

# **ESTRATEGIA LOGÍSTICA PARA LA REGIÓN CENTRO**

Modo automotor  
Camino rurales

**INFORME FINAL**

## **1. CONTENIDO**

1.	Contenido .....	2
2.	Introducción al tema de Caminos Rurales.....	4
3.	Los Caminos Rurales, ejes de la conectividad física de la vida rural.....	6
4.	¿Qué son los caminos rurales?.....	8
5.	Breve reseña de experiencias internacionales en el tratamiento de los Caminos Rurales.....	10
6.	Breve historia del tratamiento dado a los Caminos Rurales en la Argentina	11
7.	Los caminos rurales en la Argentina actual.....	17
7.1	Jurisdiccionalidad de los Caminos Rurales.....	17
7.1.1	Córdoba. Programa de Mejoramiento de Caminos Rurales.....	20
7.1.2	Entre Ríos. Caminos para el Desarrollo Productivo .....	21
7.1.3	Santa Fe. Caminos de la Ruralidad.....	22
7.2	Extensión de la red de caminos rurales .....	23
7.3	La demanda identificada, una característica de los caminos rurales	25
7.4	Modelos de gestión de los caminos rurales .....	26
7.4.1	Los Consorcios Camineros .....	28
7.5	Apostillas y conclusiones .....	31
8.	Sugerencias.....	35
8.1	Tabla de propuestas.....	40



**CONSEJO FEDERAL  
DE INVERSIONES**

9. Fuentes de información .....	46
9.1 Bibliografía consultada.....	46
9.2 Entrevistas realizadas y participación en talleres.....	52
10. Anexo I. Definiciones de tipos de suelos de Caminos Rurales.....	54
11. Anexo II. Comisiones Viales y Consorcios Camineros. Plan Nacional de Caminos de Fomento Agrícola. Año 1963.....	55

## 2. INTRODUCCIÓN AL TEMA DE CAMINOS RURALES

Este capítulo analiza la cuestión de los Caminos Rurales (CR) en las provincias de la Región Centro, enmarcándolos desde una perspectiva histórica en el país, los diversos abordajes que hubo para mejorar la transitabilidad y destinar financiamiento para su mantenimiento. Todo esto en un escenario signado por una falta de información específica y concreta sobre los caminos como, por ejemplo, no poder establecer, fehacientemente, la extensión y el estado que ellos tienen en las diversas provincias. ¿Son los Caminos Rurales los grandes olvidados de las agendas públicas nacional y provinciales o es que su extensión de gran magnitud, unos varios centenares de miles, hacen al tema como algo de muy difícil resolución?

Hablar de caminos rurales en la Argentina es hablar de producciones agropecuarias y de la relación de numerosas pequeñas localidades con centros de mayor equipamiento social y económico. Se trata de miles de kilómetros, mayoritariamente de tierra, cuya dependencia jurisdiccional recae, principalmente, en los municipios en donde discurren que, en la generalidad de los casos, no cuentan con recursos suficientes para poder atenderlos de manera tal que su estado los haga transitables en todo momento.

Se describe, de manera somera, las miradas existentes en diversos países y regiones sobre los caminos y los puntos en donde algunas difieren y otras concuerdan con el enfoque que se tiene en el país.

Esquemáticamente, los modelos de gestión de la conservación de estos Caminos Rurales toman alguna de las siguientes formas: administración provincial, administración municipal/comunal centralizada, organismo municipal descentralizado, gestión mixta entre el municipio/comuna y productores o cooperativa de productores. Y por fuera de esos modelos directos se encuentra la relación de los diversos esquemas con las provincias (direcciones de vialidad, ministerios de producción, etc.) o, incluso, con el gobierno nacional.

En el país existen tres experiencias consideradas exitosas de un modelo de

gestión de relación directa con los usuarios cotidianos de los caminos rurales, esquema que, con sus diversas variantes, es usualmente sugerido, no solo en la Argentina, como un modelo a seguir (ver apartado “Breve reseña de experiencias internacionales”). Esas tres experiencias son las de Chaco, Córdoba y Corrientes: se trata de los denominados “consorcios camineros” en cabeza de los productores.

Estos esquemas cooperativos existen también, pero en mucha menor medida, en varias provincias, como Santiago del Estero, Entre Ríos, Santa Fe o Buenos Aires, con sus formas particulares de organización y donde no solo varía su modelo de gestión sino también sus nombres: consorcios camineros, comisiones viales, cooperativas rurales, cooperativas viales.

El análisis que se realiza no pone su mirada en cuestiones específicas de ingeniería de caminos<sup>1</sup> aunque sí se mencionan entre las recomendaciones algunas cuestiones, siempre presentes en los escritos y entrevistas con especialistas, como la necesidad de prestar atención a nuevas tecnologías de mantenimiento, a nuevas experiencias, a nuevas propuestas en un mundo rural siempre en cambio<sup>2</sup>. El informe describe brevemente las diversas experiencias existentes y, en base a todas ellas, se realizan algunas propuestas de política para encarar el tema del mantenimiento y conservación de los caminos rurales.

---

<sup>1</sup> Esas exposiciones técnicas se pueden consultar, al menos parcialmente, en los congresos compilados por la Asociación Argentina de Carreteras, organismo muy involucrado en este tema, cuyo link se encuentra entre la bibliografía consultada.

<sup>2</sup> Como la propuesta de la Asociación Argentina de Caminos Rurales Sustentables (AACRUS) Hiba (2022)

### 3. LOS CAMINOS RURALES, EJES DE LA CONECTIVIDAD FÍSICA DE LA VIDA RURAL

¿Qué tienen en común las localidades de Las Saladas, en Córdoba, Estación Raíces, en Entre Ríos, y Colonia Cello, en Santa Fe? Que las tres han perdido población y que las tres se encuentran a la vera de Caminos Rurales.

**Imagen. Localidad Las Saladas, Córdoba; Estación Raíces, Entre Ríos; Colonia Cello, Santa Fe**



La pérdida de población rural es un fenómeno mundial y sus causas son múltiples entre las que se pueden incluir los cambios en la matriz productiva rural, las innovaciones tecnológicas, la falta de conectividad física y de comunicaciones, el acercamiento del asfalto a pequeñas poblaciones que “acerca” la mayor dotación de equipamiento de servicios de localidades mayores que operan como “lugares centrales”, entre muchas otras causas<sup>3</sup>. Los Caminos Rurales son una parte de la explicación, pero paradójicamente, el resultado del éxodo rural no es un espacio vacío, sin actividad económica; en muchos casos, hoy tienen mayor tránsito que décadas atrás. Más camiones para buscar la creciente producción de granos y más vehículos para transportar a trabajadores que ahora viven en centros urbanos cercano, etc., requieren de mejores

---

<sup>3</sup> Ver, por ejemplo, Bisang et al (2013) o Sánchez (2016)

Caminos Rurales.

En el cuadro siguiente se muestra la evolución de la población urbana y rural de nuestro país desde 1960 a la fecha<sup>4</sup>.

Censos	Población urbana y rural de Argentina			
	Total	Urbana	Rural	% de población rural
1869	1.877.490	619.572	1.257.918	67%
1895	4.044.911	1.698.863	2.346.048	58%
1914	7.903.662	4.576.220	3.327.442	42%
1949	15.893.811	9.933.632	5.960.179	38%
1960	20.013.793	11.808.138	8.205.655	41%
1970	23.346.513	18.453.508	4.893.005	21%
1980	27.949.480	23.192.892	4.754.554	17%
1991	32.615.528	28.701.665	3.913.863	12%
2001	36.260.130	32.380.296	3.879.834	11%
2010	40.117.096	36.517.332	3.599.764	9%
2022	46.044.703	42.453.216	3.591.487	8%

**Fuente: Censos Nacionales de Población. INDEC**

El camino seguido ha sido de un decrecimiento permanente de la población

---

<sup>4</sup> Población urbana es aquella que se radica en localidades de al menos 2.000 habitantes. La población rural puede ser agrupada, en localidades de menos de 2.000 habitantes, o dispersa. INDEC



rural del país desde el primer censo nacional de población realizado en 1869. Las décadas de 1960 y 1970 fueron de un enorme empuje a la pavimentación de rutas nacionales y provinciales, lo que acercó a los centros urbanos con mayor equipamiento a las pequeñas localidades cercanas a ellos; esto dio un fuerte impulso a las migraciones rurales separando lugares de residencia de lugares de trabajo. ¿Seguirá decreciendo la población rural? Es probable, ya que aún hay casi 3,6 millones de personas viviendo en el área rural. Pero también es probable que crezcan las localidades de mayor equipamiento cercanas a esas áreas rurales. Y eso, también probablemente, lleve a un cierto incremento en el tránsito por los caminos rurales impulsado por la actividad rural en muchos casos desenganchada de la radicación de sus trabajadores.

#### **4. ¿QUÉ SON LOS CAMINOS RURALES?**

La expresión “Caminos Rurales”<sup>5</sup> es imprecisa y engañosa. ¿Acaso no son rurales todos los caminos que unen dos ciudades en el sentido de que discurren por zonas rurales para unir dos centros urbanos? Tampoco es una característica única de estos caminos que no pertenezcan a la red vial Nacional ni Provincial, -a pesar de que en Córdoba esta red se encuentra en el ámbito provincial como se verá en el apartado de jurisdiccionalidad de los Caminos Rurales-, ya que la grandísima mayoría son de jurisdicción de los gobiernos locales (municipios, comunas, etc.)<sup>6</sup>.

Las provincias argentinas administran más de 150 mil km de caminos de ripio y tierra y seguramente haya allí muchos “caminos rurales”. También hay caminos asfaltados que son gestionados por gobiernos locales/municipales (son menos de 1.000 km en todo el país), de lo cual se desprende que su superficie de rodamiento no es necesariamente lo que los distingue, aunque por convención, se acepta que todos los Caminos Rurales no están pavimentados.

Lo que les da su especificidad es su función: alimentan las rutas secundarias y

---

<sup>5</sup> También llamados caminos vecinales o vialidad terciaria

<sup>6</sup> Borello y González (2020)



troncales, conectan pequeñas localidades entre sí y con urbanizaciones más grandes, son los vasos capilares más pequeños que permiten que se desarrollen diversas actividades en las zonas rurales, tanto actividades productivas como las vinculadas a la vida social (educación, socialización, visitar al médico, entretenimiento, compras).

En el país hay más de 1.000 localidades sin accesos pavimentados. Las poblaciones de más de 10.000 habitantes tienen todos accesos pavimentados; de las localidades de entre 5 mil y 10 mil solo un 4% no tienen acceso pavimentado a menos de 4 km; las que tienen entre 1.000 y 5.000 habitantes, en un 36% se localizan sobre caminos no pavimentados<sup>7</sup>.

Los Caminos Rurales son dinámicos y siguen de cerca a las transformaciones productivas y la evolución de las variables climáticas porque “las actividades cambian la forma en que se articula la demanda de materias primas de origen rural y, además, estas actividades hacen distintos usos de los caminos. En el segundo caso, porque la estacionalidad y la intensidad de eventos climáticos (las lluvias, las inundaciones, las sequías, etc.) inciden en la transitabilidad de los caminos, definiendo épocas de mayor o menor deterioro”<sup>8 y 9</sup>. El cambio en la matriz productiva rural en vastas áreas de nuestro país, como ha sido el pasaje hacia la producción de soja, con una capacidad de absorción de agua muy inferior a la de otras producciones, ha llevado a que muchos Caminos Rurales reciban una cantidad de agua que sobrepasa fuertemente su capacidad de absorción.

En las provincias de la Región Centro, “la red de calzada natural incluye caminos donde los suelos son arcillosos o limosos con una capacidad portante que decrece notoriamente cuando el contenido de humedad de los mismos aumenta, llegando a ser prácticamente nula cuando se alcanza el estado de saturación. Esta situación deriva en la intransitabilidad o transitabilidad condicional de los caminos en buena parte del año, quedando sujeta la misma

---

<sup>7</sup> Sánchez (2016)

<sup>8</sup> Borello y González (2020)

<sup>9</sup> En épocas de seca surgen piedras angulosas que rompen los neumáticos

generalmente sólo a factores climáticos no controlables, como precipitaciones y condiciones más o menos favorables de secado”<sup>10</sup>.

En síntesis, podría decirse que los caminos rurales son aquellos que alimentan rutas secundarias y troncales, conectando pequeñas localidades entre sí y con urbanizaciones más grandes, facilitando que se desarrollen en las zonas rurales tanto actividades productivas como las vinculadas a la vida social (educación, socialización, visitar al médico, entretenimiento, compras).

## **5. BREVE RESEÑA DE EXPERIENCIAS INTERNACIONALES EN EL TRATAMIENTO DE LOS CAMINOS RURALES**

Los Caminos Rurales, en la definición dada en el punto anterior, existen en la totalidad de los países del mundo, con las obvias excepciones de las ciudades estado<sup>11</sup>, pero difieren en cuanto a la necesidad primaria que satisfacen, a los recursos que se les asignan, a su extensión y al lugar que ocupan en la agenda pública de las agencias viales.

Resulta interesante ver cómo tratan a la temática de caminos rurales las publicaciones de organismos internacionales, como el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Asiático de Desarrollo, el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) o la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), entre otros, o publicaciones de diversas universidades de los países desarrollados: los relacionan, principalmente, como una herramienta central en la lucha contra la pobreza en localidades rurales del Este europeo, de Asia, de África o de América Latina. En general, en estos trabajos este es el núcleo que motoriza al tema, más que la primera milla agropecuaria tal como se los ven desde países de desarrollo intermedio como Argentina, Brasil, Uruguay o Chile, por ejemplo. El telón de fondo es la falta de recursos para invertir en estos caminos y la necesidad de ser financiados por los bancos multilaterales ya que los gobiernos locales enfrentan un conjunto de demandas

---

<sup>10</sup> Convenio Región Centro – CFI (2006).

<sup>11</sup> Mónaco, Singapur o Ciudad del Vaticano

de sus habitantes que supera con creces su disponibilidad de fondos.

Relativamente, existen pocos trabajos de estos organismos que se detengan en países como Argentina, Chile, Uruguay o Brasil. El tema sí es tratado internamente en estos países. En el caso particular de Argentina, de Brasil y de Uruguay, se suma, además, la superposición de jurisdicciones y la gran responsabilidad que tienen los gobiernos locales, propietarios del grueso de los Caminos Rurales<sup>12</sup>.

Este último punto es también el principal problema, o uno de los principales, que tienen los países desarrollados<sup>13</sup>; no la falta de recursos sino la falta de coordinación entre las diversas jurisdicciones que conforman la red vial rural y las redes secundarias y primarias<sup>14</sup>.

Lo interesante de todos los estudios y análisis de casos en todas las geografías consultadas es que más allá de la falta de recursos, de la descoordinación o del rol que deben tener los municipios, es que los productores, los usuarios cotidianos de los caminos rurales, en muchos casos participan directamente en la toma de decisiones sobre ellos.

## **6. BREVE HISTORIA DEL TRATAMIENTO DADO A LOS CAMINOS RURALES**

---

<sup>12</sup> Ello es así aún en un país unitario como Uruguay donde estos caminos dependen de los gobiernos departamentales. Ver: Caminería rural. <https://www.opp.gub.uy/es/camineria-rural>. En Chile la totalidad de los Caminos Rurales son de jurisdicción del Ministerio de Obras Públicas lo cual evita la multijurisdiccionalidad pero le agrega la complicación de la distancia entre el decisor y el camino.

<sup>13</sup> Tema que es tratado para Estados Unidos por la Federal Highway Administration (2001)

<sup>14</sup> La muestra de que el problema de los CR en Estados Unidos no es la falta de presupuesto es que el grueso de ellos se encuentra pavimentados. Como expresó, exagerando, un empresario agropecuario entrerriano a la revista Bichos de Campo comentando un viaje al Valle de Oregón, en Estados Unidos: "los caminos están asfaltados hasta la entrada al campo; durante mi estadía llovió durante 4 días seguidos y nunca vimos barro". Razzetti (2022). Fue interesante escuchar a un ing. vial en un encuentro sobre caminos rurales que hubo en Brandsen el jueves 11 de mayo de 2023: cuando el costo de mantenimiento del asfalto de muchos caminos rurales comenzó a trepar, esos caminos se rehicieron de ripio; y la tendencia es a contar con una red donde el ripio prevalezca

## EN LA ARGENTINA

La temática de los caminos rurales, esa primera milla agropecuaria, desde una mirada logística productiva, y de conexión de pequeñas localidades con el “resto del mundo”, -desde una mirada más social-, es un tópico que es tratado ya desde hace muchísimos años y para el que se han implementado medidas tendientes a la gestión y el financiamiento para su inversión y mantenimiento.

La ley “Mitre” N° 5315, del año 1907, estableció la creación de un fondo, por 40 años, del 3% sobre el producto líquido de las concesiones ferroviarias destinados a los caminos locales de conexión con la red ferroviaria.

Ya desde la primera década del siglo XX, y con mayor fuerza en la década de 1940, comenzaron a establecerse en algunas provincias los primeros Consorcios Camineros (CC), como los de Buenos Aires, Chaco o Córdoba. Eran unos emprendimientos espontáneos de vecinos y productores locales conocedores de la distancia existente entre las agencias estatales y “la realidad operativa de estas en los vastos territorios del país”<sup>15</sup>.

En el año 1956, mediante el Decreto Ley N° 9875/56, el gobierno nacional creó el “Plan de Caminos para Fomento Agrícola” para todo el territorio de la República Argentina y que estableció un fondo con aportes del gobierno nacional, por 5 años, destinado a dos categorías de redes viales que debían ser creadas por los municipios que adhirieran a la normativa: las denominadas de primera categoría, conformada por las rutas colectoras con conexión con las redes pavimentadas provinciales o nacionales y las denominadas redes de segunda categoría, conformadas por los caminos rurales<sup>16</sup>. El Plan otorgaba a los Consorcios Camineros, algunos de ellos ya existentes y con estatus legal desde los años ’30, una función que los enaltecía, que los visibilizaba frente a las

---

<sup>15</sup> Soprano Manso (2007), Citado por Salomon (2020)

<sup>16</sup> Las municipalidades que adscribieran a la normativa debían constituir dos organismos: una Comisión Vial, para atender los caminos de la primera categoría y Consorcios Camineros para atender los caminos rurales

autoridades comunales, municipales y provinciales. Los fondos para el Plan se fortalecieron con recursos provenientes de las retenciones a las exportaciones dándoles un carácter más permanente, si bien lentamente los montos se fueron achicando hasta desaparecer con la dictadura de 1976<sup>17</sup>.

El Plan se insertaba en un escenario en donde se verificaba “un crecimiento de la actividad agraria destinada a los mercados externos, en especial durante los sesenta. Este proceso no sólo encontró un soporte en la difusión de tecnología, sino también en políticas más favorables hacia el sector. El paulatino retroceso del ferrocarril y la agudización del éxodo rural resultan telón de fondo y punto de referencia en la temática. Además, cabe destacar la influencia del desarrollismo, en el sentido de su defensa del Estado como proveedor de infraestructura para alcanzar el desarrollo. La confluencia de esta serie de cambios impulsó una acción pública más definida y sistemática sobre los caminos municipales o terciarios.”<sup>18</sup>

La inversión en las redes viales rurales se realizaba por el régimen de Consorcios Camineros y la administración de los fondos quedaba reservada a la Dirección Vialidad Nacional. Esto último dio lugar al surgimiento de un número muy grande de Consorcios Camineros en todas las provincias, conformados por los productores agropecuarios de cada lugar: 2.496 de Consorcios Camineros en todo el país en el año 1963<sup>19</sup>. La amplísima mayoría de ellos fueron desapareciendo con la declinación del Plan y su fuente de financiamiento; por ejemplo, Entre Ríos, que llegó a registrar 90 Consorcios Camineros, hoy solo tiene 11 y ello porque en los últimos años se han creado algunos. O Buenos Aires, que tuvo 745 Consorcios Camineros, hoy cuenta con algunos consorcios (que toman el nombre de Comisiones Viales, Cooperativas Viales, entre otros

---

<sup>17</sup> Salomón (2018)

<sup>18</sup> Salomón (2018)

<sup>19</sup> En El Anexo se muestra un cuadro donde tiene, por provincia, la cantidad de Consorcios Carreteros existentes en 1963, nacidos a la luz del Plan

nombres) donde solo un puñado de ellas operan “con cierto éxito”<sup>20</sup>. Las excepciones a esta fase de declinación han sido las ya mencionadas provincias de Chaco, Córdoba y Corrientes donde la mayoría de los CC se mantuvieron, se fortalecieron y se agruparon en una asociación mayor que los representa frente a las Direcciones Provinciales de Vialidad (DPV) de cada una de sus provincias y a los ministerios del cual dependen estas DPVs<sup>21</sup>.

El éxito del Plan de Caminos para el Fomento Agrícola<sup>22</sup> llevó rápidamente a varias provincias a legislar sobre estos consorcios para que, una vez alcanzados los 5 años de inversión previstos en el Plan, pudieran ser transferidos, los que estaban operativos, desde la órbita nacional a las provinciales. De todas formas, las legislaciones provinciales no resultaron, en la totalidad de ellas, en el pleno funcionamiento de los Consorcios Camineros. Más allá de que estas asociaciones estuvieran funcionando en convenios con las Direcciones Provinciales de Vialidad, Córdoba sancionó su norma específica en 1956, Jujuy en 1958, Chaco en 1969 (en 1990 se establece un nuevo régimen), Santa Fe en 1985, Corrientes en 1989, Santiago del Estero en 1997 y Buenos Aires en 2007.

---

<sup>20</sup> La existencia de fondos disponibles para estas asociaciones fue la clave del éxito del programa. Su culminación, que implicó el fin del financiamiento, fue el determinante de la fuerte disminución de CC en todas las provincias. De acuerdo con testimonios recogidos para este estudio, en el caso de Buenos Aires, a la falta de fondos se unió un tema no menor y que, con diversa fuerza existe en otras provincias: la atomización y la falta de dedicación exclusiva de los productores directos a cargo de estos CC, que los hacía extremadamente débiles para la obtención de fondos. Estas afirmaciones fueron coincidentes para los especialistas consultados al hablar de la provincia de Buenos Aires: Alejandra Salomón, Bernardino Capra o Guillermo Peralta así como también con funcionarios de los partidos de Benito Juárez, Tornquist, Carlos Casares o Adolfo Alsina, entre otros. Leyendo las actas de los diversos congresos sobre Caminos Rurales, básicamente organizados por la Asociación Argentina de Carreteras, estas afirmaciones se reiteran.

<sup>21</sup> Chaco tenía 141 CC dentro del Plan y en la actualidad tiene 102; Córdoba tenía 224 y hoy cuenta con 289 CC; Corrientes tenía 89 y actualmente tiene 41

<sup>22</sup> El resultado del Plan desde su inicio hasta abril 1963 fue la pavimentación de 10 mil km de la red de caminos de primera categoría y de mejoras en unos 70 mil km de caminos de segunda categoría. Salomón (2018)

La problemática de la vialidad rural se visibilizó y ganó interés, si bien acotado a un ámbito de funcionarios y representantes de productores rurales, a partir de la creciente cantidad de congresos, talleres y seminarios dedicados a esta cuestión donde ya desde el primero de ellos, en 1922, los caminos rurales tomaron presencia al mencionarse el “concepto poco preciso y hasta equivocado sobre el régimen económico de los caminos rurales”<sup>23</sup>.

La década pasada fue fructífera en este tipo de experiencias de divulgación de actividades, proyectos, avances, etc., muchos de ellos auspiciados por el Ministerio de Transporte de la Nación y por el Programa de Servicios Agrícolas Provinciales (PROSAP) en conjunto con autoridades provinciales, locales y el sector privado como la Asociación Argentina de Carreteras (AAC), la Fundación Agropecuaria para el Desarrollo de Argentina (FADA) o la Asociación Argentina de Caminos Rurales Sustentables (AACRUS), entre otros.

También hubo otros encuentros directamente organizados por gobiernos provinciales, como el 1º Seminario Provincial "Caminos Rurales, conectando personas y mercados", de 2017, organizado por el Ministerio de Producción de la provincia de Corrientes, con apoyo del Consejo Federal de Inversiones, el Fondo de Desarrollo Rural, la Dirección Provincial de Vialidad, Revista Vial y la Asociación Argentina de Carreteras.

Esta importancia reconocida de los Caminos Rurales fue el motor por retomar cierto espíritu que estaba en el Plan de Fomento de Caminos Agrícolas, del año 1956, en lo que se refiere a la necesidad de que los caminos rurales sean pensados de manera integral por los estados provinciales, con un sistema de financiamiento y operatividad descentralizada con base en los frentistas de los caminos rurales (productores, pequeñas localidades, escuelas). Es así como se cuentan con varias experiencias de financiamiento provincial complementando a las diversas formas de gestión de caminos rurales en las provincias, de los cuales hay cuatro que merecen una descripción especial: Córdoba, Entre Ríos, Santa Fe y Buenos Aires.

---

<sup>23</sup> Primer Congreso Nacional de Vialidad. Salomón (2020)

Estos encuentros son necesarios porque visibilizan temas, ayudan a construir redes de funcionarios, organismos públicos y privados y difunden experiencias de distintos lugares. El problema es que en ellos solo suelen mostrarse situaciones de éxito, o relatadas como exitosas, no hay mayores posiciones críticas y no suelen participar los funcionarios medios de los sitios donde se realizan los trabajos en la práctica, sino que son más bien espacios de valor político más que técnico.

Este tema no es menor. Las provincias de la Región Centro tienen en conjunto casi 1.000 gobiernos locales entre municipios y comunas: 426 en Córdoba, 136 en Entre Ríos y 365 en Santa Fe<sup>24</sup>. Salvo en el caso de Córdoba, en donde la responsabilidad por el mantenimiento de los Caminos Rurales se encuentra en cabeza de los casi 300 Consorcios Camineros, en las otras dos provincias, con poco desarrollo actual de Consorcios, son los gobiernos locales los responsables de sus redes rurales locales.

¿Qué capacitación recibe cada organismo público, privado o mixto directamente relacionado con las tareas de manejo de los Caminos Rurales? ¿Conocen las diversas prácticas existentes en cada lugar? ¿Discuten sobre recorridos exitosos, mediocres o directamente fracasos y las posibles causas de esos resultados? ¿Participan estos organismos de las discusiones existentes en materia de nuevas metodologías de tratamiento en la conservación y mantenimiento de los Caminos Rurales? La respuesta a estas preguntas es, de acuerdo a las discusiones mantenidas, que hay mucho aislamiento entre los ejecutores directos. Y en muchos casos, se une otro actor más como ejecutor directo: el productor agropecuario que, ante la percepción, real o no tanto, de ausencia de tareas de mantenimiento por parte de los responsables, la cercanía a los Caminos Rurales y la voluntad de mejorarlo lo lleva a realizar tareas sin asesoramiento, lo que a veces concluye en situaciones peores que las inmediatas anteriores a su participación<sup>25</sup>.

---

<sup>24</sup> Este tema se trata con mayor detalle en el punto “Jurisdiccionalidad de los Caminos Rurales”

<sup>25</sup> Un ing. vial especialista en CR comentó que el desgaste de los caminos se debe a 3 cuestiones:



Existe un programa en el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación, que ya lleva casi 30 años en ejecución con coparticipación del Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA), denominado “Programa de Cambio Rural” y que consiste en un acompañamiento técnico, de acceso a la política pública y de los procesos de innovación tecnológica a grupos de entre 8 y 12 pequeñas y medianas empresas agropecuarias, agroalimentarias y agroindustriales y las empresas familiares capitalizadas<sup>26</sup>.

Una experiencia similar, cambiando los actores, sería interesante analizar para su implementación en el extenso mundo de los Caminos Rurales. Pequeños grupos de Consorcios Camineros, de direcciones de vialidad rural de municipios y comunas y, tal vez, frentistas, podrían ser los sujetos objetivos de un programa que podría estar en cabeza de las Vialidades Provinciales y Nacional y de los Ministerios provinciales relacionados con la producción rural<sup>27</sup>.

## **7. LOS CAMINOS RURALES EN LA ARGENTINA ACTUAL**

En este punto se tratan aspectos específicos de los caminos rurales en la Argentina actual: su extensión en el país y en las provincias para las cuales se tiene alguna información, las particulares características de la demanda y los modelos de gestión, con un apartado específico dedicado a los Consorcios Camineros.

### **7.1 Jurisdiccionalidad De Los Caminos Rurales**

Los Caminos Rurales, casi sin excepción de tierra y, en menor medida, entoscados o de ripio, existen básicamente en las jurisdicciones locales y en las provinciales (se pueden apreciar las distancias en cada jurisdicción en el

---

el clima, el tránsito y las malas prácticas, donde en estas últimas incluye no solo a los responsables “oficiales” sino a los productores que realizan tareas por su cuenta. Bichos de Campo (2019)

<sup>26</sup> <https://www.argentina.gob.ar/agricultura/alimentos-y-bioeconomia/programa-cambio-rural/objetivos-y-estrategias>

<sup>27</sup> En el marco del presente estudio se participó de dos reuniones de Cambio Rural. Una en Lincoln y otra en Coronel Granada, General Pinto, ambos partidos de Buenos Aires, y allí contaron la experiencia otro grupo en la localidad de Presidente Roca, Santa Fe



CONSEJO FEDERAL  
DE INVERSIONES

apartado “Extensión de la red de caminos rurales”). La red vial nacional tiene un 10% de sus caminos que corresponden a superficies de rodamiento de ripio o tierra, pero no conforman Caminos Rurales dada su funcionalidad. Considerando que gran parte de las rutas provinciales de ripio y la casi totalidad de las de tierra conforman Caminos Rurales (podría haber una sobre estimación en esta posición, pero se supone que es pequeña) y lo mismo para los caminos de ripio y tierra de los municipios y comunas, la distribución nacional sería, entonces, que un 74% de esos caminos corresponden a las jurisdicciones municipales y el 26% restante, a las jurisdicciones provinciales. La provincia de Córdoba constituye una excepción donde la “propiedad” de los 55.000 km de Caminos Rurales es de jurisdicción provincial<sup>28</sup>, si bien delega las tareas de su mantenimiento en las casi 3 centenas de Consorcios Camineros. Es de aclarar que allí donde existen Consorcios Camineros, unos pocos en Entre Ríos y Santa Fe, aunque con políticas de incentivación para su desarrollo, el mantenimiento regular de los caminos está en manos de ellos.

Un comentario especial merece el tipo de organización gubernamental que tienen las provincias de la Región Centro: estas son muy “federales”, con gran atomización de localidades autónomas, municipios y comunas. Son comunas aquellas localidades que no alcanzan un mínimo de habitantes a partir del cual son municipios o, en el caso de Córdoba, si superan el techo establecido para los municipios, se constituyen en ciudades. Ello está establecido en las constituciones provinciales. En cada provincia los tamaños mínimos y máximos no concuerdan como tampoco las responsabilidades de cada agrupamiento. Pero a los fines de los Caminos Rurales esta organización muestra la descentralización que tiene cada provincia sobre sus extensas redes viales, con la excepción ya mencionada de Córdoba.

En el cuadro siguiente se muestra la cantidad de gobiernos locales en las tres provincias de la Región Centro al que se agrega la provincia de Buenos Aires solo para poder comparar la extensión territorial de cada gobierno local.

---

<sup>28</sup> También en Formosa la responsabilidad sobre los Caminos Rurales recae sobre la Dirección Provincial de Vialidad.

Provincias	Cantidad de Gobiernos locales	Superficie provincial (km <sup>2</sup> )	Superficie promedio por gobierno local (Km <sup>2</sup> )
Córdoba	426	165.321	388
Entre Ríos	136	78.781	579
Santa Fe	365	133.007	364
Buenos Aires	135	307.571	2.278

*Fuente: elaboración propia en base a los sitios Web de cada gobierno*

Hay que observar las superficies medias por gobierno local de las provincias de la Región Centro frente a la superficie media de cada gobierno local en la de Buenos Aires, que es entre 4 y cinco veces más grande. El menor tamaño en la RC tiene la ventaja de la cercanía de cada uno de estos gobiernos locales con los Caminos Rurales en las tres provincias, pero puede acarrear la desventaja de menores capacidades estatales individuales al ser más pequeños y con menor capacidad de financiamiento propio o de acceso al crédito. Se reitera que en el caso de Córdoba no son los municipios y las comunas los responsables de su mantenimiento sino los casi 300 Consorcios Camineros que tienen a su cargo los 55.000 km de la red vial, lo que arroja una extensión media por Consorcio de menos de 200 km.

En general, en todas las provincias argentinas, las tareas de mantenimiento de los Caminos Rurales se encuentran en cabeza de las autoridades locales o de los Consorcios Camineros y para las de mejoras u obras nuevas las provincias suelen colaborar con los gobiernos locales y los Consorcios. En ese sentido, las tres provincias han encarado programas de financiamiento destinados a nuevas obras o equipamiento para mejorar la transitabilidad de los caminos rurales de

sus provincias<sup>29</sup>. Se trata de programas que tienen una misma base: el gobierno provincial financia las inversiones y establece una serie de requisitos a los municipios y comunas (en los casos de Córdoba y Santa Fe) beneficiarios. No se trata de un esquema de centralización tradicional, sino que apunta a respetar las organizaciones de productores y autoridades locales ya existentes o les exige su formación para que formen parte del programa. En lo que sigue, se hace un breve resumen de cada caso.

### *7.1.1 Córdoba. Programa de Mejoramiento de Caminos Rurales*

La Subsecretaría de Infraestructura Rural, dependiente del Ministerio de Agricultura y Ganadería es la encargada de llevar adelante el Programa.

Córdoba tiene 55.000 km de caminos rurales, todos ellos de jurisdicción provincial (las comunas y los municipios no disponen de territorio fuera de su ejido urbano) y se encuentran a cargo de los 289 Consorcios Camineros para su mantenimiento. Los recursos que tenían los CC antes de la existencia del Programa provenían del Impuesto Inmobiliario Rural, pero no alcanzaban más que para el mantenimiento. Es entonces, en 2018, que se establece el “Programa” para realizar obra nueva; algo así como que las inversiones quedan a cargo del Programa.

La ley 10.546, de junio de 2018, ratificó el convenio celebrado entre la provincia de Córdoba y las entidades representativas de los sectores productivos rurales, cuyo objeto es establecer las bases para la creación de un “Programa de Pavimentación de Caminos de las Redes Secundaria y Terciaria de la Provincia”.

Todas las obras que se hagan en el marco del “Programa de Pavimentación de Caminos de las Redes Secundaria y Terciaria de la Provincia”, se llevan adelante a través de un Consorcio Caminero denominado “Consorcio Caminero Único”

---

<sup>29</sup> También la provincia de Buenos Aires ha encarado, desde octubre de 2020, un programa similar desde el Ministerio de Desarrollo Agrario denominado “Plan Estratégico de Mejora de Caminos Rurales”.

(CCU), las que se ejecutan por el sistema de Contribución por Mejoras. El CCU es un órgano conformado por dos representantes de la Mesa de Enlace Córdoba, uno del Ministerio de Obras Públicas, uno del Ministerio de Servicios Públicos y uno del Ministerio de Agricultura y Ganadería, que se encarga de la ejecución de los proyectos presentados por los productores, una vez aprobada su viabilidad.

La ley 10.679, de diciembre del año 2019, en sus artículos 32 a 38, creó el "Fideicomiso para el Desarrollo Agropecuario (FDA)" con el objeto de financiar obras de infraestructura vinculadas con el desarrollo de la producción y fortalecimiento de la cadena de valor agropecuaria. El fideicomiso es financiado con el 70% del Impuesto Inmobiliario Rural (IIR). El IIR tiene una recaudación del 95%. Recientemente, por ley, se prorrogó la existencia del Fideicomiso hasta el 31/12/2028.

Las obras que se pongan en marcha son financiadas inicialmente en un 100% por la provincia (y se ejecutan por el sistema de Contribución por Mejoras) pero los beneficiarios deben abonar a la provincia, al finalizar las obras, el 30% del monto final de los trabajos, en un plazo de 5 años, si fuera pavimento, y de 3 años, si se tratara de una obra de ripio. Los frentistas pagan un 5% más que el resto de los beneficiarios.

Terminada la obra, si el tramo fuera de ripio vuelve al CC correspondiente para su mantenimiento. En este caso se hace un expediente de los costos estimados que demandará su mantenimiento y ese monto se lo transfiere al CC durante 3 años. Todas las obras que se realizan tienen la auditoría de la Dirección Provincial de Vialidad.

### *7.1.2 Entre Ríos. Caminos para el Desarrollo Productivo*

Entre Ríos acaba de acordar, en febrero de 2023, con el gobierno nacional, ser beneficiario de un préstamo CAF destinado a financiar el Programa de Caminos para el Desarrollo Productivo que entre sus objetivos específicos se encuentra la mejora de los Caminos Rurales.

El Programa está a cargo de la Secretaría de Agricultura y Ganadería del Ministerio de Producción de Entre Ríos. La administración del Programa se hace a través de una Unidad Ejecutora Provincial del Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios. Las obras viales son ejecutadas por la Dirección Provincial de Vialidad.

### *7.1.3 Santa Fe. Caminos de la Ruralidad*

El Decreto 1.300 del 6/11/2020 creó en el ámbito del Ministerio de Producción, Ciencia y Tecnología, con articulación de cursos de acción con el Ministerio de Infraestructura, Servicios Públicos y Hábitat y la Dirección Provincial de Vialidad, el "Programa Caminos de la Ruralidad" cuyo objetivo es propender al buen estado de los caminos rurales a fin de afianzar el arraigo, el acceso a las escuelas rurales, la producción agropecuaria, en especial la láctea y las de granja. Este objetivo requiere del diseño de trazas viales con la participación de diversos entes y órganos. Se trata, al igual que en el caso de Córdoba, de obras nuevas, aunque también hace renovación si el estado del camino es muy malo.

El financiamiento del Programa descansa en fondos del presupuesto provincial y las obras que realiza son aportes no reintegrables por parte de las comunas y/o municipios donde se encaren las obras. Los municipios y las comunas aportan trabajo, combustible y maquinaria.

El Programa exige a los municipios y comunas la conformación de una asociación, comisión, consorcio o cualquier agrupación de productores y autoridades. Una Asociación Público-Privada (APP) dedicada al tema de caminos rurales y que, además, controle los fondos. Dada la diversidad cultural, productiva, económica de la provincia cada APP se erige en base a las culturas productivas de cada zona. El programa no exige una uniformidad en la organización de cada APP.

También como en Córdoba, cuando la obra está terminada esa asociación conformada se hace cargo de su mantenimiento para lo cual debe estimar el costo que demandará ello en concepto de materiales para la nivelación de los

caminos, maquinarias, etc.

## 7.2 Extensión de la red de caminos rurales

No existe un dato preciso de la extensión de la red de caminos rurales del país: según las diversas fuentes se sitúa entre unos 400.000 km y 630.000 km<sup>30</sup>. Por supuesto, la red de caminos rurales en las provincias también es una información muy poco transparente que difiere según las fuentes consideradas.

El Banco Mundial, en su Reporte N° 39493 del año 2007 indica que los caminos rurales de Santa Fe están en el orden de los 110.000 km<sup>31</sup> lo mismo que la documentación del Programa Caminos Provinciales de Santa Fe del año 1997. Mientras que un informe del Ministerio de Transporte de la Nación del 2018 indica que son de casi 38.000 km.

Para el caso de la provincia de Córdoba, según los datos del Ministerio de Transporte de la Nación, Planificación Territorial y Transporte Rural (2019), la provincia tiene 33.000 km versus los 55.000 que informa la Asociación de Consorcios Camineros de Córdoba y el Consorcio Único de Córdoba. La diferencia no es menor: 22 mil km.

En el cuadro siguiente se muestra la extensión de los Caminos Rurales en las 3 provincias de la Región Centro, además de Buenos Aires por su similitud a las de la Región Centro y del total del país.

---

<sup>30</sup> En una presentación del Ministerio de Transporte de Nación (2019) la suma de las rutas y caminos de tierra y ripio de las 3 jurisdicciones (nacional, provinciales y municipales) dan un guarismo de 630 mil km. C3T (2007) indica que la red rural es de unos 400 mil km y Amieva (2018) y el Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la provincia de Buenos Aires (2021) indican que el total de la red de caminos rurales en el país es de 500 mil km

<sup>31</sup> Mencionado en Sili (2007)

Provincias	Redes viales. En km				
	Nacional (*)	Provincial pavimentada (**)	Caminos Rurales (***)	Total de redes viales	CR / red total (%)
Córdoba	2.732	5.319	55.000	63.051	87,2%
Entre Ríos	1.609	2.029	19.158	22.796	84,0%
Santa Fe	2.577	3.911	34.762	41.250	84,3%
<b>Total Región Centro</b>	<b>6.918</b>	<b>11.259</b>	<b>108.920</b>	<b>127.097</b>	<b>85,7%</b>
Buenos Aires	4.672	10.657	105.001	120.330	87,3%
Resto del país	28.615	27.715	395.089	451.419	88,0%
<b>Total del país</b>	<b>40.205</b>	<b>49.631</b>	<b>609.010</b>	<b>698.846</b>	<b>87,5%</b>

**Fuentes: (\*) Dirección Nacional de Vialidad 2021; (\*\*) Consejo Vial Federal 2019; (\*\*\*) Ministerio de Transporte de la Nación, Planificación Territorial y Transporte Rural (2019) con excepción de Córdoba, cuya fuente es el Consorcio Caminero Único de esa provincia (2023).**

En la construcción el cuadro se ha considerado las cifras del Ministerio de Transporte de la Nación (con la excepción de Córdoba) para la extensión de los Caminos Rurales del país. La Región Centro cuenta con casi unos 110.000 km de CR, extensión que en relación a la red vial total es de un 86%, proporción similar en las provincias del cuadro. Estas extensiones de los Caminos Rurales llevan a algunas reflexiones y tal vez la más obvia es que cualquier monto posible para ser destinado a la conservación y mantenimiento es probablemente menor al requerido. En la Región Centro toda tarea sobre los Caminos Rurales se multiplica por 110.000. De allí que lo que hay que buscar son los puntos críticos, aquellos tramos, tal vez cortos, sobre los que trabajar. En las recomendaciones se encuentra el mapeo de “agua en superficie” a través de imágenes satelitales



de varios años para atrás hasta la actualidad, como una de las herramientas para encontrar tramos donde realizar tareas específicas.

### **7.3 La demanda identificada, una característica de los caminos rurales**

La red vial principal y la secundaria tienen la condición de ser la base de la circulación de volúmenes importantes de tránsito vehicular, de trayectorias y rutinas muy diferentes de la demanda, y donde el grueso de ella tiene una pertenencia lejana con la vialidad que transita. Esquemáticamente, la demanda es muy dispersa, no identificada, caracterizada también por las estacionalidades de los ciclos productivos agropecuarios y turísticos, según los lugares que las rutas conecten.

Los Caminos Rurales generan un perfil de usuarios cuya actividad diaria está ligada a alguno de ellos por ser, en muchos casos, el único nexo físico con vialidades secundarias y primarias para ir a una localidad cabecera dotada de equipamiento sanitario, comercial, etc., o para la salida de producciones primarias de la zona y de ingreso de insumos necesarios para las actividades. Son las conexiones más capilares de la red logística de mercaderías y de personas. No es lo mismo tener un camino rural transitable que uno no transitable. De allí que esta cercanía lleva, en varias provincias, al surgimiento de asociaciones que funcionan bajo algún tipo de esquema de Participación Pública Privada (PPP) para el mantenimiento de estos caminos: productores, comunas, el mismo municipio, delegaciones de las direcciones provinciales de vialidad, que establecen diversos mecanismos colaborativos directamente relacionados con esta vialidad rural. Además, los Caminos Rurales próximos al interés de esos usuarios son de mucha menor extensión que las rutas de las redes primaria y secundaria con las que se vinculan.

No todos los usuarios de los Caminos Rurales tienen la misma intensidad de uso. Todos los usuarios los precisan, pero algunos con mayor intensidad que otros. Por ejemplo, el sector tambero recibe diariamente a los camiones recolectores de leche cruda y, algunos de estos establecimientos, más de 1 vez en el día. O las escuelas rurales.

En el caso de Entre Ríos, "por las características de los suelos arcillosos, el régimen de lluvias y su topografía, la red de caminos rurales se vuelve intransitable alrededor de 100 días al año. Esta situación repercute fuertemente en la población rural y pequeños poblados desde sus aspectos más básicos y esenciales. Desde este punto de vista, la problemática en infraestructura y accesibilidad rural colabora en disminuir la actividad escolar con consecuentes deserciones, debilita la cohesión social, limita el acceso al sistema de salud, disminuye el mantenimiento, provisión y consumo energético y comunicacional, determina migraciones hacia zonas urbanas, reduce las inversiones de equipamiento, despoblando y desarticulando comunidades<sup>32</sup>".

#### **7.4 Modelos de gestión de los caminos rurales**

En la Región Centro, el mantenimiento de los Caminos Rurales se encuentra en manos municipales y comunales en Entre Ríos y Santa Fe, y en los Consorcios Camineros, en Córdoba, lo cual genera, en muchos casos, serios problemas. Más allá de que en Santa Fe los municipios y comunas cuentan con tasas viales rurales y con transferencias fiscales desde la provincia, la presión "urbana" por la pavimentación y el mantenimiento de sus calles hace que los fondos se destinen, con frecuencia, a cubrir las demandas urbanas, en los lugares donde se encuentra la mayoría de los ciudadanos del municipio. Cuanto menor es la recaudación de un municipio por la actividad económica que allí se desarrolla y en tanto que los fondos de las tasas viales rurales y del impuesto inmobiliario rural no tengan destino específico, este problema es característico.

La mejora de un camino rural incrementa la conexión de las pequeñas localidades a su vera, siempre de tamaño inferior a unos pocos centenares de habitantes, y reduce los costos de transporte y logísticos al hacerlos más transitables casi bajo cualquier condición climática y con menor daño a las unidades de carga. Pero ¿cuánto de ese excedente es captado por el municipio local, ya sea por el incremento de la producción y la productividad, o por la

---

<sup>32</sup> Convenio Región Centro – CFI (2006).

percepción de la mayoría de los ciudadanos? Claramente, los espacios con más densidad de población son más factibles de ser favorecidos en esta puja por los fondos a las vialidades municipales.

Es justamente esta debilidad de las jurisdicciones municipales lo que está generando esfuerzos provinciales en involucrarse directamente con el mantenimiento y mejoramiento de los caminos rurales “asociándose”, cuando ello es posible, a los municipios y a las organizaciones de productores y vecinos, como en Santa Fe, Buenos Aires o la misma Córdoba o, de manera más directa, a través de sus Direcciones Provinciales de Vialidad, como en Formosa.

En la mayoría de las provincias coexisten diversos esquemas de gestión, tal como se muestra, a nivel de cada provincia y de manera esquemática, sobre quién recae el mantenimiento de los caminos rurales.

**Figura 1: Tipología de gestión del mantenimiento de los caminos rurales en las provincias argentinas**



**Fuente: elaboración propia en base a entrevistas mantenidas en el marco de este proyecto con las Direcciones Provinciales de Vialidad, con las Asociaciones de Consorcios Camineros de Chaco, Córdoba y Corrientes y con la información que brindan Rodolfo et al (2019) y Asociación Argentina de Carreteras (2016 y 2019)**

#### 7.4.1 Consorcios Camineros

Los Consorcios Camineros son organizaciones sin fines de lucro que manejan recursos provenientes, según los casos, de impuestos provinciales (Inmobiliario Rural, Ingresos Brutos, fondos de las vialidades provinciales), tasas locales (como la Tasa Vial Rural) o donaciones, pequeños aportes de los asociados y eventuales contratos para realizar tareas viales, para la conservación de los caminos rurales. Tienen, según la importancia de cada Consorcio, personal asalariado, oficinas y maquinaria. Los socios aportan, además de la cuota simbólica, trabajo voluntario. ¿Quiénes son los socios? Básicamente, productores agropecuarios frentistas de los caminos rurales atendidos por cada

Consortio Caminero.

Este tipo de emprendimiento se encuentra bastante expandido en varias provincias argentinas, pero tres de ellas sobresalen por sobre las demás: Chaco, Córdoba y Corrientes. Los CC, en cada una de estas tres provincias, se agrupan en asociaciones provinciales que nuclean a los Consorcios Camineros correspondientes y que son quienes tienen la relación con las autoridades viales locales<sup>33</sup>.

Su alcance territorial es relativamente pequeño, unos 200 km promedio para cada Consorcio<sup>34</sup>, tamaño que lo determinan los asociados a la hora de proponer conformar uno. La idea es que se trate de caminos “familiares”, usados cotidianamente por todos los asociados: que sean un tema común a todos los consorcistas. En el caso de la provincia de Buenos Aires, donde toman el nombre de Comisiones Viales o Cooperativas Viales, entre otros, el alcance territorial es a nivel de “partido”<sup>35</sup>.

La extensión de caminos rurales asignables a cada Consorcio Caminero depende de varios factores entre los que se encuentra la disponibilidad de recursos humanos, de la capacidad operativa posible, de la tipología de establecimientos productivos de la zona, etc.

En todos los casos, la parte pública de los Consorcios Camineros lo conforman las comunas y las delegaciones regionales de las vialidades provinciales donde

---

<sup>33</sup> Asociación de Consorcios Camineros de Chaco, sin sitio Web de referencia. Asociación de Consorcios Camineros de la Provincia de Córdoba con un sitio Web muy interesante con artículos y una revista (<https://www.accpc.com.ar/>)

<sup>34</sup> En el Chaco la extensión promedio de cada uno de los CC es de 265 km; en Córdoba, de 236 km y en Corrientes, de 146 km

<sup>35</sup> “Partido” es el nombre que toman en Buenos Aires los “Departamentos” de las restantes provincias argentinas. En la visión de algunos especialistas, la experiencia poco exitosa que han tenido las “Comisiones Viales” bonaerenses, con algunas excepciones (como Benito Juárez o Tandil, entre otras) podría ser parcialmente explicada por la amplitud del amplio territorio departamental que cada uno de ellos abarca.

estas últimas tienen un rol central aportando, en muchos casos, maquinaria y conocimiento en el tratamiento de los caminos. Por el lado privado se encuentran, al menos, los productores agropecuarios que, a su vez, son miembros de alguna organización que los contemple; en muchos casos, la sociedad rural local o alguna otra entidad gremial o sectorial.

Los Consorcios Camineros tienen una base normativa que los crea y que establece las fuentes de financiamiento y sus misiones y funciones. Por ejemplo, en Chaco, la ley provincial N° 3565, que define el régimen de los Consorcios Camineros, crea un fondo específico para la construcción, reconstrucción y conservación de caminos vecinales o rurales que integran la red terciaria a través de los consorcios camineros, financiado con una aplicación de un adicional del 10% del impuesto a los Ingresos Brutos. El caso de la provincia de Chaco y la asignación de un porcentaje del impuesto a los Ingresos Brutos es una excepcionalidad y no la generalidad. Ello garantiza fondos permanentes de asignación específica que, claramente, es la condición necesaria para una gestión exitosa, tal como lo ha mencionado la totalidad de los representantes de los Consorcios Camineros y Comisiones Viales entrevistados.

Los socios pagan una cuota, simbólica en las provincias del Chaco y Corrientes, lo que está normado jurídicamente. Los Consorcios pueden recibir donaciones, todas ellas destinadas a los fines específicos establecidos en sus estatutos: mantenimiento y mejoramiento de caminos rurales.

La experiencia recogida en conversaciones mantenidas con las asociaciones de Consorcios Camineros de Chaco y Corrientes, con autoridades de las DPV de las provincias del Norte Grande, y la Asociación de Consorcios Camineros de Córdoba, las Comisiones Viales de Azul, Benito Juárez, Tandil y Tres Arroyos y funcionarios del Ministerio de Desarrollo Agrario de la provincia de Buenos Aires, donde se habló específicamente del tema “Caminos Rurales y Consorcios Carreteros”, dan cuenta de algunos temas a considerar sobre estas organizaciones a la hora de encontrar dificultades que se repiten y plantear algunas propuestas para discutir.

Como telón de fondo existen demandas desde el sector productivo para su

conformación o fortalecimiento, como en Tucumán y Entre Ríos, o propugnadas por las autoridades provinciales, como en Salta<sup>36</sup>, Río Negro o las ya mencionadas de Buenos Aires y Santa Fe. Lo interesante es que este pedido pareciera ser parte de un nuevo ánimo global en la materia. No es un hecho únicamente local, de la Argentina. Artículos de revistas especializadas y estudios, bregan por juntar esfuerzos poniendo a los actores locales en el centro de la discusión de manera de ganar dinamismo, eliminar burocracias costosas, tener pleno conocimiento del “terreno”.

## 7.5 Conclusiones

En este punto se detallan algunas conclusiones que han surgido a lo largo de la experiencia recogida en los últimos años de cercanía con el tema y con conocimientos nuevos adquiridos en el estudio del CFI Proyecto Corredor Bioceánico del Norte Grande (2022), en el presente estudio de la Región Centro y en un trabajo aún en desarrollo para el Ministerio de Desarrollo Agrario de la provincia de Buenos Aires “Cadena Láctea y Caminos Rurales”.

- ¿Forman parte los Caminos Rurales de la función de producción de establecimientos agropecuarios ubicados en sus trazas? No caben dudas que cuanto mayor sea el recorrido en Caminos Rurales para llegar hasta un establecimiento, mayor será el costo de transporte diferencial respecto de un camino asfaltado: mayor consumo de combustible y lubricantes por km, mayor desgaste de la unidad de transporte, mayor tiempo de viaje, etc. Ese costo incremental alguien lo paga. Entonces la respuesta a esta pregunta es afirmativa: las distancias hacia los destinos son parte de la función de producción de las actividades productivas y si parte de esas distancias se deben realizar sobre Caminos Rurales el costo será mayor.
- Los Caminos Rurales son parte natural de las agendas públicas y privadas de

---

<sup>36</sup> Consorcios camineros para mantener rutas provinciales productivas. <https://insalta.info/nota-principal/consorcios-camineros-para-mantener-rutas-provinciales-productivas-de-esto-se-habla-en-salta>



los municipios y comunas más pequeñas absolutamente ligadas a la actividad rural. Para un habitante medio de Río Cuarto, Gualguaychú o de la ciudad de Santa Fe, el tema “Caminos Rurales” se encuentra, seguramente, alejado de su “área de cobertura”.

- Cuando un Camino Rural se pavimenta pasa a ser responsabilidad de las Direcciones de Provinciales de Vialidad, más allá de su jurisdiccionalidad de origen. ¿Conviene ir a Caminos Rurales pavimentados? Solo cuando el tránsito diario lo amerite, por cantidad y composición; un tránsito cercano a los 200 / 300 vehículos diarios y bastante presencia de camiones debería dar lugar a una mirada más profunda para ver qué se hace con su superficie de rodamiento. La experiencia de algunos estados de Estados Unidos es muy interesante; la idea dominante de mucha gente es que en Estados Unidos no existen caminos rurales no pavimentados cuando ello no es así. Por ejemplo, el 85% de los caminos de los condados de Arkansas es no pavimentado<sup>37</sup>.
- En muchas zonas existe un gran problema con la erosión de los caminos. Muchos de ellos se encuentran muy por debajo del nivel de los campos principalmente por la gran presencia de canales clandestinos que terminan desagotando en esos caminos. Además, muchos campos han modificado su matriz productiva desde la ganadería a la agricultura, especialmente a la soja, lo que ha ido modificando la infiltración de los suelos, empeorándolos.
- El tipo de mantenimiento que se haga en los caminos rurales no es trivial a la hora de analizar el estado de ellos. Un mantenimiento tradicional, el basado en motoniveladoras como maquinaria central, puede llevar, a veces, a desnivelar los caminos y que estos presenten diferencia entre su nivel y el de los campos, tal como se menciona en el párrafo anterior.
- Existen nuevas propuestas para el mantenimiento de los Caminos Rurales que deberían escucharse y debatirse. ¿Sirven para cualquier tipo de suelo y de intensidad de tránsito?

---

<sup>37</sup><https://www.fema.gov/case-study/better-unpaved-roads-nature-and-people-arkansas#:~:text=Over%2085%20percent%20of%20county,for%20both%20people%20and%20nature.>





- El uso de las motocicletas se ha intensificado en los Caminos Rurales<sup>38</sup> y cuando estos se anegan se tornan muy peligrosos para los que van en ellas, más allá de que un camino anegado es un problema para cualquier vehículo.
- En varios lugares los productores piden seguir el ejemplo de Córdoba, Chaco y Corrientes y ser responsables directos del mantenimiento de los caminos rurales, conformando Consorcios Camineros, todos ellos establecidos por leyes provinciales. Algunos de estos consorcios han alcanzado la experiencia y capacitación suficiente como para convertirse en “Pymes viales”
- Hay consenso en que nadie puede decir cuánto dinero hace falta para mejorar y poner en valor al conjunto de caminos rurales porque no se conocen de manera sistematizada los estados de ellos (ni la extensión que efectivamente tienen).
- También hay consenso en que la inversión y el mantenimiento requieren del trabajo conjunto de diversos estamentos públicos y privados.
- De allí que en talleres y conversatorios se menciona como prioritario aunar la capacidad financiera y de gestión de la Nación, las provincias y los gobiernos locales, con la participación de los propios productores, con el aporte y la auditoría externa a esa “Participación Público Privada” por el uso de los recursos asignados.
- Pero la participación público-privada no resulta posible en todos los casos. Por ejemplo, en el caso de la provincia de Formosa, a juicio de sus autoridades, el grueso de los productores a la vera de los caminos rurales tiene establecimientos rurales muy pequeños y no disponen de un presupuesto de tiempo que les permita asociarse y hacerse cargo de sus caminos, por lo que es la provincia quien se asocia a los municipios para su mantenimiento.
- En muchos casos, los caminos rurales atraviesan más de una jurisdicción responsable lo que puede ser un motivo para que no haya continuidad en el estado de su superficie de rodamiento; pero la demanda es muy probable que sí tenga esa continuidad porque sus orígenes y destinos se encuentren

---

<sup>38</sup> Claramente también en las ciudades

en jurisdicciones responsables diferentes.

- El estado de los caminos no es independiente del tipo de suelo, dado que repercute en la estructura y condiciones de transitabilidad que puede ofrecer. Que una porción de estos caminos esté en mal estado explica, muchas veces, el porqué de la utilización de camiones también en muy mal estado circulando sobre ellos<sup>39</sup> lo que, a su vez, profundiza el mal estado de esta vialidad rural.
- Y también explica, a veces, la realización de recorridos más extensos para cubrir Orígenes y un Destinos que por los Caminos Rurales resultan, teóricamente, más cortos.
- El deterioro de las redes de Caminos Rurales es consecuencia no solo de fenómenos climáticos extremos y de un tránsito de vehículos y equipos de trabajo que se ha intensificado significativamente en los últimos años<sup>40</sup>, sino también de “malas prácticas” encaradas tanto por algunos organismos encargados de su mantenimiento como por el trabajo voluntario de frentistas sin asesoramiento adecuado.
- El mal uso de los equipos viales los arruina, se gasta gasoil improductivamente, neumáticos, etc. Debe entenderse que transitar un camino no amerita idoneidad para su mantenimiento y la voluntad de los productores lleva, en algunas oportunidades, en situaciones peores
- Como corolario surge que el tema técnico de los CR debería ser responsabilidad de organismos técnicos específicos de las provincias, las DPVs, especialmente
- En varias reuniones y entrevistas se ha escuchado que “falta planificación y falta capacitación”, en especial cuando no hay organismos de plena dedicación al mantenimiento de los Caminos Rurales. ¿Son ciertas estas aseveraciones? Pareciera que en muchos casos sí lo son.

---

<sup>39</sup> Quien posee un camión nuevo, o viejo, pero bien mantenido, lo destina rutas y caminos en buen estado.

<sup>40</sup> Solo para ver un ejemplo de uso de los mismos caminos, el promedio anual de producción de granos en todo el país en la década del '90 fue de unos 48 millones de toneladas mientras que en la década del '10 de este siglo ese promedio anual se situó en unos 120 millones

- Córdoba tiene 289 Consorcios Camineros, Entre Ríos y Santa Fe tienen unos pocos Consorcios y 136 y 365 municipios y comunas, respectivamente, además de las tres Direcciones Provinciales de Vialidad. ¿Todos ellos tienen planificación plurianual? ¿Todos conocen al detalle el presupuesto destinado a los Caminos Rurales, aunque sea para el corto plazo? ¿Todos ellos tienen equipos técnicos capacitados y maquinaria suficiente? ¿Todos ellos tienen la misma mirada técnica sobre las tareas a realizar? ¿Intercambian experiencias, realizan encuentros periódicos?
- Los Caminos Rurales demandan mucho esfuerzo y recursos para atender a sus centenares de miles de km de extensión, pero las arcas públicas y privadas no están desbordantes de fondos. Por eso se hace difícil recrear experiencias como la del Decreto Ley N° 9875/56. O pensar en aumentar impuestos. Hay que indagar todas las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías, las nuevas metodologías de tratamiento, las nuevas formas organizativas para reducir costos y mejorar los CR. Más que nunca hay que debatir, intercambiar experiencias.

## 8. SUGERENCIAS

Las sugerencias que se enumeran a continuación surgen todas ellas de recomendaciones realizadas en talleres y encuentros específicos, en entrevistas con especialistas de los Organismos Viales, de universidades, funcionarios, usuarios “mayoristas” de Caminos Rurales, consultores, etc.

- Desarrollar una “Mesa de Caminos Rurales de la Región Centro”. Hubo, en el orden nacional, una iniciativa privada formada a mediados de 2018 pero inactiva desde 2021. Dada esa amenaza cierta de desvanecerse en poco tiempo debería anidar en algún ámbito público con mayor institucionalidad. Por ejemplo, las vialidades provinciales donde participen las áreas agropecuarias, de educación, municipios y comunas y actores privados directos relacionados con la actividad rural. Esta Mesa debería encarar, incentivar, organizar, participar, en las tareas que se enuncian a continuación
- La primera sugerencia para la RC es que la Mesa debata los lineamientos de



CONSEJO FEDERAL  
DE INVERSIONES

política establecidos en el Plan Estratégico de la Región Centro, del año 2006. Han pasado casi 20 años y algunas cuestiones siguen teniendo actualidad y otras tal vez no tanto<sup>41</sup>. Pero es una base para situarse en el tema de los Caminos Rurales

- Realizar de manera periódica talleres zonales, gobiernos locales con los CC, conjuntamente con las DPVs, donde se discutan las diversas experiencias de cada zona, invitando a organizaciones públicas y privadas de otras provincias, a los ministerios de la Nación y de las provincias relacionados con la actividad rural, asociaciones privadas como la Asociación Argentina de Carreteras, Asociación Argentina de Caminos Rurales Sustentables, etc., organismos académicos como la Universidad Nacional de Rosario o Universidad Nacional de la Plata y organismos multilaterales potenciales financiadores de obras de mejoras y mantenimiento, como BID, Banco Mundial, CAF o FONPLATA, etc. El programa santafecino “Caminos para el desarrollo productivo”, cuenta con fondos CAF y entre sus objetivos se encuentra la mejora de sus Caminos Rurales.
- Analizar experiencias más puntuales con los diversos responsables del mantenimiento de los Caminos Rurales siguiendo el esquema (de “acupuntura”) del programa de Cambio Rural del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación.
- Analizar la conveniencia de estimular la creación y desarrollo de Consorcios Camineros con las especificidades que cada provincia establezca, con participación de productores y de los gobiernos locales y provinciales municipio evitando que se impongan los deseos de unos pocos, tal vez algunos productores o los gobiernos locales ya que podrían operar por presiones políticas o personales.
- Según especialistas viales es conveniente (y necesario) contar con un laboratorio de suelos porque es central para un tratamiento adecuado de los Caminos Rurales. También ellos aducen que es barato y no se requiere

---

<sup>41</sup> Por ejemplo, basar la política en la pavimentación de las calzadas y menos en el mantenimiento es probable que no esté acorde a los tiempos actuales, aunque haya situaciones que, por su tránsito, ameriten ir a superficies pavimentadas.

de mucho personal por laboratorio. Las provincias tienen suelos diferentes: arcillosos, con tosca, etc. Todos ellos requieren tratamientos diferentes. Esta tarea debería recaer en las provincias y en las vialidades provinciales.

- Debatir, discutir si conviene transportar piedra para algunos tramos de Caminos Rurales a una distancia mayor a 200 / 250m km, si hay posibilidades de utilizar insumos locales como materiales de las demoliciones o posibilidades de hacer compras mayoristas
- Analizar alternativas de nuevas formas de manejo de los CR aprovechando insumos locales y nuevas tecnologías y metodologías. Pruebas piloto por tramos
- Analizar posibilidades de coordinar entre comunas, Consorcios Camineros y frentistas diversas posibilidades: “pooles” de maquinaria, de compras de piedras a transportar por FFCC, etc.
- Algunos productores tienen maquinaria útil para los CR; tal vez usarla a cambio de algún impuesto destinado a Caminos Rurales
- Existe un conjunto de tareas que se deberían enmarcar en la Mesa de Caminos Rurales de la RC, con la participación de las vialidades provinciales y debatidas con universidades locales, municipios, comunas y CC. Por supuesto, todo ello en grupos pequeños y no en asambleas multitudinarias.
  - Considerar algún sistema para conocer el estado de los CR en tiempo real. Las experiencias como la “Plataforma Colaborativa de Caminos Rurales”, desarrollada por el Ministerio de Transporte en 2018, o la App “Caminos Rurales” desarrollada por FADA no arrojaron resultados satisfactorios. Córdoba tiene, al menos parcialmente, resuelto este problema a partir de la fortaleza y expansión de sus CC.
  - Una persona capacitada en CR puede hacer relevarlos a razón de unos 100 km diarios en automóvil. Esta tarea debería ser responsabilidad de cada CC, cuando haya, o de funcionarios del área de CR en los municipios y comunas. Una medida del estado de los Caminos Rurales lo da la velocidad de circulación y obtener un índice de transitabilidad en base a una velocidad considerada máxima de

acuerdo a las condiciones geométricas de cada tramo de camino<sup>42</sup>.

- Regulaciones sobre el uso de los Caminos Rurales y quiénes deberían ser responsables de su control. Por ejemplo, la prohibición de circular en días de lluvia y hasta 48 horas después o el peso total de los equipos de transporte. La experiencia indica que no alcanza con pedir más presupuesto
- Realizar un inventario vial que registre anchos de caminos, prestamos, alambrados, progresivas, alcantarilla, alambrados, tranqueras, Señalización.
- Tener un sistema de jerarquización dinámica de los caminos rurales en diferentes niveles de servicio
- Elaborar un plan de inversiones en el tiempo y de mantenimiento de la red e implementar un esquema institucional que permita en cada municipio y comuna la participación de productores y organizaciones profesionales
- Mapear el “agua en superficie” de los caminos rurales de las últimas décadas en base a imágenes satelitales, con lo que se muestra el estado hídrico de estos a lo largo del tiempo<sup>43</sup>. Con toda esta información se tendrá un conocimiento de puntos críticos en los que destinar los mayores esfuerzos, teniendo como condición de borde, además, la jerarquización de los caminos.
- Tributación específica. En base a otras experiencias locales e internacionales, y con especialistas en temas impositivos, analizar esquemas de tributación alternativos a los actuales. Debatir si la base de tributación debería ser la superficie de los establecimientos, la producción o la productividad de la tierra u otra base que resulte interesante para discutir

---

<sup>42</sup> Sugerencia dada por el ingeniero de la Dirección Provincial de Vialidad de la provincia de Buenos Aires

<sup>43</sup> Este trabajo se está realizando para la provincia de Buenos Aires en el marco del estudio de Cadena láctea y caminos rurales, encarado por la Facultad de Agronomía de la UBA para el Ministerio de Desarrollo Agrario de la provincia de Buenos Aires



**CONSEJO FEDERAL  
DE INVERSIONES**



CONSEJO FEDERAL  
DE INVERSIONES

## 8.1 Tabla de propuestas

Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Ámbito / Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado? (Repartición)	Complejidad Institucional	Demanda de Recursos	Cadenas de Impacto	Corredor Bioceánico (si/no/parcial)
Regulatorio	Creación de un ente independiente específico sobre el cual recaigan las funciones coordinación de tareas asociadas a los Caminos Rurales de la RC	Creación de una "Mesa de Caminos Rurales de la Región Centro"	Provincial de RC	Direcciones provinciales de Vialidad y ministerios relacionados con actividad rural	No	Alta	Media	Transversal	No





CONSEJO FEDERAL  
DE INVERSIONES

Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Ámbito / Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado? (Repartición)	Complejidad Institucional	Demanda de Recursos	Cadenas de Impacto	Corredor Bioceánico (si/no/parcial)
Regulatorio	Capacitación de organismos y responsables de los CR	Realizar de manera periódica talleres zonales de intercambio de experiencias de mantenimiento, de control de regulaciones, etc.	Mesa de Caminos Rurales RC	Gobiernos locales, CC, DPVs y ministerios relacionados con actividad rural	No	Alta	Media	Transversal	No
Gestión	Modelos de gestión	Incentivar el modelo, ya en marcha, de Consorcios Camineros	Entre Ríos y Santa Fe	Ministerios de Agricultura y ganadería	Sí en Santa Fe	Alta	Baja	Transversal	No



CONSEJO FEDERAL  
DE INVERSIONES

Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Ámbito / Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado? (Repartición)	Complejidad Institucional	Demanda de Recursos	Cadenas de Impacto	Corredor Bioceánico (si/no/parcial)
Gestión	Modelos de gestión	Incentivar coordinación entre CC, municipios y comunas pooles de maquinarias, de compras, etc.	Provincial de RC	Ministerios de Agricultura y ganadería y DPVs	nc	Alta	Baja	Transversal	No
Infraestructura	Equipamiento	Contar con un laboratorio de suelos	Región Centro	DPVs	nc	Media	Baja	Transversal	No
Infraestructura	Pruebas piloto de nuevas tecnologías	Analizar alternativas de nuevas formas de manejo de los CR	Región Centro	CC, municipios y comunas	nc	Baja	Baja	Transversal	No



CONSEJO FEDERAL  
DE INVERSIONES

Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Ámbito / Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado? (Repartición)	Complejidad Institucional	Demanda de Recursos	Cadenas de Impacto	Corredor Bioceánico (si/no/parcial)
		provechando insumos locales y nuevas tecnologías y metodologías							
Institucional	Tributación específica	Discutir la base de tributación de los impuestos y tasas que gravan a la actividad rural y que se destinan a los CR	Provincia de Córdoba y municipios y comunas de Entre Ríos y Santa Fe	Oficinas de impuestos	nc	Alta	Baja	Transversal	No



CONSEJO FEDERAL  
DE INVERSIONES

Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Ámbito / Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado? (Repartición)	Complejidad Institucional	Demanda de Recursos	Cadenas de Impacto	Corredor Bioceánico (si/no/parcial)
Infraestructura	Infraestructura	Establecer una jerarquización de los CR en base a tránsito	Provincial de RC	DPVs, CC, municipios y comunas	nc	Baja	Media	Transversal	No
Infraestructura	Infraestructura	Realizar un plan plurianual de inversiones y mantenimiento de los CR	Provincial de RC	DPVs, CC, municipios y comunas	nc	Alta	Media	Transversal	No
Infraestructura	Infraestructura	Realizar un inventario vial que registre estado de los CR, anchos, prestamos, alambrados,	Provincial de RC	DPVs, CC, municipios y comunas	nc	Alta	Media	Transversal	No



CONSEJO FEDERAL  
DE INVERSIONES

Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Ámbito / Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado? (Repartición)	Complejidad Institucional	Demanda de Recursos	Cadenas de Impacto	Corredor Bioceánico (si/no/parcial)
		progresivas, alcantarilla, alambrados, tranqueras, etc.							
Infraestructura	Infraestructura	Mapear el "agua en superficie" de los caminos rurales de las últimas décadas	Provincial de RC	DPVs	nc	Baja	Media	Transversal	No

## 9. FUENTES DE INFORMACIÓN

### 9.1 BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- Amieva, Juan (2018). Propuestas para una gestión más eficiente de los caminos rurales de la Provincia de Buenos Aires. Trabajo Final de Maestría. UNSAM
- Archondo-Callao, Rodrigo (2004). Niveles de gastos justificables desde el punto de vista económico en trabajos viales en caminos no pavimentados. Nota de Transporte No. TRN-2. Banco Mundial. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/475081468314676046/pdf/339230a1SPANISH0trn12.pdf>
- Asian Development Bank (2020). Key Management Issues for Low-Volume Rural Roads in Asia and the Pacific. <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/649736/management-low-volume-rural-roads-asia-pacific.pdf>
- Asociación Argentina de Carreteras (2016). Congreso Argentino de Caminos Rurales. <http://caminosrurales.org.ar/caminos-rurales-2016/>
- Asociación Argentina de Carreteras (2018). Manual de Caminos Rurales. <https://www.aacarreteras.org.ar/pdfs/documentos-tecnicos/MANUAL-CAMINOS-RURALESe-book.pdf>
- Asociación Argentina de Carreteras (2019). IV Congreso Argentino de Caminos Rurales. <http://www.caminosrurales.org.ar/>
- Asociación de Consorcios Camineros de la Provincia de Córdoba. <https://www.accpc.com.ar/>
- Banco Mundial (2008). Improving the management of secondary and tertiary roads in the Southeast Europe Countries. Transport Unit, Sustainable Development Department. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/7786>
- Batakis, Silvina y Lódola, Agustín (2015). Historia y Reformas del Impuesto Inmobiliario Rural en Buenos Aires: 1821-2014. Editorial Universitaria UNIPE
- Berreta, Nicolás (2021). Los caminos rurales y la economía. Revista Área Urbana. <https://areaurbana.com/los-caminos-rurales-y-la-economia/>



- Bhandari, Sahaded; Shahi, Padma y Shrestha, Radindra (2016). Ranking rural road projects: weighting different evaluation criteria with a focus on the case of Nepal. [https://www.researchgate.net/publication/293581451\\_ranking\\_rural\\_road\\_projects\\_weighting\\_different\\_evaluation\\_criteria\\_with\\_a\\_focus\\_on\\_the\\_case\\_of\\_nepal](https://www.researchgate.net/publication/293581451_ranking_rural_road_projects_weighting_different_evaluation_criteria_with_a_focus_on_the_case_of_nepal)
- Bichos de Campo (2019). Entrevista a Bernardino Capra. <https://bichosdecampo.com/bernardino-capra-un-apasionado-de-los-caminos-rurales-recomienda-dejar-los-arreglos-en-manos-de-gente-que-sepa/>
- Bisang, Roberto; Anlló, Guillermo y Campi, Mercedes (2013). Claves para repensar el agro argentino. EUDEBA. Buenos Aires
- Borello, J. A. y González, L. (2020). La problemática de los caminos rurales en la Argentina: El caso de los complejos productivos lechero (en Santa Fe), hortícola (en Salta) y maderero y ganadero (en Santiago del Estero). Buenos Aires, Argentina: Dirección Nacional de Planificación y Coordinación Territorial, Secretaría de Planificación del Transporte, Ministerio de Transporte.
- C3T (2007). El transporte automotor de cargas en a Argentina.
- Consejo Federal de Inversiones – CFI / Provincia de Jujuy (2008). Plan Estratégico para los Caminos Rurales.
- Convenio Región Centro – CFI (2006). Plan Estratégico Región Centro. Proyecto “Programa Regional De Caminos Rurales”.
- FADA (2017). Caminos rurales en las provincias argentinas. Análisis y soluciones. Río Cuarto, Córdoba. Argentina <http://www.caminosrurales.com.ar/wp-content/uploads/2017/12/Caminos-Rurales.-Final.-Agosto-2017.pdf>
- FADA (2018). Reporte de caminos rurales. <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Reporte%20Caminos%20Rurales%2003.%20Septiembre%202018.pdf>
- Facilitation of transport and trade in Latin America and the Caribbean (2020). Rural roads: key routes for production, connectivity and territorial development. FAL Bulletin 377.



CONSEJO FEDERAL  
DE INVERSIONES

- Fanelli, Sabina, Cornero, Cecilia y Ferreyra María Alejandra (2022). Análisis de la problemática de los caminos rurales en la provincia de Santa Fe. Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura – Universidad Nacional de Rosario. Rosario, Argentina. [https://www.researchgate.net/publication/364355821\\_ANALISIS\\_DE\\_LA\\_PROBLEMATICA\\_DE\\_LOS\\_CAMINOS\\_RURALES\\_EN\\_LA\\_PROVINCIA\\_DE\\_SANTA\\_FE](https://www.researchgate.net/publication/364355821_ANALISIS_DE_LA_PROBLEMATICA_DE_LOS_CAMINOS_RURALES_EN_LA_PROVINCIA_DE_SANTA_FE)
- Federal Highway Administration (2001). Planning for transportation in rural areas. [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/dot\\_36949\\_DS1.pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/dot_36949_DS1.pdf)
- Guitelman, Adolfo. Caminos rurales, una mirada diferente (2022). Revista Vial N° 145. <https://revistavial.com/caminos-rurales-una-mirada-diferente/>
- Gobierno de Corrientes (2019). Gestión de Caminos Rurales. IV Congreso Argentino de Caminos Rurales
- Hiba, Jorgelina (2022). Un grupo de ingenieros propone una forma ecológica de mantener el medio millón de kilómetros de caminos rurales de la Argentina. INFOBAE. <https://www.infobae.com/america/soluciones/2022/01/12/un-grupo-de-ingenieros-propone-una-forma-ecologica-de-mantener-el-medio-millon-de-kilometros-de-caminos-rurales-de-la-argentina/?outputType=amp-type>
- INDEC (2018). Censo Nacional Agropecuario. Buenos Aires, Argentina
- Lebo, Jerry y Shelling, Dieter (2001). Design and Appraisal of Rural Transport Infrastructure: Ensuring Basic Access for Rural Communities. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/13911>
- Lódola, Agustín, Morra, Fernando y Picón, Nicolás (2019). Cadenas de valor agroalimentarias. Evolución en el nuevo contexto macroeconómico 2016/2018. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. Buenos Aires, Argentina
- Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación (2019). Estado de situación de la industria láctea argentina para la definición de políticas públicas 2016 – 2019. [https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/ss\\_lecheria/industria/estado/esta](https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/ss_lecheria/industria/estado/esta)



- [do.pdf](#)
- Ministerio de Agricultura y Ganadería de la provincia de Córdoba (2022). Infraestructura para el desarrollo Programa Mejoramiento de Caminos Rurales: “El Consorcio Caminero Único”. Revista Vial. <https://revistavial.com/infraestructura-para-el-desarrollo-programa-mejoramiento-de-caminos-rurales-el-consorcio-caminero-unico/>
  - Ministerio de Desarrollo Agrario, provincia de Buenos Aires (2022). Plan Estratégico de Mejora de Caminos Rurales
  - Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos, provincia de Buenos Aires (2021). Programa de fortalecimiento de la capacidad de gestión de la provincia de Buenos Aires
  - Ministerio de Transporte de la Nación (2018). Estrategia nacional de infraestructura de caminos y transporte rural. Buenos Aires, Argentina.
  - Ministerio de Transporte de la Nación (2019). Planificación Territorial y Transporte Rural
  - **Montaño, Leopoldo (2019). Administrador de la DPV de Jujuy. Revista Vial.** <https://revistavial.com/la-carencia-de-caminos-condujo-a-un-despoblamiento-masivo-del-campo/>
  - Navarro, Carlos (2022). Consorcios Camineros de la provincia del Chaco. Ley provincial N° 666K – Ex.3565. Dirección de Vialidad Provincial. Presentación realizada en el Seminario Web “Caminos rurales, conectividad y accesibilidad para el desarrollo” organizado por la Asociación Mundial de la Carretera, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay y la Asociación Paraguaya de Carreteras.
  - Nuevo ABC Rural (2019). En Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos los caminos rurales son administrados por las provincias. <https://elabcrural.com/santa-fe-cordoba-y-entre-rios-caminos-rurales-administrados-por-las-provincias/>
  - Pérez, Gabriel (2020). Caminos rurales: vías claves para la producción, la conectividad y el desarrollo territorial. FAL Boletín 377. CEPAL. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45781/1/S2000418\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45781/1/S2000418_es.pdf)
  - Pérez Martín, Joaquín (2018). Abastecimiento de productos lácteos en el área Metropolitana de Buenos Aires: aspectos logísticos desde el tambo



CONSEJO FEDERAL  
DE INVERSIONES

- a la góndola. Instituto de Transporte, UNSAM. Trabajo Final Integrador, Especialización en Política y Planificación del Transporte. San Martín, Argentina.
- Plan Logístico de la Provincia de Buenos Aires (2021). Criterios para la jerarquización de inversiones en Caminos Rurales. Mimeo. Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos, provincia de Buenos Aires
  - Ponasso, Laura (2016). Los caminos rurales. Revista Concepto Logístico. <https://conceptologistico.com/15/CL15.pdf>
  - Provincia de Santa Fe. Decreto N 1.300 del 6 de noviembre de 2022. <https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/download/265251/1388500/file/Decreto%201300%2020%20Caminos%20de%20la%20ruralidad.pdf>
  - Razzetti, Nicolas (2022). Los productores de Entre Ríos se ilusionan con un proyecto para impulsar consorcios camineros en esa provincia. Revista virtual Bichos de Campo. <https://bichosdecampo.com/los-productores-de-entre-rios-se-ilusionan-con-un-proyecto-para-impulsar-consorcios-camineros-en-esa-provincia/>
  - Razzetti, Nicolas (2022). ¿Cómo funcionan los consorcios camineros en la provincia de Entre Ríos? Acá te lo contamos. Revista virtual Bichos de Campo. <https://bichosdecampo.com/como-funcionan-los-consorcios-camineros-en-la-provincia-de-entre-rios-aca-te-lo-contamos/>
  - Revista Vial. Varios números. Por ejemplo <http://revistavial.com/tag/caminos-rurales/>
  - Rodríguez Gutiérrez, Fermín y Fernández Prieto, José Ángel (2013) Aportaciones para la Gestión Integral de las Redes camineras Rurales. Anales de Geografía 2013, vol. 33, núm. 2 81-105. Universidad de Oviedo, España. <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/43002>
  - Rodulfo, Miriam; Giordano, Diego y Pochat, S. (2019). Caminos y transporte rural: abordaje colaborativo para una estrategia sostenible. Dirección de Planificación y Coordinación Territorial. Secretaría de Planificación del Ministerio de Transporte de la Nación
  - Salomón, Alejandra Laura (2018). Los caminos rurales desde una perspectiva histórica: antecedentes y novedades del Plan de Caminos de



- Fomento Agrícola (Argentina, 1956). Universidade de Passo Fundo. História: Debates e Tendências – v. 18, n. 2. <https://www.redalyc.org/journal/5524/552459256007/html/>
- Salomón, Alejandra Laura (2020). Caminos vecinales en el campo bonaerense: entre las restricciones estatales y las iniciativas locales (primera mitad del siglo XX). Revista Iberoamericana de Viticultura, Agroindustria y Ruralidad. Instituto de Estudios Avanzados. Universidad de Santiago de Chile. Chile. [https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/146321/CONICET\\_Digital\\_Nro.d3673432-7b35-4b9a-a449-f4a99da55444\\_A.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/146321/CONICET_Digital_Nro.d3673432-7b35-4b9a-a449-f4a99da55444_A.pdf?sequence=2&isAllowed=y)
  - Sánchez, Jorge (2016). Despoblamiento de pequeñas localidades argentinas ¿Es responsable el tren? Instituto de Transporte, UNSAM. Publicaciones. Documento de Trabajo N° 5. <http://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/publicaciones.asp>
  - Sili, Marcelo (2007). Infraestructuras rurales en Argentina: diagnóstico de situación y opciones para su desarrollo. Buenos Aires, Argentina: Banco Mundial. <https://www.marcelosili.com/wp-content/uploads/2019/05/Infraestructuras-Rurales-en-Argentina.pdf>
  - Soprano Manzo, Germán (2007). Del Estado en singular al Estado en plural: contribución para una historia social de las agencias estatales en la Argentina. Cuestiones de Sociología 4. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad nacional de La Plata. [https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.3676/pr.3676.pdf](https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.3676/pr.3676.pdf)
  - Taibi, Francisco y Paoli, José (Coordinadores) (2006). Plan estratégico para la Región Centro. <https://drive.google.com/file/d/1SfXHoCqirpD-Yu28AkJmjb9qxxSGcFCl/view>
  - Zigler, Sandra; Arias Segura, Joaquín; Bosio, Matías y Camacho, Kemly (2020). Conectividad rural en América Latina y el caribe un puente al desarrollo sostenible en tiempos de pandemia. IICA/BID.

<file:///C:/Users/Usuario/Downloads/BVE20108887e.pdf>

## 9.2 ENTREVISTAS REALIZADAS Y PARTICIPACIÓN EN TALLERES

- Asociación Argentina de Caminos Rurales Sustentables (AACRUS)
- Bar, Mariano. Subsecretario de Innovación Institucional y Legislativa de Santa Fe
- Bonetto, Luciano. Punta de Agua, industria láctea
- Bonifacio, Elías. Comisión Vial Rural. Azul
- Capra, Bernardino. Dirección de Vialidad Provincial de Buenos Aires
- CFI/FAUBA. Cadena láctea y Caminos Rurales. Talleres con productores tamberos, industriales de usinas lácteas, transportistas, funcionarios locales y autoridades del Ministerio de Desarrollo Agrario de la Provincia de Buenos Aires: Navarro (7 de marzo de 2023); Adolfo Alsina (22 de marzo de 2023); Trenque Lauquen (23 de marzo de 2023); General Pinto (12 de abril de 2023); Lincoln (13 de abril de 2023); Carlos Tejedor (27 de abril de 2023); Coronel Granada, General Pinto (28 de abril de 2023); Brandsen (10 de mayo de 2023); Tandil (18 de mayo de 2023); Carlos Casares (30 de mayo de 2023); Pehuajó (31 de mayo de 2023).
- Comisión Asesora Vial (CAV). Tornquist
- Comisión Vial Rural. Benito Juárez
- Cooperativa Vial Rural. Tandil
- Ente Descentralizado Vial. Tres arroyos
- Escurra, Leandro. Transporte Crelec SA
- Fabri, Juan José y Schiavoni, Armando. Presidente y tesorero de la Asociación de Consorcios Camineros de la provincia de Córdoba (ACCPC)
- Fernández, Martín. Jefe del Programa "Caminos de la ruralidad" Santa Fe
- Fernández, Raúl. Dirección Nacional de Vialidad
- Ferrero, Adrián. Presidente de la Cámara Empresaria Sunchalense de Autotransporte de Cargas (CESAC)

- Giorgetti, Matias. Subsecretario de Infraestructura Rural de Santa Fe
- Gómez, Adolfo Eladio, López, Jorge Alberto y Plozzer, Juan Carlos. Asociación de Consorcios Camineros de Chaco (ACC)
- Miazzo, David. Fundación Agropecuaria para el Desarrollo Argentino (FADA)
- Morelli, Carlos. Ilolay. Usina láctea
- Mugnaini, Franco Subsecretario de Infraestructura Rural de Córdoba, a cargo del "Programa de Mejoramiento de Caminos Rurales".
- Peralta, Guillermo. Facultad de Ingeniería, Universidad Nacional de La Plata
- Salomón, Alejandra. CONICET. Historiadora. Especialista en temas rurales
- Sánchez, Jonatan. Plan Estratégico de Mejora de Caminos Rurales de la provincia de Buenos Aires. Ministerio de Desarrollo Agrario de Buenos Aires
- Senosian, Omar; Storti, Verónica y Viale, Héctor. Asociación de Consorcios Camineros de Corrientes (ACCC)



## 10. ANEXO I. DEFINICIONES DE TIPOS DE SUELOS DE CAMINOS RURALES

- Se denomina camino entoscado si el camino está realizado con una base de tosca (es un suelo muy común en la provincia de Buenos Aires que tiene componentes de arcilla y calcio). Es muy usado como base y se deja preparado para rodamiento (queda una superficie más lisa) para más adelante poder realizar una carpeta de concreto asfáltico.
- El camino de ripio puede tener una base de tosca, pero la última capa se realiza con un estabilizado granular (el ripio) que se usa como rodamiento; quedan piedritas sobre la superficie de rodamiento. Entonces, en la jerga, ambos casos (camino entoscado y camino de ripio) son caminos no pavimentados.
- Un camino afirmado o consolidado es un camino entoscado o enripiado que está abovedado y con cunetas trabajadas
- Los guadales son suelos arenosos que se convierten en barrizales cuando llueve (no necesariamente cuando llueve mucho).



CONSEJO FEDERAL  
DE INVERSIONES

## 11.ANEXO II. COMISIONES VIALES Y CONSORCIOS CAMINEROS. PLAN NACIONAL DE CAMINOS DE FOMENTO AGRÍCOLA. AÑO 1963

Provincias	Comisiones Viales	Consortios Camineros	N° obras	Longitud (km)	Presupuesto (m\$ñ)	Aportes (m\$ñ)	
						DNV	Consortios Camineros
Buenos Aires	110	745	818	31.425,20	302.636.585	195.299.133	107.337.453
Catamarca	16	35	26	230,3	28.304.662	15.898.292	12.406.377
Córdoba	1	224	363	24.360,20	134.920.929	98.644.275	36.276.654
Corrientes	34	89	94	1.736,70	36.071.637	27.436.793	8.634.844
Chaco	29	141	156	2.136,80	72.077.982	40.976.810	31.101.171
Chubut	12	33	33	1.449,60	33.722.085	26.603.035	7.119.049
Entre Ríos	54	90	40	486,40	54.066.633	40.590.132	13.476.501
Formosa	1	15	22	429,80	31.094.943	24.875.955	6.218.988
Jujuy	5	33	32	132,80	23.666.989	17.731.796	5.935.192
La Pampa	60	119	152	10.285,80	52.534.567	35.448.781	17.085.785
La Rioja	19	22	12	147,30	24.100.355	17.739.649	6.360.705
Mendoza	1	76	77	2.019,30	72.020.958	54.564.244	17.456.714
Misiones	26	30	28	742,40	26.570.361	20.876.720	5.693.641
Neuquén	3	8	24	555,80	18.584.474	14.867.578	3.716.895
Río Negro	1	40	136	3.380,70	48.946.731	35.878.064	13.068.666
Salta	22	70	62	909,70	81.160.058	54.842.407	26.317.651
San Juan	16	116	75	517,00	35.613.256	24.914.578	10.698.678
San Luis	1	72	51	2.357,20	26.625.418	19.881.818	6.743.599
Santa Cruz	8	15	17	1.158,30	28.314.814	21.296.173	7.018.641
Santa Fe	282	338	487	13.323,60	113.536.151	83.598.384	29.937.767
Sgo. del Estero	22	92	122	2.040,20	58.413.682	43.536.729	14.876.953
Tierra del Fuego	2	18	9	67,30	2.860.312	2.150.337	709.975
Tucumán	13	75	59	2.440,20	77.323.566	58.678.169	18.645.397
<b>Totales</b>	<b>738</b>	<b>2496</b>	<b>2895</b>	<b>102.332,60</b>	<b>1.383.167.148</b>	<b>976.329.852</b>	<b>406.837.296</b>

Fuente: Salomón (2018)