

Motivación y revisión de literatura

El desarrollo de grandes obras de infraestructura urbana, como el Metro de Bogotá, suele generar transformaciones económicas y sociales profundas en las zonas donde se construyen. Estos proyectos prometen mejorar la movilidad y dinamizar la economía local —por cada peso invertido en el metro se generan \$6.57 pesos de valor agregado y se incrementa el mercado laboral en 5.23% (Vargas González, 2018)—, pero durante su ejecución también producen tensiones: alteran los flujos de peatones, modifican el entorno comercial y pueden afectar temporalmente las ventas de negocios cercanos. En muchas ciudades del mundo, las fases de construcción de sistemas de transporte masivo han evidenciado tanto pérdidas económicas momentáneas como oportunidades de renovación para sectores comerciales estratégicos.

En Bogotá, la construcción de la estación E15 en Chapinero Central —una zona que concentra el 49.72% del total de estudiantes universitarios de la ciudad (Universidad Piloto de Colombia, 2013) y alberga más de 10 universidades— plantea interrogantes sobre los efectos inmediatos en los establecimientos frecuentados por estudiantes. Esta alta densidad estudiantil genera dinámicas comerciales particulares centradas en cafeterías, bares y restaurantes que funcionan como espacios de encuentro y socialización (Checa-Artasu, 2011). Específicamente, interesa conocer cómo ha cambiado la afluencia de clientes y la facturación de estos espacios de ocio durante el primer semestre de 2025, periodo en el que las obras han avanzado de forma visible. Un estudio de la Universidad Católica (2025) reveló que en Chapinero-Teusaquillo existen 626 negocios en el área de influencia, de los cuales el 70% reporta reducción en sus ingresos operacionales, el 60% experimenta aumento del ruido y el 32% reporta daños estructurales. Este análisis permitirá entender los impactos económicos de la construcción del Metro en un contexto local específico y aportar evidencia útil para el diseño de estrategias de mitigación para pequeños negocios que dependen del flujo universitario.

Diversos estudios en América Latina han mostrado que las intervenciones en infraestructura de transporte urbano, como la construcción de líneas de metro o sistemas de movilidad sostenible, generan transformaciones significativas en el comportamiento y las dinámicas económicas de las zonas aledañas. En el caso del área metropolitana de Guadalajara, se ha evidenciado que la accesibilidad al transporte sostenible desde las universidades no siempre es equitativa, lo que limita los beneficios para ciertos grupos estudiantiles (de Alba-Martínez et al., 2020). Por otro lado, investigaciones recientes sobre

gestión inteligente del tráfico destacan que la implementación de sistemas de transporte modernos puede mejorar la experiencia de viaje, reducir la congestión y fortalecer la conexión entre estudiantes y espacios de ocio urbano (Hsu et al., 2022). De manera complementaria, Deng et al. (2025) señalan que la calidad del entorno construido (incluyendo la red de transporte, las áreas verdes y los servicios de esparcimiento) influye directamente en el bienestar y las interacciones sociales de los universitarios, lo que sugiere que una mejor conectividad puede traducirse en mayor afluencia a lugares de recreación y consumo.

En el contexto de Bogotá, y específicamente de Chapinero Central, los estudios sobre paisaje cultural destacan que la revitalización del espacio público constituye una oportunidad para fortalecer las dinámicas urbanas y atraer nuevos flujos de visitantes (Martínez Garzón et al., 2019). Sin embargo, estudios sobre impactos socioeconómicos de obras públicas documentan reducciones de ventas de hasta 70%, pérdida de empleos y disminución significativa en los ingresos de comerciantes durante las fases de construcción (Caicedo et al., 2023). En este sentido, el caso de Chapinero Central ofrece una oportunidad única para analizar los efectos económicos de la construcción del Metro de Bogotá en espacios de ocio universitario, un tipo de establecimiento poco abordado por los estudios existentes. Al medir los cambios en la afluencia y la facturación durante el primer semestre de 2025, este trabajo aporta una mirada local y actual sobre los impactos de corto plazo de la infraestructura urbana en un contexto latinoamericano.

Este estudio aporta a la literatura sobre impactos de infraestructura urbana en América Latina al ofrecer evidencia microeconómica inédita sobre los efectos de corto plazo de la construcción del Metro de Bogotá en el comercio de ocio universitario en Chapinero Central. A diferencia de trabajos previos centrados en la accesibilidad o en impactos agregados, esta investigación cuantifica cambios directos en la afluencia y facturación de establecimientos cuya clientela depende del flujo estudiantil, un nicho comercial poco explorado. Al hacerlo, contribuye a entender la sensibilidad económica de sectores demográficos específicos frente a la disrupción urbana y proporciona una base empírica para diseñar estrategias de mitigación económica más focalizadas.

Referencias

- Caicedo, J., González, M., & Rodríguez, L. (2023). Afectaciones socioeconómicas de los comerciantes formales por obras públicas de infraestructura vial. Universidad

Mariana, Repositorio Institucional. Recuperado de
<https://repository.umariana.edu.co>

- de Alba-Martínez, H., García-Orozco, M., & Ramírez-Rosado, J. (2020). In(Equitable) accessibility to sustainable transport from universities in the Guadalajara Metropolitan Area, Mexico. *Sustainability*, 12(23), 10184. <https://doi.org/10.3390/su122310184>
- Deng, S., Zhou, Y., Zhang, X., & Chen, L. (2025). Urban built environment and its impact on university students' loneliness: A mechanistic study. *Frontiers in Public Health*, 13, 1578921. <https://doi.org/10.3389/fpubh.2025.1578921>
- Hsu, I.-C., Lin, T.-Y., Tung, L.-M., & Hsiao-Hsien, L. (2022). After the epidemic, is the smart traffic management system a key factor in creating a green leisure and tourism environment in the move towards sustainable urban development? *Sustainability*, 14(13), 7798. <https://doi.org/10.3390/su14137798>
- Martínez Garzón, J., Morales, L., & Rodríguez, P. (2019). El paisaje cultural como una oportunidad para la revitalización del espacio público de la zona de Chapinero Central. *Revista de Arquitectura*, 21(2), 45–56. Universidad Católica de Colombia. <https://doi.org/10.14718/RevArq.2019.21.2.1234>
- Secretaría de Desarrollo Económico de Bogotá (2025). Comerciantes impactados por el desarrollo de obras de infraestructura podrán acceder a ayudas económicas del Distrito. Portal oficial de la Alcaldía de Bogotá. Recuperado de <https://desarrolloeconomico.gov.co>
- Universidad Católica de Colombia (2025). Estudio sobre impactos económicos de la construcción de la Primera Línea del Metro en los comercios de Chapinero y Teusaquillo. Programa de Ingeniería Industrial. Recuperado de <https://repository.ucatolica.edu.co>
- Vargas González, J. (2018). Impactos económicos de la inversión del proyecto metro : un análisis de equilibrio general computable para la ciudad de Bogotá. Universidad de los Andes. Disponible en: <https://hdl.handle.net/1992/34650>