



# LA CONSTRUCCIÓN DE ENTORNOS Y CIRCUITOS PARA EL TURISMO EN EL NOROESTE CORDOBÉS: EL CASO DE LOS TÚNELES DE TANINGA

Paula Torres

FCC-UNC

## Resumen

En el trabajo reflexionamos sobre las formas de regulación y ordenamiento del Estado-Mercado en los territorios del noroeste cordobés a partir del proceso de turistificación y patrimonialización de los túneles de Tanninga, en el departamento Pocho. Allí, durante la última década, las intervenciones del Estado provincial se han orientado a la extensión y el mejoramiento de los accesos viales y las redes de servicios básicos, bajo el imperativo de atraer inversiones privadas que impulsen el desarrollo productivo y el turismo regional. Esto ha permitido reconfigurar los territorios bajo la forma de urbanizaciones turísticas, lo que impacta no solo en los procesos económico-productivos regionales, sino también en los modos de vida y de relacionamiento de sus habitantes. Partimos de entender que existe una forma de experiencia contemporánea predominantemente urbana y turística que afecta lo visual y que comprende desplazamiento, disfrute y ocio de un sujeto entendido como turista-cliente bajo la lógica de consumo. El disfrute se postula, entonces, como eje fundamental de las interacciones y de las formas de regulación de la sensibilidad, mientras la lógica turística y patrimonial apunta a la construcción de entornos y circuitos en zonas históricamente relegadas.

**Palabras clave:** turistificación – patrimonialización – entornos – túneles de Tanninga

## Introducción

En el presente trabajo nos proponemos reflexionar sobre las formas de regulación y ordenamiento del Estado-Mercado en los territorios del noroeste cordobés a partir de analizar el reciente proceso de turistificación y patrimonialización de los túneles de Tanninga, en el departamento Pocho. Allí, durante la última década, las intervenciones del Estado provincial se han orientado a la extensión y el mejoramiento de los accesos viales y las redes de servicios básicos, bajo el imperativo de atraer inversiones privadas que impulsen el desarrollo productivo y el turismo regional. Estas regulaciones, fundadas en el *progreso* como lógica neutral e incuestionable, han permitido reconfigurar los territorios bajo la forma de *urbanizaciones turísticas*, lo que impacta no solo en los procesos económico-productivos regionales, sino también en los modos de vida y de relacionamiento de sus habitantes. Partiendo de considerar que vivimos en un contexto socio-cultural atravesado por procesos de turistificación y patrimonialización de la experiencia, entendemos que el disfrute se postula como eje fundamental de las interacciones y de las formas de regulación de la sensibilidad. Asumimos por ello que existe una forma de experiencia contemporánea predominantemente urbana y turística que afecta lo visual y que comprende desplazamiento, disfrute y ocio de un sujeto entendido como *turista-cliente* bajo la lógica de consumo. Simultáneamente, estas operaciones van moldeando a los propios habitantes como *productores-emprendedores* al servicio del turismo.

Desde esta perspectiva, a continuación retomaremos algunas de las dimensiones conceptuales abordadas como parte del Trayecto de Posgrado “Turismo, patrimonio y comunicación” para analizar qué lugar ocupan los destinatarios de los planes estatales de desarrollo territorial, así también como el rol del Estado y del Mercado en el diseño de intervenciones que apuntan a la construcción de entornos y circuitos de turismo en zonas históricamente desiguales. Para eso desarrollaremos las nociones de mediatización y mercantilización de la experiencia reconociendo el lugar hegemónico que ocupan los procesos de turistificación y patrimonialización como dinámicas socio-urbanas.

## Pensar la experiencia contemporánea: aislamiento, velocidad y consumo

¿Cómo estamos *juntos* hoy? ¿Cómo nos relacionamos y para qué nos reunimos? ¿Cómo experimentamos el espacio y qué implica pensarnos *en un lugar*? Frente a estos interrogantes, es posible empezar con una afirmación: hoy nos resulta difícil, cuanto no imposible, imaginar una experiencia que no sea urbana. Esto no significa que nuestras experiencias tengan lugar únicamente en el espacio de la ciudad sino que las funciones urbanas se extienden más allá de las fronteras físicas que la delimitan (Simmel, 2005). En tal sentido, el urbanismo constituye hoy el dispositivo hegemónico de ordenamiento y regulación espacio-temporal y con ello, del modo de producción capitalista y de las

relaciones sociales. Capitalismo y urbanismo operan organizando espacios y territorios al tiempo que determinan nuestra propia sensibilidad, nuestra percepción sobre nosotros mismos, sobre los otros y sobre el mundo. Pensar cómo están estructurados estos dispositivos de ordenamiento resulta fundamental entonces para poder entender cómo está moldeada nuestra experiencia y sensibilidad, cómo pensamos y sentimos el espacio y –retomando los interrogantes iniciales- cómo estamos ¿junto? a otros.

Ya en la década de los setenta, el filósofo y geógrafo francés Henri Lefebvre anticipaba que la distinción entre ciudad y campo iba desapareciendo a partir de la producción de nuevas formas de espacialidad caracterizadas por espacios integrados o porosos que mostraban un desarrollo cultural y geográfico desigual bajo el poder hegemónico del Estado y del Mercado (Lefebvre, 1974). La forma urbana se constituía así en un punto central para la supervivencia del capitalismo y, por lo tanto, susceptible de convertirse en objeto de la lucha de clases. Más recientemente, el también geógrafo David Harvey (2013) ha postulado en el mismo sentido de qué manera la producción urbana ha significado históricamente un instrumento esencial de control y estabilización social, desde las modificaciones introducidas por el Barón de Haussmann en la ciudad de París en el siglo XIX, hasta los procesos actuales de urbanización a escala global. Así, puesto que las urbanizaciones surgen a partir de concentraciones geográficas y sociales de un producto excedente, y que ese excedente es extraído de algún lugar y de alguien mientras que el control sobre su utilización radica en pocas manos, las ciudades son desde sus orígenes fenómenos de constitución de un poder diferencial jerarquizado por clases. Es decir que, si bien las formas urbanas siempre implicaron una transformación de los estilos de vida en tanto alteran nuestros modos de ser y de estar en el espacio, esas mutaciones nunca fueron pensadas por todos los sujetos por igual ni implementadas de forma equitativa<sup>1</sup>. Cabe preguntarse entonces cómo operan estos mecanismos de poder sobre nuestra propia experiencia.

En “La sociedad del espectáculo” ([1967], 1995), Guy Debord sostenía que nuestra percepción era regulada por múltiples mediaciones. Ya en la década de los sesenta, este filósofo situacionista afirmaba que la imagen se imponía como lógica hegemónica de relación social bajo el imperativo de *mostrar-se* (Tesis 34). Al reconocernos – representarnos– en imágenes contempladas (en cosas), tal como afirmaba Debord, íbamos alienándonos a los objetos que contemplábamos. Así, cada espectador iba sumergiéndose en un mundo de objetos muertos que ocultaba las formas de relacionamiento entre los hombres y entre las clases: una mediación que separaba al objeto de su historia, al sujeto de su deseo y al mundo de sus contradicciones reales (Tesis 24, 29). Bajo el bombardeo hipnótico de la imagen se ocultaba entonces la miseria, el

---

<sup>1</sup> Por dar un ejemplo, Harvey aborda cómo en la década de 1940 con la introducción de una política estatal de viviendas subsidiadas para la clase media en los Estados Unidos se pasó de la acción comunitaria a la defensa de los valores de la propiedad y las identidades individualizadas (Harvey, 2013).

empobrecimiento, la servidumbre, la escasez y el espanto de las condiciones en que se producía (Tesis 18, 63, 215). En el acto de mostrar la imagen permitía ocultar todo aquello que contradecía al consumo. Es decir que consumiendo, la fantasía de la elección total<sup>2</sup>, el sujeto olvidaba la historia: la de su propia existencia. En un mismo sentido, Raoul Vaneigem ([1967], 2006), caracterizaba a los sujetos como seres esencialmente dependientes, sonámbulos alejados de sí mismos y de la naturaleza de lo real. Treinta años más tarde, en “Carne y Piedra” ([1994], 2007) también Richard Sennett se referirá a cuerpos apaciguados, embotados, marcados por la experiencia pasiva de la contemplación. Es decir, espectadores que experimentan el mundo en términos narcóticos, un sentido que Susan Buck-Morss (2014), en su relectura de la obra de Walter Benjamin, definirá como anestesia de la percepción.

Estas concepciones nos permiten reflexionar sobre las formas actuales de relacionamiento con nosotros mismos, con los otros y con el mundo: alienados a los objetos de consumo, nuestra experiencia está determinada hoy más que nunca por una actitud profundamente pasiva y contemplativa. A esta relación narcótica con lo que nos rodea debemos agregar, además, la experiencia contemporánea de la velocidad, producto de mediaciones cada vez más sofisticadas y tecnológicas –desde los modernos automóviles hasta las autopistas- que van insensibilizando el cuerpo humano (Sennett, 2007). Bajo estas operaciones que aceleran los recorridos, el espacio deja de ser un fin en sí mismo, un lugar de partida o de llegada, para convertirse en un medio al servicio de un fin: el movimiento. Como contrapartida, la velocidad va imponiendo la des-conexión con los otros y con el mundo: dentro de una geografía urbana fragmentada y discontinua. Es decir que la velocidad de la circulación va dejando lugar al aislamiento y la separación alentando el alejamiento entre los sujetos, entre los sujetos y los objetos, entre los sujetos y el mundo.

En sociedades espectaculares como las nuestras, el aislamiento permite la acumulación de productos separados entre sí, pero también de entornos y circuitos diferenciales. Es decir que, lejos de desaparecer, la división de clases posibilita la proliferación de espacios y “entornos protegidos” (Boito y Espoz, 2012) que, bajo la fantasía del consumo transclasista, ofrece un mundo de posibilidades diferenciales en función de las capacidades de adquirir y de las velocidades de consumo. En la ciudad de Córdoba y las localidades a su alrededor, por ejemplo, durante los últimos veinte años se han ido configurando distintos entornos protegidos por clase que definen un territorio fragmentado. Por un lado, los entornos seguros de barrios cerrados y *countries* (mayormente en la zona noroeste y sudeste de la capital provincial, y en las localidades aledañas de La Calera, Villa Allende, Mendiolaza y Malagueño). Por el otro, las ciudades-

---

<sup>2</sup> “Un aura de libertad de elección, siempre que se disponga de dinero para ello” (Harvey, 2013:31), o una fantasía transclasista que depende de las posibilidades clasistas de consumir.

barrio implementadas por el gobierno provincial bajo el programa “Mi casa, mi vida”, con el objetivo de relocalizar villas y barrios cercanos al centro histórico considerados *vulnerables*<sup>3</sup>. A estas regulaciones habitacionales, debemos sumar las políticas de seguridad que, combinando acciones de corte represivo con otras de corte preventivo o comunitario, han permitido el policiamiento de los cuerpos y el control de los conflictos en la ciudad bajo la figura de la Policía Barrial como mediador territorial. Asimismo, podemos mencionar distintas estrategias para el *embellecimiento* de la ciudad a partir de la *revalorización* turística y patrimonial de los sectores céntricos y tradicionales de la urbe, desplazando a sus habitantes tradicionales<sup>4</sup>.

Si bien no es objetivo de este trabajo analizar las múltiples intervenciones y modificaciones introducidas por el proceso de “urbanismo estratégico” (Boito y Espoz, 2014), nos interesa abordar de qué manera el espectáculo como ideología o visión de mundo reúne lo separado, pero lo reúne en cuanto separado (Debord, 1995: Tesis 28). Desde nuestra perspectiva, las formas de intervención urbanística Estado-Mercado en Córdoba están cada vez más orientadas a la separación y al aislamiento vía policiamiento y desplazamiento de las conflictividades, es decir, que las políticas sociales, securitarias, habitacionales, etc., pasan cada vez más por la modulación del espacio-tiempo de la ciudad y de la sensibilidad de los cuerpos. La imagen urbana es, entonces, la de múltiples entornos seguros y diferenciales separados entre sí; edificios y monumentos iluminados y remodelados que se transforman en nodos conectados por modernas autopistas; carriles que dinamizan la circulación de cuerpos y objetos que diariamente se mueven a distancias cada vez más grandes y cada vez más rápido<sup>5</sup>. Sin embargo, mientras se simplifica la circulación –cada vez más veloz, cada vez más segura, cada vez más aséptica- de unos, se organiza el deteniimiento de los otros. En tal sentido, en últimos años las obras viales y de infraestructura en la ciudad de Córdoba han tendido a facilitar el ingreso desde barrios cerrados y *countries* en la zona noroeste de la Capital, como contracara de sectores poblacionales cada vez más invisibilizados y desvinculados en términos presenciales y

---

<sup>3</sup> La administración de la vulnerabilidad y de los llamados riesgos urbanos aparece como nudo sintomal de la trama social-penal para la gestión de la conflictividad característica de las políticas públicas en Córdoba, que tienden cada vez más hacia la territorialización y la regulación de las sensibilidades. Siguiendo a Seveso (2015), “la concepción de vulnerabilidad se enfoca en las condiciones de riesgos que produce la caída de los sujetos en estados de privación y pobreza”, que junto con las visiones de marginalidad y exclusión ponen énfasis en bienes, activos, líneas, franjas y campos, partiendo de “los estados de ‘falta’ que registran los sujetos, construyendo una imagen congelada (fotografía) de las relaciones sociales dispuesta como un dato o ‘estados de cosas’ para la intervención” (p. 51 y 59). Esto supone la oclusión del conflicto social a partir de la regulación estatal sobre aquello que representa un “riesgo” para el orden social.

<sup>4</sup> Harvey (2013) llama “acumulación por desposesión” al proceso por el que los sectores socio-económicos más poderosos capturan el suelo valioso de la ciudad obligando a trasladarse a los sectores subalternos que ya no pueden pagar alquileres u otros impuestos.

<sup>5</sup> Sólo por mencionar algunas de estas transformaciones, destacamos el cierre en 2019 del Anillo de Circunvalación, una autopista de 47 kilómetros que circunda a la ciudad de Córdoba y la conecta con las localidades aledañas; el inicio de la llamada Ronda Urbana, una traza de 34 kilómetros que une distintos barrios entre sí sin necesidad de ingresar al centro; y la construcción del nudo vial de El Tropezón en el noroeste de la ciudad y la llamada Avenida “Intercountries” que conecta los barrios cerrados de Valle Escondido.

simbólicos de la ciudad. Esto significa la organización de “círculos de encierro” (Boito y Espoz, 2014) que les impiden moverse e imposibilitan el encuentro entre los sujetos, vía obstaculización policial de los accesos desde las ciudades-barrio a la zona céntrica, vía deterioro del servicio de transporte público y la reducción de los recorridos por fuera del centro histórico, vía encarecimiento de los costos del transporte, por ejemplo.

Los entornos de clase, entonces, se configuran como sistemas de protección y aislamiento que garantizan la continua circulación (de objetos, de cuerpos, de información) obstruyendo/desplazando la conflictividad y definiendo los modos posibles/deseables de ser y estar a partir del cambio de escala. Esto implica contar con entornos para habitar, para comprar, para comer, para divertirse y escala individual y familiar –la casa-, barrial, sectorial, etc.). En otras palabras, la circulación organiza y moldea el detenimiento a partir de la definición de los patrones de flujos a escalas, dimensiones y velocidades diferentes de consumo. De lo que se trata es de obstruir el encuentro para evadir y reprimir lo conflictivo, eso que, históricamente, daba origen a las ciudades<sup>6</sup>.

Como hemos sostenido hasta aquí, urbanismo y capitalismo operan como organización dominante de la vida moldeando nuestra experiencia, pero lo hacen bajo la forma de una ciudad libre de interacciones, libre de conflictos y de encuentros<sup>7</sup>. Para ello, ordenan la circulación y el detenimiento de cuerpos y objetos bajo la forma de círculos de encierro: la vivienda, el trabajo, el ocio y el entretenimiento, se configuran como momentos conectados pero fragmentados por los que transitamos (y cuanto más rápido, mejor). El espacio y la circulación, entonces, pueden entenderse como partes de la constitución de un poder que es, siempre, el poder de controlar un territorio mediante mensajeros, medios de transporte y transmisión (Virilio, 2006). Los ritmos de circulación y detenimiento, las posibilidades de movimiento y de encuentro se transforman en puntos fundamentales para reflexionar cómo se produce el espacio y, con ello, nuestra sensibilidad. Así, cuando nos referimos a un proceso de mercantilización, asumimos que no sólo existe un mercado de bienes y servicios, sino también de experiencias. Esto es la captación del mercado y de las mediaciones de la sensibilidad social, plasmada en percepciones y creencias. Siguiendo el postulado marxista según el cual la plusvalía en el capitalismo resultaba de considerar a la fuerza de trabajo como mercancía, en “La Plusvalía Ideológica” (2017) Ludovico Silva sostiene que lo ideológico como realidad espiritual también se produce y reproduce como mercancía en pos de fortalecer y enriquecer el capital ideológico del capitalismo. Las ideas dominantes no son otra cosa que la expresión ideal de las

---

<sup>6</sup> Walter Benjamin (2012) sostenía que con el desarrollo del capitalismo y la sociedad de masas comenzaba a gestarse una transformación radical en la forma de experimentar un mundo que, al urbanizarse, se diseñaba en el mismo sentido. De lo que se trataba era de quitar la dimensión conflictiva a todo fenómeno cultural y convertirlo en un objeto deseable, una mercancía.

<sup>7</sup> Cada vez más las ciudades se caracterizan por fragmentos fortificados, comunidades valladas y espacios públicos privatizados sometidos a una vigilancia constante. Verdaderos “micro Estados” que parecen vivir y funcionar de modo autónomo (Harvey, 2013).

relaciones materiales dominantes. Esto supone considerar a la ideología como una formación social que ocupa un lugar preciso dentro de una sociedad, determinado por su estructura material<sup>8</sup>. Al convertir la vida cotidiana en un espacio de producción/regulación de plusvalía, estas operaciones se configuran como sistemas de evaluación social, verdaderos mapas perceptivos que organizan la acción y los comportamientos deseables/posibles a partir del valor que adquieren como objetos (de consumo): la cultura, la experiencia, el turismo y el patrimonio, por ejemplo.

En las sociedades contemporáneas, el poder de consumir y los ritmos de consumo determinan que desde el urbanismo pueda ofrecerse una vida *en comunidad* o un estilo de vida en contacto con la naturaleza, por ejemplo, aun cuando vivimos en entornos separados por clase y la naturaleza aparezca mediada por imágenes ideológicas de *lo natura*<sup>9</sup>. Vivimos en un mundo de relaciones mercantiles. Un mundo convertido en mercancía (Debord, 1995: Tesis 40, 66) que no sólo implica una forma o un contenido de producción y/o consumo, sino una manera de ser, de sentirnos y relacionarnos socialmente. Esto supone afirmar que así como no podemos concebir una experiencia que no sea urbana, no podemos vivir relaciones que no estén mediadas por la mercancía o concebir relaciones en las que no se produzca un intercambio. Y aquí entran en juego los procesos de turistificación y patrimonialización que mencionamos al inicio.

### **Sobre los procesos de turistificación y patrimonialización como políticas de obturación de la conflictividad**

Actualmente, como parte de un acelerado proceso de reforma, recalificación y estetización comercial, patrimonial y turística de los centros urbanos, la ciudad se ofrece como “puesta en escena”: una ciudad festiva en la que predominan actividades vinculadas a lo inmaterial, a lo lúdico y lo cultural. Es decir, actividades no productivas pero mercantilizadas que permiten resaltar la identidad urbana como “marca” a partir de vivir experiencias y crear emociones y sensaciones. La fase actual de la sociedad espectacular que Debord ya advertía a fines de la década de los sesenta, se expresa hoy como una época de promoción del patrimonio histórico donde los museos y el consumo turístico de obras y paisajes configuran un lugar fundamental de la experiencia contemporánea.

En este punto resulta importante considerar la noción de “paisaje” de Williams (2000) como el punto de vista de un observador externo. El autor teoriza sobre la

---

<sup>8</sup> Es a partir del análisis de la estructura económica de una sociedad que puede analizarse el papel concreto de esas formaciones ideológicas.

<sup>9</sup> “En el reino del consumo el ciudadano es rey. Una realeza democrática: igualdad ante el consumo (1), fraternidad en el consumo (2), libertad según el consumo (3). La dictadura de lo consumible ha borrado las barreras de la sangre, del linaje y de la raza; habría que alegrarse sin reservas, si el consumo no hubiera prohibido mediante la lógica de las cosas toda diferenciación cualitativa, para no tolerar entre los valores y los hombres más que diferencias de cantidad”. (Vaneigem, 2006, p. 82)

construcción histórica de esta noción en el marco del desarrollo del capitalismo industrial y las transformaciones tanto en el campo como en la ciudad y lo define como una distancia social más que una construcción estética, que anula el trabajo y las relaciones de producción y que se impone históricamente de forma clasista. Es decir, una configuración que organiza la experiencia y la impone desde las clases dominantes (Benjamin, 2012). Antes lo decíamos con Debord: lo que el espectáculo oculta bajo la forma de la experiencia urbana como proceso neutral y natural, son las relaciones entre hombres, las relaciones entre clases, las condiciones miserables de producción (Debord, 1995, Tesis 24, 69). En la concepción del paisaje como distancia social y clasista y, específicamente, en la construcción del paisaje campestre como deseable, se deben apreciar las complejas relaciones que se entretienen en lo que respecta al acondicionamiento del territorio, siguiendo las lógicas de la circulación del capital, y con ello la experiencia de los sujetos que lo habitan y de quienes lo transitan. En este proceso, la cultura se configura como mercado y el turista como *cliente*<sup>10</sup>. La mercantilización cultural aparece así como encuadre de una política activa de reconfiguración de los escenarios sociales y territoriales –y de la conflictividad social-, que excede la mera proposición del turismo como espacio-tiempo fuera del mundo productivo (Espoz, 2016). Desde esta perspectiva, lo que se instala es una dinámica del viaje contemplativo de los entornos naturales vía consumo como finalidad en sí misma.

En nuestro país, desde hace al menos una década, el turismo adquirió el estatus de política de Estado orientada al desarrollo social y económico de la nación. Esto supuso su consagración como una de las formas de producción, circulación y consumo globales, determinando que muchas ciudades de nuestro país reconfiguraran sus espacios y políticas públicas bajo esta forma de mercantilización. Simultáneamente, el patrimonio comenzó a erigirse como factor determinante y legitimante para la intervención y puesta en valor de diferentes espacios y edificios, modificaciones tendientes a su conversión en mercancías experienciales y su integración en circuitos de desplazamiento para el consumo/disfrute (Espoz, 2016). A los fines de nuestro análisis, resulta importante sintetizar algunas aproximaciones históricas y conceptuales que nos permitan entender el lugar central que hoy ocupa el patrimonio en relación a los procesos de turistificación.

En primer lugar, el patrimonio no es una realidad en sí misma sino una condición o cualidad que adquiere una cosa u objeto: la “cosa” arquitectónica que deviene patrimonio, por ejemplo. Es decir que el patrimonio es, antes que nada, un valor. En la ciudad contemporánea, sin embargo, no sólo los bienes y servicios se configuran como valor o mercancía sino también nuestra propia experiencia. Así, nuestras prácticas y comportamientos están regulados y mediados cada vez más por objetos de consumo que

---

<sup>10</sup> La cultura, como producto de consumo, aparece como objeto muerto de la contemplación espectacular. De lo que se trata es de hacer olvidar la historia mediante la cultura (Debord, 1995, Tesis 184 y 192).



organizan nuestra percepción de qué es lo deseable, lo bello y lo posible, por ejemplo. Pero, además, un valor no es un valor en sí mismo sino en relación a otros. Es una diferencia y, por ello, el patrimonio se refiere a un sistema de relaciones. Si bien hasta la década de 1960, esta noción estuvo vinculada fundamentalmente con el patrimonio construido<sup>11</sup>, a partir de entonces comenzaron a incorporarse nuevos tipos de bienes y a ampliarse el marco cronológico y geográfico donde estos se inscribían. Es decir que la expresión se amplió para designar no sólo aquellas construcciones y edificios individuales, sino también a las formas cultas y populares, urbanas y rurales, públicas o privadas de manzanas, barrios, pueblos y ciudades enteras (Choay, 1993).

Hoy el patrimonio –al igual que la memoria- es asumido como mandato histórico, cultural y político que postula un ideal de belleza. Así, se configura como un verdadero sistema de valoración o evaluación social que define qué se considera perfecto en su género o qué puede ser apreciado como modelo. En tal sentido, el patrimonio no puede ser pensado por fuera de qué se elige recordar y cómo, es decir, en relación a los procesos de memoria como representaciones internas que se refieren al pasado y a las coordenadas de espacio y tiempo. La memoria supone, entonces, una dimensión intangible del patrimonio y, aunque se viva de forma individual, al presentarse como una matriz de la historia (que es lo que le da origen) implica un fenómeno colectivo. Al mismo tiempo, la memoria puede ser considerada como un proceso afectivo. El afecto está configurado por emociones (reacciones físicas a un estímulo) y sentimientos (que responden a una elaboración cultural de esas emociones). Es decir que nuestra memoria está determinada por lo que sentimos y cómo lo sentimos y eso, a su vez, va determinando nuestra percepción sobre las cosas. Si entendemos a la percepción como actividad de conocimiento producto de la reflexión, lo que percibimos es un mundo de significados. En tal sentido, la valoración es la significación que le otorgamos a algo a partir de una exploración y selección sensible. Valorar es seleccionar, es dar importancia o preferencia a una cosa o cualidad en relación a otra. Es, en otras palabras, percibir en función de un mundo de significaciones previamente construido.

En esta línea, la memoria se activa a partir el sentido que le otorgamos al pasado, un sentido que se construye a partir de esa relación de afectación (emoción y sentimiento) a la que nos referíamos antes. Las percepciones sensoriales (percibimos por y a través del cuerpo) proyectan significados sobre el mundo. Pueden ser entendidas, entonces, como interpretaciones de aquello que nos rodea, actos en los que sopesamos, filtramos y delimitamos fronteras de lo posible y lo deseable. Como sujetos de sentido, nuestro cuerpo se configura como instrumento general de comprensión. Por ello, lo que hacemos –qué

---

<sup>11</sup> En su sentido original, "pater" (padre) se vinculaba con las estructuras económicas, familiares y jurídicas de una sociedad. A partir del siglo XIX, cuando se adjetiva la voz "patrimonio", comienza a designar al "patrimonio histórico" y al "monumento" como memoria materializada, por ejemplo. En ese tiempo, la expresión se redujo para referir a lo espacial y lo grandioso, constituido por objetos que apelaban al pasado, configurándose como una mentalidad y como una institución (Choay, 1993).

elegimos recordar, conservar, monumentalizar, etc. – lo hacemos desde lo sensible y a través del cuerpo. Es por eso que la razón de ser del patrimonio es que las personas se reconozcan en él y se identifiquen como comunidad a partir de su valoración. No existe antes de su señalamiento, no tiene una única definición dado que implica luchas y consensos (materiales y simbólicos) entre distintos actores y sectores.

Al igual que el patrimonio, la idea de monumento está ligada con la de memoria. En su sentido original, monumento deriva de las nociones de advertir y recordar y por ello está directa y esencialmente relacionado con la memoria, y la suscitar mediante una emoción un recuerdo vivo<sup>12</sup>. Su especificidad está dada, entonces, por el modo en que actúa sobre la memoria. No sólo la trabaja y moviliza por medio de la afectividad sino que evoca un pasado y no “cualquier” pasado, sino uno localizado y seleccionado con el fin de mantener y preservar la identidad de una comunidad. En tal sentido, “el monumento es una defensa contra el traumatismo de la existencia, un dispositivo de seguridad. El monumento asegura, tranquiliza y apacigua, conjurando el ser del tiempo” (Choay, 1993:71). Es por eso que podemos afirmar, siguiendo a Delgado, que monumentalizar la ciudad es organizarla de forma tal que se resalten los signos de una (pretendida) identidad colectiva en la que apoya la conciencia urbana, para homogeneizar y clarificar el medio ambiente urbano (Delgado, 2011).

Patrimonio, memoria y monumento son constructos centrales para reflexionar en torno a la fabricación de “circuitos turísticos” por parte del Estado-Mercado. Como analizamos hasta aquí, la apelación a la afectividad de memoria –que se asume como compartida o colectiva- permite apaciguar y/o calmar elementos disímiles y hasta conflictivos de nuestra historia, recuperados como monumentos que simplifican el pasado. Es decir, un intento por eliminar o desplazar aquello que resulta problemático a partir de escenificar mediante múltiples regulaciones aquellos objetos, edificios o elementos que representan los valores de *lo bello* y *lo deseable* bajo la lógica del consumo. A continuación abordaremos la construcción de circuitos turísticos en la región noroeste de la Provincia de Córdoba, analizando el caso de los Túneles de Tanninga, en el departamento Pocho.

---

<sup>12</sup> No siempre la idea de monumento ha significado lo mismo. De su valor en el siglo XVII como memoria o testimonio de un momento o suceso, se fue deslizando durante el siglo XVIII hacia valores estéticos o de prestigio. Esta transformación supuso la consagración de un sentido que apuntaba más al efecto del edificio que a su objeto o destino apelando a la sensibilidad estética. Actualmente, el sentido de la palabra representa el placer producido por la belleza del edificio y la admiración o el asombro que provocan la proeza técnica y una versión moderna de lo colosal. Esto está vinculado, por un lado, a la ampliación de la idea de “arte” de las sociedades modernas y, por el otro, al desarrollo y perfeccionamiento de distintas técnicas de memoria artificial que, utilizando la imagen y el sonido permiten aprisionar y transmitir el pasado de forma más precisa, apelando directamente a los sentidos y a la sensibilidad (por ejemplo, la fotografía) (Choay, 1993).

## **Sobre túneles y otras *maravillas cordobesas*: la construcción de entornos y circuitos turísticos**

En este apartado desarrollaremos algunos puntos de análisis considerando los actores intervinientes, los territorios afectados y algunas de las problemáticas relevadas en la construcción del circuito turístico de los túneles de Tanninga. Aquí abordamos la noción de circuitos que Estado y Mercado utilizan para referirse a los desarrollos turísticos y que, desde nuestra perspectiva, está en estrecha vinculación con la categoría de entornos protegidos y la configuración de circuitos de circulación y consumo cada vez más estructurados por clase. Además, trabajamos con la categoría de “urbanizaciones turísticas”, esto es, la producción del espacio orientada al desarrollo turístico como unidad de análisis y de observación de las formas de hacer territorio<sup>13</sup>. Para ello, hemos sistematizado un material conformado por dos documentos oficiales que refieren al Programa de Desarrollo Territorial para el Norte y Oeste de la Provincia de Córdoba (NOC), un plan orientado al desarrollo local y sustentable de dicha región: a) el informe de septiembre de 2015 correspondiente a la segunda etapa del NOC (ejecución y puesta en marcha), realizado por el Consejo Federal de Inversiones (CFI) y la Fundación Banco de Córdoba –en adelante Informe 1-; y b) el “Estudio para el desarrollo económico del noroeste de la Provincia de Córdoba mediante la explotación de su potencialidad cultural y turística del ‘departamento Pocho’”, también elaborado por el CFI –en adelante Informe 2-. Este corpus se completa con notas periodísticas publicadas en medios locales en las que se presenta la obra de los túneles de Tanninga como parte del circuito turístico del noroeste. Distintos interrogantes guían nuestra reflexión. Por una parte, de qué manera las formas de readecuación del territorio –vía desarrollo productivo de la economía y el turismo regional- permiten visibilizar las condiciones de desigualdad estructural en regiones históricamente relegadas de la provincia. Asimismo, nos preguntamos qué hechos, sujetos y lugares son susceptibles de convertirse en atractivos turísticos o patrimoniales y qué pasado se recupera a partir de estos procesos de revalorización. Finalmente, examinaremos qué actores intervienen y qué lugar ocupan los modos de vida y de relacionamiento social de los pobladores en estas intervenciones orientadas al turismo.

---

<sup>13</sup> Como parte del proyecto de investigación “‘Urbanizaciones turísticas’ en la provincia de Córdoba en la última década: trama y conflictos socio-urbanos en contexto de patrimonialización y turistificación”, en el que se abordan dinámicas vinculadas al turismo en tres regiones del interior provincial (Mar de Ansenusa, Traslasierra y Noroeste). SECyT 2018, dirigido por la Dra. María Belén Espoz.



**Imagen 1.** Túneles de Tanninga  
**Fuente:** Gobierno de la provincia de Córdoba

Los túneles de Tanninga están ubicados sobre la Ruta Provincial 28 (ex Ruta Nacional 20), 117 kilómetros al oeste de la ciudad de Córdoba en el departamento Pocho. Se trata de una obra de ingeniería vial que consta de cinco túneles abiertos y varios puentes colgantes, construida en el año 1930 para conectar las provincias de Córdoba y La Rioja y que dieron origen a la localidad de Tanninga. El departamento Pocho, en tanto, pertenece a la región turística de Traslasierra, en el área noroeste y forma parte de una zona montañosa cuya actividad económica más importante es la ganadería y la agricultura en menor escala. Cabe destacar que la región noroeste forma parte de una de las más pobres y marginales de Córdoba, con índices sociales, económicos y habitacionales por debajo de la media provincial<sup>14</sup>. Sin embargo, en la última década el noroeste cordobés viene siendo intervenido a partir de distintas políticas públicas orientadas a “recuperar” su territorio, centralizadas bajo el Programa de Desarrollo Territorial para el Norte y Oeste de la Provincia de Córdoba (NOC)<sup>15</sup>. Este plan fue lanzado en mayo de 2014 por el entonces gobernador José Manuel De La Sota, con un alcance de cerca de 230 mil habitantes distribuidos en 10 departamentos de la región noroeste y a partir de inversiones en: agua, energía, vivienda, caminos, construcción y ampliación de escuelas, producción y financiamiento de micro-emprendimientos turísticos y de actividad agropecuaria, capacitación, salud, turismo y cultura (Nota 1). Un año después, en septiembre de 2015, se publicó un informe sobre la segunda etapa del NOC, correspondiente a su ejecución y

---

<sup>14</sup> Mencionaremos algunos indicadores: de acuerdo con los datos del último censo nacional, en 2010 el departamento de Pocho tenía 5.380 habitantes. La población mayor de 18 años con nivel secundario completo o mayor era del 23%. El porcentaje de mayores de 18 años ocupados laboralmente era del 43,35%. La cobertura de salud, en tanto, era del 38,7%. En relación a la vivienda, un 78,4% vivía en casas y un 19,9% en ranchos. Un 24,8% de los hogares se encontraba con necesidades básicas insatisfechas. De esos hogares, asimismo, sólo el 46,2% contaba con agua potable (INDEC, 2010). Cabe destacar, asimismo, que el departamento Pocho no cuenta con red de gas natural o cloacas.

<sup>15</sup> Nuclea al Gobierno de la Provincia de Córdoba con el Consejo Federal de Inversiones y la Fundación del Banco de la Provincia de Córdoba.

puesta en marcha (Informe 1). En este documento se identifican “carencias a nivel de factores estructurales” que no estaban contempladas inicialmente, vinculadas a “demandas más generales relacionadas con aspectos de infraestructura básica como: agua potable, viviendas, energía eléctrica, caminos, etc.”. Es decir, aspectos que no estaban comprendidos dentro de los “sectores de intervención” definidos en el plan, a saber: turismo y cultura, minería, producción agropecuaria y ganadera, y economías regionales. Por otro lado, cabe destacar que estas problemáticas estructurales son consideradas como “debilidades” para el desarrollo económico regional. En el Informe 2, en tanto, la localidad es concebida como una zona que “ofrece un paisaje imponente pero con servicios no totalmente adecuados al desarrollo turístico (por lo que) (...) es necesario mejorar y potenciar la infraestructura de servicios del departamento en los distintos aspectos que hagan a la satisfacción de los turistas” (pg. 5). Es decir que la detección de “carencias estructurales” determina la ejecución de obras vinculadas con la vivienda y la provisión de servicios básicos como agua potable y electricidad sólo a partir de representar un obstáculo para el desarrollo turístico. Por otra parte, también se identifican las “fortalezas” del departamento Pocho, entre las que se incluyen no solo el clima y los paisajes –“maravillas” que pueden originar “una oferta paisajística única y diferente y que cobijan un ecosistema casi intacto” (pg. 55)-, sino también las propias poblaciones, caracterizadas como “hospitalarias”, un rasgo “propio de los habitantes de poblaciones pequeñas y lejanas de los grandes centros urbanos”. Además, dentro de las fortalezas también se menciona la posibilidad de ofrecer un servicio de comidas típicas dirigido al turista, conformando un circuito gastronómico regional.

En tal sentido, si bien los destinatarios del plan de desarrollo son los pobladores locales, estos son concebidos como “beneficiarios” y clasificados en grupos de: emprendedores, artesanos, productores, etc. A las debilidades que ya hemos mencionado antes, el Informe 2 agrega el bajo nivel educativo y en materia de conocimientos turísticos de los habitantes de la región, por lo que se postula la necesidad de capacitarlos. Sin embargo, en ninguna instancia de la formulación e implementación del NOC se relevan las propias necesidades y expectativas de estos sujetos ni el impacto que las obras e intervenciones público-estatales pudieran tener sobre sus modos de vida. Por otra parte, al concebir a los actores intervinientes únicamente desde la lógica *producto-beneficio*, se anula la posibilidad de generar o promover interacciones que no estén mediadas por el intercambio mercantil. Los documentos oficiales que aquí analizamos visibilizan que los pobladores locales son beneficiarios en tanto y en cuanto *emprenden-producen* el disfrute de *turistas-clientes*, es decir, en tanto se ponen al servicio de quienes consumen los atractivos y circuitos turísticos regionales, incluso desde sus propios cuerpos “hospitalarios”.

Cabe destacar, además, que el Estado aparece únicamente como promotor y garante de las redes necesarias (en lo que hace a la energía y las vías terrestres de

comunicación) para el crecimiento de emprendimientos privados en la región (turísticos, gastronómicos, de hotelería, etc.). Es decir, como facilitador y posibilitador de la inversión y la ganancia privada. En el Informe 2, por ejemplo, se menciona la necesidad de fomentar la inversión privada para potenciar la actividad turística y atraer la afluencia de turistas. Para ello se considera como aspecto fundamental el mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura vial. Asimismo, se alude a la región como una zona con un potencial turístico muy alto por la existencia de lugares y construcciones que adquieren el carácter de patrimonio cultural y natural: los túneles de Taminga, los volcanes de Pocho y la Reserva Chancaní, como verdaderos “circuitos turísticos” (central, norte y sur) que forman parte de “rutas turísticas”: caminos o recorridos que sobresalen por sus características o atractivos naturales o por permitir el acceso a un patrimonio cultural o histórico de importancia. Estos caminos deben ser visualizados y potenciados a partir de distintas acciones que no sólo incluyen las antes referidas, sino también el mejoramiento e implementación de “sistemas de información” (la señalética) y de redes de servicios, por ejemplo, gastronómicos y comerciales. Es decir que las intervenciones sobre el territorio son asumidas como formas de “recuperación” o “revitalización” del mismo bajo programas de reconstrucción y fabricación de lugares de producción para el turismo y de consumo. La configuración de “urbanizaciones turísticas”, entonces, para potenciar esta actividad y fomentar la afluencia de turistas en la región. En tal sentido, cabe subrayar la obra de pavimentación de la Ruta Provincial 28 en 2018, que recorre los túneles y que actualmente lleva asfaltados 32 del total de 37,5 kilómetros previstos. Este mejoramiento, orientado a “asegurar a los turistas el buen estado permanente de las rutas” (Informe 1) constituye la *pedra de toque* del NOC. A partir de entonces se multiplicaron las notas en portales web turísticos e informativos elogiando el “camino renovado”, la posibilidad de “una escapada sencilla y divertida debido a la pavimentación de la ruta” (Nota 9; Nota 6) y la potenciación del turismo (Nota 5), por ejemplo. Por otro lado, y si bien no vamos a detenernos con gran profundidad en este punto, resulta interesante considerar de qué manera la comunicación o “señalética” –definida como información- ocupa un lugar central en el plan y se configura como sistema de valoración social que organiza las acciones y comportamientos posibles/deseables en el espacio: garantiza la circulación y la proliferación de mercancías a partir de regular las dinámicas de desplazamiento.

Asimismo, a partir de su revalorización turística<sup>16</sup>, los túneles se presentan como un atractivo que forma parte de un recorrido más amplio. Aquí resulta central la noción de *paisaje* y la experiencia de la contemplación que mencionábamos en un primer momento. El atractivo y autenticidad de la región están dados por la existencia de lugares y construcciones que adquieren el carácter de patrimonio cultural y natural; circuitos que

---

<sup>16</sup> Cabe destacar que en el año 2008 la obra fue declarada una de las siete maravillas de ingeniería de Córdoba en un concurso realizado por el diario local La Voz del Interior y la Agencia Córdoba Turismo de la Provincia de Córdoba.

conectan puntos o atractivos para el turismo pero que están separados entre sí (como imágenes) porque cada uno representa la experiencia de la unicidad. “Vas a sacar tus mejores fotos desde allí”, “degustar la gastronomía serrana local y comer cabrito en los paradores del camino” (Nota 9); “panorámicas irresistibles” de “la mágica simbiosis entre las bellezas naturales y el monumental poder de construcción del hombre” (Nota 8); “postales representativas. (...) La clave será sacar la cámara de fotos y llevarse una imagen infinita para el recuerdo” (Nota 6) o “un atractivo imperdible para avistar cóndores” (Nota 10), son algunas de las expresiones utilizadas en los sitios web que describen la experiencia pasiva de la contemplación y la posibilidad de disfrutar de un circuito de consumo a partir de, por ejemplo, la oferta gastronómica. Es interesante, además, destacar la construcción mediática de lo que se presenta como “simbiosis” o “combo” entre lo natural y lo artificial: la belleza de la naturaleza combinada con el monumental poder del hombre. A las anteriores expresiones que resaltan el paisaje, debemos sumar otras que ponderan la obra de los túneles como “increíble” (Nota 8); “una verdadera joya arquitectónica”, una “genial” o “increíble obra de ingeniería vial” que “inmortaliza Taninga” (Nota 2, Nota 6). El patrimonio aparece entonces como una mediación que vuelve inteligible la memoria de la región a partir de construir un valor en relación a un pasado desde su dimensión monumental. Es decir que ese pasado está vinculado a lo campestre (las formaciones “naturales” y su preservación vía declaración como reservas naturales, históricas, patrimoniales, etc.<sup>17</sup>), pero también a un cierto momento de la intervención humana que se asume desde una dimensión sobrehumana o colosal: una obra de ingeniería inédita o impensable para la época.

En el inicio hemos mencionado de qué manera urbanismo y capitalismo operan como modos de organización y ocupación del espacio-tiempo ocultando, desplazando y/o reprimiendo todo aquello que resulta conflictivo con aquellas formas dominantes. Es por eso que nos interesa puntualizar que las intervenciones destinadas a potenciar y explotar el turismo y la cultura en la región noroeste ocultan distintas problemáticas vinculadas, entre otros aspectos, a los desalojos de sus tradicionales pobladores, al cuatreroismo, a la falta de insumos y transporte hospitalario, a la falta de agua potable y la extinción de cultivos característicos, entre otros. A los fines de este análisis, aludiremos sólo a algunos de los conflictos relevados en medios locales de comunicación. Por ejemplo, la denuncia del desmonte ilegal llevado adelante por la empresa constructora Boetto y Buttigliengo S.A. que, según se publica, destruyó en 2017 más de 70 hectáreas de bosque nativo, en una zona de máxima protección ambiental. El desmonte, además, se realizó en el marco del NOC como parte de la obra de pavimentación del camino de los túneles y sin contar con la licencia ambiental correspondiente (Nota 4). En segundo lugar, los sistemáticos incendios en la región que se adjudican a intentos intencionales vinculados con la

---

<sup>17</sup> En 2018, por ejemplo, se creó el Parque Nacional Traslasierra, que se suma al ya existente Parque y Reserva Natural Chancañí.

reconversión turística y productiva de la región pero también a los intereses de sectores productivos y agropecuarios para liberar esas tierras para el agro-cultivo. Es el caso de los incendios registrados en septiembre de 2019 en todo el valle de Traslasierra, con focos extendidos en zonas pobladas como Villa Cura Brochero y Salsacate (Nota 7)<sup>18</sup>. Finalmente, se destacan distintos reclamos de los pobladores del noroeste cordobés, quienes en distintas oportunidades denunciaron la falta de gestión y abandono en esa localidad. En marzo de 2016, por ejemplo, casi dos años después del anuncio del Plan de Desarrollo del Noroeste, los habitantes de Las Palmas cortaron el camino de los túneles de Tanninga durante un fin de semana “turístico” –el de Semana Santa- para visibilizar su reclamo: “Informamos a los turistas lo que nos está pasando, la mayoría entendió que solamente podemos ser escuchados en días como estos, en los que viene gente” (Nota 3). En esa ocasión revelaron el deficiente estado del dispensario de salud, la falta de ambulancias y de transporte escolar para chicos que deben recorrer más de 10 kilómetros para asistir a la escuela, la existencia de malezas y la falta de provisión de agua, entre otros aspectos. Lo anterior deja entrever la tensión entre las necesidades y expectativas de los pobladores locales vinculadas con condiciones estructurales de desigualdad y el lugar de los “turistas” –y el movimiento turístico como situación de escucha- como interlocutores válidos para visibilizar problemáticas que permanecen ocultas.

A modo de cierre, recuperamos aquí algunos puntos centrales del anterior análisis para ensayar algunas conclusiones preliminares. En primer nos hemos preguntado qué lugar ocupan las necesidades vitales y expectativas de los pobladores en este programa de desarrollo regional, dando cuenta que estas sólo aparecen cuando suponen un obstáculo para la potenciación de la economía y el turismo. Es decir, cuando se escenifican como requisitos para asegurar el flujo de personas, objetos e información de los circuitos del consumo y del capital, aun cuando estas necesidades están fundadas en condiciones materiales de una existencia históricamente desigual. Asimismo, hemos puntualizado que los pobladores locales no aparecen en tanto pobladores, sino subsumidos a su condición de productores y/o emprendedores para el turismo. Es decir, reducidos a su capacidad de generar productos y atractivos para el disfrute de *turistas-clientes* e, incluso, *reconvertidos* –vía formación impartida desde el Estado- en pos de asegurar esa experiencia de disfrute.

La concepción de vulnerabilidad o debilidad –noción central de las intervenciones Estado-Mercado–, considera los territorios en términos de lo que *les falta* para garantizar los circuitos de valor y consumo, esto es, lo que precisan para brindar experiencias satisfactorias para el sector turístico. En tal sentido, así como la asociación entre progreso y desarrollo productivo-turístico se presenta como natural o neutral, la disposición de los

---

<sup>18</sup> En lo que va del año 2020, en Córdoba ya se incendiaron más de 190 mil hectáreas. Esto suscitó que en el mes de septiembre el Gobierno de la Provincia declarara la Emergencia por Desastre Agropecuario (Resolución N° 200/2020).



cuerpos locales al servicio del turismo vía intervención público-privada aparece como incuestionable. Los informes analizados, entonces, no contemplan problemáticas vinculadas con el uso y la explotación del suelo –en regiones cada vez más arrasadas por el fuego, el desmonte, el cultivo serializado y la destrucción del hábitat natural. Tampoco repara en las trayectorias (imposibles y desiguales) de los propios pobladores, si antes no forman parte del circuito de consumo turístico.

Lo que vale –en términos patrimoniales y turísticos- se configura cada vez más como imagen: un paisaje que se recorre desde la comodidad del vehículo y la anestesia que permite la velocidad. Quienes habitan territorios hoy devenidos bellezas monumentales, no participan en las intervenciones que definen cómo son pensados, sentidos y estructurados. Persiste la pregunta inicial respecto de qué tipo de desarrollo es aquel que no parte de las propias condiciones de existencia de las poblaciones sobre las que se actúa; desarrollo que asume el territorio en términos de paisaje como potencialidad y promueve la inversión privada invisibilizando la conflictividad histórica de esas regiones. Persiste, además, el interrogante de cómo estamos junto a otros, cuando cada vez más la experiencia turística procura la des-conexión con los otros, obturando lo desigual.

### Referencias bibliográficas

- Benjamin, W. (2012). *El París de Baudelaire*. Buenos Aires: Eterna Cadencia Editorial.
- Boito, M. E. y Espoz, M. B. (2012). “Poder, Territorio y construcción de entorno: consideraciones políticas y metodológicas de los abordajes sobre los cuerpos y las emociones”. *RBSE. Revista Brasileira De Sociologia Da Emocao*, Vol. 33, Federal Universidade Gives Paraiba: Joao Pessoa (pp. 725-725).
- Boito, M. E. y Espoz, M. B. (comps.) (2014). *Urbanismo Estratégico y Separación clasista. Instantáneas de la ciudad en conflicto*. Rosario: Puño y Letra. Editorialismo de base.
- Buck-Morss, S. (2014). *Walter Benjamin, escritor revolucionario*. Buenos Aires: La Marca Editora.
- Choay, F. (1993). “Alegoría del patrimonio”. En *Arquitectura Viva Nº 33. Cuatro Cuadernos. Apuntes de Arquitectura y Patrimonio*, Madrid, (pp. 68-76).
- Debord, G. (1995). *La sociedad del espectáculo*. Buenos Aires: La Marca Editora.
- Delgado, M. (2011). *El espacio público como ideología*. Madrid: Catarata.
- Espoz, M. B. (2016). “Apuntes sobre el turismo. La regulación del disfrute vía mercantilización cultural”. *Revista CHASQUIN*º 133. Sección Informes. CIESPAL-Ecuador, (pp. 317-334).
- Harvey, D. (2013). “El derecho a la ciudad”, en *Ciudades Rebeldes*, Madrid: AKAL ediciones.

Lefebvre, H. (1974). "La producción del espacio", en *Papers: revista de sociología*, Nº 3, (pp. 219-229).

Sennett, R. (2007). *Carne y Piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza Editorial.

Seveso, E. (2015). *Sensibilidad y Pobreza, las Políticas de Asistencia y Seguridad (San Luis 2004-2010)*. Rosario: Puño y Letra, Editorialismo de Base.

Silva, L. (2017). *La Plusvalía Ideológica*. España: Fondo documental EHK.

Simmel, G. (2005). "El espacio y la sociedad", en *Sociología. Estudios sobre las formas de socialización*. Madrid: Alianza Editorial.

Vaneigem, R. [(1967) 2006]. *Tratado del saber vivir para el uso de las jóvenes generaciones*. España: Anagrama.

Virilio, P. (2006). *Velocidad y política*. Buenos Aires: La Marca Editora.

Williams. R. (2000). *El campo y la ciudad*. Madrid: Paidós Iberoamérica.

### Otras fuentes consultadas

Consejo Federal de Inversiones (2015). Programa de Desarrollo Territorial para el norte y oeste de la Provincia de Córdoba. Segunda Etapa - Ejecución y puesta en marcha". Fundación Banco de Córdoba. Septiembre de 2015.

\_\_\_\_\_ (2015). Estudio para el desarrollo económico del noroeste de la Provincia de Córdoba mediante la explotación de su potencialidad cultural y turística del 'departamento Pocho'. Octubre de 2015.

Nota 1. La Voz del Interior (26-05-2014). "Presentan plan de desarrollo millonario para el noroeste provincial". Recuperado de: <https://www.lavoz.com.ar/politica/presentan-plan-de-desarrollo-millonario-para-el-noroeste-provincial>

Nota 2. Portal *Weekend*, Diario Perfil (20-10-2014). "Túneles de Tanninga". Recuperado de: <https://weekend.perfil.com/noticias/sitios-externos/2014-10-20-19899-tuneles-de-tanninga.phtml>

Nota 3. La Voz del Interior (25-03-2016). "Las Palmas: vecinos cortaron la ruta de Los Túneles de Pocho. Recuperado de: <https://www.lavoz.com.ar/regionales/las-palmas-vecinos-cortaron-la-ruta-de-los-tuneles-de-pocho>

Nota 4. Sala de Prensa Ambiental (26-06-2017). "Camino a Tanninga: más desmontes ilegales en zonas protegidas". Recuperado de: <https://periodismoambiental.com.ar/camino-a-tanninga-mas-desmontes-ilegales-en-zonas-protegidas/>

Nota 5. Alta Gracia Viva (15-01-2019). "Túneles: la pavimentación potenciará el turismo en la región". Recuperado de: <https://www.altagraciaviva.com.ar/tuneles-la-pavimentacion-potenciara-el-turismo-en-la-region/>

Nota 6. Suplemento Voy de Viaje (02-05-2019). "El Camino de los Túneles: un circuito histórico para visitar en Pocho". Recuperado de: <http://www.voydeviaje.com.ar/cordoba/camino-de-tuneles-un-circuito-historico-para-visitar-en-pocho>

Nota 7. El Territorio (30-09-2019). "Incendios en Córdoba: Bomberos continúan trabajando para controlar los focos". Recuperado de: <https://www.eltterritorio.com.ar/incendios-en-cordoba-bomberos-continuan-trabajando-para-controlar-los-focos-44945-et>

Nota 8. Cadena 3 (03-12-2019). "¿Por qué son tan visitados los Túneles de Tanninga?". Recuperado de: [https://www.cadena3.com/noticia/cordoba/porque-son-tan-visitados-los-tuneles-de-tanninga\\_247624](https://www.cadena3.com/noticia/cordoba/porque-son-tan-visitados-los-tuneles-de-tanninga_247624)

Nota 9. Descubri.com, Cadena 3 (12-03-2020). "Palmas, volcanes y túneles en un mismo camino de Córdoba". Recuperado de: <https://descubri.cadena3.com/noticia.asp?categoria=Cordoba&titulo=Palmas-volcanes-y-tuneles-en-un-mismo-camino-de-Cordoba&id=254676>

Nota 10. Traslasierra.com (sin fecha). "Los Túneles de Tanninga". Recuperado de: <https://www.traslasierra.com/Tanninga/Sitios-de-Interes/Los-Tuneles-de-Tanninga>.