**Revisión Bibliográfica - Calle 72**

La Actuación Estratégica Calle 72 busca consolidar un nodo multimodal de transporte sostenible, integrando el metro, Regiotram y TransMilenio. Se promueve el desarrollo urbano mixto con énfasis en vivienda, comercio y espacio público, priorizando la movilidad peatonal y ciclista. Además, se contemplan estrategias para la reactivación económica y la protección de moradores (*Calle 72 | Secretaría Distrital de Planeación*, s. f.).Esta transformación podría reconfigurar el entorno de los negocios gastronómicos, afectando su dinámica de clientes y ventas, por lo que analizaremos estos efectos teniendo en cuenta una división por precios.

Desde una visión arquitectónica y de infraestructura, la construcción del metro por la calle 72 presenta afectaciones potenciales como la revitalización urbana y la mejora en la movilidad peatonal *(Galvis, 2020)*, así como incrementos en el valor del suelo y cambios en la dinámica económica del sector *(Quiroz Villanueva et al., 2025).* Nuestro aporte será entender cómo estos cambios en la zona, desde la valorización hasta la movilidad, pueden afectar de manera distinta a los restaurantes según si su oferta es de precios bajos, medios o altos, y cómo esperan adaptarse a esta nueva dinámica urbana.

Por otra parte,se muestra que los beneficios del transporte público no siempre se distribuyen equitativamente, dependiendo de factores como la seguridad urbana y programas sociales *(García et al., 2022).* A su vez, la experiencia del Metro de Medellín destaca la importancia de la cultura ciudadana y la gestión institucional para la resiliencia del sistema («El viaje debe continuar. Lecciones del Metro de Medellín para la movilidad segura en tiempos de COVID-19», 2020), y muestra cómo la ciudad se transformó: no solo con infraestructura, sino fortaleciendo la cohesión urbana y la cultura ciudadana, pese a sobrecostos y retrasos. Su modelo evidencia que el transporte masivo puede ser también motor de desarrollo social. *(Alberti et al., 2022).*

Además, en la experiencia del metro de Medellín hay evidencia de que las percepciones sobre movilidad varían según el nivel socioeconómico y el medio de transporte, afectando tiempos de desplazamiento y satisfacción. (*Informe de indicadores subjetivos sobre cómo vamos en movilidad, 2018 | Medellín Cómo Vamos*, 2020) Esto sugiere que la transformación de la Calle 72 podría impactar de forma distinta a los negocios gastronómicos, según el perfil y movilidad de su clientela.

Nuestro aporte será analizar de manera integral cómo la transformación urbana que trae consigo la construcción del metro en la calle 72 afecta de forma diferenciada a los negocios gastronómicos, no solo desde el impacto económico inmediato, como cambios en ventas o clientela, sino también considerando las dinámicas sociales y urbanas que influyen en su capacidad de adaptación. Al integrar estas dimensiones, podremos comprender mejor cómo factores como la movilidad de los clientes y las estrategias de cada negocio condicionan sus expectativas y posibilidades frente a esta gran transformación del entorno. Así, buscamos aportar una visión más completa que combine lo económico con lo social, identificando retos y oportunidades de los negocios gastronómicos en la zona.

**Referencias**

Alberti, J., Real, Ó. M. B., Juárez, R., & Pereyra, A. (2022). Líneas A y B del Metro de Medellín: Luces y sombras de un megaproyecto transformador. *IDB Publications*.<https://doi.org/10.18235/0004509>

Bonilla, G., & Eduardo, J. (2020). Intercambiador Modal Calle 72. *Instname:Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano*.<https://doi.org/10/10114>

*Calle 72 | Secretaría Distrital de Planeación*. (s. f.). Recuperado 25 de abril de 2025, de<https://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/actuaciones-estrategicas/estrategias/calle-72>

El viaje debe continuar. Lecciones del Metro de Medellín para la movilidad segura en tiempos de COVID-19. (2020, junio 24). *Moviliblog*.<https://blogs.iadb.org/transporte/es/el-viaje-debe-continuar-lecciones-del-metro-de-medellin-para-la-movilidad-segura-en-tiempos-de-covid-19/>

García, G. A., Ramírez-Hassan, A., Saravia, E., Vargas, R., Duque, J. F., & Londoño, D. (2022). Impacto de las intervenciones físicas en el transporte público en Medellín (Colombia) como herramientas para reducir la exclusión social. *IDB Publications*.<https://doi.org/10.18235/0004064>

Quiroz Villanueva, M. J., Guglielmi, F., De Fabiis, F., & Coppola, P. (2025). Social and Economic Impacts of Transportation Multi-Modal and Multi-Service Hub Development. *Sustainability*, *17*(4), Article 4.<https://doi.org/10.3390/su17041767>

*Informe de indicadores subjetivos sobre cómo vamos en movilidad, 2018 | Medellín Cómo Vamos*. (2020, enero 8).<https://www.medellincomovamos.org/node/23054>