



JUNTA DE HISTORIA
DE LA
PROVINCIA DE CORRIENTES

IX CONGRESO DE HISTORIA DE CORRIENTES

TITULO DE LA PONENCIA

**La red ferroviaria en la provincia de Corrientes, su
resultante arquitectónica a fines del siglo XIX y
principios del siglo XX.**

AUTOR

ARQ. MIGUEL ANGEL RIERA

CORRIENTES, 21 Y 22 DE AGOSTO DE 2009.

Introducción.

La red ferroviaria en la República Argentina constituye el componente participante de un orden mercantil en expansión, establecido en un momento de organización y consolidación del Estado Nacional y de control de un amplio territorio. En la provincia de Corrientes adquiere un carácter significativo al definir la introducción de nuevas tecnologías que derivan en nuevos medios de transporte de mercancías y pasajeros, posibilitando el desarrollo de centros urbanos alejados de los principales cursos fluviales que constituían hasta la segunda mitad del siglo XIX la principal vía de comunicación.

Organizado en aspectos que contemplan la introducción del sistema ferroviario a nivel nacional y provincial, definiendo las características compositivas de la arquitectura que localiza los equipamientos principales y de servicio que sirven a la red de transporte, este trabajo intenta reflejar de que manera se exteriorizan al presente estos testimonios tangibles que tuvieron importante gravitación en el desarrollo económico y social en la provincia de Corrientes en gran parte del siglo XX.

La red ferroviaria en la Argentina, sus orígenes.

La idea de construir un sistema ferroviario en la República Argentina tiene matices económicos y políticos. A partir de la división internacional del trabajo, el surgimiento de la red ferroviaria se puede interpretar como una extensión transoceánica del orden mercantil, cuyo objetivo fundamental consistía en el transporte de materias primas hacia países industrializados como los pertenecientes al Reino Unido de Gran Bretaña. Sin embargo, los principales promotores de la construcción de los ferrocarriles no fueron las empresas británicas sino el Estado Nacional y los provinciales, preocupados por el control del territorio que hacia mediados del siglo XIX solo les pertenecía en forma nominal. *“No es casual que los primeros impulsores del ferrocarril hayan sido personajes como Sarmiento y Alberdi, figuras que a partir de la mitad del siglo XIX estuvieron seriamente comprometidas en la construcción de la Nación.”*¹

¹ Liernur, Jorge Francisco; Aliata, Fernando (2004): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Tomo e-h*. Buenos Aires. Diario de Arquitectura de Clarín. P. 76.

Las políticas ferroviarias se vieron influidas por las experiencias tomadas de países como Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos. Este último fue tomado como modelo en virtud de que denotaba una problemática territorial de ocupación similar al nuestro, debido a su gran extensión. *“Si bien gran parte de la historia de la política ferroviaria argentina estuvo signada por la presión ejercida por empresas británicas en un clima de “laissez faire” que fue determinando con el tiempo las características más sobresalientes de la red, en algunos momentos –y especialmente durante los primeros años- fue el Estado el responsable de dar los pasos decisivos, mediante un conjunto de acciones inspirados en la política ferroviaria francesa de mitad del siglo XIX.”*²

Hacia 1853 se constituye la Sociedad del Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste, quien recibe el apoyo del Estado lo que hace posible que la inauguración del primer ferrocarril argentino el 30 de agosto de 1857, uniendo la estación del Parque ubicada en la actual plaza Lavalle de la ciudad de Buenos Aires con el pueblo de San José de Flores. Años después se inauguran los servicios como el Ferrocarril del Sud en 1861, el ferrocarril Norte en 1862 y el ferrocarril a Ensenada en 1866. Fuera de Buenos Aires, el proyecto que cobró mayor importancia fue el de unir Córdoba con el puerto de Rosario, servicio que es inaugurado en 1870.

A comienzos de 1880, con Buenos Aires y Rosario como centros, la red ferroviaria se dividió en dos sistemas principales, reflejando los proyectos políticos territoriales planteados por la presencia del Estado de Buenos Aires por un lado y la Confederación Argentina por el otro. Recién en 1884, debido a la gravitación generada por la construcción del puerto Madero, se integran los dos sistemas en uno solo con cabecera en Buenos Aires. Asimismo, Córdoba se convierte en nodo ferroviario desde el cual se construyen ramales a Cuyo y al Noroeste, potenciando de esta manera economías regionales fuera de la región de la pampa húmeda, como la de la caña de Azúcar en Tucumán y la del viñedo en Mendoza.

En 1891 por medio de la Ley 2.873 se creó la Dirección General de Ferrocarriles, cuya función era la de ejercer un control administrativo y legal sobre las compañías

² Liernur, Jorge Francisco; Aliata, Fernando (2004): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Tomo e-h*. Buenos Aires. Diario de Arquitectura de Clarín. P. 76.

ferroviarias. La red tendrá un crecimiento ininterrumpido hasta el año 1915. Los puertos de Buenos Aires, Rosario y Bahía Blanca actuaron como nodos para el desarrollo de toda la red, incorporando puertos como Barranqueras (Chaco), o Puerto Madryn (Chubut) como cabeceras de sistemas ferroviarios cuyo objetivo era la exportación de materias primas de origen agrícola.

Arquitectura ferroviaria, características generales.

En el ámbito ferroviario, el aspecto tecnológico de las construcciones es el que más se destaca puesto que constituyó un campo de experimentación de nuevos materiales y técnicas usados posteriormente para construir edificios. El empleo del hierro como elemento fundamental en la construcción de los grandes pabellones ferroviarios, denota la introducción de un sistema constructivo de montaje en seco que fuera utilizado masivamente en Europa en el mismo programa arquitectónico en el siglo XIX. Las grandes piezas estructurales que posibilitaron cubrir grandes espacios fueron utilizados originalmente en la construcción de puentes ferroviarios. La utilización de materiales industrializados como el vidrio y la chapa permitieron el ingreso de luz natural, dando origen a espacios de naturaleza nueva, como los grandes cobertizos para trenes o “sheds” de las grandes estaciones y talleres. *“La “verdad” de una estación ferroviaria no residía en las locomotoras, ni en las vías, ni en sus estructuras, sino en el “alma” del programa que –especialmente en las terminales- era el Gran Hall, el espacio de la multitud, el mayor símbolo del desenraizado espíritu metropolitano. Las estaciones más pequeñas del suburbio trataban de construir el paisaje de “ciudad jardín” que complacía a los directivos británicos y eran producto de una estrategia de hegemonía y de competencia con los capitales de otros orígenes...”*³

Las características arquitectónicas de los equipamientos ferroviarios respondieron a imagen y semejanza a lo establecido en Europa, principalmente en Inglaterra, tales como los “sheds” de locomotoras, depósitos para cargas, cabinas de señales tanques de agua, *“...frutos de una depuración e diseño realizada entre los años 1836-1960 en las Islas Británicas”*.⁴ Se elaboran tipologías que contemplan la estación cabecera,

³ Liemur, Jorge Francisco (2008): *La Arquitectura en la Argentina del siglo XX, la construcción de la modernidad*. Buenos Aires. Fondo Nacional de las Artes. P. 84.

⁴ Autores varios (1980): *“Documentos para una historia de la arquitectura argentina”*. Buenos Aires. Ediciones Summa. P.113.

estaciones intermedias, de plataforma única o gemelas, siendo las primigenias aquellas que fueron construidas como casillas prefabricadas de madera o de chapa, transportadas por el mismo tren que apoyaba al obrador rodante en avance sobre durmientes y rieles recién tendidos. *“A medida que se afianzaba el dominio sobre las pampas, estas paradas primitivas fueron suplantadas por estructuras definitivas de ladrillo, hierro, teja o pizarra que expresaban el gusto en boga en Gran Bretaña”.*⁵

En lo estilístico, plantean un lenguaje vinculado a la tradición funcional a través del uso del ladrillo y la piedra, definiendo volúmenes que van desde los más simples hasta los sofisticados, como el caso de los de estilo gótico victoriano con remates en hierro forjado y maderas caladas. El equipamiento accesorio como los puentes peatonales fueron ejecutados con columnas de sostén de hierro fundido y vigas de celosía que a la vez sirven de baranda, permitiendo todo ello un bajo costo de mantenimiento, tiempo y economía de construcción y flexibilidad en el uso.

El advenimiento de la red ferroviaria a la provincia de Corrientes.

Hacia 1874, sancionada la ley que autorizaba al Poder Ejecutivo la concesión de tierras, se da inicio al proceso de instalación del sistema ferroviario con sus correspondientes vías y estaciones en la provincia de Corrientes. Las razones que justificaban la instalación de este sistema eran de tipo económico al posibilitar la salida de la producción correntina y misionera, propendiendo también a la introducción de la producción paraguaya en territorio argentino. Hacia 1875 con la construcción del tramo Federación – Monte Caseros se inicia efectivamente la incorporación de la provincia al sistema ferroviario nacional. Poco tiempo después se realiza la construcción de los tramos Monte Caseros – Posadas y Monte Caseros – Corrientes. *“La línea desde Monte Caseros se comenzó a trabajar desde El Ceibo en 1880 y tardó una década en concretarse efectivamente con su estación terminal en Corrientes.”*⁶ Hacia 1887, la concesión ferroviaria es otorgada a la empresa Compañía del Ferrocarril del Nordeste Argentino. El edificio de la terminal capitalina se inicia en 1888, ocupando unas cuatro manzanas sobre la entonces “calle ancha”, actual Av. 3 de abril, contemplando un

⁵ Autores varios (1980): *“Documentos para una historia de la arquitectura argentina”*. Buenos Aires. Ediciones Summa. P. 113

⁶ Gutiérrez, Ramón; Sánchez Negrette, Ángela (1988): *Evolución urbana y arquitectónica de Corrientes.*, tomo 2. Resistencia. Instituto argentino de investigaciones en historia de la arquitectura y el urbanismo. P. 103.

ramal al “puerto de la columna” en donde se construiría un muelle, frustrando la conclusión del mismo ya que se produjo la quiebra del empresario Juan Clarck del Ferrocarril del Nordeste Argentino. Hacia 1910 finaliza el tendido de líneas férreas concesionadas a esta última firma, totalizando una extensión de 906 km en línea de trocha y media, organizada en dos grandes circuitos: uno de ellos tiene la traza contigua al río Uruguay, conectando las localidades ribereñas y próximas a este curso fluvial, tal el caso de Mocoretá, Juan Pujol, Monte Caseros, Pucheta, Bonpland, Paso de los Libres, Guaviraví, La Cruz, Alvear, Paraje Palmiras, Torrent, Cuay Grande, Santo Tomé, Gobernador Virasoro, teniendo como punto terminal a la ciudad de Posadas (Misiones).

El segundo, parte de la localidad de Monte Caseros y vincula las localidades de Libertad, Acuña, Curuzú Cuatiá, Baibiene, Mariano I. Loza, Mercedes, Felipe Yofre, Chavarría, Pedro R. Fernández, San Roque, Saladas, San Lorenzo, Empedrado, Manuel Derqui, El Sombrero, Riachuelo, teniendo como punto terminal a la ciudad de Corrientes. En este último trazado, se localizan dos ramales, uno de los cuales parte de Pedro R. Fernández finalizando en la ciudad de Goya, teniendo como paradas intermedias a las localidades de 9 de julio y Santa Lucía. El segundo de ellos parte de Curuzú Cuatiá e ingresa a la provincia de Entre Ríos. Las localidades enunciadas precedentemente, con sus estaciones forman parte del sistema ferroviario nacional, que detentaba la denominación de “Ferrocarril General Urquiza”, sistema que en la actualidad mantiene suspendido los servicios en el ramal Monte Caseros – Corrientes desde el año 1993 y parcialmente en actividad el de pasajeros y transporte de cargas en el tramo Mocoretá - Posadas.

Es de destacar también que a fines del siglo XIX, el agrimensor Carlo Bolla llevó adelante la construcción, mediante una concesión de acuerdo a la Ley Provincial del 18 de diciembre de 1890, de una red ferroviaria en trocha angosta sistema “Decauville”, denominado “Ferrocarril Económico”, que unió la ciudad de Corrientes con el Ingenio Primer Correntino, establecimiento azucarero de su propiedad que se localizaba en proximidades de la localidad de Santa Ana. *“Las especificaciones de la línea comprendía a dos ramales: Uno partiendo desde el Ingenio 1º Correntino (propiedad de*

Bolla) hasta San Luis y el otro, desde el Ingenio hasta la Capital".⁷ Este último ramal se efectivizó en 1898. Posteriormente, la red se extendió a otras localidades como Caa Catí y Mburucuyá. Inicialmente el sistema ferroviario tuvo su estación cabecera en la calle Santa Fe entre Ayacucho (actual Yrigoyen) y San Martín, localizándose posteriormente frente a la actual plaza Libertad sobre calle San Martín. *"La salida de la Ciudad de este tren se trazó hacia el Este en la continuación de Ayacucho atravesando el paraje "Lomas" sobre el antiguo camino Real. Esto posibilitó la consolidación de un área de quintas prestigiadas hasta las inmediaciones de Laguna Brava."*⁸ Esta red cumplió un rol, significativo en el desarrollo económico y social de las localidades del noroeste provincial y sus áreas rurales que al unir las a la ciudad capital, posibilitó la salida de la producción económica de un importante sector de la provincia de Corrientes. *"...este Servicio duró hasta el momento en que el Ferrocarril dejó de funcionar en 1969."*⁹

La resultante arquitectónica de la red ferroviaria.

En función de la localización de las redes ferroviarias existentes en nuestra provincia, a los fines del presente trabajo se toman como ejemplos significativos la estación terminal de Corrientes (demolida), las estaciones intermedias localizadas en las ciudades de Goya, Mantilla y Monte Caseros, todas ellas pertenecientes al ex Ferrocarril del Nordeste Argentino. En el caso del Ferrocarril "El Económico", se toma como caso al de la estación cabecera localizada en la ciudad de Corrientes, contemplando al edificio de la estación de pasajeros, la vivienda del administrador y el taller de mantenimiento de locomotoras.

➤ **Ex Ferrocarril del Nordeste Argentino.**

- **Estación Corrientes:** el edificio se localizaba sobre la avenida 3 de abril en proximidades de la columna fundacional y de la punta Arazatí, frente al ex Regimiento 9 de Infantería "Coronel Pagola". Definido en un volumen principal de dos niveles, en cuyos costados se ubicaban volúmenes en un solo nivel lo que acentuaba la distribución longitudinal paralela a las vías de los distintos locales. La fachada hacia la avenida definía un acceso principal ubicado en el centro del

⁷ Sánchez Negrette, Ángela (1995): *Tren "El económico", su gravitación en los poblados correntinos*. Centro de Estudios Históricos, Arquitectónicos y Urbanos. Departamento de Historia. FAU – UNNE. Corrientes. Cicero impresiones. P 15.

⁸ Gutiérrez, Ramón; Sánchez Negrette, Ángela (1988): *Evolución urbana y arquitectónica de Corrientes.*, tomo 2. Resistencia. Instituto argentino de investigaciones en historia de la arquitectura y el urbanismo. P. 104.

⁹ <http://www.caacationline.com.ar/caacati/historia/transporte.htm>, 17 de Julio de 2009.

edificio, sobre el cual se situaba en el nivel superior una terraza a manera de expansión de los locales allí ubicados con una pequeña galería. Hacia el sector de vías, un andén definía el área de ingreso y egreso de pasajeros a los vagones. Externamente denotaba elementos lingüísticos clásicos por la presencia de cornisas, tímpanos y balaustradas, con una imagen sobria en la composición general. Con el paso de los años tuvo algunas ampliaciones que no afectaron mayormente sus características estilísticas hasta que en 1972 aproximadamente fue demolida a raíz de quedar afectada por las obras de construcción del puente “Gral. Belgrano”.



Estación Terminal del Ferrocarril Nordeste Argentino en la ciudad de Corrientes, actualmente demolida.

- **Estación Goya:** El edificio replica las características estilísticas de las estaciones del sistema ferroviario nacional, vinculado a la arquitectura funcional inglesa, denotando un lenguaje de cubiertas de chapa galvanizada de pendiente pronunciada, paramentos externos en ladrillo a la vista, aventanamientos verticales con paños de vidrios repartidos y cenefas metálicas. Un volumen de dos niveles ubicado en el centro de la composición, acentúa el carácter simétrico del edificio, conteniendo también galerías tanto en la fachada principal como en el sector de andenes.



Estación Goya.



Estación Mantilla.

- **Estación Mantilla:** Ejemplifica claramente la tipología utilizada en las estaciones intermedias para el sistema nacional, respondiendo a la arquitectura funcional inglesa. Organizado en sentido longitudinal, paralelo a las vías ferroviarias, contiene las dependencias administrativas, sala de espera, boleterías y sectores de servicio. Contiguo a ellas, el andén integra funcionalmente las distintas dependencias. Volumétricamente se destaca un interesante juego de cubiertas a dos aguas realizados en chapa galvanizada.
- **Estación Monte Caseros (del Este):** Este edificio constituyó la primera estación de ferrocarril construida en la provincia, como punto terminal en la extensión de las vías férreas hacia el año 1875. Se compone de dos volúmenes claramente diferenciados, uno de los cuales plantea una altura en dos niveles. Desde la calle se define una "loggia" a manera de portal de ingreso. Es de señalar que a principios del siglo XX se trasladó la estación ferroviaria a un edificio construido a tal fin al oeste del anterior.



Mapa ferroviario a principios del siglo XX.



Antigua estación ferroviaria de Monte Caseros.

➤ **Ex Ferrocarril “El Económico”.**

- **Estación cabecera Corrientes:** El edificio presenta un desarrollo lineal sobre la calle San Martín frente a la plaza Libertad, organizando una sucesión de locales destinados a la administración, expendio de pasajes, depósito de equipajes y servicios anexos. Una galería define el ex andén, junto al cual se ubicaban las vías ferroviarias, estando ese sector bajo una cubierta metálica a dos aguas. La fachada denota la influencia neoacademicista con la coexistencia de decoración art nouveau. *“El acceso está a igual nivel que la vía pública, siendo marcado en la edificación por una esbelta torre central coronada por una aguja realizada en hierro que sobresale, más allá de los techos, a la mansarda (pabellones de alas simétricas y núcleo central –hall- con cúpula).”*¹⁰ Actualmente se encuentra ocupada por oficinas del Ministerio de la Producción, Trabajo y Turismo.
- **Ex vivienda del administrador de la ex estación del ferrocarril “El Económico”:** Ubicada en la esquina de San Martín y Julio Argentino Roca, esta ex vivienda denota la influencia de la arquitectura “Ferrocarrilera”, utilizada en nuestro país a fines del siglo XIX y principios del siglo XX en los equipamientos que servían a esa red. Respondiendo a la tipología de un chalet pintoresquista, plantea un retiro hacia la calle San Martín en donde define un pequeño jardín limitado en la línea municipal por un importante enrejado. Volumétricamente, la fachada plantea dos cuerpos que se anteponen a la misma, con una cubierta en chapa ondulada de importante pendiente.



Ex Estación cabecera del Ferrocarril “El Económico”.



Ex vivienda del Administrador.

- **Ex Taller de mantenimiento de locomotoras del Ferrocarril “El Económico”:** Localizado en la esquina de Bolívar e Ituzaingó, este edificio de tipo utilitario

¹⁰ Gutiérrez, Ramón (1982): *El patrimonio arquitectónico de los argentinos. Tomo 2. Nordeste.* Buenos Aires. Sociedad Central de Arquitectos. P. 31.

responde estilísticamente a la “arquitectura funcionalista”. De forma semicircular, permitía la reparación de siete unidades, tanto locomotoras como vagones. Construido con mamposterías de ladrillos comunes, la estructura de cubierta presenta un sistema de cabriadas metálicas con techo a dos aguas en chapa galvanizada ondulada, definiendo en la cumbre una elevación con laterales abiertos, posibilitando la ventilación del local. En los paramentos longitudinales desarrollados en curva, se plantean vanos de aventanamientos libres para iluminación y ventilación.

Conclusiones.

La red ferroviaria en la provincia de Corrientes cumplió un rol significativo en la comunicación entre ciudades y en el desarrollo de las mismas, posibilitando el traslado de la producción agropecuaria de las áreas rurales hacia los principales centros de consumo. Asimismo, el transporte de pasajeros acrecentó el intercambio social, aunque también es de señalar que en algún momento de nuestra historia reciente, se convirtió en uno de los medios que potenció la emigración de una importante masa poblacional en búsqueda de mejores posibilidades laborales hacia las principales ciudades, particularmente Buenos Aires. La coexistencia en territorio correntino de dos sistemas ferroviarios en gran parte del siglo XX como lo fueron el Ferrocarril del Nordeste Argentino y el Ferrocarril El Económico, denotaron una importante dinámica del transporte en el ámbito territorial, permitiendo la conexión a la red nacional en el primer caso y como medio de acceso de una importante masa poblacional a la ciudad capital en el otro. Al presente, el sistema presenta una utilización reducida como medio de transporte de cargas, siendo el ramal localizado junto al río Uruguay que va de Mocoretá a Posadas utilizado como servicio de transporte de mercaderías y de pasajeros, éste último servicio rehabilitado en 2003 con la circulación del expreso “El Gran Capitán”. El tramo Monte Caseros-Corrientes, como así también sus ramales internos, no tiene utilización debido a la falta de mantenimiento de las vías, lo que acentúa su mal estado.

La arquitectura resultante de estos sistemas, llega a nuestros días afectada por distintos usos. Oficinas públicas, museos, centros culturales, como así también algunas que se encuentran intrusadas y otras en total abandono, generando ello un lamentable

deterioro que indudablemente llevará a la pérdida total de estos bienes tangibles. Su arquitectura manifiesta las características tipológicas prevalecientes en el contexto nacional, habiendo no solamente sido espacios afectados a la función específica como paradores intermedios, puntos cabeceras y terminales, talleres de locomotoras, depósitos, etc., sino también por haberse convertido en lugar de socialización, sobre todo en las localidades más pequeñas.

Las relevantes características estilísticas de estos edificios, sumado a la significación económica y social que detentaron en sus respectivas comunidades, hacen necesario el dictado de una legislación que contemple su inclusión en un listado de obras de valor histórico-arquitectónicos para su protección, además de que se activen y lleguen a buen puerto las gestiones para la recuperación del servicio de pasajeros y cargas en el tramo que tiene como punto terminal a la ciudad capital, posibilitando que las pequeñas localidades tiendan a “resurgir” al estar nuevamente comunicadas mediante un servicio de transporte que tuvo importante significación en el desarrollo económico y social de nuestra provincia.

Bibliografía:

- Autores varios (1980): *“Documentos para una historia de la arquitectura argentina”*. Buenos Aires. Ediciones Summa.
- Gutiérrez, Ramón (1982): *El patrimonio arquitectónico de los argentinos. Tomo 2. Nordeste*. Buenos Aires. Sociedad Central de Arquitectos.
- Gutiérrez, Ramón; Sánchez Negrette, Ángela (1988): *Evolución urbana y arquitectónica de Corrientes., tomo 2*. Resistencia. Instituto argentino de investigaciones en historia de la arquitectura y el urbanismo.
- Liernur, Jorge Francisco; Aliata, Fernando (2004): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*. Buenos Aires. Diario de Arquitectura de Clarín.
- Liernur, Jorge Francisco (2008): *La Arquitectura en la Argentina del siglo XX, la construcción de la modernidad*. Buenos Aires. Fondo Nacional de las Artes.
- Pérez, María Emilia (1986): *El desarrollo de las comunicaciones y transportes en Corrientes entre 1852 y 1980*. En Luna, Félix: *Todo es Historia, Capítulo 5. Corrientes y la economía argentina*. Buenos Aires. Talleres gráficos Alemann S.R.L.

- Sánchez Negrette, Ángela (1995): *Tren “El económico”, su gravitación en los poblados correntinos*. Centro de Estudios Históricos, Arquitectónicos y Urbanos. Departamento de Historia. FAU – UNNE. Corrientes. Cicero impresiones.

Otras Fuentes:

- <http://www.caacationline.com.ar/caacati/historia/transporte.htm>,
- Rial Seijó, Eduardo (2008): *La Corrientes que Mantilla conoció, colección de fotografías de la “Belle Époque” correntina*. Corrientes. Amerindia Ediciones Correntinas.
- Fototeca del 5º Centenario, Dirección de Bellas Artes y Patrimonio Cultural, Subsecretaría de Cultura de la Provincia de Corrientes.
- Inventario del Patrimonio arquitectónico de la provincia de Corrientes, Dirección General Técnica, Subsecretaría de Cultura de la Provincia de Corrientes.
- Colección fotográfica del autor.

Índice:

- **Introducción**_____1
- **La red ferroviaria en la Argentina, sus orígenes**_____1
- **Arquitectura ferroviaria, características generales**_____3
- **El advenimiento de la red ferroviaria a la provincia de Corrientes**_____4
- **La resultante arquitectónica de la red ferroviaria**_____6
- **Conclusiones**_____10
- **Bibliografía**_____11