E-ISSN 1981-9021
EDIÇÃO 49
2026

LA TERRITORIALIZACIÓN DE LA LOGÍSTICA EN LA ECONOMÍA DIGITAL: UN ESTUDIO DESDE EL ÁREA METROPOLITANA DE CÓRDOBA, ARGENTINA

A TERRITORIALIZAÇÃO DA LOGÍSTICA NA ECONOMIA DIGITAL: UM ESTUDO A PARTIR DA ÁREA METROPOLITANA DE CÓRDOBA, ARGENTINA

THE TERRITORIALIZATION OF LOGISTICS IN THE DIGITAL ECONOMY: A STUDY FROM THE METROPOLITAN AREA OF CÓRDOBA, ARGENTINA

AUTOR
[1] Luciana Buffalo
[1] Carolina Cisterna

FILIAÇÃO INSTITUCIONAL
[1] UNIVERSIDAD NACIONAL DE CÓRDOBA

E-MAIL
lubuffalo@gmail.com
arolina.cisterna@unc.edu.ar

DATA DE SUBMISSÃO: 15/05/26
DATA DE APROVAÇÃO: 26/06/26

DOI: 10.12957/GEOUERJ.2026.98191

BY-NC-SA

E-ISSN 1981-9021

ESTE É UM ARTIGO DE ACESSO ABERTO DISTRIBUÍDO SOB OS TERMOS DA LICENÇA CREATIVECOMMONS BY-NC-SA 4.0, QUE PERMITE USO, DISTRIBUIÇÃO E REPRODUÇÃO PARA FINS NÃO COMERCIAS, COM A CITAÇÃO DOS AUTORES E DA FONTE ORIGINAL E SOB A MESMA LICENÇA.

// RESUMEN

El artículo analiza la logística en la economía digital como una mediación central a través de la cual se materializan territorialmente las transformaciones contemporáneas en los procesos de producción, circulación y consumo. El crecimiento del comercio electrónico, la expansión de plataformas digitales y la integración entre servicios logísticos, financieros y tecnológicos se inscriben en una reestructuración productiva global que ha intensificado la escala y la capilaridad de los flujos de mercancías, especialmente desde la pandemia de COVID-19. Desde una perspectiva territorial, la logística articula infraestructuras físicas, dispositivos digitales y usos del suelo para coordinar flujos materiales, financieros y de datos, generando efectos concretos sobre la organización urbana y metropolitana. Estas dinámicas reconfiguran jerarquías espaciales, consolidan corredores estratégicos y producen nuevas centralidades funcionales, al tiempo que intensifican presiones sobre el suelo urbano y periurbano. El trabajo se focaliza en el Área Metropolitana de Córdoba (AMC), Argentina, una metrópoli intermedia inserta en corredores nacionales de circulación y articulada a flujos globales, con una base productiva históricamente industrial. A partir de un enfoque cualitativo —entrevistas, observaciones de campo y análisis documental— se identifican distintos perfiles de agentes que intervienen en la territorialización de la logística: operadores logísticos, empresas industriales reconvertidas, promotores inmobiliarios y plataformas tecnológicas-financieras. Los resultados muestran que la logística actúa como una actividad clave de reorganización territorial en áreas metropolitanas intermedias, planteando desafíos relevantes para la planificación y el ordenamiento territorial en la economía digital.

Palabra Clave: economía digital; logística; territorialización; Área Metropolitana de Córdoba; reestructuración productiva.

REVISTA GEO UERJ

E-ISSN 1981-9021
EDIÇÃO 49
2026

// ABSTRACT

The article analyses logistics in the digital economy as a central mediating factor through which contemporary transformations in production, distribution and consumption processes are manifested at a local level. The growth of e-commerce, the expansion of digital platforms and the integration of logistics, financial and technological services are part of a global restructuring of production that has intensified the scale and pervasiveness of goods flows, particularly since the COVID-19 pandemic.From a territorial perspective, logistics links physical infrastructure, digital systems and land use to coordinate material, financial and data flows, generating concrete effects on urban and metropolitan organisation. These dynamics reconfigure spatial hierarchies, consolidate strategic corridors and produce new functional centres, whilst intensifying pressures on urban and peri-urban land.This study focuses on the Córdoba Metropolitan Area (AMC), Argentina, an intermediate metropolis situated within national transport corridors and linked to global flows, with a historically industrial productive base. Using a qualitative approach—comprising interviews, field observations and documentary analysis—the study identifies different profiles of actors involved in the territorialisation of logistics: logistics operators, repurposed industrial firms, property developers and technology-finance platforms.The results show that logistics acts as a key driver of territorial reorganisation in intermediate metropolitan areas, posing significant challenges for planning and spatial planning in the digital economy.

Keywords: digital economy; logistics; territorialization; Córdoba Metropolitan Area; productive restructuring.

// RESUMO

O artigo analisa a logística no âmbito da economia digital, entendida como uma mediação central por meio da qual se materializam territorialmente as transformações contemporâneas nos processos de produção, circulação e consumo. O crescimento do comércio eletrônico, a expansão de plataformas digitais e a crescente integração entre serviços logísticos, financeiros e tecnológicos inscrevem-se em um contexto de reestruturação produtiva global que tem intensificado a escala, a frequência e a capilaridade dos fluxos de mercadorias, particularmente desde a pandemia de COVID-19. A partir de uma perspectiva territorial, a logística é concebida como um processo relacional que articula infraestruturas físicas, dispositivos digitais e usos do solo para coordenar fluxos materiais, financeiros e de dados, gerando efeitos concretos sobre a organização urbana e metropolitana. Essas dinâmicas reconfiguram hierarquias espaciais, consolidam corredores estratégicos e produzem novas centralidades funcionais, ao mesmo tempo em que intensificam pressões sobre o solo urbano e periurbano e aprofundam dinâmicas de seletividade territorial. O trabalho focaliza-se na Área Metropolitana de Córdoba (AMC) de Argentina, uma metrópole intermediária inserida em corredores nacionais de circulação e articulada a fluxos globais, com uma base produtiva historicamente industrial. A partir de uma abordagem qualitativa baseada em entrevistas, observações de campo e análise documental, identificam-se distintos perfis de agentes emergentes que intervêm na territorialização da logística — operadores logísticos, empresas industriais reconvertidas, promotores imobiliários e plataformas tecnológicas-financeiras — e analisam-se suas estratégias de localização e gestão de fluxos. Os resultados mostram que a logística atua como uma atividade-chave de reorganização territorial em áreas metropolitanas intermediárias, colocando desafios relevantes para o planejamento e o ordenamento territorial na economia digital.

Palavra Chave: economia digital; logística; territorialização; Área Metropolitana de Córdoba; reestruturação produtiva.

INTRODUCCIÓN

En las últimas décadas, las transformaciones asociadas a la economía digital han reconfigurado de manera profunda las formas de producir, circular y consumir bienes, introduciendo cambios sustantivos en la organización territorial de las ciudades. El crecimiento del comercio electrónico, la expansión de plataformas digitales y la creciente integración entre servicios logísticos, financieros y tecnológicos se inscriben en un contexto más amplio de reestructuración productiva global, caracterizado por la intensificación de los intercambios internacionales, la deslocalización de etapas productivas y el creciente peso de China en el comercio mundial. En este proceso, la pandemia de COVID-19 profundizó la centralidad de la logística al intensificar la escala y frecuencia de los flujos de mercancías, particularmente en los grandes y medianos centros urbanos.

Estas transformaciones asociadas a la economía digital, y a la reestructuración productiva global no se limitan a una modificación de las prácticas comerciales, sino que implican una reorganización más amplia de los sistemas de circulación y de las materialidades que los sostienen. Infraestructuras viales, parques industriales, plataformas logísticas y centros de distribución adquieren una centralidad renovada, no sólo como soportes técnicos, sino como componentes activos de sistemas territoriales orientados a garantizar velocidad, continuidad y control de los flujos. En este escenario, atravesado por la creciente gravitación de agentes extra-regionales y por nuevas dependencias tecnológicas, la logística se consolida como un elemento clave para comprender los modos concretos en los que la economía digital se materializa en el territorio, articulando decisiones empresariales, tecnologías de gestión y condiciones espaciales específicas.

En este sentido, desde una perspectiva territorial, la logística puede entenderse como un proceso relacional y estructurante, que articula plataformas digitales, infraestructuras físicas y usos del suelo, y que opera mediante la coordinación de flujos materiales, financieros y de datos. Esta articulación produce efectos concretos sobre la organización urbana y metropolitana:

reconfigura jerarquías espaciales, consolida corredores estratégicos y da lugar a nuevas centralidades funcionales, al tiempo que intensifica presiones sobre el suelo urbano y periurbano. Lejos de desplegarse de manera homogénea, estas transformaciones se territorializan de forma selectiva, favoreciendo determinados espacios y agentes, y planteando tensiones crecientes para los procesos de planificación y ordenamiento territorial.

El Área Metropolitana de Córdoba (AMC), ubicada en el centro de Argentina, constituye uno de los principales aglomerados urbanos del país y forma parte, junto con Rosario y Buenos Aires, del corredor productivo-comercial de mayor relevancia nacional. Organizada en torno a la ciudad de Córdoba e integrada por un conjunto de municipios aledaños con fuertes articulaciones funcionales, económicas y territoriales, se trata de una metrópoli intermedia de 1.705.741 habitantes (INDEC, 2022) inserta en corredores nacionales de circulación y conectada a flujos globales de mercancías. Lejos de conformar un espacio homogéneo, el AMC presenta una configuración compleja y diferenciada, en la que las transformaciones recientes se expresan territorialmente a través de decisiones concretas de localización e inversión impulsadas por agentes empresariales, inmobiliarios y logísticos. La ciudad de Córdoba se caracteriza por un perfil productivo históricamente industrial, con fuerte especialización metalmecánica y una estrecha articulación con el complejo agroindustrial regional. Su base industrial, vinculada a la producción automotriz, autopartista y de maquinaria agrícola, se integra con actividades de procesamiento, servicios y logística asociadas a la producción agroindustrial, consolidando a la ciudad y su área metropolitana como un nodo clave de articulación productiva a escala regional y nacional.

En este contexto, el AMC ha experimentado en los últimos años una expansión sostenida de infraestructuras logísticas y la radicación de empresas vinculadas al comercio electrónico, la logística y los servicios tecnológicos. Estas dinámicas se articulan con un mercado inmobiliario activo en la producción de suelo para usos logísticos e industriales, dando lugar a una configuración territorial en la que convergen decisiones de localización, estrategias empresariales y financieras; y condiciones espaciales específicas. La inserción estratégica del AMC en el corredor Buenos Aires–Córdoba–norte y oeste del país, junto con la consolidación de

plataformas logísticas, parques industriales y nuevas centralidades funcionales, refuerza su relevancia analítica.

En este contexto, el trabajo se propone comprender la territorialización de la logística en el Área Metropolitana de Córdoba, poniendo el foco en los procesos que articulan agentes, flujos e infraestructuras. Desde un enfoque cualitativo, se identifican distintos perfiles de agentes —operadores logísticos, empresas industriales reconvertidas, promotores inmobiliarios y plataformas tecnológicas-financieras— y se examinan sus estrategias de localización, inversión y gestión de flujos.

El texto se organiza en cuatro apartados: primero se presenta el marco teórico-conceptual sobre reestructuración productiva y logística en la economía digital; luego se caracteriza la estrategia metodológica y el recorte empírico; en tercer lugar, se analiza perfiles emergentes de agentes y sus estrategias de territorialización logística; y finalmente se propone una lectura integradora de los procesos identificados y de sus implicancias para la planificación y el ordenamiento territorial.

LA LOGÍSTICA COMO MEDIACIÓN DE LA ECONOMÍA DIGITAL

Las transformaciones espaciales asociadas a la reestructuración productiva contemporánea han modificado de manera sustancial las relaciones entre producción, circulación y territorio. Estos procesos no se reducen a cambios sectoriales ni tecnológicos, sino que modifican estructuralmente las relaciones socioproductivas, y la articulación con la producción del espacio. Es desde esta clave analítica que el territorio puede comprenderse como una construcción histórica y conflictiva, cuya configuración en el período actual se apoya en la creciente articulación entre infraestructuras, información y prácticas organizadas de producción y circulación, dando lugar a usos y jerarquías espaciales diferenciadas (Santos, 1996).

En este marco, la reestructuración productiva debe entenderse en un sentido amplio, que abarca dimensiones económicas, políticas, sociales, culturales y espaciales, y que, a su vez, modifica las relaciones entre esos planos. No se trata únicamente de transformaciones industriales sectoriales, sino de un reordenamiento transversal de las relaciones socio-

productivas, que se despliega en estrecha relación con y en el territorio (Buffalo, 2013). Esta dinámica involucra tanto transformaciones internas a los procesos productivos —tecnológicas, organizativas, laborales y culturales— como reconfiguraciones externas, expresadas en nuevas formas de vinculación entre empresas, en la inserción en cadenas globales de producción y en procesos de descentralización y relocalización territorial (Tomadoni, Buffalo y Berti, 2009). Estas transformaciones se expresan territorialmente mediante nuevas modalidades de localización empresarial, articulación en redes y reorganización de escalas, dimensiones centrales para comprender la dinámica contemporánea del capital, tal como plantea Harvey (1996). En este sentido, la reestructuración productiva y espacial en curso impulsa tanto la emergencia de nuevas aglomeraciones productivas como la refuncionalización de aglomeraciones heredadas del período fordista, especialmente aquellas surgidas en la segunda mitad del siglo XX (Soares, 2018).

Más recientemente, estos debates se ven interpelados por la creciente centralidad de los datos, la información, internet y la digitalización de las relaciones socioproductivas, dando lugar a diversas denominaciones según las perspectivas de análisis, tales como capitalismo informacional (Castells, 1996), medio técnico-científico-informacional (Santos, 1996), capitalismo cognitivo (Míguez y Vercellone, 2012), cuarta revolución industrial (Schwab, 2016) y capitalismo de plataformas (Srnicek, 2018), entre otras. Así nos encontramos con configuraciones diversas y complejas de objetos cada vez más técnicos y acciones cada vez más tecnificadas, que van generando cambios profundos en los usos del suelo, las tramas urbanas, las estrategias empresariales y las relaciones entre agentes con intereses diversos.

En este contexto, la intensidad del comercio exterior, la segmentación de las cadenas de valor y las nuevas pautas de consumo; incrementan la demanda del comercio electrónico y servicios logísticos tercerizados. Las plataformas financieras digitales articulan funciones logísticas, comerciales y financieras, incorporando incluso sectores informales al sistema financiero global y consolidando estructuras de poder multiescalares basadas en la captura de datos (Cisterna y Buffalo, 2024). Desde una mirada estructural, Srnicek (2018) denomina a este modelo “capitalismo de plataformas”, donde las infraestructuras digitales, los datos y la

intermediación tecnológica son centrales para la acumulación contemporánea. En este marco, el capitalismo de plataformas se define como una forma específica de organización del capital basada en la intermediación digital, en la que las plataformas operan como infraestructuras centrales para la captura, el procesamiento y la monetización de datos, y para la coordinación algorítmica de actividades productivas, logísticas y financieras a escala global. Estos procesos producen formas de control remoto de los flujos, mediante las cuales grandes plataformas tecnológicas —auténticos agentes hegemónicos de la economía digital— coordinan mercancías, datos e información desde nodos externos a los territorios donde efectivamente circulan (Venceslau, 2024). Todo ello ocurre en un escenario atravesado por regulaciones locales fragmentadas y relaciones asimétricas de poder, que refuerzan la capacidad de estas plataformas para imponer sus criterios operativos y espaciales.

El auge del comercio electrónico ha modificado sustancialmente los sistemas de distribución, acelerando tiempos, multiplicando puntos de entrega y descentralizando operaciones. Esto reconfigura los flujos logísticos hacia prácticas más capilares —con mayor cobertura territorial— e intensivas —con mayor frecuencia y volumen de entregas—, orientadas a la última milla (Florez Oviedo y López Hincapié, 2023). Lejos de reducir la importancia del territorio, estas dinámicas refuerzan su centralidad al intensificar la demanda de infraestructuras físicas, nodos logísticos y localizaciones estratégicas necesarias para sostener la gestión de flujos de mercancías, información y capital. En este contexto, las plataformas digitales no sólo articulan el consumo, sino que reordenan el territorio según una lógica operativa propia, definiendo accesos y circuitos en función de sus intereses y criterios de rentabilidad y optimización (Buffalo y Mecha-López, 2025). Al mismo tiempo, este modelo se apoya en inversiones públicas y procesos de financiamiento que suelen quedar invisibilizados bajo una retórica de innovación (Mazzucato, 2018).

La logística adquiere un papel central como mediación entre la economía digital y el territorio. Más que una función técnica orientada exclusivamente a la eficiencia operativa, la logística puede entenderse como un proceso relacional entre objetos y acciones, que articula infraestructuras, tecnologías, normativas y agentes para organizar la circulación.

En este marco, la categoría de fluidez territorial (Silveira, 2007, 2014) resulta particularmente útil para comprender cómo el capital impone nuevas condiciones espaciales basadas en la velocidad, la conectividad y la adaptabilidad operativa. La fluidez expresa una capacidad diferencial de ciertos agentes para acelerar, ralentizar o redirigir flujos según sus intereses, produciendo jerarquías territoriales selectivas. No se trata solo de intensificar flujos, sino de reorganizar profundamente el territorio, redefiniendo usos del suelo según criterios de rentabilidad y generando accesos diferenciales y exclusiones funcionales. Esta dinámica se sostiene en un conjunto de prácticas y estrategias orientadas a optimizar la circulación de bienes y servicios, que al mismo tiempo transforman activamente el territorio: redefinen usos del suelo, inciden en la localización de actividades, modifican patrones de movilidad y tensionan normativas urbanas (Buffalo et. al., 2025).

La noción de fluidez resulta clave para analizar cómo la logística reorganiza el espacio urbano y metropolitano en el contexto de la economía digital. Los flujos logísticos —materiales, financieros y de datos— intervienen activamente en la configuración territorial, condicionando accesibilidades, jerarquías espaciales y procesos de valorización. En este sentido, las redes técnicas de transporte, energía y comunicaciones operan como objetos estratégicos (Castilho, 2025), que garantizan una capilaridad territorial selectiva, cuya apropiación diferencial produce formas de fluidez jerarquizada, concentrando ventajas competitivas y reforzando desigualdades territoriales.

La creciente terciarización de la economía y del aparato productivo industrial introduce nuevas complejidades en estas dinámicas. El concepto de espacios servindustriales (Caravaca y Méndez, 2003), permite comprender la reorganización territorial asociada a la creciente articulación entre actividades industriales y de servicios. La incorporación de servicios logísticos, financieros y tecnológicos redefine las lógicas de localización, favoreciendo el desplazamiento de actividades hacia áreas metropolitanas periféricas e intermedias y la transformación de los parques industriales en espacios cada vez más orientados a la circulación y a los servicios asociados, más que a la producción estrictamente industrial (Méndez y Caravaca, 2003).

Estas dinámicas logísticas se articulan de manera directa con los procesos de valorización del suelo, en la medida en que redefinen las condiciones de localización y rentabilidad de determinados espacios. En este proceso, el suelo adquiere un valor estratégico que excede su uso operativo, al inscribirse en lógicas de captura de renta. Como señala Samuel Jaramillo (2009), la valorización inmobiliaria no se explica únicamente por la funcionalidad productiva del suelo, sino que responde a mecanismos de apropiación de renta diferencial vinculados a la provisión de infraestructura y a las dinámicas del mercado. Estas dinámicas potencian la competencia por el acceso al suelo y refuerzan procesos de exclusión territorial.

En la ciudad de Córdoba, este panorama se vincula con la consolidación del promotor inmobiliario como un agente complejo, orientado por lógicas de ganancia y captura de renta, que actúa mediante estrategias dirigidas a interpretar, influir y modificar la estructura urbana para capitalizar procesos de valorización (Cisterna, 2023). Su intervención no se limita a la iniciativa empresarial o financiera, sino que supone una incidencia directa en la producción y gestión urbana mediante la producción de inmuebles residenciales, industriales, comerciales y/o logísticos. En este sentido, el promotor inmobiliario no sólo produce mercancías inmobiliarias convencionales, sino que impulsa desarrollos a escala urbana, que expresan la mercantilización del espacio urbano en su conjunto.

En este marco, la expansión de las plataformas digitales introduce nuevas formas de fijación territorial del capital que articulan infraestructuras logísticas, dispositivos digitales y circuitos financieros, incidiendo directamente en los procesos de valorización del suelo. Como señala Moraes Pessanha (2022), la digitalización no reemplaza la industria, sino que la reconfigura bajo una lógica rentista y financiarizada, territorialmente concentrada, en la que la localización de infraestructuras estratégicas se convierte en un mecanismo central de captura de rentas.

Estas dinámicas dan lugar a procesos de inmologística, entendidos como el segmento del sector inmobiliario orientado a dar respuesta a las necesidades logísticas de localización, disponibilidad de suelo y construcción de plataformas destinadas al almacenamiento, la distribución y los servicios logísticos de las empresas (Mecha-López, 2024). La inmologística no

se limita a la provisión de infraestructuras físicas, sino que articula decisiones inmobiliarias, requerimientos operativos y estrategias de circulación propias del capital logístico contemporáneo. En contextos metropolitanos, esta lógica impulsa una creciente especialización funcional del suelo urbano y periurbano y refuerza la convergencia entre logística e inmobiliario, consolidando nuevas formas de valorización territorial asociadas a la circulación, la fluidez y la gestión intensiva de flujos.

ESTRATEGIA METODOLÓGICA Y RECORTE EMPÍRICO

Este trabajo adopta un enfoque cualitativo orientado a comprender la territorialización de la logística en el Área Metropolitana de Córdoba (AMC). Desde una lógica analítica, la estrategia metodológica se diseñó para comprender las estrategias y prácticas mediante las cuales distintos agentes intervienen en la producción del territorio.

El recorte empírico del AMC se fundamenta en su condición de metrópoli intermedia con inserción estratégica en las redes nacionales de circulación, así como en la intensidad reciente de transformaciones asociadas a la expansión de infraestructuras logísticas, plataformas de distribución y desarrollos inmobiliarios orientados a usos logísticos. Se trata de un territorio donde convergen dinámicas globales —ligadas a las transformaciones de la economía digital y a la reorganización logística— con configuraciones locales específicas, lo que lo convierte en un caso pertinente para analizar.

La investigación combinó técnicas cualitativas complementarias. Se realizó trabajo de campo en áreas seleccionadas del AMC caracterizadas por una fuerte expansión logística e industrial, con especial atención a zonas periurbanas localizadas sobre corredores viales estratégicos. En este marco se realizaron entrevistas semiestructuradas a gerentes y responsables de empresas del sector logístico, a referentes de firmas vinculadas al comercio electrónico y a agentes asociados a plataformas de pago digital. Las entrevistas se orientaron a reconstruir decisiones de localización, estrategias operativas, modalidades de articulación territorial y percepciones sobre restricciones normativas, infraestructurales y logísticas. Este abordaje se complementa con observaciones directas en espacios logísticos e industriales,

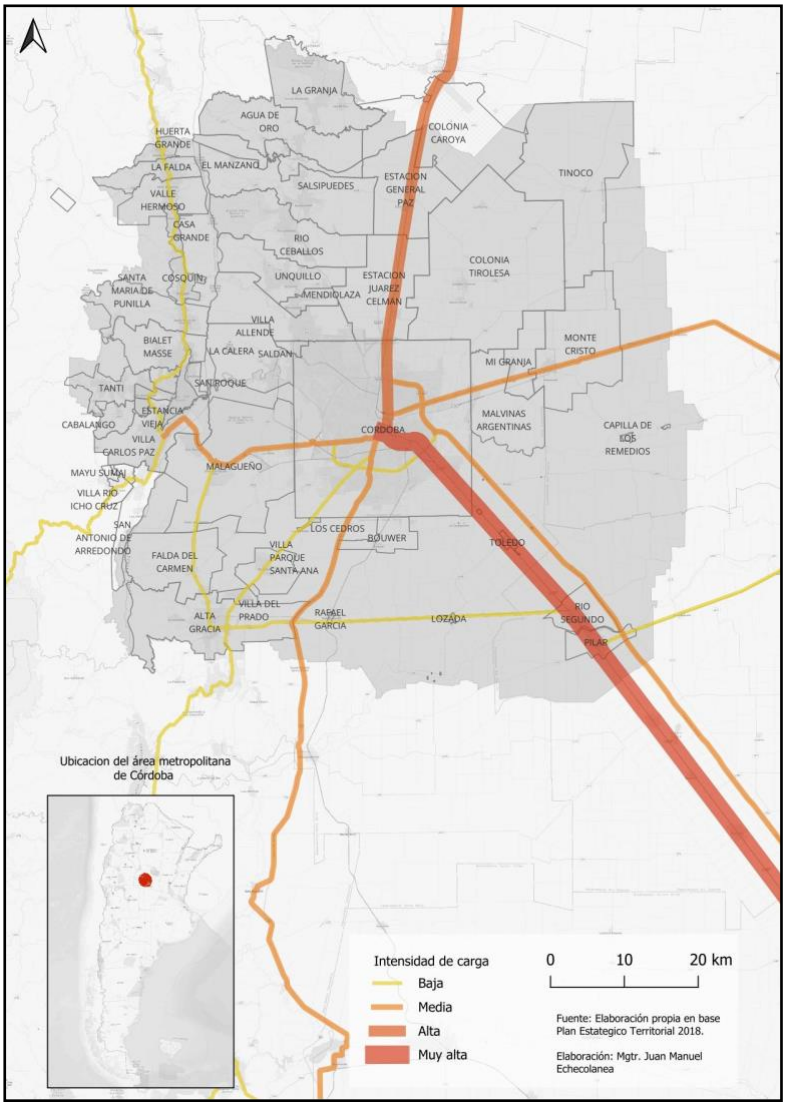
orientadas a registrar tipologías de infraestructura, usos efectivos del suelo, patrones de circulación y relaciones espaciales entre actividades productivas, logísticas e inmobiliarias.

La triangulación entre entrevistas, fuentes documentales y observaciones en campo, permitió construir una lectura de los procesos en curso, atendiendo tanto a las prácticas y estrategias de los agentes como a las condiciones territoriales que las habilitan o restringen.

Para este trabajo se implementó un Sistema Integral de Procesamiento y Análisis Semántico del Trabajo de Campo que incorpora herramientas de inteligencia artificial para el tratamiento de datos cualitativos. El sistema integró entrevistas, audios y documentos en una base unificada cerrada, aplicando modelos de lenguaje y rutinas de agrupamiento temático (codificación) bajo protocolos metodológicos documentados que garantizan la trazabilidad en la construcción del dato (Buffalo y Cisterna, 2025). Asimismo, la revisión de la redacción final del manuscrito contó con el apoyo de Inteligencia artificial.

Desde esta perspectiva, el Área Metropolitana de Córdoba se aborda como un caso analítico que permite observar cómo la logística, en el marco de la economía digital, se territorializa en una metrópoli intermedia latinoamericana, articulando dinámicas globales con condiciones locales específicas.

Ilustración I. Área Metropolitana de Córdoba y densidad de circulación de cargas en red viales principales



Fuente: elaboración propia.

REESTRUCTURACIÓN PRODUCTIVA Y TERRITORIALIZACIÓN LOGÍSTICA EN EL ÁREA METROPOLITANA DE CÓRDOBA

En los últimos años, el Área Metropolitana de Córdoba ha experimentado una expansión sostenida de infraestructuras vinculadas al transporte, el almacenamiento y la distribución de mercancías, asociada a la creciente gravitación de la logística en el marco de la economía digital. Este proceso se acompaña de la radicación de empresas logísticas y tecnológicas de escala nacional e internacional, y de un mercado inmobiliario activo en la producción de suelo para usos logísticos e industriales, impulsando nuevas formas de ocupación y organización del territorio.

Estas transformaciones plantean crecientes desafíos para la planificación urbana y el ordenamiento territorial, al tiempo que convierten a Córdoba en un territorio particularmente relevante para analizar los procesos de reestructuración productiva impulsados por agentes económicos emergentes, en los que se combinan redefiniciones de usos del suelo, nuevas formas de gobernanza metropolitana y dinámicas de valorización y captura de renta, en un contexto donde las actividades logísticas tienden a consolidarse como uno de los usos más rentables del espacio urbano y periurbano.

Si bien estos procesos se inscriben en dinámicas comunes a otras grandes ciudades latinoamericanas, en el AMC adquieren particularidades vinculadas a su posición central en los corredores viales que comunican Buenos Aires con el norte y oeste del país, y la disponibilidad relativa de suelo periurbano con buenas condiciones para la circulación. Asimismo, la pandemia de COVID-19 aceleró tendencias previas, evidenciando las limitaciones de esquemas logísticos excesivamente concentrados en el Área Metropolitana de Buenos Aires y habilitando la emergencia de nodos alternativos. Más recientemente, la apertura de importaciones[1] y la intensificación de los flujos comerciales reforzaron estas dinámicas, favoreciendo la relocalización de operaciones logísticas hacia territorios con mejor conectividad, menores costos operativos y acceso directo a corredores de alto flujo, entre los cuales Córdoba se consolida como un nodo estratégico.

El trabajo de campo evidencia que la demanda de espacios logísticos en el AMC en la actualidad se estructura en torno a tres grandes tipos de requerimientos funcionales. En primer lugar, se destacan las actividades de almacenamiento y distribución regional, que concentran depósitos de gran escala, operaciones de *picking*, tránsito de mercadería y almacenamiento temporal, y demandan superficies extensas, playas de maniobra y buena accesibilidad vial. En segundo lugar, adquiere creciente relevancia la logística de última milla y la distribución capilar, estrechamente vinculada al comercio electrónico, que requiere espacios flexibles, cercanos a

[1] La reapertura de las importaciones en Argentina se profundiza desde las medidas adoptadas por el gobierno de Javier Milei, iniciado en 2023, a partir de procesos de desregulación, reducción de aranceles, eliminación de impuestos específicos y simplificación de trámites aduaneros, que han reducido barreras al comercio e incentivado la importación de bienes.

corredores estratégicos y adaptados a operaciones de alta rotación. En menor medida, se observan la demanda de espacios para servicios asociados al transporte pesado y la redistribución de cargas, que incluyen dársenas para camiones, playas de estacionamiento y, en algunos casos, funciones aduaneras internas. En conjunto, estas demandas configuran un perfil logístico cada vez más complejo, que tensiona las tipologías tradicionales de parque industrial y refuerza la necesidad de esquemas mixtos industrial-logísticos.

La función nodal de Córdoba se evidencia en la organización en red de los circuitos logísticos. En una entrevista realizada a la responsable de la coordinación logística de Expreso Lo Bruno, se describe cómo la producción localizada en provincias del norte —como Santiago del Estero— es inicialmente canalizada hacia Buenos Aires para su centralización operativa, pero requiere de operadores con base en Córdoba para asegurar la redistribución regional hacia el norte y el interior del país: *"Toda la producción va a Buenos Aires y desde allí se gestiona la logística; la distribución hacia Córdoba y el norte la hacemos nosotros, en articulación con otros operadores"* (Comunicación personal, septiembre de 2024).

A escala intraurbana y metropolitana, la reorganización logística no se expresa únicamente en desplazamientos de actividades. Se manifiesta, más bien, en una reconfiguración funcional más amplia del territorio, que involucra la redefinición de usos del suelo, la producción de nuevas centralidades, la jerarquización diferencial de áreas y la adaptación de infraestructuras y normativas a los requerimientos de la circulación.

Los desplazamientos espaciales de empresas previamente localizadas en áreas centrales hacia zonas periurbanas constituyen una de las manifestaciones más visibles de esta dinámica, aunque no la agotan. Estas relocalizaciones se inscriben en una lógica territorial más amplia orientada a asegurar fluidez logística, reducir fricciones normativas y optimizar tiempos de circulación (Buffalo y Garay, 2018; Buffalo y Astegiano, 2020). Las entrevistas realizadas en espacios industriales periféricos del Área Metropolitana de Córdoba muestran que la proximidad a corredores estratégicos se ha convertido en un factor decisivo para la competitividad logística.

En términos materiales, estos procesos se traducen en una expansión significativa de la infraestructura productiva y logística. Entre 2019 y 2024, la superficie construida en parques

industriales de la provincia de Córdoba se incrementó aproximadamente en 433.000 m², en un proceso de expansión territorial marcadamente desigual. El 35 % de este crecimiento (151.718 m²) se concentra en un conjunto reducido de parques localizados en el Área Metropolitana de Córdoba, mientras que el 65 % restante se distribuye entre más de cuarenta parques del interior provincial[2] (Buffalo et al., 2025). Este crecimiento no sólo expresa un aumento de la superficie construida, sino también una transformación en las tipologías demandadas: frente a las grandes naves concebidas para usos industriales tradicionales, la expansión reciente se asocia crecientemente a espacios logísticos de menor escala, más flexibles y adaptados a funciones de almacenamiento, distribución y servicios vinculados a la circulación (Comunicación personal, octubre de 2024).

En este escenario, y considerando que la provincia de Córdoba cuenta con una extensa trayectoria en el desarrollo de parques industriales, la expansión logística no se despliega sobre un territorio vacío, sino que reconfigura estructuras productivas preexistentes. En los últimos años se observa un viraje progresivo de muchos parques industriales hacia la incorporación de funciones logísticas, particularmente en aquellos bien localizados y dotados de infraestructuras acordes a las exigencias de la circulación. Esta tendencia no supone un reemplazo lineal de la actividad industrial, sino una reorientación funcional, en la que el almacenamiento, la distribución y los servicios asociados adquieren un peso creciente, incidiendo sobre el perfil productivo, el valor del suelo y las expectativas de uso de estos espacios (Buffalo et.al., 2025).

Es importante destacar que hacia el interior provincial se consolidan dinámicas industriales y logísticas en los principales centros urbanos, en consonancia con la especialización de esta actividad en áreas periurbanas. En ciudades como Villa María, Río Cuarto y San Francisco —los tres nodos urbanos de mayor peso demográfico y económico fuera del Área Metropolitana— los parques industriales-logístico registran incrementos relevantes de superficie construida entre

[2] Los parques industriales del Área Metropolitana de Córdoba considerados en el análisis son: Parque Industrial POLO 52; Polo Industrial Malagueño; Polígono Industrial Malagueño (Fase 1 y Fase 2); Parque Industrial Mi Granja; Parque Industrial Ferreyra; y Parque Industrial, Logístico y Tecnológico Mendiolaza. Fuente: elaboración propia en base a análisis de imágenes satelitales (2018–2024).

2020 y 2024[3], evidenciando que la expansión logística y productiva adopta una impronta urbana más amplia, aunque diferenciada en escala y funciones.

En este marco, la instalación de centros logísticos de empresas de plataformas de comercio electrónico refuerza el rol estratégico de estas ciudades intermedias. Recientemente, en noviembre de 2025, Mercadolibre anunció la apertura de nuevos centros logísticos en Villa María y Río Cuarto como parte de su estrategia de expansión territorial. Según declaraciones del vicepresidente de la compañía, la Provincia de Córdoba concentra una porción significativa del consumo de la plataforma y supera el millón de paquetes entregados por mes (Ecker, 2025). La instalación de estos centros permitirá reclasificar envíos, optimizar recorridos y ofrecer entregas en 24 horas para buena parte del sur y centro de la provincia (Gobierno de la Provincia de Córdoba, 2025).

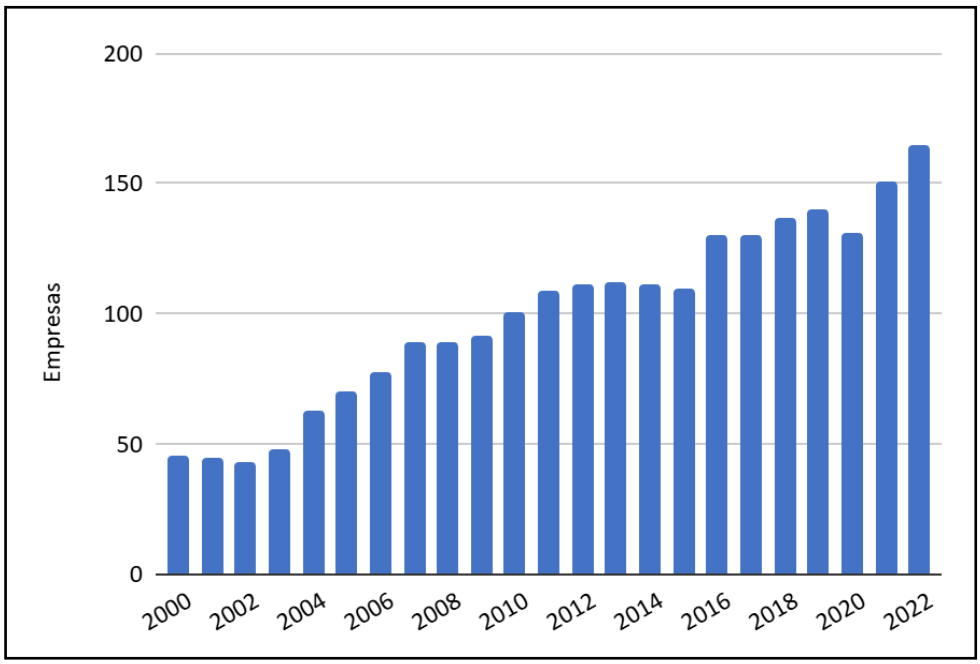
Este movimiento confirma el carácter selectivo del sistema técnico-logístico: los centros de distribución se localizan allí donde el territorio ofrece condiciones adecuadas de fluidez, combinando accesibilidad vial, cercanía a mercados regionales y disponibilidad de suelo a escala, lo que permite asegurar eficiencia operativa y reducción de costos. De este modo, la logística redistribuye flujos al mismo tiempo que contribuye activamente a jerarquizar territorios y a redefinir su posición dentro de las redes de circulación.

La evolución del entramado empresarial refuerza la lectura de estas transformaciones. Entre 1996 y 2022, la cantidad de empresas privadas dedicadas a los servicios de gestión y logística para el transporte de mercaderías en la provincia de Córdoba exhibe una tendencia sostenida de crecimiento, pasando de 30 a 165 firmas (Ministerio de Capital Humano, 2022). Más allá de las oscilaciones coyunturales asociadas a crisis económicas, la serie muestra una expansión estructural del sector logístico, que acompaña y sostiene la reorganización de los flujos de circulación, la creciente centralidad de la distribución y la proyección territorial de estas

[3] Entre 2020 y 2024, los parques industriales de las principales ciudades del interior de la provincia de Córdoba registran incrementos relevantes de superficie construida: en Villa María, aproximadamente 35.899 m²; en Río Cuarto, cerca de 18.815 m² (considerando el Parque Industrial Presidente Arturo Frondizi y Río Cuarto II–CECIS); y en San Francisco, alrededor de 62.541 m². Fuente: elaboración propia en base a análisis de imágenes satelitales (2018–2024).

dinámicas más allá del Área Metropolitana. La logística se consolida así como un componente cada vez más relevante de la estructura productiva provincial.

Gráfico 1. Empresas de Servicios de gestión y logística para el transporte de mercaderías en la Provincia de Córdoba (1996–2022)



Fuente: elaboración propia según datos del Ministerio de Capital Humano – ODEyE. Consulta: 23/11/2024.

En conjunto, el Área Metropolitana de Córdoba se consolida como un nodo intermedio dentro de las redes logísticas provinciales y nacionales, donde convergen dinámicas globales y procesos locales de reorganización productiva. La articulación entre capital logístico, inmobiliario y tecnológico redefine usos y funciones del territorio y favorece la emergencia de espacios servindustriales que, además de sostener la circulación de mercancías, se incorporan progresivamente como activos de valorización rentística. Sobre esta base, el apartado siguiente analiza el rol de los agentes que intervienen en esta reconfiguración territorial.

AGENTES EMERGENTES Y ESTRATEGIAS EN LA LOGÍSTICA CONTEMPORÁNEA

Las transformaciones territoriales analizadas en el apartado anterior se producen por la intervención activa de distintos agentes que operan sobre el territorio a partir de decisiones de localización, inversión, costos, gestión de flujos y mercados, y acceso al suelo. En este sentido, la territorialización de la logística debe entenderse como un proceso estratégico, en el que agentes con trayectorias, capacidades y posiciones diferenciadas articulan infraestructuras, tecnologías y normativas para producir condiciones de fluidez selectiva.

Desde esta perspectiva, los agentes no se limitan a adaptarse a un territorio dado, sino que contribuyen a reorganizar funcionalmente, redefiniendo usos del suelo, consolidando centralidades logísticas y jerarquizando áreas en función de su accesibilidad y conectividad.

En el Área Metropolitana de Córdoba, este proceso involucra la convergencia de agentes provenientes de distintos sectores —logístico, industrial, inmobiliario y tecnológico-financiero— cuyas estrategias, aunque heterogéneas, se articulan en torno a la optimización de costos de circulación y a la captura de rentas territoriales. No obstante, estos perfiles tienden a concentrarse en la ciudad de Córdoba, donde alcanzan mayor consolidación, mientras que en el resto del AMC predominan empresas de menor tamaño y escala operativa (Ilustración 2).

En este marco, y tomando como antecedente la propuesta analítica desarrollada por Buffalo (2024), que avanza en la identificación de las posiciones de los agentes logísticos en la materialización del espacio urbano, el presente trabajo busca profundizar dicha caracterización mediante un abordaje empírico más exhaustivo, permitiendo profundizar en los cuatro perfiles predominantes en el Área Metropolitana de Córdoba[4], ya definidas previamente por la autora.

Estas posiciones no constituyen categorías cerradas ni excluyentes, sino que son construcciones que permiten analizar cómo distintas combinaciones de capacidades económicas, organizacionales, tecnológicas y territoriales se traducen en estrategias espaciales específicas, con efectos diferenciados sobre el espacio metropolitano. A partir de este enfoque, se distinguen:

[4] Si bien los procesos analizados refieren al Área Metropolitana de Córdoba, los perfiles identificados tienden a concentrarse territorialmente en la ciudad de Córdoba. En el resto del AMC predominan empresas de menor tamaño y menor escala operativa.

(i) operadores logísticos; (ii) empresas industriales que reconvierten o diversifican su actividad hacia el negocio logístico-inmobiliario; (iii) promotores inmobiliarios y agentes del desarrollo de infraestructura logística; y (iv) plataformas tecnológicas y financieras que invierten en suelo e infraestructuras logísticas. El *Tabla 1* sintetiza los principales perfiles de agentes identificados y sus modalidades de intervención territorial.

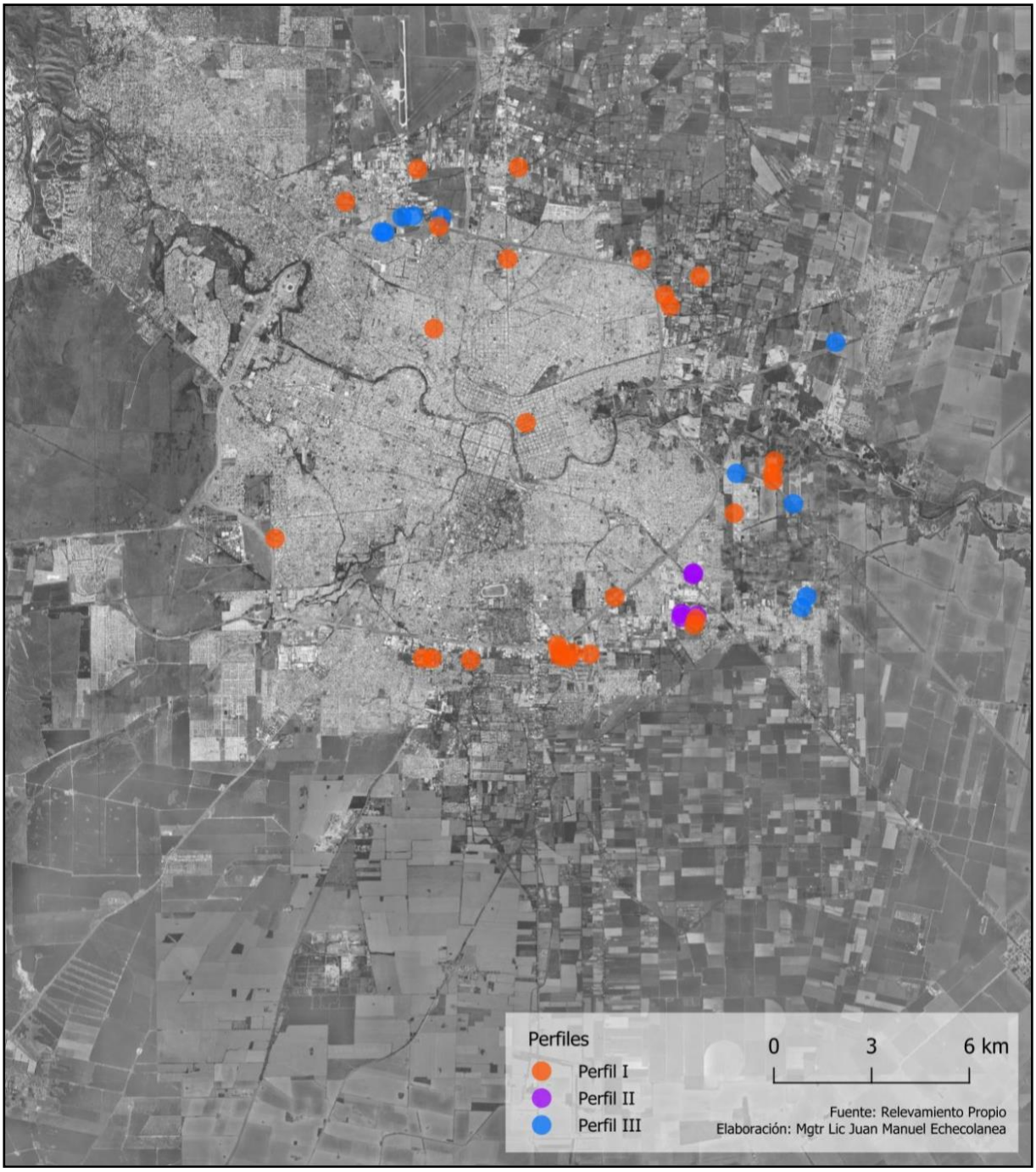
Tabla 1. Perfiles de agentes y estrategias en la territorialización de la logística en Córdoba

Perfil de agente	Sector de origen	Estrategia territorial central	Casos ilustrativos
Perfil I. Operadores logísticos (incluye operadores logísticos integrales y operadores logísticos articulados a plataformas digitales y última milla)	Postal / transporte de carga	Organización profesional de la circulación mediante la articulación de nodos logísticos, infraestructura estratégica y sistemas de gestión informacional. Según su posición en la red, pueden concentrar control sobre infraestructura y datos (operadores integrales) o articular su operación a plataformas digitales que coordinan demanda, rutas y estándares de cumplimiento (operadores articulados). Su accionar se apoya en la centralidad operativa, la conectividad territorial y la sincronización de flujos materiales e informacionales.	ANDREANI; ANDESMAR CARGAS
Perfil II. Empresas industriales que reconvierten o diversifican hacia el negocio logístico-inmobiliario	Industrial (metalmecánico, autopartista, etc.)	Refuncionalización del suelo y de la infraestructura industrial hacia la producción y renta del espacio logístico. Captura de valor mediante la localización estratégica, la accesibilidad y la disponibilidad de grandes superficies en áreas periurbanas, integrando funciones productivas y logísticas.	*PERTRAK* UCOMA
Perfil III. Promotores inmobiliarios y agentes del desarrollo de infraestructura logística	Inmobiliario / construcción	Producción de parques y centros logísticos como activos inmobiliarios, mediante la urbanización de suelo periurbano estratégicamente localizado y la provisión de infraestructura especializada. Generación de renta a partir de la valorización del suelo asociada a corredores logísticos y dinámicas de circulación.	POLO 52; NODO; DICON

Perfil IV. Plataformas tecnológicas y financieras que invierten en suelo e infraestructura logística	Tecnológico / financiero	Canalización y estructuración de capital hacia suelo e infraestructura logística mediante esquemas de inversión directa, asociativa o fraccionada (incluyendo tokenización y otros instrumentos financieros). Transformación del espacio logístico en activo financiero, valorizando localizaciones estratégicas y reforzando nodos y corredores vinculados a la economía digital.	CROWDI; MERCADO LIBRE

Fuente: elaboración propia

ILUSTRACIÓN 2. Perfiles de agentes de la logística y su distribución territorial en Córdoba



Fuente: Elaboración propia en base a Tabla 1

1. Perfil I - Operadores logísticos

Entre los cuatro perfiles de agentes identificados en el estudio, el primero corresponde a los *operadores logísticos*, entendidos como aquellos actores cuya actividad principal consiste en la organización y gestión profesional de la circulación de mercancías para terceros. Desde una perspectiva territorial, estos agentes no se limitan al traslado de bienes, sino que intervienen en la producción y articulación de infraestructuras, nodos y redes de circulación, incidiendo en la localización de centros de distribución, plataformas logísticas y corredores estratégicos. En este sentido, participan activamente en la estructuración y jerarquización del territorio metropolitano.

Dentro de este perfil se distinguen dos subtipos: los *operadores logísticos integrales* y los *operadores logísticos articulados a plataformas digitales y última milla*, cuya diferenciación responde al lugar que ocupan en la red logística contemporánea y al grado de control que ejercen sobre infraestructura estratégica y sistemas de información.

1.1 Operadores Logísticos Integrales

Agrupa a aquellos actores que combinan de manera coordinada transporte, almacenamiento, distribución y gestión de flujos en redes de alcance regional o nacional[5]. Su rasgo distintivo es la capacidad de planificar y sincronizar distintos tramos de la cadena logística, apoyándose en infraestructura estratégica y en sistemas propios de clasificación y trazabilidad. Desde una perspectiva territorial, estos operadores consolidan centros logísticos de gran escala, localizados sobre corredores de alta accesibilidad y articulados con nodos regionales. La producción de fluidez se sostiene en la concentración de infraestructura especializada y en el dominio de dispositivos técnicos que coordinan flujos materiales e informacionales en tiempo real.

[5] En esta misma lógica multiescalar se inscribe la creciente relevancia de empresas especializadas en el traslado y gestión de carga contenerizada, vinculadas al comercio internacional. Aunque no constituye el foco de este trabajo, el aumento de los flujos de importación y exportación refuerza la importancia de operadores capaces de articular transporte intermodal y consolidar corredores estratégicos, ampliando la inserción del territorio metropolitano en redes globales de circulación.

En el contexto nacional, *Andreani* constituye un caso paradigmático del pasaje desde el correo tradicional hacia la logística integrada, no sólo por la escala alcanzada, sino por la profundidad de la reconversión organizativa, técnica y territorial desplegada. Fundada como empresa de servicios postales, la firma se ha consolidado como operador logístico de alcance nacional, con infraestructura estratégicamente distribuida y equipamiento comparable al de los principales *hubs* logísticos de la región.

En el Área Metropolitana de Córdoba, esta transformación se materializa en la Planta de Operaciones Logísticas Córdoba, ubicada sobre la colectora de la Autopista Rosario–Córdoba (km 695). Inaugurada en 2018 y emplazada sobre una superficie total de 14.400 m², de los cuales 5.100 m² corresponden a áreas operativas, esta instalación funciona como un nodo clave para la distribución física en la región Centro del país. Según comunicó la empresa, el complejo permite "brindar la más amplia variedad de servicios de distribución física y gestión de almacenes, para integrar las cadenas de producción, distribución y logística inversa, tanto para paquetería industrial y comercial como para correspondencia y gestión de la información" (Cruz, 2018). Esta formulación expresa con claridad el pasaje desde el correo hacia una lógica de integración funcional de la cadena logística.

La observación de campo y las entrevistas realizadas permiten reconstruir el carácter cualitativo de esta reconversión. Según el Gerente de Plataformas entrevistado, en etapas previas la operatoria se organizaba en torno a depósitos saturados, con procesos de clasificación mayormente manuales y sistemas de inventario poco sistematizados: "Íbamos saltando cajas para llegar a la oficina. Cuando yo entro ahí [hoy], todo eso cambió todo" (comunicación personal, 6 de diciembre de 2024). El contraste evidencia que la transformación no se limita a una ampliación de escala, sino que implica una reconfiguración profunda del uso del espacio y de la lógica operativa.

La planta local se articula con la Central Inteligente de Transferencia ubicada en el complejo NORLOG[6] (Área Metropolitana de Buenos Aires), concebido como plataforma

[6] La Central Inteligente de Transferencia de Andreani forma parte del proyecto NORLOG, una plataforma logístico-industrial desarrollada por Andreani Desarrollos Inmobiliarios y localizada en el partido de Tigre (provincia de Buenos Aires). Iniciado en 2011, NORLOG se emplaza sobre

logístico-industrial de gran escala conectada con centros regionales para sostener flujos de alto volumen. Esta Central constituye el núcleo tecnológico de la empresa y está equipada con tres niveles de sistemas de clasificación automatizados (sorters) importados de Europa, capaces de procesar más de 15.000 paquetes diarios con conexión directa a la red de última milla (Ilustración 2). Como sintetiza el entrevistado: “el paquete entra, automáticamente va a cada salida” (comunicación personal, 6 de diciembre de 2024).

Ilustración 2. Sistema de clasificación vertical (vertical sorter) en el centro logístico de Andreani

Fuente: Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (febrero, 2026). Sorter vertical Andreani.
https://www.cedol.org.ar/logistica/noticias-del-sector-38/foto-a-sorter-vertical-andreani/

Esta automatización no sólo acelera los tiempos de clasificación, sino que introduce una nueva forma de control sobre la circulación, basada en la sincronización de flujos materiales e informacionales. La capacidad de respuesta frente a picos de demanda —un rasgo estructural del comercio electrónico— se apoya en este control técnico, que reduce fricciones, elimina

un predio de 100 hectáreas —73 destinadas a uso logístico-industrial— y está orientado a la localización de industrias livianas no contaminantes. El parque integra naves industriales modulares, infraestructura vial apta para bitrenes, servicios subterráneos de alta capacidad, sistemas de control de accesos y certificación ambiental LEED Platinum (Comunicación personal, 2024).

tiempos muertos y redefine los ritmos de trabajo. En este sentido, la robotización y la digitalización constituyen innovaciones centrales de una logística integrada.

El rediseño operativo combina la tecnificación interna —clasificación automatizada, almacenamiento robotizado, trazabilidad— con una gestión externa optimizada mediante plataformas digitales que diagraman rutas, integran información de clientes corporativos y ajustan recorridos en función de la demanda. Este proceso se sostiene en una inversión continua en infraestructura física y digital, incluyendo el desarrollo de un área interna de software capaz de gestionar datos en tiempo real para la toma de decisiones operativas. Como señala el gerente, "el correo tradicional ya no existe. Tenemos muchos clientes que trabajan sobre todo ahora con temas de internet... eso demandó también un cambio importante en el manejo de la paquetería, rapidez y demás" (comunicación personal, 6 de diciembre de 2024).

Desde una perspectiva territorial, esta posición le permite intervenir activamente en la organización de la circulación a escala nacional, consolidando nodos estratégicos, jerarquizando corredores y redefiniendo accesos dentro de la red logística. En este sentido, *Andreani* encarna un operador logístico integral dominante, cuya capacidad de coordinación y control informacional resulta central en la producción de fluidez selectiva propia de la economía digital.

1.2 Operadores logísticos articulados a plataformas digitales y última milla

El segundo subtipo comprende empresas logísticas cuya inserción en la red se encuentra crecientemente articulada a plataformas digitales que concentran la gestión de la demanda, el control informacional y la definición de estándares operativos. Su funcionamiento combina infraestructura logística propia con sistemas algorítmicos que organizan rutas, asignan envíos y coordinan la distribución urbana de última milla.

Estos operadores se orientan al *fulfillment*, la gestión de *hubs* urbanos y la distribución capilar hacia el consumidor final. Su expansión se vincula directamente con el comercio electrónico y la economía de plataformas, y se expresa territorialmente en la intensificación de la circulación intraurbana y en la localización de nodos logísticos en corredores estratégicos o en áreas de alta accesibilidad. A diferencia de los operadores logísticos integrales que estructuran

redes de gran escala y concentran nodos centrales, estos agentes operan en estrecha articulación con plataformas que organizan la demanda y sincronizan los flujos mediante dispositivos digitales.

Desde una perspectiva territorial, su intervención contribuye a densificar la red logística metropolitana, articulando infraestructura física, plataformas digitales y trabajo frecuentemente tercerizado. La producción de fluidez se apoya tanto en la accesibilidad territorial como en la coordinación algorítmica en tiempo real, que permite ajustar recorridos en función del volumen y la variabilidad de la demanda.

Andesmar Cargas ejemplifica este perfil. Integrante del *Grupo Andesmar*, la firma ha ampliado su especialización hacia la logística integral incorporando servicios de paquetería y distribución vinculados al comercio electrónico. En el Área Metropolitana de Córdoba cuenta con una base instalada en el Parque Industrial Logístico Polo 52, sobre la autopista Rosario–Córdoba, desde donde opera como proveedor de Mercado Libre. Esta localización responde a criterios de accesibilidad y conectividad sobre corredores de alto flujo, necesarios para sostener esquemas intensivos de distribución asociados a la última milla.

Según el gerente entrevistado, la principal ventaja competitiva de la empresa radica en su capilaridad logística, entendida como la capacidad de alcanzar múltiples destinos mediante una red de más de 300 puntos operativos a escala nacional, articulados a través de sistemas digitales de gestión de rutas (comunicación personal, febrero de 2025). No obstante, esta capilaridad se integra a un sistema de coordinación algorítmica cuyo diseño y control no dependen de la firma, sino de la plataforma que organiza la demanda y define estándares operativos.

La observación de campo permite advertir que la eficiencia del reparto urbano se apoya en esta coordinación digital de recorridos, que optimiza el uso de la flota en función del volumen de envíos y de la información en tiempo real. El entrevistado ilustra esta lógica comparando dos esquemas de distribución en la ciudad de Córdoba: mientras una unidad vinculada a Mercado Libre recorre aproximadamente 70 km para entregar 60 paquetes, otro proveedor local debe recorrer cerca de 100 km para distribuir 30. La diferencia radica en el volumen gestionado por la

plataforma y en un sistema ruteador que integra direcciones y asigna automáticamente el recorrido más eficiente.

Esta articulación entre escala operativa y gestión digital de rutas permite maximizar la eficiencia, reduciendo tiempos y costos. Sin embargo, también evidencia la estructura jerárquica de la red logística. El control centralizado de datos y ritmos de circulación impone exigencias estrictas a los operadores tercerizados, incluyendo metas diarias elevadas y la absorción de costos derivados de incumplimientos o contingencias territoriales.

En consecuencia, el riesgo asociado a variaciones de la demanda, fallas en la distribución o condiciones imprevistas del territorio tiende a desplazarse hacia los operadores con menor capacidad decisional. Así, la integralidad en este subtipo no implica control estratégico de la cadena logística, sino una participación funcional dentro de redes jerarquizadas, donde la coordinación y el dominio informacional permanecen concentrados en las plataformas digitales.

El caso de *Andesmar* muestra que la logística integrada adopta configuraciones diferenciadas según la posición que los agentes ocupan en la red. Aunque la empresa amplía su escala operativa y participa activamente en la organización de la circulación metropolitana, su inserción articulada a plataformas digitales evidencia los mecanismos mediante los cuales estas concentran el control informacional y externalizan parte de los costos y riesgos de la distribución. *Andesmar* encarna así una forma de logística integrada funcional pero relacionalmente dependiente, clave para comprender cómo se produce la fluidez selectiva y cómo se distribuyen capacidades y responsabilidades dentro de las redes logísticas contemporáneas.

En conjunto, los casos de *Andreani* y *Andesmar* permiten comprender cómo empresas históricamente vinculadas al correo y al transporte se reconvierten en operadores logísticos integrales, incorporando funciones de gestión, control informacional y coordinación de flujos a múltiples escalas. Sin embargo, esta integralidad no se despliega de manera homogénea: mientras algunos actores concentran capacidades tecnológicas, infraestructura estratégica y dominio sobre la planificación de la red, otros articulan su operación a plataformas digitales que centralizan la demanda y los sistemas de información.

El análisis muestra que la logística integrada no constituye un modelo uniforme, sino una configuración jerarquizada en la que coexisten distintos niveles de autonomía y control. La producción de fluidez territorial —aceleración, concentración y sincronización de la circulación— se sostiene en inversiones en infraestructura especializada y en el control de dispositivos informacionales que coordinan flujos en tiempo real. No obstante, la distribución de riesgos, costos y exigencias operativas resulta diferencial, desplazándose hacia aquellos agentes con menor capacidad decisional dentro de la red.

De este modo, la reconversión hacia la logística integral emerge como un mecanismo central de la reestructuración productiva contemporánea, que reorganiza el territorio a partir de posiciones diferenciadas dentro de las redes logísticas y del grado de dominio sobre los sistemas que articulan infraestructura y datos.

2. Perfil II. Empresas industriales que se reconvierten o diversifican al negocio logístico-inmobiliario.

Este perfil corresponde a empresas industriales —en particular de sectores como la metalmecánica y la autopartista— que han diversificado su actividad hacia el negocio logístico-inmobiliario en el marco de la expansión de estas demandas y la reorganización de los sistemas de circulación. Esta reconversión capitaliza capacidades productivas instaladas, saberes técnicos acumulados y redes de proveedores preexistentes, pero supone un cambio de racionalidad en el uso del territorio: del uso de suelo como soporte de la producción industrial al uso de suelo y la infraestructura como activos logísticos e inmobiliarios, orientados a la captura de rentas derivadas de la localización, la accesibilidad y la provisión de servicios especializados. Estos espacios se conciben como nuevas unidades de negocios vinculadas a servicios industriales complementarios y alquiler de infraestructura (naves industriales/logística). En el Área Metropolitana de Córdoba, firmas como *UCOMA*, *PERTRAK* o *Complejo Logístico Sur*, localizadas principalmente en la zona sur de la ciudad, han impulsado este tipo de iniciativas, integrando parques industriales y logísticos con servicios asociados.

Desde una perspectiva territorial, esta reconversión expresa un pasaje desde lógicas industriales centradas en la fabricación de bienes hacia estrategias orientadas a la producción de servicios y gestión de espacios logísticos. El suelo y la infraestructura dejan de ocupar un lugar subordinado dentro del proceso productivo para convertirse en el núcleo del negocio, cuya rentabilidad se vincula a su inserción en corredores de circulación, a la disponibilidad de grandes superficies, y la capacidad de ofrecer condiciones adecuadas para el almacenamiento, la distribución y los servicios logísticos. En este sentido, la reconversión logístico-inmobiliaria constituye una modalidad específica de territorialización de la logística, basada en la puesta en renta de espacios estratégicamente localizados y en la articulación con redes de circulación de alcance regional y nacional.

En este marco, el Centro Industrial y Logístico UCOMA (Unión de Constructores de Máquinas S.A.)[7] constituye un caso representativo de reconversión industrial hacia el negocio logístico-inmobiliario. La empresa, perteneciente a un grupo empresario de origen italiano considerado pionero en el impulso de centros industriales y logísticos en la provincia de Córdoba, fue fundada como fabricante de máquinas especiales para la industria automotriz —principalmente para FIAT— y mantuvo esta actividad hasta mediados de la década de 1990. A partir de ese momento, redefinió su perfil productivo y orientó su estrategia hacia el alquiler de galpones y edificios industriales, marcando un viraje desde una lógica centrada en la producción de bienes de alta especialización y fuerte dependencia de un cliente ancla, hacia otra orientada a la valorización del suelo y la infraestructura como activos capaces de generar rentas mediante la captación de inquilinos y el desarrollo de servicios asociados.

Actualmente, el complejo UCOMA cuenta con tres predios localizados en la zona sur de la ciudad de Córdoba. UCOMA I se encuentra colindante con la planta de FIAT y posee acceso operativo directo; UCOMA II está ubicado frente al primero y se especializa en actividades

[7] UCOMA integra el mismo grupo empresario propietario del Parque Industrial CIR2, ubicado en Berazategui (Buenos Aires), un caso de reconversión de una gran planta fabril hacia usos logísticos e industriales. El predio albergó originalmente la planta de Safrar Peugeot, dedicada a la fabricación integral de vehículos, cuya actividad cesó en 1982 tras la crisis del sector automotor y la fusión FIAT–PEUGEOT (SEVEL). Adquirido en 1989 por Centro Industrial Ruta 2 S.A., el complejo fue reacondicionado y registrado como parque industrial, consolidándose como plataforma de relocalización productiva y logística en el área metropolitana. Otros casos similares de reconversión en la provincia de Buenos Aires son el Parque Industrial Cantábrica (ex fábrica metalúrgica) y el Parque Industrial DECA (ex fábrica de tractores Deutz).

logísticas y de almacenamiento; mientras que UCOMA III corresponde a un nuevo desarrollo, también colindante a UCOMA I, que se encuentra en construcción. Mientras UCOMA I conserva un perfil más ligado a la industria automotriz y a la provisión directa a FIAT, UCOMA II se configura como un predio predominantemente logístico-comercial, orientado al almacenamiento y la distribución. El conjunto combina grandes naves de aproximadamente 4.000 m², utilizadas principalmente por empresas de logística y almacenamiento de stock propio, con espacios de menor escala —entre 500 y 1.000 m²— demandados por transportistas que operan rutas Córdoba–Buenos Aires o hacia el interior del país, y que realizan operaciones de *cross-docking* o almacenamiento temporal.

Las entrevistas realizadas permiten identificar una demanda creciente de empresas radicadas en el Área Metropolitana de Buenos Aires que buscan localizar espacios de almacenaje en Córdoba para organizar desde allí la distribución hacia el interior del país. Como señala el gerente del complejo: “Acá viene el semi y de acá para arriba ya sale un camión más chico. Entonces, el camión de Buenos Aires, en vez de tener que hacer noche en un lugar, viene, llega a Córdoba, deja y vuelve” (comunicación personal, octubre de 2024). Esta dinámica reafirma la posición estratégica de Córdoba como nodo intermedio dentro de los corredores logísticos nacionales y refleja la reorganización de la circulación con la centralización de flujos en nodos metropolitanos intermedios para optimizar tiempos, costos y recorridos.

La expansión del complejo ha sido gradual, a partir de inversiones periódicas y con una meta explícita de alcanzar los 50.000 m² cubiertos, objetivo que la empresa afirma haber prácticamente logrado. En la etapa actual, el foco está puesto en la mejora de servicios e infraestructura —como la pavimentación de áreas de maniobra y la adecuación de naves para almacenaje especializado—, consolidando un modelo de negocio en el que el capital físico heredado de la etapa industrial se reconfigura para insertarse en cadenas de valor orientadas al movimiento y almacenamiento de mercancías, más que a su fabricación.

El proceso de diversificación hacia el negocio logístico-inmobiliario se expresa en la estrategia desplegada por *PERTRAK*[8], empresa industrial de mecanizado y armado de autopartes para la industria automotriz que, a partir de capacidades técnicas y localizaciones heredadas, amplió su unidad de negocios como agente productor y gestor de espacio logístico. A través del desarrollo de Central Plaza, emplazado en un predio de dieciocho hectáreas en el sur del Área Metropolitana de Córdoba, la firma orienta su actividad a la valorización del suelo y la infraestructura como activos centrales del negocio, mediante la construcción y alquiler de naves logísticas de distintas tipologías. La incorporación de unidades de estándar AAA, junto con la provisión de servicios complementarios y la articulación con empresas industriales y logísticas —incluidas aquellas vinculadas al comercio electrónico— da cuenta de una estrategia que prioriza la captura de rentas asociadas a la accesibilidad, la conectividad y la disponibilidad de grandes superficies. En este sentido, el caso de *Pertrak* refuerza la caracterización de este perfil de agentes, que reconvierten o diversifican su base industrial para intervenir en la organización territorial de la logística a través de la producción de espacios especializados.

En conjunto, este perfil pone de relieve una modalidad específica de reconversión/diversificación hacia la logística, en la que empresas industriales resignifican su base material y su localización para integrarse al negocio logístico-inmobiliario. Este cambio no adopta una forma homogénea, sino que se despliega de manera diferencial según trayectorias empresariales, escalas de operación y capacidades territoriales, dando lugar a configuraciones diversas dentro de la organización de la circulación. Este perfil muestra cómo la logística se territorializa también como negocio de renta apoyado en localizaciones industriales heredadas, reforzando la convergencia entre dinámicas industriales, inmobiliarias y logísticas en el Área Metropolitana de Córdoba.

[8] *Pertrak S.A.* es una empresa de origen industrial radicada en Córdoba que ha diversificado su estrategia hacia el desarrollo y gestión de infraestructura logística e industrial. A través del proyecto Central Plaza, impulsa la construcción y alquiler de naves logísticas orientadas a actividades de almacenamiento, logística y servicios asociados (Pertrak, 2026).

3. Perfil III. Promotores inmobiliarios y agentes del desarrollo de infraestructura logística

En los últimos años, el mercado inmobiliario ha tendido a diversificarse en una serie de especialidades asociadas a distintos usos y formas de valorización del suelo, entre las que se distinguen los segmentos residencial, industrial, logístico, corporativo, comercial, recreativo y de tierras rurales. Esta diferenciación responde a transformaciones en la demanda, en las estrategias de inversión y en los modos de captura de renta, y ha dado lugar a la consolidación de nichos específicos dentro del negocio inmobiliario.

En este sentido, en una entrevista realizada en el marco del trabajo de campo, un agente clave —vicepresidente de la *Asociación de Parques Industriales Argentinos (APIA)* y propietario de una inmobiliaria especializada en desarrollos logístico-industriales— señala que este segmento del mercado se fue especializando en la medida en que crecieron las actividades vinculadas a la logística y a la circulación de mercancías (comunicación personal, diciembre de 2024). El entrevistado remarcó que la intersección entre lo industrial y lo logístico adquiere una relevancia particular en contextos urbanos y metropolitanos, donde el suelo deja de estar asociado exclusivamente al uso productivo y comienza a operar también como activo inmobiliario, valorado por su localización estratégica y por su capacidad de generar renta a través del alquiler de espacios e infraestructuras asociadas a la circulación de mercancías.

Los promotores inmobiliarios especializados en desarrollos logísticos se insertan en este nicho. Se trata de agentes que impulsan proyectos con capitales locales o extranjeros, muchas veces articulados con fondos de inversión. Su modelo de negocio se basa en la construcción de espacios cerrados dotados de servicios comunes —como seguridad, salas de reuniones, playas de maniobra y estacionamientos—, diseñados como activos inmobiliarios listos para operar y orientados a captar empresas mediante la oferta de instalaciones estandarizadas. A diferencia de los operadores logísticos o de las empresas industriales reconvertidas, estos agentes no gestionan directamente flujos de mercancías, sino que intervienen en la producción, organización y valorización del soporte material que hace posible la circulación.

Una parte significativa de estos promotores no se originó en el sector logístico. En numerosos casos, se trata de empresas con trayectoria previa en el negocio inmobiliario —especialmente en desarrollos residenciales u otros usos urbanos tradicionales— que, frente a las transformaciones del mercado y al crecimiento sostenido de la logística, diversificaron su cartera incorporando proyectos logísticos e industriales. Esta reconversión responde tanto a la búsqueda de nuevos nichos de rentabilidad como a la percepción de la logística como un uso capaz de valorizar grandes extensiones de suelo en áreas periurbanas bien conectadas.

En otros casos, la relación se configuró en sentido inverso: empresas logísticas que, ante la necesidad de asegurar infraestructura adecuada y disponible a gran escala, avanzaron hacia el desarrollo inmobiliario como una estrategia complementaria. A diferencia de los promotores especializados, en estas situaciones el desarrollo de espacios logísticos no constituye el núcleo del negocio, sino un recurso para integrar verticalmente funciones clave de la operación y garantizar condiciones técnicas y locacionales específicas. El *Grupo Andreani* se inscribe en esta submodalidad, a partir de la creación de la unidad de negocios *Andreani Desarrollos Inmobiliarios*, orientada a planificar y gestionar centros logísticos ajustados a las exigencias de sus propias operaciones, reforzando su capacidad de control sobre la infraestructura y su posición dentro de las redes de circulación.

Esta convergencia entre lo inmobiliario y lo logístico se inscribe en una lógica de valorización del suelo que se capitaliza mediante la construcción de inmuebles especializados concebidos como activos de renta. Como señala un agente clave del sector, “el parque logístico es un negocio de renta”: uno o varios propietarios construyen depósitos para alquilarlos a operadores logísticos o grandes dadores de carga —como empresas de consumo masivo—, agentes que “marcan la agenda de la logística en el país” (comunicación personal, diciembre de 2024). A diferencia de otros segmentos del mercado inmobiliario, en estos desarrollos predomina el alquiler por sobre la venta de naves, en consonancia con estrategias empresariales orientadas a no inmovilizar capital en activos fijos. En este esquema, muchas firmas no adquieren depósitos ni equipamiento, sino que los arriendan en su totalidad —desde el inmueble hasta los racks y autoelevadores—, externalizando así la infraestructura logística.

En este contexto, adquiere relevancia la figura del gran propietario de centros logísticos, un actor que —según los entrevistados— permanece fuertemente concentrado en el Área Metropolitana de Buenos Aires. La elevada escala de inversión requerida y el riesgo de vacancia explican, en parte, la reticencia de estos agentes —"siete u ocho" en todo el país— a invertir en mercados del interior, donde la demanda es percibida como menos previsible. La dificultad de construir superficies de 15.000 o 20.000 m² sin contar con inquilinos asegurados refuerza esta lógica y contribuye a explicar la lenta y selectiva expansión de estos desarrollos fuera del principal núcleo metropolitano (comunicación personal, diciembre de 2024). Según el entrevistado, fue a partir de fines de los años noventa cuando estos desarrollos comenzaron a percibirse como inversiones rentables, dando lugar a una lenta pero progresiva transformación del perfil de los desarrolladores.

En Córdoba, el perfil de los promotores inmobiliarios especializados en desarrollos logísticos e industriales se ejemplifica con *Dicra S.A.*, empresa fiduciaria del *Fideicomiso Inmobiliario Polo 52*. Desde 2016, impulsa el desarrollo de este parque ubicado sobre el corredor Córdoba–Pilar, a metros de la Avenida Circunvalación. Concebido originalmente con fines industriales, *Polo 52* amplió progresivamente su superficie hasta alcanzar 142 hectáreas y diversificó sus usos, consolidándose como un nodo logístico-empresarial especializado, inserto en una red regional de circulación de mercancías (Arenas y Buffalo, 2025). Según su promotor, el proyecto nació con el objetivo de ofrecer "un buen lugar para atraer a las empresas que deban trasladarse fuera de la ciudad" (Perfil Córdoba, 2025).

El modelo de negocio se basa en la provisión de naves llave en mano, con infraestructura común y gestión consorcial. Como afirma un representante de la firma, "no vendemos lotes, vendemos naves llave en mano" (InfoNegocios, 2025), expresión que sintetiza una lógica inmobiliaria orientada a integrar funciones industriales y logísticas bajo una oferta espacial estandarizada. Esta modalidad responde a la creciente demanda de conectividad y fluidez logística en el corredor Córdoba–Rosario–Buenos Aires y se articula con una estrategia de valorización del suelo que combina uso operativo y renta inmobiliaria. En muchos casos, los espacios no se adquieren para producir directamente, sino como activos de inversión, lo que

introduce una dimensión especulativa en su lógica de ocupación (Arenas y Buffalo, 2025). Además, *Dicra* promueve desarrollos comerciales complementarios en tierras aledañas, orientados a sectores como la construcción y el automotor, en el marco de una estrategia de expansión funcional integrada al nodo logístico-industrial.

Lejos de constituir una experiencia singular, este tipo de desarrollos se inscribe en una tendencia más amplia de producción de espacios logísticos-industriales periurbanos en el Área Metropolitana de Córdoba, orientados prioritariamente por criterios de accesibilidad, conectividad y captura de renta asociada a la circulación. En este marco, el *Parque Logístico NODO* resulta un caso particularmente ilustrativo, en tanto se trata de un emprendimiento concebido desde su origen para alojar actividades logísticas, sin una especialización productiva definida, y orientado a captar demanda vinculada al almacenamiento, la distribución y los servicios logísticos en un contexto de expansión del comercio electrónico y reorganización de los sistemas de circulación. Estos desarrollos expresan un viraje del mercado inmobiliario hacia la producción de infraestructura pensada no como soporte de procesos industriales específicos, sino como activo territorial flexible, capaz de adaptarse a múltiples configuraciones operativas y perfiles de operadores (Nodo Córdoba, 2026).

NODO se localiza sobre la Ruta Nacional 19 (km 13), en un sector periurbano estratégicamente conectado, con rápida vinculación a la Avenida de Circunvalación, al Aeropuerto Internacional de Córdoba y al área central de la ciudad. Esta localización combina accesibilidad metropolitana, inserción en un corredor de alto flujo y proximidad a infraestructuras clave, condiciones centrales para el despliegue de actividades logísticas intensivas en circulación. Este parque materializa un tipo de soporte material donde la logística opera simultáneamente como función dominante y como mecanismo de valorización: el suelo urbanizado y las naves se producen para capturar renta a partir de su localización estratégica, su adecuación a estándares técnicos contemporáneos y su flexibilidad para alojar distintos tipos de operadores.

Asimismo, dentro de este perfil se inscriben empresas constructoras–desarrollistas que participan activamente en la producción de infraestructura logística, articulando capacidades

técnicas de obra con estrategias de desarrollo inmobiliario. Un caso representativo es *DICON S.R.L.*, firma con trayectoria en obras civiles e industriales desde comienzos de la década de 1990, especializada en la construcción integral de plantas industriales y centros logísticos de distribución. La empresa opera bajo la modalidad 'llave en mano', integrando el desarrollo del proyecto, la ingeniería ejecutiva, el movimiento de suelos, la obra civil, el diseño y montaje de estructuras metálicas, así como la ejecución de pisos industriales de alta prestación. Esta capacidad técnica le permite materializar infraestructuras logísticas de gran escala, ajustadas a estándares operativos exigentes, destinadas tanto a actividades industriales como logísticas.

En paralelo a su actividad constructiva, *DICON* aplica una perspectiva comercial orientada a la identificación de oportunidades para el desarrollo de productos inmobiliarios logístico-industriales en localizaciones estratégicas. A través de la ejecución de plataformas logísticas y naves de almacenamiento —incluidas unidades de tipología AAA—, la firma contribuye a la producción de espacios específicamente diseñados para albergar procesos de almacenamiento, gestión y distribución de mercancías.

Desde esta posición, *DICON* actúa como un agente que interviene en la materialización espacial de la logística, produciendo infraestructura que habilita y sostiene la circulación. Su accionar pone de relieve el papel de las constructoras-desarrollistas en la consolidación de nodos logístico-industriales, donde el suelo y la infraestructura adquieren centralidad como soportes técnicos de la reorganización territorial asociada a la expansión de la logística.

En conjunto, este perfil de agentes pone de manifiesto que la expansión de los desarrollos logísticos en el Área Metropolitana de Córdoba no responde a un proceso homogéneo, sino a la convergencia de estrategias diferenciadas de intervención territorial. Promotores inmobiliarios especializados, operadores logísticos que internalizan funciones inmobiliarias y empresas constructoras-desarrollistas participan, desde posiciones y racionalidades distintas, en la producción de infraestructura y espacios logísticos. A través de estas modalidades, el suelo y la infraestructura se consolidan como soportes estratégicos de la circulación, articulando dinámicas inmobiliarias, logísticas e industriales. De este modo, la logística se territorializa no sólo

mediante la gestión de flujos, sino también a través de la producción material de espacios que reordenan usos, jerarquías y accesibilidades en el territorio metropolitano.

4. Perfil IV. Plataformas tecnológicas y financieras que invierten en suelo e infraestructura logística

Este perfil se refiere a agentes emergentes que articulan economía digital, finanzas e inversión inmobiliaria, y que participan en la territorialización de la logística a través de dispositivos tecnológicos y financieros orientados a la producción de infraestructura. Su intervención se centra en la creación, estructuración y financiamiento de materialidades para la logística los cuales, en tanto soportes materiales de la circulación, condicionan la organización de los flujos, aun cuando estos agentes no gestionan directamente operaciones logísticas.

En este marco, la empresa argentina *CROWDI* constituye un caso ilustrativo. Se trata de una plataforma de inversión inmobiliaria que opera en distintas localidades del país —incluida la ciudad de Córdoba— mediante esquemas de inversión fraccionada (*crowdfunding*) orientados a financiar emprendimientos residenciales y, de manera creciente, naves logísticas. Su estrategia consiste en canalizar capital hacia activos inmobiliarios seleccionados por su potencial de renta, su localización estratégica y su adecuación a demandas logísticas contemporáneas.

Según explicó en una entrevista, la arquitecta responsable del área comercial de la empresa a cargo de unos de los proyectos logísticos que operan bajo esta modalidad, el mecanismo central se basa en fraccionar activos inmobiliarios de gran escala para ampliar la base de inversores: “una propiedad se divide en partes, en porciones, para que varios inversores puedan ser dueños de la unidad”, lo que permite financiar tipologías que, por su tamaño y valor, quedarían restringidas a grandes capitales (Comunicación personal, enero de 2026). Además este esquema se apoya en procesos de ‘tokenización’, mediante los cuales los derechos económicos sobre el inmueble se representan digitalmente y se gestionan a través de plataformas tecnológicas con respaldo contractual (*blockchain*).

En el caso de las naves logísticas, y siempre desde la caracterización realizada por la propia empresa, estas tipologías son presentadas como activos particularmente atractivos por su alta

demanda y su capacidad de generar rentas estables. La entrevistada señaló que muchas de estas naves se alquilan antes de su finalización y que los contratos suelen prever mecanismos de actualización periódica, lo que las posiciona —desde su perspectiva— como inversiones más rentables que otros usos inmobiliarios tradicionales (comunicación personal, enero de 2026). Asimismo, destacó que la gestión operativa y la relación con los inquilinos queda a cargo del desarrollador, de modo que el inversor no interviene en la administración cotidiana del activo.

Si bien estas plataformas combinan activos logísticos y residenciales dentro de un mismo portafolio, resulta significativo que la logística ocupe un lugar central en la estrategia de inversión. Esta jerarquización se orienta hacia espacios localizados en áreas periurbanas y metropolitanas, específicamente diseñados para alojar actividades de almacenamiento, distribución y servicios asociados, reforzando la centralidad de la circulación como criterio de valorización del suelo, con una renta que va del 8 al 10% anual en dólares, mayor al 5 o 6% que se obtiene en rentas residenciales.

La tokenización no constituye únicamente un mecanismo de financiamiento, sino un dispositivo que anticipa la valorización del suelo, define localizaciones estratégicas y promueve infraestructuras concebidas desde su origen para determinados regímenes de circulación, escalas operativas y ritmos logísticos. De este modo, aun sin operar flujos, estas plataformas participan activamente en su estructuración territorial.

En conjunto, este perfil pone de relieve una modalidad emergente de territorialización de la logística en áreas metropolitanas, en la que plataformas tecnológicas y financieras articulan inversión, infraestructura y digitalización. A través de la producción de materialidades logísticas como activos financieros, estos agentes contribuyen a configurar el territorio, profundizando la convergencia entre finanzas, sector inmobiliario y logística. Como plantea Lencioni (2022), la pertenencia a circuitos financiero-patrimoniales incide en el grado de anclaje territorial de las actividades, favoreciendo formas de apropiación más móviles y deslocalizadas. En este sentido, estas plataformas contribuyen a una modalidad contemporánea de fluidez territorial (Silveira, 2007), en la que el control del espacio se ejerce a través de la articulación entre capital financiero,

dispositivos digitales y activos inmobiliarios, aun cuando la materialización logística concreta no esté plenamente definida.

En esta misma clave analítica se inscribe el caso de *Mercado Libre*, cuya estrategia de expansión territorial permite observar con nitidez la convergencia entre tecnología, finanzas y logística, a partir de una operación logística integral organizada en red y de una creciente demanda de suelo e infraestructura. Si bien se trata de una empresa reconocida principalmente por su plataforma de comercio electrónico y su brazo financiero, su modelo de negocios se sostiene en una base material compleja, orientada a garantizar la gestión eficiente de flujos de mercancías a gran escala.

Esta operación se apoya principalmente en una extensa red de operadores logísticos, que han reconvertido sus funciones para responder a las exigencias del comercio electrónico (tal como presentamos en el Perfil I).

En este entramado, la empresa opera además un conjunto acotado de centros de distribución estratégicos, donde concentra funciones clave de almacenamiento, preparación de pedidos y despacho bajo el esquema denominado *Mercado Envíos Full*[9]. Este dispositivo permite reducir los tiempos de entrega y, al mismo tiempo, transferir a la plataforma la gestión logística que tradicionalmente recaía en los vendedores, reforzando su control sobre los flujos y los tiempos de circulación. En este contexto, se ha señalado que el uso de estos dispositivos logísticos puede implicar comisiones cercanas al 25 % del valor de la venta, a cambio de garantizar entregas aceleradas y centralizar la distribución, lo que pone en evidencia la capacidad de captura de renta asociada al control de la infraestructura logística (Cisterna y Buffalo, 2025).

En conjunto, este perfil permite advertir cómo la expansión de la economía digital incorpora una dimensión financiera específica en la territorialización de la logística. A través de plataformas tecnológicas y dispositivos de inversión, capitales financieros se orientan hacia la producción de infraestructuras logísticas y la valorización de localizaciones estratégicas, aun cuando la

[9] Servicio logístico de Mercado Libre mediante el cual la plataforma almacena, prepara y despacha los productos desde sus propios centros de distribución, garantizando entregas aceleradas —al día siguiente o incluso el mismo día— y centralizando la gestión logística de los envíos.

operación cotidiana de los flujos sea tercerizada a operadores especializados. De este modo, el control sobre la circulación no se ejerce únicamente mediante la gestión directa de la logística, sino también a través del dominio de plataformas, datos y dispositivos financieros que capturan valor en distintas etapas del proceso. La infraestructura logística se consolida, así como un activo capaz de generar rentas mediante alquileres, comisiones por intermediación y valorización inmobiliaria, reforzando la convergencia entre finanzas, plataformas digitales y organización territorial de la circulación.

A MODO DE CIERRE: LOGÍSTICA Y RECONFIGURACIÓN TERRITORIAL

El análisis desarrollado a lo largo del trabajo permite afirmar que las transformaciones asociadas a la economía digital y a la reestructuración productiva global se materializan territorialmente a través de la logística, entendida no como una actividad sectorial aislada, sino como una mediación estructurante que articula plataformas digitales, infraestructuras físicas, dispositivos tecnológicos, capital financiero y usos del suelo. En este sentido, la logística se consolida como un dispositivo organizador de la circulación que redefine la relación entre producción, distribución y consumo, y adquiere expresión concreta en la configuración de los territorios metropolitanos.

En el caso del Área Metropolitana de Córdoba, la territorialización de la logística se inscribe en una estructura productiva preexistente, históricamente vinculada a la especialización metalmecánica y al complejo agroindustrial regional. La expansión logística no se despliega sobre un espacio vacío, sino que reconfigura estas bases productivas, redefiniendo funciones, jerarquías y expectativas de valorización del suelo, especialmente en áreas periurbanas estratégicamente localizadas y conectadas a corredores de alta accesibilidad. De este modo, la logística opera como un vector de reorganización territorial que resignifica espacios industriales, consolida centralidades operativas y refuerza nodos estratégicos dentro de redes de circulación de alcance nacional e internacional.

El abordaje centrado en los perfiles de agentes permite advertir que estas transformaciones no responden a una dinámica homogénea, sino a la convergencia de

estrategias diferenciadas. Los operadores logísticos —tanto aquellos que concentran infraestructura y control informacional como los articulados a plataformas digitales— reorganizan los flujos y estructuran jerarquías dentro de la red. Las empresas industriales reconvertidas y los promotores inmobiliarios capturan valor a partir de la producción y valorización del espacio logístico. Por su parte, las plataformas tecnológicas y financieras introducen una dimensión adicional de financiarización, al canalizar capital hacia suelo e infraestructura y transformar la localización estratégica en activo financiero.

En este entramado, la intensificación del comercio electrónico y la capilarización de la circulación —particularmente en la última milla— incrementan las exigencias de accesibilidad, conectividad y disponibilidad de grandes superficies logísticas, consolidando la fluidez territorial como condición material clave para la competitividad. Sin embargo, dicha fluidez no se produce de manera neutral: se apoya en dispositivos tecnológicos que sincronizan flujos en tiempo real y en configuraciones jerárquicas que distribuyen de manera desigual el control, los riesgos y los costos operativos. El territorio emerge así no sólo como soporte de la circulación, sino como espacio activamente producido por relaciones asimétricas de poder y por estrategias empresariales que jerarquizan nodos y corredores.

En consecuencia, la expansión de la logística plantea desafíos significativos para la planificación y el ordenamiento territorial. La selectividad espacial que acompaña la consolidación de infraestructuras estratégicas tiende a reforzar desigualdades intra-metropolitanas y a tensionar los marcos normativos existentes. Analizar la logística como dimensión central de la reestructuración productiva permite, por tanto, comprender las nuevas formas de organización territorial en áreas metropolitanas intermedias y aportar herramientas conceptuales para orientar políticas públicas capaces de intervenir sobre los efectos territoriales de la economía digital, la financiarización del espacio y la reorganización contemporánea de la circulación.

INDICACIÓN DE FINANCIACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN:

Este trabajo forma parte del proyecto de investigación "Reestructuración productiva en la economía digital en la Ciudad de Córdoba, Argentina, siglo XXI", aprobado y subsidiado por SECYT, Universidad Nacional de Córdoba, CONSOLIDAR 2023–2027, Resolución RHCS 258-2023.

REFERÊNCIAS

ARENA, F.; BUFFALO, L. Transformaciones productivas en espacios industriales: el caso del parque industrial Polo 52 en la ciudad de Córdoba. In: CONGRESO NACIONAL DE GEOGRAFÍA DE UNIVERSIDADES PÚBLICAS, 10., 2025, Bahía Blanca, Argentina. **Anais [...]**. Bahía Blanca, 2025.

BUFFALO, L. **Reestructuración productiva y configuración territorial**: pequeña industria metalmecánica en la Ciudad de Córdoba 2002-2012. 2013. Tese (Pós-graduação) – Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, La Plata, 2013. Disponível em: https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.890/te.890.pdf.

BUFFALO, L. Reestructuración productiva y nuevas tecnologías: convergencia tecnológica y uso del territorio en el espacio urbano. In: PEREIRA JÚNIOR, E.; CASTILHO, D.; BUFFALO, L.; ZANOTELLI, C.; FRATINI, N. **As novas geografias da economia política na América Latina**. Rio de Janeiro: Consequência, 2024.

BUFFALO, L.; ASTEGIANO, N. Industria, servicios logísticos y sistemas técnicos en el espacio urbano: Ciudad de Córdoba Argentina en el siglo XXI. In: SERAFIN GOMES, T.; GODINHO DE OLIVEIRA, F. (org.). **Geografia da inovação, território, redes e finanças**. Rio de Janeiro: Consequência, 2020. p. 413-430.

BUFFALO, L.; ASTEGIANO, N. Nuevas dinámicas productivas y su reestructuración territorial en la periferia de la ciudad de Córdoba en el siglo XXI. **Uyonomics. Investigaciones en Economía Regional**, v. 4, n. 5, p. 14-38, 2020. Disponível em: https://doi.org/10.48162/rev.42.018.

BUFFALO, L.; CISTERNA, C. La construcción del dato en el trabajo de campo en geografía: dilemas y desafíos en el contexto contemporáneo. In: CISTERNA, C.; BUFFALO, L. (coord.). **Reflexiones y prácticas metodológicas en las geografías argentinas**. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba, Facultad de Filosofía y Humanidades, 2025. E-book.

BUFFALO, L.; GARAY, M. S. Dinámicas territoriales y localización industrial en la periferia de la ciudad de Córdoba. In: JORNADAS PLATENSES DE GEOGRAFÍA, 2018, La Plata, Argentina. **Anais [...]**. La Plata: Universidad Nacional de La Plata, 2018.

BUFFALO, L.; MECHA-LÓPEZ, R. The glocal network of leading e-commerce companies: a comparative analysis of Amazon in Spain and Mercado Libre in Argentina through logistics corridors. In: LÓPEZ-ESCOLANO, C.; MECHA-LÓPEZ, R.; VERA, A. (ed.). **Value chains and the remaking of urban and regional spaces**. [S. l.]: Springer, 2025. Disponível em: https://doi.org/10.1007/978-3-032-01602-7_2.

CARAVACA, I.; MÉNDEZ, R. Trayectorias industriales metropolitanas: nuevos procesos, nuevos contrastes. **EURE**, Santiago, v. 29, n. 87, 2003.

CASTELLS, M. **La era de la información**: economía, sociedad y cultura. Madrid: Alianza, 1998. 3 v.

CASTILHO, D. Redes técnicas e produção do território no centro-norte brasileiro: circulação, logística e seletividade territorial. In: CASTILHO, D. (org.). **Redes técnicas e urbanas no centro-norte brasileiro**. Goiânia: Cânone Editorial, 2025. p. 17-44.

CISTERNA, C. **Las estrategias del capital promotor inmobiliario en la ciudad de Córdoba, Argentina (2004-2019)**: la CEDUC, el Grupo EDISUR y el Gran Proyecto Urbano Manantiales desde las geografías urbanas críticas. 2023. Tese (Pós-graduação) – Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, La Plata, 2023. Disponível em: https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.2502/te.2502.pdf.

CISTERNA, C.; BUFFALO, L. Plataformas digitales e innovaciones financieras en América Latina. In: SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, J. L.; TORRES ENJUTO, M. C.; AGUADO MORALEJO, I.; MECHA LÓPEZ, R.; PRADA TRIGO, J. (ed.). **Estrategias territoriales y productivas en un contexto de crisis global**. [S. l.]: Asociación Española de Geografía, 2024. Disponível em: https://doi.org/10.21138/ge.2024.lc.

FLÓREZ OVIEDO, N.; LÓPEZ HINCAPIÉ, E. Evolución de la logística de la última milla: revisión de la literatura. **Ingeniería Industrial**, v. 44, n. 2, 2023. ISSN 1815-5936.

HARVEY, D. **Justice, nature and the geography of difference**. Cambridge: Blackwell, 1996.

JARAMILLO, S. **Hacia una teoría de la renta del suelo urbano**. Bogotá: Universidad de los Andes, 2009.

LENCIONI, S. O capital e seu espaço: para além de produzir valor e espaço, o capital produz o desenvolvimento geográfico desigual. **Confins**, n. 44, 2022. Disponível em: https://doi.org/10.4000/confins.26177.

MECHA-LÓPEZ, R. La transición eco-logística post-covid en el corredor del Henares: el caso de Citydox en la smart city sostenible de Torrejón de Ardoz (área metropolitana de Madrid, España). In: SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, J. L.; TORRES ENJUTO, M. C.; AGUADO MORALEJO, I.; MECHA LÓPEZ, R.; PRADA TRIGO, J. (ed.). **Estrategias territoriales y productivas en un contexto de cambio global**. [S. l.: s. n.], 2024. p. 299-312.

MAZZUCATO, M. **The value of everything**: making and taking in the global economy. London: Penguin, 2018.

CARAVACA, I.; MÉNDEZ, R. Trayectorias industriales metropolitanas: nuevos procesos, nuevos contrastes. **EURE**, Santiago, v. 29, n. 87, 2003.

MÍGUEZ, P.; VERCELLONE, C. **Capitalismo y conocimiento**: entrevista a Carlo Vercellone. 2012. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/277128931.

MORAES PESSANHA, R. **Capitalismo de plataformas & financeirização no capitalismo contemporâneo**. 2022. 1 vídeo. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=H0seAHzSKRQ.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SCHWAB, K. **La cuarta revolución industrial**. México: Debate, 2016.

SILVEIRA, M. L. Los territorios corporativos de la globalización. **Geograficando**, v. 3, n. 3, 2007. Disponível em: http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.3665/pr.3665.pdf.

SILVEIRA, M. L. El territorio usado, un caleidoscopio de divisiones del trabajo. **Revista Geográfica del Sur**, v. 5, n. 7, p. 15-34, 2014.

SOARES, P. R. R. Metropolização, aglomerações urbano-industriais e desenvolvimento regional no sul do Brasil. **Cadernos Metrópole**, v. 20, n. 41, p. 15-34, 2018.

SRNICEK, N. **Capitalismo de plataformas**. Buenos Aires: Caja Negra, 2018.

TOMADONI, C.; BUFFALO, L.; BERTI, N. **Dinámicas en el patrón de localización industrial**: el caso Córdoba, Argentina. Berlin: UT Berlin, 2009.

VENCESLAU, I. Comércio eletrônico e usos do território brasileiro: tipologia e topologia de grandes empresas. **Ikara. Revista de Geografías Iberoamericanas**, n. 4, 2024. Disponível em: https://doi.org/10.18239/Ikara.3465.

Informes y documentos institucionales

BUFFALO, L.; CISTERNA, C.; ECHECOLANEA, J. M.; ZAPATA, M.; GARAY, M. S. **Bases para el ordenamiento territorial de parques logísticos en la Provincia de Córdoba**. Córdoba: Consejo Federal de Inversiones; Gobierno de la Provincia de Córdoba, 2025.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (INDEC). **Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2022**: datos de población del Área Metropolitana de Córdoba. [S. l.]: INDEC, 2022.

MINISTERIO DE CAPITAL HUMANO. Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial (OEDE). **Datos sobre empresas de servicios logísticos, 1996-2022**. [S. l.: s. n.], 2022.

Fuentes periodísticas, web y materiales documentales.

CRUZ, R. Andreani inauguró otra planta logística. **El Cronista**, abr. 2018. Disponível em: https://www.cronista.com/transport-cargo/Andreani-inauguro-otra-planta-logistica-20180418-0004.html.

ECKER, A. Mercado Libre amplía su red logística en Córdoba con nuevos centros en Villa María y Río Cuarto. **Gobierno de la Provincia de Córdoba**, nov. 2025. Disponível em:

https://www.cba.gov.ar/cordoba-elegida-por-mercado-libre-para-ampliar-su-red-con-dos-nuevos-centros-logisticos/.

INFONEGOCIOS. **Cristian Martín saca la topadora: lanza tres proyectos en las inmediaciones de POLO 52 mientras avanza en Infinito**. InfoNegocios, 21 mar. 2025. Disponível em: https://infonegocios.info/nota-principal/cristian-martin-saca-la-topadora-lanza-tres-proyectos-en-las-inmediaciones-de-polo-52-mientras-avanza-en-infinito.

PERFIL CÓRDOBA. **El CEO de Grupo Infinito organiza el Mundial de Motocross en Córdoba**. Perfil Córdoba, jan. 2025. Disponível em: https://www.perfil.com/noticias/cordoba/el-ceo-de-grupo-infinito-organiza-el-mundial-de-motocross-en-cordoba.phtml.

NODO CÓRDOBA. **Parque logístico e industrial NODO Córdoba**. 2025. Disponível em: https://www.nodocordoba.com/.

PERTRAK. **[Site institucional]**. 2026. Disponível em: https://pertrak.com.ar/.

DICON SRL. **[Site institucional]**. 2025. Disponível em: https://diconsrl.com.ar/.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA. **Córdoba, elegida por Mercado Libre para ampliar su red con dos nuevos centros logísticos**. 18 nov. 2025. Disponível em: https://www.cba.gov.ar/cordoba-elegida-por-mercado-libre-para-ampliar-su-red-con-dos-nuevos-centros-logisticos/.

Comunicaciones personales citadas

Gerente de Plataformas – Andreani. Comunicación personal, 6 de diciembre de 2024.

Responsable de coordinación logística – Expreso Lo Bruno. Comunicación personal, septiembre de 2024.

Gerente del complejo UCOMA. Comunicación personal, octubre de 2024.

Gerente de Andesmar Cargas. Comunicación personal, febrero de 2025.

Vicepresidente de la Asociación de Parques Industriales Argentinos (APIA). Comunicación personal, diciembre de 2024.

Arquitecta responsable del área comercial de CROWDI. Comunicación personal, enero de 2026.