

# La colonia Hipódromo Condesa, entre caballos y fraccionadores

♦  
MARÍA DEL CARMEN COLLADO H.

**D**urante la década de los veinte, brotaron como hongos un gran número de fraccionamientos urbanos en la Ciudad de México y las municipalidades que la rodeaban. Entre ellos ocupa un espacio singular la colonia Hipódromo Condesa, cuyas extensas áreas verdes, el estilo *art déco* de sus casas y edificios, y su hermoso diseño inspirado en la Garden City la han convertido en sitio de reunión de algunos capitalinos. Numerosos restaurantes, cafés y galerías se han plantado a lo largo de sus sombreadas avenidas y calles, convocando a muchos visitantes. Este cambio en el uso del suelo de un espacio tradicionalmente residencial es resultado de su privilegiada ubicación, aunque también de sus activos como patrimonio histórico.

La Hipódromo Condesa nació en 1925, en el contexto del florecimiento de nuevos fraccionamientos en las zonas del Distrito Federal mejor comunicadas con el viejo casco histórico de la capital, en una década en que se establecieron alrededor de treinta y dos nuevas colonias. La demanda de espacios habitables generada en este periodo resultó de la Revolución de 1910, que provocó la migración de miles de mexicanos a la gran ciudad en busca de un refugio que los pusiera a salvo de las batallas y las carencias generadas por la lucha armada. Así, mientras la población del país se redujo 5.2% en la década revolucionaria, la del Distrito Federal creció 25.7%.

El incremento poblacional fue un acicate para el desarrollo de los negocios urbanos, los que, a juzgar por su expansión, constituyeron inversiones rentables y seguras en los primeros años posrevolucionarios, signados por un lento crecimiento económico. Algunos de los viejos ranchos y haciendas que rodeaban la capital se transformaron en colonias para todas las clases sociales a un ritmo más ácele-

rado que en la segunda mitad del siglo XIX. Tales fueron los casos de la Hacienda de Los Morales, en parte de cuyos terrenos se creó Chapultepec Heights, o del Rancho de Anzures, transformado en la colonia del mismo nombre.

La apertura de nuevas calles y avenidas, sumada a la efectividad del transporte de pasajeros en tranvías y líneas de autobuses, posibilitó la incorporación de pobladores y espacios alejados de la Ciudad de México, en la cual se realizaban las principales actividades económicas. En particular destaca la Avenida de los Insurgentes, cuya construcción se inició en 1921, como parte de las obras conmemorativas del centenario de la consumación de la Independencia—vía que originalmente se pensaba nombrar Calzada del Centenario—, y se terminó en 1924. Se extendía de la glorieta de Chilpancingo al parque de la Bombilla en San Ángel. Al ampliarse esta avenida, pues creció ocho kilómetros y alcanzó una anchura de 34 metros,<sup>1</sup> se produjo un ensanchamiento urbano hacia el sur de la ciudad que elevó el valor de los terrenos situados a sus costados y condenó a la extinción las milpas, los magueyales, las ladrilleras y el ganado que aún pastaba en ellos. Entre las colonias favorecidas por la nueva vialidad—sobre la cual se advertía que estaría reservada únicamente al tránsito de automóviles y “carros de placer”—, se encontraban la Insurgentes-Condesa, la Condesa, la Hipódromo Condesa, la Del Valle, la Nápoles, la Hacienda de Guadalupe, la San José, la Huerta del Carmen y la Insurgentes Mixcoac.

La colonia Hipódromo Condesa se levantó sobre los terrenos de la pista de carreras de caballos del mismo nombre,

<sup>1</sup> “La calzada del Centenario a San Ángel”, en *El Universal*, 22 de enero de 1921.



Escalinata del edificio Basurto, colonia Hipódromo Condesa, Ciudad de México

propiedad del Jockey Club de México. Esta asociación, que reunía a lo más granado de la sociedad porfiriana, se fundó en 1881 con objeto de mejorar el ganado caballar, abrir un casino y un hipódromo. Una década después de su fundación, el club rentó la Casa de los Azulejos, suntuosa mansión barroca en donde hoy funciona Sanborns, para convertirla en la sede de esta asociación masculina, creada a la manera de los clubes ingleses, con salones de lectura, juegos y venta de tabacos y bebidas. En sus instalaciones se organizaron algunas de las magníficas fiestas y bailes porfirianos y se patrocinó la quema de Judas la noche del Sábado de Gloria en la calle de San Francisco hasta 1893, año en que las críticas periodísticas probablemente orillaron a abandonar esa costumbre.

Entre los socios de tan elitista club figuraban Porfirio Díaz Jr., los Casassús, De la Torre y Mier, Braniff, Pearson, Sánchez Ramos, Escandón, Limantour, Rincón Gallardo, Scherer, Bermejillo y Pimentel y Fagoaga: la crema y nata de la "aristocracia" porfiriana, como gustaban llamarse. En el año de su fundación, el Jockey Club compró un terreno entre las garitas de Peralvillo y Vallejo, y ahí abrió el Hipódromo de Peralvillo en 1882, con capacidad para 4 720 personas. El "deporte de los reyes" no sólo era un espectáculo que permitía obtener ingresos con las entradas y las apuestas, sino que servía de escaparate para que las mujeres de la elite lucieran sus lujosos atavíos a la última moda, en tanto que los hombres de negocios arriesgaban grandes sumas apos-

tando a sus caballos favoritos y, en algunas ocasiones, hacían gala de arrojo corriendo como jinetes, como sucedió con Joaquín Amor, quien sufrió un aparatoso accidente mientras corría un caballo en el Hipódromo de Indianilla.

El club enajenó el Hipódromo de Peralvillo a favor del gobierno en 1903 y en ese mismo año compró a la Colonia Condesa S. A. un predio de 300 000 m<sup>2</sup>, pero, debido a modificaciones en el trazo del fraccionamiento, la Compañía Bancaria de Obras y Bienes Raíces, propietaria en 1908 de la colonia, se lo permutó por otro, pagándole una compensación de 110 000 pesos, que debía invertir en la construcción del hipódromo, y el gobierno federal le cedió una manzana contigua a sus terrenos, con la cual su propiedad sumó 467 844 m<sup>2</sup>. El Hipódromo de la Condesa abrió sus puertas en octubre de 1910, con una carrera a la que asistió una numerosa concurrencia, entre la que destacaban políticos, diplomáticos y hombres de negocios.

Las tierras en que se levantó la célebre pista de caballos habían formado parte de la Hacienda de la Condesa en Tacubaya, propiedad que en el siglo XVIII tenía el nombre de Santa Catalina del Arenal y pertenecía a Catalina Dávalos y Orozco, heredera del título y mayorazgo de los condes de Miravalle. Esta notable viuda novohispana destacó por su habilidad para los negocios y por saber aprovechar sus relaciones sociales en beneficio de sus intereses económicos. Fue suegra de Pedro Romero de Terreros, conde de Regla, exitoso minero propietario de Real del Monte, a quien daba numerosos consejos sobre salud y de quien se convirtió en agente de compras. Su relación con un yerno extraordinariamente acaudalado y poderoso fue motivo de orgullo para la tercera condesa de Miravalle, pero sobre todo se convirtió en un activo político y social para navegar en los tribunales defendiendo y acrecentando sus intereses. Sus propiedades en el Valle de México fueron expandiéndose mediante compras; la condesa visitaba sus haciendas cercanas a la capital una vez a la semana, preocupándose por la productividad de los cultivos y por aumentar el número de tierras irrigadas; en las de Santa Catalina sembraba maíz y trigo, y producía pulque. Debido a su notoriedad pública, esta propiedad se conoció como Hacienda de la Condesa al finalizar el siglo XVIII y, posteriormente, cuando se convirtió en fraccionamiento urbano al principiar el siglo XX, una de sus plazas más importantes llevó el nombre de Miravalle.

La sucesión de Vicente Escandón, dueña de esta hacienda al principiar el siglo XX, la vendió al Banco Mutualista y de Ahorros por 1 000 000 de pesos en 1902, aunque con-

servó de ella sólo el casco, la troje, el jardín y la huerta. En ese mismo año se constituyó la Colonia de la Condesa S. A. con un capital de 1 200 000 pesos, encabezada por Fernando Pimentel y Fagoaga y destacados porfiristas como José Y. Limantour, Guillermo de Landa y Escandón, Pablo Macedo, Jacinto Pimentel, Enrique C. Creel, José Castellet, Porfirio Díaz Jr., Alejandro M. Escandón y Emilio Dondé, entre los principales socios. Pocos meses después, para iniciar el fraccionamiento de la colonia, la sociedad celebró un contrato con el Ayuntamiento de la Ciudad de México, en que éste se comprometía a rembolsar a la empresa el valor de las obras de urbanización conforme se fueran entregando. En la nueva colonia, al igual que en la Roma, se hizo sentir la influencia urbanística francesa: la traza radial de París ideada por el barón von Haussmann durante el régimen de Napoleón III. Se adoptó una retícula diagonal al trazado de la ciudad, siguiendo el diseño del Paseo de la Reforma, con amplias avenidas arboladas con camellones, y construyendo glorietas en lugar de plazas en las convergencias de las principales vías, como sucedió en la glorieta de Miravalle, donde en la década de 1970 se levantó una copia del grupo escultórico español de la Cibeles. Pero no todo el territorio de la colonia fue fraccionado en 1903 y varias porciones, como la Hipódromo Condesa, la Insurgentes Condesa y la Roma Sur no se dividieron en lotes hasta el periodo posrevolucionario.

Cinco meses después del cuartelazo de Victoriano Huerta que derrocó a Madero, los miembros del Jockey Club decidieron disolverse debido a que nunca se habían constituido legalmente mediante escritura y de inmediato, el 10 de julio de 1913, se convirtieron en Jockey Club de México, Sociedad Cooperativa Limitada, con un capital de 365 000 pesos, dividido en 73 acciones de 5 000 pesos cada una. Para mantener el carácter "exclusivo" de su asociación, se estipuló que ésta se reservaría el derecho de aceptar a nuevos socios en caso de venta o donación de las acciones.

Después del huracán revolucionario aumentó el regreso de familias porfiristas y clérigos que se habían exiliado durante la lucha armada, gracias a la política conciliadora del gobierno provisional de Adolfo de la Huerta y el de Álvaro Obregón; con ello, la vieja clase alta retornó lentamente a sus actividades tradicionales, entre ellas las carreras de caballos, que reiniciaron en 1921 en el Hipódromo de la Condesa. Durante las temporadas se daban cita en su pista los miembros de la oligarquía porfiriana, que presenciaban el espectáculo al lado de algunos funcionarios revolucionarios, como el secretario de Relaciones Exteriores y

posteriormente de Hacienda, Alberto J. Pani, y su esposa, doña Esther Alva de Pani; algunos representantes diplomáticos y ocasionalmente el presidente Obregón, y otros políticos y militares destacados. La banda militar, enviada por la guarnición de la plaza, amenizaba la estancia de los asistentes, ejecutando "bellísimas piezas musicales". El derby mexicano de mayo de 1922, que congregó a 10 000 espectadores, atrajo la atención de los cronistas de sociales, quienes festejaban con nostalgia su reposición, pues se había suspendido desde 1910. Como en los viejos tiempos, en las notas periodísticas se respiraba la mentalidad aristocrática y extranjerizante del antiguo régimen:

No puede ya dudarse que el deporte hípico es ya el espectáculo favorito de la elite y a donde concurre lo mejor de nuestra sociedad. Las familias se dan cita en el grandioso Hipódromo de la Condesa y con su presencia ofrecen uno de los más interesantes atractivos, ya que la mujer bella y elegante, en una palabra la mujer "chic" luce allí sus galas y es objeto de la admiración general. México, como Longchamps o Anteuil, resplandece cada vez que hay carreras de caballos.<sup>2</sup>

El precioso espectáculo del deporte hípico es indudablemente el que atrae en estos días la mayor atención del público capitalino puesto que concurre todos los domingos lo más selecto de las colonias extranjeras y de la sociedad mexicana. El Hipódromo es el lugar de moda en la actualidad.<sup>3</sup>

En este espacio también se presentaba otro tipo de deportes hípicos, como los torneos de polo que, organizados por el Polo Club, se presenciaron hasta 1924 y las charreadas a cargo de la Asociación Nacional de Charros, presidida por Carlos Rincón Gallardo, marqués de Guadalupe, quien junto con otros ventilaba sus títulos nobiliarios en ocasión de estas diversiones públicas. La república y la Revolución quedaban tan sólo como un mal sueño. Durante las charreadas organizadas al finalizar 1922, entraron las reinas, elegidas entre las jóvenes de la clase alta, vestidas de chinas poblanas en tres lujosos carruajes escoltados por charros y se presenció manganeo de yeguas brutas, coleadero y jineteo de toros.

El entusiasmo que generaban los espectáculos presentados en el Hipódromo de la Condesa no parecía presagiar

<sup>2</sup> "Una escogida concurrencia presencia ayer las carreras en la Condesa", en *Excelsior*, 2 de abril de 1922.

<sup>3</sup> "Brillante y selecta fue la concurrencia ayer mañana al Hipódromo Condesa", en *Excelsior*, 24 de abril de 1922.



El art déco en la arquitectura de la Hipódromo Condesa

que pronto éste tendría que cerrar sus puertas. La situación de esta pista de caballos empezó a presentar problemas para el Jockey Club. En noviembre de 1922, el gobernador del Distrito Federal, Celestino Gasca, designado por Obregón entre las filas sindicalistas de la CROM, decidió elevar el impuesto predial, considerando los terrenos del hipódromo como no edificadas. Después de una querrela legal, en julio de 1923 los representantes del Jockey Club ganaron un amparo donde se estableció que el alza de impuestos que pretendía implantar el jefe de gobierno de la entidad era improcedente. Pero justo en ese año vencía el plazo fijado en el contrato de compra del terreno del Jockey Club de 1908 para que pudiera fraccionarlo. Sus socios decidieron iniciar los trámites para convertirlo en colonia, aprovechando la plusvalía que había generado en los quince años transcurridos desde entonces. En 1923 se había convertido ya en un valioso islote en medio de los fraccionamientos que lo rodeaban, e interrumpía la comunicación entre las colonias Condesa y Roma.

El proceso de urbanización de la colonia Hipódromo Condesa ilustra las particulares relaciones que se establecieron entre los empresarios porfirianos y el Estado posrevolucionario. Las obras de la nueva colonia requerían una inversión considerable, por lo que los socios del Jockey Club

optaron por celebrar un contrato con el exitoso y experimentado fraccionador José G. de la Lama y su joven socio Raúl A. Basurto. Aquél había incursionado en el negocio de los bienes raíces durante el Porfiriato y en esos años comercializaba promisoriamente, en sociedad con Basurto, los terrenos de la colonia Insurgentes Condesa y de la fracción Insurgentes-Jalisco. El 19 de noviembre de 1924, firmaron el convenio notariado con estos dos empresarios, quienes se comprometieron a realizar todos los gastos y gestiones de la urbanización a cambio del 50% del valor de los terrenos en especie o en hipotecas. De acuerdo con la escritura del Jockey Club de 1908, éste tenía la obligación de ceder al gobierno 130 000 m<sup>2</sup> para parque y de venderle otros 50 000 m<sup>2</sup> a dos pesos cada uno. Por su parte, el Ayuntamiento tenía el compromiso de rembolsarle todos los gastos por obras de urbanización, saneamiento, plantado de árboles e introducción de alumbrado y agua potable. Una de las cláusulas estipulaba que los constructores debían conseguir que el Ayuntamiento consintiera en reducir el área destinada para parque a 100 000 m<sup>2</sup> y, en caso de comprar los otros 50 000 m<sup>2</sup>, en pagarlos de contado. Si De la Lama y Basurto no lograban estas condiciones, así como la aprobación de los planos en un plazo de seis meses, quedaría rescindido el convenio y los contratistas tendrían que pagar una pena de 50 000 pesos oro. El plazo para terminar la urbanización era de tres años.

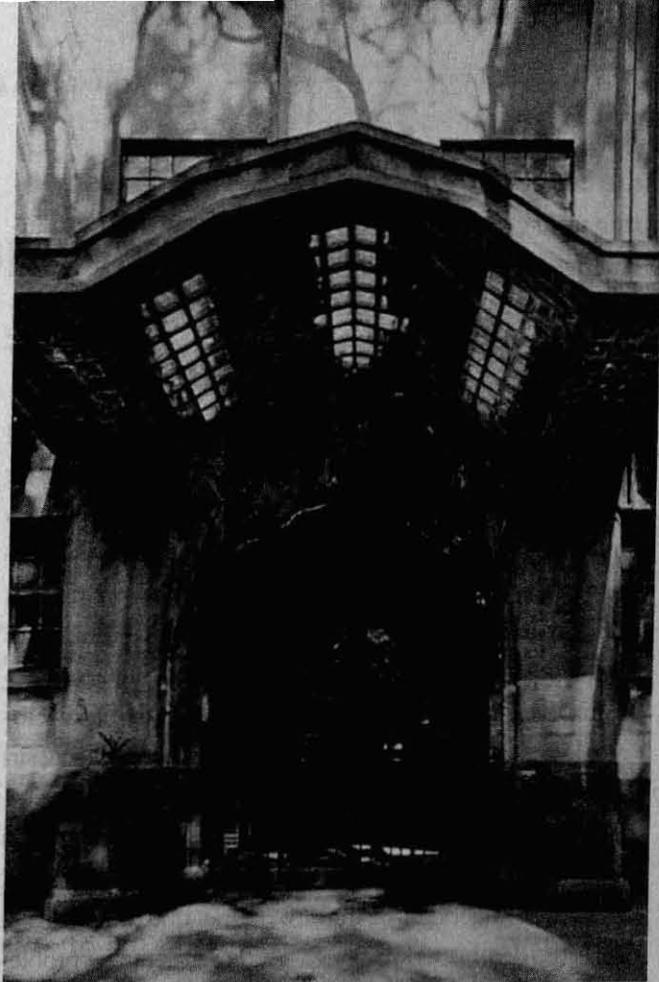
De la Lama y Basurto, gracias a sus habilidades y buenos contactos con los miembros del Ayuntamiento, consiguieron que éste redujera el tamaño del terreno destinado a parque a 87 920 m<sup>2</sup> de los 180 000 que podría haber tenido y que accediera a rembolsarles todos los gastos de urbanización, tal como se había convenido en la escritura de 1908. Ambas condiciones beneficiaron enormemente a los involucrados en el negocio: la primera por ampliar la superficie comercializable, a costa de la reducción del área verde, y la segunda porque les garantizaba la recuperación total de los gastos invertidos en obras, las cuales no sólo redundaban en beneficio de las condiciones urbanas ciudadanas, sino que permitían a los empresarios aumentar el valor de los terrenos a vender. Adicionalmente, los dos contratistas lograron que la corporación les traspasara los 50 000 m<sup>2</sup> sobre los que tenía derecho de compra, como abono de los gastos de construcción a razón de dos pesos el metro. Esto último constituyó un gran negocio pues, una vez urbanizados, esos terrenos pudieron venderse a un precio seis veces superior. El fraccionamiento de terrenos urbanos era un negocio redondo; con el fin de realizarlo se necesitaban dos

cosas: liquidez para invertir y buenas relaciones con el gobierno. Éstas garantizaban la introducción gratuita de los servicios necesarios con el solo compromiso de ceder al Ayuntamiento los terrenos necesarios para abrir calles.

Por lo general, los empresarios urbanos daban facilidades de pago a los compradores con objeto de comercializar más rápidamente los fraccionamientos, cuya propaganda colmaba los periódicos de la época. Para la Hipódromo Condesa se pedía un enganche de 10 o 20% y el resto en treinta mensualidades. El precio de los lotes se establecía en pesos oro, como sucedía con la mayor parte de las transacciones de cierta importancia de la época, debido a la escasez de papel moneda y a la desconfianza que generaba. Esta práctica ponía a los hombres de negocios a salvo de la inflación y de las fluctuaciones en el tipo de cambio.

Los tratos iniciados con el Ayuntamiento para reducir el tamaño de las áreas verdes llamaron la atención de la prensa, que criticó el carácter eminentemente mercantil del proyecto presentado por el ingeniero José G. de la Lama. Consideraba que la traza del nuevo fraccionamiento era de interés público, pues incidiría en el "embellecimiento de la ciudad y sus múltiples exigencias". Luis Prieto Souza, en uno de sus artículos periodísticos, se refería al compromiso del Jockey Club de ceder 130 000 m<sup>2</sup> para parque y se oponía al proyecto presentado por el contratista que únicamente le daba un área de 70 000 m<sup>2</sup>. Sostenía que el diseño y la superficie del jardín no eran los más adecuados, pues su estrechez impediría construir los campos deportivos que eran de desearse y limitaría su función como sitio de recreo y esparcimiento. En cambio, se pronunciaba por el proyecto del arquitecto José Luis Cuevas, que, a su juicio, era más apropiado por las dimensiones del parque y el diseño. Prieto Souza apuntaba sobre el proyecto de De la Lama:

Comparado éste con el del arquitecto Cuevas hace la impresión de un organismo incompleto, medianamente articulado, pero carente en absoluto de carácter definido y de miembros de importancia, falto de fisonomía peculiar, sin cabeza y sin corazón y apenas dotado de un sistema circulatorio, pulmonar y digestivo. No hay en él un centro cívico de importancia que sea como el núcleo vital colectivo, desde el punto de vista fisiológico y espiritual, no hay nada que dé la sensación de la personalidad que revela el trazo del arquitecto Cuevas que hace de la colonia un verdadero motivo de distracción cen-



Portal *déco* en el edificio San Martín, colonia Hipódromo Condesa

tral, perfectamente articulado con los trazos de las calles adyacentes.<sup>4</sup>

Finalmente, el proyecto presentado por el arquitecto Cuevas, quien previamente había diseñado Chapultepec Heights, fue el adoptado para la colonia Hipódromo Condesa. Este notable arquitecto tenía muy buenas relaciones con la gente adinerada, realizó estudios en la Universidad de Oxford y ahí recibió la influencia de la escuela urbanística de Ebenezer Howard, creador de la Garden City en 1898, la cual aplicó en la Hipódromo Condesa y en Chapultepec Heights. Los conceptos urbanísticos de Howard recuperaban la proporción humana en el diseño de la ciudad, establecían un límite natural para el crecimiento de un organismo, pues así concebían a las urbes, y buscaban la síntesis armoniosa entre el campo y la ciudad que proporcionara una vida más placentera a sus habitantes. La Garden City tuvo una enorme influencia en el trazo de la Hipódromo Condesa, que prácticamente reproduce el esquema de Howard, guardadas las proporciones, pues la propuesta del británico era para una ciudad y la de Cuevas para una colo-

<sup>4</sup> Luis Prieto y Souza, "Una nueva e importante zona residencial en la ciudad de México. Los terrenos del Hipódromo de la Condesa y los proyectos de fraccionamientos de los mismos", en *El Universal*, 12 de abril de 1925, 3<sup>a</sup> sección, p. 3.

nia. El diseño del hipódromo fue aprovechado para construir un gran jardín, a imagen del parque central de la Ciudad Jardín; al igual que en ésta, avenidas semicirculares rodeaban el parque y en él se construyeron un teatro al aire libre y un lago, en lugar de los edificios administrativos y de servicios emplazados en el corazón del proyecto urbano de Howard.

Los miembros del Jockey Club deseaban desarrollar un fraccionamiento moderno para la clase media con todos los servicios. En aquellos años muchas de las nuevas colonias, incluso las dedicadas a este sector social, carecían de los servicios urbanos más elementales debido a las limitaciones presupuestales del Ayuntamiento y a los abusos de los fraccionadores, quienes pasando por encima de las disposiciones de la corporación vendían los lotes sin luz, sin agua, sin drenaje y sin calles pavimentadas, de manera que los compradores muchas veces tenían que mudarse a los nuevos barrios en condiciones de seguridad y salud muy precarias. La falta de salubridad, de iluminación —que provocaba el aumento de robos y violaciones— y de agua eran los problemas más acuciantes de la metrópoli. Todo esto debía evitarse en la Hipódromo Condesa, la cual, pese a los problemas económicos por los que atravesara el municipio, contaría con equipamiento urbano de primera. De la Lama y Basurto se comprometieron a construir, en un plazo de dos años, calles asfaltadas, banquetas de cemento y guarniciones en las aceras, disponer drenaje, postes de iluminación y cableado subterráneo, e introducir agua de Xochimilco, la cual era considerada de gran calidad. El suministro del líquido era uno de los servicios más deficientes y escasos en la urbe, en particular en épocas de estiaje. Para dar una idea de las dimensiones del problema basta recordar que, en noviembre de 1922, con motivo de la descompostura de las bombas de la Condesa, que traían el agua de Xochimilco precisamente, se produjo un motín entre los enfurecidos capitalinos, sobre todo trabajadores, y la policía municipal, del que resultaron varios heridos y la destrucción de las puertas del Ayuntamiento.

La Hipódromo Condesa se convirtió en orgullo de la ciudad por su enorme parque y por la calidad de los servicios que ofrecía. En febrero de 1926 acudieron los contratistas y los miembros del Ayuntamiento a la inauguración de las obras, en agosto del siguiente año se estrenó el alumbrado público con un gran festival y juegos pirotécnicos, música, un combate de flores al que asistieron muchos capitalinos y un banquete que los contratistas ofrecieron a los miembros del Ayuntamiento con el fin de hacer patente su agradecimiento por todas las facilidades que brindaron para la cons-

trucción de la colonia, de la cual sólo quedaban en proceso las obras del parque.

El *art déco* se impuso en buena parte de las edificaciones y en el mobiliario urbano, lo cual le da una gran armonía. El diseño y la construcción de la fuente de la glorieta de Popocatépetl, los postes de iluminación y los carteles para los nombres de las calles, en los que se combinó el azulejo con el cemento, se encargaron al arquitecto José Gómez Echeverría. El *déco* tuvo un gran influjo en las artes, la gráfica, la escenografía, las artes aplicadas, la moda, la arquitectura y los elementos ornamentales de las construcciones durante las décadas de los veinte y treinta del siglo xx en México. Esta corriente nació en la Exposición Internacional de Arte Moderno, Industrial y Decorativo que tuvo lugar en París en 1925, recogió las influencias del maquinismo y las amalgamó en México con el nacionalismo que respiraban las artes de aquellos años, apreciable en los trazos geométricos prehispánicos incorporados a los diseños de las fachadas y otros elementos arquitectónicos. Entre los edificios más notables de esta colonia destacan el Basurto y el San Martín, dos hermosos ejemplos del *déco*. Los arquitectos que diseñaron las edificaciones más hermosas del fraccionamiento fueron Juan Segura, Ernesto Buenrostro, Ricardo Dantan y Francisco J. Serrano.

Las obras de la nueva colonia culminaron en 1927, año en que su enorme parque semiovalado fue bautizado con el nombre de San Martín y el teatro al aire libre recibió el nombre de Charles A. Lindbergh, en honor del héroe de la aviación que visitó la Ciudad de México invitado por su futuro suegro, el embajador estadounidense Dwight Morrow, en donde gozó de una multitudinaria y apoteósica recepción. ♦

### Obras consultadas

*Excelsior*, 1922 y 1924.

*El Universal*, 1925.

William H. Beezley, *Judas at the Jockey Club and Other Episodes of Porfirian Mexico*, University of Nebraska Press, Lincoln y Londres, 1987.

María del Carmen Collado, "José G. de la Lama en la expansión urbana de los años veinte", en Graziella Altamirano, *En la cima del poder. Elites mexicanas (1830-1930)*, Instituto Mora, México, 2000.

Edith Couturier, "Una viuda aristócrata en la Nueva España del siglo xviii: la Condesa de Miravalle", en *Historia Mexicana*, núm. 163, enero-marzo de 1992.