

# PARQUES INDUSTRIALES Y LOGÍSTICOS EN LA CIUDAD DE CÓRDOBA, ARGENTINA

**María Sol Garay**  
Universidad Nacional de  
Córdoba

Dinámicas espaciales para pensar la ciudad y su proyección<sup>1</sup>

**RESUMEN** | Este trabajo busca reflexionar sobre la accesibilidad al suelo industrial en sus diferentes formas a través de una perspectiva multiescalar que considera procesos situados y procesos globales en la producción del espacio geográfico. Las nuevas formas de consumo del suelo industrial generadas en la última década por el sector logístico (servicios de Logística de Producción y Logística de Distribución), demandan suelo urbano periférico de grandes superficies y conectado a las principales vías de acceso. Podemos observar en la ciudad de Córdoba procesos de metropolización que conviven (o más bien disputan) con funcionalidades de la periferia industrial fordista y la residencia.

Palabras clave: parques industriales-logísticos, periferia urbana, suelo industrial, metropolización.

**ABSTRACT** | This paper seeks to reflect on the accessibility of industrial ground in its different forms through a multi-scale perspective that considers situated processes and global processes in the production of geographical space. The new forms of industrial ground consumption generated in the last decade by the logistics sector (Production Logistics and Distribution Logistics services) demand peripheral urban ground with large surfaces and connected to the main access roads. We can observe in the city of Cordoba processes of metropolisation that coexist (or rather dispute) with functionalities of the fordist industrial periphery and residence.

Keywords: industrial-logistical parks, urban periphery, industrial ground, metropolisation.

---

<sup>1</sup> Esta ponencia corresponde al proyecto SeCyT "Reestructuración Productiva en la Economía Digital: dinámicas productivas territoriales e innovaciones tecnológicas en la ciudad de Córdoba en el siglo XXI" (2023-2027). Laboratorio de Estudios Territoriales, Dpto. de Geografía (FFyH), Universidad Nacional de Córdoba.

## Introducción

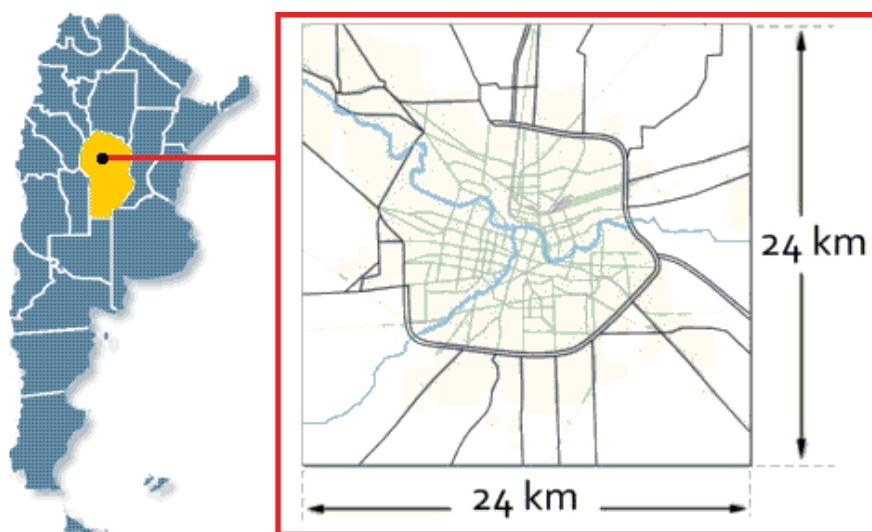
Esta ponencia se enmarca en una investigación cuyo objetivo general es el análisis de la dinámica espacial de la industria en la ciudad de Córdoba y reflexiona sobre la accesibilidad al suelo industrial en sus diferentes formas. El concepto de dinámica espacial, el cual está en permanente construcción, permite abordar las diferentes escalas de la producción del espacio geográfico: una escala de procesos situados, en este caso procesos urbanos propios de la periferia urbana de la ciudad de Córdoba, y una escala de procesos globales como, por ejemplo, la política de promoción industrial del gobierno provincial o las condiciones propias del sector logístico a nivel internacional, y en especial, pospandemia.

El trabajo pretende reconocer las nuevas demandas en el consumo del suelo industrial generadas por el cambio en la circulación de bienes y servicios, finales e industriales, que comenzaron a materializarse en el sector logístico a partir del año 2017 aproximadamente y se intensificaron con el confinamiento por la pandemia de Covid-19 en el año 2020.

En cuanto a la metodología, la unidad de análisis son los parques industriales logísticos y los complejos logísticos; para ello se entrevistó a gerentes de estos espacios productivos y se analizó entrevistas de notas periodísticas del rubro inmobiliario, las cuales también brindan información secundaria que no se encuentra en fuentes estadísticas gubernamentales. Además, se consultó legislación municipal y provincial sobre parques industriales.

### 1. ¿Una ciudad industrial?

Córdoba es la ciudad capital de la provincia de Córdoba ubicada en la región central de la República Argentina. La superficie del ejido urbano es de forma cuadrada con 576 km<sup>2</sup> y posee una población aproximada de 1.565.112 habitantes, según los resultados provisorios del censo nacional realizado en el año 2022 por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC).



Ciudad de Córdoba

Su estructura productiva, según datos de la Municipalidad de Córdoba del año 2017, el 40% del total corresponde al sector de bienes que incluye la industria manufacturera (con el 36% de los bienes producidos), agricultura y ganadería (31%), la construcción (27%), el suministro de electricidad, agua y gas (4%) y la minería (2%). En el PBR de la ciudad, el sector industrial participa con el 16,5% del total.

El 60% restante de la estructura productiva pertenece al sector de servicios donde el transporte, almacenamiento y comunicaciones participa con el 9% y las actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler con el 17%, entre otros.

La ciudad tiene una historia industrial metalmecánica ligada a la primera etapa de la política nacional de sustitución de importaciones (1930-1955) que radicó la Fábrica Militar de Aviones (hoy Fábrica Argentina de Aviones) en 1927 y una fábrica de tractores. Luego, esta política industrial promovió las inversiones extranjeras para que se asociaran al Estado, y es así como en 1954 la italiana Fiat Automobiles compró la fábrica de tractores constituyendo Fiat Concord; en 1955 se instaló la estadounidense Kaiser-Frazier que constituyó Industrias Kaiser Argentina (hoy Renault); y también se radicó Chrysler Corporation que creó Chrysler Fevre Argentina hasta 1979 que la alemana Volkswagen adquirió su paquete accionario en el país. A partir de estas grandes fábricas, se desarrolla la industria metalmecánica de la ciudad ya que las mismas automotrices y la fábrica de aviones, van originando las pequeñas fábricas proveedoras con el pasar de los años.

Actualmente, la ciudad posee dos áreas industriales consolidadas: la más importante en la periferia sureste, conocida como el “sector metalmecánico”, se originó a partir de la automotriz Fiat y sus proveedores, y se consolidó por su ubicación estratégica ya que sus principales rutas conectan con las ciudades de Rosario y Buenos Aires, es decir, con los puertos. En la actualidad, este sector concentra las plantas de producción de Fiat y de Iveco, los primeros parques industriales y complejos logísticos que se desarrollaron en la ciudad, industrias pymes de todos los rubros (aunque el metalmecánico sigue siendo el de mayor proporción), empresas logísticas, grandes depósitos logísticos de correos, entre otros.

La otra área industrial se encuentra en la periferia norte (conocida como Los Boulevares) y se originó en los años ‘60 con la radicación de una industria de fundición de aluminio del grupo Renault. Concentra pymes de todos los rubros industriales, también cuenta con una importante actividad comercial y en los últimos años, se están asentando grandes empresas logísticas. Esta área se encuentra próxima al aeropuerto de la ciudad.

De acuerdo al Censo de Actividad Económica 2012<sup>2</sup>, el último realizado por el municipio, la ciudad cuenta con el 8% de sus industrias aproximadamente (unas 400 empresas) radicadas en el uso de suelo industrial, es decir, en la periferia urbana que rodea al anillo de circunvalación y sus rutas adyacentes. En contraposición, unas 3.500 pymes se localizan en los barrios de la ciudad. Con el interés de solucionar este problema de localización, en el año 2017, el

---

<sup>2</sup> Dirección de Estadísticas y Censos de la Municipalidad de Córdoba - Instituto de Estadística y Demografía de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Córdoba. Año 2012.

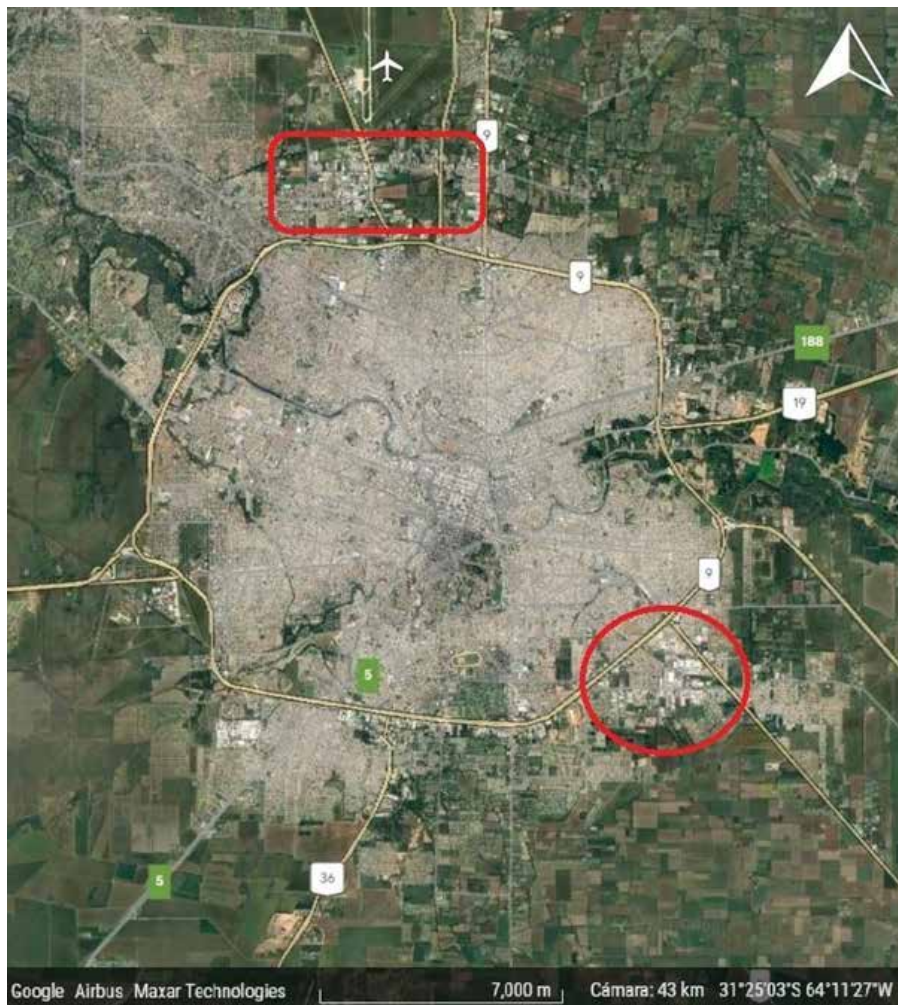


Fig. 01. Mancha urbana y áreas industriales consolidadas de la ciudad de Córdoba. Fuente: elaboración propia sobre imagen Google Earth, año 2023.

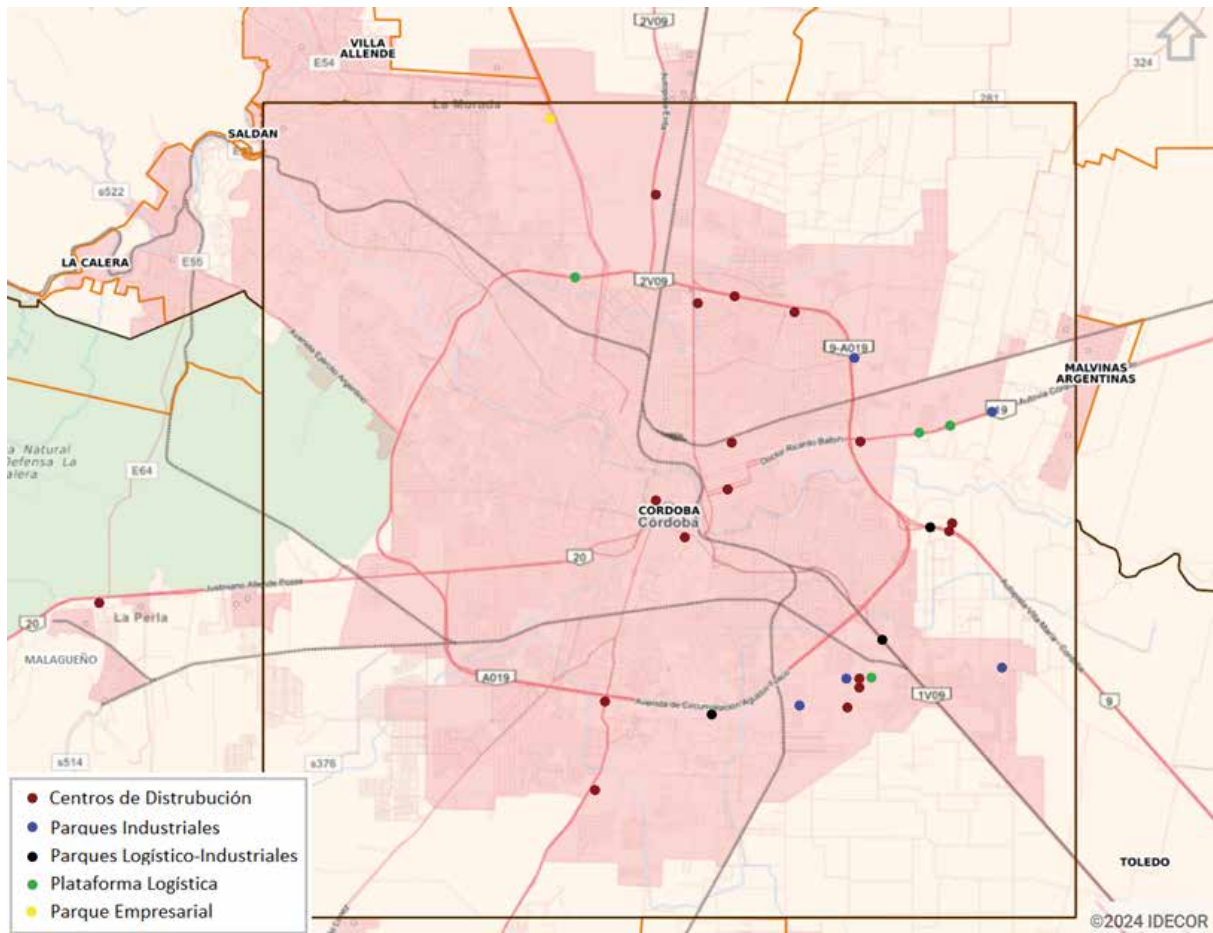
municipio sanciona una ordenanza de Agrupamientos Industriales (N°12.720) que legisla las normas de localización para urbanizaciones industriales y/o logísticas, parques industriales y/o logísticos e incubadoras de empresas que deben asentarse en la periferia de la ciudad y rodeados de espacios verdes si están en cercanías de zonas residenciales.

Pero el municipio no crea estos parques o zonas, solamente regula las condiciones de localización y establece los requisitos a cumplir; es así, como empezaron a surgir proyectos de parques industriales y logísticos como emprendimientos de desarrollos inmobiliarios, donde radicarse en estos predios tiene altos costos. Cabe mencionar que los pocos parques industriales y complejos logísticos existentes al momento de la sanción de esta normativa, surgieron de empresas industriales y de transporte que ante crisis en sus respectivos rubros, y siendo propietarias de sus predios, se reconvirtieron al rubro inmobiliario industrial.

En cuanto a la actividad logística de la ciudad de Córdoba, esta se consolidó en los años '90 con el modo de producción just in time que las plantas automotrices fueron adoptando e incorporaron así, a las industrias autopartistas y metalmecánicas.

El crecimiento expansivo que tuvo la industria en los primeros años del siglo XXI, diversificó la logística hacia otros rubros industriales, y hacia otros sectores





de la economía, demandando espacios particulares para su actividad, mayoritariamente depósitos.

Fig. 02. Parques Industriales y Plataformas logísticas. Fuente (ADEC, 2018).

Desde el año 2009, una ordenanza municipal restringe el ingreso al área central de la ciudad de grandes camiones en determinados horarios, esto genera que las empresas de logística tengan depósitos de grandes dimensiones en la periferia para acopiar y realizar la distribución por la ciudad en camiones de menor porte. Es decir, se generan múltiples centros de distribución en la periferia urbana, en especial, en cercanías al anillo de Circunvalación o sobre este (Buffalo y Garay, 2018).

Las empresas de transporte y logística se encuentran mayoritariamente en las principales vías de acceso a la ciudad, esto es el sector Este y Sur del anillo de Circunvalación, donde se conectan las Rutas Nacionales N°9 (a Rosario y Buenos Aires), N°19 (a San Francisco) y N°36 (a Río Cuarto).

Según el Censo de Actividad Económica 2012, de un total de 60.610 establecimientos económicos (comercios, industrias y servicios), 376 eran depósitos, es decir, el 0,6%. De estos depósitos, el 86% empleaba menos de cinco personas, y en el otro extremo, el 6% tenían más de 20 empleados.

Para el año 2016, en la Provincia de Córdoba, el sector logístico fue el segmento que más creció en los últimos 20 años, superando ampliamente la variación que experimentaron el resto de las principales áreas económicas. De acuerdo a la Dirección de Trámites de la Municipalidad de Córdoba, en el año 2018 se encontraban habilitados en la ciudad 2.459 empresas del sector logístico,

representando un 17% del total de empresas de la ciudad (ADEC, 2018: 32).

Este crecimiento sostenido en la última década en servicios industriales y en centros de distribución comercial; demanda suelo urbano periférico de grandes superficies y conectado a las principales vías de acceso, es decir que por normativa municipal, la actividad logística demanda suelo de uso industrial para realizar sus actividades.

Con respecto a los parques industriales y logísticos, estos se encuentran en la periferia sureste de la ciudad: el Complejo Industrial Ucoma I y Complejo Logístico Ucoma II, el Complejo Logístico Sur y “Central Plaza” Parque Logístico Industrial. Estos parques no son exclusivos de la actividad logística, comparten espacio con la actividad industrial, ya sea porque nacieron a partir del sector industrial o porque la demanda de naves industriales era mayor cuando comenzaron en el rubro inmobiliario.

En el año 2017, el CEOLÓG<sup>3</sup> (Centro de Operaciones y Logística de la Univ. Católica de Córdoba), manifestó que la ciudad de Córdoba contaba con 85.000 m<sup>2</sup> destinados a complejos logísticos y una demanda insatisfecha de 50.000 m<sup>2</sup> ya que su “lugar natural”, el anillo de Circunvalación, empezaba a quedarse sin grandes lotes que es lo que necesitan los operadores integrales; aquellos que asumen el manejo completo de la cadena de suministros, incluida la denominada última milla del e-commerce (logística desde el centro de distribución al consumidor final) y soluciones tecnológicas aplicables a toda esa cadena logística. Esta publicación destacaba el crecimiento de dos áreas: el corredor de la Ruta Nacional N°19 (en la periferia Este de la ciudad que sí se está desarrollando en estos últimos años) y el denominado segundo anillo de Circunvalación, que une localidades del Gran Córdoba. Este análisis del CEOLÓG, era correcto ya que el anillo de Circunvalación de la ciudad aún no estaba cerrado en su totalidad y las grandes superficies en la periferia sureste son costosas, pero al igual que en la actividad industrial, el principal motivo de localización es la ubicación estratégica.

### 1.1. Periferia sureste: “sector metalmecánico”

En estos últimos años, la periferia sureste sigue siendo la principal área “atractiva” para radicarse debido a su conexión con Rosario-Buenos Aires, y con la ciudad misma para la distribución minorista. Además, el anillo de circunvalación se finalizó por completo y se construyeron (y se continúan construyendo) distribuidores viales en la ronda urbana y también autovías que conectan a esta.

En el año 2020, la Ley de Parques Industriales de la Provincia de Córdoba (N°5.319/72), fue modificada para que los beneficios que gozan las industrias se extiendan a empresas de la economía del conocimiento y a empresas de servicios de logística que se radiquen en estos parques. En líneas generales, los beneficios son la exención impositiva de los impuestos Inmobiliario, de Sellos y de Ingresos Brutos por 15 años, una reducción de hasta el 25% en el costo de la energía eléctrica y un subsidio por incorporar personal.

<sup>3</sup> Es un centro de investigación, desarrollo e innovación, que tiene como objetivo principal promover el estudio, el diagnóstico y la optimización estratégica de los diversos procesos vinculados con la cadena de abastecimiento y operaciones en organizaciones de los sectores privado, público y social (<http://icda.ucc.edu.ar/>). Datos publicados en nota de diario local La Voz del Interior el 10/09/17 (<http://www.lavoz.com.ar/negocios/la-logistica-el-eslabon-que-falta>).

Algo fundamental en la cadena de valor logística, tanto para procesos industriales como para el comercio, es reducir al máximo los tiempos de entrega y los costos de transporte de dicha entrega. “Los procesos deben hacerse más eficientes y el rendimiento debe mejorarse, los costes de almacenamiento y transporte deben reducirse, los tiempos de producción deben acortarse y el cumplimiento de los plazos debe aumentarse, y debe lograrse una disponibilidad optimizada de la información” (Buffalo y Astegiano. 2020: 416).

Este “sector metalmecánico” histórico de la ciudad, reduce tiempos para la industria y para la logística por su ubicación estratégica. En consecuencia, los parques industriales y logísticos de esta periferia están albergando cada vez más empresas logísticas en detrimento de las industriales.

Un ejemplo de lo expuesto puede verse en Polo 52, un proyecto que se presentó en el año 2017 como un parque industrial de 52 has. en la periferia sureste sobre la autopista a Rosario, que contaría también con un área logística y una comercial.

Al año 2023, Polo 52 es un parque industrial y logístico de 130 has. que cuenta con 47 empresas (entre radicadas y en proceso de radicación) de las cuales: 28 son empresas logísticas (mayoritariamente para el comercio), 2 son depósitos de mercadería y las 17 restantes son industrias. Desde la gerencia del parque manifiestan que poseen un nuevo predio que convertirán solo en parque logístico ya que la inversión para su infraestructura es menos costosa y las empresas radicadas se beneficiarían con la última modificación de la ley provincial de Parques Industriales.

## 1.2. Periferia norte: Los Boulevares

A mediados del año 2018, en cercanías al aeropuerto de la ciudad, comenzó a funcionar Plataforma Norte, un parque logístico AAA o premium de 10.000 m<sup>2</sup>, además de un área comercial. El emprendimiento es comercializado por una empresa que construye naves industriales, y que inauguró su parque con el 70% de ocupación incluyendo grandes empresas nacionales y una empresa internacional proveniente de Brasil.

“Hoy, los centros logísticos AAA se encuentran ocupados al cien por ciento. (...) Los grandes players de la logística empujan a Córdoba a estar siempre actualizada. Además, el cierre del anillo de Circunvalación fue muy importante para conectar a todos los centros de consumo de la ciudad, a lo que se suma el desarrollo de nuevos parques logísticos-industriales que concitan el interés de las empresas”. (Espacio publicitario de agentes inmobiliarios en el diario local. 21-06-2022)<sup>4</sup>

## 1.3. La seguridad como factor de localización

En los últimos años, a través de las entrevistas realizadas a dueños de industrias y gerentes de parques industriales, se constata que la seguridad se convirtió en un factor de localización, al igual que la conectividad vial y los servicios e infraestructura para producir.

<sup>4</sup> <https://www.lavoz.com.ar/clasificados-inmuebles/logistica-estado-de-situacion-del-mercado/>

El factor seguridad, se observa también en los “avisos inmobiliarios” para ofrecer el alquiler de naves industriales que cuentan con algún sistema de vigilancia. Los parques industriales y logísticos, naturalmente disponen de un predio cerrado con sistema de seguridad, y este es el principal factor que mencionan en sus portales web y en dichos avisos.

## **2. Periferia urbana y procesos de metropolización en una ciudad media**

La periferia más reciente de la ciudad de Córdoba remite al contexto de expansión urbana de la última década y media, donde los agentes intervinientes mantienen vínculos conflictivos en el proceso de producción y de consumo del espacio urbano. A la “competencia” entre la industria y la logística por el uso del suelo en las áreas industriales consolidadas y casi agotadas, se suma un proceso de residencialización de la periferia urbana que aumenta el costo de la tierra vacía y que además, comienza a rodear a los establecimientos industriales y depósitos logísticos generando conflictos en la convivencia cotidiana y en el uso de la infraestructura vial.

La periferia como proceso espacial, tuvo un recorrido particular desde su concepción centro-periferia de la ciudad fordista del siglo XX hasta la periferia multiescalar posfordista del presente siglo.

Como explica Lindón (1997), en el proceso de industrialización fordista algunos espacios de la periferia fueron el locus de la fábrica, otros el lugar de residencia de los que trabajaban directa o indirectamente en la actividad productiva y otros espacios albergaron a los sectores de menores ingresos que no tenían otra opción de residencia, la mayoría de estos barrios carecían de toda infraestructura urbana.

De esta manera, “se conforma un medio urbano incompleto donde no existen suficientes servicios y equipamientos y las actividades son poco diversificadas, obligando a sus residentes a estar en constante relación con la ciudad central.” (Arteaga Arredondo. 2005:100). La relación centro-periferia está definida por la distancia, en cuánto a lejanía del núcleo de la ciudad pero también en cuanto a la accesibilidad mediante las vías de transporte; la dependencia, en cuanto a las funciones de cada una, la periferia tiene una actividad residencial que depende de los servicios, actividad comercial y lugares de trabajo del área central; y la deficiencia, la periferia es una marginalidad urbana por concentrar población de bajos recursos y carecer de infraestructura y servicios, o poseerlos a medias. “Estos tres términos caracterizan el concepto clásico de periferia, el cual combina distancia y desorden físico, dependencia funcional y marginalidad social”. (Arteaga Arredondo 2005:101).

A fines del siglo XX, afectada por los procesos de globalización, la periferia como espacio se transformó radicalmente. Las nuevas infraestructuras de comunicación, tanto viales como de información, alteraron la concepción de distancia: acortándolas o haciéndolas desaparecer. La periferia industrial fordista con la residencia obrera y de población de bajos recursos, comienza a convivir con una periferia de residencia más dispersa que aprovecha las grandes superficies y algunos elementos del paisaje y ambientales que no se encuentran en la ciudad consolidada. En palabras de Sassen (1994), este espacio pasa a captar servicios, comercio y recreación, así como, nuevas modalidades habi-



tacionales; pero su contracara, es la profundización de las desigualdades ya existentes.

Por las características que posee la periferia urbana del siglo XXI, Arteaga Arredondo sostiene que ya dejó de ser una periferia y podemos referirnos a “la existencia de varias periferias con morfología y estructura distintas” (2005:100). De todas maneras, la periferia tradicional y la contemporánea comparten la característica de ser un “lugar inestable y de rápidos cambios de los usos del suelo y del espacio edificado, la función de la periferia es ser la parte de la ciudad que absorbe las transformaciones más intensas de la estructura urbana. (...) Además, siempre han sido los lugares de innovación y cambio de la ciudad, allí se ha dado la existencia de nuevos trazados, nuevas formas de ocupar el territorio, nuevas formas de actuación, nuevas formas de planificación, nuevas tipologías, nuevos conflictos sociales, en fin, la nueva imagen de la contemporaneidad urbana” (2005:103).

Podemos observar en la periferia urbana de la ciudad de Córdoba procesos de metropolización que conviven, o más bien disputan, con funcionalidades de la periferia industrial fordista, la residencia de barrios tradicionales y el cinturón verde de la ciudad. Los procesos estructurales que responden a la nueva organización de la actividad productiva y el cambio en las estrategias competitivas urbanas, se combinan con las diversas respuestas locales de los agentes e instituciones, a partir de unas herencias aún visibles en las trayectorias actuales (Méndez, 2007).

La ciudad como espacio geográfico es un producto social en permanente transformación y los cambios provocados por procesos globales, nos manifiestan la inseparabilidad del espacio y el tiempo; en palabras de Milton Santos (1990), el espacio acumula desigualmente los tiempos y cada localización está determinada por combinaciones de las variables nuevas y antiguas.

## Bibliografía

ARIAS SIERRA, P. (2003). Periferias y nueva ciudad: El problema del paisaje en los procesos de dispersión urbana. Sevilla: Secretariado de publicaciones de la Universidad de Sevilla.

ARTEAGA ARREDONDO, I. (2005). De periferia a ciudad consolidada: Estrategias para la transformación de zonas urbanas marginales. Revista Bitácora Urbano Territorial, 9(1), 98-111.

BRIANO, L., FRITZSCHE, F., & VIO, M. (2003). El lugar de la industria: Los parques industriales en la reestructuración productiva y territorial de la Región Metropolitana de Buenos Aires. EURE (Santiago), 29(86), 109-135.

BUFFALO, L., & ASTEGIANO, N. (2020). Industria, servicios logísticos y sistemas técnicos en el espacio urbano: Ciudad de Córdoba, Argentina en el siglo XXI. En M. T. Serafim Gomes & R. (Eds.), [Detalles del libro o revista].

BUFFALO, L., & GARAY, M. S. (2018). Dinámicas territoriales y localización industrial en la periferia de la ciudad de Córdoba. En Jornadas Platenses De Geografía. XX Jornadas de Investigación y de Enseñanza en Geografía (pp. 1-20). Departamento de Geografía y Centro de Investigaciones Geográficas,

Universidad Nacional de La Plata, La Plata, Buenos Aires, Argentina.

COMPLEJO LOGÍSTICO SUR. (n.d.). Recuperado de <https://www.complejologisticosur.com/>

DICON SRL – PLATAFORMA NORTE. (n.d.). Recuperado de <https://www.diconsrl.com.ar/projects/plataforma-norte/>

ESTUDIO N° 5. (2018). Prospectiva de la Logística en la Ciudad de Córdoba al 2030. ADEC - Agencia para el Desarrollo Económico de la Ciudad de Córdoba.

LEY N° 10.792/21. (2021). Programa de Promoción Industrial y Desarrollo de Clústeres Productivos. Gobierno de la Provincia de Córdoba.

LEY N° 7.255/85. (1985). Ley de Parques Industriales. Gobierno de la Provincia de Córdoba.

LINDÓN VILLORIA, A. (1997). De la expansión urbana y la periferia metropolitana. En Documentos de Investigación 4 (pp. 2-21). México: Librería de El Colegio Mexiquense, A.C.

MÉNDEZ, R. (2007). El territorio de las nuevas economías metropolitanas. EURE (Santiago), 33(100), 51-67.

MÉNDEZ, R. (2012). Transformaciones económicas de la metrópoli neoliberal en América Latina y Europa: Tendencias comunes vs. trayectorias locales. En XV encuentro de latinoamericanistas españoles (pp. 796-805). Trama Editorial; CEEIB.

ORDENANZA MUNICIPAL N° 12.720/17. (2017). Agrupamientos Industriales.

ORDENANZA MUNICIPAL N° 8133/85. (1985). Uso del suelo (Texto Ordenado).

PERTRAK. (n.d.). Recuperado de <http://pertrak.com.ar/>

POLO 52. (n.d.). Recuperado de <https://polo52.com.ar/>

SANTOS, M. (2000). La naturaleza del espacio: Técnica y tiempo, razón y emoción. Barcelona, España: Ariel Geografía.

UCOMA. (n.d.). Recuperado de <http://www.ucoma.com.ar/>

XVI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo / Cristina Araujo Lima... [et al.]; Contribuciones de Josefina Dámaris Gutiérrez; Compilación de Mónica S. Martínez. - 1a ed compendiada. - Córdoba : Editorial de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba ; Cataluña : Universitat Politècnica de Catalunya, 2024.  
Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online  
ISBN 978-987-8486-61-1

1. Urbanismo. I. Araujo Lima, Cristina. II. Gutiérrez, Josefina Dámaris, colab. III. Martínez, Mónica S., comp.

CDD 711.007