NODO

HACIA UNA NUEVA CENTRALIDAD METROPOLITANA EN SANTO TOMÉ—SAUCE VIEJO: ESTRATEGIAS PROYECTUALES PARA UN POLO LOGÍSTICO-COMERCIAL MULTIMODAL

TESISTAS
NICOLAS, **CAPELLINO**.
NICOLAS, **DONZELLI**.
LEANDRO, **PANCRAZIO**.

FACULTAD DE ARQUITECTURA,
DISEÑO Y URBANISMO.
UNIVERSIDAD NACIONAL DEL LITORAL.

DIRECTORA
MG. ARQ. GRACIELA **MANTOVANI.**

COHORTE
2023

TESIS DE GRADUACIÓN

Hacia una nueva centralidad metropolitana en Santo Tomé—Sauce Viejo: estrategias proyectuales para un polo Logístico-Comercial multimodal

TESISTAS
NICOLAS, **CAPELLINO**.
NICOLAS, **DONZELLI**.
LEANDRO, **PANCRAZIO**.

DIRECTORA
MG. ARQ. GRACIELA **MANTOVANI.**

ÍNDICE

p.04 Presentación

05 1.1 Introducción
07 1.2 Justificación
08 1.3 Hipótesis
09 1.4 Situación problemática del Gran Santa Fe
10 1.5 Objetivo general y objetivos por escala (macro, meso, micro)

p.11 Metodología

12 2. Introducción
12 2.1 Constitución del marco teórico
13 2.2 Análisis multiescalar
13 2.2.1 Macro escala: regional y nacional
13 2.2.2 Mesoescala: eje Recreo – Santo Tomé – Sauce Viejo
13 2.2.3 Microescala: entorno del aeropuerto de Sauce Viejo

p.14 Encuadre conceptual

15 3. Introducción
15 3.1 La ciudad intermedia como actor territorial estratégico
16 3.2 Las ciudades en red y los flujos territoriales
17 3.3 Nuevas escalas estratégicas y territorialización de lo global
18 3.4 De la zonificación moderna a la complejidad neourbanista
18 3.5 Área-estudio y singularidad urbana
19 3.6 Equipamiento, servicios y forma urbana

p.20 Análisis por escalas

21 **4.1 Escala Macro**
23 4.1.1 Corredor
24 4.1.2 Hidrovía
25 4.1.3 MERCOSUR
26 4.1.4 Región centro
27 4.1.5 Conectividad y posicionamiento
28 4.1.6 Conclusión

29 **4.2 Escala Meso**
31 4.2.1 Situación geográfica
32 4.2.2 Área metropolitana
34 4.2.3 Infraestructura ferrovial
35 4.2.3.1 Estudio de casos
37 4.2.4 Red de equipamientos
38 4.2.4.1 Estudio de casos
40 4.2.5 Diagnóstico del sitio
41 4.2.6 Conclusión

42 **4.3 Escala Micro**
44 4.3.1 Densificación e impulso industrial
46 4.3.2 Áreas Aledañas
48 4.3.3 Movilidad, Áreas Productivas y Provisión de Servicios
49 4.3.4 Zonificación
50 4.3.5 Marco Normativo
66 4.3.6 Relevamiento fotográfico
72 4.3.7 Conclusión

p.73 Estudio de casos

74 5.1 Enfoque referencial
75 5.2 Caso 1: PLAZA
77 5.3 Caso 2: NORLOG
79 5.4 Caso 3: PIR5
81 5.5 Caso 4: CTC
83 5.6 Conclusiones parciales

p.84 Hacia un nueva centralidad

85 6.1 Nueva centralidad
88 6.2 Introducción al proyecto
91 6.3 Ubicación de los proyectos
94 6.4 Viario y estructuración
96 6.5 Cortes esquemáticos
97 6.6 Multimodalidad
98 6.7 Área logística
104 6.8 Puerto seco intermodal
106 6.9 Depósitos y plataforma
107 6.9 Terminal de ómnibus
109 6.10 Hotelería
111 6.11 Área comercial
113 6.12 Estación ferrocarril de pasajeros

p.116 Conclusión

p.118 **BIBLIOGRAFÍA**

p.121 **ANEXO**

CAPÍTULO UNO

1

Presentación

p.05 1.1 Introducción / **p.07** 1.2 Justificación / **p.08** 1.3 Hipótesis / **p.09** 1.4 Situación problemática del Gran Santa Fe / **p.10** 1.5 Objetivo general y objetivos por escala (macro, meso, micro)

VOLVER AL ÍNDICE

1.1

INTRODUCCIÓN

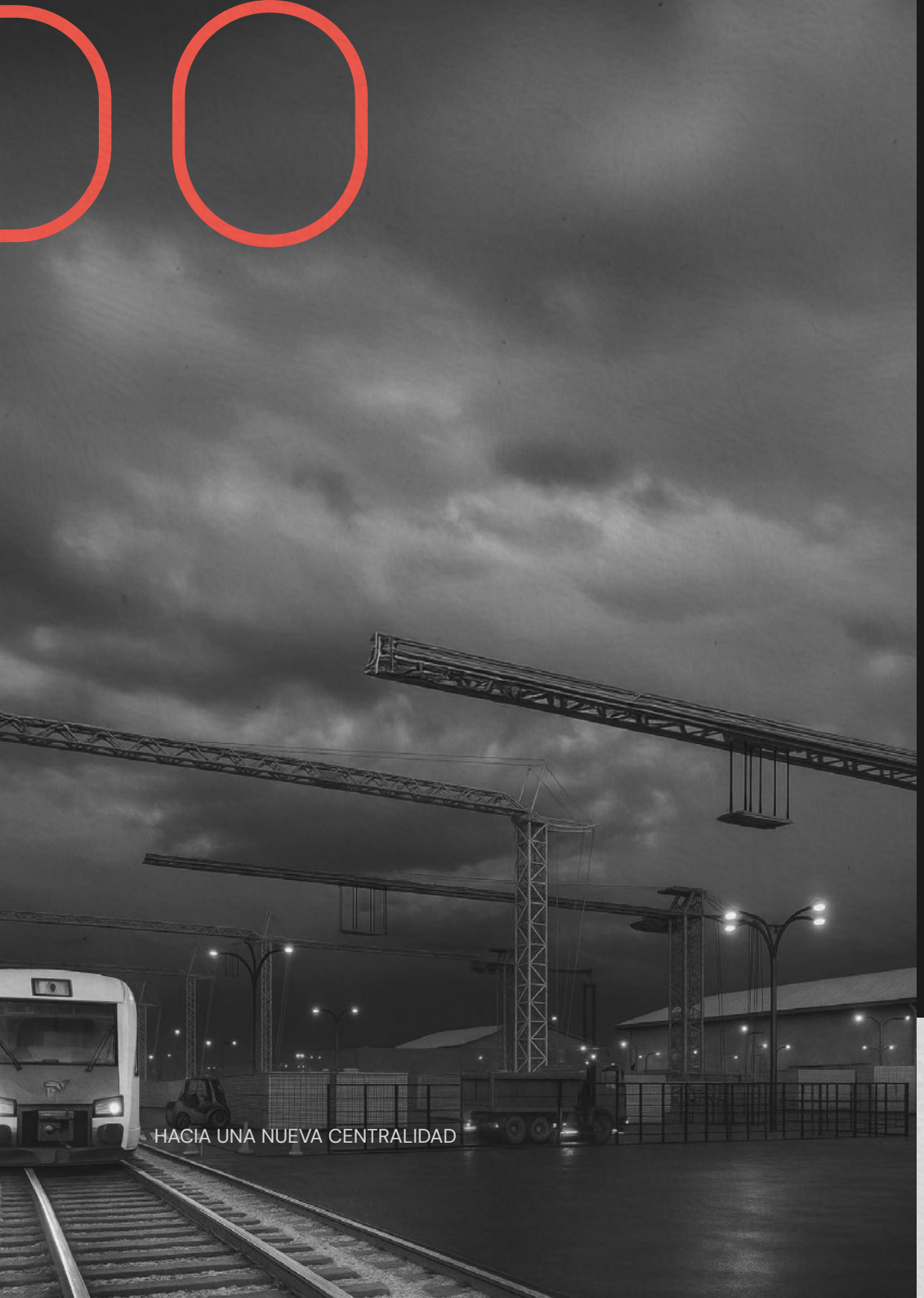
Esta tesis surge a partir de la observación de un proceso territorial en marcha, en el borde oeste del área metropolitana del Gran Santa Fe. En este sector, donde convergen infraestructuras regionales, áreas de expansión urbana y equipamientos productivos, reconocemos una oportunidad para intervenir desde la arquitectura y el urbanismo con una propuesta que contribuya a reorganizar y potenciar el funcionamiento del sistema logístico metropolitano.

El corredor conformado por las localidades de Recreo, Santa Fe, Santo Tomé y Sauce Viejo presenta condiciones estratégicas que lo posicionan como un eje de creciente relevancia dentro de la región. La proximidad al reciente aeropuerto Internacional de Sauce Viejo, la presencia de parques industriales, las conexiones con rutas nacionales y provinciales, y la traza del ferrocarril Belgrano Cargas configuran un entramado de gran valor operativo y proyectual. Sin embargo, esta potencialidad aún no ha sido aprovechada plenamente a través de una planificación integral que articule los distintos modos de transporte, la distribución de cargas, la movilidad de personas y los servicios complementarios.

En ese contexto, nos proponemos desarrollar una investigación y posterior propuesta que contemple la creación de un nodo logístico-comercial multimodal en el área de Sauce Viejo, entendida como una nueva centralidad metropolitana capaz de contribuir a una mayor eficiencia en el sistema de transporte, descentralizar funciones urbanas y fortalecer las economías locales. La intención no es solo incorporar nuevos equipamientos, sino pensar su implantación, funcionamiento y articulación con lo existente, desde una lógica de integración territorial y sostenibilidad.

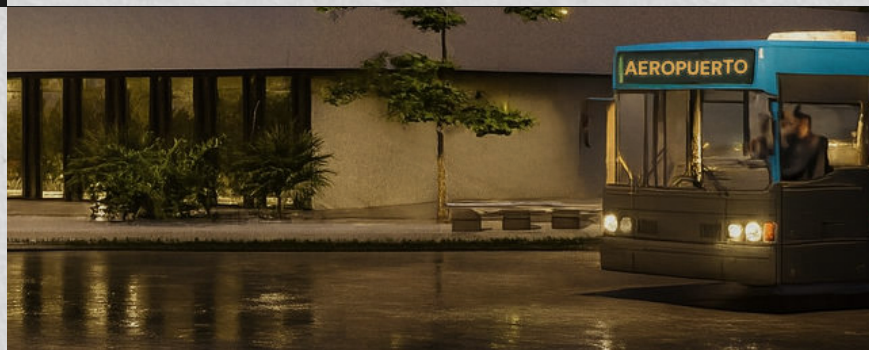
Este trabajo no pretende imponer una solución definitiva, sino abrir una posibilidad proyectual fundada en una lectura crítica del territorio y sus condiciones reales. Se trata de pensar cómo, desde la arquitectura, podemos contribuir a la construcción de una lógica urbana más ordenada, eficiente y equitativa, respondiendo a los desafíos actuales del área metropolitana y anticipando las transformaciones futuras del sistema logístico regional.

VOLVER AL ÍNDICE



“ Representa para el sector comercial la posibilidad de insertarse en el desarrollo de la región como un área de *nodo logístico*, lo que permite generar más actividad y más empleo. Santa Fe es una ciudad con pujante y vigoroso comercio mayorista, pero que requiere de más *infraestructura*”

SEÑALÓ JOSÉ CORRAL, EN “NACIÓN CEDIÓ A SANTA FE LOS TERRENOS DEL AEROPUERTO METROPOLITANO.” (LT10 SANTA FE, 10-10-2019).



1.2

JUSTIFICACIÓN

La elección de Sauce Viejo como área de intervención se fundamenta en su creciente relevancia dentro del sistema logístico-productivo del Área Metropolitana de Santa Fe. La localidad concentra condiciones territoriales y de infraestructura, que a lo largo del trabajo demostraremos que la posicionan como un punto estratégico para la consolidación de un nodo intermodal. En la última década, el Parque Industrial Sauce Viejo ha experimentado un notable crecimiento, reuniendo a más de 70 empresas activas (Ministerio de Producción de Santa Fe, 2023). Su cercanía con el Aeropuerto Internacional de Sauce Viejo y su localización entre la Ruta Nacional 11 y la Autopista Rosario–Santa Fe lo vinculan directamente con los principales corredores de comercio del país.

La región se encuentra atravesada por políticas y obras de infraestructura que refuerzan esta condición estratégica. El Plan Circunvalar Santa Fe, impulsado por el Ministerio de Transporte de la Nación y ejecutado por Trenes Argentinos Infraestructura, contempla la readecuación de la traza del ferrocarril Belgrano Cargas para evitar su paso por el centro urbano de la ciudad capital, permitiendo un recorrido más eficiente por el borde oeste metropolitano (Ministerio de Transporte de la Nación, 2022). Esta transformación, actualmente en ejecución, mejora las condiciones para la implantación de un nodo logístico regional de gran escala.

Por otro lado, el Ente de Coordinación del Área Metropolitana Santa Fe (ECAM) ha señalado en sus planes estratégicos la necesidad de fortalecer la conectividad interjurisdiccional, optimizar el funcionamiento de los parques industriales existentes y promover una planificación coordinada de los suelos productivos, logísticos y de servicios (ECAM, 2021). En este sentido, el área Santo Tomé–Sauce Viejo aparece como una de las zonas con mayor potencial para canalizar futuras inversiones en transporte e infraestructura asociada.

En este contexto, resulta clave destacar que el Aeropuerto de Sauce Viejo ha sido recientemente categorizado como aeropuerto internacional, lo que amplía significativamente su capacidad operativa y lo posiciona como una infraestructura estratégica para el comercio exterior. Esta nueva condición habilita la exportación directa de productos por vía aérea y refuerza el potencial del área para integrarse a redes logísticas globales, especialmente a través de programas como Exporta Simple, impulsados por el gobierno provincial y nacional.

Sin embargo, y a pesar de esta convergencia de condiciones favorables, el territorio aún carece de una propuesta de articulación funcional que permita integrar de forma sinérgica los distintos modos de transporte, equipamientos y servicios. La ausencia de infraestructura multimodal, de espacios de transferencia y de una lógica de centralidad planificada genera desequilibrios y desaprovechamiento de recursos territoriales existentes.

Esta tesis se justifica, entonces, por su contribución a la construcción de una propuesta proyectual capaz de organizar funcionalmente el área de Sauce Viejo como nuevo nodo logístico-comercial multimodal del área metropolitana. A través de un enfoque territorial multiescalar y con base en datos y políticas actuales, se busca aportar una mirada que no solo aborde los desafíos operativos, sino también las oportunidades de integración urbana, económica y funcional que el territorio ofrece.

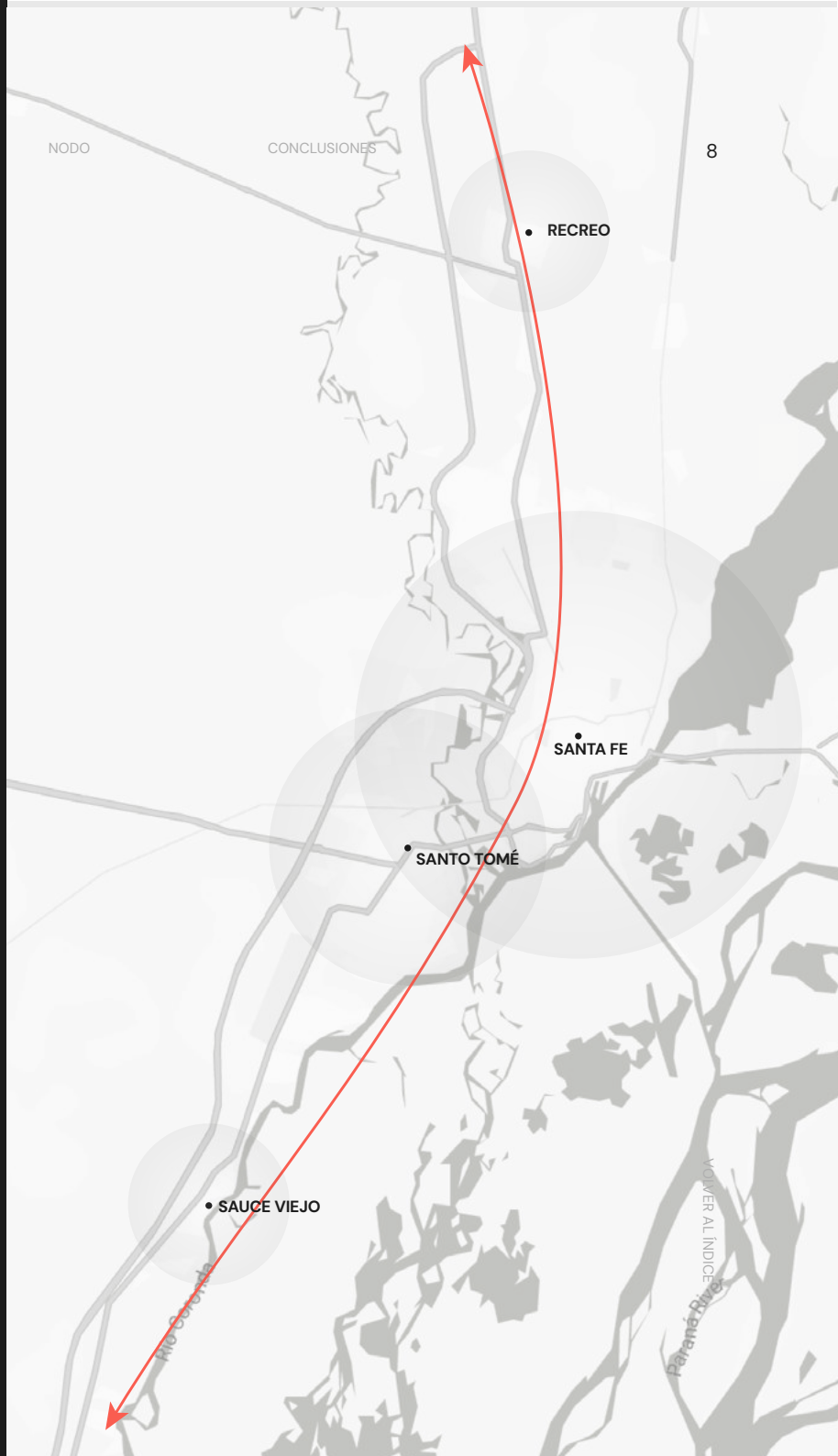
VOLVER AL ÍNDICE

1.3

HIPÓTESIS

La implementación de un polo de desarrollo logístico-comercial multimodal en Sauce Viejo, concebido como una nueva centralidad metropolitana, permitirá reorganizar y optimizar el sistema de transporte regional, concentrando funciones clave del comercio mayorista y de servicios complementarios.

Esta centralidad favorecerá la integración territorial, el fortalecimiento de las economías regionales y una planificación urbana sostenible en el área metropolitana de Santa Fe.



1.4

SITUACIÓN PROBLEMÁTICA

El Gran Santa Fe, ubicado en el corazón del Corredor Bioceánico, es un epicentro crucial del comercio internacional en Argentina, especialmente en el sector agroindustrial. La provincia de Santa Fe es la segunda mayor exportadora del país, con una destacada contribución del 22% al valor de las exportaciones nacionales, superando los US$ 14.000 millones en valor exportado. Es líder en la exportación de aceites vegetales y productos lácteos, y desempeña un papel fundamental en la exportación de subproductos de la soja, con más del 60% del valor exportado a nivel nacional.

A pesar de ocupar una posición destacada en el comercio internacional, la región enfrenta desafíos sustanciales que ponen en riesgo su eficiencia logística y su potencial de crecimiento. Los aspectos que requieren atención abarcan la necesidad de una conectividad más efectiva, la optimización del uso de equipamientos/infraestructuras importantes como el aeropuerto y las vías férreas y el transbordo de personas entre diferentes medios de transporte. Esto se da en consecuencia de ausencias de terminales de ómnibus en enclaves importantes como son Sauce Viejo y Santo Tomé y la carencia de una estación de tren en cercanías de la terminal aeroportuaria.

Es crucial destacar que la eficiencia logística también se ve influenciada por la calidad y accesibilidad de las rutas y vías ferroviarias que pasan por la zona. En este sentido, el proyecto en desarrollo del plan circunvalar se erige como una pieza clave para fortalecer la conectividad regional e internacional de la región, contribuyendo así a superar los desafíos logísticos actuales.

En resumen, a pesar de su destacada posición en el comercio internacional y su contribución significativa al valor de las exportaciones nacionales, el Gran Santa Fe se enfrenta a desafíos en términos de conectividad y eficiencia logística. El proyecto del Circunvalar Ferroviario, junto con otras iniciativas estratégicas, se convierte en una pieza fundamental para garantizar que Santa Fe siga siendo un motor económico y logístico en el comercio internacional y el desarrollo de Argentina.

VOLVER AL ÍNDICE

1.5

OBJETIVO GENERAL

Proponer estrategias proyectuales para el desarrollo de un nodo logístico-comercial multimodal en Sauce Viejo, que aproveche las infraestructuras y equipamientos existentes en el área metropolitana del Gran Santa Fe, contribuyendo a la conformación de una nueva centralidad territorial integrada al corredor productivo regional.

OBJETIVO PARTICULARES

MACRO ESCALA

En esta escala abordaremos un análisis de carácter internacional y nacional, debido a la importancia del corredor bioceánico central, que contempla la ubicación de Santa Fe y su área metropolitana.

→ Analizar el posicionamiento territorial del Gran Santa Fe en el contexto regional continental, evaluando su articulación con las principales redes de transporte, comercio e integración del MERCOSUR.

→ Identificar y caracterizar las infraestructuras estratégicas del sistema logístico regional, con especial atención al rol del Corredor Bioceánico Central, la Hidrovía Paraná-Paraguay y los corredores viales y ferroviarios que atraviesan el área.

→ Reconocer el potencial del eje metropolitano Santa fe-Santo Tomé-Sauce Viejo como corredor logístico-productivo, destacando su conectividad, su concentración de equipamientos y su aptitud para albergar un nodo intermodal de escala regional.

MESO ESCALA

En esta escala se analiza el corredor metropolitano que conforman las localidades Recreo, Santa Fe, Santo Tomé y Sauce viejo, con especial atención al sector sur, donde se localiza el área de estudio. A partir de su posición dentro del entramado metropolitano, se busca comprender el funcionamiento del sistema territorial, la distribución de equipamientos productivos y logísticos, y la articulación entre las infraestructuras existentes.

→ Caracterizar el funcionamiento del Área Metropolitana Santa Fe-Paraná y su estructura logística actual, identificando las dinámicas territoriales, productivas e institucionales que la configuran.

→ Relevar y analizar la infraestructura existente y proyectada en el corredor Sauce Viejo-Santa Fe-Santo Tomé, evaluando su articulación con los principales nodos logísticos, parques industriales y terminales de transporte.

→ Reconocer oportunidades estratégicas para el desarrollo de un nodo logístico en Sauce Viejo, a partir del diagnóstico territorial, la disponibilidad de equipamientos complementarios y el marco normativo e institucional metropolitano.

MICRO ESCALA

En esta instancia se profundiza el análisis del sector específico de intervención, ubicado en la zona del Aeropuerto de Sauce Viejo, en el límite jurisdiccional con la ciudad de Santo Tomé. Se consideran tanto su entorno inmediato como el área propuesta para la implementación del nuevo equipamiento logístico-comercial multimodal. Los objetivos específicos en esta escala son:

→ Caracterizar el entorno inmediato del área de intervención, identificando sus componentes urbanos, productivos, ambientales y de conectividad.

→ Analizar la evolución territorial de Sauce Viejo, reconociendo las dinámicas demográficas, industriales y de infraestructura que han consolidado su rol estratégico en el área metropolitana.

→ Evaluar la normativa y zonificación vigente, a fin de establecer las condiciones y posibilidades para el desarrollo de nuevos equipamientos en el sector.

→ Estudiar casos de referencia de equipamientos metropolitanos con funciones logísticas, comerciales y de intercambio modal, a fin de identificar criterios proyectuales aplicables al contexto local.

→ Elaborar una propuesta urbano-arquitectónica integral, que articule las funciones logísticas, comerciales y de servicios del proyecto, respondiendo a las condiciones territoriales relevadas.

VOLVER AL ÍNDICE

CAPÍTULO DOS

2

Metodología

p.12 2. Introducción / **p.12** 2.1 Constitución del marco teórico / **p.13** 2.2 Análisis multiescalar / **p.13** 2.2.1 Macroescala: regional y nacional / **p.13** 2.2.2 Mesoescala: eje Recreo – Santo Tomé – Sauce Viejo / **p.13** 2.2.3 Microescala: entorno del aeropuerto de Sauce Viejo

VOLVER AL ÍNDICE

2.

INTRODUCCIÓN

La investigación se fundamenta en un enfoque integrador cuali-cuantitativo, permitiendo abordar la complejidad del Gran Santa Fe en su papel destacado en el comercio internacional y la necesidad de superar desafíos logísticos. La metodología adoptada busca comprender las interrelaciones entre las tres escalas propuestas (macro, meso y micro) como componentes esenciales que influyen en el desarrollo de lineamientos.

2.1

CONSTITUCIÓN DEL MARCO TEÓRICO

Se dedicará una fase inicial a la construcción detallada del marco teórico. Esta etapa implica la revisión y análisis crítico de la literatura relevante sobre logística, conectividad, desarrollo urbano, y proyectos similares a nivel internacional y nacional. Se destacarán conceptos clave y teorías que sirvan de base para abordar las escalas posteriormente.

VOLVER AL ÍNDICE

2.2

ANÁLISIS MULTIESCALAR

2.2.1

MACRO ESCALA

En esta etapa, se realizará un análisis a nivel macro, centrándose en la posición de la región en el contexto internacional y nacional.
El objetivo principal es comprender la conectividad con otras provincias y países limítrofes, así como evaluar los equipamientos existentes y proyectados.

2.2.2

MESO ESCALA

En esta etapa, se aborda mediante un diagnóstico territorial del área metropolitana, con foco en el corredor sur del Gran Santa Fe. Se releva la infraestructura existente y en proyecto, así como los principales equipamientos productivos y logísticos, con el objetivo de identificar condiciones y vínculos estratégicos que fundamenten la localización del nodo propuesto.

2.2.3

MICRO ESCALA

La etapa final se centrará en la microescala, analizando de manera minuciosa el sector de intervención cerca del aeropuerto. Se llevará a cabo un análisis sobre antecedentes proyectuales de equipamientos metropolitanos, y se propondrán estrategias proyectuales para mejorar la articulación funcional de los equipamientos e infraestructura a nivel local.

Esta metodología permitirá un abordaje integral y progresivo, asegurando que cada fase contribuya a la comprensión profunda de la problemática y a la formulación de soluciones ajustadas a las distintas escalas identificadas en la investigación.

VOLVER AL ÍNDICE

CAPÍTULO TRES

3

Encuadre conceptual

p.15 3. Introducción / **p.15** 3.1 La ciudad intermedia como actor territorial estratégico / **p.16** 3.2 Las ciudades en red y los flujos territoriales / **p.17** 3.3 Nuevas escalas estratégicas y territorialización de lo global / **p.18** 3.4 De la zonificación moderna a la complejidad neourbanista / **p.18** 3.5 Área-estudio y singularidad urbana / **p.19** 3.6 Equipamiento, servicios y forma urbana

3.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo se fundamenta en una serie de enfoques teóricos que permiten comprender la complejidad del territorio metropolitano contemporáneo, la transformación de las estructuras urbanas y regionales, y el papel que cumplen los equipamientos y las infraestructuras en la reorganización funcional del espacio. El objetivo es situar al proyecto de polo logístico y comercia en Sauce Viejo como una propuesta estratégica, policéntrica, multifuncional y sostenible, capaz de articularse con escalas regionales, nacionales e internacionales.

3.1

LA CIUDAD INTERMEDIA COMO ACTOR TERRITORIAL ESTRATÉGICO

Josep Llop Torné y Joan N. Bellet

"La ciudad intermedia, más allá de su relevancia demográfica, tiene capacidad para vertebrar y cohesionar el sistema urbano y los vínculos urbano-rurales. [...] Constituye en sí misma un elemento rompedor del statu quo derivado del impacto de la globalización, ya que contribuye a cuestionar las jerarquías del sistema urbano, abriendo nuevos horizontes de cooperación territorial."
(Bellet y Llop, 2004)

Esta conceptualización permite posicionar al eje Sauce Viejo–Recreo como un nodo estratégico dentro de una red de ciudades intermedias. Si bien su escala no se compara con grandes capitales, su ubicación dentro del Corredor Bioceánico Central, su conectividad con infraestructuras logísticas clave (aeropuerto, rutas, parques industriales) y su potencial para articular servicios y flujos regionales lo convierten en una pieza central en el sistema metropolitano del Gran Santa Fe. La propuesta de crear un polo logístico-comercial aquí responde a esta lógica: se construye una nueva centralidad funcional, que aporta cohesión territorial y promueve cooperación más allá de los límites administrativos tradicionales.

VOLVER AL ÍNDICE

3.2

LAS CIUDADES EN RED Y LOS FLUJOS TERRITORIALES

Roberto Camagni

"Sistemas de relaciones y de flujos, de carácter preferentemente horizontal y no jerárquico, que se establecen entre centros complementarios o similares y que garantizan la creación de externalidades o economías de especialización, complementariedad, división espacial del trabajo, cooperación, sinergia e innovación." (Camagni, 1996)

La noción de red urbana propuesta por Camagni fundamenta la idea de que Sauce Viejo debe ser pensado no como un enclave aislado, sino como parte de un sistema urbano interconectado. El polo logístico proyectado permite fortalecer esa red, generando externalidades positivas: facilita el intercambio de bienes, servicios y conocimiento entre municipios del área metropolitana, incentiva la especialización funcional y abre la posibilidad de proyectos compartidos de escala regional.

VOLVER AL ÍNDICE

3.3

NUEVAS ESCALAS ESTRATÉGICAS Y TERRITORIALIZACIÓN DE LO GLOBAL

Saskia Sassen

La globalización ha transformado los patrones tradicionales de organización territorial. Como plantea Sassen (2001), el debilitamiento de lo nacional como unidad espacial da lugar a nuevas escalas estratégicas, especialmente subnacionales y urbanas. En este sentido: “Se dan las condiciones para el predominio de otras unidades o escalas espaciales. Entre éstas podemos citar lo subnacional, principalmente ciudades y regiones.” (Sassen, p. 177)

El proyecto en Sauce Viejo se inscribe en esta reconfiguración: no pretende competir con el centro tradicional, sino establecer una nueva lógica de articulación territorial donde lo logístico, lo urbano y lo económico confluyen.

Sassen también señala que: “La globalización económica y las telecomunicaciones han contribuido a producir una espacialidad de lo urbano que oscila entre redes transnacionales parcialmente desterritorializadas y localidades territoriales con masivas concentraciones de recursos.” (Sassen, p. 195)

Este enunciado justifica la creación de centralidades funcionales periféricas capaces de insertarse en redes globales sin perder anclaje local. A su vez, sugiere que infraestructuras como el polo intermodal proyectado deben concebirse como dispositivos territoriales híbridos, que combinan conectividad global con arraigo local.

Por último, Sassen recuerda que: “Muchos de los recursos necesarios para las actividades económicas globales [...] están profundamente insertados en el lugar.” (Sassen, p. 182)

Esto otorga valor al emplazamiento físico: Sauce Viejo no es un simple punto de paso, sino un territorio con condiciones materiales, estratégicas y técnicas para operar como interfaz entre flujos globales y escalas regionales.

VOLVER AL ÍNDICE

3.4

DE LA ZONIFICACIÓN MODERNA A LA COMPLEJIDAD NEOURBANISTA

François Ascher

"El neourbanismo integra modelos nuevos de productividad y de gestión [...]; no intenta simplificar realidades complicadas, sino que se esfuerza por conjugar territorios y situaciones complejos. [...] Las soluciones únicas y monofuncionales [...] dejan paso a respuestas multifuncionales y redundantes." (Ascher, 2001)

El polo logístico-comercial se plantea desde este enfoque: no como un enclave rígido y zonificado, sino como un sistema multifuncional, capaz de integrar áreas logísticas, comerciales, administrativas,tecnológicas y públicas. La diversidad funcional no solo mejora la eficiencia del conjunto, sino que lo prepara para adaptarse a escenarios futuros, económicos y tecnológicos cambiantes. Además, Ascher plantea la intermodalidad como clave de las dinámicas urbanas, lo cual sustenta la decisión de incluir un nodo intermodal en el proyecto. El proyecto también se alinea con los principios de reutilización intensiva del suelo y planificación sostenible, fundamentales en el nuevo urbanismo que propone.

3.5

ÁREA-ESTUDIO Y SINGULARIDAD URBANA

Aldo Rossi

"El área-estudio puede considerarse una abstracción respecto al espacio de la ciudad; [...] sirve para definir mejor cierto fenómeno." (Rossi, 1966)

Aldo Rossi enfatiza que el estudio urbano debe partir del reconocimiento de las particularidades históricas, espaciales y sociales del fragmento sobre el cual se interviene. En esta tesis, se adopta su concepto de área estudio para delimitar con precisión el entorno inmediato del proyecto y para comprender su rol dentro de un sistema mayor. Rossi advierte contra la idea de crecimiento urbano como un proceso homogéneo: al contrario, es necesario reconocer las rupturas y tensiones internas del territorio. Esto permite leer Sauce Viejo no como un vacío, sino como un espacio activo, con potencial estratégico y memoria territorial.

VOLVER AL ÍNDICE

3.6

EQUIPAMIENTO, SERVICIOS Y FORMA URBANA

Carlo Aymonino

"Puede considerarse como equipamientos colectivos aquellos elementos [...] que satisfacen necesidades de tipo más elevado [...] indispensables para el desarrollo de unas formas de vida satisfactorias desde el punto de vista de la organización comunitaria." (Aymonino, 1975)

En el proyecto, el polo no solo debe ofrecer soluciones logísticas, sino también estructurarse como un espacio con equipamientos colectivos significativos: áreas de descanso y servicios para transportistas, hotelería, zonas comerciales, oficinas públicas y espacios recreativos. Siguiendo a Aymonino, estos equipamientos dan sentido urbano al proyecto, permitiendo que no sea solo una infraestructura de paso, sino un lugar con valor de uso comunitario y urbano. Así, el nodo no se aísla, sino que se integra como pieza de ciudad, capaz de generar vida y actividad diaria en su entorno inmediato.

VOLVER AL ÍNDICE

CAPÍTULO CUATRO

4

Análisis por escalas

p.21 4.1 Escala Macro / **p.23** 4.1.1 Corredor / **p.24** 4.1.2 Hidrovía / **p.25** 4.1.3 MERCOSUR / **p.00** 4.1.4 Conclusión / **p.29 4.2 Escala Meso** / **p.31** 4.2.1 Situación geográfica / **p.32** 4.2.2 Área metropolitana / **p.34** 4.2.3 Infraestructura ferrovial / **p35** 4.2.3.1 Estudio de casos / **p.37** 4.2.4 Red de equipamientos / **p.38** 4.2.4.1 Estudio de casos / **p.040** 4.2.5 Diagnóstico del sitio / **p.41** 4.2.6 Conclusión / **p.42 4.3 Escala Micro** / **p.44** 4.3.1 Densificación e impulso industrial / **p.46** 4.3.2 Áreas aledañas / **p.48** 4.3.3 Movilidad, áreas productivas y provisión de servicios / **p.49** 4.3.4 Zonificación / **p.50** 4.3.5 Marco Normativo / **p.66** 4.3.6 Relevamiento fotográfico / **p.72** 4.3.7 Conclusión

VOLVER AL ÍNDICE

p.21

4.1 Escala Macro

/**p.23** 4.1.1 Corredor / **p.24** 4.1.2 Hidrovía / **p.26** 4.1.3 MERCOSUR / **p.26** 4.1.4 Región centro / **p.27** 4.1.5 Conectividad y posicionamiento / **p.28** 4.1.6 Conclusión

VOLVER AL ÍNDICE

4.1

ESCALA MACRO

¿Es posible posicionar la región del gran Santa Fe como centro logístico a nivel internacional si se aprovechan la gran cantidad de vías de transporte que la atraviesan?

Se aborda desde una perspectiva global, considerando la ubicación del área de estudio en relación con la red de infraestructura ferroviaria y vial existente y proyectada dentro del área metropolitana. Se enfatiza el cruce del Corredor Bioceánico Central, así como la presencia de la Hidrovía Paraná-Paraguay, que posibilita la conexión con los países limítrofes.

El Corredor Bioceánico Central se destaca como un elemento físico-territorial clave, ya que facilita la integración tanto física como comercial, contribuyendo significativamente al desarrollo de la región.Asimismo, se analiza el equipamiento existente y proyectado en el área metropolitana, incluyendo infraestructura productiva, industrial, logística y científica. Estos equipamientos, al funcionar de manera complementaria, fortalecen la consolidación de una red estratégica que posiciona a la región como un nodo productivo de gran importancia.

Además, se consideran las estrategias territoriales que favorecen el desarrollo del área, como el MERCOSUR y la Región Centro, cuyo impacto es clave para su consolidación.

VOLVER AL ÍNDICE

4.1.1

CORREDOR BIOCEÁNICO CENTRAL

Se extiende por 2.472 kilómetros (65% sobre territorio argentino) y conecta Porto Alegre (Brasil) con uno de los tres puertos de la Región de Coquimbo (Chile). En territorio nacional cruza las provincias de San Juan, La Rioja, Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y Corrientes.

Incluye dos pasos fronterizos, el de Agua Negra entre Coquimbo y San Juan y Paso de los Libres, entre Corrientes y el Estado de Río Grande do Sul.

Desde 1999, las provincias de Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos conformaron la REGIÓN CENTRO cuyo objetivo principal es promover el desarrollo económico y social en virtud de lo establecido en el Art. 124 de la Constitución Nacional y el desarrollo humano, la salud, la educación, la ciencia, el conocimiento y la cultura de conformidad a lo estipulado en el Art. 125 de la referida Ley Suprema de la Nación.



VOLVER AL ÍNDICE

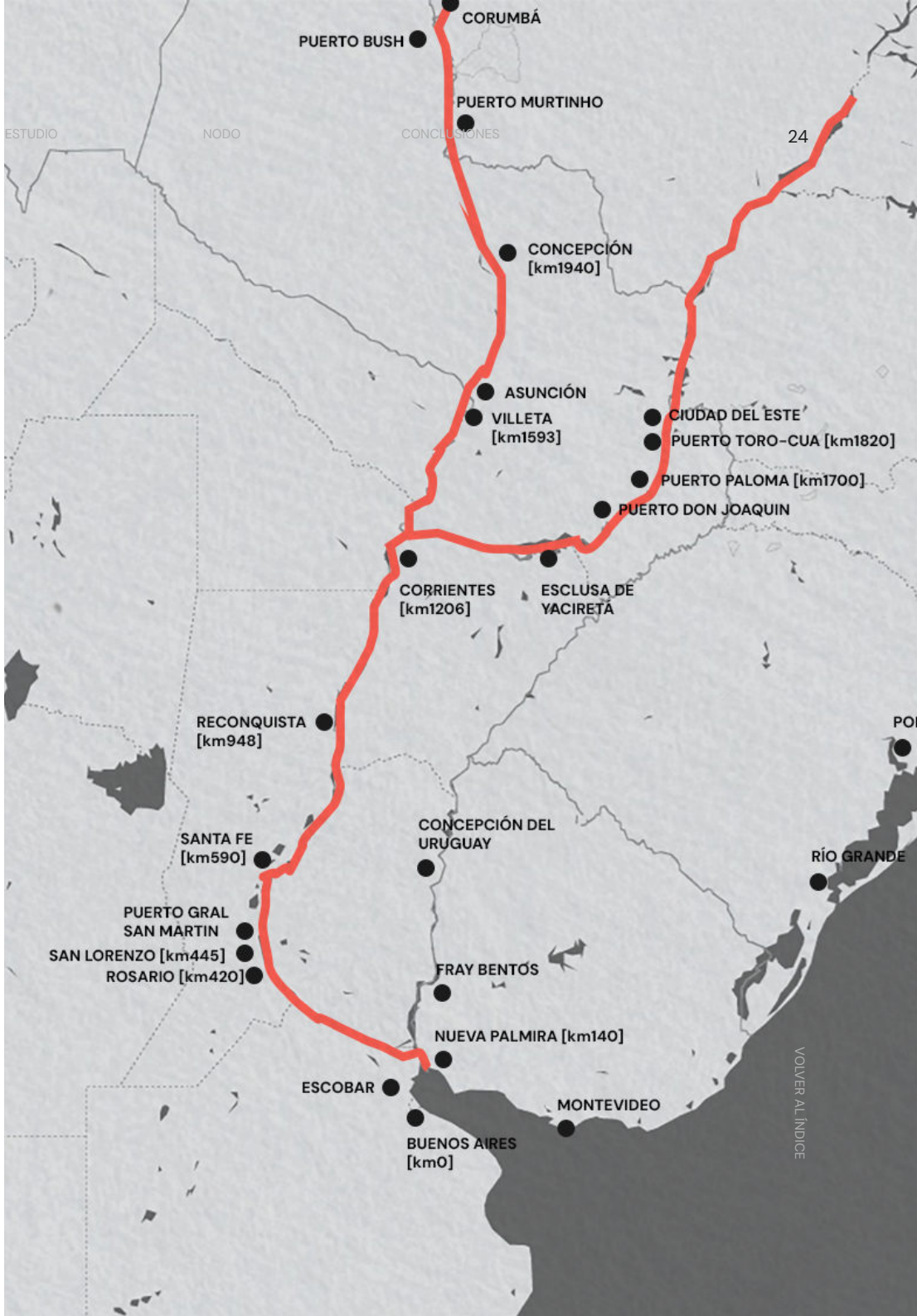
4.1.2

HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

La Hidrovía Paraná-Paraguay es un sistema de navegación fluvial que se extiende a lo largo de los ríos Paraná y Paraguay, conectando varios países de América del Sur, incluyendo Argentina, Paraguay, Brasil, Bolivia y Uruguay. Este sistema de transporte fluvial es de gran importancia para la región, ya que facilita el transporte de mercancías, principalmente granos y minerales, desde el interior de Sudamérica hasta los puertos de exportación en el Océano Atlántico.

Ha sido objeto de proyectos de desarrollo y mejoramiento para aumentar su capacidad y eficiencia. Estos proyectos incluyen el dragado de los canales de navegación, la mejora de la señalización y la infraestructura portuaria, así como la implementación de sistemas de gestión del tráfico fluvial.

La hidrovía desempeña un papel crucial en la economía de los países que atraviesa, ya que proporciona una ruta económica y eficiente para el transporte de mercancías a nivel nacional e internacional. Además, contribuye al desarrollo regional al facilitar el acceso a los mercados internacionales y promover el comercio y la integración económica entre los países de la región.



VOLVER AL ÍNDICE

4.1.3

RELEVANCIA DE LA PROPUESTA EN EL CONTEXTO DEL MERCOSUR

La propuesta de creación de un polo logístico y comercial en Sauce Viejo, en la provincia de Santa Fe, adquiere una relevancia estratégica particular dentro del proceso de integración territorial que el MERCOSUR ha venido impulsando, especialmente a través del desarrollo de corredores bioceánicos multimodales. Estos corredores, como plantea Álvarez (2019), "funcionan concretamente como enlaces hacia las costas, 'hacia afuera'" y permiten "una interconexión eficiente, en términos de circulación, de la producción con los mercados globales", reforzando la lógica de complementariedad internacional y las ventajas comparativas del bloque regional.

En este escenario, la localización de Sauce Viejo —conectada al nodo metropolitano Santa Fe-Paraná, y próxima a la Hidrovía Paraguay-Paraná, a la red vial nacional y al aeropuerto metropolitano— sitúa a la propuesta en un enclave privilegiado dentro del Corredor Bioceánico Central, uno de los tres ejes reconocidos por el propio documento como prioritarios para la circulación comercial internacional. Como se afirma allí: "La ciudad de Santa Fe [...] está localizada en una posición estratégica para la circulación de bienes en América del Sur [...] y colocada en condiciones aptas para transformarse en una zona logística" (Álvarez, 2019, p. 12).

Esta situación se refuerza además por su potencial de articulación con la Hidrovía y con el futuro Paso de Agua Negra, infraestructura que permitirá conectar Porto Alegre con Coquimbo y viabilizar una salida fluida hacia el Pacífico, beneficiando la producción del centro-norte argentino, el sur de Brasil, Bolivia y Paraguay. En este marco, la propuesta de Sauce Viejo se consolida como un nodo estratégico de articulación entre diferentes medios de transporte, tanto para optimizar la circulación Este-Oeste, como para favorecer un flujo Norte-Sur más eficiente.

A su vez, resulta relevante señalar que, si bien los corredores multimodales priorizan la conexión con los mercados internacionales, también pueden habilitar espacios para resignificar el rol del territorio. Tal como advierte Milton Santos, "cada punto del espacio adquiere entonces importancia, efectiva o potencial, que se desprende de sus propias virtualidades, naturales o sociales, preexistentes o adquiridas según intervenciones selectivas" (Santos, 1996, p. 27). En esa línea, el polo proyectado no solo busca integrarse a los flujos logísticos existentes, sino también aportar valor agregado local, servicios complementarios y nuevas centralidades urbanas que permitan disputar el sentido del desarrollo. Finalmente, esta propuesta se enmarca en un contexto geográfico en disputa. Como sintetiza Álvarez, los corredores priorizados por los organismos internacionales y los actores transnacionales "consolidan un desarrollo geográfico desigual [...] priorizando las áreas más densamente dotadas de recursos estratégicos y los espacios más eficientes para la circulación", en detrimento de una integración más equitativa entre los territorios (Álvarez, 2019, p. 17). En contraposición, nuestra iniciativa aspira a constituirse como una alternativa que, sin desatender las demandas de eficiencia técnica y económica, contribuya a una integración regional más justa, sostenible y centrada en el bienestar territorial.

VOLVER AL ÍNDICE

4.1.4

IMPORTANCIA DE LA REGIÓN CENTRO Y NECESIDAD DE UNA PROPUESTA LOGÍSTICA EN SAUCE VIEJO

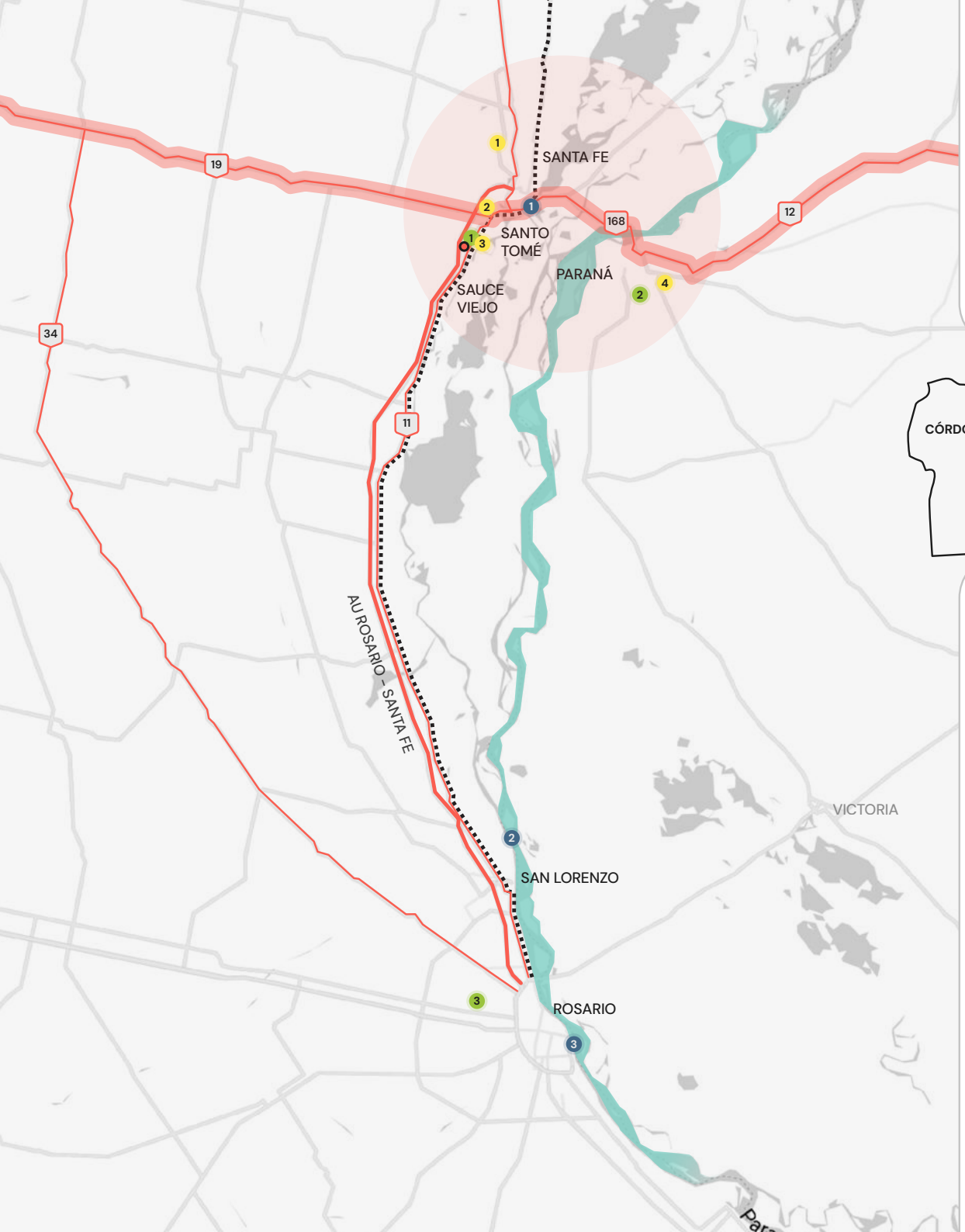
La Región Centro, integrada por las provincias de Córdoba, Entre Ríos y Santa Fe, ocupa un rol estratégico en la economía argentina debido a su estructura productiva altamente diversificada, su contribución significativa al comercio exterior y su red de infraestructura vial y portuaria. Esta región concentra el 19% de la población nacional y representa el 14% de la superficie continental del país, lo que le otorga una posición clave en términos de desarrollo económico y social.

La economía de la Región Centro se basa en una combinación de actividades agropecuarias, industriales y de servicios, destacándose la producción de granos, cereales y oleaginosas. En particular, la región aporta el 50% de la producción nacional de soja, el 46% de trigo y el 46% de maíz, consolidándose como el núcleo agrícola e industrial más importante de Argentina. Además, la agroindustria, las manufacturas y el comercio generan más del 60% del Producto Bruto Geográfico (PBG) regional, lo que refleja una economía fuertemente orientada a la producción y exportación de bienes agroindustriales.

En términos de exportaciones, la Región Centro contribuyó con el 37% del total nacional en 2018, siendo Santa Fe la provincia con mayor participación (60% del total regional), gracias a su infraestructura portuaria en el río Paraná, donde se encuentran los principales puertos cerealeros del país. La capacidad de almacenaje y carga de estos puertos permite movilizar altos volúmenes de productos agroindustriales hacia los mercados internacionales, consolidando a la región como un eje logístico estratégico.
Sin embargo, a pesar de su dinamismo económico, la Región Centro enfrenta desafíos relacionados con la infraestructura de transporte y la eficiencia logística. La red vial de la región abarca el 21% de la infraestructura vial nacional y los puertos de Santa Fe representan el 77% de la capacidad de almacenaje del país para productos sólidos y el 80% para productos líquidos. Esta concentración de actividad genera problemas de congestión, demoras en la distribución y un impacto ambiental significativo debido a la dependencia del transporte carretero.
En este contexto, la propuesta de creación de un nodo logístico y comercial en Sauce Viejo adquiere una relevancia estratégica. La implementación de una terminal de transporte multimodal permitiría mejorar la eficiencia en la distribución de cargas, reducir la dependencia del transporte por carretera y facilitar la transición hacia un modelo de transporte más sostenible, basado en la intermodalidad. La combinación de transporte ferroviario, fluvial y terrestre permitiría no sólo optimizar los costos logísticos, sino también reducir las emisiones de carbono y descongestionar las rutas nacionales, fortaleciendo así la competitividad de la región en el mercado global.
Este proyecto no solo responde a la necesidad de mejorar la infraestructura logística de la región, sino que también busca integrar servicios complementarios y promover un crecimiento urbano sostenible. La creación de un nodo estratégico de transporte en Sauce Viejo permitiría consolidar a la Región Centro como un corredor logístico clave para el comercio nacional e internacional, generando empleo, dinamizando la economía local y fortaleciendo la competitividad regional a largo plazo.



SISTEMA DE CONECTIVIDAD REGIONAL Y POSICIONAMIENTO ESTRATÉGICO





01 DELIMITACIÓN TERRITORIAL PRINCIPAL

- Región Centro (Santa Fe - Córdoba - Paraná)
- Área Metropolitana (Santa Fe - Paraná)
- Área de interés

02 INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

CORREDORES VIALES NACIONALES E INTERNACIONALES

- Autopista Rosario – Santa Fe
- Ruta Nacional Nº 11
- Ruta Nacional Nº 19
- Ruta Nacional Nº 34
- Corredor Bioceánico Central

FERROCARRILES

- Belgrano Cargas

PUERTOS

1. Puerto de Santa Fe
2. Puerto de Timbúes San Lorenzo
3. Puerto de Rosario

AEROPUERTOS

1. Aeropuerto Sauce Viejo
2. Aeropuerto de Paraná
3. Aeropuerto Rosario (Islas Malvinas)

03 HIDROVÍA PARANÁ – PARAGUAY

04 NODOS LOGÍSTICOS Y POLOS INDUSTRIALES RELEVANTES

1. Interpuertos (Santa Fe)
2. Distrito Industrial (10 y 11) de Santo Tomé
3. Parque Industrial Sauce Viejo
4. Parque Industrial de Paraná

VOLVER AL ÍNDICE

4.1.6

CONCLUSIÓN

El objetivo de esta escala fue identificar las razones que fundamentan la elección estratégica del área de Sauce Viejo como emplazamiento para el desarrollo de un polo logístico y comercial. Para ello, se abordaron las características macro del territorio desde una perspectiva territorial, económica y de infraestructura, evaluando su potencial de integración al sistema regional y continental de transporte. Se comenzó por analizar los elementos estructurantes del territorio, destacando la relevancia del Corredor Bioceánico Central y la Hidrovía Paraná-Paraguay, dos infraestructuras clave que vinculan a la región con los mercados del MERCOSUR y con circuitos de comercio global. Estos corredores multimodales otorgan al área de estudio una conectividad privilegiada, tanto en dirección Este-Oeste como Norte-Sur, reforzando su perfil estratégico.

A partir de esta base territorial, se definió un recorte dentro del Área Metropolitana Santa Fe-Paraná, delimitando un espacio de análisis que permitió estudiar con mayor precisión la infraestructura logística, industrial y de transporte existente. El relevamiento incorporó grandes equipamientos como parques industriales, nodos logísticos y centros productivos, que ya se encuentran en funcionamiento o en proceso de consolidación.

Asimismo, se evaluaron las dinámicas regionales de cooperación, especialmente aquellas promovidas por la Región Centro y el bloque del MERCOSUR, lo cual permitió contextualizar políticamente la viabilidad de una propuesta de desarrollo intermodal que articule actores públicos y privados, en distintos niveles jurisdiccionales.

Finalmente, se analizaron datos cuantitativos que evidencian la importancia de la región en términos de producción, exportaciones, empleo e infraestructura, a la vez que se identificaron problemáticas como la alta dependencia del transporte carretero, la congestión y los impactos ambientales asociados. Esto permitió justificar la necesidad de impulsar una transformación en la matriz logística regional, a través de propuestas sostenibles, multimodales y territorialmente integradas.



p.29

4.2 Escala Meso

p.29 4.2.1 Situación geográfica / **p.32** 4.2.2 Área metropolitana / **p.34** 4.2.3 Infraestructura ferrovial / **p.35** 4.2.3.1 Estudio de casos / **p.37** 4.2.4 Red de equipamientos / **p.38** 4.2.4.1 Estudio de casos / **p.40** 4.2.5 Diagnóstico del sitio / **p.41** 4.2.6 Conclusión

VOLVER AL ÍNDICE

4.2

ESCALA MESO

¿Cómo articular territorialmente los distintos nodos logísticos, productivos y de servicios del corredor metropolitano Santa Fe–Santo Tomé–Sauce Viejo para favorecer una planificación integrada y eficiente del área?

En esta escala se trabajará el reconocimiento del sector interjurisdiccional definido para el análisis, comprendido en el eje Recreo-Santo Tomé-Sauce Viejo dentro del Gran Santa Fe. Nuestra área de estudio se posiciona en el polo sur de este corredor estratégico.

A través del relevamiento de infraestructuras existentes y en proyecto, equipamientos importantes y condiciones territoriales, se buscará comprender el funcionamiento del área metropolitana y sus vínculos internos. El análisis permitirá identificar relaciones funcionales, superposiciones y oportunidades que orienten, en etapas posteriores, el desarrollo de un nodo logístico metropolitano en Sauce Viejo, integrado al sistema regional.

VOLVER AL ÍNDICE

4.2.1

SITUACIÓN GEOGRÁFICA

SOPORTE TERRITORIAL

El área de estudio seleccionada se encuentra en la localidad de Sauce Viejo, dentro del Gran Santa Fe, en una posición estratégica dentro del corredor sur que conecta con Santo Tomé y Recreo. Su ubicación a la vera del río Coronda y en proximidad al río Paraná le otorga un alto valor logístico, favoreciendo la conectividad fluvial y terrestre con el resto de la región.

Sauce Viejo forma parte de la llanura pampeana y se inserta dentro de la región del Litoral, lo que implica características geomorfológicas de baja pendiente y un escurrimiento lento de las aguas. Esta condición, sumada a la cercanía con cuerpos de agua, genera sectores con riesgo de anegabilidad, especialmente en períodos de crecidas.

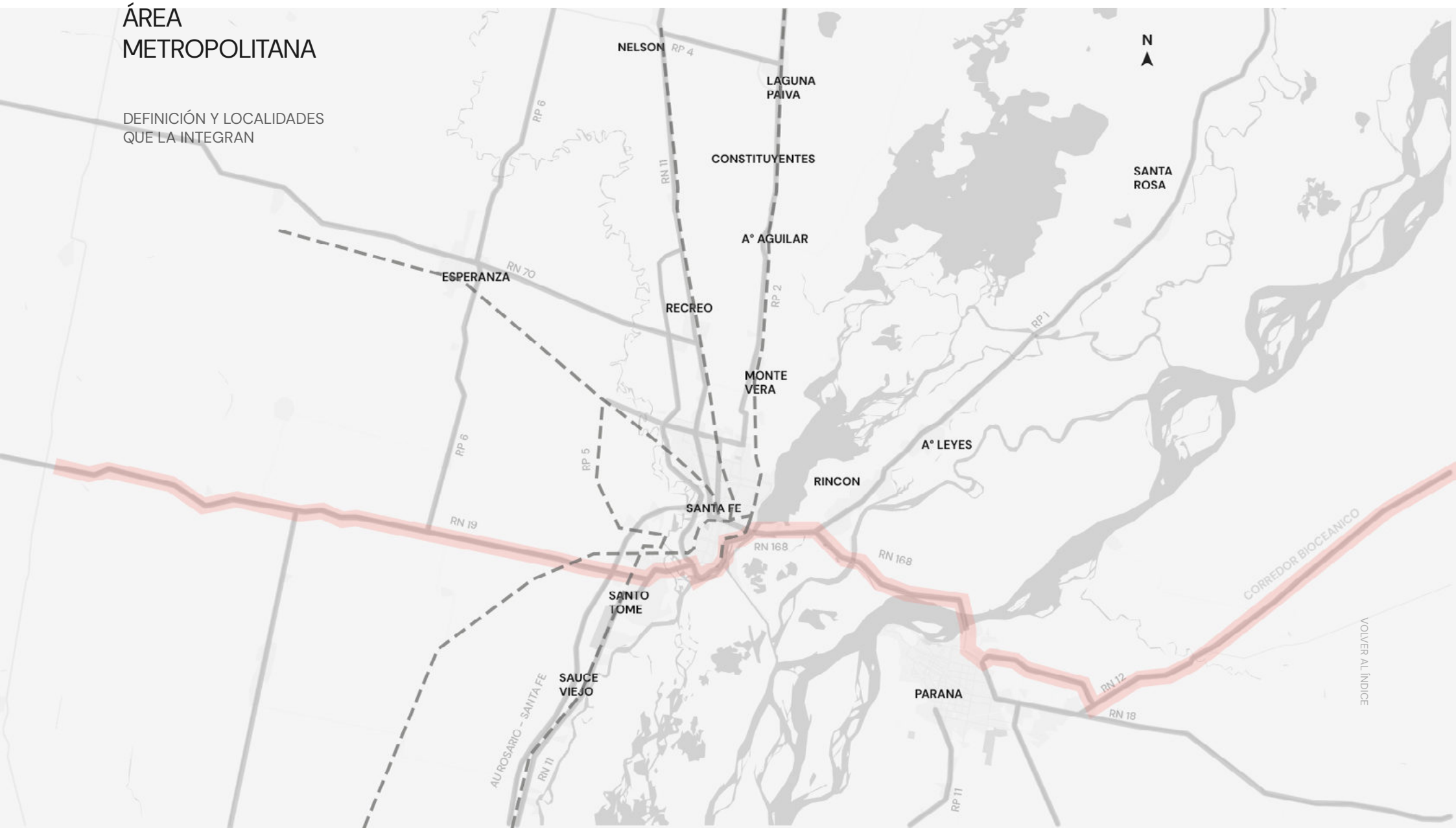
Además, la localidad se encuentra vinculada a importantes infraestructuras de transporte, como la autopista Santa Fe-Rosario, la Ruta Nacional N°11 y el Aeropuerto de Sauce Viejo. Esta conectividad, junto con la presencia de parques industriales y áreas productivas en desarrollo, refuerza su potencial como nodo logístico clave para la provincia y la región.

VOLVER AL ÍNDICE

4.2.2

ÁREA METROPOLITANA

DEFINICIÓN Y LOCALIDADES QUE LA INTEGRAN



4.2.2

ÁREA METROPOLITANA

DEFINICIÓN Y LOCALIDADES QUE LA INTEGRAN

¿Qué es el Área Metropolitana?
Son espacios territoriales de articulación de espacios urbanos, más amplios que los ámbitos municipales o comunales, más heterogéneos y por lo tanto más complejos, que se organizan a través de un órgano de coordinación y gestión. Tienen su origen en el reconocimiento de la presencia de interconexiones de tipo funcionales, económicas, físicas, sociales y culturales que responden a nuevas formas de entender el territorio con un sentido estratégico, como espacio relacional de actores públicos y privados que intentan coordinar acciones, para el tratamiento de problemáticas comunes que hacen a la calidad de vida de los ciudadanos y al desarrollo estratégico de la región. Las Áreas Metropolitanas se caracterizan por el desplazamiento de la población, las industrias y los servicios desde la ciudad central a la periferia y desde la periferia a la ciudad central; la creación de nuevos centros con dinámica económica y social propias en diversos puntos del territorio urbanizado; la extensión del área urbanizada más allá de los límites municipales y la creciente necesidad de una coordinación articulada de servicios públicos y problemas de gestión que afectan a la población más allá de límites jurisdiccionales específicos. Las Áreas Metropolitanas tienen como desafío el extender las redes de infraestructura, reducir costos socioeconómicos y mejorar los servicios de utilidad pública; avanzar en la gestión de un sistema de transporte público integrado que permita el acceso de la población a los empleos y servicios que se ofrecen en las diferentes localidades que integran el área; promover políticas medioambientales integradas, particularmente en la gestión de residuos sólidos urbanos; la implementación de acciones coordinadas entre lo público y lo privado para promover el desarrollo y la generación de empleo; prevenir los impactos de las emergencias hídricas; entre muchos otros.

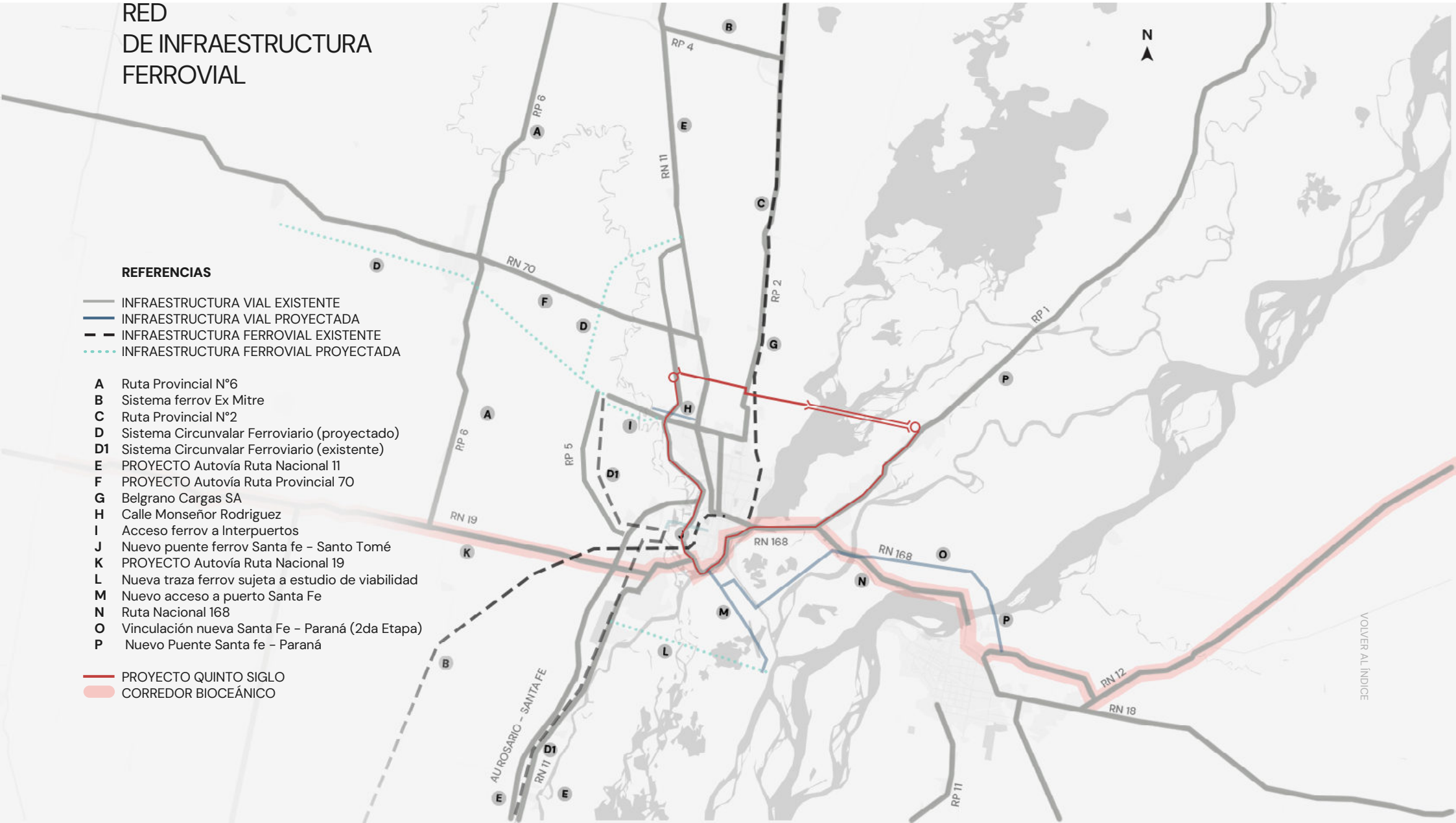
Esta ley pone a Santa Fe, en un lugar de privilegio, en la Argentina, para promover un desarrollo sustentable de los grandes conglomerados urbanos de la provincia, evitando las consecuencias de la falta de planificación o del crecimiento anárquico y espontáneo que es tan común en otros lugares del país y de América Latina.

Artículo 2 - Definición del Área Metropolitana
A los efectos de la presente ley se entiende por Área Metropolitana a la unidad geográfica constituida por una ciudad cabecera y las ciudades y comunas circundantes, vinculadas por interacciones de orden físico, económico, social, ambiental y cultural.

VOLVER AL ÍNDICE

4.2.3

RED DE INFRAESTRUCTURA FERROVIAL



VOLVER AL ÍNDICE

4.2.3.1

ESTUDIO DE CASOS

INFRAESTRUCTURA EN ESTADO DE ESTUDIO / PROYECTO

O — Nuevo enlace vial Santa Fe - Paraná
La consultora ATEC desarrolló el estudio de prefactibilidad y propuso una traza que parte desde Toma Vieja en Paraná, cruza el río Paraná y continúa por la RN 168 hasta atravesar el río Colastiné. Luego, sigue un recorrido propio paralelo al río Colastiné, cruza el Canal de Acceso mediante un puente y luego el Riacho Santa Fe a través de otra estructura similar, ingresando finalmente a Santa Fe por la Circunvalación Sur.

Además, se considera una traza alternativa para una segunda etapa, que también parte desde Toma Vieja pero se ubica al norte de la RN 168, conectando con esta antes del cruce del río Colastiné y siguiendo el mismo recorrido posterior.

M — Conexión vial con la Nueva Terminal Multipropósito
Es fundamental incorporar a los procesos licitatorios de la NTM la evaluación de su conexión vial. La ubicación prevista para el enlace vial Santa Fe–Paraná favorece la reducción de costos en esta infraestructura complementaria. Según el pliego licitatorio de 2015, este tramo tendría una longitud aproximada de 9 km.

L — Vinculación ferroviaria entre la NTM y el ramal Belgrano Cargas desde Sauce Viejo
Se prevé una traza en estudio para conectar la futura NTM con el ramal del Belgrano Cargas en Sauce Viejo, aprovechando el trazado del Circunvalar Ferroviario de Santa Fe, lo que facilitaría su integración al sistema logístico regional.

J — Nuevo enlace vial Santa Fe – Santo Tomé
El actual Puente Carretero, parte de la RN 11, soporta un tránsito diario de 40.000 vehículos, aunque fue diseñado para apenas 2.000. Además de su deterioro, su importancia estratégica dentro del Corredor Bioceánico refuerza la necesidad de un nuevo cruce.

La propuesta contempla una nueva conexión vial desde Santa Fe por la calle Alfonso Durán (egreso) y Mendoza (ingreso), atravesando el río Salado mediante un puente de cuatro carriles hacia Santo Tomé por Costa Azul, conectando luego con su Acceso Norte (en remodelación), la Autopista 001 y la RN 19 mediante la calle Malvinas Argentinas, futura Av. Circunvalación. Del lado santafesino, se proyecta un nuevo acceso a Circunvalación Oeste desde Av. General López.

VOLVER AL ÍNDICE

4.2.3.1

ESTUDIO DE CASOS

Proyecto Quinto Siglo
Año de inicio: 2023
Impulsa: Iniciativa interdisciplinaria de profesionales, estudiantes y referentes técnicos del sector privado.

El Proyecto Quinto Siglo propone una visión estratégica para el ordenamiento y desarrollo del Área Metropolitana de Santa Fe hacia su quinto centenario. Su principal objetivo es consolidar un plan maestro de infraestructura urbana y logística, con enfoque ambiental, metropolitano y a largo plazo. Entre sus intervenciones clave se destaca el diseño de un Circunvalar Vial Metropolitano, que permitiría conectar localidades como Recreo, Monte Vera, Rincón y Arroyo Leyes sin atravesar el centro urbano. El plan contempla también un nuevo puente sobre El Chaquito, la prolongación de avenidas estructurales (como Gral. Paz), la reconfiguración del viaducto Oroño y la creación de nodos logísticos y comerciales en puntos estratégicos (Monte Vera, La Loma, Los Polígonos). El modelo de gestión se basa en una construcción colectiva de proyectos, validados públicamente y propuestos como anteproyectos a distintos niveles del Estado, promoviendo la continuidad institucional más allá de los cambios de gobierno.

INFRAESTRUCTURA EN ESTADO DE PROYECTO A EJECUTAR

G - Conexión del ferrocarril Belgrano con el Puerto de Santa Fe
En el marco de las obras de reactivación del ferrocarril Belgrano Cargas, financiadas por CMEC (China), se proyecta rehabilitar la vinculación Aviá Terai – Tostado – Laguna Paiva. En este contexto, se sugiere contemplar una conexión desde esta última localidad con el Puerto de Santa Fe.

E - Autovía Ruta Nacional Nº 11
En 2019 se iniciaron tareas de mantenimiento en 445 km de la RN 11, entre Timbúes y Avellaneda, incluyendo 12 km de la variante RN 1V11 entre Santa Fe y Recreo, y otros 13 km de la RN A009 desde Puerto Reconquista. No obstante, el proyecto de transformación de esta ruta en autovía continúa detenido.

INFRAESTRUCTURA EN ESTADO DE EJECUCIÓN

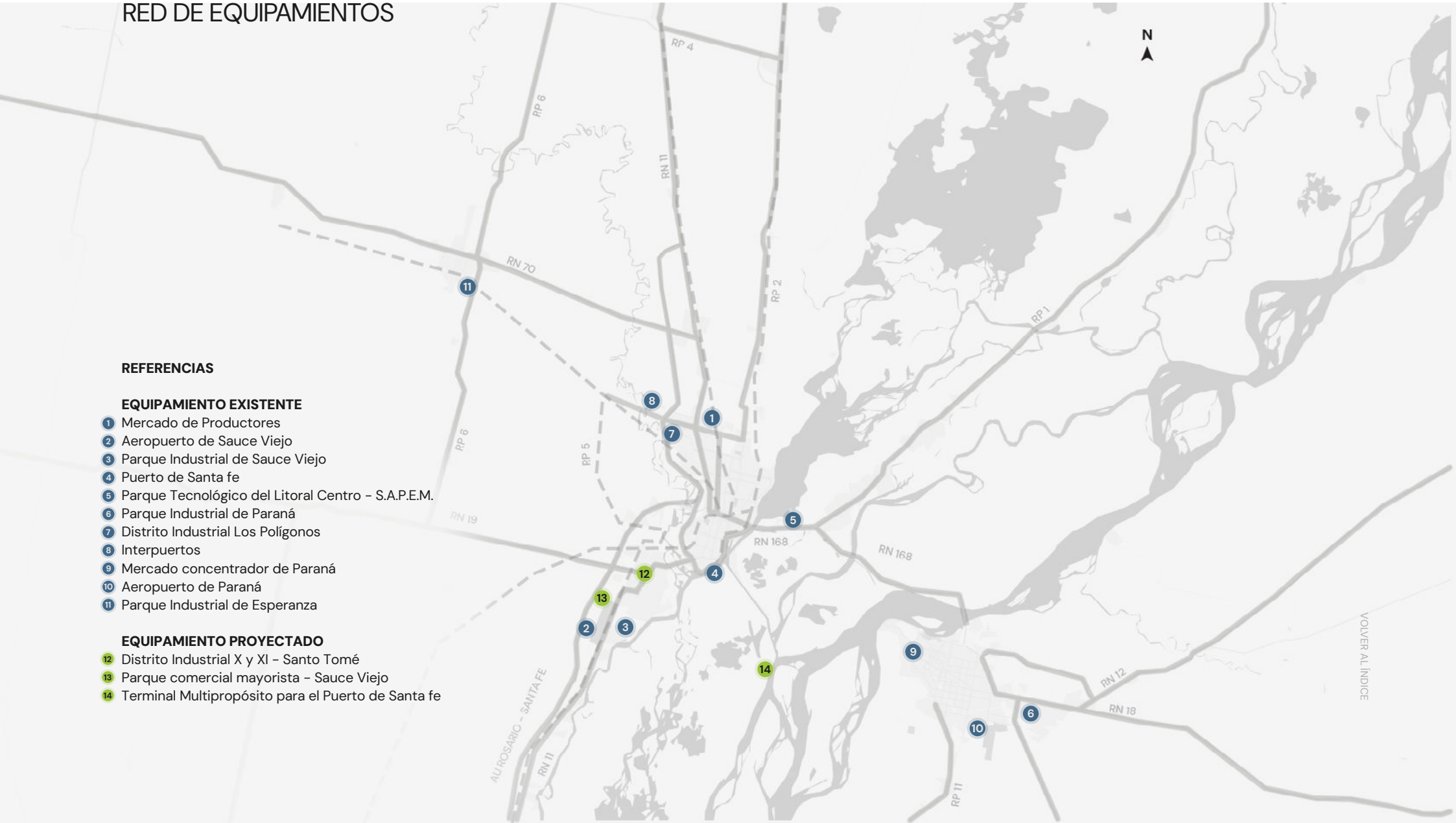
D -Circunvalar ferroviario de la ciudad de Santa Fe – Belgrano Cargas
El nuevo trazado ferroviario parte de Laguna Paiva, avanza paralelo a la Ruta Provincial N° 4, y luego continúa por la vía cercana a la RN 11 hasta Gobernador Candioti. Desde allí se construirá un tramo que cruzará el río Salado y se unirá con las vías del Ferrocarril Mitre rumbo al sur.

Este desarrollo busca optimizar el transporte de mercancías provenientes de provincias como Jujuy y Salta hacia los puertos del sur santafesino, aunque también podría servir como vía de acceso al Puerto de Santa Fe si se concreta la vinculación con la NTM.

VOLVER AL ÍNDICE

4.2.4

RED DE EQUIPAMIENTOS



REFERENCIAS

EQUIPAMIENTO EXISTENTE

1. Mercado de Productores
2. Aeropuerto de Sauce Viejo
3. Parque Industrial de Sauce Viejo
4. Puerto de Santa fe
5. Parque Tecnológico del Litoral Centro - S.A.P.E.M.
6. Parque Industrial de Paraná
7. Distrito Industrial Los Polígonos
8. Interpuertos
9. Mercado concentrador de Paraná
10. Aeropuerto de Paraná
11. Parque Industrial de Esperanza

EQUIPAMIENTO PROYECTADO

12. Distrito Industrial X y XI - Santo Tomé
13. Parque comercial mayorista - Sauce Viejo
14. Terminal Multipropósito para el Puerto de Santa fe

4.2.4.1

ESTUDIO DE CASOS

1 - Mercado de Productores y Abastecedores de Frutas y Hortalizas (Santa Fe)
Ubicado en el sur de la ciudad, este mercado concentra la actividad mayorista de frutas, hortalizas y productos frescos. Es uno de los principales nodos de abastecimiento del área metropolitana, con infraestructura de carga, cámaras frigoríficas y espacios para productores locales. Es gestionado por la cooperativa de productores junto a entidades municipales.

2 - Aeropuerto de Sauce Viejo
Localizado a 22 km de la ciudad de Santa Fe, el Aeropuerto Metropolitano de Sauce Viejo opera vuelos regulares con destino a Buenos Aires y cuenta con una pista de 2.325 metros de longitud. Recientemente obtuvo su certificación internacional y se proyectan nuevas inversiones para mejorar su infraestructura y posicionarlo como nodo de conexión estratégica para cargas y pasajeros en la región.

3 - Parque Industrial Sauce Viejo
El Parque cuenta con una extensión de 1.716.162 m2, de los cuales el 73,4% está dividido en 243 lotes de diferentes tamaños, y el restante 26,6% pertenece a espacios de uso común. En cuanto a las empresas en funcionamiento, para fines de 2023 totalizaban 70 unidades de negocio en operación.

4 - Puerto de Santa Fe
Situado en la confluencia del río Santa Fe y el Paraná, el puerto opera como terminal multipropósito y constituye un nodo fundamental del sistema logístico del Litoral. Cuenta con servicios de carga general y contenedores, y está vinculado a la Hidrovía Paraná-Paraguay. Si bien ha sufrido deterioro en parte de su infraestructura, continúa operativo y forma parte de los planes de reconversión portuaria provincial.

5 - Parque Tecnológico Litoral Centro
El Parque Tecnológico Litoral Centro (PTLC) tiene como objetivo apoyar el surgimiento de nuevas empresas de base tecnológica y elevado perfil innovador, a través de la interacción entre el sector científico y empresarial. Las diferentes fases por las que transitan las empresas son: pre-incubación, incubación, pre-radicación y radicación. Además, a partir de 2018, se encuentra en funcionamiento el edificio TIC, lugar donde se radican las empresas del rubro.

6 - Parque Industrial de Paraná
Ubicado sobre la ruta nacional 12, este parque alberga empresas industriales, logísticas y de servicios, con infraestructura vial y de servicios adecuada. Es promovido por el municipio de Paraná junto con actores del sector privado, y forma parte de los polos productivos estratégicos del área metropolitana de la capital entrerriana.

7 - Distrito industrial Los Polígonos
Ubicado en el noroeste de la ciudad, en el Parque funcionan 22 empresas, y otras más se encuentran en diferentes etapas del proceso de instalación; han adquirido lotes y/o se encuentran en obra.

8 - Parque Multimodal Santa Fe: Interpuertos
El denominado Proyecto Interpuertos Parque Multimodal Santa Fe es una iniciativa para transformar las instalaciones del ex Frigorífico Municipal en un moderno centro de transferencias de carga. Lo llevan adelante el Gobierno de la Ciudad de Santa Fe junto con la Asociación Autotransportes de Carga (AAUCAR) y la Asociación Argentina de Transportadores de Hacienda (AATHA).

9 - Mercado Concentrador de Paraná (El Charrúa)
Situado en la ciudad de Paraná, este mercado mayorista opera desde 1994 en un predio de 2 hectáreas y abastece a la región con frutas, hortalizas y productos frescos. Cuenta con puestos para mayoristas, depósitos y cámaras de frío, siendo uno de los centros clave para el circuito alimentario regional, con alcance incluso sobre Santa Fe capital y Rosario.

VOLVER AL ÍNDICE

4.2.4.1

ESTUDIO DE CASOS

10 - Aeropuerto General Justo José de Urquiza (Paraná)
Este aeropuerto opera vuelos regulares de pasajeros, principalmente hacia Buenos Aires, y cuenta con infraestructura adecuada para vuelos nacionales e internacionales. Se encuentra ubicado en el sudoeste de Paraná, sobre la ruta nacional 12. Es operado por Aeropuertos Argentina 2000 y sirve como complemento del Aeropuerto de Sauce Viejo dentro del sistema aéreo regional.

11 - Parque Industrial de Esperanza
Localizado sobre la Ruta Provincial 6, el Parque Industrial de Esperanza alberga múltiples empresas productivas e industriales de base local y regional. Se organiza bajo un fideicomiso público-privado y cuenta con infraestructura de servicios, acceso vial, redes pluviales y provisión eléctrica, con nuevos proyectos para dotarlo de gas natural. Está completamente vendido y en funcionamiento.

INFRAESTRUCTURA EN ESTADO DE ESTUDIO/PROYECTO

13 - Parque Logístico Comercial
El parque prevé infraestructura y servicios de uso común, para la radicación de empresas comerciales proveedoras de mercancías a nivel mayorista. El terreno se ubica en paralelo a la pista del Aeropuerto Metropolitano Santa Fe.

El Ente del Parque Comercial y Logístico es el organismo instituido por ley para el desarrollo del proyecto y está integrado por la provincia de Santa Fe, los centros comerciales y gobiernos locales de la capital provincial, Santo Tomé y Sauce Viejo; y la Cámara de Mayoristas de la provincia de Santa Fe.

14 - Nueva Terminal Multipropósito (NTM) del Puerto Santa Fe sobre la vera del Río Paraná – km 584.
La ubicación utilizada para la Nueva Terminal Multipropósito del Puerto de Santa Fe corresponde a lo indicado por el estudio realizado por el Consorcio de Integración Regional (COINRE), y finalizado en noviembre de 2007:

"Luego de realizar el análisis de la factibilidad técnica y legal y de un proceso de consulta de los diferentes actores involucrados, las autoridades provinciales seleccionaron como más conveniente la Alternativa Sur (PG) (...)".

Esta alternativa fue ratificada por el decreto provincial N° 2291 del 26 de septiembre de 2006, firmado por el Gobernador Jorge Obeid.
También corresponde a la ubicación utilizada para la elaboración de los pliegos de licitación pública nacional e internacional, años 2012 y 2015.
En la opinión de los expertos, resulta imprescindible asegurar un calado inicial no menor a 36 pies a Puerto General San Martín / Timbúes y 28/30 pies a Santa Fe, estableciendo un cronograma de profundización progresiva conforme las necesidades del sistema, que resulten sustentables tanto económica como ambientalmente.

VOLVER AL ÍNDICE

4.2.5

DIAGNÓSTICO DEL SITIO

Debilidades - Amenazas
Fortalezas - Oportunidades

Resume los principales factores que inciden en el desarrollo de un polo logístico y comercial en el área de Sauce Viejo. Este ejercicio permite identificar fortalezas y oportunidades que respaldan la propuesta, así como también debilidades y amenazas que deben ser consideradas en su planificación e implementación. La matriz resulta clave para orientar estrategias proyectuales integrales, sostenibles y territorial-mente viables.

MATRIZ DAFO

DEBILIDADES	AMENAZAS	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
Alta dependencia del transporte carretero, con impactos en costos logísticos y ambientales.	Congestión creciente en nodos viales críticos como la Ruta 11, el Puente Carretero y accesos a Santa Fe.	Ubicación estratégica en la Región Centro, nodo de conexión bioceánica y fluvial.	Potencial para implementar transporte multimodal: carretera, ferrocarril, hidrovía y aéreo.
Fragmentación institucional y dificultades de coordinación entre niveles jurisdiccionales.	Riesgo de anegamientos en sectores de Sauce Viejo por baja pendiente y cercanía a cuerpos de agua.	Presencia de infraestructura clave: Aeropuerto Sauce Viejo, rutas nacionales, hidrovía, parques industriales.	Reactivación del ferrocarril Belgrano Cargas y obras del Plan Circunvalar en curso.
Insuficiente articulación entre sectores productivos y de servicios logísticos.	Retrasos y falta de continuidad en la ejecución de obras estratégicas (ej.: NTM.).	Alta concentración de nodos industriales y logísticos consolidados o en expansión.	Interés provincial y nacional en desarrollar proyectos logísticos sostenibles y competitivos.
Desigual distribución de equipamientos entre localidades del área metropolitana.	Escaso aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria existente.	Reconocimiento legal y político del Área Metropolitana Santa Fe como espacio de planificación conjunta.	Disponibilidad de suelo público y privado con potencial para reconversión logística.

VOLVER AL ÍNDICE

4.2.6

CONCLUSIÓN

El análisis a escala meso permitió comprender las dinámicas del área metropolitana y su entramado territorial. En este contexto, Sauce Viejo se posiciona como un punto estratégico, no solo por su localización dentro del corredor sur del Gran Santa Fe, sino también por su capacidad de vincularse con infraestructuras clave y equipamientos en funcionamiento o en proceso de consolidación. La lectura del territorio evidencia un sistema logístico en transformación, donde conviven redes consolidadas con proyectos que buscan optimizar la circulación, reducir conflictos urbanos y mejorar la articulación regional. Estas intervenciones, muchas de ellas en marcha, muestran una voluntad concreta de adaptar la infraestructura a nuevas demandas de movilidad, producción y sostenibilidad. Además, el marco institucional que reconoce y promueve la coordinación metropolitana resulta fundamental para pensar soluciones integradas, más allá de los límites jurisdiccionales. En este escenario, la propuesta de un nodo logístico en Sauce Viejo se fortalece como una respuesta proyectual coherente con las dinámicas del área, capaz de aportar orden, eficiencia y nuevas centralidades en un territorio en pleno proceso de reconfiguración.



p.42

4.3 Escala Micro

p.44 4.3.1 Densificación e impulso industrial / **p.46** 4.3.2 Áreas Aledañas / **p.48** 4.3.3 Movilidad, Áreas Productivas y Provisión de Servicios / **p.49** 4.3.4 Zonificación / **p.50** 4.3.5 Marco Normativo / **p.66** 4.3.6 Relevamiento fotográfico / **p.72** 4.3.7 Conclusión

VOLVER AL ÍNDICE

4.3

ESCALA MICRO

¿De qué manera puede un nuevo polo logístico-comercial multimodal en el entorno del aeropuerto de Sauce Viejo integrarse funcionalmente al territorio, aportando valor urbano y articulando infraestructuras existentes y futuras centralidades?

La etapa final del análisis se enfocará en aspectos más específicos del territorio, mediante un análisis minucioso del sector de intervención próximo al aeropuerto. Se estudiarán antecedentes proyectuales de equipamientos metropolitanos y se formularán estrategias de diseño urbano-arquitectónico para mejorar la articulación funcional entre los diversos componentes del proyecto: centro logístico, estación multimodal, áreas comerciales, oficinas, hotelería y espacio público.

Este enfoque permitirá abordar de forma integral las complejidades del sitio, asegurando que cada decisión proyectual contribuya a la construcción de una nueva centralidad regional y a la transformación cualitativa del entorno inmediato.

VOLVER AL ÍNDICE

4.3.1

DENSIFICACIÓN URBANA E IMPULSO INDUSTRIAL: EVOLUCIÓN DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN

El proceso de densificación del área de Sauce Viejo no puede comprenderse sin considerar la transformación metropolitana que comenzó a gestarse en las décadas centrales del siglo XX. En particular, la instalación del complejo industrial de la empresa Automotriz Santa Fe S.A. en 1960 —asociado a la firma alemana Auto Union AG para la fabricación de vehículos DKW— marcó un hito fundacional en la territorialización del sector productivo dentro del corredor Santa Fe – Santo Tomé – Sauce Viejo. Esta localización estratégica, junto al aeropuerto, la Ruta Nacional Nº 11 y la autopista Rosario–Santa Fe, consolidó la región como enclave logístico-industrial, especialmente para el sector metalmecánico.

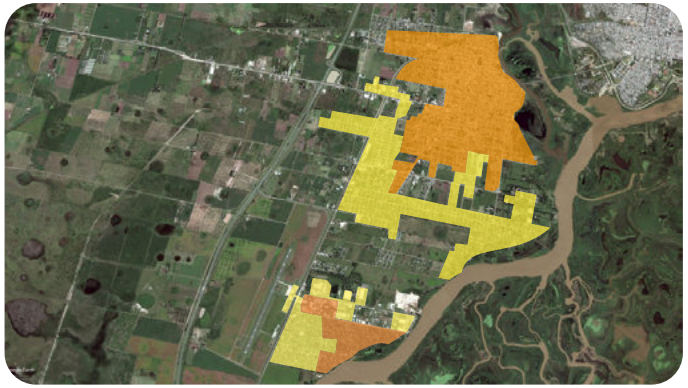
La progresiva urbanización del área fue impulsada no sólo por la radicación de industrias, sino también por la infraestructura vial y la expansión de los límites urbanos. A partir de la puesta en marcha de la planta, grandes extensiones rurales comenzaron a convertirse en barrios residenciales permanentes, motivados por la cercanía al empleo y el desarrollo de servicios complementarios. En su momento de auge, la fábrica llegó a emplear a más de 5.000 personas e impulsó la creación de equipamientos sociales como clubes, centros de salud y colonias de vacaciones, posicionando a Sauce Viejo también como un polo de residencia y recreación.

Este proceso de expansión industrial tuvo impactos significativos en la configuración territorial. Los datos censales indican que entre 1991 y 2010, la población de Sauce Viejo más que se duplicó, pasando de 3.391 habitantes a 8.123[1], y consolidando una trama urbana que anteriormente era esporádica o de baja densidad. De este modo, se verifica una dinámica de densificación que, si bien responde a factores locales, se inscribe en una lógica metropolitana más amplia, donde el crecimiento industrial y la mejora en la conectividad regional actuaron como catalizadores de nuevas centralidades urbanas.

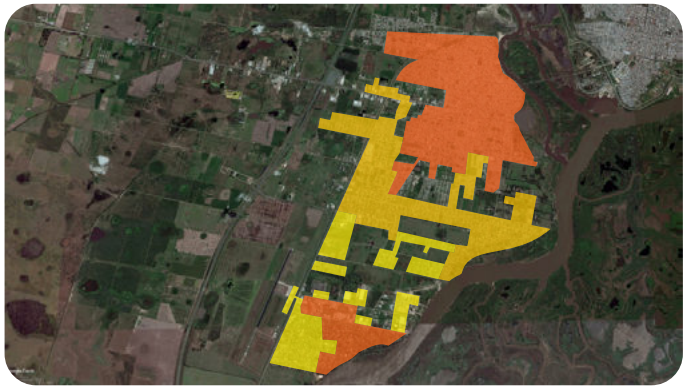
REFERENCIAS

- Sectores consolidados (alta densidad residencial o industrial)
- Sectores en proceso de consolidación
- Áreas de baja ocupación urbana

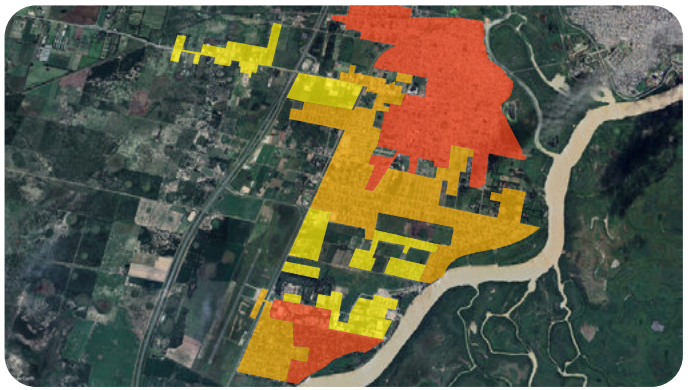
2011



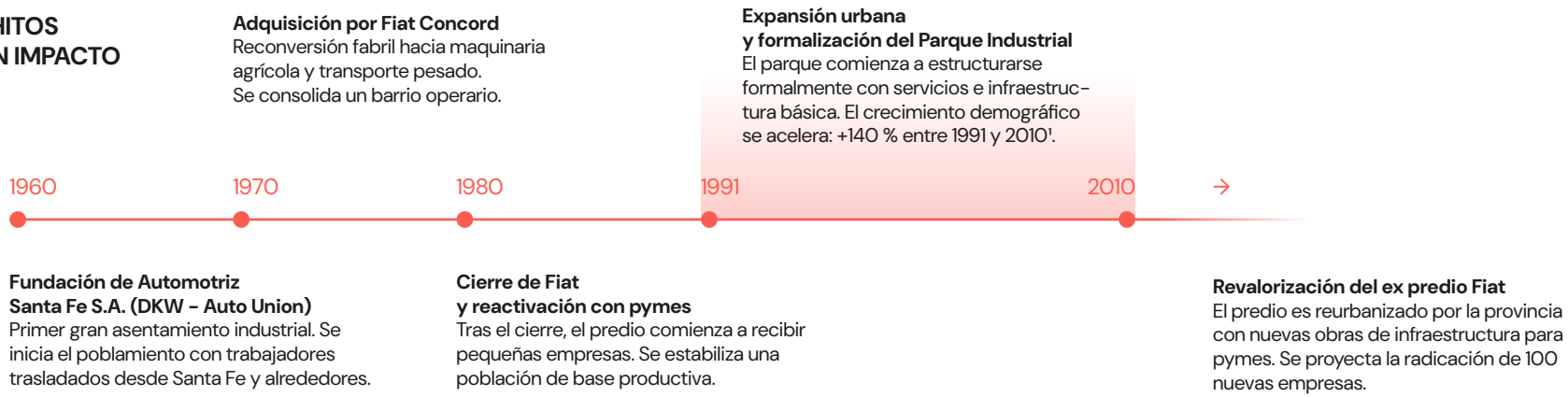
2017



2025



CRONOLOGÍA DE HITOS INDUSTRIALES CON IMPACTO DEMOGRÁFICO



DATOS SOCIODEMOGRÁFICOS ACTUALIZADOS

Según el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2022, Sauce Viejo alcanzó los 14.372 habitantes[2], casi duplicando los 8.123 registrados en 2010. Esto representa un crecimiento del 77 % en apenas 12 años. En términos relativos, es uno de los crecimientos más altos del Área Metropolitana de Santa Fe.

La Universidad Nacional del Litoral confirmó que el municipio fue uno de los más dinámicos del área, sumando más de 6.200 habitantes desde el último censo[3]. Este crecimiento se asocia directamente al fortalecimiento del empleo industrial, el acceso vial estratégico y la disponibilidad de lotes urbanos e industriales.

Parque Industrial Sauce Viejo – Estado actual

_Superficie total: 172 hectáreas[4]
_Empresas activas: Entre 63 y 70 (principalmente metalmecánicas, alimenticias y de construcción)[5]
_Empleos generados: Entre 2.200 y 2.500[6]
_Servicios disponibles: Calles pavimentadas, cloacas, alumbrado público LED, banda ancha, redes pluviales, acceso pesado y señalética urbana[6]
_Plan de expansión (post-2020): Recuperación de galpones ex Fiat (39.000 m²) y apertura de hasta 100 nuevos lotes industriales con infraestructura nueva[7]

1 INDEC (1991 y 2010). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas.
2 INDEC (2022). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas.
3 Universidad Nacional del Litoral (2023). Informe de Dinámicas Urbanas del Área Metropolitana de Santa Fe.
4 Gobierno de Santa Fe (2023). Información oficial del Parque Industrial Sauce Viejo.
5 API – Agencia de Parques Industriales (2022).
6 IDESF – Instituto de Desarrollo del Este de Santa Fe (2022).
7 Ministerio de Infraestructura, Servicios Públicos y Hábitat de Santa Fe (2023).

VOLVER AL ÍNDICE

4.3.2

ÁREAS ALEDAÑAS

El plano de reconocimiento de áreas aledañas permite identificar el contexto geográfico inmediato del terreno a intervenir. La imagen muestra una articulación territorial dominada por infraestructura vial, ferroviaria, productiva y ambiental, en la intersección estratégica entre los municipios de Sauce Viejo y Santo Tomé.



4.3.2

ÁREAS ALEDAÑAS

Infraestructura de conectividad
La Ruta Nacional N.º 11 y la Autovía Nacional N.º 19 se presentan como corredores estructurantes del área, facilitando la conexión regional e interprovincial, y vinculando al nodo con los centros urbanos de Santa Fe, Córdoba y Rosario.

El trazado de vías férreas activas de cargas, refuerza el potencial logístico y estratégico del sector, especialmente por su cercanía con el Aeropuerto Internacional de Sauce Viejo.

Áreas industriales y urbanas
Se destaca la presencia del Parque Industrial, ya consolidado como sector productivo, junto a barrios residenciales en proceso de consolidación, como La Adelina, Altos del Sauce y la Vecinal 30 de Noviembre, todos ubicados en el entorno inmediato del predio. Estas áreas representan tanto una demanda logística como poblacional que la propuesta debe contemplar.

Elementos naturales y restricciones
Se observan zonas de islas y el río Coronda, que delimitan el desarrollo territorial hacia el suroeste. Próximo al terreno, también se encuentra un sector de bosque nativo, que constituye un valioso recurso ambiental y paisajístico a considerar en la planificación.

Intermodalidad potencial
El área muestra la coexistencia de vías férreas, rutas nacionales, aeropuerto y la posibilidad de conexión en un futuro a la hidrovía Paraná – Paraguay, lo cual refuerza la disposición logística estratégica del nodo.

La proximidad al Acceso a la Autopista Santa Fe – Rosario también mejora la capacidad operativa para tránsito de larga distancia.

El plano confirma que el terreno seleccionado se encuentra en una posición estratégica, dentro de un área caracterizada por la convergencia de vías de transporte de escala nacional e internacional, zonas industriales en expansión e infraestructuras existentes que generan las condiciones necesarias para la implementación de un proyecto integrador.

VOLVER AL ÍNDICE

4.3.3

INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD, ÁREAS PRODUCTIVAS Y PROVISIÓN DE SERVICIOS

01 **INFRAESTRUCTURA DE LA MOVILIDAD**

Viario y atravesamientos de carácter metropolitano
Son aquellas calles o avenidas que unen a la ciudad con otras ciudades del conglomerado o del área metropolitana (primera corona). Se debe considerar especialmente la presencia de puentes, pasos ferroviarios, etc.

Viario, corredores y/o atravesamientos de conexión territorial
Son aquellas calles o avenidas que unen a la ciudad con otras ciudades (segunda corona metropolitana), con el territorio circundante o con otras regiones. Se debe considerar especialmente la presencia de puentes, pasos ferroviarios, viaductos, etc. Vías Férreas Belgrano Cargas SA

Vías Férreas Belgrano Cargas SA

Viario y atravesamientos de estructuración interior
Son aquellas calles o avenidas que unen a las partes de la ciudad y ordena su desarrollo. Se debe considerar especialmente la presencia de puentes, pasos ferroviarios, etc.

Viario y atravesamientos de soporte
Son las calles o avenidas que organizan la trama urbana, con un rol funcional a cada sector urbano.

02 **ENCLAVES Y ÁREAS INDUSTRIALES, DE PRODUCCIÓN, SERVICIOS Y TRANSPORTES.**

Equipamiento hospitalario (hospitales, centros de salud, etc.)

Equipamientos y Áreas industriales

Áreas de transporte: aeropuertos, puertos, estaciones terminales (ferroviarias, de colectivos, cargas, etc.)

03 **INFRAESTRUCTURA DE LA PROVISIÓN DE SERVICIOS**

Red eléctrica

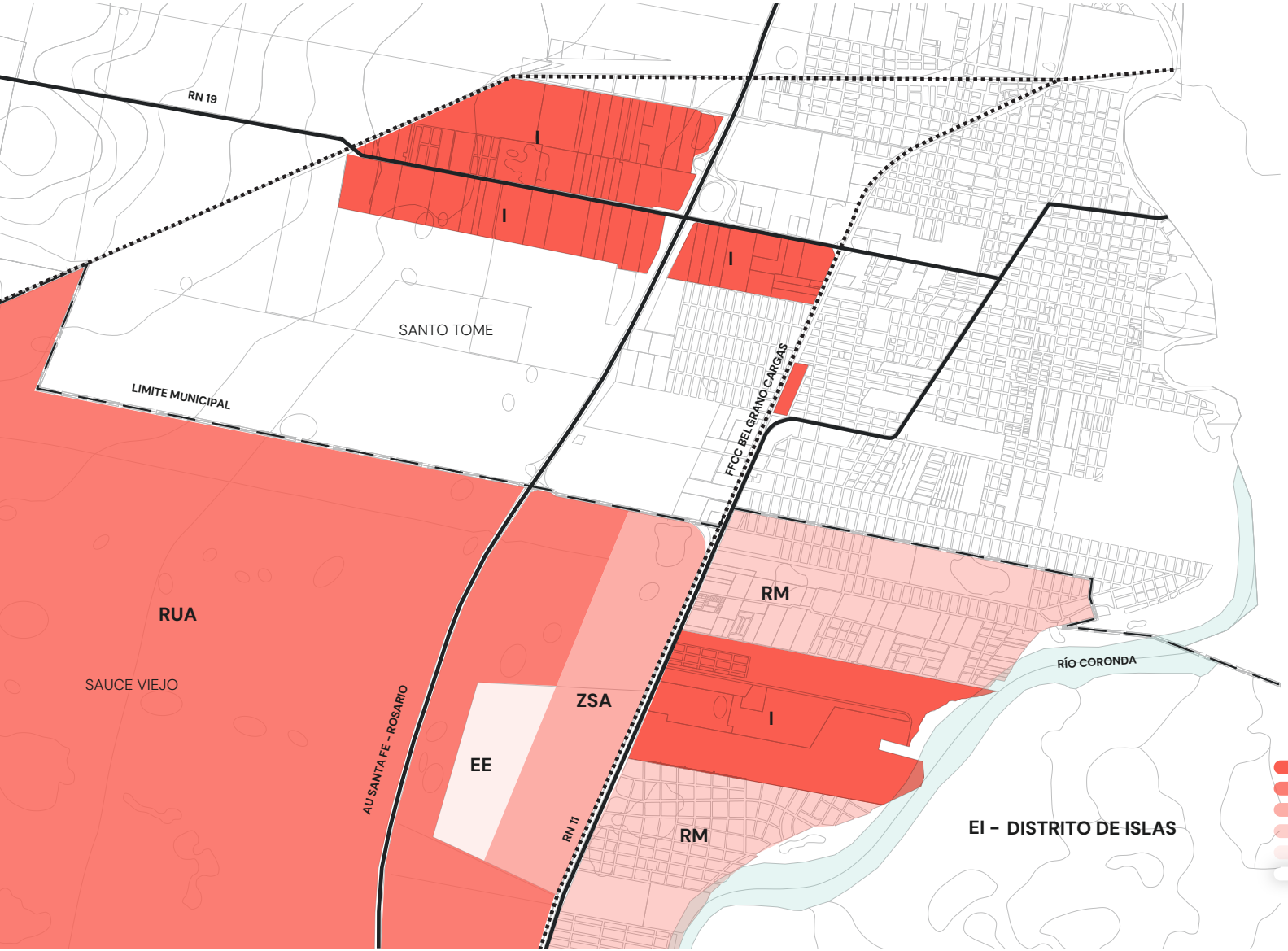


Las categorías de análisis empleadas para el reconocimiento y clasificación del sector, son las propuestas por la cátedra de Urbanismo II – Arq. Adrián Caballero, Guía de Urbanismo II (Universidad Nacional del Litoral – FADU, 2013, sufriendo adaptaciones conceptuales para cada caso en particular.

4.3.4

ZONIFICACIÓN

El relevamiento de la zonificación del sector permite identificar las directrices establecidas por el planeamiento urbano en relación con el perfil y el desarrollo futuro del área. A través de los “distritos de zonificación”, se definen el carácter del sector, las condiciones de subdivisión de la tierra, el tejido urbano y los usos del suelo permitidos. Cada distrito está identificado, en primer término, por una sigla que indica el uso dominante autorizado en ese territorio.En este caso particular, se observa una marcada presencia de actividades vinculadas al transporte, la logística y el equipamiento industrial, lo que evidencia la vocación productiva del sector. Asimismo, aparecen sectores secundarios de uso rural y algunas zonas de baja densidad residencial, lo cual refuerza la necesidad de una planificación integral que contemple la coexistencia de estos distintos usos.



VOLVER AL ÍNDICE

4.3.5

MARCO NORMATIVO

TABLA RESUMEN DE LA LEGISLACIÓN RELEVANTE AL SITIO Y LA ACTIVIDAD

LEYES NACIONALES

Ley Nacional N° 24.921
Trasporte Multimodal de Mercancías

Ley Nacional N° 26331
de Presupuestos Mininos de Protección Ambiental de Bosques Nativos

Ley Nacional N° 24.449
Ley de Tránsito

LEYES Y DECRETOS PROVINCIALES

Ley Provincial 13532
De creación de areas metropolitanas

Ley Provincial N° 11.525
Parques y Áreas Industriales. 1998

Ley Provincial N° 13.131
Modificase el inciso c) del artículo 9 de la Ley N° 11.525 de Parques y Áreas Industriales

Ley Provincial 13467
Parque logístico y Comercial Área Metropolitana Santa fe

Ley Provincial 13.372
Apruébase el Mapa de Ordenamiento de los Bosques Nativos de la Provincia de Santa Fe

ORDENANZAS COMUNALES

Ordenanza N°3137/15
Urbanización y Loteos

Ordenanza N° 11.014.2003
Tránsito Pesado

Ordenanza N.° 3595/2023
Modificación del Art. 3 de la Ordenanza N.° 818/79: delimitación de los Distritos 1 y 10.

Ordenanza N.° 3622/2023
Modificación del Art. 3 de la Ordenanza N.° 818/79: delimitación de los Distritos 1 y 11.

NORMATIVA AERONÁUTICA

RAAC Parte 156
Sobre diseño y operación de aeródromos STOL (ANAC)

Anexo 14 Volumen I
Diseño y operación de aeródromos (OACI)

VOLVER AL ÍNDICE

4.3.5

MARCO NORMATIVO

LEYES NACIONALES

Ley Nacional N° 24.921
Trasporte Multimodal de Mercancías

Ley Nacional N° 26331
de Presupuestos Mininos de Protección Ambiental de Bosques Nativos

Ley Nacional N° 24.449
Ley de Tránsito

I. ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1
La presente ley se aplica al transporte multimodal de mercaderías realizado en el ámbito nacional y al transporte multimodal internacional de mercaderías cuando el lugar de destino previsto contractualmente por las partes se encuentre situado en jurisdicción de la República Argentina.

Artículo 2
a) Transporte multimodal de mercaderías: El que se realiza en virtud de un contrato de transporte multimodal utilizando como mínimo, dos modos diferentes de porteo a través de un solo operador, que deberá emitir un documento único para toda la operación, percibir un solo flete y asumir la responsabilidad por su cumplimiento.

II. ELEMENTOS CLAVES

Artículo 2
c) Operador de transporte multimodal: Toda persona, porteador o no, que por sí o a través de otro que actúe en su nombre, celebre un contrato de transporte multimodal actuando como principal y no como agente o en interés del expedidor o de transportadores que participen de las operaciones de transporte multimodal, asumiendo la responsabilidad por el cumplimiento del contrato.

f) Estación de transferencia o interfaces: Una instalación, tal como la de puertos fluviales, lacustres, marítimos, depósitos fiscales, almacenes, puertos secos, aeropuertos, playas para el transporte terrestre ferroviario o carretero u otras similares, sobre la que convergen distintos modos de transportes, con adecuada infraestructura y dotada de equipos para el manipuleo de las cargas y sus respectivos embalajes."

i) Contrato de transporte multimodal: El acuerdo de voluntades en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal de las mercaderías."

VOLVER AL ÍNDICE

4.3.5

MARCO NORMATIVO

LEYES NACIONALES

Ley Nacional N° 24.921
Trasporte Multimodal de Mercancías

Ley Nacional N° 26331
de Presupuestos Mininos de Protección Ambiental de Bosques Nativos

Ley Nacional N° 24.449
Ley de Tránsito



Figura 1 - Bosques Nativos de Categoria II

Bosques Nativos
Son ecosistemas naturales compuestos predominantemente por especies arbóreas nativas maduras, que brinda diversos servicios ambientales a la sociedad, además de los diversos recursos naturales con posibilidad de utilización económica.

Principales servicios ambientales:
_Regulación hídrica
_Conservación de la biodiversidad
_Conservación del suelo y de calidad del agua
_Fijación de emisiones de gases con efecto invernadero
_Contribución a la diversificación y belleza del paisaje
_Defensa de la identidad cultura

Ley de Presupuestos Mininos de Protección Ambiental de Bosques Nativos - N° 26331
Establece los presupuestos mínimos de protección ambiental para el enriquecimiento, la restauración, conservación, aprovechamiento y manejo sostenible de los bosques nativos, y de los servicios ambientales que éstos brindan a la sociedad.

Principales objetivos de la Ley: Promover la conservación y controlar la disminución de la superficie de bosques nativos existentes; Mejorar y mantener los procesos ecológicos y culturales en los bosques nativos que beneficien a la sociedad; y, Fomentar actividades que enriquezcan, conserven, restauren, mejoren y manejen de forma sostenible los bosques nativos.

Entre sus principales aspectos establece que toda intervención sobre bosques nativos debe realizarse bajo un plan de conservación y/o manejo sostenible.

Categoría II
Sectores de valor alto o medio valor de conservación, que pueden estar degradados pero que si se los restaura pueden tener un valor alto de conservación. Estas áreas no pueden desmontarse, pero podrán ser sometidos a los siguientes usos: aprovechamiento sostenible, turismo, recolección e investigación científica (Fig. 1).

VOLVER AL ÍNDICE

4.3.5

MARCO NORMATIVO

LEYES NACIONALES

Ley Nacional N° 24.921
Trasporte Multimodal de Mercancías

Ley Nacional N° 26331
de Presupuestos Mininos de Protección Ambiental de Bosques Nativos

Ley Nacional N° 24.449
Ley de Tránsito

La presente ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito.

Créase el Consejo Federal de Seguridad Vial, organismo interjurisdiccional, de carácter permanente, como ámbito de concertación y acuerdo de la política de seguridad vial de la República Argentina. Estará integrado por un representante de cada una de las provincias, un representante de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y un representante del Poder Ejecutivo nacional.

El Consejo tendrá por funciones:
a) Proponer políticas de prevención de accidentes;
b) Aconsejar medidas de interés general según los fines de esta ley;
c) Alentar y desarrollar la educación vial;
d) Organizar cursos y seminarios para la capacitación de técnicos y funcionarios;
e) Armonizar las acciones interjurisdiccionales;
f) Impulsar la ejecución de sus decisiones;
g) Instrumentar el intercambio de técnicos entre la Nación, las provincias y las municipalidades.
h) Promover la creación de organismos provinciales multidisciplinarios de coordinación en la materia, dando
participación a la actividad privada;
i) Fomentar y desarrollar la investigación accidentológica, promoviendo la implementación de las medidas que
resulten de sus conclusiones;
j) Actualizar permanentemente el Código Uniforme de Señalización y controlar su aplicación.

VOLVER AL ÍNDICE

4.3.5

MARCO NORMATIVO

LEYES Y DECRETOS PROVINCIALES

Ley Provincial 13532
De creación de areas metropolitanas

Ley Provincial N° 11.525
Parques y Áreas Industriales. 1998

Ley Provincial N° 13.131
Modificase el inciso c) del artículo 9 de la Ley N° 11.525 de Parques y Áreas Industriales

Ley Provincial 13467
Parque logístico y Comercial Área Metropolitana Santa fe

Ley Provincial 13.372
Apruébase el Mapa de Ordenamiento de los Bosques Nativos de la Provincia de Santa Fe

¿Qué es el Área Metropolitana?
Son espacios territoriales de articulación de espacios urbanos, más amplios que los ámbitos municipales o comunales, más heterogéneos y por lo tanto más complejos, que se organizan a través de un órgano de coordinación y gestión. Tienen su origen en el reconocimiento de la presencia de interconexiones de tipo funcionales, económicas, físicas, sociales y culturales que responden a nuevas formas de entender el territorio con un sentido estratégico, como espacio relacional de actores públicos y privados que intentan coordinar acciones, para el tratamiento de problemáticas comunes que hacen a la calidad de vida de los ciudadanos y al desarrollo estratégico de la región. Las Áreas Metropolitanas se caracterizan por el desplazamiento de la población, las industrias y los servicios desde la ciudad central a la periferia y desde la periferia a la ciudad central; la creación de nuevos centros con dinámica económica y social propias en diversos puntos del territorio urbanizado; la extensión del área urbanizada más allá de los límites municipales y la creciente necesidad de una coordinación articulada de servicios públicos y problemas de gestión que afectan a la población más allá de límites jurisdiccionales específicos. Las Áreas Metropolitanas tienen como desafío el extender las redes de infraestructura, reducir costos socio – económicos y mejorar los servicios de utilidad pública; avanzar en la gestión de un sistema de transporte público integrado que permita el acceso de la población a los empleos y servicios que se ofrecen en las diferentes localidades que integran el área; promover políticas medioambientales integradas, particularmente en la gestión de residuos sólidos urbanos; la implementación de acciones coordinadas entre lo público y lo privado para promover el desarrollo y la generación de empleo; prevenir los impactos de las emergencias hídricas; entre muchos otros.

Esta ley pone a Santa Fe, en un lugar de privilegio, en la Argentina, para promover un desarrollo sustentable de los grandes conglomerados urbanos de la provincia, evitando las consecuencias de la falta de planificación o del crecimiento anárquico y espontáneo que es tan común en otros lugares del país y de América Latina.

Artículo 1 - Objeto.
Es objeto de la presente ley establecer un régimen general para la constitución de Entes de Coordinación de Áreas Metropolitanas dentro del territorio de la Provincia y el reconocimiento de los existentes.

Artículo 2 - Definición del Área Metropolitana.
A los efectos de la presente ley se entiende por Área Metropolitana a la unidad geográfica constituida por una ciudad cabecera y las ciudades y comunas circundantes, vinculadas por interacciones de orden físico, económico, social, ambiental y cultural.

VOLVER AL ÍNDICE

4.3.5

MARCO NORMATIVO

LEYES Y DECRETOS PROVINCIALES

Ley Provincial 13532
De creación de areas metropolitanas

Ley Provincial Nº 11.525
Parques y Áreas Industriales. 1998

Ley Provincial N° 13.131
Modificase el inciso c) del artículo 9 de la Ley N° 11.525 de Parques y Áreas Industriales

Ley Provincial 13467
Parque logístico y Comercial Área Metropolitana Santa fe

Ley Provincial 13.372
Apruébase el Mapa de Ordenamiento de los Bosques Nativos de la Provincia de Santa Fe

OBJETIVOS
_Promover la instalación de industrias en la Provincia y la ampliación y modernización de las existentes.
_Propender a una radicación ordenada de los establecimientos industriales, en armonía con el medio ambiente y los núcleos urbanos.
_Propiciar la integración y complementación de las actividades industriales.
_Alentar los procesos de capacitación de recursos humanos, empresarios y laborales, y el crecimiento del empleo industrial.
_Crear, a través de la localización concentrada de establecimientos industriales, las condiciones que permitan la reducción de los costos de inversión en infraestructura y servicios.
_Generar espacios que reúnan las condiciones requeridas para posibilitar la relocalización de establecimientos industriales.

Los interesados deberán Presentar, un estudio en el que se justifique la factibilidad y rentabilidad del proyecto y sus efectos sobre la zona propuesta para su instalación, conforme a los requisitos que determine la reglamentación. Los estudios presentados están sujetos a evaluación por parte de la Autoridad de Aplicación.

Además deberán presentar un Proyecto Ejecutivo, en el que se especifique el diseño integral del asentamiento, incluyendo los aspectos urbanísticos internos y de las áreas linderas sujetas a protección, las etapas previstas para su desarrollo total, el financiamiento del emprendimiento y el régimen de propiedad para los espacios de uso común.

VOLVER AL ÍNDICE

4.3.5

MARCO NORMATIVO

LEYES Y DECRETOS PROVINCIALES

Ley Provincial 13532
De creación de areas metropolitanas

Ley Provincial N° 11.525
Parques y Áreas Industriales. 1998

Ley Provincial N° 13.131
Modificase el inciso c) del artículo 9 de la Ley N° 11.525 de Parques y Áreas Industriales

Ley Provincial 13467
Parque logístico y Comercial Área Metropolitana Santa fe

Ley Provincial 13.372
Apruébase el Mapa de Ordenamiento de los Bosques Nativos de la Provincia de Santa Fe

Son Parques y Áreas Industriales Privados, aquellos que propongan ejecutar Sociedades Comerciales Cooperativas, Fideicomisos, o personas físicas con responsabilidad exclusiva en la promoción y ejecución del Parque o Área Industrial, sin perjuicio de las leyes que los regulan.

Queda prohibida la instalación de plantas industriales que produzcan o utilicen materiales explosivos; las fraccionadoras y depósitos de gas; las plantas para el tratamiento de residuos patológicos y urbanos. Esta prohibición alcanza también a las plantas de tratamiento de residuos industriales que ofrezcan el servicio a terceros extraños al Parque o Área Industrial.

La Administración de los mismos será de la siguiente manera:

a) Hasta que se proceda a la venta del 30% (treinta por ciento) de la superficie total de las parcelas destinadas a uso industrial exclusivo a través de los responsables de la promoción, ejecución y desarrollo del Parque o Área Industrial.

b) Cuando se haya superado el 30% (treinta por ciento), quedará a cargo de un Consorcio de Copropietarios integrado por la totalidad de las empresas o personas físicas adquirentes de parcelas y por los responsables de la promoción, ejecución y desarrollo del Área Industrial por las parcelas no vendidas.

VOLVER AL ÍNDICE

4.3.5

MARCO NORMATIVO

LEYES Y DECRETOS PROVINCIALES

Ley Provincial 13532
De creación de areas metropolitanas

Ley Provincial N° 11.525
Parques y Áreas Industriales. 1998

Ley Provincial N° 13.131
Modificase el inciso c) del artículo 9 de la Ley N° 11.525 de Parques y Áreas Industriales

Ley Provincial 13467
Parque logístico y Comercial Área Metropolitana Santa fe

Ley Provincial 13.372
Apruébase el Mapa de Ordenamiento de los Bosques Nativos de la Provincia de Santa Fe

CREACIÓN Y UBICACIÓN

Artículo 1:
"Créase el 'Parque Comercial y Logístico Área Metropolitana Santa Fe', como área dotada de infraestructura y servicios de uso común, desarrollada en armonía con el medio ambiente y destinada a la radicación de empresas comerciales proveedoras de mercancías a nivel mayorista."

Artículo 2:
"El 'Parque Comercial y Logístico Área Metropolitana Santa Fe' se emplazará en una fracción de terreno en la zona a determinar por el Poder Ejecutivo, en jurisdicción del Departamento La Capital; que reúna las condiciones necesarias para su emplazamiento y posterior funcionamiento, de acuerdo a los estudios de factibilidad técnica y económica a realizarse, contemplando los estudios de impacto ambiental e hídricos y las ventajas operativas y logísticas de la zona, con la anuencia de los organismos públicos competentes, autoridades locales, y centros comerciales, de acuerdo a los procedimientos vigentes."

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Artículo 4:
"El Ente tendrá por objeto:
a) Promover la instalación de empresas comerciales mayoristas y el traslado, ampliación y modernización de las existentes.
b) Propiciar la integración y complementación de las actividades comerciales.
c) Promocionar los procesos de capacitación de recursos humanos, empresarios y laborales a través de prácticas comunes.
d) La expansión diversificada hacia mercados extra regionales y/o internacionales.
e) Introducir, a través del emplazamiento concentrado de establecimientos comerciales mayoristas, las condiciones que faciliten la disminución de los costos de inversión en infraestructura y servicios.
f) Posibilitar las condiciones necesarias para relocalizar establecimientos comerciales que se encuentren en conflictos con la población y medio ambiente.
g) Contribuir, en forma sustentable y ambientalmente segura, al aumento de las inversiones del sector, el aumento de la competitividad de las empresas, el crecimiento del empleo y el desarrollo de la región.
h) Impulsar planes de infraestructura, para invertir en la zona, principalmente referidas a la red de transporte, vías de acceso y de comunicaciones.
i) Colaborar con la Provincia y los municipios involucrados en el cumplimiento de planes estratégicos.

↓

VOLVER AL ÍNDICE

4.3.5

MARCO NORMATIVO

LEYES Y DECRETOS PROVINCIALES

Ley Provincial 13532
De creación de areas metropolitanas

Ley Provincial N° 11.525
Parques y Áreas Industriales. 1998

Ley Provincial N° 13.131
Modificase el inciso c) del artículo 9 de la Ley N° 11.525 de Parques y Áreas Industriales

Ley Provincial 13467
Parque logístico y Comercial Área Metropolitana Santa fe

Ley Provincial 13.372
Apruébase el Mapa de Ordenamiento de los Bosques Nativos de la Provincia de Santa Fe

j) Propiciar la creación de nuevas áreas, en sectores donde existan ventajas comparativas, se desarrollen innovaciones tecnológicas y se fomente la creación de empleo para los vecinos de la zona y la acumulación de capital humano.
k) Generar actuaciones urbanísticas, para el mejoramiento físico del entorno y la fijación de la población residente, a los efectos de evitar la emigración de empresas.
l) Gestionar la construcción de nueva infraestructura y recuperar y hacer eficiente la existente.
m) Generar fórmulas de colaboración con instituciones, empresas y comercios para desarrollar proyectos.
n) Promover la imagen de la zona, a nivel nacional e internacional, revelando sus potencialidades e incentivando las inversiones. Promover la modernización del Parque, a través de acciones de transferencia y difusión de nuevas tecnologías, de inversión en capital humano y social.
ñ) Articular las relaciones entre la actividad pública y la inversión privada, orientando las iniciativas al logro de un desarrollo sustentable, en el marco de una estructura comercial y logística adecuada e integrada."

INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

Artículo 9:
"El Ente deberá presentar a la autoridad de aplicación un proyecto, que contenga, al menos, los siguientes puntos:
a) El plano de subdivisión con la proyección de la cantidad de parcelas y/o lotes, indicando las dimensiones y características de los mismos.
b) Detalle de los accesos, calles internas y espacios comunes.
c) Infraestructura y servicios comunes que brindará el Parque; especialmente: iluminación, luz eléctrica, agua potable, gas, desagües pluviales y cloacales y demás servicios necesarios para el desarrollo adecuado de la actividad."

VOLVER AL ÍNDICE

4.3.5

MARCO NORMATIVO

LEYES Y DECRETOS PROVINCIALES

Ley Provincial 13532
De creación de areas metropolitanas

Ley Provincial N° 11.525
Parques y Áreas Industriales. 1998

Ley Provincial N° 13.131
Modificase el inciso c) del artículo 9 de la Ley N° 11.525 de Parques y Áreas Industriales

Ley Provincial 13467
Parque logístico y Comercial Área Metropolitana Santa fe

Ley Provincial 13.372
Apruébase el Mapa de Ordenamiento de los Bosques Nativos de la Provincia de Santa Fe

Mediante la presente Ley se aprueba el Mapa de Ordenamiento de los Bosques Nativos de la Provincia de Santa Fe, en los términos y a los fines de cumplimentar las disposiciones de la Ley Nacional N° 26.331. Se establece que en aquellos Departamentos en los que la superficie de bosques de los sectores rojos y amarillos (según la cartografía) igualen o superen el 15 por ciento de la superficie departamental, la Secretaría de Medio Ambiente y el Ministerio de la Producción podrá autorizar planes de emprendimientos productivos sustentables, previo Estudio de Impacto Ambiental.

VOLVER AL ÍNDICE

4.3.5

MARCO NORMATIVO

ORDENANZAS COMUNALES

Ordenanza N°3137/15
Urbanización y Loteos

Ordenanza N° 11.014.2003
Tránsito Pesado

Ordenanza N.° 3595/2023
Modificación del Art. 3 de la Ordenanza N.° 818/79: delimitación de los Distritos 1 y 10.

Ordenanza N.° 3622/2023
Modificación del Art. 3 de la Ordenanza N.° 818/79: delimitación de los Distritos 1 y 11.

CAPITULO I Caracterizacion de las áreas
Art.1°) Esablécense las siguientes áreas en este ejido comunal: (Anexo plano A02)

AREAS ESPECIALES
Determinase áreas especiales a la zona de islas, al predio del aeropuerto y sus áreas previstas para ampliación y al área ocupada por las vías de ferrocarril.
Art.2°) Las medidas minimas del fraccionamiento de nuevas parecelas en las distintas zonas del área residencial, y los indicadores urbanísticos, (FOS) son:
a).- Medidas minimas:
AREAS ESPECIALES: No se contemplan medidas minimas de división de parcelas, las mismas serán estudiadas en cada caso de acuerdo al uso y funcionalidad que se requiera.
b).- En los casos de fraccionamiento de terrenos con fines sociales, las medidas minimas de las parcelas quedaran sin efecto, y serán estudiadas en cada caso, teniendo siempre a las medidas establecidas en el presente articulo
c).- FOS:
Los porcentajes de los indicadores urbanísticos se encuentran desarrollados en el ANEXO "Cuadro de zonas" del presente reglamento.

EQUIPAMIENTO

DISTRITO	CARÁCTER	SUBDIVISIÓN			URBANIZACIÓN		FOT		FOS	FIS	COTA IGM	OBSERVACIONES
		FRENTE	SUP MIN	LOTE INTERNO	FRENTE	SUP	ADM.	MAX.				
	EQUIPAMIENTO Zonas o fracciones en las que se localizan edificios, equipos o instalaciones destinadas a actividades productivas, técnicas y logísticas necesarias para el desarrollo y el sostenimiento de la actividad urbana											
E1	**EQUIPAMIENTO GENERAL** Parcelas de dominio público o prlvado ocupadas con equipamientos destinados a usos de interés general que ocupan hasta un tercio de la superficie de la manzana											Estarán incluidas en este distrito las parcelas ocupadas con edificios o instalaciones correspondientes a equipamientos de interés público relativo a salud, educación, cultura, deportes, seguridad, etc
E2	**EQUIPAMIENTO ESPECIAL** Parcelas de dominio público o privado de carácter estratégico, sujetos a normas particulares y/o que se prevén futuros emplazamientos de carácter e interés publico											No se admite eje de subdivisión

VOLVER AL ÍNDICE

4.3.5

MARCO NORMATIVO

ORDENANZAS COMUNALES

Ordenanza N°3137/15
Urbanización y Loteos

Ordenanza Nº 11.014.2003
Tránsito Pesado

Ordenanza N.º 3595/2023
Modificación del Art. 3 de la Ordenanza N.º 818/79: delimitación de los Distritos 1 y 10.

Ordenanza N.º 3622/2023
Modificación del Art. 3 de la Ordenanza N.º 818/79: delimitación de los Distritos 1 y 11.

I. DEFINICIÓN DE VEHÍCULOS DE TRÁNSITO PESADO (VTP)

Artículo 1º:
Serán considerados vehículos de tránsito pesado (VTP) a los efectos de esta Ordenanza, todos los vehículos automotores y/o formaciones de vehículos de carga con más de dos (2) ejes, en un todo de acuerdo a lo previsto en los artículos 39º y 40º de la Ordenanza Nº 10.017 'Reglamento General de Tránsito'.

II. RECORRIDO OBLIGATORIO PARA VTP

Artículo 2º:
"Se establece como norma de circulación única para los VTP dentro del ejido municipal de la ciudad de Santa Fe el siguiente diagrama:"

Desde el Este:
Hacia el Sur y Oeste: "Ruta 168, Viaducto Oroño, Avda. Alem, Av. 27 de Febrero, Av. Mar Argentino, Av. Circunvalación Oeste, Autopista Santa Fe - Rosario, Ruta 19."
Hacia el Norte: "Ruta 168, Viaducto Oroño, Avda. Alem, Av. 27 de Febrero, Av. Mar Argentino, Av. Circunvalación Oeste, Rotonda Gorostiaga, Av. Blas Parera, Ruta 11."

Desde el Norte:
Hacia el Sur y Oeste: "Ruta 11, Av. Blas Parera, Rotonda Gorostiaga, Av. Circunvalación Oeste, Autopista Santa Fe - Rosario, Ruta 19."
Hacia el Este: "Ruta 11, Av. Blas Parera, Rotonda Gorostiaga, Av. Circunvalación Oeste, Av. Mar Argentino, Av. 27 de Febrero, Av. Alem, Viaducto Oroño, Ruta 168, Ruta 1."

Desde el Oeste:
Hacia el Norte: "Autopista Santa Fe - Rosario, Circunvalación Oeste, Rotonda Gorostiaga, Ruta 11."
Hacia el Este: "Autopista Santa Fe - Rosario, Av. Circunvalación Oeste, Av. Mar Argentino, Av. 27 de Febrero, Av. Alem, Viaducto Oroño, Ruta 168."

↓

VOLVER AL ÍNDICE

4.3.5

MARCO NORMATIVO

ORDENANZAS COMUNALES

Ordenanza N°3137/15
Urbanización y Loteos

Ordenanza Nº 11.014.2003
Tránsito Pesado

Ordenanza N.º 3595/2023
Modificación del Art. 3 de la Ordenanza N.º 818/79: delimitación de los Distritos 1 y 10.

Ordenanza N.º 3622/2023
Modificación del Art. 3 de la Ordenanza N.º 818/79: delimitación de los Distritos 1 y 11.

V. ESTACIONAMIENTO PARA CARGA Y DESCARGA

Artículo 11º:
El estacionamiento para carga y descarga dentro de los sectores de estacionamiento medido y/o vedado al estacionamiento no podrá ser ejercido por VTP salvo que se hayan previsto excepcionalmente en las autorizaciones de los artículos 6º, 7º, 9º ó 10º.

Para el caso de los vehículos de carga previstos en el artículo 4º las maniobras de carga y/o descarga en espacios medidos y/o vedados se llevarán a cabo dentro del horario comprendido entre las 21:00 y las 09:00 horas y desde las 13:00 y hasta las 17:00 horas.

VII. Playa de estacionamiento y transferencia

Artículo 15º:
El Departamento Ejecutivo Municipal deberá arbitrar las medidas para implementar en forma efectiva los términos de la Ordenanza Nº 9.544 para lo cual podrá convocar a las empresas de transporte, asociaciones y/o particulares a presentar proyectos dentro del plazo establecido en el artículo 17º.

VIII. Facultades y excepciones

Artículo 16º:
El Departamento Ejecutivo Municipal reglamentará la presente Ordenanza y quedará autorizada a dirimir cualquier situación no prevista en la presente así como establecer excepciones al artículo segundo cuando circunstancias excepcionales o de emergencia imposibiliten su cumplimiento.

VOLVER AL ÍNDICE

4.3.5

MARCO NORMATIVO

ORDENANZAS COMUNALES

Ordenanza N°3137/15
Urbanización y Loteos

Ordenanza N° 11.014.2003
Tránsito Pesado

Ordenanza N.° 3595/2023
Modificación del Art. 3 de la Ordenanza N.° 818/79: delimitación de los Distritos 1 y 10.

Ordenanza N.° 3622/2023
Modificación del Art. 3 de la Ordenanza N.° 818/79: delimitación de los Distritos 1 y 11.

UBICACIÓN
Ciudad de Santo Tomé, Departamento La Capital, Provincia de Santa Fe

_Distrito 10: Localizado al suroeste del municipio, en cercanía con la Ruta Nacional 19, el límite con Sauce Viejo y la zona rural contigua.
_Distrito 11: Localizado en el sector este del municipio, próximo a la Autopista Santa Fe – Rosario (AP01) y al trazado ferroviario del Ferrocarril Belgrano Cargas.

Distrito 10
Según la Ordenanza N.° 3595/2023, el Distrito 10 se encuentra delimitado a partir de la intersección de la Ruta Nacional N.° 19 con el eje de la Autopista Santa Fe – Rosario, extendiéndose hacia el norte hasta calle San Martín. Desde allí, atraviesa diversas parcelas rurales (5/1, 7/1-2, 2/5, 15/4) hasta alcanzar el límite con Colonia San José, cerrando el polígono hacia el este nuevamente en la autopista.

Esta delimitación genera una gran área con proyección para usos industriales, con proximidad a ejes logísticos estratégicos.

Distrito 11
Según la Ordenanza N.° 3622/2023, el Distrito 11 se establece entre la Autopista AP01, la Avenida del Trabajo (calle N° 56), el trazado ferroviario del FCNGMB (Belgrano Cargas), y calles troncales como Arenales (N° 68), Díaz Colodrero (N° 97) y Richieri (N° 88).

El distrito se caracteriza por su alta conectividad y su integración con el tejido urbano, permitiendo usos industriales compatibles con la actividad logística y ferroviaria.

Objetivo
Reorganizar el suelo urbano-industrial mediante la delimitación normativa de áreas específicas destinadas al desarrollo productivo. Se busca:
_Consolidar zonas aptas para la radicación de industrias y actividades logísticas.
_Promover el crecimiento ordenado del tejido productivo.
_Establecer lineamientos claros para la compatibilidad de usos y accesibilidad.

Infraestructura y conectividad
_Acceso directo a Ruta Nacional 19, Autopista Santa Fe – Rosario, y caminos rurales estratégicos.
_Cercanía con el ferrocarril Belgrano Cargas, con potencial logístico.
_Proximidad a núcleos urbanos densos y polos industriales consolidados (como Sauce Viejo y el área metropolitana de Santa Fe).
_Potencial sinérgico con futuros desarrollos regionales, como el hub logístico en Sauce Viejo.

VOLVER AL ÍNDICE

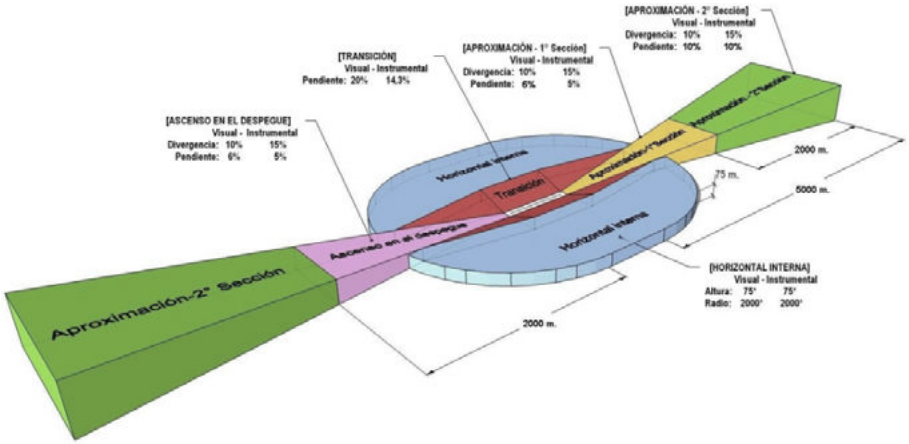
4.3.5

MARCO NORMATIVO

NORMATIVA AERONÁUTICA

RAAC Parte 156
Sobre diseño y operación de aeródromos STOL (ANAC)

Anexo 14 Volumen I
Diseño y operación de aeródromos (OACI)



Administración Nacional de Aviación Civil. (2022). Figura D.1. Superficies limitadoras de obstáculos. En RAAC Parte 156 – Diseño y operación de aeródromos STOL (2.ª ed., Resolución ANAC N.º 78/2022).

Naturaleza y aplicación
La RAAC Parte 156 forma parte del cuerpo normativo nacional elaborado por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC). Regula los aspectos técnicos y operativos relacionados con los aeródromos STOL (Short Take-Off and Landing), incluyendo el diseño, construcción, mantenimiento y condiciones de entorno. Su aplicación es de carácter obligatorio en todo el territorio argentino.

Esta normativa tiene especial relevancia en proyectos ubicados en zonas cercanas a aeródromos, como es el caso del predio lindero al Aeropuerto de Sauce Viejo.
Superficies limitadoras de obstáculos

La Subparte D de la norma establece un conjunto de superficies imaginarias que rodean la pista y dentro de las cuales se restringe la altura de construcciones o instalaciones. Estas superficies buscan evitar interferencias en las maniobras de aproximación, aterrizaje y despegue.

Las principales superficies consideradas son:
_Superficie horizontal: ubicada 45 metros por encima del nivel del aeródromo, establece un techo máximo de altura dentro de un radio de 4.000 metros.
_Superficie cónica: se extiende desde el borde de la superficie horizontal con una pendiente ascendente del 5%, alcanzando 2.000 metros adicionales.
_Superficie de aproximación: se proyecta desde el umbral de pista hacia adelante, con inclinaciones que oscilan entre el 2% y 3,33%, extendiéndose hasta 15 km.
_Superficie de transición: conecta las superficies laterales con el terreno, con una inclinación de aproximadamente 14%.
_Superficie de ascenso en despegue: continúa desde el extremo de la pista en la dirección del despegue, con pendiente ascendente.

Evaluación de objetos y obstáculos
Toda construcción, torre, antena o elemento artificial deberá ser evaluado respecto a su interferencia con las superficies establecidas. En caso de superar los límites, será considerado un obstáculo y no podrá autorizarse su instalación sin medidas de mitigación o desplazamiento.

VOLVER AL ÍNDICE

4.3.5

MARCO NORMATIVO

NORMATIVA AERONÁUTICA

RAAC Parte 156
Sobre diseño y operación de aeródromos STOL (ANAC)

Anexo 14 Volumen I
Diseño y operación de aeródromos (OACI)

Naturaleza y alcance
El Anexo 14 forma parte de los documentos normativos elaborados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organismo especializado de las Naciones Unidas. Su Volumen I establece los estándares y prácticas recomendadas (SARPs) para el diseño y operación segura de los aeródromos.

Argentina, como Estado miembro de OACI, adopta estos lineamientos en su legislación nacional a través de la ANAC. Si bien no se trata de una ley en sí misma, su aplicación es obligatoria a través de las RAAC, y sirve como referencia técnica principal.
Control de fauna y gestión del entorno

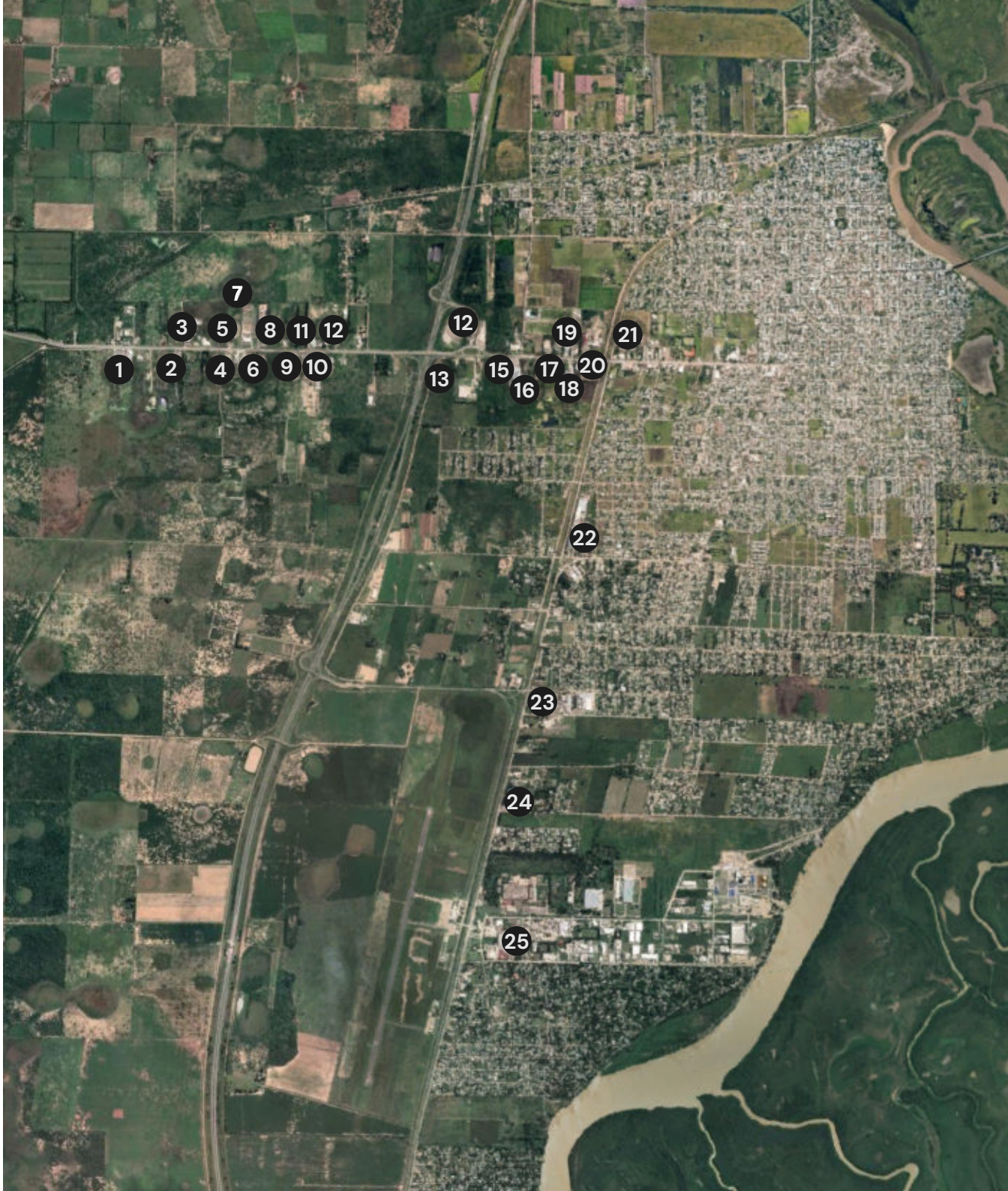
El Capítulo 9.4 del Anexo 14 establece normas sobre la prevención de presencia de fauna silvestre, particularmente aves, en las inmediaciones de los aeropuertos. Esta sección destaca:
_La necesidad de evitar actividades o condiciones que atraigan fauna (por ejemplo, basurales, espejos de agua, cultivos o alimento al aire libre).
_La implementación de barreras físicas, monitoreo continuo y estrategias de manejo del hábitat.
_El diseño de infraestructura aeroportuaria y proyectos lindantes debe contemplar estos factores desde etapas iniciales de planificación.

VOLVER AL ÍNDICE

4.3.6

RELEVAMIENTO FOTOGRÁFICO

La imagen revela una configuración territorial claramente orientada a la consolidación de dos corredores viales estratégicos: la Ruta Nacional N°19 y la Ruta Nacional N°11, en articulación con el desarrollo del Parque Industrial de Sauce Viejo. Esta configuración territorial potencia una lógica de desarrollo productivo que articula corredores industriales viales con infraestructuras de soporte estratégicamente ubicadas, vinculando áreas de manufactura, centros de acopio y puntos de distribución, especialmente orientados al intercambio de bienes. La Ruta 19, con al menos más de 21 establecimientos industriales, muestra un grado de ocupación intensivo, posicionándose como una columna vertebral de flujo de cargas hacia el oeste del país. A esto se suman las industrias ubicadas sobre la Ruta 11, que refuerzan el eje logístico norte-sur del área metropolitana santafesina. Finalmente, el Parque Industrial de Sauce Viejo, en cercanías con el aeropuerto, representa una plataforma privilegiada para la radicación de industrias con perfil exportador. El desarrollo del área metropolitana de Santa Fe evidencia un proceso sostenido de expansión industrial sobre los principales corredores viales, acompañado por la consolidación de sectores logísticos de escala regional. Tal como lo demostrado anteriormente en el plano de zonificación, los distritos 10 y 11 de la ciudad de Santo Tomé se consolidan actualmente como núcleos industriales.



1 DEPÓSITO GRUPO MACUA



VISTA DESDE LA RUTA 19

2 YPF AGRO



VISTA DESDE LA RUTA 19

3 DEPÓSITO ARCOR



VISTA DESDE LA RUTA 19

4 DEPÓSITO EXTRA GAS



VISTA DESDE LA RUTA 19

5 TECNOCROM S.A



VISTA DESDE LA RUTA 19

6 QUIMADH LABORATORIO



VISTA DESDE LA RUTA 19

7 DEPÓSITO GENERAL GUERECHET



VISTA DESDE LA RUTA 19

8 INAR VIAL



VISTA DESDE LA RUTA 19

9 PIRAMIDE CENTRO LOGÍSTICO



VISTA DESDE LA RUTA 19

10 BERTONE PREMOLDEADOS



VISTA DESDE LA RUTA 19

11 VIDRIOS BIANCHI



VISTA DESDE LA RUTA 19

12 LABORATORIOS BAHER SRL



VISTA DESDE LA RUTA 19

13 CENTRO DISTRIBUCIÓN ALVEAR



VISTA DESDE LA RUTA 19

14 IVECO



VISTA DESDE LA RUTA 19

15 CENTRO LOGÍSTICA ANDREANI



VISTA DESDE LA RUTA 19

16 DEPÓSITO COCA COLA



VISTA DESDE LA RUTA 19

17 DROGUERÍA DEL SUD



VISTA DESDE LA RUTA 19

18 ABERTURAS GENERAL PAZ



VISTA DESDE LA RUTA 19

19 BAHCO



VISTA DESDE LA RUTA 19

20 TRANSPORTE ARIAS



VISTA DESDE LA RUTA 19

21 DUPONT DISTRIBUCIONES



VISTA DESDE LA RUTA 11

22 NESTLE PURINA



VISTA DESDE AV. RICHIERI

23 CENTRO LOGÍSTICO SAUCE VIEJO



VISTA DESDE LA RUTA 11

24 CELULOSA MOLDEADA



VISTA DESDE LA RUTA 11

25 PARQUE INDUSTRIAL



VISTA DESDE LA RUTA 11

El relevamiento fotográfico constituye una herramienta valiosa para comprender el estado actual del territorio y su potencial de transformación.

Estas imágenes no sólo documentan una situación presente, sino que permiten visibilizar las condiciones territoriales que evidencian el proceso de consolidación de la Ruta 19 como un corredor industrial en desarrollo, articulando escalas, flujos y funciones dentro del área metropolitana del Gran Santa Fe.

VOLVER AL ÍNDICE

4.3.7

CONCLUSIÓN

El estudio a escala micro permitió reconocer las particularidades del entorno inmediato al predio de intervención, aportando una lectura precisa del contexto físico, urbano y normativo que lo rodea. El crecimiento sostenido de Sauce Viejo, tanto en términos demográficos como industriales, ha configurado un tejido urbano en expansión, donde conviven sectores consolidados con áreas en proceso de transformación. Esta dinámica se ve fortalecida por la presencia de infraestructuras de relevancia, como el aeropuerto internacional, las rutas nacionales N.º 11 y N.º 19, el acceso a la autopista Santa Fe–Rosario y el trazado ferroviario del Belgrano Cargas.

La zonificación vigente, junto con la reciente creación de distritos industriales en el municipio de Santo Tomé, refleja una planificación territorial orientada a consolidar corredores productivos y logísticos. Asimismo, la proximidad a barrios residenciales y espacios naturales introduce una complejidad que obliga a considerar con atención los límites y oportunidades del sector.

En conjunto, el análisis confirma que el área reúne condiciones estratégicas para albergar desarrollos de envergadura, en un nodo donde convergen infraestructuras regionales, potenciales sinergias industriales y demandas urbanas emergentes. Esta comprensión integral del sitio constituye una base sólida para avanzar hacia propuestas que se ajusten a su realidad territorial y proyecten su desarrollo futuro con criterios de articulación, sostenibilidad y cohesión metropolitana.



5

Estudio de casos

MODELOS DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS MULTIMODALES Y NODOS METROPOLITANOS

p.74 5.1 Enfoque referencial / **p.75** 5.2 Caso 1: PLAZA / **p.77** 5.2 Caso 2: NORLOG / **p.79** 5.3 Caso 3: PIR5/ **p.81** 5.5 Caso 4: CTC / **p.83** 5.6 Conclusiones parciales

VOLVER AL ÍNDICE

5.1

ENFOQUE REFERENCIAL

En el marco de esta investigación proyectual, la selección y análisis de antecedentes resulta fundamental para reconocer experiencias previas que permiten enriquecer la propuesta de un polo de desarrollo logístico y comercial en Sauce Viejo. El estudio de casos pertinentes brinda referencias concretas sobre cómo otras iniciativas han abordado problemáticas similares, vinculadas a la integración de infraestructuras multimodales, la reorganización territorial de flujos de carga y personas, y la consolidación de nuevas centralidades urbanas asociadas al sistema productivo.

La elección de los antecedentes que se desarrollan a continuación responde a criterios de pertinencia funcional, escala territorial y enfoque estratégico. Se consideran proyectos que han demostrado capacidades operativas, así como también esquemas de planificación y gestión que articulan sectores públicos y privados, proponiendo modelos de desarrollo territorial sostenibles y eficientes.

A través del análisis de estos casos, se busca extraer aprendizajes proyectuales aplicables a la realidad local, identificar lógicas de organización espacial replicables y anticipar desafíos propios de la implementación de este tipo de infraestructuras complejas. En definitiva, este capítulo aporta un marco referencial que fortalece la propuesta desde una perspectiva comparada, permitiendo fundamentar las decisiones de diseño a partir de experiencias contextualizadas.

VOLVER AL ÍNDICE

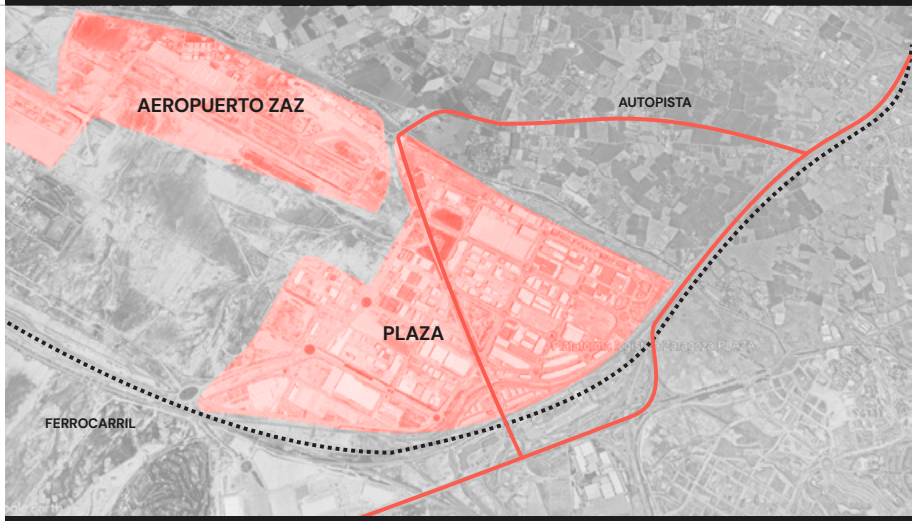
5.2

PLAZA – PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ZARAGOZA

PLAZA es la plataforma logística intermodal más grande del sur de Europa, ubicada en Zaragoza, España. Su desarrollo articula en un único predio operaciones logísticas por carretera, ferrocarril y avión, permitiendo una conexión directa y eficiente entre centros de producción y consumo a escala nacional e internacional. Esta condición la convierte en un referente clave para el diseño de infraestructuras logísticas complejas como la que se propone en Sauce Viejo. La plataforma se encuentra directamente vinculada al Aeropuerto de Zaragoza, a una línea ferroviaria de alta velocidad y a la Autovía de Aragón, conformando un verdadero nodo multimodal. Su localización estratégica, alejada de la trama urbana central, permite un funcionamiento intensivo con bajo impacto ambiental y facilita la gestión de grandes volúmenes de carga. Con más de 1.300 hectáreas, PLAZA cuenta con equipamiento de última generación: red eléctrica propia, sistema autónomo de agua potable y saneamiento, drenaje pluvial, red de gas industrial y telecomunicaciones por fibra óptica. Las tipologías edificatorias adoptan soluciones metálicas modulares, con cubiertas livianas adaptadas a las necesidades de almacenamiento y distribución. PLAZA fue impulsada por un consorcio público-privado y ha consolidado un ecosistema productivo orientado a la logística avanzada, con empresas nacionales e internacionales instaladas en el parque. Su diseño y funcionamiento constituyen un modelo directo para el proyecto de Sauce Viejo, al demostrar la viabilidad de una centralidad logística articulada con infraestructura ferroviaria, aeroportuaria y vial, dentro de una lógica territorial planificada.







UBICACIÓN
Zaragoza, Comunidad Autónoma ||
de Aragón, España.

SUPERFICIE TOTAL
1.312 hectáreas.

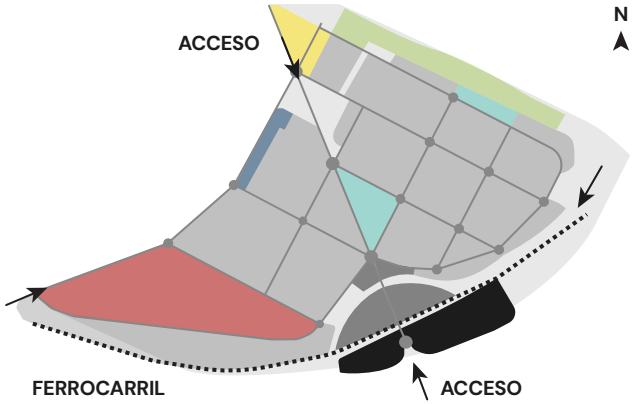
ESTADO DEL PROYECTO
En funcionamiento, con sectores
aún en construcción.

PROMOTORES / GESTORES
PLAZA S.A. (Gobierno de Aragón),
Ayuntamiento de Zaragoza, Comunidad
Autónoma de Aragón, Ibercaja y Caja de
Ahorros de la Inmaculada.

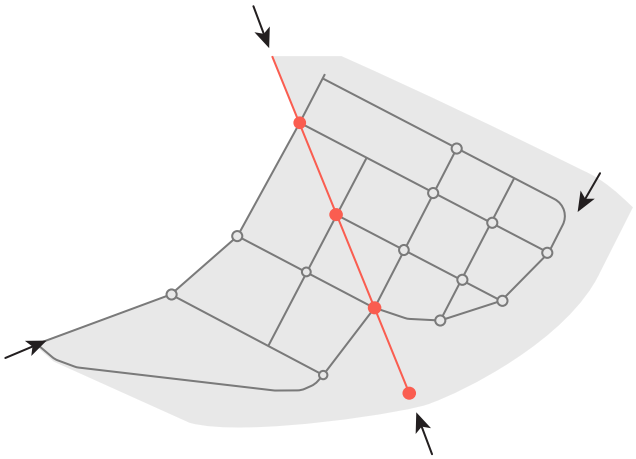
VOLVER AL ÍNDICE

5.2

PLAZA – PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ZARAGOZA



REFERENCIAS
- Sector comercial
- Servicios
- Parque empresarial
- Centro comercial
- Equipamiento social
- Logística industrial
- Logística ferroviaria
- Logística aeropuertaria
- Parque deportivo



REFERENCIAS
- Troncal principal: eje que atraviesa el parque, conecta los accesos mayores y distribuye el tránsito.
- Secundarias: calles que vinculan sectores internos y permiten ingreso a cada parcela.
- Rotondas: calles que vinculan sectores internos y permiten ingreso a cada parcela.

CONECTIVIDAD Y ACCESOS
Conexión directa con el Aeropuerto de Zaragoza, la línea ferroviaria de Alta Velocidad y la Autovía de Aragón. El eje principal vial es la Carretera Nacional N-125, que conecta con el aeropuerto.

INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Sistema propio de abastecimiento de agua (depuración, potabilización y bombeo). Subestación eléctrica transformadora, drenaje pluvial, saneamiento, gas industrial. Servicios de telefonía y fibra óptica.

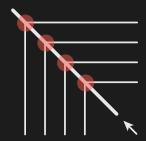
ZONIFICACIÓN Y APTITUD
Destinado a actividades logísticas multimodales: ferrocarril, carretera y avión. Amplios sectores para uso industrial y equipamiento, con urbanización extensiva. Tipología edificatoria con estructuras metálicas, paneles sándwich y chapa lisa.

IMPACTO URBANO Y AMBIENTAL
Bajo, debido a su localización alejada de la trama urbana de Zaragoza.

GRADO DE INFLUENCIA
Nacional e internacional. Alta frecuencia de uso como centro de transferencia de mercancías en el continente europeo.

EMPRESAS RADICADAS
Diversas firmas de logística, distribución y servicios vinculados al comercio internacional. Actúa como hub logístico clave para conectar centros de producción y consumo de Europa.

MATERIALIDAD
Edificios industriales con cubiertas metálicas, estructuras livianas y terminaciones funcionales.



TIPOLOGÍA

VOLVER AL ÍNDICE

5.3

NORLOG – PLATAFORMA LOGÍSTICA E INDUSTRIAL DE TIGRE

Norlog es una plataforma logística e industrial desarrollada por Andreani en General Pacheco, partido de Tigre. Con una superficie aproximada de 100 hectáreas, está orientada a empresas logísticas e industrias livianas, ofreciendo infraestructura de alta calidad y conectividad directa con la Autopista Panamericana y los principales corredores del Mercosur. El predio cuenta con pavimento H30, fibra óptica, red contra incendios, sistema pluvial y cloacal, planta de tratamiento de efluentes, polders de protección y cerramiento perimetral con vigilancia 24/7. Dispone de parcelas para grandes operadores y lotes menores para pymes, con servicios centralizados y accesos controlados.Norlog fue declarado de interés municipal y se consolida como un nodo estratégico en la red logística del norte del AMBA, destacándose por su sustentabilidad, eficiencia operativa y aporte al desarrollo industrial de la región.







UBICACIÓN
Av. Presidente Perón 4749, Pacheco, Partido de Tigre, Provincia de Buenos Aires (zona Norte del Gran Buenos Aires).

SUPERFICIE TOTAL
Aproximadamente 100 hectáreas de desarrollo multimodal.

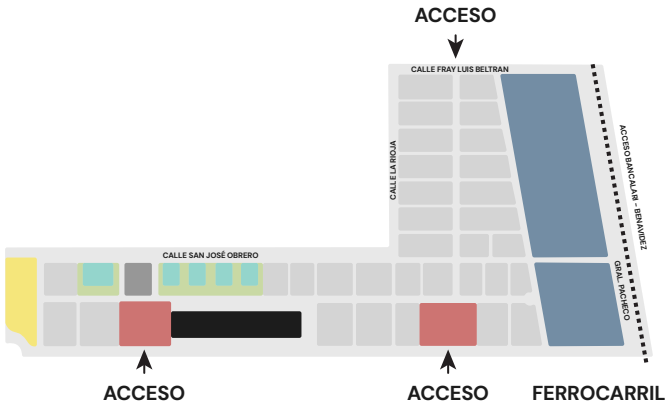
ESTADO DEL PROYECTO
En funcionamiento; con varias etapas ya habilitadas e inauguradas (incluyendo naves en uso por pymes y grandes firmas como Welttechnik S.A.).

PROMOTORES / GESTORES
Andreani Desarrollos Inmobiliarios (división del Grupo Logístico Andreani).

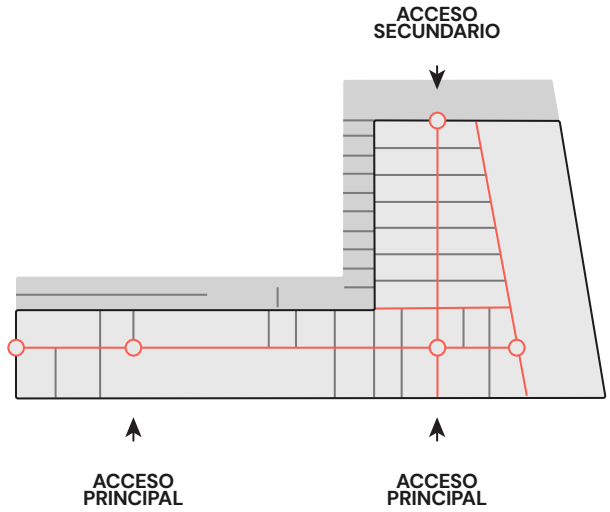
VOLVER AL ÍNDICE

5.3

NORLOG – PLATAFORMA LOGÍSTICA E INDUSTRIAL DE TIGRE



REFERENCIAS
- Cross docking
- Servicios
- Comercios
- Parque empresarial
- Logística industrial
- Estacionamiento / Pórtico Ingreso
- Hotel
- Espacios verdes



REFERENCIAS
- Troncal principal: eje que atraviesa el parque, conecta los accesos mayores y distribuye el tránsito.
- Secundarias: calles que vinculan sectores internos y permiten ingreso a cada parcela.
- Rotondas: intersecciones clave para organizar flujos, especialmente para vehículos pesados.
- Circulación Perimetral

CONECTIVIDAD Y ACCESOS
Frontera vial con Ruta 9 y próximo a la Autopista Panamericana, con acceso rápido a Puertos (Buenos Aires/Zárate-Brazo Largo) y corredores mercosur.

INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
Pavimento H30 de alta resistencia (18–22 cm) apto para tránsito pesado Calles internas amplias, red de media tensión en anillo, alumbrado LED, fibra óptica y grupos electrógenos para emergencias. Sistema contra incendios, red pluvial y cloacal, planta de tratamiento de efluentes, polders protectores. Estacionamientos para camiones y autos, cerramiento perimetral con CCTV y monitoreo 24 hs, control de acceso vehicular y peatonal. Riego por goteo y parquización con barreras verdes de catorce mil árboles.

ZONIFICACIÓN Y APTITUD
Suelo industrial "parquizado" (zonificación seguridad categorías I y II), diseñado para industrias livianas, almacenaje y logística multimodal.

EMPRESAS RADICADAS
Más de 20 empresas, incluidas pymes y firmas industriales – por ejemplo, Welttechnik S.A. (aberturas de PVC y aluminio).

IMPACTO ECONÓMICO Y SOCIAL
Inversión inicial estimada en varios cientos de millones USD; fue declarado de interés municipal y galardonado como mejor emprendimiento inmobiliario de Tigre (SIT 2013).

SOSTENIBILIDAD Y GESTIÓN AMBIENTAL
Alumbrado eficiente, tratamiento de efluentes, polders, infraestructura verde perimetral y sistemas de riego por goteo.

GRADO DE INFLUENCIA
Regional/multinacional dado su vínculo con corredores del Mercosur.

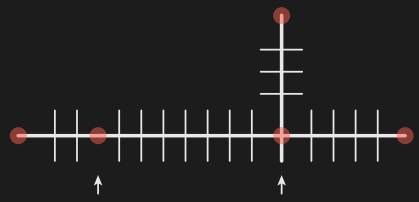
IMPACTO URBANO
Ubicación en zona periurbana de Pacheco, que limita privacidad/residencial, con barreras verdes que amortiguan externalidades.

MATERIALIDAD
Naves con estructura metálica y paneles, pavimento láser screed para cubiertas con carga solar futura.

ACTIVIDAD LOGÍSTICA / INDUSTRIAL
_31 lotes de entre 10.000 y 20.000 m²
_80% de superficie de uso exclusivo
_20% para servidumbres y pasos

CROSS DOCKING
20.000 m²

SERVICIOS
_Aprox. 15.000 m²
_60 % uso exclusivo – 40 % servidumbres/pasos
_Admite hasta 3 niveles de edificación



TIPOLOGÍA PEINE DOBLE

VOLVER AL ÍNDICE

5.4

PIR5 – PARQUE INDUSTRIAL RUTA 5

PIR5 es un parque industrial y logístico de carácter bimodal (carretero y ferroviario), concebido como una plataforma de desarrollo productivo, tecnológico y de servicios complementarios dentro del Área Metropolitana de Montevideo. Su localización estratégica, a 20 minutos del Puerto de Montevideo y 35 del Aeropuerto de Carrasco, lo posiciona como un nodo clave en el sistema de transporte nacional e internacional.

El parque combina conectividad física (ruta y ferrocarril) con infraestructura de alta calidad, lo que permite la instalación inmediata de empresas bajo modalidad "llave en mano" o con desarrollo a medida. Además, cuenta con una playa de contenedores de más de 30.000 m² y ramales ferroviarios exclusivos conectados al Ferrocarril Central, lo que lo convierte en una plataforma ideal para operaciones logísticas de gran escala.

PIR5 fue declarado de interés nacional y departamental, lo que lo habilita a ofrecer importantes beneficios fiscales bajo la Ley de Promoción de Inversiones y la Ley de Parques Industriales. Su infraestructura incluye abastecimiento de agua propio, red eléctrica, subestación transformadora, drenajes pluviales, saneamiento, gas industrial, telecomunicaciones (incluyendo fibra óptica y 5G), control de incendios, oficinas administrativas, coworking industrial y seguridad 24/7.

El parque ya cuenta con una importante nave operativa, áreas fiscales extraportuarias, más de 40 lotes disponibles, y genera más de 750 empleos directos. Con una superficie superior a las 80 hectáreas, se proyecta como un hub industrial de nueva generación, con fuerte enfoque en sostenibilidad, innovación tecnológica y eficiencia energética.





UBICACIÓN
Ruta Nacional N°5, km 33, Progreso (Departamento de Canelones), dentro del área metropolitana de Montevideo – a 20′ del Puerto Libre de Montevideo, 35′ del Aeropuerto de Carrasco y 10′ del Anillo Perimetral.

SUPERFICIE TOTAL
Aproximadamente entre 80 ha y 100 ha.

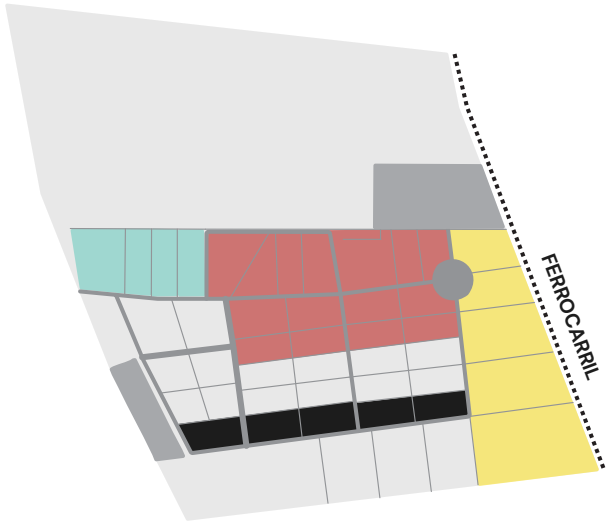
ESTADO DEL PROYECTO
En funcionamiento; primera fase inaugurada en 2021 con inversión de USD 50 millones (20M inversión inicial y 30M en desarrollo).

PROMOTORES / GESTORES
Grupo RAS (división de Infraestructura y Almacenamiento) en colaboración con MEF, MIEM y la Intendencia de Canelones.

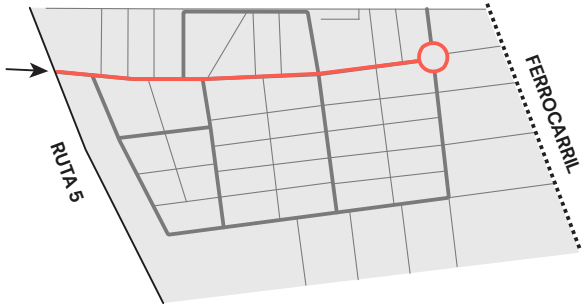
VOLVER AL ÍNDICE

5.4

PIR5 – PARQUE INDUSTRIAL RUTA 5



REFERENCIAS
- Servicios
- Coworking industrial
- Logística industrial
- Pymes industriales
- Logística extraportuaria



REFERENCIAS
- Troncal principal: eje que atraviesa el parque, conecta los accesos mayores y distribuye el tránsito.
- Secundarias: calles que vinculan sectores internos y permiten ingreso a cada parcela.
- Rotondas: calles que vinculan sectores internos y permiten ingreso a cada parcela.

GRADO DE INFLUENCIA
Nacional/regional.

IMPACTO URBANO/AMBIENTAL
Se sitúa en zona periurbana, con bajas externalidades urbanas y enfoque en sostenibilidad.

MATERIALIDAD CONSTRUCTIVA
Naves metálicas con paneles sandwich (según formatos comunes del parque).

ORGANISMOS PROMOTORES
MEF, MIEM, Intendencia de Canelones.

SERVICIOS ESPECÍFICOS
E.g., internet, sistemas IoT, oficinas, coworking tech.

GRADO DE MADUREZ TECNOLÓGICA
Presencia de plataforma tech + enfoque "Industria 4.0".



TIPOLOGÍA PEINE SIMPLE

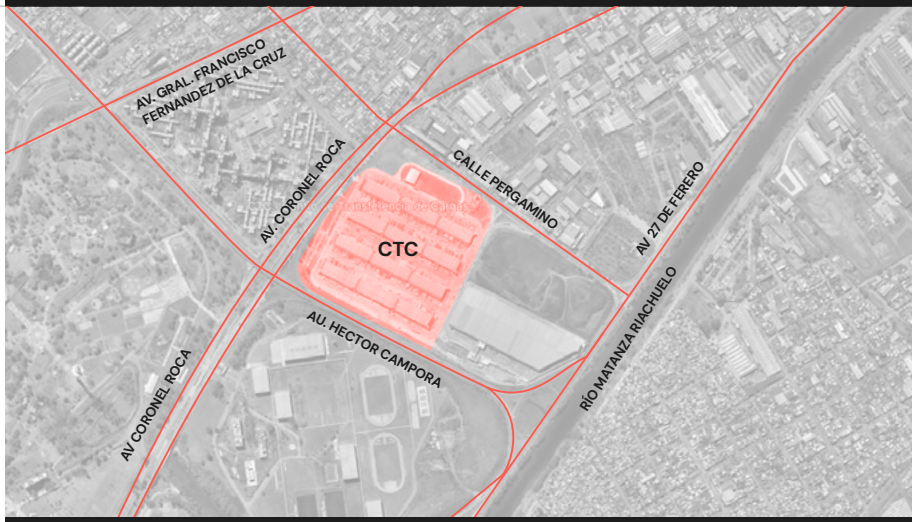
VOLVER AL ÍNDICE

5.5

CENTRO DE TRANSFERENCIA DE CARGAS (CTC) – CIUDAD DE BUENOS AIRES

Modelo operativo de plataforma logística metropolitana interjurisdiccional.

El Centro de Transferencia de Cargas (CTC) fue concebido como un nodo logístico estratégico para organizar el ingreso de transporte pesado a la Ciudad de Buenos Aires, evitando su circulación por zonas urbanas densas y mejorando la eficiencia de la distribución urbana. Ubicado en el límite sur de la ciudad, sobre terrenos contiguos al Mercado Central y al Riachuelo, articula infraestructura logística operativa con servicios complementarios, funcionando como una nueva centralidad logística de escala metropolitana. El proyecto fue impulsado por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires con participación del Ministerio de Transporte de la Nación y cámaras empresariales, en un esquema de gestión público-privada e interjurisdiccional. Se consolidó como un ejemplo concreto de cómo reordenar la logística urbana desde el borde de la ciudad mediante infraestructura específica, criterios ambientales y zonificación técnica.



UBICACIÓN
Villa Soldati, Ciudad Autónoma de Buenos Aires – Límite con el partido de La Matanza, próximo al Mercado Central.

SUPERFICIE TOTAL
37 ha.

ESTADO DEL PROYECTO
Inicio de obras: 2014
Puesta en funcionamiento: 2016

PROMOTORES / GESTORES
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GCBA). Ministerio de Transporte de la Nación. Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas (CEDAC). Operadores privados de logística y transporte

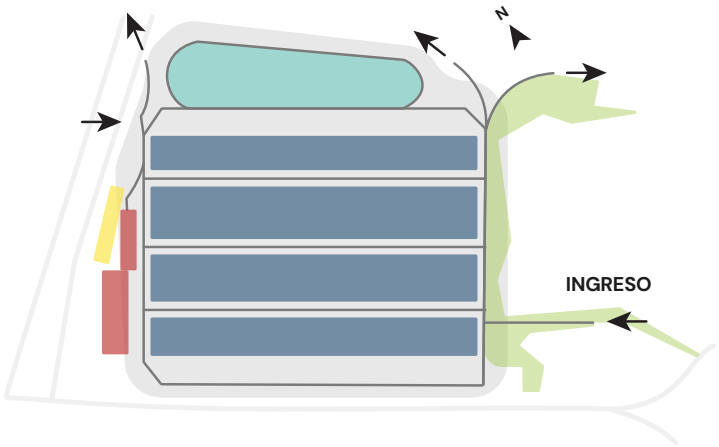




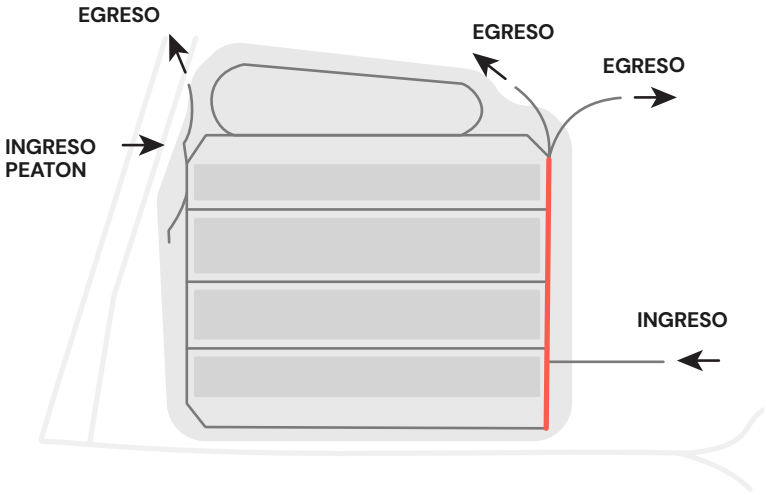
VOLVER AL ÍNDICE

5.5

CENTRO DE TRANSFERENCIA DE CARGAS (CTC) – CIUDAD DE BUENOS AIRES



REFERENCIAS
- Servicios
- Oficinas
- Logística industrial
- Estacionamiento
- Espacios verdes



REFERENCIAS
- Troncal principal: eje que atraviesa el parque, conecta los accesos mayores y distribuye el tránsito.
- Secundarias: calles que vinculan sectores internos y permiten ingreso a cada parcela.

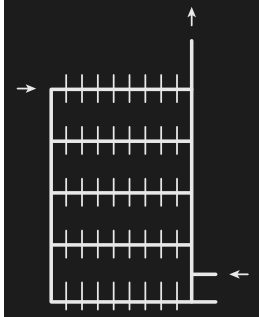
EJE TEMÁTICO
Logística metropolitana – Infraestructura operativa – Gestión interjurisdiccional

MODELO DE GESTIÓN
Público–privado, con articulación entre el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, la Nación, la Provincia de Buenos Aires y cámaras empresarias del sector del transporte.

OBJETIVOS
_Evitar la circulación de transporte pesado por áreas densamente urbanizadas.
_Reordenar el sistema de distribución de mercancías hacia modelos más eficientes.
_Dotar al sistema metropolitano de una infraestructura logística de frontera.
_Ofrecer servicios de apoyo para operadores y transportistas.

ACCIONES
_Construcción de plataformas de transferencia para camiones de gran porte.
_Incorporación de playas de estacionamiento y descanso.

ÁREAS DE SERVICIOS
Gastronomía, talleres, administración, baños, etc. Control digital de ingresos y egresos, con trazabilidad de cargas. Vínculo físico con el Mercado Central. Proyección de integración con el Ferrocarril Belgrano Sur.



TIPOLOGÍA PEINE SIMPLE LATERAL

VOLVER AL ÍNDICE

5.6

CONCLUSIONES PARCIALES

El recorrido por los antecedentes estudiados deja en claro que proyectar un polo logístico y comercial en Sauce Viejo no es una idea aislada ni improvisada, sino que forma parte de una lógica territorial y urbana que ya ha sido explorada en otros contextos. Cada caso analizado —desde la imponente plataforma PLAZA en Zaragoza hasta el más reciente Centro de Transferencia de Cargas en Buenos Aires— ofrece pistas concretas sobre cómo pensar, organizar y poner en funcionamiento este tipo de infraestructuras complejas.

Uno de los aprendizajes más evidentes es que la localización estratégica, alejada del centro urbano pero bien conectada con las grandes infraestructuras de transporte, es una condición clave para garantizar eficiencia operativa y bajo impacto ambiental. Esto reafirma que Sauce Viejo, por su cercanía al aeropuerto, la autopista y la Ruta 11, tiene el potencial real de convertirse en un nodo logístico regional.

Otro aspecto común entre los casos es la importancia de un diseño funcional claro: con accesos jerarquizados, circulaciones internas bien organizadas y sectores diferenciados según los usos. Esta organización no solo responde a criterios técnicos, sino que mejora la experiencia de uso para transportistas, trabajadores y empresas que operan en el lugar.

También es notable cómo estas plataformas incorporan criterios de sostenibilidad y tecnología, no como un agregado opcional, sino como parte esencial del proyecto. Casos como PIR5, en Uruguay, muestran cómo la logística del futuro está pensada desde una mirada integral: conectividad digital, automatización, gestión ambiental y servicios de calidad. Este enfoque —que se enmarca en lo que hoy se llama Industria 4.0— plantea una forma de trabajo más inteligente, más conectada y más eficiente, potenciada por tecnologías como el 5G, que permiten monitorear y operar en tiempo real.

Por último, la gestión público-privada y la articulación entre distintos niveles del Estado aparecen como condiciones recurrentes para hacer viables proyectos de esta escala. En este sentido, experiencias como la del CTC marcan un camino a seguir: pensar en Sauce Viejo como una nueva centralidad logística, capaz de vincular municipios, provincia y nación, y de integrar funciones económicas clave para el área metropolitana.

Todas estas lecciones no solo nutren la etapa proyectual que sigue, sino que ayudan a darle sentido y dirección. El objetivo no es replicar un modelo tal cual, sino adaptar inteligentemente lo aprendido para que la propuesta de Sauce Viejo tenga identidad propia, pero al mismo tiempo esté alineada con las mejores prácticas del presente y del futuro logístico.

NOMBRE	UBICACIÓN	SUP.	MODALIDAD LOGÍSTICA	TIPOLOGÍA EDILICIA	MODELO DE GESTIÓN	RELACIÓN CON ÁREAS URBANAS	ELEMENTOS SOSTENIBLES	GRADO DE INFLUENCIA
PLAZA	Zaragoza, España	1312 Ha	Trimodal (carretero, ferroviario, aéreo)	Modular metálica, cubiertas livianas	Público-Privado (consorcio regional)	Ubicación periférica, bajo impacto urbano	Infraestructura propia y diseño funcional con bajo impacto	Internacional
NORLOG	Tigre, Buenos Aires, Argentina	100 Ha	Bimodal (carretero y logística regional)	Peine doble, naves metálicas con paneles	Privado (Andreani, declarado de interés municipal)	Zona periurbana, mitigación con barreras verdes	Riego por goteo, barreras verdes, eficiencia energética	Regional / Mercosur
PIR5	Montevideo, Uruguay	80 Ha	Bimodal (carretero y ferroviario)	Peine simple, naves metálicas	Público-Privado (Grupo RAS + Gobierno Uruguayo)	Zona periurbana, enfoque sustentable	Enfoque en industria 4.0, tratamiento de efluentes, 5G	Nacional / Regional
CTC	Villa Soldati, CABA, Argentina	37 Ha	Monomodal urbano (carretero, con proyección ferroviaria)	Peine simple lateral, edificio de servicios y playas	Público-Privado e interjurisdiccional	Límite urbano metropolitano, reorganiza flujos de ingreso	Control de flujos, minimización del tránsito urbano pesado	Metropolitano

VOLVER AL ÍNDICE

CAPÍTULO SEIS

6

Hacia un nueva *centralidad*

p.85 6.1 Nueva centralidad / **p.88** 6.2 Introducción al proyecto / **p.91** 6.3 Ubicación de los proyectos / **p.94** 6.4 Viario y estructuración / **p.96** 6.5 Cortes esquemáticos / **p.97** 6.6 Multimodalidad / **p.98** 6.7 Área logística / **p.104** 6.8 Puerto seco intermodal / **p.106** 6.9 Depósitos y plataforma / **p.107** 6.9 Terminal de ómnibus / **p.109** 6.10 Hotelería / **p.111** 6.11 Área comercial / **p.113** 6.12 Estación ferrocarril de pasajeros

6.1

EL CONCEPTO DE NUEVA CENTRALIDAD METROPOLITANA

En este capítulo se desarrollará la noción de "nueva centralidad metropolitana" como eje conceptual y proyectual del presente trabajo. Esta idea se nutre de distintos enfoques teóricos que permiten comprender cómo ciertas infraestructuras o equipamientos estratégicos pueden adquirir un rol organizador del territorio, aun fuera de los centros urbanos tradicionales. A continuación, se presentan dos aproximaciones clave al concepto, que orientan y fundamentan la propuesta del polo logístico y comercial en Sauce Viejo.

NUEVA CENTRALIDAD SEGÚN SASKIA SASSEN

"Una organización espacial caracterizada por densos nódulos estratégicos diseminados en una región más amplia constituye una nueva forma de organizar el territorio del 'centro'."
(Sassen, 2001, p. 186)

Para Saskia Sassen, la centralidad en el mundo globalizado ya no se define por la localización tradicional en un núcleo urbano compacto, sino por el rol estratégico que determinados lugares adquieren dentro de redes globales y regionales de circulación de bienes, información, capitales y personas.

En este marco, Sauce Viejo —por su cercanía al aeropuerto, al sistema de rutas regionales y su relación con polos productivos— puede constituirse como un nodo territorial de alta especialización funcional, que contribuye a reorganizar la lógica del sistema metropolitano santafesino.

Sassen aporta además una noción híbrida de centralidad: no es únicamente una concentración física, sino un dispositivo territorial capaz de articular lo local con lo global, operando como interfaz entre escalas.

La nueva centralidad proyectada se basa entonces en su capacidad de conexión, su infraestructura estratégica, su inserción en redes de flujos y su potencial para concentrar funciones logísticas, productivas, tecnológicas y comerciales. Esta centralidad no sustituye al centro histórico, sino que redistribuye funciones clave hacia un nodo periférico con alto grado de operatividad y proyección regional.

VOLVER AL ÍNDICE

6.1

EL CONCEPTO DE NUEVA CENTRALIDAD METROPOLITANA

NUEVA CENTRALIDAD SEGÚN FRANÇOIS ASCHER

> Esto debe traducirse en una mayor diversidad funcional de las zonas urbanas, en una multicentralidad, en la polivalencia de una parte de los equipos y servicios y en el refuerzo de los transportes y de las diversas redes que, más que nunca, garantizan la eficacia de conjunto de los sistemas urbanos metropolitanos. (Ascher, 2001, p. 228)

Desde la mirada de Ascher, la centralidad ya no es exclusiva ni única. En lugar de depender de un centro hegemónico, las metrópolis contemporáneas se estructuran mediante una "multicentralidad", basada en la distribución funcional, la interconectividad y la diversidad programática.

El polo logístico y comercial proyectado en Sauce Viejo se inscribe precisamente en esta lógica: constituye una nueva centralidad metropolitana, no por su localización geográfica, sino por su capacidad de operar como nodo articulador de actividades económicas, redes de transporte e infraestructura intermodal.

Ascher subraya la importancia de las soluciones urbanas multifuncionales, flexibles y resilientes, lo cual justifica la decisión de diseñar un nodo con usos mixtos (logística, comercio, servicios, transporte, espacio público) capaz de adaptarse a distintos escenarios futuros.

Además, el proyecto responde a la necesidad de reforzar la eficacia del conjunto metropolitano mediante el descongestionamiento de áreas centrales y la desconcentración inteligente de funciones estratégicas, alineándose con el paradigma del neourbanismo.

VOLVER AL ÍNDICE

6.1

EL CONCEPTO DE NUEVA CENTRALIDAD METROPOLITANA

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA



VOLVER AL ÍNDICE

6.2

INTRODUCCIÓN AL PROYECTO

En el contexto actual, marcado por la transformación de las dinámicas productivas y logísticas a escala regional y global, se vuelve fundamental repensar las infraestructuras que organizan el territorio. El crecimiento del comercio interregional, la consolidación de corredores estratégicos y la expansión de los sistemas de transporte multimodal exigen una planificación integrada que articule actividades industriales, servicios y movilidad de forma eficiente, flexible y sostenible (Gobierno de Santa Fe, 2023; ECAM, 2022).

Estas transformaciones impactan directamente en los territorios intermedios, especialmente en aquellos que, como Sauce Viejo, se ubican en zonas de interfase entre áreas metropolitanas consolidadas y suelos disponibles para nuevas centralidades. Tal como reconoce el Ente de Coordinación del Área Metropolitana de Santa Fe (2022), el área metropolitana se encuentra en un proceso de transición que requiere la redefinición de centralidades funcionales, con una visión policéntrica que permita integrar servicios logísticos, transporte y desarrollo urbano.

La presente propuesta proyectual surge como respuesta a estas demandas, consolidando una plataforma territorial multimodal que concentra funciones estratégicas vinculadas al almacenamiento, el intercambio de mercancías, el transporte de pasajeros y la articulación de servicios complementarios. Se trata de una intervención que no sólo aborda aspectos funcionales relacionados con el movimiento y la distribución, sino que también promueve la generación de empleo, la integración del tejido urbano y la dinamización del entorno inmediato (Gobierno de Santa Fe, 2023; Banco de Santa Fe, 2024).

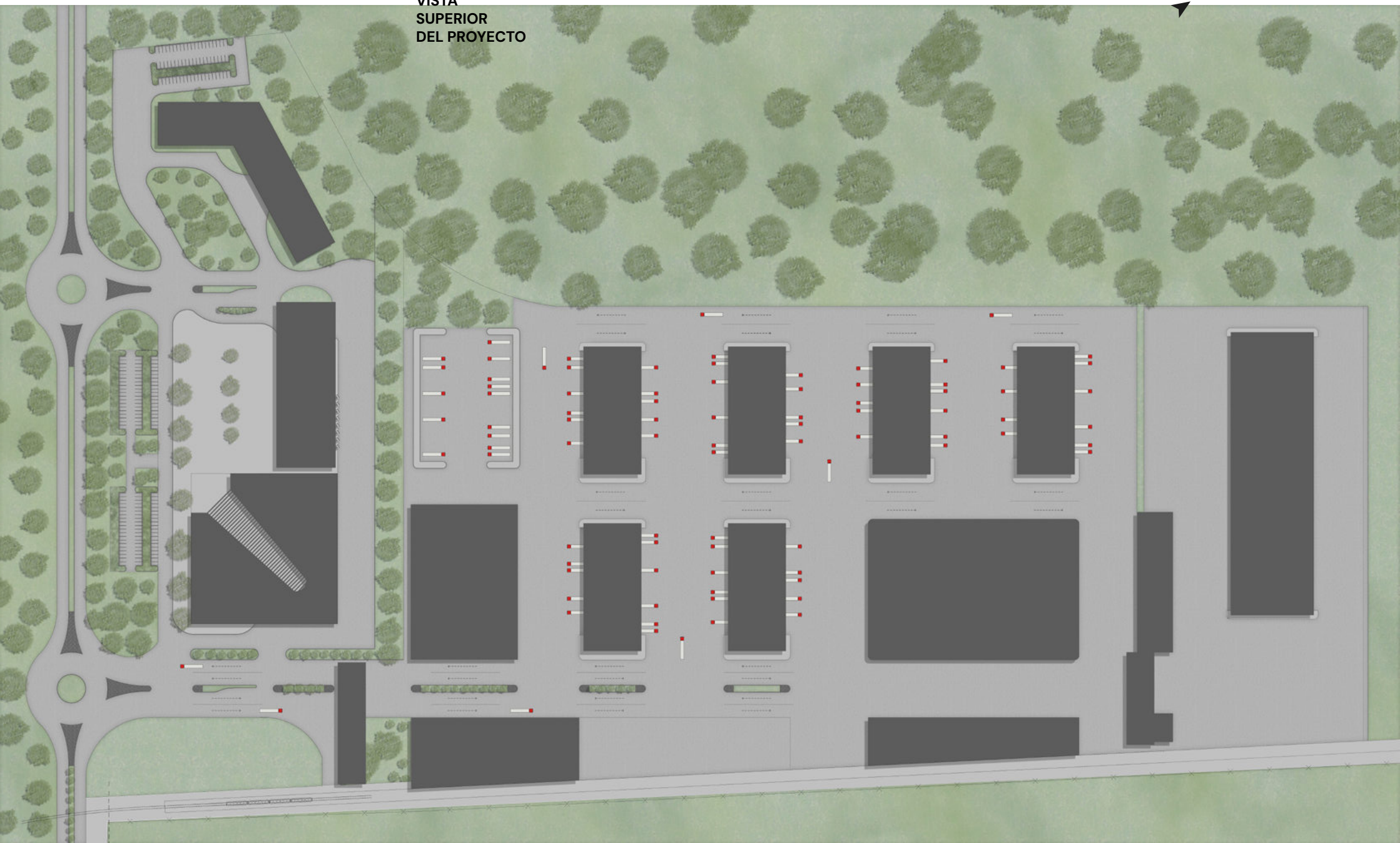
Desde el punto de vista morfológico y operativo, la organización espacial del proyecto responde a una lógica clara de separación y jerarquización de flujos. Se proponen tres accesos diferenciados que estructuran el funcionamiento interno: un ingreso ferroviario vinculado al puerto seco; un acceso logístico exclusivo para camiones hacia el área de depósitos y maniobras; y un ingreso público que articula los servicios destinados a las personas, como la estación de ómnibus, la terminal de tren de pasajeros, el hotel y el sector comercial. Esta disposición busca evitar interferencias entre usos, mejorar la accesibilidad y potenciar la eficiencia operativa del conjunto (Plan Estratégico Provincial, 2023).

El programa contempla sectores funcionales definidos, entre los que se destacan el área logística, el puerto seco intermodal, la estación multimodal de pasajeros, espacios comerciales, áreas de servicios, hotelería y espacios públicos. Lejos de pensarse como una suma de partes aisladas, la propuesta promueve la articulación sinérgica entre ellas, fomentando un modelo de desarrollo productivo contemporáneo, donde la infraestructura no solo resuelve necesidades técnicas, sino que también construye ciudad (Ascher, 2001; Sassen, 2001).

En ese sentido, el proyecto se concibe como un nodo estratégico dentro del sistema metropolitano de Santa Fe, capaz de integrarse a las redes de transporte existentes y de potenciar las capacidades logísticas y productivas del territorio. A partir de esta base, se proyecta una intervención que no sólo responda a las condiciones actuales, sino que anticipe futuras transformaciones en los modos de habitar, producir y circular, promoviendo un desarrollo equilibrado, sostenible e inclusivo (ECAM, 2022; Gobierno de Santa Fe, 2023).

VOLVER AL ÍNDICE

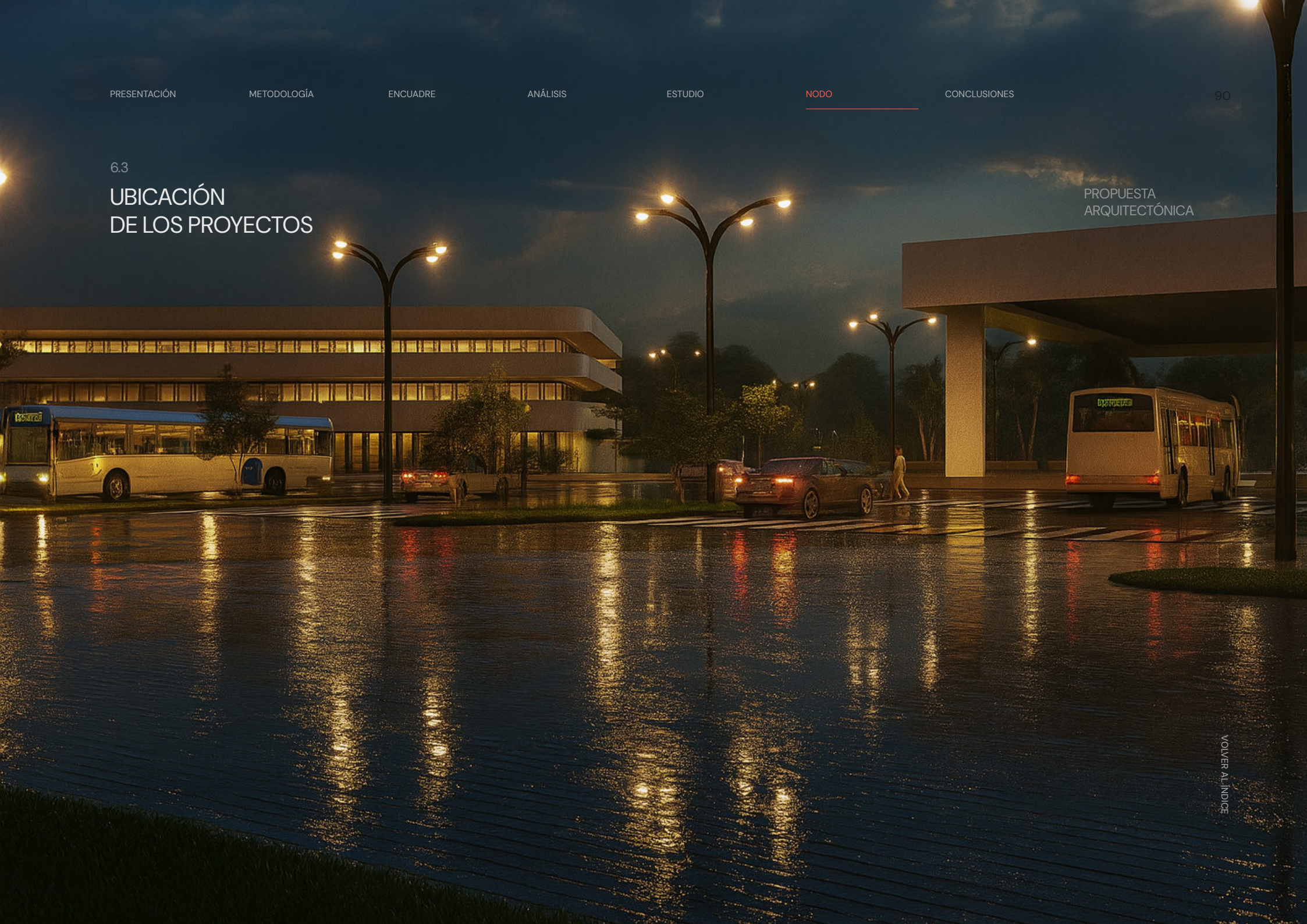
VISTA SUPERIOR DEL PROYECTO



6.3

UBICACIÓN DE LOS PROYECTOS

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA



VOLVER AL ÍNDICE

6.3

UBICACIÓN DE LOS PROYECTOS

Modalidad de gestión de la plataforma

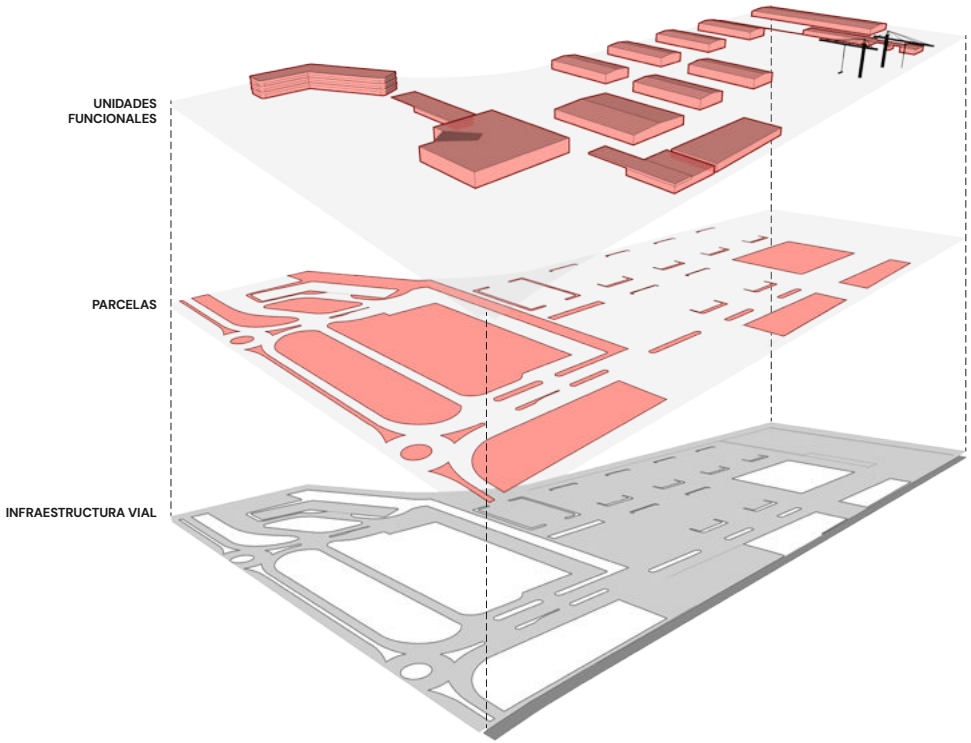
La gestión de la plataforma se concibe bajo un modelo mixto, que articula la participación del sector público, privado y académico, a fin de garantizar su desarrollo sostenible, su funcionamiento eficiente y su integración territorial[1].

Se propone la conformación de una entidad administradora específica, con personería jurídica, encargada de coordinar el uso del suelo, los servicios comunes y la relación entre los distintos actores. Esta entidad podría adoptar la forma de fideicomiso, consorcio o ente público no estatal, siguiendo modelos existentes en parques industriales y tecnológicos de la provincia de Santa Fe.

El conjunto se organizará por unidades funcionales, cada una correspondiente a un sector del proyecto (logística, transporte, comercio, hotelería, servicios), con autonomía operativa pero reguladas por un reglamento común. Los propietarios podrán ser inversores, empresas o instituciones, que accedan mediante compra, cesión o participación en el fideicomiso.

Las funciones principales del ente serán la administración, mantenimiento, regulación de usos, articulación productiva y coordinación con organismos públicos, garantizando el cumplimiento de normativas técnicas, ambientales y urbanas.

Este modelo busca promover la ocupación ordenada del suelo, facilitar el acceso de pymes, fomentar la cooperación y consolidar una nueva centralidad logística y comercial en el área metropolitana de Santa Fe.



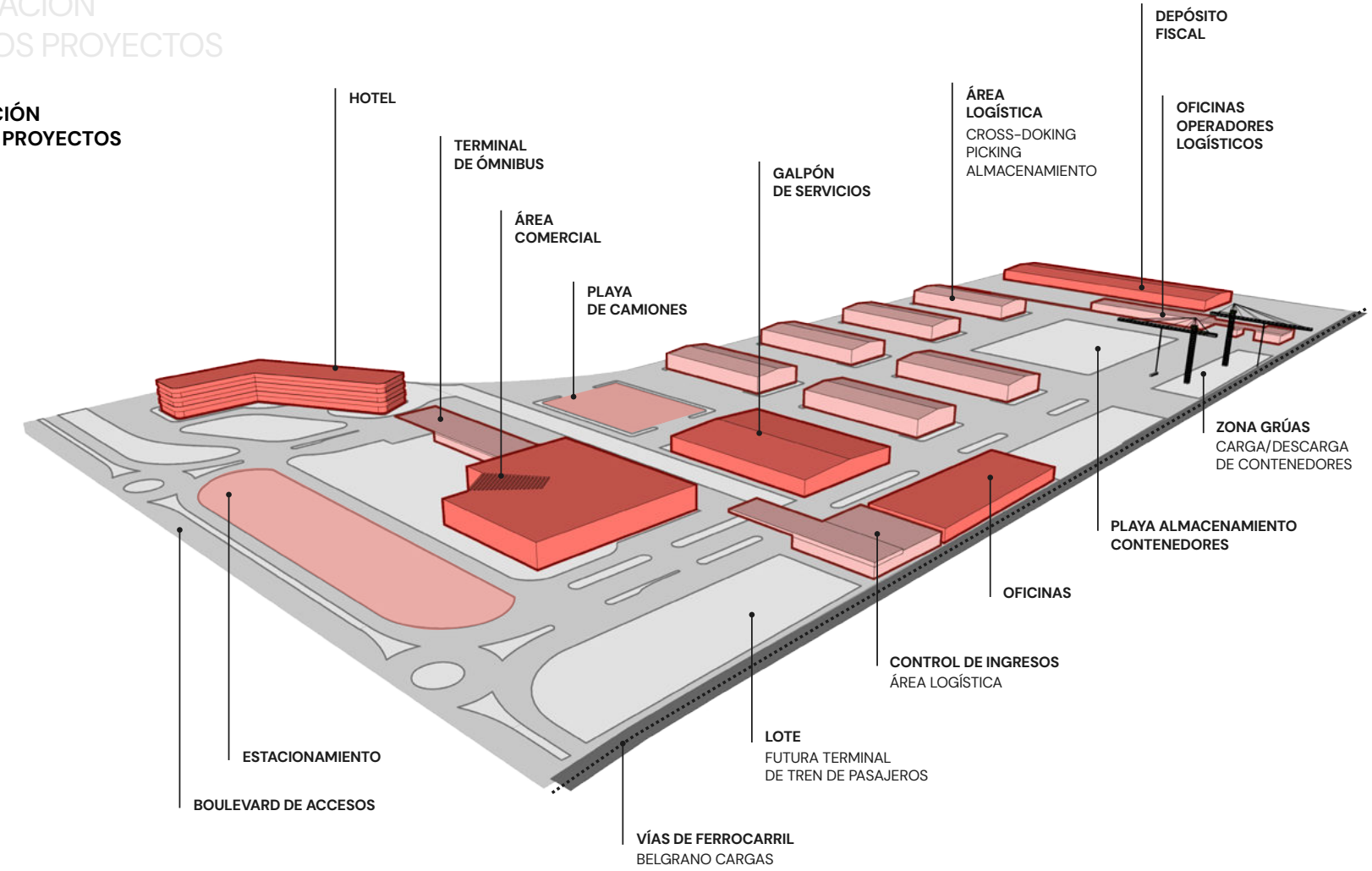
1 La participación del ámbito académico puede contemplar la integración de universidades e institutos técnicos dentro del ente administrador o mediante convenios de cooperación. Su intervención permite aportar conocimientos para la planificación, evaluación y operación del conjunto, así como fomentar la innovación y la formación de recursos humanos, en línea con experiencias como el Polo Tecnológico Rosario (Polo Tecnológico Rosario, s.f.; Gobierno de Santa Fe, 2023).

VOLVER AL ÍNDICE

6.3

UBICACIÓN DE LOS PROYECTOS

UBICACIÓN DE LOS PROYECTOS

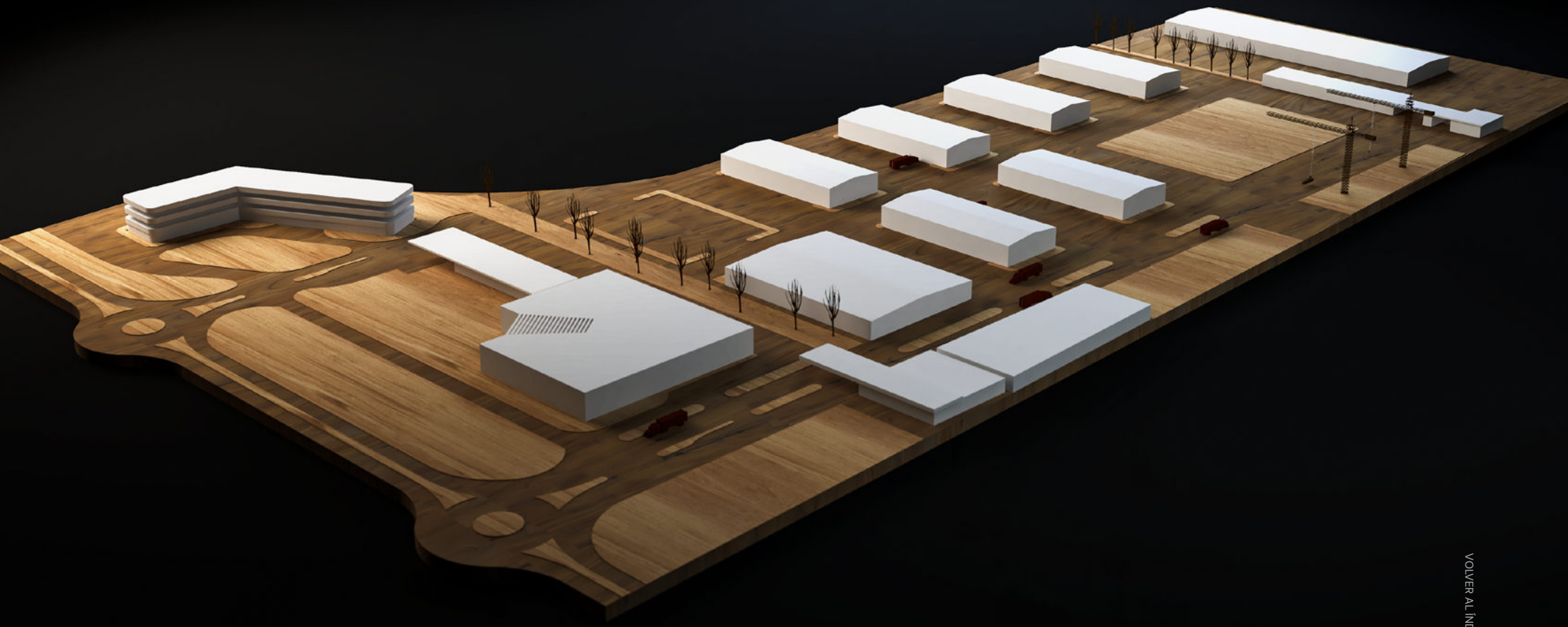


VOLVER AL ÍNDICE

6.3

UBICACIÓN DE LOS PROYECTOS

PROPUESTA
ARQUITECTÓNICA
MAQUETA



VOLVER AL ÍNDICE

6.4

VIARIO DE ACCESO Y ESTRUCTURACIÓN INTERNA

Se identifican a continuación los diferentes tipos de viarios involucrados en la estructura de accesibilidad del predio, diferenciando entre infraestructura existente y proyectada:

VIARIO EXISTENTE

Viario de conexión territorial: Autovía Rosario–Santa Fe, principal corredor interregional.

Viario de carácter metropolitano: Ruta Nacional N.º 11, eje de vinculación con los centros urbanos del área metropolitana.

VIARIO PROYECTADO

Viario de estructuración interior: Boulevard de acceso al predio, conectado a ambas rutas. Para posibilitar el ingreso desde la autovía, se proyecta una circunvalación que resuelve el acceso al boulevard, evitando maniobras forzadas que una curva directa no permitiría.

Desvío ferroviario: Ramal proyectado sobre la traza del ferrocarril Belgrano Cargas, que permite el ingreso al predio para operaciones de carga/descarga en el puerto seco y posibilita su futura vinculación con la estación de trenes de pasajeros. El esquema viario proyectado responde a una lógica jerárquica que busca garantizar una adecuada articulación entre los diferentes sectores funcionales del predio, favoreciendo tanto el acceso general como la circulación interna. Se definen dos grandes categorías viarias: viario de estructuración interior y viario de soporte, complementadas por la traza del ferrocarril Belgrano Cargas, que recorre el límite este del predio.



VOLVER AL ÍNDICE

6.4

VIARIO DE ACCESO Y ESTRUCTURACIÓN INTERNA

VIARIO DE ESTRUCTURACIÓN INTERIOR

Este sistema organiza los accesos principales al predio y estructura su funcionamiento interno. La traza horizontal constituye un boulevard de ingreso principal, conectado estratégicamente con la Ruta Nacional N.º 11 y la autovía Santa Fe–Rosario mediante una circunvalación especialmente diseñada para garantizar un ingreso ágil y jerarquizado al predio.

Este boulevard cuenta con dos rotondas estratégicas, ubicadas en las intersecciones con dos ejes verticales, también de carácter estructural:

_El eje de acceso al área logística, que se prolonga hacia el interior del predio y funciona como el principal conector longitudinal del sector productivo. Desde esta arteria se distribuye el tránsito pesado mediante calles transversales clasificadas como viario de soporte, organizadas en forma de peine, que permiten el ingreso directo a los galpones logísticos y a los espacios de carga y descarga.

_El eje de acceso al área institucional y de servicios (terminal de colectivos, hotelería y comercios), que organiza el ingreso vehicular hacia estos equipamientos. También adopta la forma de boulevard y permite una circulación diferenciada respecto al tránsito de carga. Esta red de estructuración interior está diseñada para favorecer la lectura clara del predio, mejorar la eficiencia operativa y jerarquizar los puntos de acceso clave.

VIARIO DE SOPORTE

El viario de soporte organiza la trama urbana interna del predio, adaptándose a las particularidades funcionales de cada sector. Su diseño responde tanto a las necesidades logísticas como a la circulación de personas y servicios:

_En el área logística, el viario de soporte se organiza en una trama ortogonal, donde las calles verticales permiten el tránsito en ambos sentidos y las horizontales actúan como vías de acceso directo a los galpones, facilitando las operaciones de carga y descarga.

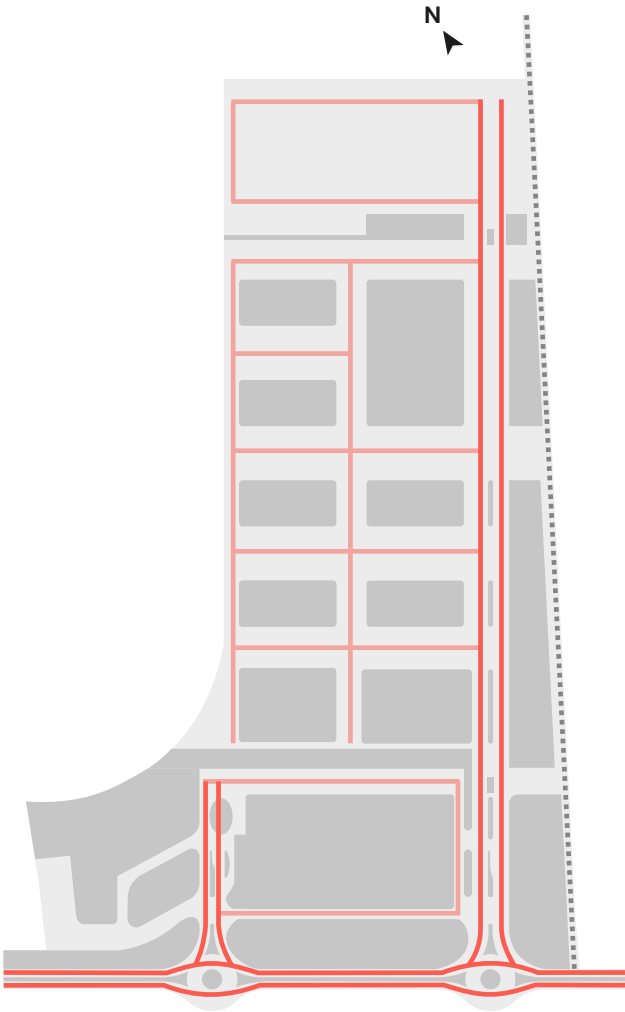
_En el sector institucional y de servicios, estas calles aseguran la accesibilidad a los distintos equipamientos, como la terminal, el hotel y los espacios comerciales, promoviendo una circulación ordenada y fluida para vehículos particulares, transporte público y servicios.

Esta red permite garantizar la continuidad de los flujos internos y su adaptación a la multiplicidad de usos del proyecto.

Ferrocarril Belgrano Cargas

El corredor ferroviario existente acompaña el borde oriental del predio y representa una infraestructura estratégica para la conexión con el sistema logístico nacional. Como parte del diseño, se ha proyectado un desvío ferroviario interno que permite el ingreso directo al predio desde esta línea, extendiéndose en sentido sur-norte.

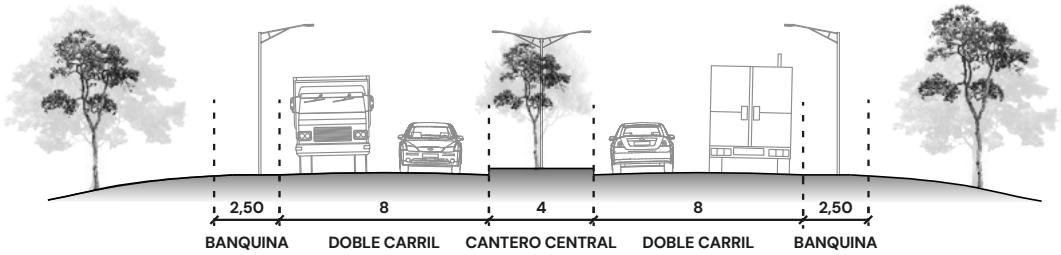
Esta infraestructura habilita el funcionamiento de un puerto seco, destinado a operaciones de carga y descarga ferroviaria de mercancías, complementando el sistema multimodal del polo logístico. A futuro, este ramal también podrá brindar conectividad directa con la estación de trenes de pasajeros proyectada dentro del predio, ampliando el alcance funcional y reforzando el carácter intermodal de la propuesta.



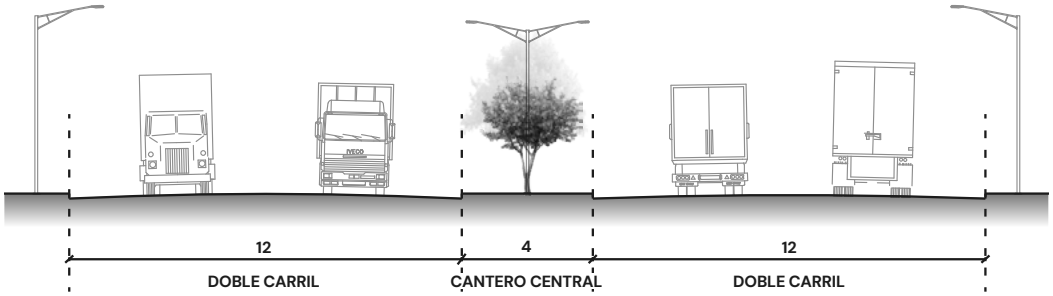
6.5

CORTES ESQUEMÁTICOS

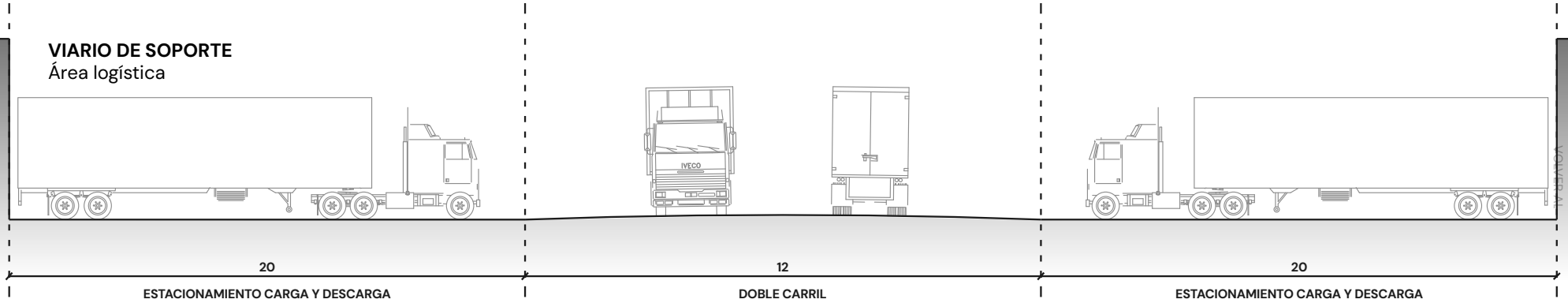
VIARIO
DE ESTRUCTURACIÓN INTERIOR
Bv. de acceso - conexión
Au. Rosario - Santa Fe con RN 11



VIARIO
DE ESTRUCTURACIÓN INTERIOR
Eje de acceso a aérea logística.
Eje de acceso al área institucional
y de servicio.



VIARIO DE SOPORTE
Área logística



6.6

MULTIMODALIDAD OPERATIVA EN EL NODO LOGÍSTICO

El Nodo Logístico no cuenta con una estación multimodal en sentido estricto, pero sí integra diversos modos de transporte que permiten configurar un sistema multimodal operativo, tanto para pasajeros como para cargas. Esta articulación se basa en la complementariedad funcional entre los distintos componentes que conforman el predio: la terminal de ómnibus, el puerto seco, el aeropuerto y, a futuro, una posible estación ferroviaria de pasajeros.

MULTIMODALIDAD PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS

El componente principal en esta dimensión es la terminal de ómnibus, proyectada como respuesta a una necesidad histórica de conectividad en las localidades de Sauce Viejo y Santo Tomé. Su ubicación dentro del polo permite vincularla de forma estratégica con:

_El Aeropuerto Internacional de Sauce Viejo, ubicado en las inmediaciones.

_Una hipotética estación de tren de pasajeros, planteada como desarrollo a futuro.

Esta configuración posibilita que un pasajero arribe al polo a través de cualquiera de estos medios (ómnibus, avión, y en un futuro ferrocarril), y pueda trasladarse mediante transfers especialmente diseñado para operar entre la terminal y el aeropuerto, y viceversa. Es decir, se trata de servicios de transporte concertado o previamente coordinado, que garantizan la conectividad directa entre el predio y el aeropuerto, optimizando tiempos y reduciendo la necesidad de trasbordos intermedios.

De esta forma, el predio funciona como un centro articulador de flujo de pasajeros, facilitando conexiones entre distintos modos de transporte mediante un sistema logístico y operativo integrado.

MULTIMODALIDAD PARA EL TRANSPORTE DE CARGAS

El predio también incorpora un puerto seco, vinculado al ferrocarril Belgrano Cargas mediante un desvío ferroviario que permite el acceso directo a las instalaciones. Esto permite el desarrollo de una logística de cargas altamente eficiente y flexible, con posibilidad de:

_Recibir mercadería por ferrocarril y redistribuirla vía camión o avión

_Realizar la operación inversa: recibir cargas por vía aérea o terrestre y despacharlas por ferrocarril.

Este esquema habilita un verdadero sistema multimodal de cargas, con capacidad para adaptarse a distintos productos, distancias y condiciones operativas.

El Polo Logístico se proyecta entonces como un sistema multimodal distribuido, donde la conectividad entre modos de transporte y áreas funcionales se logra a través de infraestructura especializada y coordinación operativa, tanto para cargas como para pasajeros. Este modelo permite adaptarse a las necesidades actuales del área metropolitana y a futuras expansiones del sistema regional de transporte.



6.7

ÁREA LOGÍSTICA

UBICACIÓN ÁREA LOGÍSTICA

El Área Logística se ubica en el sector noroeste del predio, en el fondo del conjunto, con un acceso exclusivo desde el boulevard principal ubicado en el límite sur del predio, garantizando así la separación funcional del resto de las actividades del polo.

Esta localización estratégica permite una vinculación directa con el Puerto Seco, a través de su conexión lateral, facilitando las operaciones intermodales entre transporte ferroviario y terrestre. Además, el sector cuenta con una conexión posterior de acceso restringido al área de depósitos fiscales, permitiendo una articulación operativa sin interferir con los flujos principales de carga y descarga.

Adicionalmente, el área mantiene una relación funcional con el Aeropuerto Internacional de Sauce Viejo, aprovechando la proximidad y la posibilidad futura de realizar transferencias aéreas de cargas en función de la categoría de mercadería o su destino.

La implantación responde a un criterio de eficiencia operativa, resguardando la logística pesada del resto del predio y facilitando su expansión o especialización futura.

MEMORIA DESCRIPTIVA DEL ÁREA LOGÍSTICA

El Área Logística representa uno de los componentes estructurales del Polo Logístico Sauce Viejo, siendo el principal espacio de gestión de mercancías dentro del predio. Se implanta sobre una superficie operativa de gran escala, organizada en base a tres unidades funcionales principales:

1. Cross Docking / Transferencia de cargas
2. Centros de Distribución / Picking
3. Almacenamiento tradicional y flexible

Cada unidad está contenida en naves específicas de 3.200 m² (40 × 80 m), dispuestas de forma que permiten optimizar los flujos de ingreso, egreso, clasificación, preparación y despacho de mercadería. Estas operaciones se apoyan en calles de circulación técnica, playas de maniobras y áreas de apoyo (oficinas operativas, servicios, estacionamientos, etc.).

La planificación del sector responde a criterios de flexibilidad, modularidad y separación de flujos, permitiendo adaptar su funcionamiento a diversas tipologías de empresas y cadenas logísticas, y facilitando su integración con el resto del sistema multimodal del polo.

CRITERIOS PARA LA RADICACIÓN DE EMPRESAS

Con el objetivo de garantizar un uso eficiente y coherente de la infraestructura logística proyectada, se han definido una serie de criterios de selección para las empresas que podrán establecerse dentro del área logística del Polo Sauce Viejo. Estos criterios buscan potenciar la especialización productiva, optimizar la cadena de suministro regional y reducir conflictos urbanos derivados de actividades incompatibles con otras zonas de la ciudad.

Se priorizará la radicación de:

_Empresas locales y regionales que estén dispuestas a optimizar la cadena logística que controlan, adoptando una visión integral que incluya nuevos canales de distribución, integración modal y expansión hacia mercados regionales y nacionales.

_Empresas o actividades que hoy generan impactos negativos en entornos urbanos consolidados, y cuya relocalización en un entorno especializado permita mejorar la circulación de bienes, servicios y personas en otras zonas del área metropolitana.

_Empresas con perfil innovador o emprendedor, capaces de integrar procesos de almacenamiento, distribución o valor agregado en origen, tanto de productos locales como importados, favoreciendo el desarrollo industrial y logístico regional.

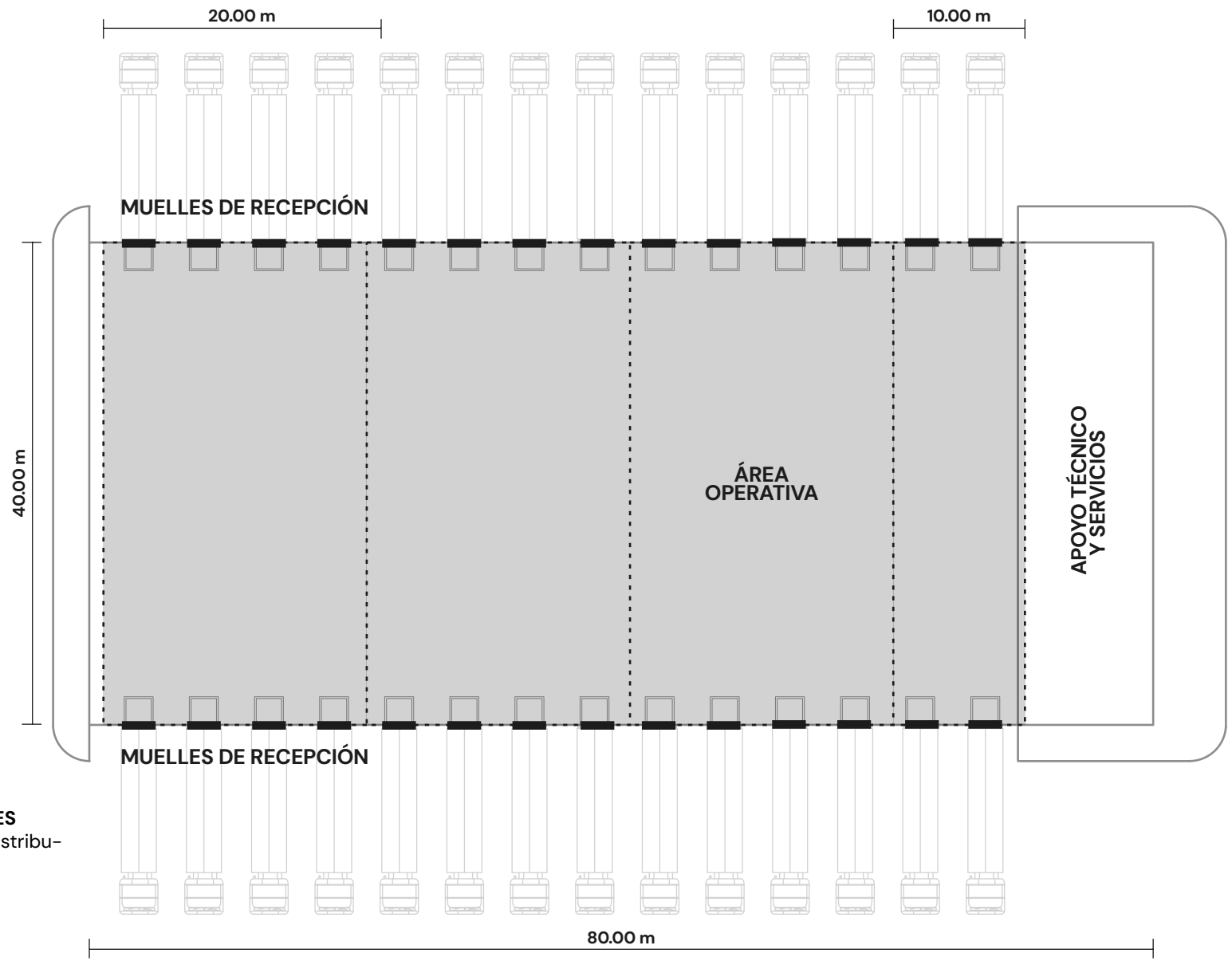
_Operadores logísticos o empresas de transporte interesadas en mejorar su eficiencia operativa, ampliando sus servicios mediante la incorporación de tecnologías, infraestructura especializada y estrategias multimodales.

_Inversores o desarrolladores de infraestructura logística, especialmente aquellos interesados en construir módulos de almacenamiento, galpones de distribución, servicios auxiliares o espacios compartidos que incrementen la capacidad instalada del predio.

Estos lineamientos buscan promover un modelo de desarrollo logístico sostenible, que articule el sistema productivo con la infraestructura disponible, y que contribuya a una mejora sustancial en la competitividad y eficiencia de las cadenas de abastecimiento que operan en la región.

VOLVER AL ÍNDICE

6.7
ÁREA LOGÍSTICA



PLANO DE PLANTA GALPONES
Cross-Docking; Centros de Distribución; Almacenamiento.

VOLVER AL ÍNDICE

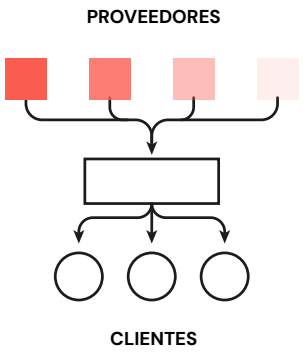
6.7

ÁREA LOGÍSTICA

CROSS DOCKING

El sistema de cross docking implementado en el Polo Logístico Sauce Viejo se basa en una operación de tránsito rápido, donde la mercadería que ingresa no se almacena por largos períodos, sino que es clasificada y redistribuida de forma inmediata o en muy corto plazo.

Esta estrategia logística responde a modelos de distribución "just-in-time" y permite reducir significativamente los costos de almacenamiento, mejorar los tiempos de entrega y aumentar la eficiencia del sistema de abastecimiento.



ESTRUCTURA OPERATIVA

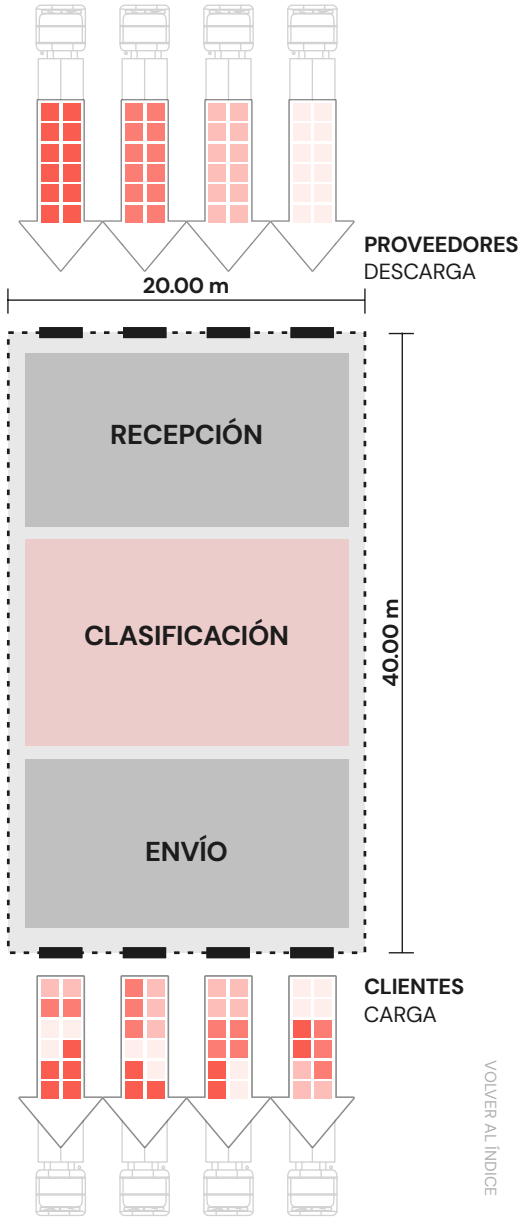
En el área logística se han dispuesto tres naves idénticas de 40 × 80 m (3.200 m² cada una) destinadas al funcionamiento cross docking, con organización modular interna. Cada nave se estructura de la siguiente manera:

_Tres módulos y medio operativos de 20 × 40 m: destinados a la recepción, clasificación y expedición de mercadería, con acceso directo a los muelles en ambos frentes. Estas áreas permiten una circulación fluida de cargas en tránsito rápido.

_Un medio módulo 10 × 40 m: reservado para servicios de apoyo técnico, que incluyen oficinas operativas, sala de control, mantenimiento, sanitarios de personal, áreas de descanso.

Este diseño modular permite escalabilidad, independencia operativa y eficiencia de uso, posibilitando que cada nave funcione como unidad autónoma o en conjunto con las otras, según la magnitud de la operación.

CROSS-DOCKING
módulo 20x40m



VOLVER AL ÍNDICE

6.7
ÁREA LOGÍSTICA

CENTROS DE DISTRIBUCIÓN

Los Centros de Distribución proyectados dentro del Polo Logístico Sauce Viejo cumplen un rol esencial dentro de la cadena logística: permiten almacenar, preparar y despachar pedidos, funcionando como nodos intermedios entre la recepción de grandes volúmenes de productos y su posterior distribución hacia comercios, industrias o clientes finales.

En este caso, se han previsto dos naves de 40 × 80 m (3.200 m² cada una) destinadas a centros de distribución, con una lógica operativa distinta a la del cross docking, dado que aquí sí se contempla la permanencia temporal de mercadería, así como la preparación de pedidos y tareas complementarias.

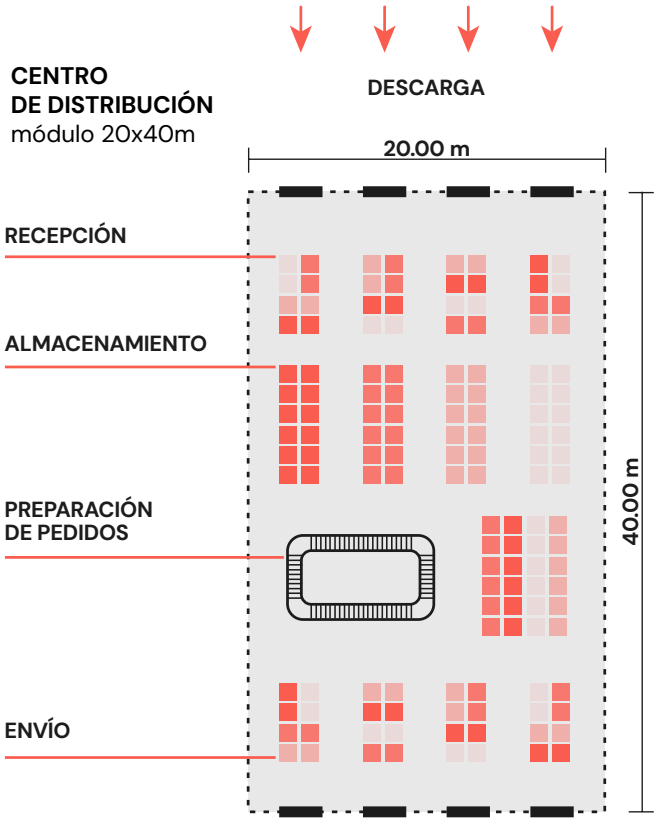
ESTRUCTURA OPERATIVA
Las naves presentan la misma modulación interna que las de cross docking:

Tres módulos y medio operativos de 20 × 40 m cada uno, utilizados para:
- _Recepción de productos.
- _Almacenamiento en racks o estanterías.
- _Zona de preparación de pedidos (picking).
- _Consolidación y expedición.

Un medio módulo de 10 × 40 m destinado a:
- _Oficinas administrativas.
- _Control de stock y trazabilidad.
- _Sanitarios, vestuarios y descanso de personal.
- _Área técnica para mantenimiento y soporte operativo.

A diferencia del cross docking, aquí el flujo interno de trabajo es en línea recta, con una secuencia clara:
1. Ingreso de mercadería
2. Almacenamiento temporal
3. Preparación de pedidos (picking)
4. Consolidación y despacho

Esta configuración favorece la organización ordenada y secuencial del proceso logístico, reduciendo recorridos internos, evitando interferencias y facilitando el control de inventarios.



VOLVER AL ÍNDICE

6.7

ÁREA LOGÍSTICA

ALMACENAMIENTO

Dentro del Área Logística del Polo Sauce Viejo, se ha proyectado una nave específica destinada al almacenamiento tradicional o de largo plazo, que cumple una función clave como reserva operativa dentro del sistema. Esta nave actúa como pulmón logístico, permitiendo absorber excedentes de stock, guardar productos de rotación lenta o de gran volumen, y mantener insumos o mercancías que requieren permanencia prolongada antes de su redistribución.

ESTRUCTURA OPERATIVA

La nave de almacenamiento comparte las mismas dimensiones y modulación que el resto de las naves logísticas del área: 40 × 80 m (3.200 m²). Su interior se organiza en:

Tres módulos y medio de 20 × 40 m para:

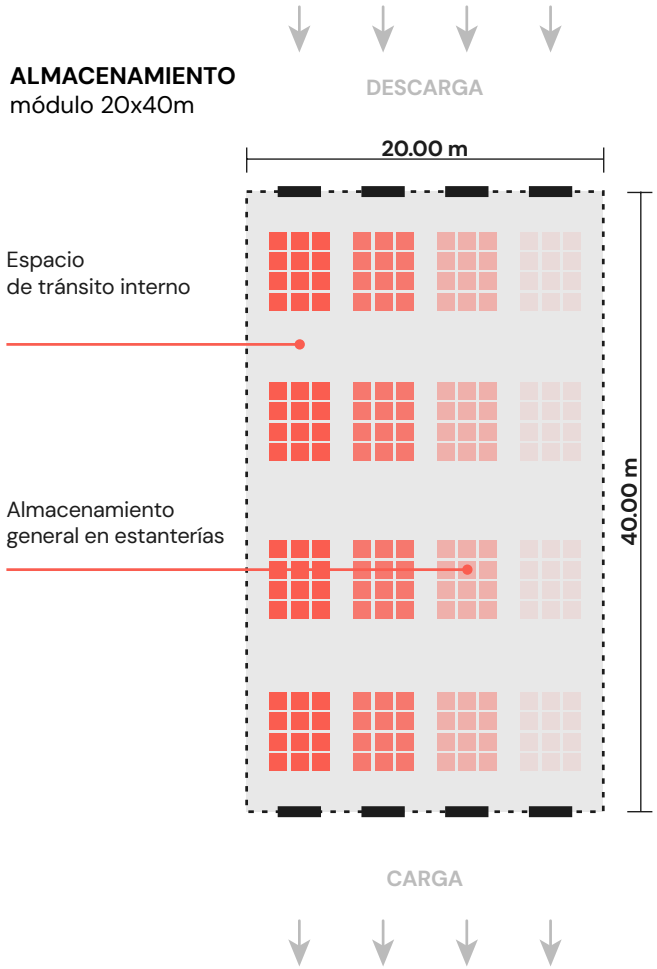
_Almacenamiento general en estanterías, racks o bloques apilados.
_Áreas de carga/descarga lateral.
_Espacios de tránsito interno para autoelevadores o grúas horquilla.

Un medio módulo de 10 × 40 m para:

_Oficina técnica de inventarios.
_Control de accesos y trazabilidad.
_Sector de mantenimiento.
_Baños, vestuarios y descanso de operarios.

A diferencia de los cross docks y centros de distribución, aquí no se prioriza el flujo rápido, sino la capacidad volumétrica, seguridad del stock y adaptabilidad del espacio.

ALMACENAMIENTO
módulo 20x40m



VOLVER AL ÍNDICE

6.7

ÁREA LOGÍSTICA

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA



VOLVER AL ÍNDICE

6.8

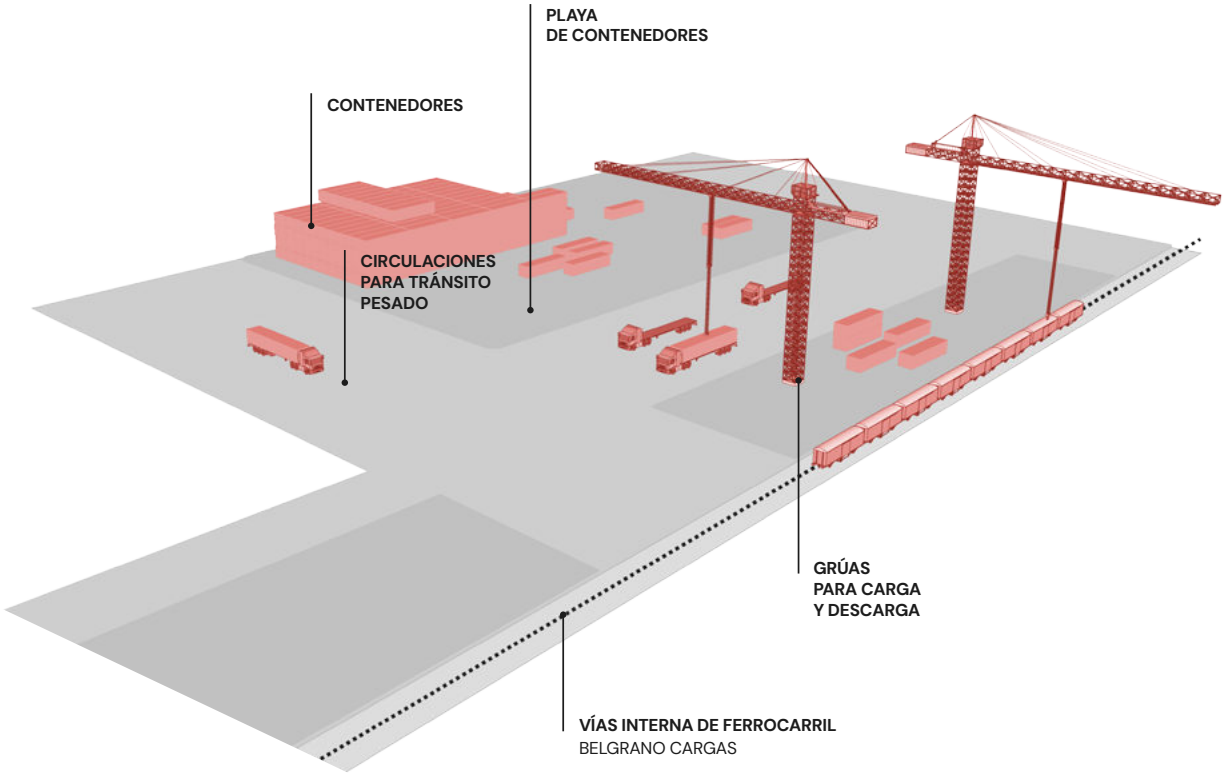
PUERTO SECO INTERMODAL

MEMORIA DESCRIPTIVA
PUERTO SECO

El Puerto Seco se plantea como un componente fundamental para la articulación del sistema multimodal de cargas dentro del nodo logístico. Se trata de una infraestructura especializada en la recepción, transferencia, almacenamiento y redistribución de mercadería, que se ubica al este del polo, contigua al área logística y conectada directamente con la red ferroviaria nacional.

Para su diseño y organización programática se ha tomado como referencia el proyecto del Puerto Seco de Salamanca (España), una propuesta que presenta similitudes de escala, tipología y esquema operativo. Al igual que en este caso, el modelo adoptado busca potenciar la distribución intermodal de mercancías y convertirse en un nodo logístico-territorial de referencia, conectando flujos ferroviarios, carreteros y eventualmente aéreos.

Como nodo articulador de cargas intermodal, permite el ingreso de mercadería por ferrocarril desde otras provincias o puertos fluviales, y su transferencia a camiones para distribución terrestre o, de manera opcional, hacia carga aérea mediante el aeropuerto lindante. Este esquema también admite la operación inversa, con cargas que llegan por vía terrestre o aérea y que pueden ser despachadas desde este punto por tren. Su proximidad a los sectores de almacenamiento, corss-docking y distribución permite minimizar los tiempos de carga y descarga, agilizando el proceso logístico dentro del complejo.



PROGRAMA

Zona de carga y descarga	
Área equipada con grúa pórtico o grúa móvil para contenedores	4.000 m2
Áreas de espera para formación ferroviaria	
Espacios de maniobra para camiones de carga	
Plataforma de almacenamiento	
Plataforma para disposición temporal de contenedores	14.000m2
Espacios de organización por tipo de carga, destino o modalidad de distribución	
Circulaciones internas para grúas y vehículos pesados	

VOLVER AL ÍNDICE

68

PUERTO SECO INTERMODAL

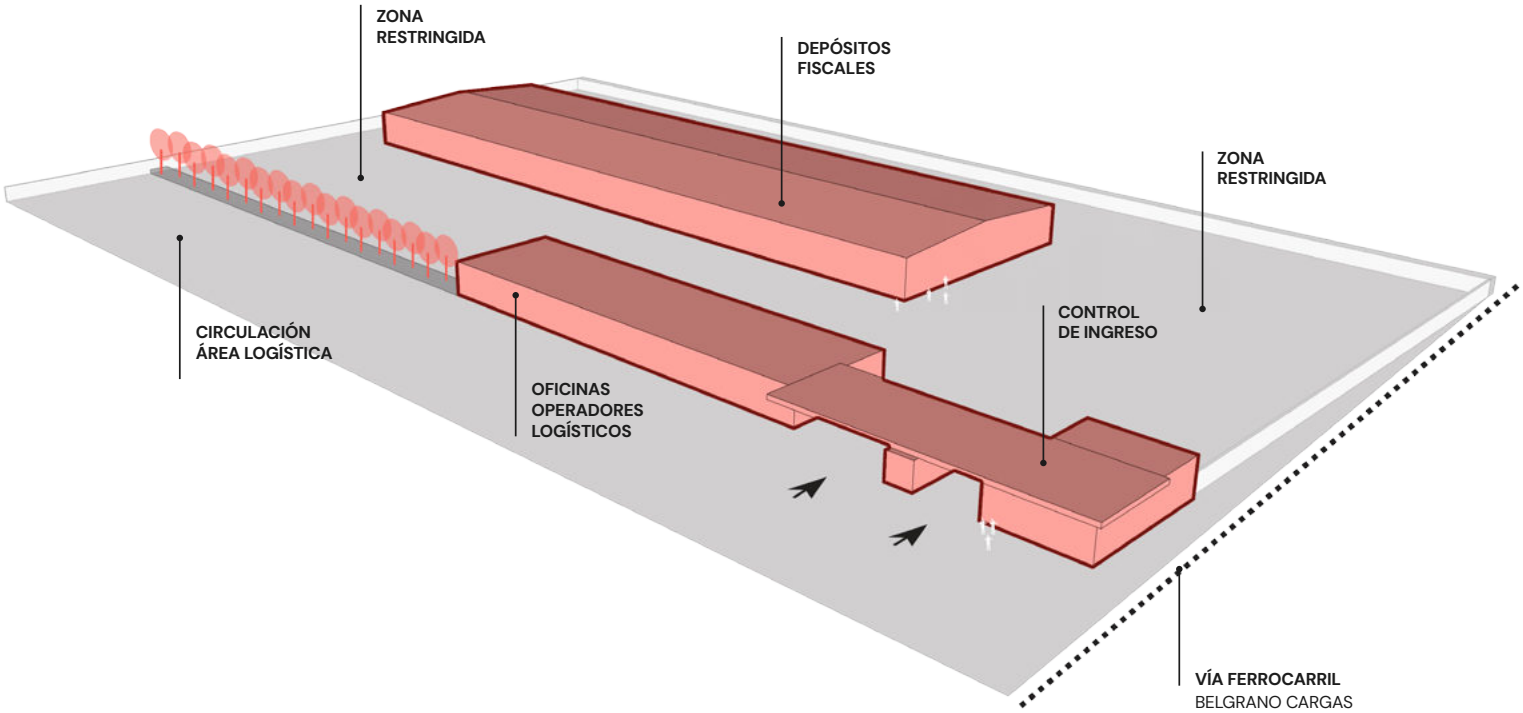
PROPUESTA ARQUITECTÓNICA



VOLVER AL ÍNDICE

6.9

ÁREA DE DEPÓSITOS FISCALES Y PLATAFORMA LOGÍSTICA ADUANERA



MEMORIA DESCRIPTIVA
PUERTO SECO
El proyecto incorpora un área de depósitos fiscales ubicada en el extremo norte del predio, en vinculación directa con el Aeropuerto Internacional de Sauce Viejo. Esta plataforma logística aduanera responde a la necesidad de descentralizar las operaciones de comercio exterior en la región centro del país, brindando una alternativa operativa a pymes y microempresas productoras, en un entorno de infraestructura conectada y eficiente.

FUNCIÓN ESTRATÉGICA EN EL SISTEMA LOGÍSTICO MULTIMODAL
La cercanía a la pista aeroportuaria y su conexión operativa con el resto del predio (puerto seco, área logística y accesos principales) le otorgan al área una función clave en la intermodalidad de cargas. Las mercancías podrán ser ingresadas por vía terrestre o ferroviaria, consolidadas, sometidas a control aduanero, y despachadas vía aérea directamente desde el aeropuerto, o viceversa.

INFRAESTRUCTURA Y COMPONENTES PRINCIPALES
El conjunto arquitectónico proyectado para esta área se compone de:
_Depósitos fiscales cerrados: espacios cubiertos con control de acceso para consolidación de cargas de exportación o importación.
_Zona de consolidación y carga: patios operativos para la carga y descarga de mercadería, con infraestructura de manipulación.
_Oficinas de ARCA: sede operativa de la Agencia de Recaudación y Control Aduanero, con dependencias para personal técnico y administrativo.

ARTICULACIÓN CON PROGRAMAS PÚBLICOS
La plataforma se vincula directamente con la implementación del régimen Exporta Simple, promovido por el Gobierno Nacional y recientemente incorporado al aeropuerto. Este régimen permite a pymes exportar sin necesidad de registrarse como exportadoras. Su inclusión en Sauce Viejo fue anunciada oficialmente el 2 de julio de 2025, con el objetivo de "reducir hasta un 50 % los costos logísticos y desconcentrar la operativa aduanera del Aeropuerto de Ezeiza" (Gobierno de Santa Fe, 2025a; Aviación Line, 2025).

FLEXIBILIDAD OPERATIVA Y CRECIMIENTO PROYECTADO
El diseño general del conjunto prioriza:
_Una organización clara de las circulaciones internas, separando flujos operativos, administrativos y de carga.
_Una implantación respetuosa de las restricciones aeroportuarias, contemplando los lineamientos de la RAAC y el entorno inmediato.
_Una estructura modular, que permite escalar las instalaciones en función de la demanda y consolidar al predio como nodo regional de comercio exterior.

VOLVER AL ÍNDICE

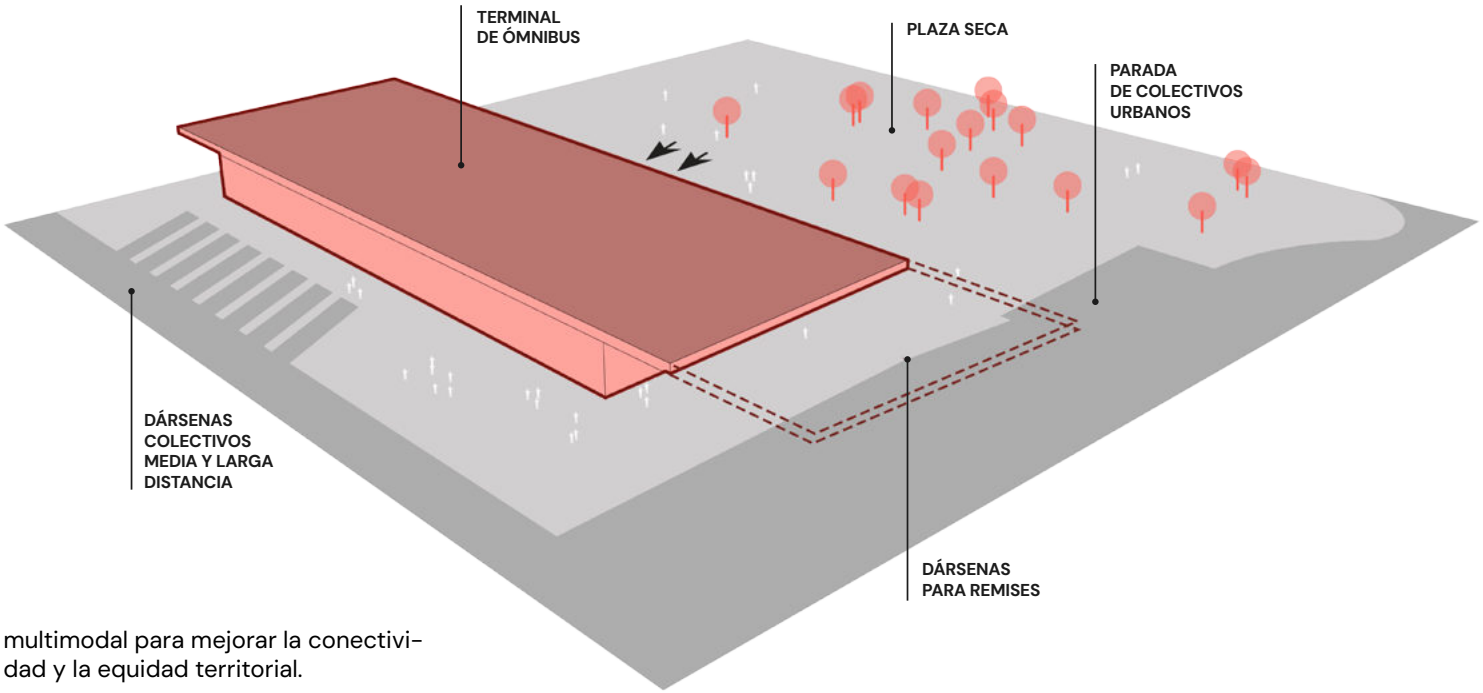
6.10

ESTACIÓN TERMINAL DE ÓMNIBUS

FUNDAMENTACIÓN TERMINAL DE ÓMNIBUS

Tanto Sauce Viejo (9.177 hab.) como Santo Tomé (65.684 hab.), según el Censo 2022 (INDEC, 2023), no cuentan con una terminal de ómnibus que ordene el transporte interurbano. Actualmente, los servicios operan de manera dispersa en la vía pública, sin infraestructura adecuada, lo que genera problemas de accesibilidad, seguridad y calidad del servicio. Esta situación ha llevado a que ambas ciudades dependan funcionalmente de la Terminal de Ómnibus de la ciudad de Santa Fe, que es la más cercana y concentra la mayor parte de las conexiones regionales. Sin embargo, no existen medios de transporte que vinculen directamente estas localidades con dicha terminal, lo que profundiza las dificultades de conectividad y limita la autonomía y articulación territorial de ambos municipios.

La incorporación de una estación multimodal dentro del Polo Logístico proyectado responde a esta carencia y acompaña la lógica funcional del conjunto, prevee flujos constantes de trabajadores, pasajeros y servicios. Además, se alinea con los lineamientos del Plan de Movilidad del Área Metropolitana Santa Fe (ECAM 2022-2023), que promueve la consolidación de nodos de transferencia multimodal para mejorar la conectividad y la equidad territorial.



MEMORIA DESCRIPTIVA

La estación de transporte proyectada se concibe como un nodo de articulación entre diferentes modos de transferencia de pasajeros, permitiendo una vinculación eficiente entre los flujos regionales y urbanos. Su implementación en uno de los accesos principales del Polo Logístico responde a la necesidad de mejorar la conectividad del área y ordenar los movimientos de personas en un entorno de alta actividad operativa y económica.

La terminal proyectada está destinada exclusivamente al transporte de pasajeros. Por este motivo, contará con unidades de control para el ingreso y egreso de personas, espacio para personal operativo, bicicleteros, bauleras y sectores de espera.

Para el transporte de pasajeros, la estación contará con las modalidades:

Para la comunicación metropolitana:
_Colectivo Interurbano de pasajeros
_Colectivo de media/larga distancia

Para la comunicación urbana:
_Colectivo urbano
_Parada de taxis/remises
_Estación de bicicletas

PROGRAMA	
Superficie del terreno	3.700 m2
Superficie cubierta	2.200 m2
Superficie bajo cubierta total (incluye semicubiertas)	4.700 m2
Dársena para 8 colectivos de media/larga distancia (a nivel)	
Dársena para colectivos urbanos	
Plaza seca con parada para taxis/remises	
Hall y boleterías	600 m2
Servicios al pasajero	250 m2
Comercio y gastronomía	400 m2
Administración	250 m2
Circulaciones internas	300 m2
TOTAL SUPERFICIE CUBIERTA	**2.200 m2**

6.10

ESTACIÓN TERMINAL DE ÓMNIBUS

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA



VOLVER AL ÍNDICE

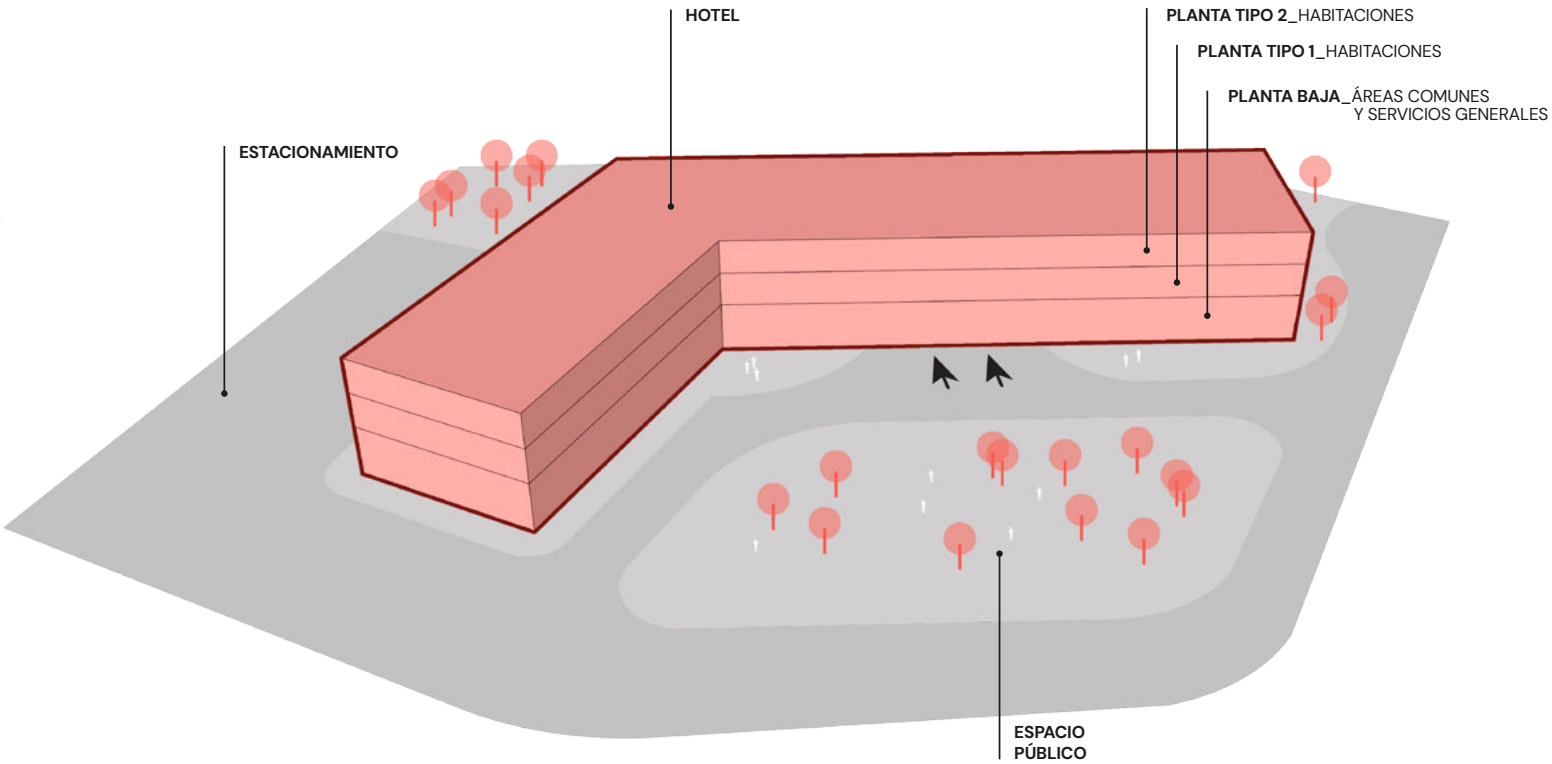
6.11

HOTELERÍA

El hotel se integra a los equipamientos complementarios del Polo Logístico de Sauce Viejo. Se plantea como una pieza fundamental para el alojamiento de personas en tránsito que se desplazan por motivos de comercio, logística, visitas empresariales o institucionales, y funciona también como punto de encuentro y descanso en la red metropolitana.

Se implanta en un lote de 24.000 m², adyacente a uno de los accesos principales del predio, con vínculo directo a la terminal de transporte, lo que da cuenta de su posición privilegiada. El edificio se organiza en forma de L, con su ala norte orientada hacia un sector de bosque nativo preservado, aprovechando visuales y generando un entorno de alto valor ambiental para los huéspedes.

El ingreso principal se sitúa sobre el frente sur del edificio, con acceso vehicular a través de una dársena exclusiva. El conjunto cuenta con estacionamiento propio, áreas parquizadas y circulaciones peatonales que lo conectan con los otros componentes del polo.



PROGRAMA

Se desarrolla en tres niveles: planta baja + 2 plantas tipo. La superficie en planta es de 4.900m2 por nivel	14.700m2
Planta baja Áreas comunes y servicios generales.	
Planta Baja Áreas comunes y servicios generales	
Lobby, recepción y circulaciones generales	800 m2
Salón comedor y bar/cocina	1.000 m2
Salas (coworking, reuniones, SUM)	700 m2
Área de administración y gerencia	600 m2
Servicios (Baños , vestuarios, lav.)	500 m2
Núcleo de circulación vertical (escaleras/ ascensores)	300 m2
Depósitos y mantenimiento	1.000 m2
Subtotal	**4.900 m2**
Planta tipo (x2)	
Lobby, recepción y circulaciones generales	300 m2
Área de administración y gerencia	100 m2
Servicios (Baños, vestuarios, lav.)	100 m2
Núcleo de circulación vertical (escaleras/ ascensores)	150 m2
Habitaciones (estándar, suites)	4.000 m2
Pasillos y office de piso	250 m2
Subtotal	**4.900 m2**
Total (PB+2PT)	**14.700m2**

VOLVER AL ÍNDICE

6.11

HOTELERÍA

PROPUESTA
ARQUITECTÓNICA



VOLVER AL ÍNDICE

6.12

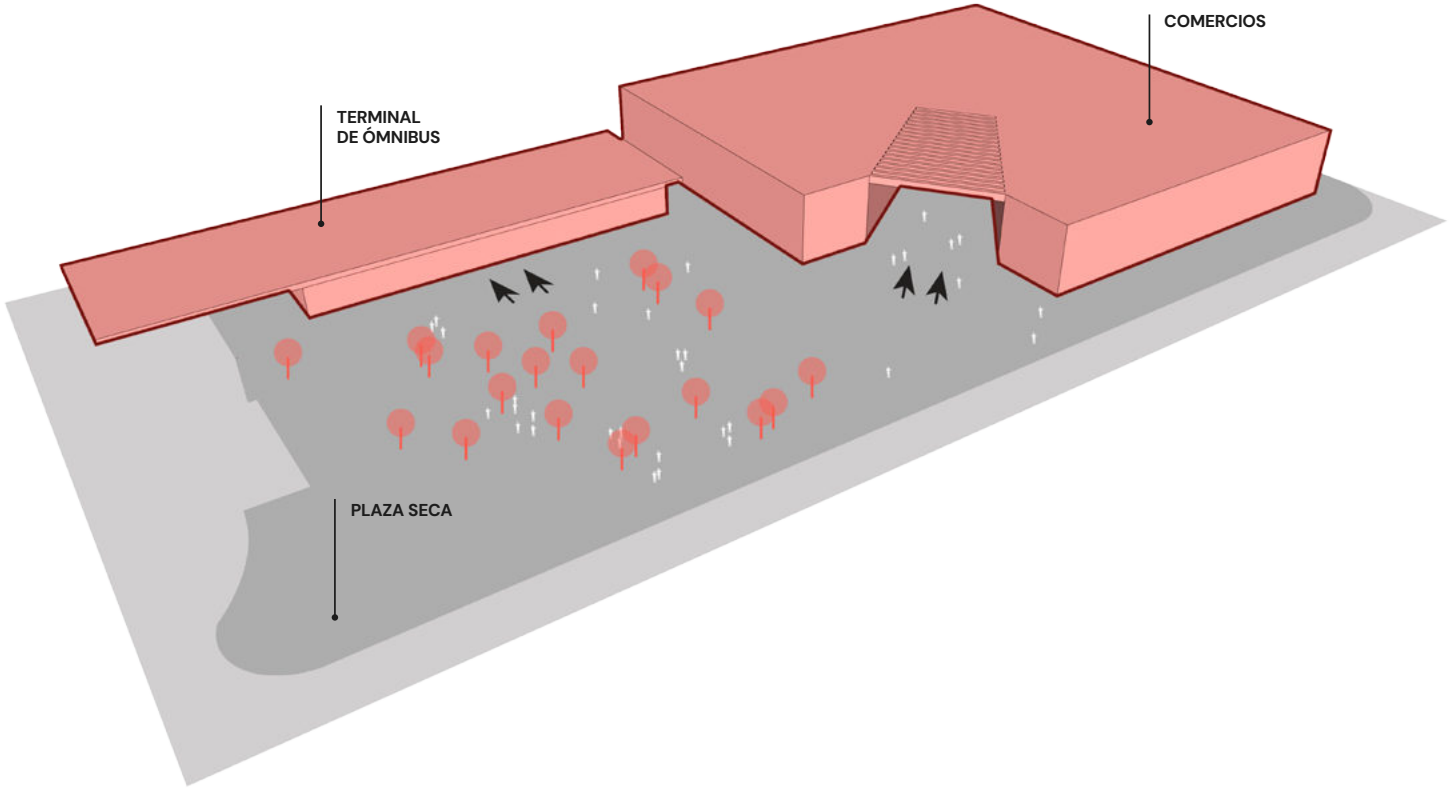
ÁREA COMERCIAL

MEMORIA DESCRIPTIVA

El polo cuenta con un área comercial concebida como un equipamiento de escala metropolitana que complementa el conjunto de la terminal de ómnibus y el hotel, brindando servicios tanto a los usuarios del polo como a la población en general. Esta área busca fomentar la participación activa de toda la ciudadanía en el funcionamiento del nodo, promoviendo un espacio dinámico, accesible y abierto que trascienda el carácter meramente funcional del equipamiento. Se accede a este sector desde un semicubierto en la diagonal sur, en vinculación directa con la plaza seca y el área de estacionamiento, lo que permite un funcionamiento integrado con los demás componentes del predio y refuerza su rol como punto de encuentro urbano y social.

Su implantación se desarrolla sobre un lote de 11.900m2, con una superficie cubierta total de 9.000m2. El sector cuenta con un estacionamiento exclusivo para aproximadamente 100 vehículos, ubicado en la franja central del conjunto.

Además, la zona comercial se conecta hacia el este con el ingreso de camiones, permitiendo una logística de abastecimiento independiente y ordenada, sin interferir con el flujo peatonal o los accesos públicos.



PROGRAMA	
Galería interna / circulaciones	1.000 m2
Locales comerciales	6.000 m2
Gastronomía / food court	800 m2
Servicios y apoyo (sanitarios, administración)	400 m2
Carga / logística y depósitos	800 m2
Total sup. cubierta	**9.000 m2**

VOLVER AL ÍNDICE

6.12

ÁREA COMERCIAL

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA



VOLVER AL ÍNDICE

6.13

ESTACIÓN FERROCARRIL DE PASAJEROS

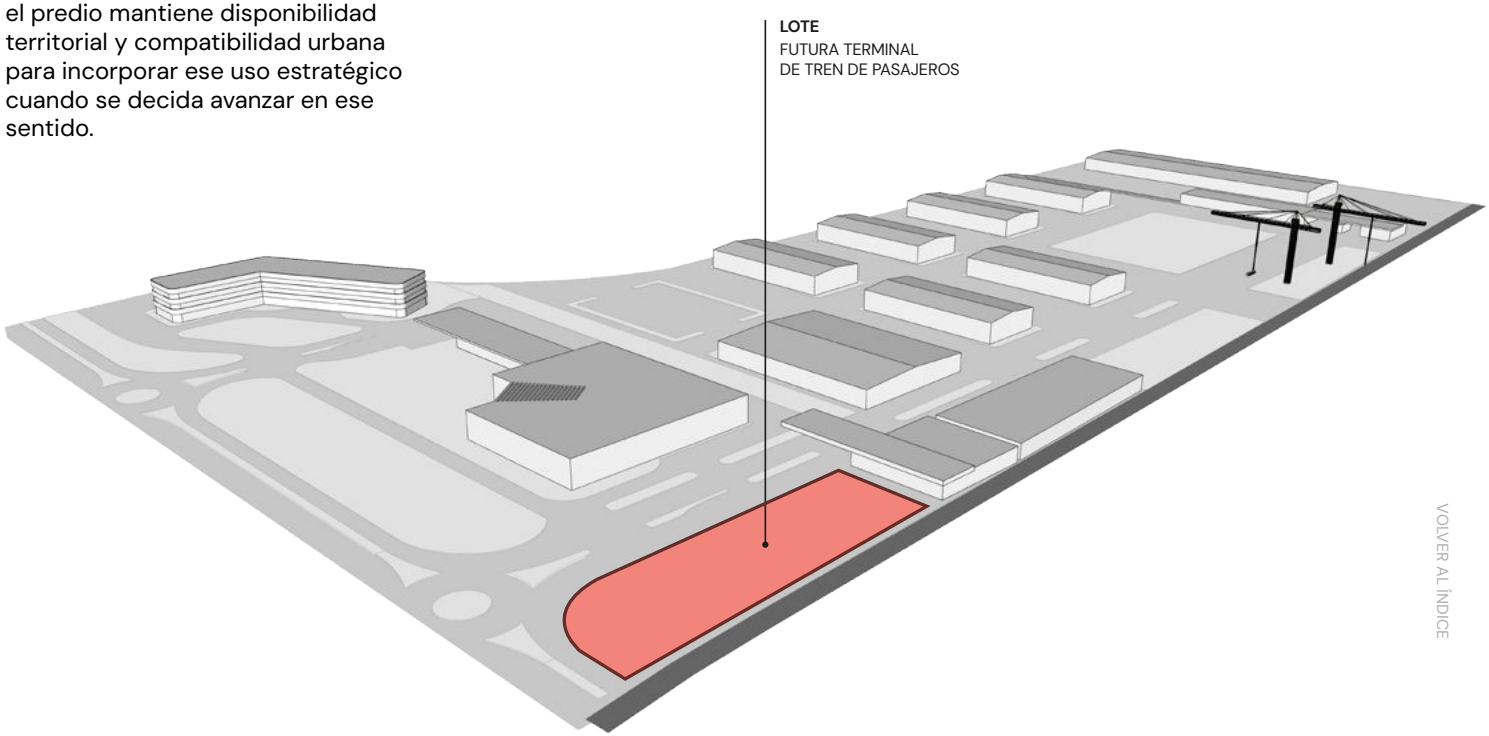
MEMORIA DESCRIPTIVA

Como parte de la planificación del Polo Logístico, se ha reservado un lote de aproximadamente 8.000m2 para una posible futura estación de tren de pasajeros, ubicada sobre el acceso este sureste del predio, a lo largo de la traza del Ferrocarril Belgrano Cargas.

Aunque actualmente no existe un proyecto formal para habilitar el ramal con pasajeros, esta opción ha sido tratada en instancias institucionales recientes. En diciembre de 2021, el diputado provincial Juan Argarañaz presentó un proyecto de comunicación dirigido al Poder Ejecutivo Provincial para incorporar a Sauce Viejo dentro del circuito ferroviario de pasajeros, contando con dictamen favorable en la Comisión de Transporte de la cámara baja (La Noticia Online, 2021).

Lo relevante de esta inclusión es que, al prever la estación desde el diseño del nodo logístico, se garantiza la capacidad de articulación futura del sistema multimodal: desde el transporte ferroviario de pasajeros, complementando la terminal de ómnibus y el aeropuerto internacional.

Aunque la estación ferroviaria no está planificada a detalle, esta hipótesis estructurante asegura que el predio mantiene disponibilidad territorial y compatibilidad urbana para incorporar ese uso estratégico cuando se decida avanzar en ese sentido.



VOLVER AL ÍNDICE

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA



VOLVER AL ÍNDICE

“Una nueva centralidad no nace por decreto. Se construye en la interacción entre usos, redes, formas urbanas y relaciones sociales.”

— BERNARDO SECCHI
(SÍNTESIS BASADA EN LA CIUDAD DE LOS RICOS Y LA CIUDAD DE LOS POBRES, 2013)



HACIA UNA NUEVA CENTRALIDAD

VOLVER AL ÍNDICE

7

Conclusión

7

CONCLUSIÓN

RENDER

La presente tesis abordó de manera estratégica e integral la problemática del ordenamiento logístico y comercial en el borde sudoeste del área metropolitana de Santa Fe, proponiendo la creación de un polo multimodal en la localidad de Sauce Viejo. A partir de un enfoque multiescalar —que articula el análisis territorial, urbano y proyectual—, el trabajo permitió construir una propuesta que responde a los desafíos actuales de transporte, producción, intercambio y sostenibilidad metropolitana.

El proceso metodológico desplegado combinó diversas herramientas: análisis cartográfico, trabajo proyectual, estudio de casos, encuadre teórico y, de manera especialmente significativa, un conjunto de acciones de vinculación directa con el territorio. Se realizaron entrevistas a autoridades políticas, técnicas y de gestión, tanto a nivel local como provincial, que permitieron conocer los marcos normativos vigentes, identificar oportunidades institucionales y validar la factibilidad del proyecto. Asimismo, el relevamiento periodístico, plasmado en una base de datos construida a partir de numerosas noticias de medios oficiales, permitió dimensionar la creciente relevancia del nodo Sauce Viejo como punto estratégico para el desarrollo logístico y el comercio interregional. A esto se suma el relevamiento fotográfico realizado en tramos clave de las rutas nacionales 11 y 19, el cual evidenció de forma empírica la consolidación de estos corredores como áreas de localización industrial en expansión.

La hipótesis planteada al inicio —según la cual la implementación de un polo logístico-comercial multimodal permitiría reorganizar y optimizar el sistema de transporte regional, concentrar funciones clave del comercio y promover el desarrollo urbano sostenible— fue validada a lo largo del trabajo. La propuesta elaborada responde a estas premisas al integrar funciones logísticas, comerciales, de servicios y transporte, con una implantación adaptada a la realidad del sitio y coherente con los lineamientos estratégicos del ECAM y el Plan Estratégico Provincial.

Entre los principales aportes del trabajo se destacan: la sistematización de datos técnicos y normativos, la lectura crítica de la estructura territorial y los procesos metropolitanos en curso y la elaboración de una propuesta que no solo plantea una solución funcional, sino que promueve una nueva centralidad capaz de redistribuir cargas, flujos y oportunidades en el conjunto metropolitano. En este sentido, la implantación del proyecto busca incentivar la inversión por parte de industrias y empresarios, generando condiciones propicias para el desarrollo productivo y consolidando esta nueva centralidad emergente. Asimismo, se prevé un impacto positivo en el uso del Aeropuerto Internacional de Sauce Viejo, tanto en lo que refiere a la movilidad de pasajeros como al transporte de cargas, posicionándose como un nodo estratégico dentro del sistema logístico regional.

Si bien no se abordaron instancias de resolución técnica detallada ni mecanismos específicos de implementación, los resultados alcanzados constituyen una base sólida para el desarrollo de proyectos concretos en el territorio. La propuesta se presenta como una herramienta flexible y adaptable, capaz de integrarse a las dinámicas de crecimiento futuras, articulando actores públicos y privados, y vinculando escalas locales y regionales.

Finalmente, se reconoce el valor de haber vinculado la investigación proyectual con procesos reales en marcha. Esta articulación entre academia, gestión y territorio no solo enriqueció el contenido del trabajo, sino que permitió construir una propuesta situada, factible y estratégicamente relevante para el futuro del Área Metropolitana Santa Fe.

VOLVER AL ÍNDICE

CAPÍTULO OCHO

8

Bibliografía

p.118

VOLVER AL ÍNDICE

8

BIBLIOGRAFÍA

Álvarez, A. (2019). Corredores bioceánicos y reordenamiento del territorio en la Argentina. VII Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas y XXI Jornadas de Geografía de la UNLP. http://jornadasgeografia.fahce.unlp.edu.arSantos, M. (1996). De la totalidad al lugar. Oikos-Tau

Ascher, F. (2001). *Los nuevos principios del urbanismo*. Barcelona: Alianza Editorial.

Aymonino, C. (1975). *El significado de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.

Bellet, C., & Llop Torné, J. (2004). *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*. Lleida: Edicions de la Universitat de Lleida.

Camagni, R. (1996). *Economía urbana*. Barcelona: Antoni Bosch.

Rossi, A. (1966). *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.

Sassen, S. (2001). *La ciudad global: Nueva York, Londres, Tokio*. Buenos Aires: Eudeba.

Sassen, S. (2001). *Territorio, autoridad y derechos: de los ensamblajes medievales a los ensamblajes globales*. Katz Editores.

Secchi, B. (2013). La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres. Madrid: Los Libros de la Catarata.

FUENTES

Santa Fe (Provincia). Gobierno Provincial. (2008). *Plan Estratégico Provincial – Visión 2030: Documento Síntesis*. Santa Fe: Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

Santa Fe (Provincia). Gobierno Provincial. (2008). *Plan Estratégico Provincial – Visión 2030: Región 3 – Nodo Santa Fe (Parte 5)*. Santa Fe: Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

ECAM – Ente de Coordinación del Área Metropolitana de Santa Fe. (2019). *Memoria institucional y lineamientos estratégicos del Área Metropolitana de Santa Fe*. Programa DAMI – BID 2499/OC-AR. Ver aquí.

Ministerio de Producción de Santa Fe. (2023). *Informe de seguimiento del Parque Industrial Sauce Viejo*. Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

Ministerio de Transporte de la Nación. (2022). *Avance de obras del Plan Circunvalar Santa Fe*. Trenes Argentinos Infraestructura.

Gobierno de la Provincia de Santa Fe. (2023). *Plan Estratégico Provincial para el Desarrollo Productivo Verde*. Ministerio de Producción, Ciencia y Tecnología.

Polo Tecnológico Rosario. (s.f.). *Sobre nosotros*. Recuperado del siguiente link.

Universidad Nacional del Litoral – Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. (2013). *Anexo U2: Guía Etapa 1 – Urbanismo II. Trabajo práctico N.º 1: El plan urbano: lectura, interpretación y diagnóstico urbano; formulación de directrices y lineamientos de actuación*. Cátedra Arq. Adrián Caballero.

Google. (2025). *Imagen satelital de Sauce Viejo, Santa Fe* [Imagen satelital]. Google Earth.

Elaboración propia. (2025). *Mapa de sectores con bosque nativo en Sauce Viejo* [Mapa]. QGIS 3.34.

SITIOS WEB

Túnel Subfluvial. (2024, abril 19). *Información importante para usuarios que deban transitar por el corredor bioceánico en sentido oeste*. Ver aquí.

Armada Argentina. (s.f.). *Hidrovía Paraná-Paraguay*. Gobierno de la República Argentina. Ver aquí.

Parque Industrial Sauce Viejo. (2025). *Inicio*. Recuperado del siguiente link.

ParquesIndustriales.com.ar. (2024). *Parque Industrial Oficial de Desarrollo Sauce Viejo Santa Fe*. Recuperado del siguiente link.

CIFRAS Online. (2023, junio 11). *Buscan convertir el predio de la exFiat en Parque Industrial*. Recuperado del siguiente link.

Gobierno de Santa Fe. (2023). *Refuncionalización del predio ex Fiat*. Recuperado del siguiente link.

ECAM – Ente de Coordinación del Área Metropolitana Santa Fe. (2019). *Estrategia de Consolidación del Área Metropolitana Santa Fe*. Santa Fe: Gobierno de la Provincia de Santa Fe. Recuperado del siguiente link.

Bolsa de Comercio de Santa Fe**.** (s.f.). *Compromiso con la región*. Ver aquí.

Bolsa de Comercio de Santa Fe. (2024). *Infraestructura 2024* [PDF]. Ver aquí.

Huber, M. (2023). *Presentación Proyecto Quinto Siglo. Circunvalar Vial Metropolitano.* [Video y documentos internos].

ECAM (2023). *Intercambiador RN 11 – Acceso RP 5 / RN1-V11. Documento técnico preliminar.* Ver aquí.

Web institucional Quinto Siglo (consultada en 2025): ver aquí.

Parques Industriales.com.ar. (2024). Parque Industrial Oficial de Desarrollo Sauce Viejo Santa Fe. Recuperado del siguiente link.

La Noticia Online. (2021, 3 de diciembre). *Argarañaz trabaja para que el tren de pasajeros vuelva a Sauce Viejo*. Ver aquí.

Gobierno de la Provincia de Santa Fe. (2025, 26 de mayo). *Exporta Simple: capacitación conjunta con Aduana para que pymes y emprendedores exporten desde Rosario*. Gobierno de Santa Fe. Ver aquí.

Gobierno de la Provincia de Santa Fe. (2025, 7 de julio). *Exporta Simple: Sauce Viejo se suma al programa para facilitar exportaciones de pymes*. Gobierno de Santa Fe. Ver aquí.

Aviacionline. (2025, 2 de julio). *El Aeropuerto de Sauce Viejo (Santa Fe) se incorpora al programa Exporta Simple para facilitar exportaciones*. Ver aquí.

UNO Santa Fe. (2025, 7 de julio). ¿Cómo exportar al mundo? El aeropuerto Sauce Viejo, capacitación logística y una herramienta clave para pymes. Ver aquí.

VOLVER AL ÍNDICE

8

BIBLIOGRAFÍA

LEYES NACIONALES

Argentina. Congreso de la Nación. (1995). *Ley N.º 24.449 de Tránsito*. Boletín Oficial de la República Argentina, 6 de febrero de 1995.

Argentina. Congreso de la Nación. (1997). *Ley N.º 24.921 de Transporte Multimodal de Mercaderías*. Boletín Oficial de la República Argentina, 12 de enero de 1998.

Argentina. Congreso de la Nación. (2007). *Ley N.º 26.331 de Presupuestos mínimos de protección ambiental de los bosques nativos*. Boletín Oficial de la República Argentina, 2 de enero de 2008.

LEYES PROVINCIALES (SANTA FE)

Santa Fe (Provincia). Legislatura. (s.f.). *Ley N.º 11.525 de Parques y Áreas Industriales*. Boletín Oficial de la Provincia de Santa Fe .

Santa Fe (Provincia). Legislatura. (2010). *Ley N.º 13.131. Modificatoria de la Ley N.º 11.525 de Parques y Áreas Industriales*. Boletín Oficial de la Provincia de Santa Fe .

Santa Fe (Provincia). Legislatura. (2013). *Ley N.º 13.372 de Ordenamiento de Bosques Nativos*. Boletín Oficial de la Provincia de Santa Fe, 3 de diciembre de 2013.

Santa Fe (Provincia). Legislatura. (2015). *Ley N.º 13.532 de creación de Áreas Metropolitanas*. Boletín Oficial de la Provincia de Santa Fe, julio de 2015.

Santa Fe (Provincia). Legislatura. (s.f.). *Ley N.º 13.467 de creación del Parque Comercial y Logístico Área Metropolitana Santa Fe*. Boletín Oficial de la Provincia de Santa Fe.

NORMATIVA MUNICIPAL / COMUNAL

Sauce Viejo (Santa Fe). Comuna. (2015). *Ordenanza Comunal N.º 3137/15*. Boletín Oficial Comunal.

Sauce Viejo (Santa Fe). Comuna. (2017). *Ordenanza Comunal N.º 3384/17. Anexo Plano de zonificación*.

Sauce Viejo (Santa Fe). Comuna. (2017). *Ordenanza Comunal N.º 3384/17. Anexo Cuadro de Zonas*.

Santo Tomé (Santa Fe). Concejo Municipal. (2023). *Ordenanza N.º 3595/2023. Modificación de límites de los Distritos 1 y 10*. Promulgada el 25 de julio de 2023. Boletín Oficial Municipal.

Santo Tomé (Santa Fe). Concejo Municipal. (2023). *Ordenanza N.º 3.622/2023. Modificación de límites de los Distritos 1 y 11*. Promulgada el 16 de noviembre de 2023. Boletín Oficial Municipal.

Santa Fe (Santa Fe). Concejo Municipal. (s.f.). *Ordenanza N.º 11.014*. Boletín Oficial Municipal.

NORMATIVA TÉCNICA AERONÁUTICA

RAAC Parte 156 – Aeródromos STOL. Administración Nacional de Aviación Civil. (2022). *Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), Parte 156 – Aeródromos STOL*. Buenos Aires: ANAC.

Anexo 14 Volumen I – OACI. Organización de Aviación Civil Internacional. (2016). *Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional: Aeródromos – Volumen I: Diseño y operación*. 7.ª ed. Montreal: OACI.

ANTECEDENTES

Plataforma Logística de Zaragoza (PLAZA)

Gobierno de Aragón. (s.f.). *Plataforma Logística de Zaragoza – PLAZA*. Aragón Plataforma Logística. Recuperado del siguiente link.

CTC – Centro de Transferencia de Cargas (Ciudad de Buenos Aires)

Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (2016). *Informe de gestión del Centro de Transferencia de Cargas (CTC)*. Subsecretaría de Transporte.

Centro de Transferencia de Cargas – CTC. (s.f.). *Sitio oficial del operador logístico*. Recuperado del siguiente link.

PIR5 – Parque Industrial Ruta 5 (Uruguay)

Grupo RAS. (s.f.). *Parque Industrial Ruta 5: conectividad bimodal, 80 ha, servicios integrales*. Recuperado de la web oficial del parque.

NORLOG – Plataforma Logística e Industrial de Tigre

Parques Industriales. (s.f.). *Ficha técnica – NORLOG, Benavídez, Tigre, Buenos Aires (100 ha, infraestructura, control de acceso)*. Recuperado del siguiente link.

Tradenews. (2018). *Norlog: metáfora de la adaptación del Grupo Andreani*. Recuperado de Tradenews.

VOLVER AL ÍNDICE

CAPÍTULO NUEVE

9 Anexo

p.121

VOLVER AL ÍNDICE

9.1

ENTREVISTAS Y PARTICIPACIÓN INSTITUCIONAL

Como parte del trabajo, se llevaron a cabo entrevistas y reuniones con distintos entes del ámbito público y privado y autoridades políticas.Así como la participación en actividades oficiales vinculadas al desarrollo logístico y territorial de la región. El objetivo de estas instancias fue recoger información relevante para el diagnóstico y fundamentación del proyecto, e identificar lineamientos estratégicos con las políticas públicas vigentes.

Hugo Marcucci

Arq. Leonardo Ríos

Dirección Provincial de Vialidad

Dirección Nacional de Vialidad

Cristian Hoffmann

José Corral

Gerónimo Poquet

Directivos del Aeropuerto de Sauce Viejo

Mario Papaleo y Daniela Baccega

Mónica Alvarado y Jorge Henn

Exporta Simple

VOLVER AL ÍNDICE

9.1.1

HUGO MARCUCCI

EXDIPUTADO PROVINCIAL
Y CONCEJAL MUNICIPAL DE SANTA FE

Hugo Marcucci

Arq. Leonardo Ríos

Dirección Provincial de Vialidad

Dirección Nacional de Vialidad

Cristian Hoffmann

José Corral

Gerónimo Poquet

Directivos del Aeropuerto
de Sauce Viejo

Mario Papaleo y Daniela Baccega

Mónica Alvarado y Jorge Henn

Exporta Simple

REUNIÓN

DÍA	HORA	LUGAR
4/10/23	9.30 h	Oficinas del honorable concejo municipal ubicado en calle 4 de Enero 2179

El encuentro permitió conocer los alcances de la Ley Provincial N.º 13.467, que establece el marco legal para el desarrollo del Parque Logístico y Comercial del Área Metropolitana de Santa Fe. Asimismo, brindó orientación sobre terrenos viables para el emplazamiento del proyecto, lo cual fue de gran importancia para delimitar el área de intervención.

VOLVER AL ÍNDICE

9.1.2

ARQ. LEONARDO RÍOS

SUBSECRETARIO DE PLANIFICACIÓN URBANA DE SANTA FE

Hugo Marcucci

Arq. Leonardo Ríos

Dirección Provincial de Vialidad

Dirección Nacional de Vialidad

Cristian Hoffmann

José Corral

Gerónimo Poquet

Directivos del Aeropuerto
de Sauce Viejo

Mario Papaleo y Daniela Baccega

Mónica Alvarado y Jorge Henn

Exporta Simple

REUNIÓN

DÍA
26/04/24

HORA
10 h

LUGAR
Oficinas de planificación Urbana,
en la municipalidad de Santa Fe

Se abordaron cuestiones relativas al planeamiento urbano de la ciudad de Santa Fe, haciendo hincapié en la necesidad de trasladar el Puerto, hacia zonas periféricas de la ciudad. Este traslado permitiría liberar suelo urbano y desconges-tionar el sector, permitiendo consolidar una zona industrial/logística de escala metropolitana, sin interferir con la expansión urbana.

VOLVER AL ÍNDICE

9.1.3

DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD

Hugo Marcucci

Arq. Leonardo Ríos

Dirección Provincial de Vialidad

Dirección Nacional de Vialidad

Cristian Hoffmann

José Corral

Gerónimo Poquet

Directivos del Aeropuerto de Sauce Viejo

Mario Papaleo y Daniela Baccega

Mónica Alvarado y Jorge Henn

Exporta Simple

REUNIÓN

DÍA	HORA	LUGAR
13/06/24	11 h	Oficinas de Vialidad Provincial, en la ciudad de Santa Fe en calle Int. Muttis 880

A partir de la entrevista se accedió a ciertos datos de tráfico correspondientes a la autopista Santa Fe–Rosario. Sin embargo, la información fue insuficiente para realizar un análisis profundo y representativo del flujo vehicular relevante para el proyecto.

VOLVER AL ÍNDICE

9.1.4

DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD

Hugo Marcucci

Arq. Leonardo Ríos

Dirección Provincial de Vialidad

Dirección Nacional de Vialidad

Cristian Hoffmann

José Corral

Gerónimo Poquet

Directivos del Aeropuerto de Sauce Viejo

Mario Papaleo y Daniela Baccega

Mónica Alvarado y Jorge Henn

Exporta Simple

REUNIÓN

DÍA	HORA	LUGAR
02/07/24	09 h	Oficinas de Vialidad Nacional, en la ciudad de Santa Fe en calle Salta y Av. 27 de Febrero

Fuimos recibidos por Adrián Vázquez, con quien mantuvimos una charla en la que solicitamos información sobre el tráfico en las rutas nacionales. Sin embargo, los datos proporcionados presentaban limitaciones en cuanto a actualidad, consistencia y representatividad respecto al área de intervención, por lo que no pudieron ser incorporados al análisis territorial.

VOLVER AL ÍNDICE

9.1.5

CRISTIAN HOFFMANN

PRESIDENTE DEL ENTE DE COORDINACIÓN
DEL ÁREA METROPOLITANA SANTA FE

Hugo Marcucci

Arq. Leonardo Ríos

Dirección Provincial de Vialidad

Dirección Nacional de Vialidad

Cristian Hoffmann

José Corral

Gerónimo Poquet

Directivos del Aeropuerto
de Sauce Viejo

Mario Papaleo y Daniela Baccega

Mónica Alvarado y Jorge Henn

Exporta Simple

REUNIÓN

DÍA	HORA	LUGAR
02/12/24	09 h	Oficinas de ECAM, Primer piso de la Estación Belgrano

Durante la entrevista, Cristian Hoffmann manifestó entusiasmo por la propuesta presentada, resaltando su importancia en el contexto actual del área metropolitana. Los integrantes del ECAM manifestaron la necesidad de avanzar hacia una mayor integración intermunicipal, en línea con su labor de articulación y fortalecimiento de las relaciones entre los distintos municipios que conforman el área metropolitana.

VOLVER AL ÍNDICE

9.1.11

JOSÉ CORRAL

DIPUTADO PROVINCIAL/VICEPRESIDENTE
CÁMARA DE DIPUTADOS

Hugo Marcucci

Arq. Leonardo Ríos

Dirección Provincial de Vialidad

Dirección Nacional de Vialidad

Cristian Hoffmann

José Corral

Gerónimo Poquet

Directivos del Aeropuerto
de Sauce Viejo

Mario Papaleo y Daniela Baccega

Mónica Alvarado y Jorge Henn

Exporta Simple

REUNIÓN

DÍA	HORA	LUGAR
10/03/2025	12:30 h	Despacho del diputado en calle 3 de febrero

Durante la entrevista mantenida con el diputado José Corral, se evidenció un marcado interés por la propuesta presentada, destacando que la misma se encuentra en plena concordancia con los lineamientos estratégicos del actual gobierno provincial, especialmente en lo que respecta a la promoción del comercio exterior y la consolidación de nodos logísticos regionales. En este sentido, valoró positivamente que el proyecto articule con políticas ya implementadas, como el programa Exporta Simple, en funcionamiento tanto en el Aeropuerto de Sauce Viejo como en el de Rosario.

Además, el diputado aportó información clave sobre el terreno propuesto para el emplazamiento de la estación multimodal, confirmando que el mismo fue cedido por el Estado Nacional a la Provincia en octubre de 2019 con destino específico para el desarrollo de un parque logístico. Señaló que él mismo intervino en gestiones vinculadas a esa transferencia, considerando que la consolidación de una nueva centralidad logística en ese sector representa una oportunidad concreta para el desarrollo territorial equilibrado del área metropolitana.

VOLVER AL ÍNDICE

9.1.6

GERÓNIMO POQUET

DIRECTOR A CARGO DEL DEPARTAMENTO
DE PLANEAMIENTO Y VIVIENDA DENTRO DE LA SECRETARÍA
DE OBRAS Y SERVICIOS DE SANTO TOMÉ

Hugo Marcucci

Arq. Leonardo Ríos

Dirección Provincial de Vialidad

Dirección Nacional de Vialidad

Cristian Hoffmann

José Corral

Gerónimo Poquet

Directivos del Aeropuerto
de Sauce Viejo

Mario Papaleo y Daniela Baccega

Mónica Alvarado y Jorge Henn

Exporta Simple

REUNIÓN

DÍA	HORA	LUGAR
23/04/25	13 h	Municipalidad de Santo Tomé

Proporcionó información técnica detallada sobre la ciudad de Santo Tomé, incluyendo usos del suelo, normativas urbanísticas y legislación vigente, insumos esenciales para el análisis a escala regional y el encuadre normativo del proyecto. También nos manifestó su interés por llevar adelante iniciativas conjuntas entre Sauce Viejo y Santo Tomé, y expresó su preocupación por el ritmo de crecimiento que está atravesando el sector, tanto en términos residenciales como industriales, advirtiendo que será necesario comenzar a intervenir activamente para poder abastecer las nuevas demandas que este desarrollo implica.

VOLVER AL ÍNDICE

9.1.7

DIRECTIVOS DEL AEROPUERTO DE SAUCE VIEJO

Hugo Marcucci

Arq. Leonardo Ríos

Dirección Provincial de Vialidad

Dirección Nacional de Vialidad

Cristian Hoffmann

José Corral

Gerónimo Poquet

Directivos del Aeropuerto de Sauce Viejo

Mario Papaleo y Daniela Baccega

Mónica Alvarado y Jorge Henn

Exporta Simple

REUNIÓN

DÍA	HORA	LUGAR
23/04/25	15 h	Aeropuerto de Sauce Viejo

Fuimos recibidos por Gisela Riuli, presidenta del directorio y Juan Guerrero, subdirector de operaciones y servicios. Ambos manifestaron su apoyo al proyecto, destacando su alineación con los procesos de fortalecimiento del aeropuerto llevados a cabo en los últimos años. Además, proporcionaron detalles técnicos sobre la operatividad del entorno, restricciones normativas, requerimientos de infraestructura, y manifestaron la necesidad de dotar al predio con un depósito fiscal que permita el desarrollo de operaciones logísticas de exportación e importación.

VOLVER AL ÍNDICE

9.1.8

MARIO PAPALEO Y ARQ. DANIELA BACCEGA

INTENDENTE DE SAUCE VIEJO / ÁREA TÉCNICA DE LA MUNICIPALIDAD DE SAUCE VIEJO

Hugo Marcucci

Arq. Leonardo Ríos

Dirección Provincial de Vialidad

Dirección Nacional de Vialidad

Cristian Hoffmann

José Corral

Gerónimo Poquet

Directivos del Aeropuerto de Sauce Viejo

Mario Papaleo y Daniela Baccega

Mónica Alvarado y Jorge Henn

Exporta Simple

REUNIÓN

DÍA	HORA	LUGAR
16/05/25	08:30 h	Oficinas de la Municipalidad de Sauce Viejo

En dicho encuentro, el intendente nos manifestó su agrado respecto al proyecto, destacando su potencial para mejorar el desarrollo integral de la localidad, particularmente en materia de ordenamiento territorial y de transporte. Señaló además la importancia de este tipo de iniciativas para consolidar la función estratégica de Sauce Viejo dentro del Área Metropolitana Santa Fe.

Por su parte, la Arq. Daniela Baccega fue quien brindó el soporte técnico necesario para el desarrollo del anteproyecto, facilitando normativas urbanas, planos de zonificación y parcelarios oficiales de la ciudad, los cuales resultaron fundamentales para delimitar el área de intervención, evaluar la factibilidad normativa y establecer criterios de diseño ajustados a la realidad local.

VOLVER AL ÍNDICE

9.1.9

MÓNICA ALVARADO Y JORGE HENN

SECRETARIA Y SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Hugo Marcucci

Arq. Leonardo Ríos

Dirección Provincial de Vialidad

Dirección Nacional de Vialidad

Cristian Hoffmann

José Corral

Gerónimo Poquet

Directivos del Aeropuerto de Sauce Viejo

Mario Papaleo y Daniela Baccega

Mónica Alvarado y Jorge Henn

Exporta Simple

REUNIÓN

DÍA
07/07/25

HORA
11 h

LUGAR
Instalaciones del parque industrial de Sauce Viejo en el marco del Programa Exporta Simple

Ambos funcionarios recibieron la propuesta en el marco del programa Exporta Simple. Manifestaron gran interés, destacando que el proyecto se enmarca dentro de los lineamientos estratégicos impulsados por el actual gobierno provincial, especialmente en relación con el impulso al comercio exterior y el fortalecimiento de la infraestructura logística. También transmitieron demandas expresadas por el Parque Industrial de Sauce Viejo, tales como la necesidad de contar con un pequeño hotel, zona de comercios específicos y espacios de servicios para empresarios y operarios que se movilizan a diario desde otras localidades, evitando así su traslado a los cascos urbanos de Sauce Viejo o Santo Tomé.

VOLVER AL ÍNDICE

9.1.10

PARTICIPACIÓN EN ACTOS VINCULADOS AL PROGRAMA EXPORTA SIMPLE

Hugo Marcucci

Arq. Leonardo Ríos

Dirección Provincial de Vialidad

Dirección Nacional de Vialidad

Cristian Hoffmann

José Corral

Gerónimo Poquet

Directivos del Aeropuerto de Sauce Viejo

Mario Papaleo y Daniela Baccega

Mónica Alvarado y Jorge Henn

DÍA	LUGAR
02/07/25	Se participó del acto oficial de lanzamiento del programa Exporta Simple, encabezado por el **Gobernador Maximiliano Pullaro,** realizado en las instalaciones del Aeropuerto de Sauce Viejo
07/07/25	Se asistió a una capacitación técnica en el Parque Industrial de Sauce Viejo, dirigida a empresarios y PYMEs, junto a los funcionarios Jorge Henn y Mónica Alvarado

Estas instancias permitieron comprender en profundidad el funcionamiento del sistema de exportación e importación simplificada, aportando información clave para la justificación operativa del nodo multimodal propuesto. Además, refuerzan el enfoque territorial de este trabajo, ya que programas provinciales como Exporta Simple expresan con claridad la voluntad política de impulsar el comercio exterior desde la región, y confirman la necesidad de infraestructuras logísticas integradas como la propuesta en la que se trabajó. En este sentido, la tesis se encuentra plenamente alineada con las estrategias de desarrollo económico y territorial que promueve el actual gobierno provincial.

VOLVER AL ÍNDICE

9.2

AGENDA METROPOLITANA

11/7/2025

El gobierno provincial capacita a pymes y emprendedores para exportar al mundo

elsantafesino.com ver

7/7/2025

Cómo exportar al mundo desde el Aeropuerto de Sauce Viejo: capacitación, logística y una herramienta clave para pymes

unosantafe.com.ar ver

5/7/2025

Vuelos al exterior desde el aeropuerto Sauce Viejo: "Sería un cambio estructural para toda el área metropolitana"

unosantafe.com.ar ver

2/7/2025

A través de Exporta Simple, 38 pymes santafesinas podrán exportar al exterior

santafenoticias.gob.ar ver

16/1/2025

Santa Fe negocia con American Jet para volar en el Aeropuerto de Sauce Viejo

aviacionline.com ver

27/11/2024

SANTA FE: OBRAS PARA CONSOLIDAR EL CORREDOR BIOCEÁNICO CENTRAL EN LA PROVINCIA

arturonavarro.com.ar ver

4/10/2024

Santo Tomé planifica construir su propia terminal de ómnibus

unosantafe.com.ar ver

28/6/2024

Similar al Aero Movi, presentaron un servicio de transporte entre Santa fe y el aeropuerto de Sauce Viejo

proyectoseinversiones.com.ar ver

27/6/2024

Lanzan una obra por USD 100 millones para que el Belgrano Cargas ahorre ocho horas

lapoliticaonline.com ver

25/5/2024

El Belgrano Cargas tiene 900 kilómetros de vías nuevas

argentina.gob.ar ver

17/5/2024

Se adjudicó la obra del aeropuerto binacional Concordia-Salto

portal.entrerios.gov.ar ver

17/5/2024

La licitación de la Hidrovía: una oportunidad para nuestra provincia y la ciudad de Santa Fe

ellitoral.com ver

VOLVER AL ÍNDICE

9.2

AGENDA METROPOLITANA

16/5/2024

Vuelos de carga: el aeropuerto de Sauce Viejo volvió a conectarse con Brasil

santafe.gob.ar ver

8/5/2024

En septiembre licitarán el puente Paraná-Santa Fe y la circunvalación

cifrasonline.com.ar ver

11/4/2024

La circunvalación ferroviaria de Santa Fe ya tiene un avance del 30%

enelsubte.com ver

15/2/2024

El Impacto de la Renovación de Vía en el Belgrano Cargas

mundoferroviario.lat ver

17/11/2023

La provincia avanza en el proyecto Parque Comercial y Logístico Área Metropolitana Santa Fe

santafe.gov.ar ver

17/11/2023

Unas 36 empresas se mostraron interesadas y aspiran a instalarse en el nuevo Parque Comercial Logístico

unosantafe.com.ar ver

18/7/2023

Realizarán un estudio hidrológico ambiental para el futuro Parque Comercial y Logístico de Santa Fe

unosantafe.com.ar ver

23/6/2023

El Plan Circunvalar tiene un 60% de avance y las pruebas comenzarán en la segunda mitad de 2023

airedesantafe.com.ar ver

10/3/2023

Santa Fe fue la segunda provincia más exportadora del país en 2022

ellitoral.com ver

3/2/2023

Plan Circunvalar Santa Fe: con la mirada puesta en finalizar la obra, el gobierno nacional busca alternativas de financiamiento

airedesantafe.com.ar ver

30/11/2022

De qué se trata Santa Fe Global, el programa provincial para potenciar exportaciones

santafe.gob.ar ver

4/11/2022

Más infraestructura y seguridad, las prioridades del Área Industrial Los Polígonos de Santa Fe

ellitoral.com ver

VOLVER AL ÍNDICE

9.2

AGENDA METROPOLITANA

4/11/2022

El ECAM busca potenciar la infraestructura productiva del Área Metropolitana

santafenoticias.gob.ar ver

13/6/2022

Santa Fe, segunda provincia exportadora del país.

santafe.gov.ar ver

16/4/2022

El Belgrano cargas transporta desde Salta un 200% más que en 2019

pagina12.com.ar ver

16/4/2022

El Aeropuerto de Sauce Viejo superó al de Rosario y lleva despachados más de 12 mil kilos de carga este año.

ellitoral.com ver

17/3/2022

Obras y proyectos para hacer de Santa Fe un "Nodo Central"

ellitoral.com ver

6/1/2022

La licitación de la Hidrovía: una oportunidad para nuestra provincia y la ciudad de Santa Fe

ellitoral.com ver

19/10/2021

El Aeropuerto Metropolitano de Sauce Viejo suma nuevas frecuencias a Buenos Aires

ellitoral.com ver

3/12/2019

Diseño e implementación de un plan para la construcción de una Red de Nodos de Transferencia Multimodal

lucassimoniello.com.ar ver

24/07/2019

Construirán Parque Logístico Comercial de 97 hectáreas

on24.com.ar ver

1/6/2019

Belgrano Cargas: Por primera vez en el país se transportan 100 vagones cargados desde Salta hacia Santa Fe

argentina.gob.ar ver

17/5/2019

El complejo agroexportador Timbúes crece con la apertura de un desvío ferroviario

argentina.gob.ar ver

30/3/2019

Trenes Argentinos Cargas: se adjudicaron obras que mejorarán la entrada a los puertos santafesinos

argentina.gob.ar ver

VOLVER AL ÍNDICE

9.2

AGENDA METROPOLITANA

9/3/2019

Comenzaron obras estratégicas en el Túnel Subfluvial

santafe.gob.ar ver

21/8/2016

Enrico adelanta que Santa Fe aceptará pagar obras en rutas de los puertos exportadores

ellitoral.com ver

21/7/2015

El Puente Paraná-Santa Fe y la Hidrovía se definieron como "estratégicas" para la Región Centro

dosflorines.com.ar ver

20/8/2013

El parque mayorista metropolitano podría generar 1.000 empleos

ellitoral.com ver

10/10/2019

Nación cedió a Santa Fe los terrenos del aeropuerto Metropolitano

on24.com.ar ver

VOLVER AL ÍNDICE



AGRADECIMIENTOS

La realización de esta tesis fue posible gracias al acompañamiento y apoyo de muchas personas que formaron parte del camino académico y personal recorrido.

A nuestras familias y amigos, por su presencia incondicional, por su acompañamiento y apoyo, y por el aliento constante a lo largo de todo este proceso.

A los entrevistados que, con generosidad y compromiso, compartieron su tiempo y conocimiento, aportando una mirada fundamental para el desarrollo de este trabajo.

A nuestros compañeros de carrera, con quienes compartimos años de estudio, aprendizajes, desafíos y vínculos que enriquecieron nuestra formación.

A los docentes que nos acompañaron durante todo el trayecto académico, por brindarnos herramientas, inspiración y una base sólida para pensar y proyectar la arquitectura.

A nuestra directora de tesis, Graciela Mantovani por su acompañamiento en todo el proceso del trabajo y presencia durante las entrevistas realizadas, que con sus conocimientos hicieron muy valiosa esta instancia.

Y a la Universidad Nacional del Litoral, por ofrecernos el espacio institucional y académico para desarrollarnos como profesionales comprometidos con nuestro territorio.

TESIS DE GRADUACIÓN

Hacia una nueva centralidad



