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

Diversas investigaciones han documentado el impacto negativo que pueden tener las obras de infraestructura de transporte sobre el comercio local. Guerra y Cervero (2011) evidencian que estos proyectos afectan el acceso físico a los negocios y reducen sus ventas, un patrón que Rodríguez y Mojica (2022) confirman para el caso de Bogotá, donde identifican una disminución directa en los ingresos debido a la interrupción del tránsito. Marsden et al. (2022) agregan que estos efectos se agravan cuando la planificación urbana no contempla las necesidades del tejido comercial.

Frente a estas afectaciones, algunos comercios logran adaptarse mejor que otros. El documento de la UPC (2021) señala que una mayor organización interna permite una mejor capacidad de respuesta ante las dificultades. En este mismo sentido, la cooperación entre comerciantes se presenta como una red de apoyo clave en contextos de transformación urbana, tal como lo destaca el informe de Portico (2023).

En cuanto a las estrategias de adaptación implementadas, Alzate et al. (2023) y Wiley (2020) identifican el uso de redes sociales y la publicidad como mecanismos relevantes, aunque advierten que la evidencia empírica disponible sobre su efectividad es aún limitada. Alternativas más drásticas, como la reubicación, resultan poco viables para la mayoría de los negocios, debido a los altos costos que implican, según advierte Lin et al. (2015).

A pesar de los esfuerzos individuales y colectivos, la articulación entre el comercio afectado y las políticas públicas sigue siendo débil. La Universidad Distrital (2023) resalta esta desconexión, mientras que La Salle (2023) y otras fuentes académicas subrayan que los programas institucionales existentes carecen de una focalización adecuada para sectores específicos como el comercio de muebles.

No obstante la amplitud de estudios existentes, persisten importantes vacíos en la literatura. Se destaca la falta de investigaciones centradas específicamente en el sector de muebles, así como la ausencia de datos cuantitativos que permitan medir el impacto real de estrategias como la publicidad o el uso de canales digitales. También es escasa la evidencia sobre el papel concreto de las instituciones en la mitigación del impacto, y se ha prestado poca atención a los procesos de adaptación a mediano plazo. Finalmente, la carencia general de datos primarios desagregados y localizados limita una comprensión integral del fenómeno, lo que abre 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. ScienceDirect. <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>