



SITUACION DE LOS CAMINOS RURALES

Departamentos Las Colonias y Castellanos (Santa Fe)



SITUACION DE LOS CAMINOS RURALES **Departamentos Las Colonias y Castellanos (Santa Fe)**

Resumen Ejecutivo

El presente documento pretende ser un aporte a la discusión y diseño de políticas públicas en relación a los caminos rurales de los departamentos Las Colonias y Castellanos de la provincia de Santa Fe. Fue elaborado por el Nodo Regional Pilar, a través de una construcción participativa con los Intendentes y Presidentes Comunales, los Senadores Provinciales de los respectivos Departamentos, y aportes de la Dirección Provincial de Vialidad. Se realizaron 8 talleres durante más de dos años de trabajo conjunto. Contó con el aporte de una encuesta que fue respondida por el 36% de los gobiernos locales de ambos Departamentos.

La imposibilidad física de garantizar la transitabilidad permanente de los caminos rurales representa la principal limitante para los ciudadanos del interior, así como para la producción agropecuaria, motora de la economía regional. Ambos Departamentos involucran a 265.427 habitantes, de los cuales el 9,5% es población rural. En los últimos 30 años la emigración de estos territorios representó a 2.700 familias, lo que equivale a una media de 33 grupos familiares por distrito.

El 6,5% de la red vial se encuentra pavimentada. 20 localidades no tienen aún acceso pavimentado, lo que equivale a aproximadamente a 190 kilómetros.

La red terciaria está constituida por 12.834,4 km de caminos cuyo mantenimiento está a cargo de las intendencias o comunas con aportes por coparticipación de la provincia de Santa Fe. Aquí, se estima que el 9,8% de los caminos presenta algún mejorado, casi el 20% se consideran “perdidos” y más del 30% de los caminos transitables necesitan limpieza de renovos en las cunetas.

Sería necesario contar con un 30% de los caminos rurales mejorados para cubrir las necesidades mínimas de acceso a educación (en el área de estudio se encuentran 180 establecimientos escolares en el espacio rural disperso), salud y producción lechera, lo cual representaría aproximadamente 3610 km, la mitad de los cuales ya están construidos, aunque deben reacondicionarse en diversa medida.

Existen posibilidades de mejorar la eficiencia en el trabajo de mantenimiento de los caminos mediante un plan de trabajo plurianual entre todos los actores involucrados y con los diferentes niveles del Estado.

Nodo Regional Pilar
Pilar, Santa Fe. Marzo 2019

1. Introducción

Las abundantes y prolongadas precipitaciones ocurridas en abril de 2016 en el Centro de la provincia de Santa Fe pusieron en evidencia, una vez más, las consecuencias sociales y productivas de las malas condiciones de transitabilidad de los caminos rurales de la región.

En ese momento las instituciones nucleadas en el **Nodo Regional Pilar** solicitaron la colaboración de los Senadores provinciales de los departamentos Las Colonias y Castellanos para convocar a los intendentes y presidentes comunales en la búsqueda de alternativas de solución a la problemática.

Este primer encuentro realizado en la localidad de Nuevo Torino en junio de 2016, fue el inicio de una serie de talleres cuatrimestrales, donde los decisores políticos fueron presentando sus problemas, intercambiando alternativas de solución y dialogando con agentes del Estado. Es en este contexto y a partir de la confianza generada, surge la necesidad de elaborar el presente documento, con la finalidad de *caracterizar cuantitativa y cualitativamente la situación y la importancia socio-productiva de los caminos rurales de ambos Departamentos.*

Para alcanzar este objetivo se recurrió a fuentes primarias y secundarias. Entre las primarias se destacan los datos obtenidos a partir de una encuesta, la cual fue respondida por 30 de los 83 gobiernos locales que conforman los departamentos Las Colonias y Castellanos; observaciones realizadas en los ocho talleres, y entrevistas con informantes calificados. Las fuentes secundarias fueron informes técnicos y estadísticas oficiales, las cuales se reseñan en las referencias bibliográficas.

La transitabilidad de los caminos condiciona la calidad de vida de muchas personas, que no sólo comprende a los habitantes rurales sino también a una proporción importante de la población urbana que debe movilizarse regularmente al sector rural. Además, su mal estado contribuye a los procesos de migración rural, al cierre de tambos, y consecuentemente, a un debilitamiento de la economía local.

Este trabajo pretende ser un aporte a la discusión y diseño de políticas públicas en relación a los caminos rurales del centro santafesino, no siendo ésta la única problemática del espacio rural, pero constituyendo sí, una prioridad.

2. Aspectos sociales y productivos del área de estudio

El departamento Las Colonias representa una superficie de 6.439 km², dividida en 37 distritos político-administrativos y cuenta con 87.335 habitantes, según el último Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (CNPhyV, 2010). Su cabecera es la ciudad de Esperanza.

Castellanos posee una superficie de 6.600 km², 46 distritos político-administrativos y 178.092 habitantes. Su cabecera es la ciudad de Rafaela.

Ambos Departamentos nuclean el 8,3% del total de la población provincial y el 9,5% de su población es rural¹.

A lo largo de los últimos 30 años, la población ha aumentado (Cuadro 1), mientras la población rural ha decrecido. Si bien esta es una tendencia general (tanto a nivel provincial como nacional), se puede observar que en la zona de referencia estos indicadores son de mayor magnitud.

Cuadro 1: Evolución de la población total y rural en el área de estudio

Censos NP,H y V	1991	2001	2010
Población Total Las Colonias	86.046	95.200	87.335
% Población Rural	21	17	14
Población Total Castellanos	141.994	162.165	178.092
% Población Rural	13	11	7
Población Total ambos Dptos	228.040	257.365	265.427
% Población Rural ambos Dptos	16	13	10
Población Total Santa Fe	2.761.535	3.000.701	3.194.537
% Población Rural	9	11	9
Población Total Argentina	32.615.528	36.260.130	40.117.096
%P. Rural	13	11	9

Fuente: elaboración propia a partir de datos del INDEC

Para comprender la dimensión del proceso se podría suponer que estas personas se agrupan en familias de cuatro integrantes, lo que se traduciría en la emigración (sin considerar el crecimiento natural) de más 2.700 familias en el período 1991-2010 en los dos departamentos analizados. Y si se agrega que son 83 los distritos, se considera una pérdida, por unidad político administrativa, de 33 familias a lo largo de casi 30 años.

Es importante señalar que, en el espacio rural disperso según datos del Ministerio de Educación de la provincia de 2016, se encuentran en funcionamiento 180 establecimientos escolares (92 en Castellanos y 88 en Las Colonias).

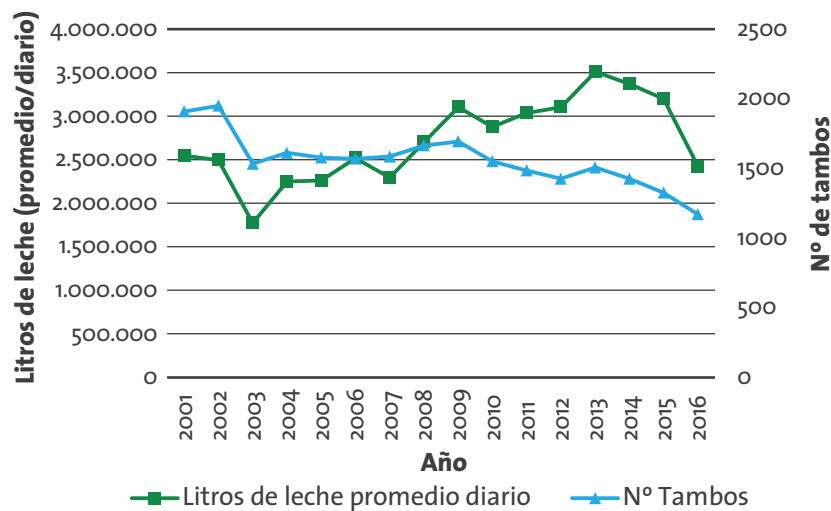
Esta región se caracteriza por su producción agropecuaria, iniciada hace más de 150 años en un proceso de colonización con inmigrantes europeos. Durante el siglo XX, el desarrollo de unidades de producción lechera y cooperativas asociadas llevó a que la misma constituya el corazón de la Cuenca Lechera Central, la más importante por magnitud de Latinoamérica. Sin embargo, en los últimos 30 años por cuestiones vinculadas a la competitividad de la ganadería (tanto por falencias en la misma como por mejores condiciones para el desarrollo de otras), casi se ha cuadruplicado la superficie de los principales cultivos agrícolas

¹El INDEC considera "población rural" a aquella población dispersa en el espacio rural y a la que se encuentra agrupada en localidades de menos de 2.000 habitantes.

(soja, maíz, trigo, girasol y sorgo) pasando de 250.000 a 930.000 hectáreas sembradas, y de 500 mil toneladas de grano producidas a casi 2 millones actualmente en ambos Departamentos (Secretaría de Agroindustria de la Nación). Este crecimiento agrícola es sostenido y aparentemente no ha encontrado su techo aún.

Mientras tanto, el sector lechero en el período 2001-2016 (según la misma fuente de datos) ha perdido el 39% de sus unidades de producción primaria, ha reducido la superficie de pastoreo en un 35%, y con importantes fluctuaciones, ha mantenido su producción alrededor de los 2,5 millones de litros de leche promedio diario (con un piso de 1,7 millones en 2003 y un pico de 3,5 millones en 2013) (Figura 1).

Figura 1: Evolución del número de tambos y de la producción de leche diaria en el área de estudio.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Secretaría de Agroindustria de la Nación.

Esta pérdida de 9 unidades de producción lechera por distrito en el término de 15 años, y la cuál se supone, es mayor dada la situación del sector en los últimos dos años, repercute fuertemente en el tejido social local, dada la alta demanda de mano de obra y servicios que caracteriza a la actividad, y por representar el principal aporte económico de origen agropecuario para la región.

3. Características y extensión de la red vial

El sistema vial argentino se constituye por la red primaria, la secundaria y la terciaria (comunal o municipal). La red primaria está formada por las rutas nacionales y provinciales que comunican las principales zonas de producción y consumo con los puertos de comercio internacional. La red secundaria se conecta con la red primaria y comprende las vías que unen las cabeceras municipales entre sí junto con los accesos a las mismas. Su construcción y mantenimiento en la provincia de Santa Fe es responsabilidad de

la Dirección Provincial de Vialidad (DPV). Por último, la red terciaria está integrada por los caminos urbanos y rurales, cuya titularidad y competencia recae en las comunas o municipios.

En el año 1958 se promulgó la Ley de Vialidad de la provincia de Santa Fe N° 4.908 en la que se dividió a la red caminera argentina en red troncal nacional, red provincial, y red comunal, asignándole responsabilidades y recursos específicos para el financiamiento a las Direcciones de Vialidad Nacional (DNV), a la DPV y a las comunas o municipios (según corresponda).

El artículo 6 de la mencionada Ley expresa que la DPV ejecutará obras exclusivamente en los caminos provinciales, o en los nacionales cuando así se conviniere. En los caminos municipales y comunales las ejecutará con arreglo al sistema de coparticipación. La DPV entregará a las municipalidades y comisiones de fomento una participación de sus recursos propios de origen provincial y serán quienes realizarán las inversiones de los fondos que se les acuerda.

En el artículo 39 expresa la responsabilidad de los propietarios cuyos inmuebles sean frentistas a los caminos provinciales. Estos propietarios tendrán la obligación de construir en coincidencia con el o los accesos a los mismos las alcantarillas con sección suficiente para permitir el libre escurrimiento de las aguas.

Según datos del Honorable Senado de la Nación Argentina (2017), el sistema vial argentino cuenta con 628.510 km de los cuales 37.800 km corresponden a la red primaria, 174.750 km a la red secundaria, y 415.960 km a la red terciaria. El 82% de este sistema es de tierra, el 12% se encuentra pavimentado y el 6% mejorado con diferentes materiales y técnicas. Cabe aclarar, que los caminos de tierra se hallan mayormente en la red terciaria, pero también existen en la red primaria y secundaria.

En el Cuadro 2 es posible observar las características del sistema vial en los departamentos de estudio. En esta región, el 6.5% de la red vial se encuentra pavimentada. Además, existen **20 localidades (o sea el 24% de los distritos de los Departamentos) que no cuentan con acceso pavimentado**. Como se puede ver en los anexos del presente documento (Cuadro 4), esto representa aproximadamente **190 kilómetros** de rutas provinciales y caminos distritales.

Cuadro 2: Características y extensión del Sistema Vial en el área de estudio

Características		Departamentos		
Tipo de red	Jurisdicción	Características	Castellanos (km)	Las Colonias (km)
Red Primaria	Rutas nacionales	Pavimento	185,0	50,0
		Pavimento	200,5	358,0
	Rutas provinciales	Mejorado (ripio)	103,3	0,0
		Calzada Natural	125,0	142,8
Red Secundaria	Rutas provinciales	Pavimento	83,3	88,5
		Mejorado (ripio)	89,4	30,7
		Calzada Natural	307,8	190,0
Red Terciaria	Caminos comunales	s/d	7904,2	4930,2
Total (km)			8998,5	5790,2

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DPV y relevamientos propios.

4. La red terciaria en los departamentos Las Colonias y Castellanos

4.1. Situación actual

Su estima² que la longitud de los caminos rurales en los Departamentos de estudio es de **12.834,4 kilómetros**. En el Cuadro 5 (anexos) es posible observar a escala de los 83 distritos, la cuantificación de los mismos.

Las encuestas respondidas por el 36% de los gobiernos locales permiten inferir su estado y principales problemas. Los caminos que corresponden a los distritos encuestados representan el **45,6% de los caminos rurales** totales situados en ambos Departamentos (6.277,4 km).

- **El 9,8 % de los mismos presenta algún mejorado**, constituido por ripio (7,1%), arenado (2,6 %) y otros (0,1%). Se presenta una gran diversidad de situaciones: hay distritos que tienen 0% de caminos mejorados y otros que alcanzan valores del 45%. Es observable una correlación positiva entre la presencia de tambos y el desarrollo de mejoras; y una correlación negativa entre tamaño del ejido urbano y kilómetros de caminos mejorados.
- La mayor parte de los caminos mejorados fueron construidos por contribución de mejoras, o sea, por el aporte de los productores y de los gobiernos locales.
- Casi el 20% de los caminos del área se consideran “perdidos”, o sea, que por diversos motivos (avance de renovales, alcantarillas rotas que obligan a utilizar un paso alternativo, ocupaciones por

²El cálculo se realizó a través de la información presente en el sitio web de Infraestructura de Datos Geográficos de la provincia de Santa Fe (IDESF), organismo que cedió a la FCA-UNL el acceso a las bases de datos para la realización de este trabajo (<https://www.santafe.gob.ar/idesf/portal>).

propietarios linderos, o cuentapropistas informales que desarrollan actividades como ladrillería, etc.) no es posible acceder a ellos. Estos valores presentan una gran variabilidad con casos de 0% hasta 58% de los caminos por Distrito relevado.

- **Más del 30%** de los caminos transitables (o sea sin considerar los perdidos) **necesitan limpieza de renovos en las cunetas.**

- Existe una diversidad en el cobro de tasas para el mantenimiento de caminos. Las mismas van desde 3 a 14 litros de gasoil/ha/año, y con pagos trimestrales, cuatrimestrales, bianuales o mensuales. Asimismo, se observa en algunos casos que dentro de un mismo distrito se cobran tasas diferenciales según la ubicación de la propiedad en relación al acceso a los caminos mejorados. La mayoría de los gobiernos locales manifiestan un elevado porcentaje de morosidad (en algunos casos hasta del 30%), especialmente los linderos a campos arrendados. Como excepción, existe un distrito que no cobra tasa fija para el mantenimiento, sino solamente el costo total de las mejoras que realiza.

- En algunos pocos casos, la industria láctea colabora aportando recursos para el mantenimiento de los caminos mejorados.

- En el 57% de los distritos relevados, los productores participan en la planificación del mantenimiento de los caminos.

- **Las alcantarillas constituyen un serio problema.** En términos generales son insuficientes, una alta proporción está dañada (rota), otras son de tamaño (sección) inadecuado y se suma a la situación un deficiente mantenimiento de las cunetas.

- En relación al equipamiento, en el Cuadro 3 se puede observar la disponibilidad total y promedio de equipamiento en los distritos relevados. Los gobiernos locales señalan continuamente la falta de maquinarias específicas y de recursos económicos para afrontar las inversiones mínimas necesarias.

Cuadro 3: Presencia de equipamiento en los distritos que respondieron la encuesta (total y promedio/distrito)

EQUIPOS	TOTAL	PROMEDIO
Tractores	72	2,40
Motoniveladoras	28	0,90
Niveladoras de arrastre	39	1,30
Desmalezadoras	40	1,30
Rolos	10	0,30
Patas de cabra	16	0,53
Palas frontales	30	1,00
Palas mecánicas	23	0,80

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la encuesta

4.2. Principales dificultades para la inversión y el mantenimiento

Más allá de los datos cuantitativos expresados en el punto anterior, en los talleres realizados han surgido como principales dificultades, para el mantenimiento de los caminos, las siguientes:

- La falta de obras hídricas de importancia en lugares estratégicos.
- Una articulación deficiente entre los Comités de Cuencas, las Comunas y la Dirección Provincial de Vialidad.
- Una escasa coordinación en la utilización de la red vial durante los días de lluvia entre las autoridades locales, los productores y las empresas lácteas, agravado por el uso irresponsable que hacen algunas personas, incumpliendo las reglamentaciones existentes.
- La necesidad de incluir en la discusión de esta problemática a las industrias lácteas y a los transportistas de leche.

También se relevó en la encuesta el trabajo coordinado entre comunas. El 30% comparte maquinarias, el 7% ha realizado inversiones conjuntas, ninguna colabora con el personal, y el 17% acuerda otras actividades, como por ejemplo quién es responsable del mantenimiento de los caminos linderos.

4.3. Hacia una estimación de las necesidades mínimas

Se acordó³ que las necesidades mínimas de cada distrito serían aquellas que llegaran a cubrir con caminos mejorados (ripio u otro material) el acceso a todas las escuelas rurales y a las unidades de producción tamberas.

De acuerdo a este criterio, existe una variabilidad entre el **15%** y el **60%** de la totalidad de los caminos de cada distrito, con una media del **30%**. De acuerdo a esta aproximación, la necesidad mínima de ambos departamentos alcanzaría a **3.610 km** de caminos mejorados.

De este valor total, una gran parte ya se encuentra mejorada, aunque su grado de mantenimiento y estado es muy variable, e incluso en algunos casos necesitan ser reconstruidos totalmente. Algunas comunas no necesitan mejorar más kilómetros, mientras que otras parten de cero. En promedio, aunque tal vez resulte poco representativo, la cantidad de kilómetros a mejorar alcanza al 13% de la totalidad de los caminos (o sea, al 50% de las necesidades mínimas), lo que equivaldría a unos **1.805 km de caminos mejorados nuevos** más la reconstrucción de los deteriorados.

³ Este acuerdo fue alcanzado en el Taller realizado en Colonia Aldao, en el mes de octubre de 2018.

La construcción de un camino de ripio de buena calidad necesita unos 20 camiones de material (piedra) por kilómetro. Este valor representa aproximadamente la mitad del valor total (el resto es mano de obra, combustible y obra civil), por lo que **un kilómetro de ripio rondaría el millón de pesos**⁴. Habitualmente, cuando el enripiado de los caminos se realiza por “contribución de mejoras”, la Comuna o Municipio aporta la mano de obra, las maquinarias y el combustible, y el costo de los materiales es asumido por los productores.

Además, los gobiernos locales expresaron la necesidad de maquinarias especiales, la cual podrían usarse de manera asociativa entre distritos vecinos. Entre estas se destacaron: retroexcavadoras y tractores, rodillos neumáticos y topadoras. También se expresó la necesidad de facilidades financieras para la adquisición de estas herramientas.

Considerando la necesidad de construir 1805 km de caminos, el monto ascendería a 1800 millones de pesos⁵ aproximadamente. Por otro lado, adicionando la reconstrucción de los que ya tienen algún tipo de mejora (un 50% más del valor mencionado), la inversión total ascendería a 2.700 millones de pesos, o casi 70 millones de U\$S⁶.

En este cálculo no está incluido el acceso pavimentado a las localidades que no lo disponen, aspecto considerado **prioritario por parte de todos los actores involucrados**. Los pueblos del interior, y más aún los ciudadanos que habitan en el campo en su gran mayoría no disponen de agua potable, cloacas, gas en red, entre otros servicios básicos. Atendiendo a la igualdad de las personas, es necesario mejorar la calidad de vida de los ciudadanos rurales garantizando al menos la comunicación física.

4.4. De la relación con la producción y la planificación

Contabilizando solamente la producción de soja, que en los últimos 5 años fue en promedio de 1.250.000 toneladas, ambos Departamentos facturan anualmente (tomando como referencia las retenciones actuales del 28,5%) unos 295⁷ millones de dólares. Si se considera un período de inversión de 5 años, el mejorado de los caminos rurales representaría el 4,5% del valor de la producción anual de soja.

Los productores han invertido durante décadas en la mejora de sus sistemas productivos haciéndolos entre los más eficientes del mundo. Sin embargo, los factores externos a las empresas agropecuarias resultan cada vez más limitantes. La resolución de estos problemas necesita de la planificación y del trabajo entre los diferentes niveles del Estado y todos los actores involucrados.

⁴Valor estimado en febrero de 2019, considerando el valor de flete desde las canteras más utilizadas en provincia de Córdoba hasta la ciudad de Esperanza. El valor de la obra civil es muy variable considerando las características geológicas del paisaje.

⁵Esto es considerando las tecnologías tradicionales de mejorado con ripio, pero existen otras, más recientes y con algunas experiencias en la zona, más económicas.

⁶El valor del dólar considerado es 38,7 pesos argentinos.

⁷Considerando un precio de la soja (Chicago) de 330 dólares la tonelada.

Este documento pretende poner en la agenda pública la necesidad de resolución de la problemática de los caminos rurales, necesarios para garantizar una calidad de vida mínima para los habitantes rurales y evitar su éxodo. Además, la falta de caminos transitables se considera el principal factor limitante de la producción agropecuaria, especialmente la lechera, motor de los pueblos y ciudades del interior de los departamentos Las Colonias y Castellanos.

Aspectos a destacar

- Los departamentos Castellanos y Las Colonias cuentan con 265.427 habitantes, de los cuales el **9.5% es población rural**.
- La falta de caminos en condiciones de transitabilidad representa una limitante importante para la calidad de vida de los habitantes del interior y para la producción agropecuaria.
- **2.700 familias migraron del espacio rural** en los últimos 30 años, lo que equivale a una media de 33 familias por distrito, sin calcular el crecimiento natural de la población.
- **20 localidades no tienen acceso pavimentado**, lo que equivale a aproximadamente 190 km totales. Conectar estas localidades es considerado prioritario.
- En el espacio rural disperso se encuentran en funcionamiento **180 establecimientos escolares**.
- En esta región, el 6,5% de la red vial se encuentra pavimentada.
- 12.834,4 km de caminos constituyen la red terciaria en ambos Departamentos, cuyo mantenimiento está a cargo de las comunas con aportes por coparticipación de la provincia de Santa Fe y de los productores agropecuarios a través del pago de tasas.
- El **9,8 % de la red terciaria presenta algún mejorado y casi el 20% se considera “perdida”**
- Más del 30% de los caminos transitables necesitan limpieza de renuevos en las cunetas.
- El 30% de los caminos, como promedio de los distritos encuestados, serían la **necesidad mínima** que permitiría acceder a todas las escuelas rurales y a todos los establecimientos de producción lechera, lo cual representan aproximadamente **3610 km de caminos**.
- Los gobiernos locales expresaron la necesidad de maquinarias especiales y facilidades para su adquisición.
- Existen posibilidades de mejorar la eficiencia en el trabajo a través de la asociación entre Distritos. Del mismo modo, se necesita una mayor coordinación entre los Comités de Cuenca, las Comunas y Municipios, la DPV y los productores.
- Se considera necesario integrar a las empresas lácteas y a los transportistas en la discusión de la problemática de los caminos rurales.
- La inversión necesaria es muy importante, pero poco representativa en función de los aportes que en concepto de retenciones ha realizado el sector agropecuario históricamente. Esto demuestra que la problemática no se ha resuelto por falta de acuerdos y de ejercicio en el trabajo interinstitucional para realizar y ejecutar una planificación regional.

5. Bibliografía

- Estimaciones Agrícolas. Secretaria de Agroindustria. [online] Disponible en: <http://datosestimaciones-magyp.gob.ar/reportes.php?reporte> Acceso: 19/12/2018.
- Infraestructura de datos espaciales de la provincia de Santa Fe. <https://www.santafe.gob.ar/idesf/portal>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. [online] Disponible en: <https://www.indec.gob.ar/>
- Honorable Senado de la Nación Argentina. 2017. Caminos rurales. Por un desarrollo rural en sentido amplio. Disponible en: <http://www.senado.gov.ar/upload/23597.pdf> Acceso: 10/08/2018
- Ley de Vialidad Provincial N° 4.908. SANTA FE, 31 de Octubre de 1958. http://www.saij.gob.ar/legislacion/ley-santa_fe-4908-ley_vialidad_provincial.htm
- Producción Láctea: Serie Histórica. Secretaria de Agroindustria. [online] Disponible en: https://www.agroindustria.gob.ar/sitio/areas/ss_lecheria/estadisticas/_01_primaria/index.php Acceso: 15/08/2018.

Anexos

Cuadro 4: Necesidad de pavimentación para acceder a las poblaciones

Departamento	Localidades	Acceso al pavimento (km)	Características
Las Colonias	Santa Maria Norte	12	conexión vía San Jeronimo Norte
	Santa Maria Centro	5	A ruta provincial N° 10
	San Mariano	7	A ruta provincial N° 10
	Grutly Norte	10	conexión vía Grutly Sur
	Arauz	8	A ruta provincial N° 4
	Ituzaingo	21	A ruta provincial N° 10
	Sub-Total	63	
Departamento	Localidades	Acceso al pavimento (km)	Características
Castellanos	Colonia Margarita	9	A ruta Nacional N° 34
	Garibaldi	5	A ruta Provincial N° 13
	Eustolia	5	A ruta Provincial N° 13
	Iturraspe	5	A ruta Nacional N° 19
	Aurelia Sur	17	A ruta Provincial N° 70
	Aurelia Norte	7	A ruta Provincial N° 70
	Galisteo	8	A ruta Provincial N° 62
	Colonia Bicha	12	A ruta Provincial 280
	Colonia Tacurales	15	A ruta Nacional N° 34
	Hugentobler	12	A ruta Provincial N° 280
	Maua	15	A ruta Provincial N° 13
	Fidela (Bigand)	13	A ruta Provincial N° 13
	Nueva Lehmann	3	A ruta Nacional N° 34
	Sub-Total	126	
Total	189		

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IDESF

Cuadro 5. Red terciaria de caminos en el área de estudio

Departamento			
Castellanos		Las Colonias	
Distrito	Kilometros	Distrito	Kilometros
Aldao	128	Cavour	109
Angelica	288	Colonia Ituzango	71
Ataliva	162	Cululu	64
Aurelia	181	Elisa	126
Bauer y Sigel	166	Empalme San Carlos	85
Bella Italia	147	Esperanza	351
Bicha	62	Felicia	225
Bigand	109	Franck	123
Castellanos	130	Grutly	112
Clucellas	153	Hipatia	64
Colonia Cello	253	Humboldt	248
Colonia Iturraspe	100	Jacinto L. Arauz	64
Colonia Margarita	141	La Pelada	139
Colonia Raquel	154	Las Tunas	81
Coronel Fraga	100	Maria Luisa	55
Egusquiza	162	Matilde	97
Esmeralda	204	Nuevo Torino	159
Estacion Clucellas	125	Pilar	189
Eusebia	112	Progreso	107
Eustolia	200	Providencia	152
Fidela	120	Pujato Norte	95
Frontera	56	Rivadavia	76
Galisteo	167	Sa Pereyra	112
Garibaldi	107	San Agustin	129
Hugentobler	122	San Carlos Centro	78
Humberto I	335	San Carlos Norte	69
Josefina	250	San Carlos Sur	100
Lehmann	260	San Jeronimo del Sauce	90
Maria Juana	112	San Jeronimo Norte	246
Maua	86	San Jose	93
Presidente Roca	315	San Mariano	205
Pueblo Marini	122	Santa Clara de B. Vista	374
Rafaela	207	Santa Ma. Centro	159
Ramona	183	Santa Ma. Norte	90
Saguier	189	Santo Domingo	121
San Antonio	116	Sarmiento	132
San Vicente	147	Soutomayor	139
Santa Clara de Saguier	244	Total	4930
Sunchales	453		
Susana	243		
Tacural	136		
Tacurales	181		
Vila	229		
Villa San Jose	118		
Virginia	90		
Zenon Pereyra	239		
Total	7904		

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IDESF



El Nodo Regional Pilar es un ámbito de articulación interinstitucional integrado por:
COOPERATIVA GUILLERMO LEHMANN
CREA REGIÓN SANTA FE CENTRO
FACULTAD DE CIENCIAS AGRARIAS DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DEL LITORAL

Su objetivo fundacional es, a través de la interacción de actores públicos y privados, generar propuestas y acciones que agreguen valor al sector agropecuario y a las comunidades de la región centro de Santa Fe.