**Revisión sistemática sobre la adaptación de negocios de muebles durante la construcción del Metro de Bogotá**

Diversos estudios han documentado el impacto de las obras de transporte sobre el comercio local. Guerra y Cervero (2011) muestran que estos proyectos afectan negativamente el acceso físico a los negocios y reducen las ventas, un patrón que Rodríguez y Mojica (2022) confirman para el caso de Bogotá, identificando una caída directa en los ingresos debido a la interrupción del tránsito. Marsden et al. (2022) agregan que estos efectos se agravan cuando la planificación urbana carece de un enfoque que contemple las necesidades comerciales. Frente a estas afectaciones, algunos comercios logran adaptarse mejor que otros; el documento de la UPC (2021) destaca que aquellos con mayor organización interna tienen una mayor capacidad de respuesta. Entre las estrategias de adaptación, Alzate et al. (2023) y Wiley (2020) identifican el uso de redes sociales y la publicidad, aunque advierten que su documentación empírica aún es limitada. Sin embargo, alternativas como la reubicación resultan poco viables para la mayoría, debido a los altos costos asociados, según advierte Lin et al. (2015). En este contexto, la cooperación entre comerciantes emerge como una red de apoyo fundamental, como resalta el informe de Portico (2023). A pesar de estos esfuerzos individuales y colectivos, persiste una débil articulación entre el comercio afectado y las políticas públicas, según evidencia la Universidad Distrital (2023). Además, como señalan La Salle (2023) y un libro referenciado en Google Books, los programas institucionales existentes carecen de una focalización efectiva para sectores específicos, como el comercio de muebles.

Los vacíos principales identificados son la falta de estudios centrados específicamente en el sector de muebles, la ausencia de datos cuantitativos que midan el impacto real de estrategias como la publicidad o los canales digitales, y la escasa evidencia sobre el papel concreto de las instituciones en la mitigación del impacto. También se observa una limitada atención a procesos de adaptación a mediano plazo y una carencia general de datos primarios desagregados y localizados. Estos elementos dificultan una comprensión integral del fenómeno y abren oportunidades para futuras investigaciones aplicadas con enfoque territorial y sectorial.

Bibliografía

1. Forrero, F. (2021). Impacto urbano del proyecto metro de Bogotá en la localidad de Puente Aranda, Bogotá D.C. Colombia. Tramo Estación 8 (Cra. 50 con Av. Primero de Mayo) y Estación 9 (Autopista Sur con Av. Primero de Mayo). Universidad de Catalunya. <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/350156>
2. Thovalia, N. (2015). Complication of construction in Metro based on Planning and Management. Journal of Advances in Civil Engineering. <https://access.portico.org/Portico/auView?auId=ark:%2F27927%2Fphx7d5q4tdq>
3. Dong, L. (2014). Metro system: Construction, operation and impacts. Tunnelling and Underground Space Technology. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0886779823003930>
4. Ying, L. (2020). Toward a stakeholder perspective on safety risk factors of metro construction: A social network analysis. Wiley. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1155/2020/8884304>
5. Reddy, A. (2010). Subway productivity and profitability. National Academies. <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.3141/2143-07>
6. Chenggu, L. (2023). The impact of transportation on commercial activities: The stories of various transport routes in Changchun, China. Cities. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0264275122004188>
7. Beyazit, E. (2015). Are wider economic impacts of transport infrastructures always beneficial? Impacts of the Istanbul Metro on the generation of spatio-economic inequalities. Journal of Transport Geography. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692315000496>
8. López, A. (2023). Catastro social sobre la primera línea del proyecto metro de Bogotá: tramo Portal Américas–Av. Primero de Mayo. Universidad Distrital. <https://repository.udistrital.edu.co/items/0b53ef81-b245-45a8-a0ff-741a181f90a0>
9. Ergen, Y. (2018). An overview of urban and regional planning. IntechOpen. <https://books.google.com.co/books?hl=en&lr=&id=pVmRDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA41&dq=how+has+the+construction+of+the+metro+in+bogota+affect+small+industries+in+primera+de+mayo&ots=O8SP1EGlq1&sig=QubDXlRTfUsaM1gGmSoh3FMA39Q&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false>
10. Morales, D. (2021). Percepción frente a la construcción de la primera línea metro de Bogotá de los habitantes y comerciantes ubicados en la zona de influencia del proyecto. Universidad de La Salle. <https://ciencia.lasalle.edu.co/items/f7bfd566-cd07-4842-b6a0-189bfd4e72a8>