fue tal cosa en términos “reales”.

Las consecuencias en la fisonomía del sistema socioambiental aquí analizado, no fueron exiguas. Este pasó de ser un tecno-ambiente de paisajes múltiples —con presencia de los paisajes habitacional, agrario, extractivo, infraestructural, conservacionista con predominio del infraestructural— a un tecno-ambiente con presencia únicamente de dos paisajes fuertemente interrelacionados e interdependientes: el conservacionista y el infraestructural.

Las consecuencias socio-ambientales de la construcción social de la imagen prístina del parque, indefectiblemente asociada a la “imagen verde” de Costa Rica como un todo, van a trascender por mucho el espacio geográfico de los parques nacionales que, como el aquí estudiado, le brindan sustento.

Sólo a manera de ejemplo vale recordar que, para acceder a los mercados mundiales de recursos, todas las actividades extractivas y productivas desarrolladas en las más diversas y en ocasiones distantes zonas del país debían literalmente atravesar por un paisaje aparentemente contrapuesto a dicha lógica, pero que en realidad era, y es, parte integral de ella: el paisaje conservacionista.

En efecto, de la misma manera en que otrora las maderas de exportación, el caucho y los minerales extraídos de otras regiones atravesaban por carretera y ferrocarril no pocas de las áreas “protegidas” por la legislación

conservacionista decimonónica, en la actualidad furgones y contenedores transitan rampantes por el PNBC, indiscutible ícono del “éxito conservacionista” y de la “imagen verde” de Costa Rica, cargados de los “frutos insustentables” de la explotación intensiva del medio biofísico generada en todo el país, cuya invisibilización se ha construido históricamente precisamente a través de dicha “imagen verde”. Esto nos confirma que, a partir de nuestro marco interpretativo, el PNBC, aunque cambiante históricamente en sus articulaciones específicas, más que un parque ha sido históricamente y es en la actualidad, un sistema socioambiental, en el que el interés económico, la explotación extractiva, la nacionalización de la naturaleza, la conservación selectiva, la infraestructura (conservacionista, vial y de otra índole) se han constituido en componentes funcionales de esta *socionaturaleza* específica, componentes que solo pueden ser observados en su conjunto y complejidad si se abandona la perspectiva que privilegia la concepción de una diferencia ontológica entre naturaleza y sociedad.

## Notas

[1] Este artículo es resultado del proyecto de investigación mucho más amplio titulado B5071 “La construcción social de los espacios de conservación: hacia una historia ambiental en perspectiva comparada de los Parques Nacionales Braulio Carrillo (1881-1987) y Corcovado (1914-1982) en Costa Rica”, llevado a cabo en el Centro de Investigaciones Históricas de América Central (CIHAC) de la Universidad de Costa Rica, y patrocinado por la Vicerrectoría de Investigación de esta Universidad. Extendemos un agradecimiento a los asistentes de investigación Sofía Cortés Sequeira y Ricardo Pérez Navarro, por su valiosa colaboración con la búsqueda, recopilación y sistematización de las fuentes primarias contenidas en esta investigación.

[2] Tal es el caso de los bosques de los Apalaches en Estados Unidos, que, como lo analiza con detalle Sara Gregg (2010) son verdaderas creaciones humanas, en las que se eliminó un tipo de paisaje (rural, campesino y disperso) para crear un paisaje forestal federal en el contexto de las políticas del New Deal estadounidense.

[3] Uno de los trabajos pioneros en esta perspectiva constructivista y antrópica de la historia ambiental y que se constituyó en un definitivo parteaguas en la epistemología de los estudios históricos del ambiente, particularmente en el mundo anglosajón, es el memorable artículo de William Cronon (1996).

[4] Este término fue acuñado por Bruno Latour, uno de los

más insignes impulsores de los estudios CTS (Ciencia, Tecnología y Sociedad).

[5] Uno de los trabajos de síntesis en el que se desarrolla con claridad esta perspectiva interpretativa es el valioso trabajo de Shawn William Miller (2007), quien a partir de estas premisas re-interpreta la historia ambiental de América Latina.

[6] Uno de los autores más claros en esta lógica de construcción de ambientes siconaturales es Richard White (1995), que analiza la "construcción" del Río Columbia como un sistema energético, con elementos humanos (represas, pesquerías, plantas nucleares etc.) y naturales (el río y los ecosistemas a él asociados). Para conceptualizar dicho sistema, White desarrolla el concepto de máquina orgánica, una metáfora del sistema siconatural cuya evolución analiza.

[7] Ver Cronon 1996 y Carse 2016.

[8] En este valioso trabajo, la autora hace un exhaustivo recuento de la producción historiográfica reciente sobre la historia de los parques nacionales desde la perspectiva constructivista que aquí exponemos, especialmente para los casos de Canadá, los Estados Unidos y Suiza.

[9] Ver Goebel 2013.

[10] Ver Pritchard 2011, Jørgensen et al. 2013 y Carse 2012.

[11] Ver Pritchard 2011, Carse 2012 y White 1995.

[12] Ver Carse 2012.

[13] Son numerosos los planos existentes en el Archivo Nacional de Costa Rica (en adelante ANCR) que dan cuenta no sólo de la construcción de puentes y otros elementos infraestructurales, sino también de las características constructivas y las formas en que se procuraba sortear los obstáculos que los rasgos biofísicos interponían al desarrollo de caminos y vías de comunicación en el espacio ocupado hoy por el PNBC. Ver ANCR, Mapas y Planos, N° 002796, sin fecha; ANCR, Mapas y Planos, N° 13592, año 1925; ANCR, Fotografía, N° 7140, 371-400, años 1914-1953.

[14] Reglamento de tránsito por la Carretera Nacional a Río Sucio. Material de Sergio Barquero, suministrado por la profesora Felicia Camacho.

[15] Contrato con la Empresa de Transportes y Malas de San José. Material de Sergio Barquero, suministrado por la profesora Felicia Camacho.

[16] ANCR, Hacienda, N° 13116, año 1895.

[17] ANCR, Juzgado Primero Civil de San José, N° 10375, año 1904.

[18] ANCR, Fomento, N° 006103, años 1912-1914.

[19] ANCR, Congreso, N° 17311, año 1935.

[20] ANCR, Mapas y Planos, N° 009860, año 1924; ANCR, Mapas y Planos, N° 009861, año 1924; ANCR, Mapas y Planos, N° 010221, año 1924.

[21] ANCR, Presidencia, N° 1446, año 1978.

[22] ANCR, Mapas y planos, N° 21727, 1965.

[23] Ver Gregg 2010.

[24] Ver Pittier 1888.

[25] Los documentos utilizados fueron: ANCR,, Juzgado Contencioso Administrativo, N° 004186, año 1873; ANCR, Juzgado Contencioso Administrativo, N° 004155, año 1876; ANCR, Juzgado Contencioso Administrativo, N° 005653, año 1895; ANCR, Juzgado de lo Contencioso Administrativo de San José, año 1900; Mapas y planos, N° 21727, 1965; ANCR, Mapas y Planos, N° 014154, año 1888.

[26] Véase, por ejemplo, ANCR, Mapas y planos, N° 21727, 1965.

[27] ANCR, Presidencia, N° 1446, año 1978.

[28] Ver Martínez Alier 2004, Hays 1999 y Scott 1998.

## Bibliografía

- Argüello, Manuel. "Discurso." *Diario Oficial La Gaceta*, 9 May. 1882, pp. 1-3. [bit.ly/2EMApVV](http://bit.ly/2EMApVV). Consultado 5 Mar. 2019.
- Boza, Mario. *Los Parques Nacionales de Costa Rica*. Instituto de la Caza Fotográfica y ciencias de la Naturaleza (INCAFO) – Centro Iberoamericano de Cooperación (CIC), 1978.
- Carse, Ashley. "Nature as infrastructure: Making and managing the Panama Canal watershed." *Social Studies of Science*, vol. 42, no. 4, 2012, pp. 539-563.
- . "“Like a Work of Nature”: Revisiting the Panamá Canal’s Environmental History at Gatun Lake." *Environmental History*, vol. 21, no. 2, 2016, pp. 231-239.
- Congreso de la República de Costa Rica. "Declara inalienables las montañas en que tienen su origen las aguas que abastecen a Heredia y Alajuela. Ley No. 65 del 30 de julio de 1888." *Colección de leyes y decretos*, Año 1888, Semestre 2, Tomo 1, p. 296.
- Cronon, William. "The Trouble with Wilderness: Or, Getting Back to the Wrong Nature." *Environmental History* vol. 1, no 1, 1996, pp. 7-28.
- Evans, Sterling. *The Green Republic: a conservation history of Costa Rica*. University of Texas Press, 1999.
- Folchi, Mauricio. "La exportación de recursos naturales ambientalmente vulnerables en Chile (1842-1932)." XIII Congreso Internacional de Historia Económica, 21-26 Jul. 1996, Buenos Aires. Ponencia.
- Freitas, Federico. "A Park for the Borderlands: The Creation of Iguacu National Park in Southern Brazil, 1880–1940." *Revista de Historia Iberoamericana* vol. 7, no. 2, 2014. *Dialnet*, [dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7038844](http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7038844). Consultado 5 Mar. 2019.

- Goebel Mc Dermott, Anthony. "Ciencia, legislación y discurso conservacionista. El 'germen' de los Parques Nacionales en Costa Rica: elementos contextuales y 'matices' analíticos 1833-1955." *Diálogos: Revista Electrónica de Historia*, vol. 6, no. 2, 2006, pp. 1-39.
- . "Historia ambiental, representaciones sociales y exploración decimonónica: elementos conceptuales y empíricos para el estudio del imaginario ambiental de la Costa Rica del siglo XIX." *Diálogos: Revista Electrónica de Historia*, vol. 9, no. 2, pp. 23-53.
- . "La construcción social del conservacionismo estatal Costarricense y su rol como condicionante de la inserción "definitiva" de los bosques en el mercado mundial contemporáneo (1883-1955)." *Conocer para transformar II: Nuevas investigaciones sobre Ciencia, Tecnología y Sociedad en América Latina*, editado por Pablo Kreimer, Hebe Vessuri y Antonio Arellano. UNESCO-IESALC, 2012, pp. 39-72
- . *Los bosques del "progreso". Explotación forestal y régimen ambiental en Costa Rica: 1883-1955*. Editorial Nuevas Perspectivas, 2013.
- . "Posibilidades de 'confluencia' entre la(s) historia(s) ambiental(es) y los estudios CTS: las áreas de conservación como ejemplo analítico." *Revista de Ciencias Sociales*, vol. III, no. 153, 2016, pp. 69-86.
- Gregg, Sara. *Managing the Mountains. Land Use Planning, The New Deal, and the Creation of a Federal Landscape in Appalachia*. Yale UP, 2010.
- Hall, Carolyn. *El café y el desarrollo histórico-geográfico de Costa Rica*. Editorial Costa Rica, 1982.
- Hays, Samuel. *Conservation and de Gospel of Efficiency. The Progressive Conservation Movement 1890-1920*. University of Pittsburg Press, 1999.
- Instituto Tecnológico de Costa Rica (ITCR). *Atlas Digital de Costa Rica 2014*. 06 Dic. 2016, repositoriotec.tec.ac.cr/handle/2238/6749?show=full. Consultado 20 Mar. 2019.
- Latour Bruno. *Aramis or the Love of Technology*. Harvard UP, 1996.
- . *We have never been modern*. Harvard UP, 1993.
- Latour, Bruno y Steve Woolgar. *Laboratory Life: The Construction of Scientific Facts*. Sage, 1979.
- Leal, Claudia. "Conservation Memories: Vicissitudes of a Biodiversity Conservation Project in the Rainforests of Colombia, 1992-1998." *Environmental History*, no. 20, 2015, pp. 368-395.
- Martínez Alier, Joan. *El ecologismo de los pobres. Conflictos ambientales y lenguajes de valoración*. Icaria Antrazyt-Flacso, 2004.
- Miller, Shawn William. *An Environmental History of Latin America*. Cambridge UP, 2007.
- Morera, Carlos et al. "Transformaciones espacio-temporales de la cobertura vegetal en el Parque Nacional Corcovado, 1960-2014." *Revista de Biología Tropical*, vol. 66, no. 1, 2008, pp. 352-367.
- Morera Jiménez, Marisol. "Los orígenes del discurso conservacionista en Costa Rica: un estudio de caso Heredia entre 1821-1840." *Costa Rica: Cuatro Ensayos de Historia Ambiental*, editado por Anthony Goebel Mac Dermott y Ronny Viales Hurtado, Sociedad Editora Alquimia 2000, 2011, pp. 43-81.
- Obregón, Clotilde. *Carrillo: una época y un hombre 1835-1842*. Editorial Costa Rica, 1989.
- Pittier, Henri. "Informe dirigido a la Secretaría de Estado en el despacho de Instrucción Pública." *Diario Oficial La Gaceta*, 22 Jul. 1888.
- Poder Ejecutivo de la República de Costa Rica. "Declara Parque Nacional Braulio Carrillo." 5 Abr. 1978. Colección de Leyes y Decretos, Año 1978, Semestre 1, Tomo 3: 1010.
- Pritchard, Sara B. *Confluence: The Nature of Technology and the Remaking of the Rhône*. Harvard UP, 2011.
- Saari, Paula. "Marketing Nature: The Canadian National Parks Branch and Constructing the Portrayal of National Parks in Promotional Brochures, 1936-1970." *Environment and History*, vol. 21, no. 3, 2015, pp. 401-446.
- Scott, James. *Seeing Like a State. How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. Yale UP, 1998.
- Wakild, Emily. *Revolutionary Parks: Conservation, Social Justice, and Mexico's National Parks, 1910-1940*. University of Arizona Press, 2011.
- White, Richard. *The Organic Machine: The Remaking of the Columbia River*. Hill and Wang, 1995.
- . "From Wilderness to Hybrid Landscapes: The Cultural Turn in Environmental History." *The Historian*, vol. 66, no. 3, 2004, pp. 557-564.

### Notas biográficas de los autores

Anthony Goebel McDermott es Doctor en Historia por la Universidad de Costa Rica y Director del Programa de Posgrado en Historia en la misma Universidad.

David Chavarría Camacho posee una Maestría en Historia por la Universidad de Costa Rica y es Investigador del Centro de Investigaciones Históricas de América Central de la misma Universidad.

Ronny J. Viales Hurtado es Doctor en Historia Económica por la Universitat Autònoma de Barcelona y Profesor Catedrático de la Escuela de Historia de la Universidad de Costa Rica.