



# ESTACIÓN METROBÚS CENTRO CULTURAL UNIVERSITARIO

Vinculación, Facultad de Arquitectura, UNAM

**TEXTO:** Honorato Carrasco Mahr / **FOTOGRAFÍAS:** Alberto Moreno / **PLANTAS ARQUITECTÓNICAS:** Miriam Soria López  
**PROYECTO ARQUITECTÓNICO. COORDINADORES GENERALES:** Honorato Carrasco Mahr / Víctor Ramírez Vázquez / Matías Martínez Martínez / **JEFE DE TALLER:** Jorge Ernesto Cervantes Villanueva / Sandra Ramírez Valencia / **COLABORADORES:** Josué Sánchez Duarte / Miguel Ángel Ceballos López / María del Carmen Ramírez Cruz / Éder Pedroza Ramírez / Jorge Alberto Godínez González / Hugo González Arriaga / David Jaime Ruíz (recorrido virtual) / **ARQUITECTURA DE PAISAJE:** Octavio Miguel Méndez Aguayo / Desiré Morales Reygadas / **PROYECTO ESTRUCTURAL:** Alejandro Orozco Real / **PROYECTO INSTALACIONES:** Francisco Martínez Valdez / **DIRECCIÓN ARQUITECTÓNICA:** Jorge Godínez González / Sandra Ramírez Valencia / Josué Sánchez Duarte.

## La movilidad en Ciudad Universitaria: inicios

El esfuerzo conjunto que culminó en la creación de la Ciudad Universitaria en el sur de la Ciudad de México fue una muestra de las más vanguardistas tendencias del urbanismo de la época, pero por su ubicación en la periferia de la metrópoli, desde el inicio su accesibilidad era complicada.

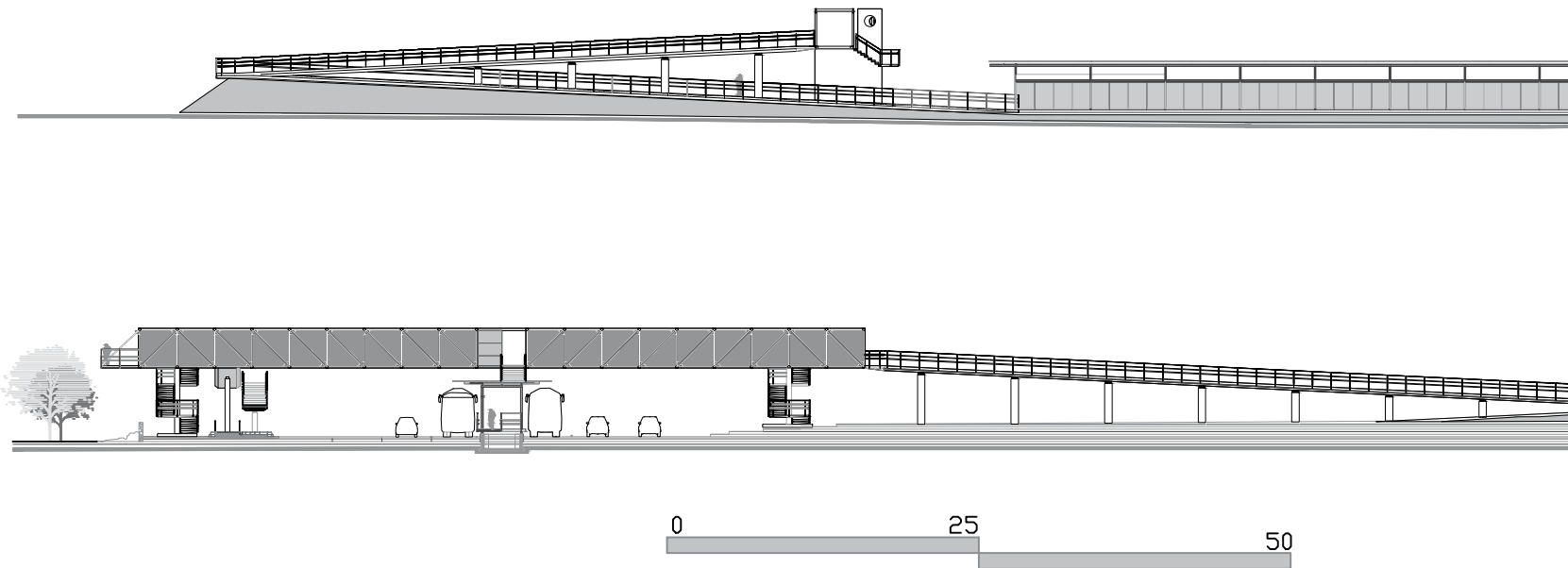
Para facilitar la movilidad se impulsó el transporte público, con la central de autobuses, la cual recibía a la mayor parte de la población que no contaba con automóvil. Por otro lado, el grupo de urbanistas encargado del diseño vial —enca-

bezados por Domingo García Ramos— apegados a los principios americanos que impulsaban el uso del automóvil, propusieron un sistema de circuitos continuos bajo el principio Harrey, con esquemas de retornos sin cruces de circulación; lo más relevante de la propuesta era que separaba la circulación vehicular de la peatonal en dos estratos diferentes. Los estacionamientos, por otro lado, sobraban para la población de aquella época.

## La movilidad en Ciudad Universitaria: el caos

Este modelo fue muy exitoso y permitió una

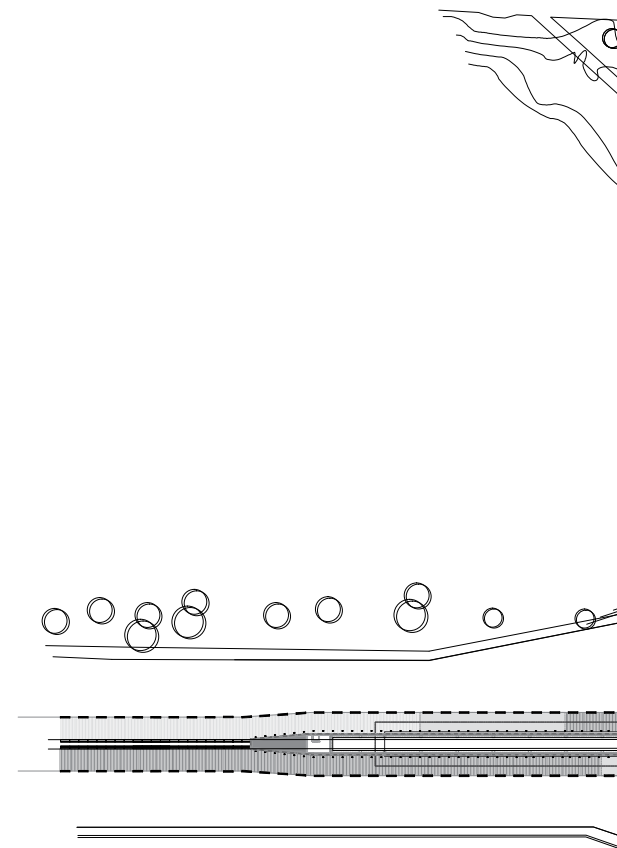




parada del sistema Pumabús, los cuales ligan el sistema externo con los sistemas de movilidad interna –cabe resaltar que a través de ellas se mueve cerca de 30% de la población total de CU.

En la primera etapa de implementación se dejó un tramo largo que omitía una estación intermedia entre las estaciones Ciudad Universitaria y Perisur. Las razones eran que en el cuerpo poniente de Insurgentes se encontraba la Reserva Ecológica del Pedregal de San Ángel, mientras que en el cuerpo oriente la población que visitaba el Centro Cultural Universitario no ameritaba en aquel momento la inversión necesaria. A su vez, en el año 2009 la Universidad planeó la creación de la nueva Unidad de Posgrado en la colindancia sur de Ciudad Universitaria; se complementaba así el conjunto cultural, de investigación y de servicios cuya sede es este polígono rodeado por la reserva ecológica. En respuesta a este incremento de potenciales usuarios, las autoridades universitarias acordaron con los funcionarios del Distrito Federal la creación de una nueva estación para atender la demanda; finalmente recibiría el nombre de Estación Centro Cultural Universitario.

Dada la colaboración de la Facultad de Arquitectura en la Estrategia de Movilidad en Bicicleta para el Distrito Federal, y gracias a sus conclusiones sobre la necesaria vinculación entre los distintos modos de transporte, se le encargó a la Coordinación de Vinculación y Proyectos Especiales de la facultad la realización del proyecto arquitectónico ejecutivo de la nueva estación. Desde sus primeras participaciones se planteó la presencia de futuras estaciones de Bicipuma como posibles redes hacia el Colegio de Ciencia y Humanidades (CCH) en su plantel Sur. Estas consideraciones rigieron el proyecto y sus vínculos con la red vial y de circulaciones peatonales de la zona; inclusive derivaron en una propuesta de movilidad integral para el circuito del Centro Cultural Universitario. Se segregaba, en carril compartido, al Pumabús y al sistema Bicipuma prohibiendo el estacionamiento en vía y reubicando los cajones en los estacionamientos controlados del conjunto cultural. Tristemente, hasta la fecha estas propuestas no han avanzado y la zona cultural sufre las problemáticas derivadas del abuso del automóvil.





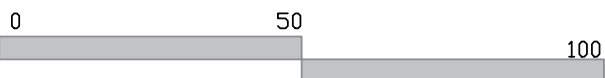
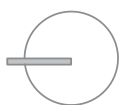
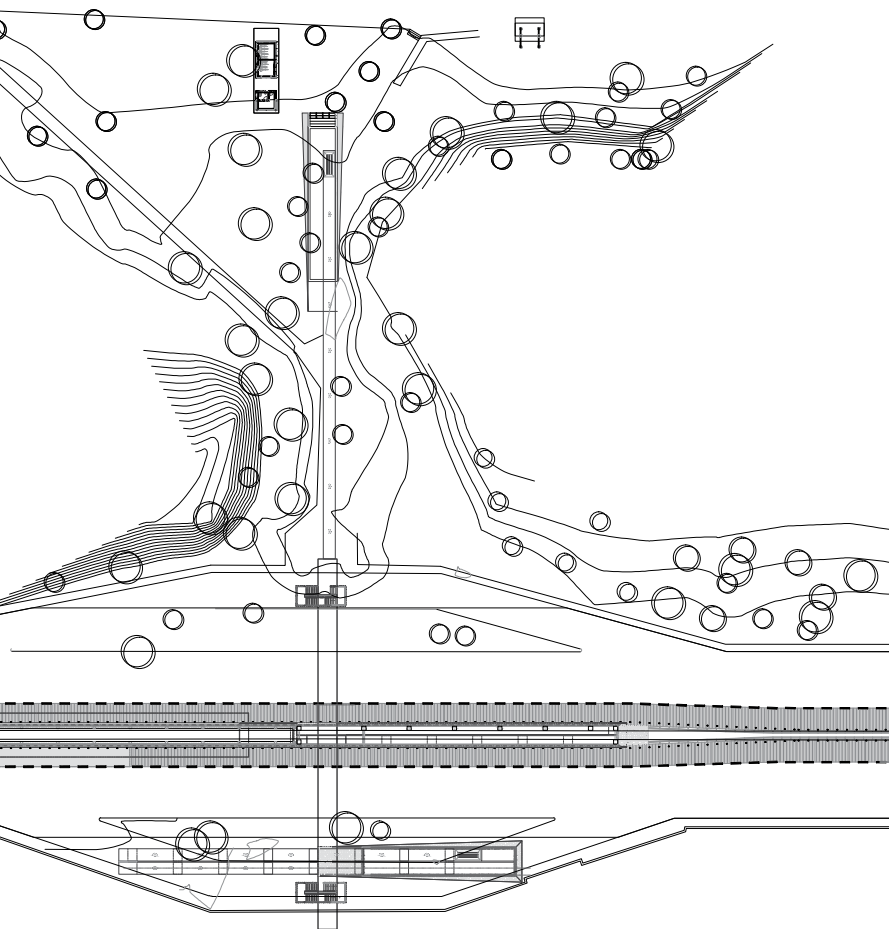
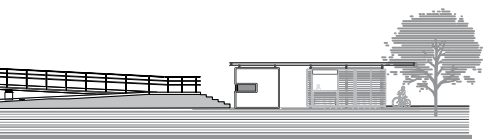
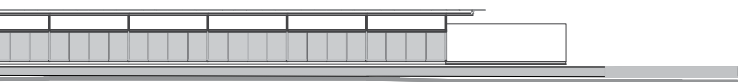
convivencia adecuada por casi 25 años. Adicionalmente, durante este periodo, la vinculación al Sistema de Transporte Colectivo Metro conectó nuestro campus con la red de transporte masivo más importante de la ciudad. Sin embargo, el crecimiento de la matrícula estudiantil –que llegó a sextuplicar lo originalmente planeado– el progresivo acceso de la mayor parte de la población al uso del automóvil, el crecimiento vertiginoso de la ciudad –la cual envolvió al campus e hizo de sus circuitos y calles zonas de paso a otros destinos– derivaron en el colapso de las vialidades internas, en la escases de estacionamientos y en un mayor índice de delitos relacionados con el robo de coches.

A inicios del nuevo milenio, las autoridades universitarias llevaron a cabo la estructuración de un proyecto integral de movilidad para la Ciudad Universitaria bajo la coordinación de los arquitectos Felipe Leal y Daniel Escoto. Incluía, entre otras soluciones, la creación de una red de transporte público gratuito que correría en los principales circuitos de CU, en carriles confinados, a la manera de los nuevos modelos de *Bus Rapid Transit* o BRT, que favorece el transporte masivo por encima del individual. Otra importante decisión fue el traslado de los cajones de estacionamiento hacia los estacionamientos del Estadio Olímpico; esto permitió liberar los saturados circuitos viales y recobrar las vistas del conjunto desde el exterior. Finalmente, entre las soluciones propuestas destaca el sistema de préstamo de bicicletas (Bicipuma), innovador proyecto de movilidad no motorizada que derivó, a la larga, en el primer y más exitoso programa de bicicletas públicas en México y Latinoamérica.

### CU y el sistema del Metrobús

A la par de la implementación de dichas soluciones, las autoridades del Distrito Federal instrumentaban su propia agenda de movilidad que incluía –como una de sus más importantes cartas– el proyecto de la Línea 1 del Metrobús a lo largo de la avenida de los Insurgentes. En tal proyecto se apostó nuevamente por sustituir el espacio destinado a los automóviles por el transporte público masivo. Dos estaciones conectan a la Ciudad Universitaria con ese importante sistema: Dr. Gálvez y Ciudad Universitaria. Esta última se encuentra frente al estadio de prácticas y cuenta con una estación de Bicipuma y una





En cuanto al proyecto de la estación, el edificio se concibió como un pabellón que se posa sobre un basamento de piedra que emerge de los derrames basálticos del Pedregal de San Ángel, con lo cual se remitía a los preceptos que rigen el discurso de los edificios del campus universitario. Es así que el pabellón retoma el lenguaje y los principios del movimiento de arquitectura internacional de los años cincuenta. Se buscó dialogar con el lenguaje original de la Ciudad Universitaria, privilegiando elementos compositivos y materiales, como la piedra, el concreto, el acero y el vidrio; con ellos se pretendió lograr un sentido de pertenencia al lugar y al contexto arquitectónico. La estación está proyectada con tecnologías pasivas de bajo impacto ambiental, con el propósito de convertirla paulatinamente en un edificio de autonomía energética. El empleo de superficies de cristal tanto en los laterales como en la parte superior de la estación ofrece mayor luminosidad en el espacio interior, la cual deriva en un menor consumo de energía al tiempo que permite una visión amplia del entorno natural que caracteriza a nuestra Ciudad Universitaria, y rinde culto al paisaje de la Reserva Ecológica del Pedregal. Ejemplo de lo anterior fue el gesto de sacar en voladizo el extremo del puente peatonal del conjunto por encima de la banqueta poniente de Insurgentes, de manera que todos los usuarios del sistema gozan de un inigualable, y hasta entonces inexistente, modo de apreciar la majestuosidad de ese espacio natural.

Este pequeño edificio pretende rendir tributo a la grandeza de la arquitectura emanada de la comunidad universitaria, cuya más alta expresión es el campus de Ciudad Universitaria y el conjunto del Centro Cultural Universitario. A la vez, la estación intenta acercar un espacio natural poco apreciado por la mayor parte de nuestra población. Se busca hacer dicho acercamiento como un importante ejercicio de integración, continuidad, modestia y respeto; actitudes cada vez más ausentes en el quehacer de los arquitectos contemporáneos.

