

Universidad del Rosario

Facultad de Economía



Impacto del Metro de Bogotá en la rentabilidad de los vendedores ambulantes del corredor comercial de la Calle 72

Proyecto final del curso *Haciendo Economía*

Autores:

Julián Mauricio Romero
Sofía Obando Valero
Laura Valentina Corredor
José David Catral
Samuel Blanco

Docente:

Paul Rodríguez Lesmes

Bogotá D.C., 2025

Pregunta de investigación

¿Cómo ha afectado la construcción del Metro de Bogotá la rentabilidad de los negocios de los vendedores ambulantes ubicados en el corredor comercial de la Calle 72, en el contexto de las transformaciones urbanas de Chapinero?

Motivación

La construcción del Metro de Bogotá constituye uno de los hitos más significativos en la reconfiguración reciente del espacio urbano de la ciudad. Siguiendo a Marzolla et al. (2025), los grandes proyectos de infraestructura transforman de manera profunda el tejido económico y social, afectando especialmente a quienes dependen de actividades informales ligadas al territorio. Estos procesos modifican no solo el entorno físico, sino también las formas de vida y las estrategias de sustento de las poblaciones que habitan las zonas de intervención.

La Calle 72 representa un punto estratégico dentro de este proceso de transformación. Su ubicación en Chapinero, zona de alta movilidad y diversidad de usos, la convierte en un corredor clave para observar cómo las obras del metro inciden en los medios de vida de los vendedores ambulantes que ocupan el espacio público. Esta población, históricamente excluida de los procesos formales de planificación, enfrenta de manera directa los impactos económicos y sociales derivados de la construcción, lo que hace de este caso un escenario idóneo para analizar las tensiones entre infraestructura, informalidad y derecho a la ciudad.

El estudio se motiva por la necesidad de entender cómo las transformaciones urbanas afectan a quienes dependen del trabajo callejero para sostener su ingreso. Analizar las estrategias de adaptación de los vendedores ambulantes ante la construcción del metro permite identificar las condiciones reales bajo las cuales se experimenta el desarrollo urbano, aportando evidencia sobre los desafíos de equidad y reconocimiento que acompañan los proyectos de gran escala en Bogotá.

Nuestro estudio contribuye a la literatura de estudios urbanos sobre infraestructura, informalidad y transformación económica.

La literatura sobre los impactos urbanos y económicos de los sistemas de transporte masivo ha cobrado relevancia en las últimas décadas, especialmente en contextos del Sur Global donde las desigualdades espaciales y laborales estructuran la vida urbana. Numerosos estudios coinciden en que los proyectos de metro no solo modifican la movilidad, sino que también reconfiguran la organización económica, la estructura social y el sentido del espacio público (Lin, Wu & Zhang, 2024). Estas infraestructuras, concebidas como símbolos de modernización y eficiencia, pueden generar tanto oportunidades de desarrollo como procesos de desplazamiento y exclusión. Por tanto, comprender cómo la construcción del Metro de Bogotá afecta

a los vendedores ambulantes de la Calle 72 requiere revisar experiencias internacionales y locales que dialogan entre sí sobre la relación entre infraestructura, informalidad y derecho a la ciudad.

Los estudios sobre los impactos de los sistemas de metro muestran que estas infraestructuras, más allá de mejorar la movilidad, transforman profundamente las dinámicas económicas y sociales locales. Marzolla, Campanelli, Melo, Bruno y Loreto (2025) analizaron la expansión de la línea C del metro de Roma y encontraron un incremento significativo en las actividades económicas de las zonas intervenidas, acompañado de una reducción en la diversidad comercial, lo que evidencia una concentración de actividades y una especialización territorial. Según los autores, las mejoras en accesibilidad “generan externalidades positivas sobre el tejido económico local” (Marzolla et al., 2025, p. 3), aunque también reconfiguran las jerarquías urbanas al favorecer ciertos sectores frente a otros. Este hallazgo resulta útil para comprender cómo la construcción del Metro de Bogotá puede alterar el equilibrio económico de corredores mixtos como la Calle 72, donde convergen comercio formal, informalidad y movilidad intensiva.

Desde un enfoque comparativo, Rizwana, Rahman y Shawpnil (2025) estudiaron el caso del metro de Dhaka, concluyendo que la infraestructura “puede tanto ampliar oportunidades económicas como profundizar la precariedad de los medios de vida informales” (p. 12). En este contexto, los vendedores ambulantes experimentaron una doble realidad: algunos se beneficiaron del aumento del flujo peatonal, mientras otros sufrieron desplazamiento y pérdida de ingresos durante las obras. Este patrón de beneficio agregado y pérdida individual resulta especialmente relevante para Bogotá, donde la construcción del metro introduce una tensión entre los objetivos de modernización y las economías populares que sostienen la vitalidad del espacio público.

En el ámbito local, Morales (2021) examinó la percepción de comerciantes y habitantes frente a la construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá, destacando que la mayoría reportó una disminución significativa en sus ventas y un bajo nivel de comunicación institucional. Según su estudio, el 78 % de los comerciantes encuestados señaló afectaciones económicas directas y el 64 % manifestó no haber recibido información o acompañamiento durante la ejecución del proyecto. Estas percepciones evidencian la distancia entre el discurso técnico del desarrollo urbano y las experiencias cotidianas de quienes habitan los corredores de obra.

A su vez, Medrano (2019) plantea que la Calle 72 fue concebida como una centralidad metropolitana dentro del modelo de “Desarrollo y Diseño Urbano Asociado a la Movilidad (DDUAM)”. Dicho enfoque prioriza la integración modal y la renovación del entorno, sin incorporar adecuadamente a los trabajadores informales en el proceso de transformación. Esto resalta cómo las políticas de planificación urbana suelen omitir las economías informales, pese a su papel fundamental en la sostenibilidad económica del espacio público.

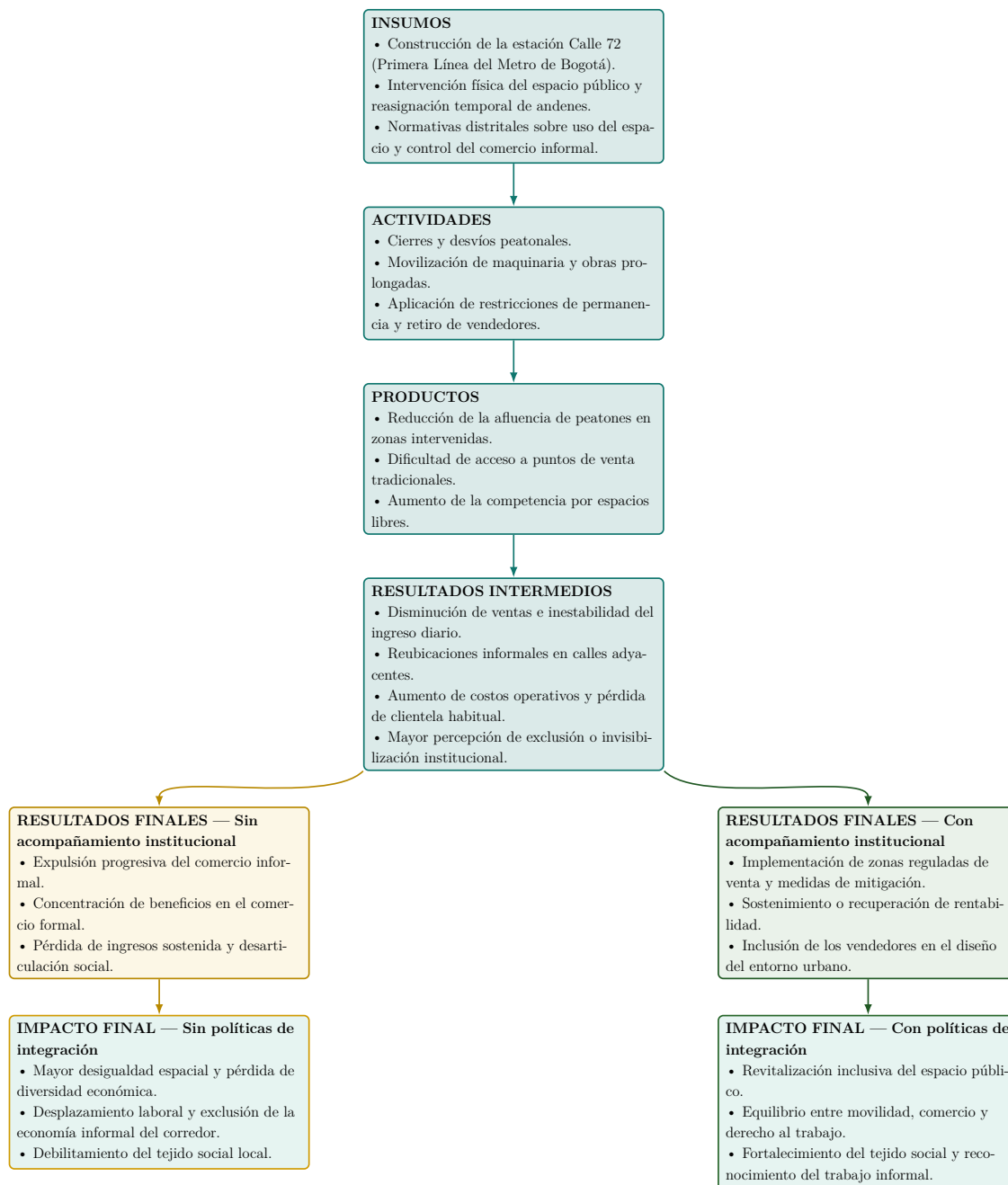
Bernal-Torres, Peralta-Gómez y Thoene (2020) ofrecen una lectura cualitativa sobre los significados del trabajo informal en Bogotá. A partir de entrevistas con vendedores ambulantes, muestran que estos otorgan a su labor un sentido de dignidad, servicio y autonomía, entendiendo su presencia en la calle como una forma legítima de participación económica y social. Los vendedores “ven sus actividades como honorables y como una contribución al bienestar de la sociedad” (Bernal-Torres et al., 2020, p. 2). Este enfoque simbólico complementa los análisis económicos al mostrar que los impactos del metro no solo afectan la rentabilidad, sino también el reconocimiento y la pertenencia en la ciudad.

En conjunto, la literatura revisada coincide en que las grandes infraestructuras de transporte reconfiguran los espacios y las economías locales, pero diverge en torno a su equidad y sostenibilidad social. Nuestro estudio contribuye a esta discusión al analizar cómo la construcción del Metro de Bogotá transforma, de manera simultánea, la movilidad, la economía y la vida urbana de los vendedores ambulantes de la Calle 72. Los estudios revisados fortalecen este enfoque al aportar perspectivas que orientan nuestro análisis: Marzolla et al. (2025) permiten anticipar cómo la obra puede alterar la dinámica comercial del corredor; Rizwana et al. (2025) ofrecen un marco comparativo para comprender los efectos diferenciados sobre los vendedores; Morales (2021) aporta evidencia empírica sobre las afectaciones económicas locales; Medrano (2019) brinda una mirada urbanística que ayuda a situar la Calle 72 dentro de los procesos de planificación metropolitana; y Bernal-Torres et al. (2020) incorporan la dimensión simbólica del trabajo informal, fundamental para entender las implicaciones sociales y de identidad en nuestro estudio.

Teoría del Cambio

La teoría del cambio propuesta busca explicar cómo la construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá, particularmente la estación Calle 72, afecta la rentabilidad y las condiciones de trabajo de los vendedores ambulantes que desarrollan su actividad en el corredor comercial de Chapinero. El planteamiento parte de la premisa de que los grandes proyectos de infraestructura urbana generan transformaciones estructurales en la economía local, pero sus efectos dependen del grado de acompañamiento institucional y de la capacidad de los actores informales para adaptarse.

El modelo considera tres dimensiones interrelacionadas: **(i)** la económica, asociada a la variación en ventas e ingresos; **(ii)** la espacial, vinculada con los cambios en accesibilidad, circulación peatonal y ubicación de los puntos de venta; y **(iii)** la social, relacionada con la percepción de legitimidad, seguridad y reconocimiento del trabajo informal en el espacio público. Bajo esta lógica, los impactos no son únicamente materiales, sino también simbólicos y de integración urbana.



Consentimiento Informado para Participantes de la Investigación

Impacto en los negocios ambulantes debido a la construcción del Metro de Bogotá

Este estudio forma parte del proyecto académico “*Impacto del Metro de Bogotá en la rentabilidad de los vendedores ambulantes del corredor comercial de la Calle 72*”, desarrollado en el marco del curso *Haciendo Economía* de la Universidad del Rosario. Su propósito es comprender cómo la construcción del metro ha afectado el trabajo, las ventas y las estrategias de adaptación de los vendedores ambulantes ubicados en esta zona.

Usted ha sido invitado a participar porque desarrolla su actividad económica en un área directamente influenciada por las obras del metro. Su experiencia es fundamental para analizar cómo este tipo de proyectos urbanos impactan la economía local y las condiciones laborales de los trabajadores informales.

Si acepta participar, se le harán algunas preguntas sobre su experiencia laboral, los cambios que ha percibido desde el inicio de la obra y las estrategias que ha utilizado para mantener su actividad. Su participación es completamente voluntaria. Puede abstenerse de responder cualquier pregunta o retirarse en cualquier momento sin que esto le genere perjuicio alguno.

Toda la información que usted comparta será tratada de forma estrictamente confidencial. No se solicitarán nombres, números de identificación ni ningún dato que permita reconocer su identidad o la de su negocio. Los resultados se presentarán únicamente de manera agregada y con fines académicos.

Este estudio no implica riesgos físicos ni psicológicos. Su participación busca aportar al conocimiento sobre los efectos sociales y económicos de las grandes obras de infraestructura en Bogotá.

Si tiene preguntas o desea más información sobre la investigación, puede comunicarse con los investigadores responsables:

Laura Valentina Corredor

Teléfono: 305 753 3205

Correo electrónico: lauravalentinacorredor@gmail.com

Samuel Blanco Castellanos

Teléfono: 316 709 0943

Correo electrónico: samuel.blanco@urosario.edu.co

Firma del participante

Fecha: _____

Referencias

- Bernal-Torres, C. A., Peralta-Gómez, M. C., & Thoene, U. (2020). *Street vendors in Bogotá, Colombia, and their meanings of informal work*. *Cogent Psychology*, 7(1), 1726095. <https://doi.org/10.1080/23311908.2020.1726095>
- Lin, Y., Wu, X., & Zhang, T. (2024). *Metro systems impacts on urban development and socioeconomic dynamics: A global perspective*. *Journal of Urban Transport Studies*, 18(2), 145–162.
- Marzolla, F., Campanelli, B., Melo, H. P. M., Bruno, M., & Loreto, V. (2025). *Increasing accessibility by public transport benefits local economy: The effect of a new metro line in Rome*. *Complex Systems and Urban Dynamics*, 12(4), 1–15. <https://arxiv.org/abs/2510.01449>
- Medrano, L. (2019). *Diseño urbano, transformaciones urbanas y movilidad: El caso de la Calle 72 en Bogotá*. Universidad Nacional de Colombia.
- Morales Romero, D. S. (2021). *Percepción frente a la construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá de los habitantes y comerciantes ubicados en la zona de influencia del proyecto* [Proyecto de grado, Universidad de La Salle].
- Rizwana, T., Rahman, M., & Shawpnil, I. (2025). *Comparative analysis of informal vendors around Dhaka Metro: Impacts on livelihoods and adaptation strategies*. *Journal of Urban and Regional Research*, 29(3), 201–220.