



# Prácticas turísticas en el Circuito de Los Túneles (Córdoba, Argentina): una aproximación desde el enfoque de las movilidades

*Tourist practices in the Los Túneles Circuit (Province of Córdoba, Argentina): an approach from the mobilities approach*

Bárbara Catalano<sup>1</sup>, Nicolás A. Trivi<sup>2</sup> y Sofía G. Borella<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Facultad de Turismo y Ambiente, Universidad Provincial de Córdoba-CONICET, Argentina.  
E-mail: barbaracatalano@upc.edu.ar

<sup>2</sup>Facultad de Turismo y Ambiente, Universidad Provincial de Córdoba-CONICET, Argentina.  
E-mail: nicolatrivi@upc.edu.ar

<sup>3</sup>Facultad de Turismo y Ambiente, Universidad Provincial de Córdoba, Argentina.  
E-mail: sofiagiselborella@gmail.com

## Resumen

*El turismo es un vector de transformación de los territorios, a partir del incremento de diferentes movilidades que involucran al Estado, los consumidores, prestadores privados y mano de obra del sector. El trabajo reflexiona acerca de las distintas prácticas y motivaciones de los turistas en el circuito "Los Túneles" al Oeste de la Provincia de Córdoba (Argentina), una antigua obra vial que fue asfaltada recientemente, consolidándose como atractivo turístico. Desde una metodología cualitativa y utilizando herramientas conceptuales, teóricas y empíricas enmarcadas en el paradigma de las movilidades y la sociología del turismo, pretendemos conocer las particularidades que acarrear los visitantes en sus prácticas, especialmente sobre rol de la naturaleza, la contemplación, el paisaje, los rituales y sus expectativas y experiencias asociadas a esa visita turística.*

**Palabras clave:** Turistas; Movilidades; Paisaje; Motivaciones; Prácticas.

## Abstract

*Tourism is a vector of transformation of the territories, from the increase of different mobilities that involve the State, consumers, private providers and labor of the sector. This paper reflects on the different practices and motivations of tourists in the circuit "Los Túneles" in the west of the Province of Córdoba (Argentina), an old road work that was recently asphalted, consolidating itself as a tourist attraction. From a qualitative methodology and using conceptual, theoretical and empirical tools framed in the paradigm of mobilities and the sociology of tourism, we intend to know the particularities that visitors carry in their practices, specially about the role of nature, contemplation, landscape, rituals and their expectations and experiences associated with this tourist visit.*

**Keywords:** Tourist; Mobilities; Landscape; Motivations; Practices

## Introducción

El turismo en la provincia de Córdoba presenta una amplia diversidad de modalidades, motivaciones, formas de organización y medios de transporte, así como una fragmentación de sus regiones turísticas. Nuestro foco para este trabajo es el turismo de la zona noroeste, en particular en el circuito de Los Túneles, situado en el departamento de Pocho, sobre la Ruta Provincial 28, al Oeste de la localidad de Taninga (Figura 1). Nos interesa pensar al turismo desde una perspectiva integral que aborde principalmente el rol de los turistas pero también, de las comunidades locales y las transformaciones que se presentan en el

territorio y el paisaje. Nuestro objetivo es comprender y analizar las motivaciones y prácticas de los turistas en el marco del proceso de turistificación de los Túneles, en función de la movilidad que genera y condiciona la obra de pavimentación y construcción de los miradores a partir del año 2018. En esa línea nos planteamos los siguientes interrogantes: ¿Cómo se describen las prácticas de los turistas en el circuito turístico de los túneles? ¿Cuáles son las motivaciones de viaje? ¿Cómo se relacionan con el entorno? ¿Qué rol ocupan las áreas naturales en sus motivaciones de viaje? ¿Qué cambios se perciben a partir de la pavimentación de la RP 28? ¿Cómo son las relaciones entre el espacio físico, la conectividad y las visitas de los turistas en Los Túneles?

Recibido 21-10-2024. Recibido con correcciones 30-01-2025. Aceptado 18-06-2025

Revista del Museo de Antropología 18 (2): 445-458 / 2025 / ISSN 1852-060X (impreso) / ISSN 1852-4826 (electrónico)  
<http://revistas.unc.edu.ar/index.php/antropologia/index>

IDACOR-CONICET / Facultad de Filosofía y Humanidades – Universidad Nacional de Córdoba - Argentina



**Figura 1.** Localización del área de estudio. Elaboración propia a partir de Google Earth.

**Figure 1.** Location of the study area. Elaborated by the authors based on Google Earth.

En esa línea, retomamos las teorías generales sobre movilidad para comprender las prácticas de los sujetos en un territorio transitado por turistas, pero diferenciado de zonas turísticas más reconocidas y desarrolladas como es el caso del corredor del Valle de Traslasierra. Entendemos que los sujetos reproducen significaciones y representaciones sobre el entramado general en el que se enmarcan las movilizaciones y a partir de ello es posible contribuir al desarrollo más equitativo del objeto de estudio.

En cuanto a los aspectos metodológicos, entendemos que el turismo debe ser comprendido como un fenómeno dentro de las distintas formas de movimiento humano en un espectro mucho más amplio, el de las movilizaciones sociales y físicas. Se concibe la noción de práctica turística como unidad de análisis, dado que preexisten condiciones que reproducen sistemas de disposiciones semejantes a través de obras que se repiten en usos y costumbres, así como en el significado y las representaciones que los turistas tienen sobre sus prácticas en los diversos espacios que transitan y visitan. Nos posicionamos dentro del paradigma de las movilizaciones (Sheller y Urry, 2006) en la construcción del conocimiento científico sobre el turismo y las prácticas de los sujetos que se movilizan, interactúan y actúan en los distintos espacios. El movimiento físico de las personas que

implica un origen y un destino acarrea un conjunto de fenómenos que circulan satelitalmente sobre los sujetos, sus interacciones y significados, perceptible desde el nivel individual y también desde una escala de sociedad, que pueden ser analizados y mensurados en consonancia con cada objeto de investigación (Catalano, 2019). Así, para este trabajo optamos por diversas técnicas propias de la metodología cualitativa, ya que permite comprender las prácticas, relaciones, procesos e interacciones en un contexto determinado. Diseñamos e implementamos entrevistas estructuradas a turistas que recorrieron el circuito de Los Túneles y que finalizaban su recorrido en el último mirador, donde permanecían un tiempo de descanso y contemplación, para luego retornar. A su vez, realizamos entrevistas desestructuradas a informantes clave tales como las personas que atienden en los puestos de venta de productos regionales, encargados de algunos comedores del circuito, e informantes del puesto de turismo de Taninga. Realizamos observaciones *in situ* en el mirador y en la rotonda, registrando las diversas prácticas de los turistas, el tiempo de permanencia, sus comportamientos y paralelamente hicimos registros fotográficos. El trabajo de campo se llevó a cabo durante julio del año 2024. También trabajamos con fuentes secundarias, tales como noticias en medios locales, instrumentos de planificación como el *Plan Estratégico de Turismo Sostenible 2030* de Córdoba

(Agencia Córdoba Turismo, 2020) y folletería del centro de información turística de Tanninga.

### **Nociones teóricas sobre viajes, movilidades y turistas**

Concebimos al turismo como un fenómeno global y una práctica social pasible de ser estudiado desde múltiples escalas: desde lo macro, los flujos turísticos, el gobierno del turismo, las incidencias macroeconómicas; como también desde una lente enfocada en las subjetividades que atraviesa dicha práctica, como las representaciones, motivaciones, expectativas, sociabilidades, integración, etc. (Catalano, 2020). A su vez, abordamos al turismo desde un enfoque multidisciplinario, principalmente desde la sociología de las movilidades y la geografía. En ese sentido, los territorios son comprendidos en cuanto a los sujetos que los habitan, circulan y se movilizan en ellos; contruidos mediante la articulación en red, en y por el movimiento, los flujos materiales e inmateriales y la discontinuidad. Es producto del movimiento combinado de desterritorialización y de reterritorialización, es decir, de las relaciones de poder contruidas en y con el espacio, considerando el espacio como un constituyente, inseparable de las relaciones sociales (Haesbaert, 2013).

Por otro lado, más allá del debate contemporáneo sobre la turistificación, centrado principalmente en ámbitos urbanos aquejados por la masificación del turismo (de la Calle Vaquero, 2019), nos interesa recuperar la perspectiva más clásica de Knafo (1991) de la "invención del lugar". Como resultado de la intervención del Estado, el sector privado y los propios turistas en el espacio, el territorio turístico es el producto de un proceso de construcción de atraktividad de largo aliento, en el que la movilidad de los factores de producción es clave. Este punto de vista es provechoso para un contexto rural donde las transformaciones más relevantes se dan en un lapso de tiempo relativamente breve, como el caso que nos ocupa.

En este territorio, consideramos a los turistas como sujetos sociales complejos que se configuran en un tiempo social diferente al de las obligaciones y el trabajo. Estas particularidades requieren ser indagadas para comprender el entramado de actores sociales y las relaciones entre el espacio y los individuos en la sociedad moderna. Los turistas, componente esencial de la estructura social moderna (MacCannell, 2003), presentan diversas motivaciones que los impulsan a la realización de sus viajes e itinerarios; entre ellos, se destacan las motivaciones vinculadas a la contemplación de paisajes y la apreciación de la naturaleza prístina.

El hecho de hacer turismo implica una forma de movilidad, que no solo comprende el desplazamiento desde el lugar de origen al destino sino además una trama de circuitos, movimientos y experiencias por los que atraviesa el turista desde que sale de su hogar o residencia habitual y recorre los sitios que decide visitar. Tal es así que, a partir de ese modo de recorrer y movilizarse, es necesario pensar el viaje y el turismo también desde una múltiple perspectiva en la que priman el movimiento, la velocidad, los significados, prácticas como columna vertebral de una constelación de movilidades (Cresswell, 2008). El acto de conocer y apreciar el entorno está mediado por la forma, la distancia y la velocidad en la que nos movilizamos apreciando un objeto específico o bien un paisaje panorámico.

A pesar de las distancias conceptuales entre el turista y el viajero, que se exploran en la concepción ontológica del sujeto como actor protagonista que emprende un viaje hacia un destino diferente de su lugar de origen, el conocimiento sobre lo visitado y la experiencia de la novedad son, en sí mismos, factores constitutivos del turista. Este conocimiento sobre el viaje implica también un descubrir y un amoldar la identidad en función de lo nuevo visitado. En este sentido, el viaje supone una experimentación sobre uno mismo que remite a los interrogantes de los antiguos filósofos sobre lo que el individuo podía aprender o descubrir y sobre la personalidad del viajero ante una realidad sin rituales, esta idea acoplada a la realidad que se vive en un viaje y a lo no cotidiano. Así, el viaje contribuye al encontrarse con la propia subjetividad y con esto también se reafirma el supuesto de que "los viajes dejan marcas", no son inocuos, ni puede pasar desapercibidos en la vida de las personas. Retomando a Onfray, "lejos de ser una terapia, el viaje define una ontología, un arte del ser, una poética propia" (Onfray, 2016: 87-88).

Por ello resulta necesario analizar las relaciones entre lo que se busca y aprecia en el acto contemplativo o el de la mirada turística y la forma que cada turista decide conocer el sitio elegido, organizar sus paseos y recorridos, como también la distribución del tiempo en cada actividad. Hay un vínculo entre los individuos y el lugar que visitan, sus desplazamientos, la estructuración y pautas de sus actividades; y la autonomía en la decisión de los lugares a visitar, así como también en la forma de encarar esos paseos. El turista como sujeto social móvil percibe los paisajes a través del movimiento, presenta una experiencia visual y contemplativa que difiere según los distintos tipos de transporte, a la vez que estos imponen también las formas de apreciar el paisaje. El transporte turístico, a diferencia de la movilidad cotidiana, no es solo una cuestión trivial de superar distancias y



alcanzar destinos, sino también una forma de estar y experimentar diversos paisajes (Larsen, 2010).

Es importante destacar la relación entre las movilidades, las interacciones, y el conocimiento y relacionamiento con el lugar por donde se transita (Jensen, 2009), así como también en tanto foco de visita turística; y las apreciaciones y el sentido de las experiencias dentro de las estadias que abarcan los viajes turísticos nutridos de las miradas y los paisajes (Terkenli, 2002). El conocimiento por parte del turista es inteligible también a partir de otras denominaciones con las que se describen las distintas formas de conocer lo que se está visitando. Así, es posible asociar a la noción de conocer, el pasear, recorrer, caminar, visitar, deambular, pulular, tomar un tour, una excursión, un paseo con un guía, abordar el bus turístico; solo para denominar algunas de las formas que encarna el hecho de conocer un sitio.

De esta forma, las movilidades se presentan como posibilidades de encuentro, co-presencia, intercambio o anonimato recíproco en los destinos, como bien plantean Onghena y Milano (2015), produciendo y redefiniendo formas y sistemas de vida. Así, en la escena territorial las movilidades turísticas (como prácticas sociales) son productoras y generadoras de tipos de vínculos, en donde no solo se sujetan a lo material y físico inmediato (Urry, 2002), sino a lo que refiere y complementa con lo imaginado y virtual, que dará lugar a la experiencia de cercanía o lejanía: “las nuevas movilidades turísticas reducen las distancias, revisan y redefinen la relación entre próximo y lejano, no sin modificar las formas de percibir la alteridad” (Onghena y Milano, 2015: 5).

En función de los imaginarios asociados al turismo (Gravari-Barbas y Graburn, 2012) y lo que se transforma en tangible y experimental, el paisaje constituye un medio geográfico significativo en el análisis de las relaciones que se desarrollan entre turista y el lugar visitado (Terkenli, 2002). Por ello, el paisaje, que en ocasiones se encuentra dentro de los propósitos del viaje, es un escenario para también comprender la interrelación entre el sujeto y el sitio visitado, o bien sus habitantes.

Si bien la mirada es fundamental en la construcción social de la atraktividad (Urry, 2004), esta puede variar junto a las experiencias de los sujetos en función también de la velocidad por la que el individuo atraviesa determinado paisaje. La percepción visual deviene disminuida por la velocidad, junto a la capacidad de reconocer objetos o de concentrar la atención en determinados puntos focales (Schivelbusch, 1986). El pasajero obtiene un paisaje evanescente y efímero, a pesar de la lenta velocidad de estos vehículos que transportan turistas; el ritmo

lo define en parte el tránsito y el día de la semana en el que esté realizando el paseo. Es en esa línea que se observan diferentes percepciones sobre el paisaje a partir de la pavimentación del camino. La velocidad de los vehículos que circulan por la ruta se vio aumentada a partir de la obra de pavimentación, realizada en diferentes tramos, y aún en vías de ampliación.

### Caracterización del área de estudio

El departamento Pocho presenta dos unidades morfológicas: a) la Pampa y la Sierra de Pocho, con una altura de alrededor de 1000 metros s.n.m., un clima semi-árido y una vegetación correspondiente al Chaco Serrano; b) los Llanos, compartidos con la provincia de La Rioja, con una altura de alrededor de 400 metros s.n.m, donde la vegetación se corresponde con el Chaco Árido, con condiciones de aridez aún mayores (Tapella, 2012). El marcado desnivel entre ambos llevó a que la construcción de la Ruta Nacional 20 (que pasó a ser la Ruta Provincial 28 en 1979) hacia La Rioja incluyera túneles en un tramo de cornisa, generando el efecto de “balcón” que proporciona una vista panorámica de la Sierra de Pocho y los Llanos (Figura 2).

Los Túneles de Pocho, construidos durante la década de 1930, marcaron el inicio del desarrollo turístico en la zona, ya que el parador Las Águilas, el comedor más antiguo del corredor, se construyó para abastecer a sus operarios e ingenieros. Durante la segunda mitad del siglo XX se convirtió en un atractivo turístico acotado. Sin embargo, en el año 2008 fue incluido entre las 7 maravillas artificiales de la Provincia de Córdoba (*La Voz del Interior*, 28/9/2008). Se trató de un salto de calidad en su posicionamiento como atractivo, anticipando las obras de asfaltado posteriores.

En virtud de los altos niveles de conservación del bosque nativo presente en los Llanos, en 1986 se crea la Reserva Provincial Chancaní, ocupando alrededor de 5000 hectáreas al norte de la localidad homónima. Hacia el noroeste de la misma, en el departamento Minas, en el año 2018 se crea el Parque Nacional Traslasierra (PNT), ocupando 44019 hectáreas de la antigua Estancia Pinas. El parque se abre al público en el año 2022, solo durante los fines de semana, y por el momento recibe pocos visitantes. Producto de una persistente sequía que afronta la zona durante el último lustro, el riesgo de incendios forestales se concretó entre septiembre y octubre de 2024.

Pocho es el departamento que presenta los indicadores más deficientes de la provincia, en cuanto a pobreza estructural y declive demográfico, con 5123 personas y una caída intercensal del 4,8% en 2022 (INDEC, 2022). Tiene un marcado perfil agropecuario extensivo, donde el acceso al recurso hídrico mediante

canalizaciones y perforaciones es un factor clave de segregación y diferenciación económica. Con un pasado de explotación forestal, hoy cobra relevancia la ganadería caprina de subsistencia. Las condiciones de aislamiento han contribuido a cimentar una narrativa de atraso por parte del poder político cordobés, a través de propuestas como el Plan de Desarrollo del Noroeste y la erradicación de las viviendas de adobe (Aichino y Maldonado, 2022).

Según la planificación provincial de la Ley de Regionalización Turística N° 10.312 (2015), esta zona pertenece a la región Noroeste, en vinculación con el Valle de Traslasierra, destino turístico de mayor tradición y relevancia. La provisión de carreteras se presenta como el principal vector de transformaciones territoriales, que repercuten en un crecimiento del turismo. Entre 2018 y 2022 se dan las obras de asfaltado de la RP 28 desde Taninga (en la intersección con la RP 15, que une Villa Cura Brochero con Villa de Soto) hasta Las Palmas y luego Los Túneles (Noticias Gobierno de Córdoba, 11/7/2018; Noticias Gobierno de Córdoba, 19/8/2022). Al momento de escribir estas líneas, las obras de asfaltado no avanzan hacia el oeste (hacia los llanos), sino hacia el este, apuntando a completar un acceso más rápido y seguro desde Villa Carlos Paz.

### La naturaleza y el paisaje como atractivos

En cuanto a la indagación sobre el turismo en la zona, la naturaleza emerge como un aditamento buscado por los sujetos provenientes principalmente de zonas urbanas densamente pobladas. La búsqueda de la paz, la tranquilidad, la contemplación, el paisaje imponente buscan suplir las carencias de este tipo de experiencias por el sujeto social urbano de la modernidad. El paisaje concebido desde la ruralidad se nutre de construcciones

que traen consigo improntas culturales, asentadas en determinados espacios sociales. La naturaleza es reconstruida por la mirada del hombre que divide y que conforma lo dividido en unidades aisladas en la denominación “paisaje”, haciendo referencia con ello a una conexión infinita de atributos y percepciones individuales. Así, para Simmel (1986), el paisaje es una sucesión de manifestaciones naturales extendida sobre la corteza terrestre y que implica cierta unidad.

En la percepción sobre el paisaje subyace cierta aprehensión sensorial en la que, si bien es global, lo visual tiene un papel predominante. Esta percepción está íntimamente influenciada por la cultura, en términos de diferentes formas de interpretación social y simbólica sobre sus elementos (Nogué i Font, 1992). En esa línea, los visitantes del circuito de Los Túneles presentan cierta admiración y reacción positiva frente al paisaje que observan. Algunas de las expresiones que sintetizan esta percepción del paisaje por parte de ellos son: inmensidad, naturaleza, geografía, belleza, hermosura, paisaje, riqueza, tranquilidad, entre otros: “una maravilla... para nosotros que somos de Chaco, que allá es todo llano... las vistas, la verdad que valen la pena”, señala una pareja que tomó un tour en Carlos Paz. “Esto es un espectáculo, indescriptible, hasta emocionante”, apunta una pareja bonaerense que también llegó en una excursión (Figura 3).

En la percepción del paisaje se destaca el aspecto visual, pero tal como asegura Nogué i Font (1992) se incluyen otras apreciaciones sensoriales que no pueden ser aprehendidas en la fotografía o en un folleto. “Esto no sale en la foto”, expresa un turista haciendo alusión a la riqueza sensorial en la admiración del paisaje que se presenta por los que aprecian la inmensidad del horizonte y las características particulares de ese escenario natural observable desde el mirador de la

**Figura 2.** Panorámica del mirador donde se visualiza el desnivel y el efecto “balcón”. Fotografía propia, julio de 2024.

**Figure 2.** Panoramic view of the viewpoint where the slope and the “balcony” effect can be seen. Own photograph, July 2024.





**Figura 3.** Contemplación y apreciación del paisaje por los turistas en el mirador de la rotonda, al finalizar el circuito de los Túneles. Fotografía propia, julio de 2024.

**Figure 3.** *Contemplation and appreciation of the landscape by tourists at the viewpoint, at the end of the Tunnels circuit. Own photograph, July 2024.*

rotonda. Respecto a la admiración e impresión que genera ese sitio, otro turista manifiesta: “no tenía idea, me sorprendió para bien”, denotando la valoración positiva que genera el paisaje en los visitantes del destino. De repente, se escuchan gritos, en conjunto y todos mirando hacia arriba, “¡ahí va!”. Pasó un ave, un cóndor o un jote. El avistaje de aves es otra de las atracciones principales del recorrido. El cóndor se ha convertido en uno de los íconos del lugar, como exponente más renombrado de la fauna argentina. Por momentos se los ve planear, volar de un lado al otro, se van más lejos y se hacen vez más pequeños hasta desaparecer.

Gran parte de los visitantes entrevistados resaltaron el contraste entre naturaleza, tranquilidad y paisaje con los espacios urbanos en los que ellos residen. Aspectos que hacen referencia a la búsqueda de lo distinto a los entornos en los que ellos viven, asociados a la ciudad en sus distintas escalas y percepciones. Ello se condice con las acepciones marcadas entre lo rural y lo urbano, entre el campo y la ciudad y las sensibilidades en torno a las formas de vida característicos en cada lugar; y a los imaginarios y estereotipos contruidos sobre ambos espacios, en algunos contextos diferenciados (Williams, 2001).

El paisaje como forma de aprehensión de la realidad modelada por la práctica turística, habilita luego su mercantilización en formato de postal o de publicación en una red social, obteniendo un recorte superficial del territorio, que soslaya la complejidad y conflictividad de la vida rural. En contraste, la dueña del comedor Las Águilas señala que “¡acá lo que hay es silencio, no tranquilidad!”, refiriéndose a los desafíos organizativos que requiere sostener un emprendimiento en la zona. En este sentido, el asfaltado de la ruta y la construcción de los miradores, especialmente el último (dado que implicó la remoción de una gran cantidad de

material), deben entenderse como dispositivos para la contemplación basados en mejores condiciones para la circulación de mercancías y consumidores (Torres, 2021).

### El recorrido como atractivo: la ruta escénica

El transporte constituye un elemento sustancial cuando pensamos al turismo desde un enfoque sistémico o modelizante. A través de los estudios sobre el transporte podemos comprender los procesos territoriales con escalas espaciales diferenciales y la articulación de las movilidades en torno a un sistema de circulación, atendiendo a niveles espaciales que van desde lo local a lo global (Blanco, 2010). El transporte, concebido como parte esencial de la movilidad, es el eje articulador que permite el movimiento implícito en el turismo y la integración que se da entre espacios distantes (Catalano, 2020).

En líneas generales, se observan dos modalidades de transporte predominante por parte de los visitantes que realizan la visita a Los Túneles. Por un lado el turista en su vehículo propio y por otro lado los turistas que llegan en micros, minibuses o vans. En menor medida se observan ciclistas y moteros, que adornan con sus stickers las señales de tránsito. No hay ninguna línea de transporte público de ninguna distancia que haga el recorrido por la ruta 28. Sí existen servicios con mayor regularidad por la RP 15 a Villa Cura Brochero y Córdoba capital, mientras que el servicio de Chancaní a Villa Dolores por la RP 51 bajó a dos frecuencias semanales durante la pandemia.

Respecto a los medios de transporte y las diferencias en cuanto a las experiencias de viaje se observa que los que deciden viajar en auto adjudican esa decisión a los factores de autonomía, flexibilidad, independencia. Cabe destacar que según la *Encuesta de Viajes y Turismo*



de Hogares (instrumento que registra y sistematiza los viajes de los residentes de Argentina en las principales aglomeraciones), a nivel nacional el automóvil es el medio más elegido (74%) mientras que el ómnibus se sitúa en segundo lugar (19%) (Subsecretaría de Turismo de la Nación, 2023). Por otro lado, el hecho de la elección de este segundo medio de transporte se basa en no asumir la responsabilidad de conducir y estar más predispuesto al disfrute del paisaje y del viaje en sí. En este caso, suelen ser excursiones de día que salen desde Villa Carlos Paz, y en menor medida desde Mina Clavero.

El turismo que se construye a partir del circuito de Los Túneles implica no solo el disfrute del sitio al que se desea llegar, sino que la funcionalidad del desplazamiento se conjuga con un cúmulo de atributos y cualidades del camino que hacen del recorrido desde y hasta un atractivo en sí mismo. Los destinos turísticos tradicionales suelen ser interpretados desde encuadres y modelizaciones sistémicas que presentan al turismo bajo un conjunto de elementos interrelacionados entre sí, en el que el transporte es planteado como el medio indispensable para llegar al destino (Hall, 2005). Este tipo de destinos en el que el desplazamiento del lugar de origen al de llegada se corresponde con un tipo de trayecto que presenta un cúmulo de atributos paisajísticos y cualidades valorados positivamente por las comunidades y la industria turística, se condice con la denominación de "ruta escénica". En este sentido, y de acuerdo con las opiniones de los visitantes, la apreciación del paisaje se desarrolla a lo largo de todo el recorrido por Los Túneles. Se trata de un disfrute paulatino, sostenido y en movimiento, que va adquiriendo nuevas formas y características a medida que se avanza en el trayecto, y que culmina en el famoso mirador. La ruta escénica no se limita a llegar a los miradores, tomar una foto y regresar; más bien, el disfrute del paisaje se experimenta a lo largo de todo

el recorrido desde Taninga (Figura 4).

La provincia de Córdoba cuenta con una relevante historia de construcción de caminos para la superación de barreras naturales, principalmente las Sierras Grandes, que permitan una mayor integración económica del territorio provincial y de éste con el contexto nacional. Este tipo de intervenciones han sido justificadas por un discurso desarrollista, de avance del progreso, atada a estrategias de construcción del poder político provincial. El otro componente fue la construcción de una mirada estetizante sobre las sierras y valles como un paisaje a ser admirado desde el automóvil. El turismo ha sido el complemento necesario para justificar la provisión de una tipología de infraestructura. El caso paradigmático es el llamado Camino de los Puentes Colgantes, la primera traza de la ruta provincial 14, construida en 1915 durante la gobernación de Ramón Cárcano para conectar el Valle de Traslasierra con el Valle de Punilla. La primera ruta en cruzar las Sierras Grandes (o Altas Cumbres) era presentada como una "obra civilizadora y de progreso" en los discursos del gobernador, pero también como "el camino de lo bello" en la *Guía General de Caminos de la Región Serrana de la Provincia de Córdoba* (Kabalin Yonson, 2022). Un siglo después, al inaugurar el primer tramo de pavimentación de la RP 28 desde Taninga hasta Las Palmas, el gobernador Juan Schiaretti afirmó:

"Esta ruta 28 no es solo un nervio para la economía de la región, para la comunicación. Las rutas sirven para unir a la gente y la ruta asfaltada es progreso que cambia la vida de la gente. Además es esta una ruta turística, por eso la decisión de llegar hasta Los Túneles, atractivo de nuestra Córdoba que es considerado uno de los monumentos de ingeniería más importantes del país". (*Noticias Gobierno de Córdoba*, 11/7/2018)

**Figura 4.** Vista de los Volcanes de Pocho desde la Ruta Provincial 28. Fotografía propia, julio de 2024.

**Figure 4.** View of the Pocho Volcanoes from Provincial Route 28, own photograph, July 2024.



De las entrevistas realizadas se desprende que la ruta y su estado es también objeto de interés. Quienes conocieron la zona cuando el camino era de ripio sienten curiosidad por ver cómo es la obra nueva: “este punto panorámico no lo conocíamos, y además hemos visto el progreso que ha habido también”, asegura una pareja de Río Cuarto (Córdoba) entrevistada en el mirador del quinto túnel, que ya ha venido varias veces desde su residencia en el Valle de Traslasierra, y fue testigo de los cambios que se han dado en la zona. Quienes nunca habían venido, mencionan el estado de la ruta como motivo complementario para conocer el lugar. Pero también es una limitante para continuar hacia los llanos. El fin del asfalto es una frontera que muchos no se atreven a cruzar, porque implica extender una excursión de una jornada por varias horas. La posible extensión del asfalto es una promesa de retorno: “si llegaran a hacer algo más abajo, sería visitable”, sostiene una familia oriunda de la provincia de Buenos Aires. Además, la posible existencia de más plazas hoteleras en la zona podría favorecer el pernocte en las cercanías, y por lo tanto la visita a Chancaní o a las áreas protegidas de los llanos, propiciando la diversificación del sector turístico en la zona. La circulación rápida que permite el asfalto es coherente con una visita efímera, que entra en la categoría tradicional de excursionismo.

En los últimos años, la afluencia turística hacia los Túneles se ha incrementado notoriamente, generando transformaciones, nuevas dinámicas, expectativas e incertidumbres que se circunscriben al nuevo escenario de mayor circulación de vehículos. Se observan algunos cambios de perspectivas por parte de las comunidades locales a partir de la pavimentación. Así como se resalta el movimiento económico que se está generando, se señala la mayor ocurrencia de accidentes de tránsito, y la falta de cartelera y otras normas de seguridad, especialmente donde se encuentran la capilla y la escuela secundaria de Las Palmas. “Justo antes de la escuela es donde falta señalización, y desde que asfaltaron se dieron varios accidentes”, sostiene una artesana cordobesa que vive en Las Palmas hace tiempo, y que tiene un puesto frente a la iglesia de la localidad, una parada muy frecuente en el trayecto hacia los Túneles.

### Rituales: *selfie*, reposera y chivito

Una de las características casi unánimes que presentan los visitantes que recorren el circuito de los túneles es una secuencia de acciones repetidas y organizadas de formas similares entre ellos. Esta consecución de acciones se asocia al carácter ritual que encarnan ciertas prácticas turísticas. Los códigos rituales ordenan la estructura social en general y moldean, en forma simultánea, la identidad individual y las macroestructuras de la sociedad y la cultura. El ritual en

las prácticas turísticas se acopla a los cambios de la sociedad posmoderna y mantiene una relación con un vocabulario político, tales como poder, estatus, control, dominación, orden social, estabilidad, etcétera. Las relaciones cotidianas engendran ciertos lineamientos de la política que marcan distancias, posiciones y disposiciones humanas, tal como se observan en el ámbito del turismo y en el conjunto de prácticas que se asemejan de forma variable a los rituales en el sentido religioso, como lo expone MacCannell (2007) en su análisis sobre el futuro del ritual a partir de las nociones desarrolladas por Goffman (1979). Es así que se identifican regularidades en la interacción y lineamientos que establecen los términos de contacto, el modo o el estilo de la fórmula para los tratos, que tienen lugar entre los individuos y la situación.

La fotografía es la práctica más frecuente; parece estar incluida en el paisaje mismo y presenta varias modalidades: la *selfie*, la fotografía sobre el paisaje, y la grupal. Los turistas llegan, se bajan de sus automóviles o del colectivo, y luego de contemplar el paisaje unos segundos o minutos extienden el celular e identifican cómo se visualiza el paisaje real en la pantalla del teléfono. Hacen varias pruebas, horizontal, vertical, *selfie*, foto con soporte y algunos piden a alguna otra persona que les saque una foto. Se apoyan sobre la baranda del mirador un rato y permanecen contemplando el horizonte, el paisaje, el infinito. “Allá está La Rioja, ¿no?”, preguntan. Algunos se ponen a hablar entre sí, hay familias, parejas, niños, contingentes que llegaron en micro o en van. Caminan a lo largo de todo el mirador y aprecian las distintas perspectivas sobre el paisaje, cómo da el sol, miran para atrás hacia el arco del Túnel. Los turistas posan en medio de la cinta asfáltica, apurados por la circulación de vehículos. Cuando llega un contingente en un colectivo de larga distancia, el gran número de visitantes satura el espacio de circulación y genera una peatonalidad *de facto*, requisito para obtener mejores fotografías, ya no solo del paisaje sino de los túneles. El mirador en su conjunto, incluyendo la rotonda de circulación y el estacionamiento, se convierte en una única playa de ocio (Figura 5).

Al igual que en Tanninga y en Las Palmas, en el mirador hay unos puestos de productos típicos y artesanales. También se pueden encontrar recuerdos tales como adornos y stickers. A pesar de no ser una ruta nacional, la ruta 28 ya tiene su logo con la forma de las rutas nacionales para decorar el auto o el termo, al igual que rutas famosas como la RN 40. Los turistas se acercan a cargar agua para el mate, compran aceite, miel, aceitunas, salamines, queso, pan casero, pastelitos, bebidas. Se hacen el mate, algunos se traen sus reposeras, mesita, y realizan un picnic en el borde del mirador. Comer una picada con los productos adquiridos allí en el propio mirador, a pesar de la





**Figura 5.** La calzada convertida en un espacio peatonal. Fotografía propia, julio de 2024.

**Figure 5.** The roadway converted into a pedestrian space. Own photograph, July 2024.

ausencia de mesas, se instala como práctica cada vez más frecuente, lo cual nos habla de la gastronomía como un atractivo secundario. “Aceite de oliva, yerba con yuyos naturales de acá de la zona... siempre alguna que otra cosa llevamos”, apunta una familia de Despeñaderos (Córdoba) que se aloja en el hotel municipal de San Carlos Minas. Complementado a este ritual de productos gastronómicos regionales de consumo en el sitio, se le agrega también el de transformarse en un souvenir típico que el visitante/turista decide adquirir como recuerdo, cobrando así un doble sentido. Esto revela el potencial de la comida local como atractivo creciente (Figura 6). “Cuando venimos, tenemos siempre la idea de comer chivito”, sostiene una familia de Biale Massé (Córdoba) que suele frecuentar el lugar con su auto particular.

A lo largo del todo recorrido desde Tanninga hasta el tramo de cornisa se encuentra una serie de alrededor de una docena de paradores o comedores en los que

se ofrece el típico cabrito asado. Según lo relevado hasta ahora, todos ellos son propiedad de familias y emprendedores de la zona. Hay diferentes situaciones en cuanto al rol que ocupa la actividad gastronómica entre las fuentes de ingresos. El más antiguo de ellos, Las Águilas, es el más grande y profesionalizado. Trabaja con contingentes y agencias de turismo de Córdoba, Carlos Paz y Buenos Aires. El resto son más pequeños, y varios de ellos han abierto sus puertas en los últimos años, al calor del avance del asfalto. Algunos trabajan con su propia producción caprina; otros faenan animales de productores de la Pampa de Pocho y los parajes cercanos a Chancaní; y otros trabajan con cabriteros de Cruz del Eje.

La provisión de insumos implica una logística que da pie a la circulación de mercancías, en una red que se extiende hasta las proximidades de la capital provincial. Su éxito está mediado también por la circulación de información en redes sociales y plataformas como

**Figura 6.** Puestos de artículos regionales en el mirador, rodeado de vehículos. Fotografía propia, julio de 2024.

**Figure 6.** Stalls selling regional items at the viewpoint, surrounded by vehicles. Own photograph, July 2024.



Google Maps, donde la calificación obtenida es casi tan importante como el boca en boca. En general, el menú ofrecido está estandarizado: además de carne de cabra asada, se ofrecen minutas y otros platos tradicionales como empanadas o té en brasas. Un detalle es que en la zona se suele hablar de “cabrito”, pero como el turista suele hablar en términos de “chivito”, así es como figura en la cartelera desplegada al costado de la ruta.

### Áreas protegidas y poco conocidas

Las áreas naturales protegidas, tanto a nivel global como local, se presentan como unidades territoriales claves para garantizar la conservación y la biodiversidad. Orientadas al desarrollo sostenible del territorio buscan consolidar modelos de uso responsable, equitativos y justos de los recursos para las actuales y futuras generaciones. La Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) define como área natural protegida a “un espacio geográfico claramente definido, reconocido, dedicado y gestionado mediante medios legales u otros tipos de medios eficaces para conseguir la conservación a largo plazo de la naturaleza y de sus servicios ecosistémicos y sus valores culturales asociados” (Dudley, 2008: 10).

La naturaleza y los espacios de preservación como parques o reservas han estado ligado desde sus orígenes al turismo y uso público, la visitación de estos sitios por su belleza paisajística ha sido eje de diferentes estrategias de desarrollo y políticas de valorización a lo largo del tiempo. De esta manera se presentan en los últimos 15 años políticas y planes de desarrollo sostenible en Argentina que contemplan y construyen una imagen turística de una Argentina denominada como Natural y Diversa. Como menciona Schenkel (2023) en ese andamiaje de la Argentina Turística, las áreas naturales protegidas van a posicionarse y obtener un rol protagonista, donde además de potenciar el reconocimiento de áreas conservadas se impulsarán nuevas, creándose casi la misma cantidad de áreas protegidas entre 2000 y 2020 que las acumuladas desde 1934.

A esto último se le sumará un nuevo enfoque, donde las prioridades de protección no solo estarán ligadas al marco de paisajes superlativos como en los comienzos, sino que dará lugar a nuevas representaciones de ecorregiones que antes no lo tenían y ahora se ven incluidas con el criterio de representatividad biogeográfica. Sin embargo, estas políticas de valorización que proponen mayor representatividad promoviendo un desarrollo equilibrado y equitativo en las regiones se verán situadas y limitadas solo a crear nuevas áreas protegidas, reproduciendo así nuevamente modelos concentrados y desiguales que no se ajustan al

principio de sostenibilidad (Schenkel, 2023).

Es en este contexto político que se crea el PNT. A pesar de que la RP 28 es la principal vía de acceso del mismo, la mayoría de los visitantes que realizan ese recorrido afirman no tener conocimiento de la existencia de un Parque Nacional en sus cercanías. Tampoco son del todo conscientes de que se encuentran dentro de la Reserva Provincial Chancaní, pese a la presencia de un puesto de guardaparques en el primer túnel. Esta dinámica se debe también por la inexistencia de soportes físicos interpretativos como carteles, que ilustren y permitan profundizar, vincularse con lo que se ve y es posible visitar.

El ingreso al Parque Nacional Traslasierra se encuentra a 40 km del mirador, mientras que el casco de la antigua estancia Pinas, lugar donde se recibe a los visitantes, se encuentra 20 km más adelante. El ingreso al camping de la Reserva está a 20 kilómetros del mirador, sobre la RP 51 que une Chancaní con Villa Dolores. Todos estos caminos son de ripio, por momentos con serruchos. Además del valor patrimonial del casco de la estancia, el parque alberga valores ecosistémicos sobresalientes, de interés para la conservación de la biodiversidad y para la preservación de la conectividad del corredor del Chaco Árido. Entre las especies de flora y fauna destacadas se encuentran quebrachos, algarrobos, chañares, tortuga de tierra, martineta, águila coronada, carpintero negro, oso melero, tucutucu cordobés (endémico), pecarí de collar y pecarí chaqueño o quimilero.

La visita al parque aparece como un posible motivo de retorno, pero depende de la infraestructura carretera. “Hoy llegamos hasta acá [el mirador], capaz que en dos años volvemos y bajamos”, comenta una pareja entrerriana que vino en su vehículo particular. Según se ha indagado durante el trabajo de campo en el propio PNT, el público que se acerca hasta el área protegida tiene un interés particularizado por la naturaleza. Conocer un lugar como el PNT “te da un capital cultural”, asegura una pareja porteña que se preocupa por conocer todas las áreas protegidas del país. Para uno de los guardaparques, este tipo de público “es gente que sabe adonde va, que tiene un gusto por las áreas protegidas, que casi que va hacer un *check list* de cada parque nacional que visita... Después, habrá algún distraído que caerá, que ve el cartel de ‘parque nacional’ y cree que se va a encontrar una confitería y una cascada...”. La apertura del parque también ha significado la posibilidad de conocer la antigua estancia, cuyo ingreso estaba vedado durante su época en manos privadas, para la población de la región. “Nos atrapa mucho lo que es la historia del parque... te hacés una película para apreciar lo que se vivió en esa época”, apunta un joven emprendedor gastronómico de Chancaní al terminar su recorrido.

## Reflexiones finales: desafíos, tensiones y perspectivas a futuro

En los últimos años se avizoran nuevas tendencias en cuanto a las motivaciones y prácticas turísticas, vinculadas con el posfordismo, la desmasificación del turismo y la aparición del post-turista que, resignado ante la progresiva homogeneización y el presunto desvanecimiento de los atractivos genuinos de este mundo, sucumbe ante un disfrute superfluo de lugares, objetos y eventos (Cohen, 2005). A ello se le suman los efectos pos-pandemia que orientan las modalidades turísticas hacia versiones más sostenibles o más verdes, asociadas al uso de la naturaleza como un recurso turístico.

En cuanto a nuestro caso de estudio, queda claro que el principal atractivo es la contemplación del paisaje y el contacto con la naturaleza. En mucha menor medida, en las entrevistas aparece un interés por la historia. El consumo de carne caprina y otros productos es un complemento, pero no aparece como motivación principal de la visita. No obstante, la gastronomía tiene potencial como vector en el desarrollo local sostenible, dado que allí se puede expresar la historia, identidad y memoria de un lugar. El contacto con gente de la zona y su cultura aparece como un factor enriquecedor del viaje, pero no como una motivación en sí misma. Ha crecido la presencia de puestos de diferentes productos, a cargo de familias de la zona, que también acaban oficiando de informantes turísticos para los visitantes. Algo similar sucedía durante las entrevistas realizadas para este trabajo.

Existe un conjunto de prácticas estandarizadas tales como sentarse a tomar mate, comer salami y queso, sacarse fotos grupales posando en los túneles, que se pueden entender como la conformación de un atractivo turístico también a partir de la performatividad de sus consumidores. Se perciben comportamientos propios de un lugar masivo, en los momentos en que acuden grandes contingentes. Al griterío se le suma el ruido de las motos, lo cual contrasta con el silencio de los momentos en que la afluencia de visitantes disminuye drásticamente. La posible masificación, aunque sea intermitente, se ha verificado en momentos de gran afluencia (fines de semana largo, temporada estival), donde el mirador y el tramo circundante de la ruta se saturan de vehículos. De las entrevistas a informantes clave emerge la inquietud por los colectivos de dos pisos, que pueden transitar con dificultad por los túneles. Las familias a cargo de los comedores también señalan momentos en que resulta difícil hacer frente a semejante nivel de demanda y a que el paisaje en los últimos años se ha transformado producto de la mayor afluencia de vehículos y turistas.

La ruta opera como plafón para el despliegue de

ciertas movilidades turísticas, pero genera una serie de transformaciones en la dinámica cotidiana de las localidades de la zona que debe ser abordada en su conjunto, sopesando aspectos positivos y negativos en las instancias de planificación. Algunos informantes de la localidad de Las Palmas apuntan que el mayor dinamismo económico ha motivado a antiguos pobladores de la zona a retornar a su lugar de origen para aprovechar las oportunidades que se están planteando. El rumor de la construcción de un loteo, cuyo trazado de calles ya es visible lindante a la comuna de Las Palmas, indica una posible valorización inmobiliaria que ya se ha verificado en numerosos destinos turísticos de la provincia y del país.

Este tipo de emprendimientos requieren vías de acceso rápidas y en buen estado. La pavimentación del tramo de la RP 28 que va de Tanninga a Tanti (*Noticias Gobierno de Córdoba*, 31/5/2024) es coherente con la tendencia, emergida de las entrevistas realizadas a turistas, de que buena parte de los visitantes de Los Túneles vienen directamente desde Villa Carlos Paz. Dado que éste es el principal punto de partida de los excursionistas, y en menor medida el Valle de Traslasierra, el avance del asfalto hacia el este puede significar que se “independice” como atractivo aún más de Traslasierra. Por lo tanto, se puede inferir que la provisión de infraestructura se planifica en función de intereses de los centros decisorios de la provincia, y no de las necesidades de los habitantes de Pocho y un posible desarrollo endógeno.

Además de las distancias y limitaciones de infraestructura persistentes, las condiciones ambientales pueden suponer un freno decidido a este desarrollo turístico e inmobiliario. En primer lugar, las condiciones de aridez se han agravado en los últimos años, tanto en los Llanos como en la Pampa de Pocho. En una provincia que ha perdido una enorme mayoría de sus bosques nativos por el desmonte, y que especialmente desde el 2020 sufre incendios forestales de manera periódica, esta zona presenta una mayor vulnerabilidad en lo que hace a herramientas de prevención y combate al fuego. En el caso de los incendios de 2024, la persistencia de las llamas durante varias semanas, que quemaron más de 5000 hectáreas, se debió en parte a que sobre los escasos recursos disponibles tenían prioridad los incendios en regiones más pobladas como el Valle de Punilla (Sgarella, 1/10/2024).

En cuanto a las áreas protegidas se refuerza la idea que se cuida lo que se valora y se valora lo que se conoce. A partir de esto último se observa que la escasa información sobre las áreas naturales protegidas en la región condiciona su valoración, a pesar de que el principal motivo de viaje y movilización hacia este sitio está ligado al paisaje natural. De esta manera el paisaje solo obedece a un consumo contemplativo



y de descanso, una excursión con mirada lejana que no permite la cercanía y visita de estas áreas, como la de sus comunidades aledañas, siendo el limitante principal en primer lugar el desconocimiento y en segundo la accesibilidad. La ausencia de cartelera que informe acerca del Parque Nacional Traslasierra y del Corredor Biogeográfico Chaco-Árido es coherente con el desconocimiento sobre las mismas por parte del público, y de la escasa promoción oficial. Las áreas naturales protegidas no solo cumplen un rol estratégico de conservación de ecosistemas naturales sino que son clave para planificar el desarrollo sostenible de una región, siendo aliadas de la comunidad para implementar e impulsar actividades que permitan fortalecer la economía local. El turismo puede ser un instrumento de las áreas protegidas en la planificación para la conservación, valoración y difusión del patrimonio natural y cultural del territorio.

Lo antes mencionado expone cómo el fomento del turismo y las movilidades que éste genera aceleran procesos territoriales en todas las dimensiones sociales, los cuales determinarán el presente y futuro posible de una región. Por esto los desafíos son múltiples alrededor de un fenómeno que crece e instala tensiones sobre qué, cómo y quienes definen las transformaciones, y si éstas desarrollan oportunidades endógenas, o si se dan condicionadas por presiones y decisiones externas que poco contemplan la participación local. La clave es la capacidad de respuesta, acción y organización que desarrolle la población local.

## Bibliografía

- Agencia Córdoba Turismo (2020). *Plan Estratégico de Turismo Sostenible Córdoba 2030*. Gobierno de la Provincia de Córdoba. <https://cordobaturismo.gov.ar/wp-content/uploads/2024/01/PETS2020.pdf>
- Aichino, G. L. y Maldonado, G. I. (2022). Plan Desarrollo Noroeste de la Provincia de Córdoba (Argentina): estrategias y representaciones territoriales en el período 2014-2015. *GEOgraphia*, 24(52): 1-25. <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/45482>
- Blanco, J. (2010). Notas sobre la relación transporte-territorio: implicancias para la planificación y una propuesta de agenda. *Revista Transporte y Territorio*, (3): 172-190. <https://doi.org/10.34096/rtt.i3.251>
- Catalano, B. (2019). Movilidad turística e integración: teoría y métodos para su abordaje. *Quid* 16, 11: 259-280. <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/2752>
- Catalano, B. (2020). Turismo, transporte e integración: un análisis desde la conectividad y las movilidades. *Revista Transporte y Territorio*, 23, 341-354. <https://doi.org/10.34096/rtt.i23.9669>
- Cohen, E. (2005). Principales tendencias en el turismo contemporáneo. *Política y sociedad*, 42(1): 11-24. <https://revistas.ucm.es/index.php/POSO/article/view/POSO0505130011A>
- Cresswell, T. (2008). Constellations of mobility. *Institute of English Studies*, 15: 1-36. <https://www.dcuci.univr.it/documenti/Avviso/all/all181066.pdf>
- de la Calle Vaquero, M. (2019). Turistificación de centros urbanos: clarificando el debate. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (83): 1-40. <https://doi.org/10.21138/bage.2829>
- Dudley, N. (2008). *Directrices para la aplicación de las categorías de gestión de áreas protegidas*. Gland: UICN.
- Goffman, E. (1979). Footing. *Semiotica*, 25(1-2): 1-30. <https://doi.org/10.1515/semi.1979.25.1-2.1>
- Gravari-Barbas, M. y Graburn, N. (2012). Tourist imaginaries. *Via. Tourism Review*, 1: 1-5. <https://doi.org/10.4000/viatourism.1180>
- Haesbaert, R. (2013). Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad. *Cultura y Representaciones Sociales*, 8(15): 9-42. <https://www.culturayrs.unam.mx/index.php/CRS/article/view/401>
- Hall, C. M. (2005). *El turismo como ciencia social de la movilidad*. Madrid: Síntesis.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos [INDEC]. (2022). *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2022*. [https://censo.gob.ar/index.php/datos\\_definitivos/](https://censo.gob.ar/index.php/datos_definitivos/)
- Jensen, O. B. (2009). Flows of meaning, cultures of movements—urban mobility as meaningful everyday life practice. *Mobilities*, 4(1): 139-158. <https://doi.org/10.1080/17450100802658002>
- Kabalin Yonson, E. B. (2022) *El Camino de los Puentes Colgantes y la incorporación de Sierra Grande, Pampa de Achala y el Valle de Traslasierra en el proyecto territorial cordobés de comienzos*

del siglo XX. Tesis de Licenciatura en Geografía. Universidad Nacional de Córdoba, Facultad de Filosofía y Humanidades.

provincial-28/

- Knafou, R. (1991). L'invention du lieu touristique: la passation d'un contrat et le surgissement simultané d'un nouveau territoire. *Revue de géographie alpine*, 79(4): 11-19. [https://www.persee.fr/doc/rga\\_0035-1121\\_1991\\_num\\_79\\_4\\_3624](https://www.persee.fr/doc/rga_0035-1121_1991_num_79_4_3624)
- La Voz del Interior. (28 de septiembre de 2008). Córdoba tiene sus 7 Maravillas Naturales. *La Voz del Interior*. [http://archivo.lavoz.com.ar/08/09/28/secciones/sociedad/nota.asp?nota\\_id=436066](http://archivo.lavoz.com.ar/08/09/28/secciones/sociedad/nota.asp?nota_id=436066)
- Ley N° 10.312. (2015). *Regionalización Turística. Provincia de Córdoba*. Córdoba, Argentina.
- Larsen, J. (2010). Tourism mobilities and the travel glance: Experiences of being on the move. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 1(2): 80-98. <https://doi.org/10.1080/150222501317244010>
- MacCannell, D. (2003). *El turista. Una nueva teoría de la clase ociosa*. Barcelona: Melusina.
- MacCannell, D. (2007). *Lugares de encuentros vacíos*. Barcelona: Melusina.
- Nogué i Font, J. (1992). Turismo, percepción del paisaje y planificación del territorio. *Estudios Turísticos*, 115: 45-54. <https://doi.org/10.61520/et.1151992.644>
- Noticias Gobierno de Córdoba (11 de julio de 2018). Ruta 28: se pavimentaron 15 km entre Taninga y Las Palmas. *Noticias Gobierno de Córdoba*. <https://prensa.cba.gov.ar/obra-publica/ruta-28-se-pavimentaron-15-km-entre-taniga-y-las-palmas/>
- Noticias Gobierno de Córdoba (19 de agosto de 2022). Schiaretti inauguró el último tramo de pavimentación del Camino de los Túneles y anunció más obras. *Noticias Gobierno de Córdoba*. <https://prensa.cba.gov.ar/informacion-general/schiaretti-inauguro-la-pavimentacion-del-camino-de-los-tuneles-y-anuncio-mas-obras/>
- Noticias Gobierno de Córdoba (31 de mayo de 2024). Avanza la pavimentación de la Ruta Provincial 28. *Noticias Gobierno de Córdoba*. <https://prensa.cba.gov.ar/informacion-general/avanza-la-pavimentacion-de-la-ruta-provincial-28/>
- Onfray, M. (2016). *Teoría del viaje: Poética de la geografía*. Buenos Aires: Taurus.
- Onghena, Y. y Milano, C. (2015). Certezas e incertezas del turismo: movilidad y encuentro. *Notes internacionales CIDOB*, 116: 1-4. [https://www.cidob.org/sites/default/files/2024-07/NOTES%20116\\_ONGHENA%20%26%20MILANO\\_CAST.pdf](https://www.cidob.org/sites/default/files/2024-07/NOTES%20116_ONGHENA%20%26%20MILANO_CAST.pdf)
- Schenkel, E. (2023). El desarrollo de destinos turísticos a partir de áreas naturales protegidas en Argentina: un análisis territorial de las políticas de valorización turística. *Reflexiones*, 103(1). <https://doi.org/10.15517/rr.v103i1.52319>
- Schivelbusch, W. (1986). *The railway journey. The industrialization of time and space in the 19th century*. Oakland: The University of California Press.
- Sgarella, S. (1 de octubre de 2024). Chancaní: el incendio que no le importa a nadie. *La Tinta*. <https://latinta.com.ar/2024/10/01/chancani-incendio-no-importa-a-nadie/>
- Sheller, M. y Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2): 207-226. <http://epn.sagepub.com/lookup/doi/10.1068/a37268>
- Simmel, G. (1986). Filosofía del paisaje. En *El individuo y la libertad: ensayos de crítica de la cultura* (pp. 175-187). Barcelona: Península.
- Subsecretaría de Turismo de la Nación (2023). *Encuesta de Viajes y Turismo de los Hogares-Infomes 2023*. <https://www.yvera.tur.ar/sinta/informe/info/encuesta-de-viajes-y-turismo-de-los-hogares-eyvth>
- Tapella, E. (2012). *Heterogeneidad social y valoración diferencial de servicios ecosistémicos. Un abordaje multi-actoral en el Oeste de Córdoba (Argentina)*. Tesis de Doctorado. Universidad Nacional de Córdoba, Facultad de Ciencias Agropecuarias. <http://hdl.handle.net/11086/1661>
- Terkenli, T. S. (2002). Landscapes of tourism: towards a global cultural economy of space?. *Tourism Geographies*, 4(3): 227-254. <https://doi.org/10.1080/14616680210147409>
- Torres, P. (2021). La construcción de entornos y circuitos para el turismo en el Noroeste

- Cordobés: El caso de los Túneles de Taringa. *Cuadernos Del CIPeCO*, 1(1): 119–137. <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/CIPeCo/article/view/37740>
- Urry, J. (2002). Mobility and proximity. *Sociology*, 36(2): 255-274. <https://doi.org/10.1177/0038038502036002002>
- Urry, J. (2004). *La mirada del turista*. Lima: Universidad de San Martín de Porres.
- Williams, R. (2001). *El campo y la ciudad*. Buenos Aires: Prometeo.