

## Imaginarios pueblerinos

### Las gasolineras del cardenismo en México

Village imaginaries

The gas stations of the Cardenist period in Mexico

**Catherine Rose Ettinger**

Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, México

#### Abstract

This article deals with the topic of gasoline and service stations in Mexico with particular attention given to the period after the expropriation of oil in 1936, when Petróleos Mexicanos (Pemex) was charged with regulating the industry. Through the revision of archival documents, plans and historical photographs, the author identifies the evolution of the gas station as well as a shift at the end of the 1930s with the opening of the Panamerican Highway between Laredo, Texas and Mexico City and the popularity of automobile travel that resulted in an expansion of services offered. Of particular interest to the author is the question of formal expression which, it is argued, is derived from the proposal of the President Lázaro Cárdenas of a Mexican architecture associated with the image of the typical picturesque Mexican town which was manifest in works he promoted in his native state of Michoacán through public architecture and his own houses.

#### Resumen

Este artículo aborda el tema de las gasolineras o estaciones de servicio en México con particular atención al periodo posterior a la expropiación petrolera de 1936, cuando Petróleos Mexicanos (Pemex) se convirtió en el organismo que regulaba el sector. A partir de la revisión de documentación de archivo, planos y fotografía histórica, se reconoce la evolución de la tipología, así como un giro a finales de los años treinta en relación con la apertura de la Carretera Panamericana en su primer tramo de Laredo a la Ciudad de México y el auge del turismo en automóvil que dio como resultado una ampliación en los servicios que ofrecían estos establecimientos. De particular interés en el presente texto es la cuestión formal que, se argumenta, se deriva de la propuesta del presidente Lázaro Cárdenas de una arquitectura mexicana vinculada al imaginario del poblado típico y se manifiesta en obra pública y en sus casas en su natal Michoacán.

#### Key words

architectural history - Mexico - service station - gas station - automobile culture

#### Palabras clave

historia de la arquitectura - México - estación de servicio - gasolinera - cultura de automovilismo

Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo (UMSNH). Facultad de Arquitectura. Arquitecta (UMSNH). Doctora en Arquitectura (UNAM), Profesora-Investigadora Titular.

[crettingerm@gmail.com](mailto:crettingerm@gmail.com)

Recibido el 15 de mayo de 2018

26 de octubre de 2018



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional



## Introducción

El expendio de gasolina es una tipología poco historizada en América Latina y generalmente su diseño ha quedado en el anonimato. Su ubicuidad lo hace invisible como parte del medio ambiente construido y la estandarización presente en la actualidad poco o nada tiene que ver con las primeras décadas de su existencia en que el carácter aún era una inquietud central al quehacer del arquitecto. Ante la necesidad de dotar a los expendios de combustible de esa cualidad, los primeros diseñadores recurrieron a diversas alusiones a otros géneros –particularmente a la arquitectura doméstica– en un intento por definir un nuevo tipo de edificio. La función de comunicar –ya fuera modernidad, pertenencia a una región, la asociación con una marca u otra cosa– dio lugar a las más diversas exploraciones formales. Este tema ha recibido una importante atención entre historiadores y geógrafos en Estados Unidos, donde el proceso se vinculaba a las grandes empresas petroleras y la cultura del automóvil en ese país. En México, que recibió a importantes flujos de motoristas del norte con la apertura de la Carretera Panamericana en 1936, apenas se ha comenzado a indagar el tema en un momento en que quedan pocos vestigios de las primeras décadas del proceso de exploración formal y de soluciones espaciales para el establecimiento de modelos para la construcción de expendios de combustible y estaciones de servicio.

En sus inicios el diseño de las gasolineras era tema de la iniciativa privada. Cada compañía dedicada a la distribución y venta de combustible marcaba lineamientos de diseño, y dentro de ellos, cada concesionario o propietario de gasolinera decidía el diseño de su estación, generalmente a través de un especialista, ya fuera ingeniero civil o arquitecto. Surgieron diseñadores especializados en el tema que idearon distintas soluciones espaciales y formales para sus clientes. En este escenario interesa caracterizar, para el caso de México, el proceso de introducción de la gasolinera en su calidad de arquitectura a través de la identificación de soluciones típicas de los años veinte y treinta. Una segunda indagación

tiene que ver con los efectos que tendría sobre el diseño de las gasolineras en México, la nacionalización del petróleo el 18 de marzo de 1938, con antecedentes en la Ley de la Expropiación de 1936 y la creación de Petróleos Mexicanos (Petromex y después Pemex) en 1934. El periodo de Lázaro Cárdenas como presidente de México (1934-1940) fue uno de grandes impulsos nacionalistas en proyectos de equipamiento cultural y de turismo y, en ese contexto surge la inquietud por entender cómo se insertaba el diseño de la estación de servicio en esas políticas.

El presente texto aborda, a partir de limitadas fuentes, las primeras décadas de las gasolineras en México. Como antecedente al tema central que versa sobre el periodo después de la expropiación cuando interviene el Estado, se traza la historia de las primeras gasolineras del país. Con mayor detenimiento se abordan las estaciones de servicio construidas primordialmente como paradores turísticos después de la expropiación petrolera. A manera de conclusión se reflexiona sobre la relación entre las políticas culturales del cardenismo, en particular la instrumentación de una estética asociada a la arquitectura pueblerina de Michoacán, evidente en los diseños promovidos por Pemex. Se propone entender a las estaciones de servicio como infraestructura turística, gestada con atención no solo a las necesidades funcionales de quienes viajaban en auto, sino también al imaginario romántico de México que resultaba atractivo para el extranjero. Se trata de reconocer, siguiendo el planteamiento de Katya Mandoki (2007), la propuesta estética que hizo el Estado –personificado en el general Cárdenas– para esta arquitectura.

### Revisión de la literatura

El interés en el estudio de la gasolinera en Estados Unidos se vincula con la mirada hacia lo cotidiano y la arquitectura popular en Estados Unidos en la década de los 1970. El tema recibió ímpetu con la publicación de *Aprendiendo de Las Vegas* (Robert Venturi, Denise Scott Brown & Stephen Izenour, 1972)

que incluyó sugerentes fotografías de la arquitectura ordinaria y de la popular. Los cambios en las rutas carreteras y el abandono de la Ruta 66 –la carretera más transitada en Estados Unidos para cruzar el país en el auge del motorismo– motivó una preocupación entre académicos por documentar el paisaje efímero de la carretera. Un ensayo fotográfico (Margolies, 1977) llamó a la nostalgia por los establecimientos de *fast food*, las gasolineras y los hoteles de la carretera, y otro trabajo más académico comenzó a historiar los alojamientos de las primeras décadas del automovilismo (Belasco, 1979). Adicionalmente, Liebs (1985) proporcionó una revisión amplia de la arquitectura de las carreteras incluyendo no sólo los tipos mencionados, sino también los supermercados, los auto-cines y otros edificios comunes a las calles principales de las ciudades estadounidenses. En la década de los 90 surgieron diversos estudios que conjugaban las perspectivas disciplinares de la historia y de la geografía en el estudio de los moteles (Jakle, Sculle & Rogers, 1996), los restaurantes de comida rápida (Jakle & Sculle, 1999) y las gasolineras (Jakle & Sculle, 1994) y, en la década siguiente, una historia amplia de la cultura del automóvil y de las carreteras (Jakle & Sculle, 2008). Un trabajo más técnico sobre los métodos para surtir de combustible a los autos en las primeras décadas del siglo XX da algunas pistas sobre el desarrollo de las estaciones (Melaina, 2007). En publicaciones recientes destaca el interés por la ubicación, la morfología y el diseño de gasolineras como objetos patrimoniales (Macpherson y de Socio, 2013; Jones, Moore & Mace, 2016).

Para el caso de América Latina, y México en particular, se han encontrado pocas publicaciones sobre la temática. En México se han estudiado las carreteras, pero no arquitectura de las estaciones de servicio (Bess, 2017). Donde más se ha trabajado es en Argentina, tal vez por tratarse del país latinoamericano con mayor número de automóviles en las primeras décadas del siglo XX. En todo caso en ese país se han generado trabajos articulados entre sí sobre el tema de las carreteras (Ballent, 2005), el fenómeno

de automovilismo (Giucci, 2007) y el rol que jugaron los clubes de automovilismo en gestionar ante el Estado mejoras en vías y la promoción turística (Piglia, 2008 y 2014).

Para el trabajo que se tiene a la mano ha sido de particular relevancia la revisión de Adrián Gorelik (1987) de la arquitectura producida por Yacimientos Petrolíferos Fiscales, empresa de estado en Argentina que entre 1934 y 1943 realizó una arquitectura moderna, pero con “una preocupación notable por las cuestiones de la identidad” (Gorelik, 1987, p. 180). Atendiendo el tema del peronismo Gorelik plantea una cuestión que va más allá de la realidad argentina: la revisión de las arquitecturas nacionalistas con la finalidad de cuestionar su caracterización como bloques homogéneos y poder indagar las articulaciones entre la modernidad y la identidad de una manera más precisa (Gorelik, 1987, p. 186). Identifica dentro del periodo de 1934 a 1944 tres momentos distintos: el primero (1934-1936) en donde impera desde el estado una propuesta de lenguajes modernos en un esfuerzo que el autor considera didáctico; el segundo (1937-1940) de una intensa búsqueda lingüística en las estaciones con la implementación del *art déco*, una propuesta náutica francesa, la moderna internacional y algunos pintoresquismos; el tercer periodo (1941-1943) atestigüa la aparición de una propuesta pintoresquista al estilo californiano. El trabajo de Gorelik es relevante no sólo por ser de los pocos estudios que aborda el tema de las estaciones de servicio sino porque, además de reconocer el papel del Estado en la gestación de una estética para ellas, hace el trabajo fino de desmenuzar las distintas aproximaciones a su diseño en un lapso relativamente corto rompiendo, tal como lo propuso, con la idea de un bloque homogéneo.

Sobra decir que poco tiene que ver el proceso latinoamericano de automovilismo con la experiencia estadounidense. No obstante, para el caso de México, la cercanía con los Estados Unidos y las comunicaciones por carretera entre los dos países motivó viajes internacionales y una importante presencia de motoristas extranjeros en las principales

arterias del país. Esto, a su vez, influyó en el tipo de equipamientos turísticos que se construían; cabe mencionar que muchos negocios de alojamiento y de servicios para el automóvil fueron atendidos por extranjeros sensibles a lo que sus clientes buscaban en su experiencia en México. En particular, la apertura de la Carretera Panamericana en su primer tramo de Laredo a la Ciudad de México en 1936, aunada a la promoción turística realizada en los años siguientes, motivó el surgimiento de infraestructura edilicia a lo largo de esta vía para atender primordialmente a turistas extranjeros (Ettinger, 2017). De igual manera el creciente uso del auto en áreas urbanas fue factor en la aparición de estaciones de servicio en ciudades en todo el territorio nacional.

El tema que nos ocupa se ubica en la intersección entre dos grandes tópicos de la historiografía de la arquitectura mexicana del siglo XX: la arquitectura promovida por el Estado y la expresión de lo nacional en la arquitectura. La literatura relacionada con el primer tema es sumamente amplia; para los fines del presente texto basta notar que la literatura privilegia aquella arquitectura vinculada a las prioridades del periodo de la Posrevolución como los géneros de educación, salud y vivienda (de Anda, 1990; Burian, 1998). Adicionalmente esta historiografía se concentra en el centro de país, enfocado sobre todo a la Ciudad de México. Las estaciones de servicio poco han llamado la atención; se aduce que hay tres razones. En primer lugar, porque se ubican entre lo privado y lo estatal. Eran concesiones a privados, pero, a partir de la formación de Pemex estaban sujetas a lineamientos de imagen de la misma empresa. Por otra parte, aunque había gasolineras en los centros urbanos, las estaciones de servicio desarrolladas por Pemex para atender las necesidades de turistas se encontraban generalmente fuera de las ciudades, a pie de la carretera. Por último, la destrucción de la cual han sido objeto estos edificios deja pocos vestigios de las construcciones originales que pudieran despertar el interés del historiador de la arquitectura.

Discusiones en torno al estilo más apropiado para representar la mexicanidad dominaron las décadas después de la Revolución; la pugna entre los ponentes de las famosas pláticas organizadas en 1933 por la Sociedad de Arquitectos Mexicanos revela distintas visiones sobre la naturaleza de una arquitectura mexicana y también sobre el estilo Neocolonial, el Neo-indigenismo y el Funcionalismo. Se ha generado una literatura relevante sobre estas manifestaciones, pero con atención primordial a la arquitectura oficial de los años veinte (de Anda, 1990) y las grandes casonas californianas de las décadas posteriores (Fierro, 1998). La arquitectura para el turismo, a pesar de participar de esta inquietud —aunque sea con la finalidad de presentación del país al extranjero— poco aparece en estas revisiones. El presente trabajo se ubica en el cruce de estos dos grandes temas de la arquitectura mexicana de las primeras décadas del siglo XX.

#### Las fuentes

La fuente principal para el estudio de la historia de las estaciones de servicio mexicanas son los documentos del Archivo Histórico de Petróleos Mexicanos (AHPM), pero con un limitante importante. Solo está catalogado y abierto para uso de investigadores hasta el año de 1938. Este acervo contiene documentos relevantes para comprender la relación entre Pemex y los concesionarios, el interés de establecer Petromex<sup>1</sup> como marca identificable y las inquietudes de los vendedores de gasolina en el país. Adicionalmente, contiene planos para varias gasolineras que ayudan a esclarecer su carácter arquitectónico. El Archivo General de la Nación tiene dos colecciones de fotografías (Enrique Díaz y los Hermanos Mayo) con imágenes de gasolineras que datan de las décadas de 1930 y 1940. Estos fotógrafos fueron contratados por propietarios para la realización de estas imágenes y, aunque nos proveen con materiales de gran calidad y utilidad para comprender los esquemas de distribución y lenguajes típicamente empleados en las estaciones, hay que reconocer el sesgo

de contener materiales promocionales y casi exclusivamente ejemplos urbanos.

Para conocer la situación fuera de las grandes ciudades se recurrió a revistas, tarjetas postales y guías de turismo. En el primer rubro, se consultó la revista *Caminos de México* y *Pemex Travel Bulletin*; ambos contienen imágenes y anuncios sobre las estaciones de servicio de la carretera que aclararon no solo su naturaleza sino también sus relaciones con otros elementos de infraestructura turística como los restaurantes y alojamientos.

Las décadas de estudio corresponden al auge de la producción y colección de tarjetas postales. Aunque había empresas dedicadas a la elaboración de tarjetas, las innovaciones técnicas –particularmente la aparición de las tarjetas *Real Photo*– permitían que prácticamente cualquier persona con cámara pudiera reproducir imágenes en ese formato. Esto llevó a que los propietarios de negocios dedicados al turismo procuraran hacer sus propias tarjetas, obsequiándolas o vendiéndolas como una manera de promover sus negocios.

El uso de la tarjeta postal como evidencia historiográfica presenta retos. En primer lugar, es común que carezca de fecha. El investigador puede guiarse por el matasellos o por la técnica empleada en su fabricación, pero eso no permite fechar con certeza la fotografía. Por otra parte, son difíciles de contextualizar como lo hace uno con un documento histórico. Las intenciones del fotógrafo no son siempre discernibles ni el contexto social en que se produjeron las imágenes. Sin embargo, por tratarse de imágenes producidas para el turismo –nacional e internacional– revelan no solo lo que el productor local consideraba representativo de su región o de México, sino también lo que al visitante le interesaba, y esto se vinculaba con la manera en que quería, a su regreso, caracterizar su experiencia. El visitante extranjero buscaría mostrar imágenes que enfatizaran lo exótico y exaltarán aspectos de belleza tropical. Las tarjetas tenían una doble función de presentar a México al turista y de representar la misma mexicanidad; cuando el

tema era de arquitectura contenían además un doble discurso –uno de la imagen misma (la selección, el encuadre, el contexto, etc.) y otro de la arquitectura en su calidad de mensaje, pues la obra arquitectónica, particularmente en el caso de la arquitectura posrevolucionaria, también tenía una función de representar a México.

Otra fuente de información la constituyen las guías de turismo. A partir de la apertura de la Carretera Panamericana algunos productores comenzaron a publicar guías dirigidas a quienes viajaban en automóvil. Así, Philip Terry (1947), quien había publicado numerosas ediciones de su guía desde principios del siglo XX, escribió una nueva versión dirigida específicamente a motoristas; de igual forma, Frances Toor (1938) publicó una edición especial de su guía para quienes viajaban en auto. Tom Power (1940), propietario de un café y tienda de recuerdos en Sabinas, Hidalgo, editó una guía a la carretera con información detallada sobre carreteras, gasolineras y otros servicios enfocados a motoristas. Y por parte de México hay que mencionar las guías de Pemex (*Pemex Travel Club*, 193?) y de la Asociación Mexicana de Automovilismo (Scully & Scully, 1933). Estos documentos, además de hacer la recomendación de algunas estaciones de servicio, también incluyen fotografías que ayudan a entender su morfología. Estos materiales, básicamente gráficos, ayudan a entrever no sólo la materialidad de las estaciones de servicio, sino también su función de comunicar al turista un mensaje sobre México.

Una fuente común a la construcción de la historia de la arquitectura reciente la constituyen los mismos edificios; a través de la observación y del registro se convierten en documentos para su propia historia. Las gasolineras, a diferencia de algunos otros géneros edilicios, poco se han conservado. Ante los avances en la tecnología y los requerimientos técnicos y frente también a una evolución en las necesidades de motoristas, fueron renovadas o demolidas y reemplazadas por nuevas estructuras; en el proceso se borró el vestigio de una etapa en la transformación

del territorio y de las ciudades con la aparición del automóvil a principios del siglo XX.

Las fuentes encontradas permiten una primera aproximación a este tema, sabiendo que algunas áreas están sobre representadas en los materiales –como es el caso de los poblados sobre la Carretera Panamericana y la misma Ciudad de México–. También se reconoce que aún falta aclarar los mecanismos activos en la relación entre Pemex como paraestatal y los concesionarios en lo que atañe al diseño. Con estas limitaciones, se puede sin embargo bosquejar la evolución del género con atención a patrones de distribución y el aspecto formal de las construcciones.

#### **Antecedentes: la gasolinera antes de la creación de Pemex**

En México, antes de la nacionalización del petróleo, varias empresas extranjeras controlaban la distribución de combustible en el país. Royal Dutch Shell y Standard Oil crearon los subsidiarios Águila<sup>2</sup> y Huasteca Petroleum<sup>3</sup>

respectivamente que se consolidaron como los distribuidores más importantes en el país. Las fuentes muestran los primeros expendios de combustible como sencillos locales comerciales de venta de lubricantes con una bomba para gasolina y, generalmente, otra para aire sobre la vereda peatonal (banqueta en México). En ocasiones se relacionaban con tiendas generales de alimentación o ferreterías. En la mayoría de los ejemplos se observa una marquesina para cubrir la vereda entre el local comercial y las bombas de gasolina. Esta cubierta servía además como elemento de identificación del negocio, pintado del color y con el logotipo que representaba a la empresa. El tema de la identificación de la marca a través de una imagen en los expendios y vehículos, así como a través del uso de uniformes del personal empleado era central en estos negocios que buscaban transmitir una idea de orden y limpieza.<sup>4</sup> En los años veinte y treinta, también era común la presencia de un medallón integrado a la bomba de gasolina con el logotipo de la empresa. (Figura 1)



Figura 1. Gasolinera Petromex en 1935. Fotografía Enrique Portilla. Archivo Histórico de Pemex (AHPM), Fondo Expropiación, caja 2725, exp. 72097.

En algunas ocasiones se modificaban las veredas o se creaban bahías para que el auto no se quedara en el carril de tránsito mientras se abastecía. Por ejemplo, un proyecto firmado por Monasterio y Calderón realizado para una estación de la empresa Águila en 1928 muestra la modificación de veredas para crear una bahía separada de la avenida con camellones

con jardines (canteros) (AHPM, caja 4526, exp. 105383). Este proyecto se realizaría en la ciudad de México en la avenida Juárez a pocos metros de la avenida Reforma. Es probable que las adecuaciones mencionadas eran necesarias por los importantes flujos vehiculares en estas calles. (Figura 2)

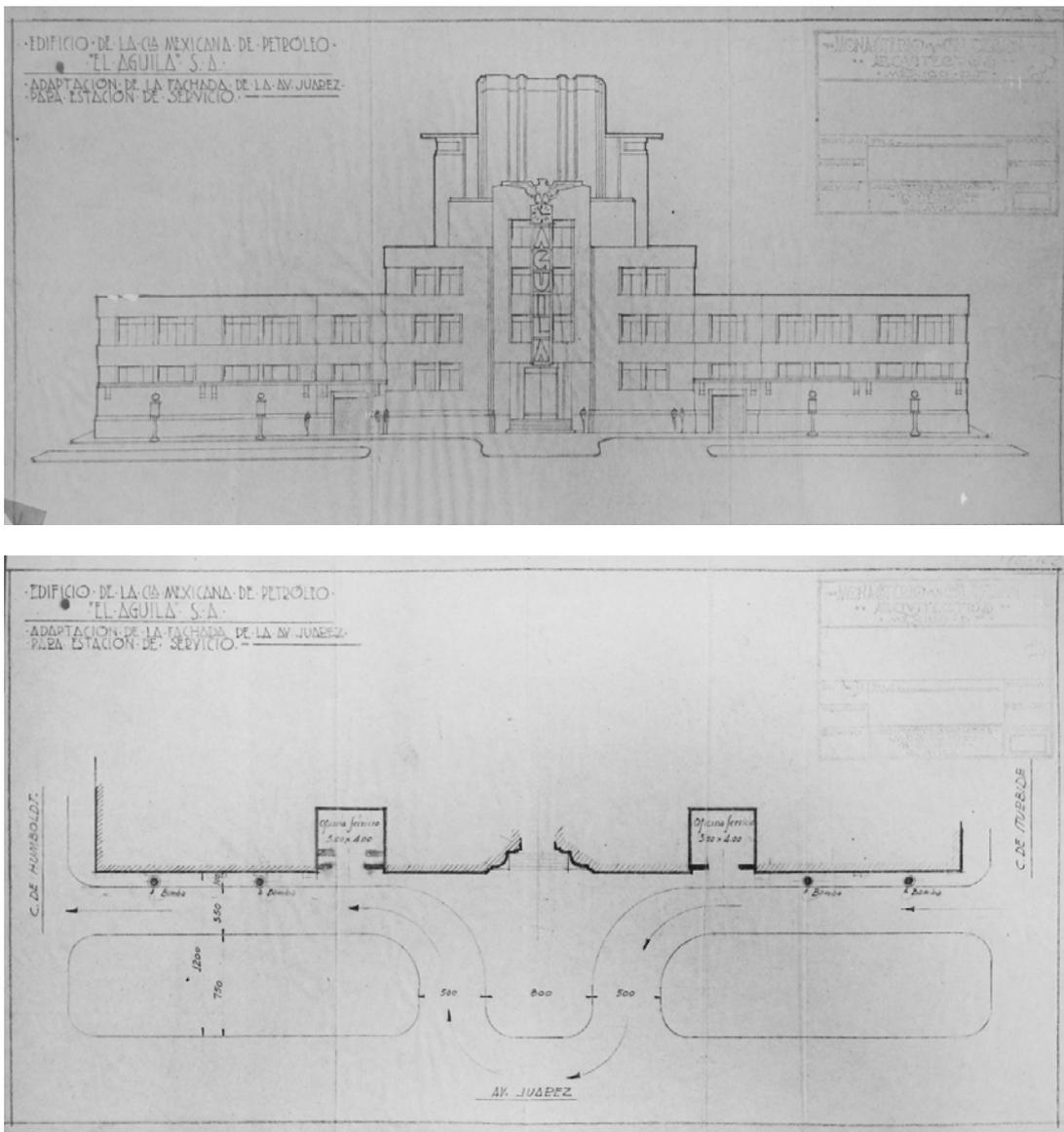


Figura 2. Proyecto para modificación de veredas o banquetas para establecer un expendio de gasolina en la avenida Juárez en la Ciudad de México. AHPM, Fondo Expropiación, caja 4525, exp. 105383.



Figura. 3. Gasolinera en la colonia del Valle. Fotografía Enrique Díaz. AGN. Material Gráfico y Audiovisual, Colecciones Fotográficas. Colección Enrique Díaz, caja 35, exp. 21.

Desde los años veinte aparece ya el desarrollo de la gasolinera como edificio; durante los primeros años se adoptaban diversos patrones de distribución, lo que podría ser evidencia de un proceso de experimentación. Algunas de las primeras gasolineras construidas como edificios independientes son casetas que aparecen como islas con circulación perimetral. Se colocaban las bombas (de gasolina y aire) en la vereda perimetral mientras la estructura central se usaba para oficina o bodega de lubricantes. Generalmente de planta cuadrada u octagonal y abierta en varios de sus lados, este pequeño edificio contendría dos o más bombas protegidas por volados de concreto. Tal es el caso de la estación que se ubicaba en la colonia del Valle en la Ciudad de México. (Figura 3)

Entre 1927 y 1928 la revista *Cemento* (1927, pp. 16-17; 1928: p. 31) publicó fotografías de gasolineras de concreto. Una lámina con imágenes de cinco gasolineras diseñadas por José Gómez Echevarría<sup>5</sup> muestra soluciones diversas como parte de este proceso de exploración del tema. (Figura 4) La selección hecha por la revista buscaba enfatizar el uso de

cemento como parte de la línea editorial de la publicación. Al centro del montaje fotográfico, está una caseta de planta ochavada con una cubierta de concreto con superficie volada por todos los lados de la pequeña edificación. En las fotografías superiores se observa el uso de la caja como forma básica –forma que cabe mencionar dominaría unos años después el diseño de gasolineras en Estados Unidos—. Estas dos gasolineras modernas evidentemente incorporan en su programa el tema de servicio mecánico y lubricado, una de ellas con un lenguaje depurado y sin volados. En la parte inferior de la lámina aparece un esquema poco visto de dos casetas unidas por un gran arco rebajado en lenguajes neocoloniales. Las bombas se encuentran abajo del arco y se puede especular que las casetas contenían oficinas, servicios sanitarios y bodegas. La quinta estación tiene una disposición típica de la época. El local de la oficina está poco visible; aparece como la perforación de un muro largo y de él sale un techo a dos aguas que cubre la bomba surtidora. La variedad presente en las soluciones ilustra la versatilidad de Gómez Echevarría como diseñador.

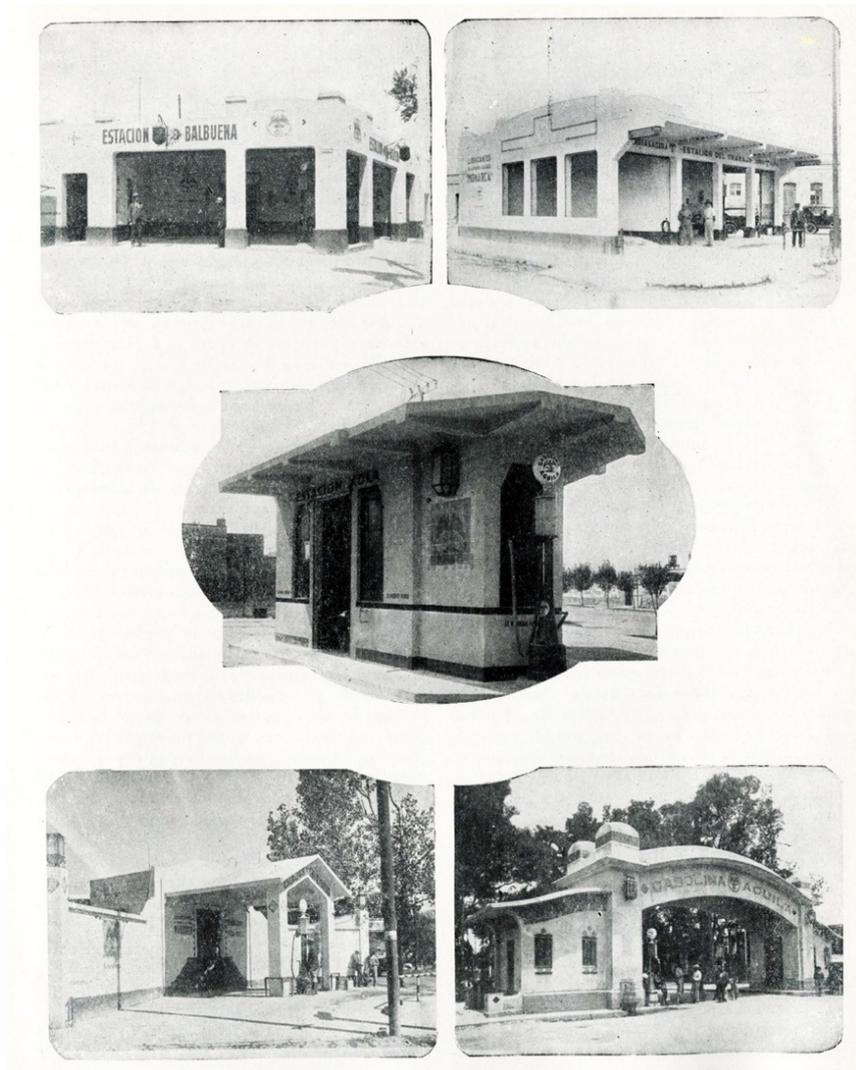


Figura 4. Lámina de la revista *Cemento* que ilustra el uso del cemento para la construcción de estaciones de servicio. *Cemento* (1928), p. 31.

La evolución en planta del expendio de gasolina muestra una transición de una simple bomba en la vereda peatonal hacia soluciones cada vez más complejas conforme se ampliaba el programa arquitectónico. El primer cambio fue la colocación de una marquesina que cubría la vereda. En una tercera etapa se presenta la gasolinera como una caseta independiente con un volado perimetral, o más comúnmente con un área cubierta al frente delimitado por columnas. Este espacio cubierto se amplió para permitir el paso del automóvil entre el edificio –que para esta etapa contendría oficina, depósito de lubricantes y servicios

sanitarios– y la bomba. La figura 5 muestra de manera esquemática esa evolución. Era común encontrar en el mismo predio una fosa para la realización del lubricado de los motores. En predios grandes, se construían un número mayor de islas con bombas y sus respectivas cubiertas. En la década de los cuarenta surge la solución de una estación de servicio completo que tiene una mayor cantidad de espacio interior para albergar servicios mecánicos, áreas de descanso, restaurantes, oficinas de turismo y hasta tiendas de artesanías y recuerdos de viaje.

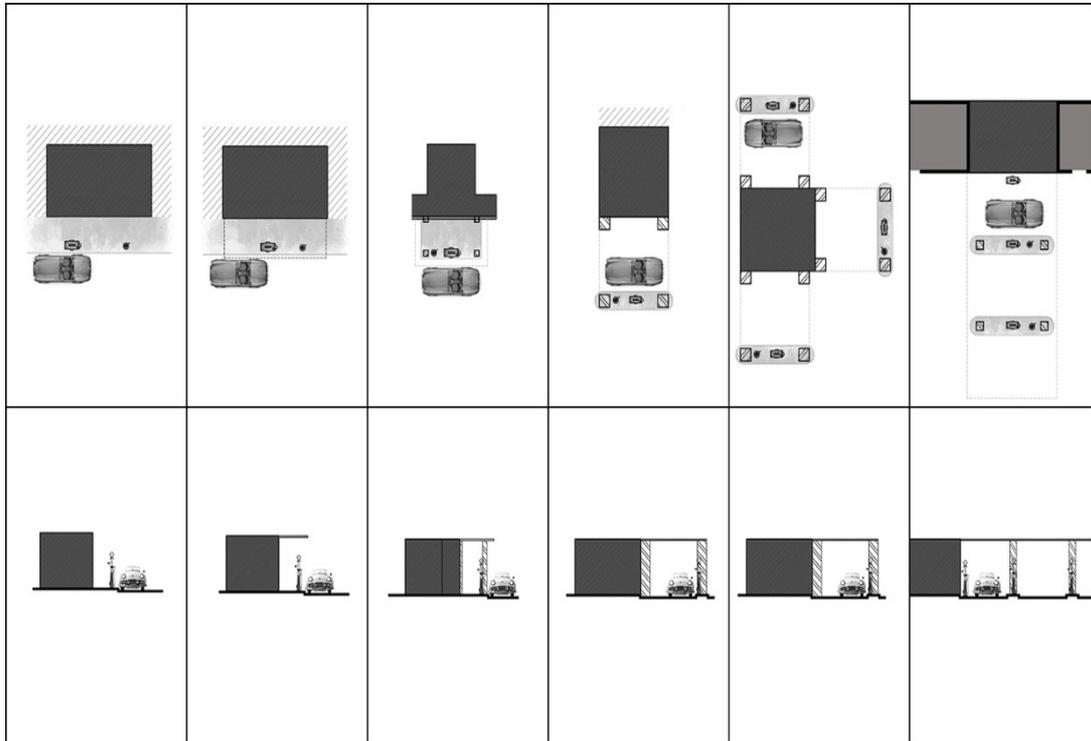


Figura. 5. Esquema de evolución de los expendios de combustible en México años veinte y treinta. Elaboración de C. Aguilar.

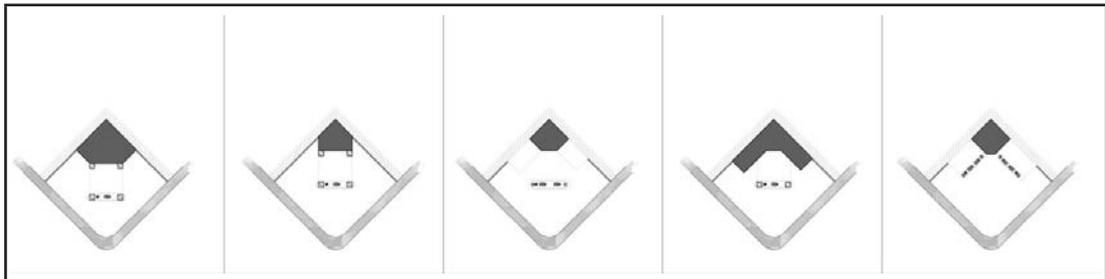


Figura. 6. Lámina que muestra típicas soluciones de gasolineras en esquina representativas de cada tipo. Elaboración de C. Aguilar

Las gasolineras urbanas solían ubicarse en las cruces de calles y aparecieron diversas soluciones típicas para resolver la distribución. Generalmente, el edificio (con oficina, bodega para aceite y sanitarios) se ubicaba en el vértice interior de lote, aunque hay varias tipologías observables. Una de ellas dejaba la esquina interior del predio para área de lubricado,

escondida por el edificio de la oficina o por un muro-fachada. (Figura 6) Otra distribución que se ha encontrado en fotografías de la época consistía en la construcción de cuatro casetas en las esquinas de una planta rectangular que podía techarse o quedar al descubierto. Los clientes transitaban entre las casetas para surtirse de combustible.

Con alguna frecuencia aparecen en esquinas soluciones que permiten el uso de las plantas superiores para vivienda. Esta distribución se presentaba generalmente en los predios de esquina en áreas urbanas; un edificio de este tipo se construyó en un lote triangular en la avenida Reforma esquina con Roma en la

ciudad de México. (Figura 7) La oficina de la gasolinera se ubicaba en la punta redondeada del triángulo donde convergen las calles en traza radial; la solución en distribución era común para lotes de este tipo. Fotografías del edificio muestran una arquitectura californiana de paramentos blancos y teja roja.

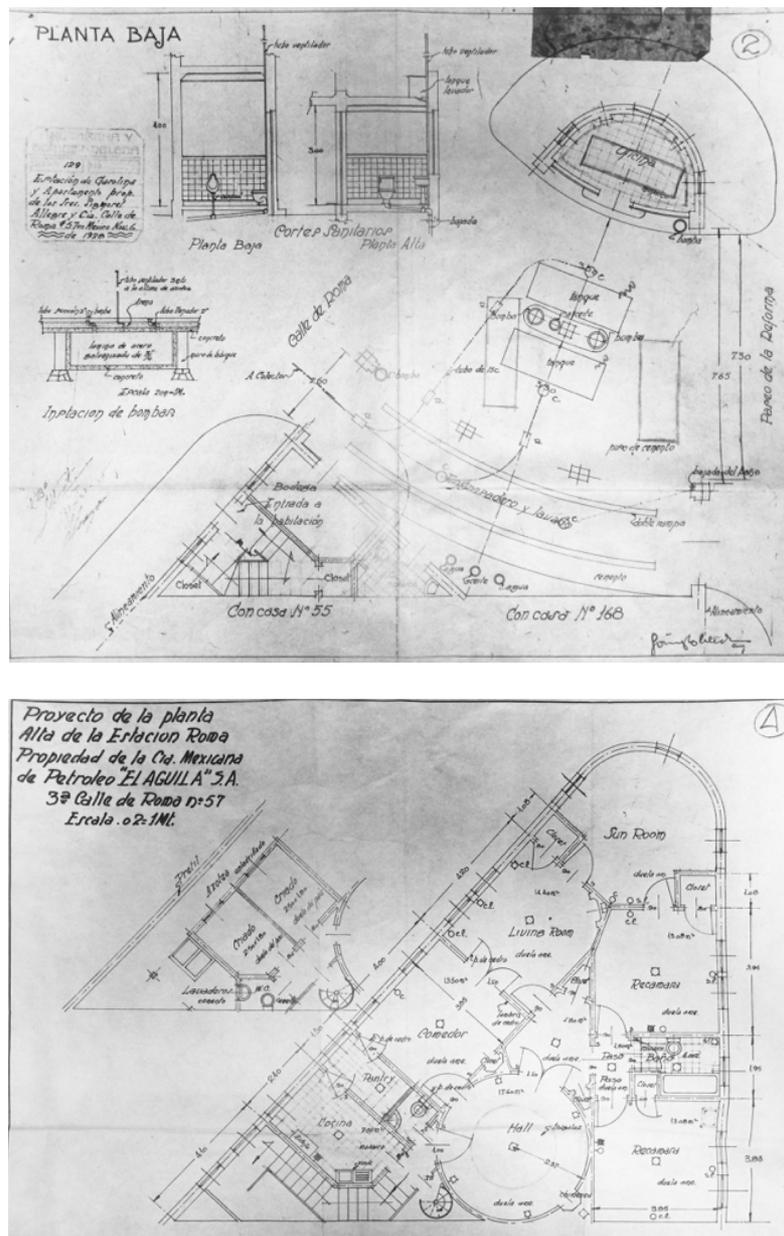


Figura 7. Proyecto para la Estación Roma, con expendio de gasolina en planta baja y departamento en planta alta. Archivo Histórico Pemex. Fondo: Expropiación. Caja 4068, Exp. 98295, f. 81. 1928.

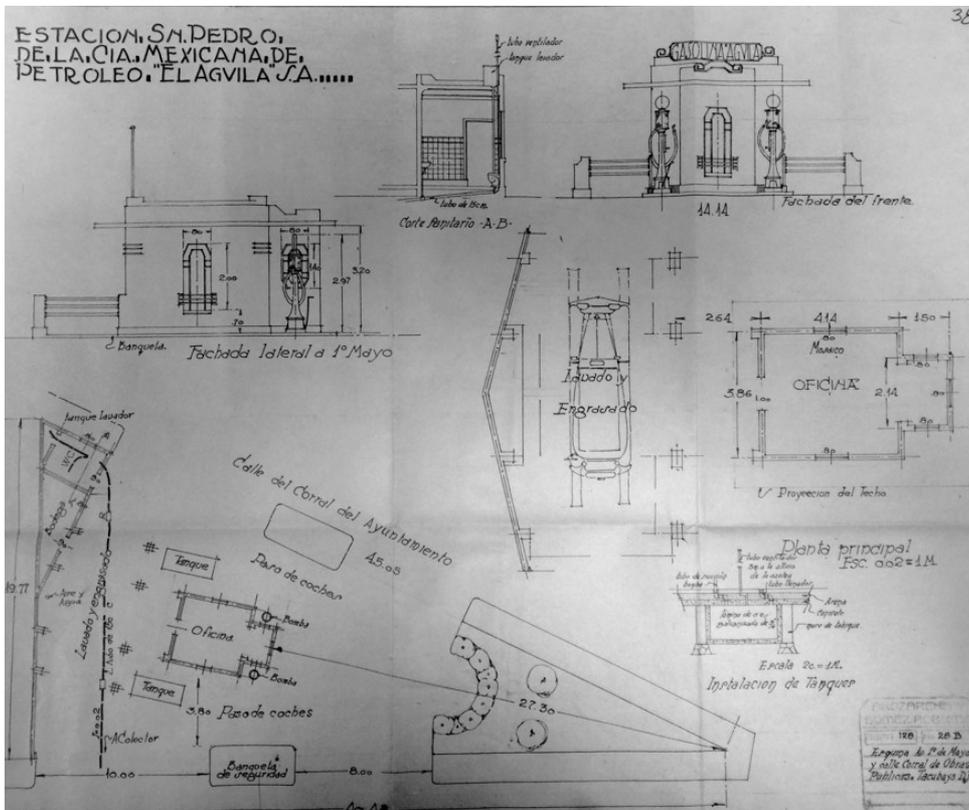


Figura 8. Proyecto para la estación San Pedro elaborado por José Gómez Echevarría. AHPM, Fondo Expropiación, caja 4103 exp. 98289.

En cuanto al aspecto formal, en México —a diferencia de Estados Unidos donde la arquitectura de las primeras gasolineras se basó en la arquitectura doméstica, generando estaciones que parecían casitas en versiones regionales e historicistas de casitas típicas— se observa el predominio de los estilos *art déco* y californiano; también hay numerosos ejemplos de simples cajas con perforaciones para los vanos. Como ya se mencionó, el diseño era asunto de privados, de un acuerdo entre propietario y arquitecto y había profesionales especializados en el tema, ya fueran arquitectos —como el ya citado José Gómez Echevarría (Figura 8) para la ciudad de México— o ingenieros, como Jaime Sandoval para el estado de Michoacán.

Las fosas para el lubricado aparecen al aire libre en los expendios tempranos, generalmente a un lado de la caseta que servía de oficina y bodega; una solución común en terrenos de esquina era ubicarlas en el vértice interior del predio, atrás de la oficina con una cubierta. En los años treinta el programa de la gasolinera comenzó a incluir formalmente el área de lubricado y esto llevó a la inclusión también de salas de espera y servicios sanitarios. Por lo general en la planta están marcados como salas de descanso y, al igual que en los servicios sanitarios, se separaban hombres y mujeres. Las diferencias programáticas entre aquellas que se encontraban en áreas urbanas y las que daban servicio en las carreteras redundó en diferencias notables entre las gasolineras —entendidas como servicios urbanos de distribución de combustible— y las estaciones

de servicio –entendidas a su vez como servicios de carretera que podían incluir, además de la provisión de gasolina, servicios como áreas de descanso, cafetería o restaurante y lubricado o atención mecánica

### La promoción turística y las estaciones de servicio Pemex

Una vez terminada la etapa de la lucha armada de la Revolución, México buscó proyectar una nueva imagen del país. El establecimiento en 1921 de una Escuela de Verano para extranjeros en la Universidad Nacional Autónoma de México atrajo a intelectuales y artistas y jugó un rol clave en la difusión de la historia y las artes más allá de las fronteras del país (Delpar, 1992). A partir de 1928 se estableció una comisión de turismo en el ámbito federal con la finalidad de difundir una imagen de México como “moderno, seguro y divertido” (Berger & Wood, 2010, p. 7). La noción del panamericanismo, de América como una sola región, fue clave en el desarrollo del turismo internacional en América Latina, pero en particular de turismo proveniente de Estados Unidos hacia la región.

Varias circunstancias contribuyeron al acercamiento entre Estados Unidos y México en este periodo, entre ellas la política de “Buenos Vecinos”, anunciado por Franklin D. Roosevelt en su discurso inaugural, que tenía como propósito fomentar una idea de América y prevenir la difusión del comunismo en la región. Para instrumentar las políticas se creó la Oficina de Asuntos Interamericanos que se encargaría de la elaboración de películas y publicaciones que familiarizarían a los estadounidenses con los países de América Latina. Referente a este periodo, es de recordarse la película *Los tres caballeros* (1944) de Disney que participaba de este programa de difusión de las culturas americanas.

De gran importancia para el tema que nos atañe fue la inauguración en 1936 del primer tramo de la Carretera Panamericana que comunicaba a Laredo, Texas, con la Ciudad de México. Coincidió con el auge de motorismo

como fenómeno cultural en Estados Unidos cuando se reconocía las virtudes del viaje en auto, como una manera de conocer un territorio sin constreñirse a rutas ferroviarias y con la posibilidad de explorar pueblos pequeños y lugares desconocidos. La nueva carretera proporcionaría a los entusiastas de los viajes en carro la oportunidad de conocer otro país, exótico para muchos de ellos, pero cercano. De hecho, se promovían los viajes a México con la expresión *The Faraway Land Nearby* aludiendo a la cercanía física de un lugar muy diferente a los Estados Unidos (Berger, 2006). Otros lemas, relacionados con la idea del panamericanismo incluían “*See America First*”, “*See America First, Start in Romantic Mexico*” y “*See America First, Old Mexico Next*”; todos ellos aludían a la oposición entre América y Europa. Así, México presentaba al estadounidense la oportunidad de una experiencia muy distinta a su cotidianeidad, pero con la ventaja de su cercanía y accesibilidad por automóvil.

La coincidencia de intereses entre Estados Unidos y México en relación con el turismo llevó a la Declaración por parte de Franklin Roosevelt del “Año del Viaje Interamericano” en 1940. En una acción paralela, entre 1940 y 1941, Lázaro Cárdenas declaró la Bienal Turística en México en el marco de un proyecto que vinculaba turismo con cultura (Mercado, 2016); anunció en el mismo año un programa de construcción de carreteras e infraestructura turística. Esto redundó en un cambio en el tipo de turismo que llegaba a México; en la década de los veinte y treinta México había atraído a artistas, fotógrafos, literatos e intelectuales interesados en saber de la política, de la cultura, de las artes y la artesanía (Delpar, 1992). La siguiente generación de turistas tendría menos interés en una experiencia profunda y más en la diversión. Jubilados se trasladaban en auto buscando la pesca y la cacería y familias, sol y playa. El acercamiento a la cultura mexicana sería superficial y, aunque el interés por “el otro”, lo exótico o lo tradicional siguió siendo un componente atractivo de una visita a México, se trataba más de un turismo que se conformaba con representaciones de lo típico

en lugar de vivencias auténticas. En cuanto a sus alojamientos y comida, al parecer por los anuncios que aparecen en las guías de turismo, preferían lo familiar –las comodidades modernas y comidas estadounidenses– sobre la experiencia genuina. Este cambio en el tipo de turismo que llegaba a México redundó en un giro en las guías de turismo que comenzaron a incluir más información práctica que cultural y, desde luego, un giro en la arquitectura que tendría que adaptarse a las necesidades de este público.

La gasolinera urbana, como se ha descrito, no respondía cabalmente a las necesidades del automovilista de la carretera por varias razones. La geografía de México implicaba cambios drásticos en altitud en tramos relativamente cortos; por ejemplo, entre Tamazunchale, San Luis Potosí y la ciudad de México el ascenso abrupto implicaba el realizar ajustes al carburador de los carros antes de salir y de nuevo al llegar. También los servicios de lubricado eran frecuentes en los automóviles de la época por lo que las paradas para darle servicio a los autos eran

frecuentes en viajes largos. Como las personas solían esperar durante los servicios, se generó la necesidad de espacios para descansar o comer. Además, es notorio que cerca de las gasolineras aparecían también hospedaje en forma de *tourist courts*, un tipo de alojamiento de bajo costo que fue precursor del motel y diseñado en función de las necesidades de los turistas de la carretera. Así, la gasolinera se convirtió prácticamente en un parador turístico y, aunque es una tipología que corresponde a la carretera, también en las afueras de muchas ciudades se han encontrado proyectos para este tipo de estación. (Figura 9)

El giro en el diseño quedó evidente desde la inauguración del primer tramo de la Carretera Panamericana en México. La estación, a manera de parador turístico, se volvió un lugar de reunión, un hito en el camino. Por ejemplo, Goolsby (1936, p. 86) se refirió a la gasolinera de Ixmiquilpan en el estado de Hidalgo como “un oasis en un tramo aburrido del camino” que no debía de perderse por su “excelente restaurante y tienda de curios con una buena selección de artes y artesanías regionales.”

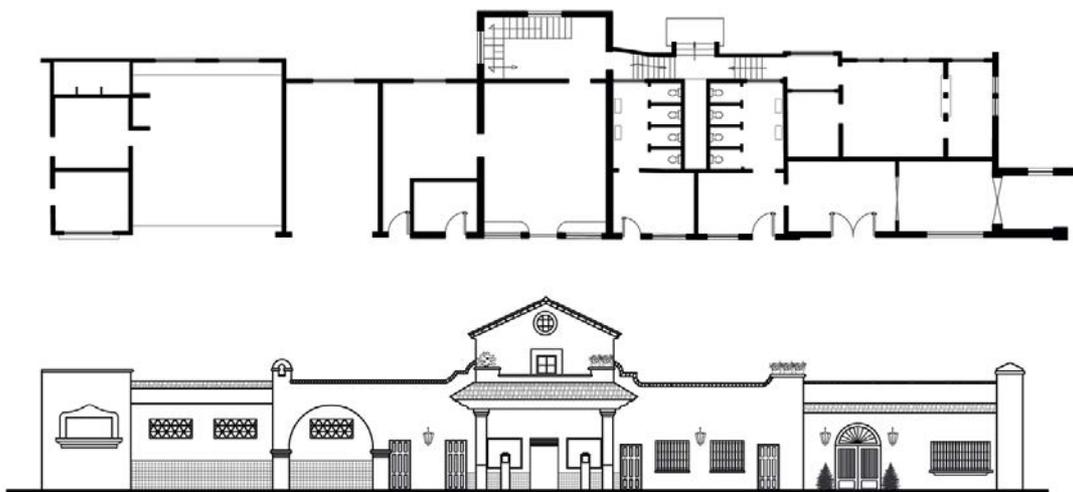


Figura 9. Gasolinera proyectada para construcción en la ciudad de Morelia. A la izquierda, el área de lubricado, servicio mecánico y lavado de carros, al centro un local para oficina, y, a la derecha, servicios sanitarios y áreas de descanso para damas y para caballeros, oficina de turismo, restaurante y cocina. Archivo Personal Jaime Sandoval, Morelia, México.

Tenía la ventaja adicional de ofrecer servicios mecánicos y de ser atendido por un propietario que hablaba inglés.

La función turística de la gasolinera y su calidad de “lugar” en los viajes en carretera le dotaron de una función adicional de comunicar “mexicanidad” a sus usuarios. La función de representar a México, hacer sentir al visitante extranjero que estaba en otro país, tenía que conciliarse con la garantía de servicios y de un aspecto limpio y moderno. Sin duda, el tema de la imagen de las estaciones cobró importancia con el impulso dado al turismo extranjero.

Un proyecto que ilustra este giro es del afamado arquitecto mexicano Augusto Pérez Palacios quien en 1938 realizó tres proyectos para remodelar gasolineras existentes en el poblado turístico de Taxco en Guerrero –una de la empresa Huasteca, una de Pierce Oil y una del Águila– para darles una imagen acorde a la “arquitectura regional” (AAM, Fondo APP). Sobre las estructuras modernas existentes se aplicaron cubiertas de teja y diversos elementos

de ornato como azulejos, celosías y capiteles en las columnas de concreto. En uno de los proyectos de Pérez Palacios la función turística de la gasolinera se evidenció con la inclusión de una mampara con mapa de la región que serviría para orientar a visitantes nacionales y extranjeros. (Figura 10)

La evidencia más clara de un cambio en el diseño de las estaciones de servicio desde la autoridad central se relaciona con cuatro estaciones en Michoacán vinculados a un programa de Pemex. El programa se anunció en 1940 en el *Pemex Travel Bulletin*. Aunque había gasolineras que ofrecían servicio mecánico o lubricado de vehículos, y había en las cercanías de muchas de ellas servicios de alojamiento y restaurantes, fue a partir de esta fecha que se observa la imposición de un nuevo modelo en todo el país por parte de la paraestatal con una propuesta formal estrechamente ligada a la visión que tuvo el general Lázaro Cárdenas de una arquitectura nacional a partir de su natal Michoacán.

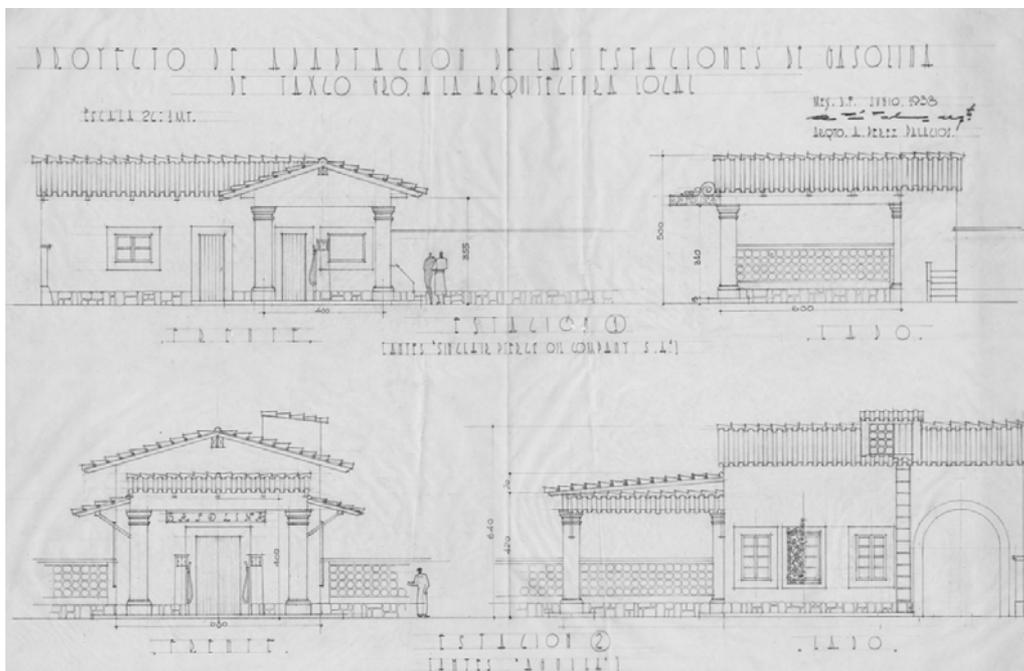


Figura 10. Proyecto de Augusto Pérez Palacios para darle un aspecto regional a gasolineras en Taxco, Guerrero. 1938. Archivo de Arquitectos Mexicanos, Fondo Augusto Pérez Palacios



Figura 11. Ejemplo de estación de servicio con restaurante y campamento de autos en Tamazunchale antes de la propuesta de “estilo regional”. Nótese la oferta de “American Food”. Tarjeta postal. Colección de la autora.

Pemex desde antes del establecimiento de este modelo de estación de servicio, había ofrecido en algunos lugares el servicio de *Autocamp*, una tipo de alojamiento que ofrecía servicios mínimos a quienes viajaban en auto. (Figura 11)

En 1940 el Boletín mencionó la inauguración de dos estaciones, una en Pátzcuaro y otra en Uruapan que se habían hecho “de estilo regional”. El anuncio advirtió: “Belleza es la palabra clave en el diseño de estas estaciones que reflejan la arquitectura de la región” (Pemex, 1940b, s.p). La reseña de la inauguración de otras dos estaciones en Michoacán notó que “Viejos diseños nativos a Michoacán forman la clave para su atractiva y poca usual arquitectura” 1941a, s.p). Al parecer, el mismo Cárdenas era dueño de una de las gasolineras (la de Pátzcuaro) y su hermana de la estación de su nativo Jiquilpan. Una nota describió la inauguración de ambas y señaló que en el evento en Pátzcuaro se

había servido un desayuno “poco usual en el estilo nativo tarasco en que hasta el menú estaba escrito en la lengua tarasca”. Sobre la comida que ofreció Dámaso Cárdenas en su rancho con motivo de la inauguración de la estación de Jiquilpan presidió el mismo general Cárdenas.

Se anunciaba así un giro en el diseño de las estaciones Pemex con la intención no sólo de atender las necesidades de turistas de la carretera, sino también de representar a México ante visitantes extranjeros. Aunque se anunciaban como de “estilo regional” y con motivos locales, el modelo se aplicó en todo México. Se trataba de lenguajes depurados con gruesos muros blancos, arcos de medio punto y cubiertas a cuatro aguas con tejas. Elementos en herrería artística servían de ornamento al igual que la incorporación de azulejos de colores y de fuentes decorativas. La aplicación de esta fórmula en gasolineras en todo el país desmiente su carácter regional.



Figura 12. Estación de servicio en Ixmiquilpan, Hidalgo. Tarjeta postal. Colección de la autora.

Al mismo tiempo es de notarse que, al parecer, el diseño de gasolineras seguía realizándose por parte de arquitectos privados; no se ha localizado ninguna normativa ni manual de diseño Pemex que explicara la uniformidad que caracterizó la construcción de gasolineras en la década de los cuarenta aunque es evidente la homogeneidad. Falta aún identificar los mecanismos que dieron lugar a la repetición del modelo. (Figura 12)

Las estaciones de la carretera tenían como elemento central (y jerárquico en su volumetría) la oficina con un techo que extendía sobre el área de bombas. La cubierta a cuatro aguas estaba hecha de concreto pero se cubría con teja. A un lado el edificio se extendía para ofrecer servicios mecánicos y al otro, el restaurante y/o área de descanso y servicios sanitarios. (Figura 8) Siendo así el programa y la distribución general, el modelo se adaptaba a los diferentes sitios en que se implantaba. Era común encontrar en las cercanías de estas estaciones tiendas de recuerdos y artesanías así como *tourist courts*.

El boletín del club de viajes Pemex anunció la inauguración de una gasolinera similar en Jalapa Veracruz (Pemex, 1941b, s.p) y una estación de servicios "tipo resort" en Jacala, Hidalgo (Pemex, 1940a). En ese lugar se tiene noticia de una estación a cargo del empresario estadounidense Tom Simpson que tenía además de gasolinera y restaurante, un "hotel tropical con cubierta de palmas y muros abiertos" (Goolsby, 1936, p. 82). Esta estación era recomendada en prácticamente todas las guías de turismo de la época. La referencia al establecimiento de la estación "resort" podría haber sido una ampliación de la estación existente o bien la construcción de una nueva. Tarjetas postales del periodo muestran la estructura típica ya descrita de un edificio central con alas laterales en el estilo "regional". A un lado se observa un letrero que señala la ubicación de los *tourist courts* que para finales de los años cuarenta ofrecían solamente cuatro habitaciones (AAA 1950, p. 59). (Figura 13) Cabe mencionar que se han encontrado tarjetas postales que dan evidencia de la implementación de modelo similar sobre diversas carreteras.



Figura 13. Estación de servicio sobre la Carretera Panamericana en Jacala, Hidalgo. Tarjeta postal. Colección de la autora.



Figura 14. Fragmento de pintura mural en una estación de servicio en Pátzcuaro, Michoacán. Fotografía de la autora.

Es revelador que algunas estaciones de servicio, en relación con su función turística, contenían pintura mural en sus interiores. Se tiene noticia de un mural en la estación de servicio que administraba Henry Dobb en Ixmiquilpan. En anuncios para este establecimiento se presume “una pintura mural típica pintado por indígenas” en el comedor del restaurante (AAA, 1950, p. 62). La gasolinera de Pátzcuaro aún conserva una pintura mural que cubre cuatro muros interiores de lo que es actualmente la oficina, pero probablemente

de origen o el restaurante o una oficina de información turística. Sobre un muro se tiene la representación de la región lacustre y los pueblos e islas. Los otros tres muros contienen imágenes referentes al pasado indígena de la región en una ilustración de gran colorido. (Figura 14) Esto alude a la inserción de las estaciones de servicio en el proyecto cultural cardenista que tenía como elemento central el realce de los pueblos indígenas y la promoción turística.

La tipología descrita aparece con cierta homogeneidad en estaciones de las carreteras, pero el mismo lenguaje se observa en proyectos para zonas urbanas. Dos proyectos encontrados para construcción en la ciudad de Morelia en Michoacán ilustran no sólo la difusión de un lenguaje basado en paramentos blancos y cubiertas de teja, sino también de la necesidad de amplios espacios interiores para atender a los motoristas. Estas gasolineras, aunque se encontraban en una ciudad, atenderían al turismo y contaban con áreas de descanso, restaurante y servicio mecánico.

### **Lázaro Cárdenas, imaginarios de la tradición y las estaciones Pemex**

La asistencia del presidente Cárdenas a la inauguración de la estación de servicio en Jiquilpan en 1941 podría explicarse simplemente por el hecho de tratarse de un negocio asociado a su familia. Sin embargo, viéndolo en un contexto más amplio, la creación de gasolineras “en estilo regional” se inserta en el proyecto cultural y de fomento turístico que el mismo Cárdenas promovía a partir de su periodo como gobernador de Michoacán (1928-32). Este proyecto se manifestó en el cine de la época, en la fotografía, en la pintura mural y obra artística encargada por el mismo Cárdenas y en la arquitectura, tanto pública como la privada, más cercana a él, abonando en conjunto la creación de un imaginario turístico. Durante su presidencia, Cárdenas trabajó en gran medida desde su residencia en el poblado de Pátzcuaro en Michoacán, sitio en donde se firmó la expropiación petrolera. El sitio también fue cuna de las ideas sobre arquitectura que se materializaron como parte del proyecto de promoción turística.

En el periodo prehispánico, desde la región lacustre de Pátzcuaro, habitada por la etnia purépecha, los tarascos controlaban gran parte del occidente de México. Los tarascos fueron rivales de los aztecas, pero nunca conquistados por ellos, y a la llegada de los españoles en el siglo XVI, seguían en control de un poderoso estado que, desde Tzintzuntzan, al borde del lago de Pátzcuaro, gobernaban

un vasto territorio. En el siglo XX la región seguía habitada por población indígena que conservaba su lengua, vestimenta y tradiciones; dedicada a la pesca, la agricultura y la artesanía en un escenario lacustre con bosques y casitas blancas de adobe, representaba un ideal de lo pintoresco.

Jennifer Jolly (2018) ha argumentado el papel central que jugó esta región en la consolidación de un imaginario nacional a través de diversas actuaciones de Cárdenas, relacionadas muchas de ellas con la promoción turística de la región. Central a esta formulación estaban nociones de lo pintoresco y lo tradicional en contraposición a la modernidad. La autora explica esta tensión en relación con varios proyectos que contribuyeron a la consolidación de la vocación turística de Pátzcuaro, entre ellos la erección de una gran estatua del héroe de la independencia de México, José María Morelos, sobre la pequeña isla de Janitzio, habitada por pescadores.

Entre los aspectos más interesantes que plantea Jolly (p. 129) se encuentra la creación de la noción de “lo típico”, término que refiere y reconoce la arquitectura contextual a los grandes monumentos religiosos y civiles y da realce a valores de conjunto. El adjetivo se usó, desde luego, en guías de turismo, pero también, en diversos instrumentos legales. Lo típico, para la región lacustre de Pátzcuaro, eran paramentos blancos continuos, las cubiertas de teja con aleros sobre la calle empedrada, insertos en un paisaje natural (García & Ettinger, 2014).

El rescate de estos valores es claro durante el periodo de Cárdenas como gobernador del Estado de Michoacán (1928-32) en que promovió legislación que protegería el aspecto “típico” de poblados tradicionales en la entidad. En el caso de su nativo Jiquilpan inclusive había instrumentado una intervención urbana que logró borrar vestigios de la arquitectura afrancesada de finales de siglo XIX y principios del XX; esta arquitectura elegante fue remodelada para volverla “pueblerina” con la clara intención de invisibilizar el periodo extranjerizante de Porfirio Díaz.



Figura 15. Se le dio realce a la idea de la arquitectura típica en obra escolar moderna y en pintura mural promovida por Cárdenas. Fragmento de pintura mural en el Teatro Emperador Caltzontzin en Pátzcuaro de Roberto Cueva del Río que retrata la isa de Jarácuaro con la escuela construida por Alberto Le Duc en primer plano. Fotografía de la autora.

Diversas actuaciones en Pátzcuaro en relación con el proyecto cultural nacionalista y la promoción turística de la región implementaron una estética similar y la promovieron a través de pintura mural. Entre los equipamientos turísticos, se puede mencionar la construcción de muelles, de varios miradores, y de una casa para vacacionar en el poblado de Chupícuario a la orilla del lago. Extensa obra mural en monumentos, como la misma estatua de Morelos, el Teatro Emperador Caltzontzin, el Mirador del Estribo Chico, la primaria Francisco I. Madero en la Isla de Yunuén, entre otros, servían para comunicar un mensaje sobre la Revolución y difundir las tradiciones de los nativos, pero se aprovecharon también para mostrar la obra arquitectónica que Cárdenas promovía en la región (Ettinger, 2018). (Figura 15)

Los ejemplos más claros de la cercanía de este proyecto de creación de una estética arquitectónica relacionada con lo típico y lo pueblerino son precisamente las casas familiares de Cárdenas en su nativo Jiquilpan y en Pátzcuaro. En Jiquilpan, hizo construir una nueva casa familiar en la década de los treinta. Desde la calle, la casa se integra perfectamente a la arquitectura local, dando el aspecto de haber sido construido con adobe. Las cubiertas

de teja y los aleros con vigas de madera sobre la vereda dan continuidad al perfil de la calle sin delatar que en realidad se trata de una construcción de tabique y concreto. En el interior se disponen las habitaciones en torno a patios con corredores a la usanza tradicional.

El caso más interesante es el de la casa de Cárdenas en Pátzcuaro: la Quinta Eréndira. La construcción de la casa data de 1927 y la evidencia fotográfica muestra que originalmente era una construcción moderna con estructura de concreto y muros de tabique. Cuando se remodeló con la ayuda del arquitecto Alberto Le Duc, se forró esta estructura original y la modernidad quedó invisibilizada tras gruesos muros que simulaban la construcción típica de adobe de la región. Se añadieron detalles decorativos en cantería, herrería y azulejo, así como elementos en barro, incluyendo cubiertas de teja a la usanza de la arquitectura neocolonial.

Estos ejemplos, más allá del tema de los lenguajes específicos empleados, ilustran una intención de tornar tradicional lo moderno y de usar el imaginario del poblado típico como elemento de representación de lo mexicano, particularmente vinculado a la promoción turística. En el mismo periodo surgieron expresiones similares en arquitectura hotelera

y restaurantera –y no sólo en Michoacán, sino también en otros sitios que se promovían turísticamente a través del imaginario del poblado típico, como Taxco, Guerrero. Se fortalecía la imagen en monografías y guías de turistas como los realizados por los historiadores del arte Justino Fernández y Manuel Toussaint.

Katya Mandoki (2007) presenta un argumento contundente en relación con el proyecto estético y la construcción de la nación-Estado. Señala que “la identidad nacional y el Estado se han construido con estrategias estéticas” (Mandoki, 2007, p.11). Esta autora distingue entre Nación –como construcción cultural– y Estado como institución. En este sentido habría que reflexionar sobre la naturaleza del proyecto para las gasolineras Pemex, que muestra una clara intencionalidad estética desde el Estado.

El caso de las estaciones de servicio Pemex abre dos discusiones más amplias. En primer lugar, referente a la arquitectura hispana que apareció en toda América Latina y en Estados Unidos, que ha sido considerado por un gran número de autores, bajo el concepto de neocolonial o colonial californiano. Este estilo se ha asociado a la construcción de nación en países latinoamericanos (Amaral, 1994), a la nostalgia por el pasado hispano (Weitze, 1984) o al imaginario californiano (Fierro, 1998) pero poco se ha reflexionado sobre su relación con tradiciones rurales y la noción de lo típico. Se reconoce así la necesidad de discusiones que, más allá de hacer lectura de las sutilezas formales de los edificios de principios del siglo XX, busquen relacionarlos con intencionalidades. El agrupar obras que aparecieron con intenciones de diseño tan distintas bajo un término como neocolonial empobrece las historias de la arquitectura del periodo.

La segunda reflexión que emana de la examinación de las estaciones de servicio Pemex en relación con el proyecto cardenista tiene que ver con la gestación de una imagen que jugara el doble rol de representar a México hacia adentro –como parte de la construcción de nación– y hacia fuera. En este

sentido presenta una relación distinta entre modernidad y tradición que la evidenciada por Gorelik (1987) para el periodo contemporáneo en Argentina, en que el tema de la identidad motivaba el uso de lenguajes que el autor llama “pintorescos”. En México, además de reflejar inquietudes identitarias, la selección de lenguajes se inserta en la promoción turística. Cobra especial importancia la mirada desde el exterior, la mirada del turista que esperaba encontrar en su viaje algo diferente a su cotidianeidad (al “otro”) y, a la vez, buscaba lo familiar, lo que esperaba encontrar (Urry, 1990). El proyecto de estaciones de servicio Pemex remitían a lenguajes que eran codificaciones familiares de lo hispano en general; se trataba de una versión depurada de la búsqueda típica del turista por “lo prístino, lo primitivo, lo natural, aquello no tocado aún por la modernidad” (Cohen, 1988).

### Agradecimientos

Se agradecen las sugerencias hechas por parte de los revisores pares que enriquecieron enormemente mi perspectiva sobre el tema. Se reconoce el financiamiento recibido para este proyecto por parte de la Coordinación de la Investigación Científica de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

### Notas

<sup>1</sup> Antecedente a Pemex.

<sup>2</sup> Weetman Pearson estableció la Compañía Mexicana de Petróleo El Aguila SA.

<sup>3</sup> Establecido por el norteamericano Edward L. Doheny.

<sup>4</sup> Petromex, creado por el Estado en 1934, no fue excepción y el Archivo Histórico Pemex (AHP) (Fondo Expropiación, caja 2725, exp. 72097, Anexo 5) conserva correspondencia sobre el tema y fotografías de flotillas de vehículos y de gasolineras con los colores y emblemas que permitirían difundir su marca.

<sup>5</sup> Algunos documentos refieren el segundo apellido de este arquitecto como Echeverría.

## Referencias

- Amaral, A. (1994). La invención de un pasado. En A. Amaral (Coord.), *Arquitectura neocolonial. América Latina, Caribe, Estados Unidos* (11-19). Ciudad de México & S o Paolo: Fondo de Cultura Económica.
- American Automobile Association (1950). *Mexico by Motor*. Washington, D. C.: AAA.
- Ballent, A. (2005). Kilómetro Cero: La construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los Años Treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani,"* tercera serie, 27, 107-137. Recuperado de <http://www.scielo.org.ar/pdf/bihaar/n27/n27a04.pdf>
- Belasco, W. J. (1979). *Americans on the Road. From Autocamp to Motel. 1910-1945*. Baltimore: & London, Johns Hopkins University Press.
- Berger, D. (2006). A Drink between Friends. En N. D. Bloom (Ed.), *Adventures into Mexico. American Tourism Beyond the Border* (1-34). Lanham, Boulder, New York, Toronto & Oxford: Rowman & Littlefield Publishers, Inc.
- Berger, D. & Wood, A.G. (2010). *Holiday in Mexico. Critical Reflections on Tourism and Tourist Encounters*. Durham & London: Duke University Press.
- Bess, M. K. (2017). *Routes of Compromise. Building Roads and Shaping the Nation in Mexico. 1917-1952*. Lincoln: University of Nebraska Press.
- Burian, E. (Ed.) (1998). *Modernidad y arquitectura en México* (C. Sáenz de Valicourt, Trad.). Ciudad de México: Gustavo Gili. (Fecha original de publicación 1997).
- Cemento (1927). Estaciones de gasolina construidas con concreto en la Ciudad de México. *Revista Cemento* 19 (16-17). Recuperado de [http://fa.unam.mx/editorial/wordpress/wp-content/Files/raices/RD16/revistas/cemento\\_19.pdf#page=9](http://fa.unam.mx/editorial/wordpress/wp-content/Files/raices/RD16/revistas/cemento_19.pdf#page=9).
- Cemento (1928). Estaciones de gasolina en la Ciudad de México, construidas con concreto. *Revista Cemento* 24 (31). Recuperado de [http://fa.unam.mx/editorial/wordpress/wp-content/Files/raices/RD16/revistas/cemento\\_24.pdf#page=16](http://fa.unam.mx/editorial/wordpress/wp-content/Files/raices/RD16/revistas/cemento_24.pdf#page=16).
- Cohen, E. (1988). Authenticity and Commoditization in Tourism. *Annals of Tourism Research*, 15 (3). Recuperado de <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/004728758902700366>.
- de Anda, E. (1990). *La arquitectura de la Revolución Mexicana. Corrientes y estilos de la década de los veinte*. Ciudad de México: UNAM.
- Delpar, H. (1992). *The Enormous Vogue of Things Mexican Cultural Relation between the United States and Mexico, 1920-1935*. Tuscaloosa & London: The University of Alabama Press.
- Ettinger, C. (2017). *La arquitectura mexicana desde afuera. Episodios en la construcción de un imaginario*. Ciudad de México: Miguel Ángel Porrúa.
- Ettinger, C. (2018). Roberto Cueva del Río en Michoacán. Arquitectura, pintura mural la génesis de una iconografía regional. En E. Mercado (Coord.), *Murales y Arquitectura en Michoacán. Génesis de una iconografía para una identidad regional* (133-172). Morelia: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Fierro, R. (1998). *La gran corriente ornamental del siglo XX. Una revisión de la arquitectura neocolonial en la ciudad de México*. Ciudad de México: Universidad Iberoamericana.
- García, E. y Ettinger, C. (2014). Los imaginarios de arquitectura típica y el turismo en el México posrevolucionario. *Palapa* 2 (15), 59-69. Recuperado de <http://revistasacademicas.uco.mx/index.php/palapa/article/view/160>
- Giucci, G. (2007). *La vida cultural del automóvil: rutas de la modernidad cinética*. Buenos Aires: Prometeo Libros. Capítulo recuperado de [http://historiapolitica.com/datos/biblioteca/Giucci\\_circulacion.pdf](http://historiapolitica.com/datos/biblioteca/Giucci_circulacion.pdf)
- Goolsby, W. B. (1936). *Guide to Mexico for the Motorist*. Dallas: The Pan American Press.
- Gorelik, A. (1987). La arquitectura de YPF: 1934-1943. Notas para una interpretación de las relaciones entre Estado, modernidad e identidad en la arquitectura argentina de los años 30. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo"*, 25, 178-201.
- Jakle, J. & Sculle, K. A. (1994). *The Gas Station in America*. Baltimore & London: The Johns Hopkins University Press.
- Jakle, J. & Sculle, K. A. (1999). *Fast Food. Roadside Restaurants in the Automobile Age*, Baltimore & London: The Johns Hopkins University Press.

- Jakle, J. & Sculle, K. A. (2008). *Motoring. The Highway Experience*. Athens & London: The University of Georgia Press.
- Jakle, J., Sculle, K. A. & Rogers, J. (1996). *The Motel in America*. Baltimore & London: The Johns Hopkins University Press
- Jolly, J. (2018). *Creating Pátzcuaro, Creating Mexico: Art, Tourism, and Nation Building under Lázaro Cárdenas*. Austin: University of Texas Press.
- Jones, D., Moore, D. & Mace, S. (2016). *A Field Guide to Gas Stations in Texas. Historical Report*. Austin: Texas Department of Transportation.
- Liebs, C. (1995). *Main Street to Miracle Mile. American Roadside Architecture*. Baltimore & London: The Johns Hopkins University Press.
- Macpherson, B. D. & de Socio, M. (2013). Gasoline Station Morphology on Virginia's Eastern Shore. *Southeastern Geographer*, 53 (1), 5-27. Recuperado de <http://www.jstor.org/stable/26229045>
- Mandoki, K. (2007) *La construcción estética del Estado y de la identidad nacional. Prosaica Tres*. Ciudad de México: CONACULTA/FONCA.
- Margolies, J. (1995). *Home Away from Home*. Boston: Little, Brown & Company.
- Margolies, J. (1977). *The End of the Road. Vanishing Highway Architecture in America*. Middlesex: Penguin.
- Melaina, M. W. (2007). Turn of the Century Refueling: a review of innovations in early gasoline refueling methods and analogies for hydrogen. *Energy Policy*, 35, 4919-4914. Recuperado de: <https://escholarship.org/uc/item/8501255w>.
- Mercado, E. (2016). Patrimonio cultural y turismo en el México posrevolucionario. *Revista Pasos*, 14 (4), 1027-1040.
- Pemex (1940a). Something New in Jacala. *Pemex Travel Club Bulletin*, II (115-A), s.p.
- Pemex (1940b). Two New and Unusual Service Stations. *Pemex Travel Club Bulletin*, II (115-A), s.p.
- Pemex (1941a). Pemex Inaugurates Two Unusual Service Stations. *Pemex Travel Club Bulletin*, III (118-A), s.p.
- Pemex (1941b). Pemex Inaugurates Another Super-Service Station. *Pemex Travel Club Bulletin*, III (119-A), s.p.
- Pemex Travel Club (193?). *Pan American Highway System*. Ciudad de México: Pemex Travel Club.
- Piglia, M. (2008). Viaje deportivo, nación y territorio. El Automóvil Club Argentino y los orígenes del turismo de carretera. Argentina, 1924-1938, *NuevoMundo Mundos Nuevos* [en línea], Debates. Recuperado de: <http://nuevomundo.revues.org/40923>
- Piglia, M. (2014). *Autos, rutas y turismo. El automóvil club argentino y el estado*. Buenos Aires: Siglo XXI editores.
- Power, T. S. (1940). *Power's Guide to Mexico*. Laredo: Pan American Tourist Bureau.
- Scully, M. & Scully, V. (1933). *Motorists' Guide to Mexico* (Asociación Mexicana Automovilística, Cont.). Dallas: The South-west Press, 1933.
- Terry, T. P. (1947). *Terry's Guide to Mexico*. Hingham, Massachusetts: Rapid Service Press.
- Toor, F. (1936). *Frances Toor's Guide to Mexico*. New York: Robert M. McBride Company.
- Toor, F. (1938). *Frances Toor's Motorists' Guide to Mexico*. Ciudad de México: Frances Toor Studio.
- Urry, J. (1990). *The Tourist Gaze. Leisure and Travel in Contemporary Societies*. London: Sage Publications.
- Venturi, R., Scott Brown, D., & Izenour, S. (1972). *Aprendiendo de Las Vegas, el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Weitze, K. J. (1984). *California's Mission Revival*. Los Angeles: Hennessey & Ingalls.

### Acervos documentales consultados

- Archivo de Arquitectos Mexicanos (AAM). Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Archivo General de la Nación (AGN). México
- Archivo Histórico de Petróleos Mexicanos (AHPM) México. Fondo Expropiación.