

CONTENIDO

3. Conformación histórica de Facatativá	4
3.1 Reseña Histórica	4
3.2 Cronología de crecimiento	25
3.2.1 Cronología de crecimiento Urbano	25
3.2.2 Cronología de crecimiento Rural	36
3.3 Conclusiones	37

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Localización Parque Arqueológico de Facatativá. Fuente: Elaboración propia sobre imágenes del Igac y Google Earth, 2014	5
Ilustración 2. Compendio documental del Parque Arqueológico de Facatativá	5
Ilustración 3. Localización Honda - Facatativá - Bogotá. Fuente: Elaboración propia, 2014	12
Ilustración 4. Localización Edificio de la Compañía de Luz y Molino Moderno. Elaboración propia sobre aerofotografía, Noviembre 2014	20
Ilustración 5. Parque Arqueológico Las Piedras del Tunjo	21
Ilustración 6. Arte rupestre sobre las piedras del Parque Arqueológico.....	21
Ilustración 7. Localización de las 30 manzanas del casco urbano que conformaban Facatativá en 1905. Fuente: Fotografías aéreas Noviembre 2014, elaboración propia.	24
Ilustración 8. Facatativá en 1939. Fuente: Fotografía aéreas del IGAC, elaboración propia, 2014.....	26
Ilustración 9. Facatativá en 1955. Fuente: Fotografía aéreas del IGAC, elaboración propia, 2014.....	27
Ilustración 10. Facatativá en 1963. Fuente: Fotografía aérea del IGAC, elaboración propia, 2014.	28
Ilustración 11. Facatativá en 1973. Fuente: Fotografía aérea del IGAC, elaboración propia, 2014.	29
Ilustración 12. Facatativá en 1985. Fuente: Fotografía aérea del IGAC, elaboración propia, 2014.	30
Ilustración 13. Facatativá en 2005. Fuente: Fotografía aérea del IGAC, elaboración propia, 2014.	31
Ilustración 14. Facatativá en 2009. Fuente: Herramienta del historial de imágenes de Google Earth. Elaboración propia, 2014.	32

Ilustración 15. Facatativá en 2011. Fuente: Herramienta del historial de imágenes de Google Earth.
Elaboración propia, 2014. 33

Ilustración 16. Facatativá en 2014. Fuente: Fotografías aéreas propias realizadas para este diagnóstico. Elaboración propia, 2014. 34

ÍNDICE DE PLANOS

Plano 1. Explicación geopolítica del territorio Muisca..... 6

Plano 2. Localización esquemática de los resguardos en el siglo XVI..... 7

Plano 3. Resguardo de Facatativá. Amparos y Tierras. Fuente: Elaboración propia, 2014 7

Plano 4. Plano de localización del epicentro de conformación urbana 8

Plano 5. Plano interpretativo de los indicadores históricos detonantes de la evolución urbana. Fuente: Elaboración propia, 2014. 8

Plano 6. Casco Urbano de Facatativá en 1852 8

Plano 7. Plano de los sectores del proceso de construcción del Camino Real de Honda (1555 - 1559)Fuente: Elaboración propia, 2014..... 12

Plano 8. Caminos coloniales, cacicazgos y capitanías en el territorio 13

Plano 9. Caminos iniciales de comunicación, año 1887. Fuente: Elaboración propia, 2014. 14

Plano 10. Plano interpretativo del desarrollo urbano en 1916..... 15

Plano 11. Plano de localización por tramos de la construcción del ferrocarril de la Sabana 16

Plano 12. Localización de la plaza de mercado..... 17

Plano 13. Plano interpretativo de las dinámicas comerciales en el siglo XX 18

Plano 14. Plano de equipamientos que hacen parte de la evolución histórica del Municipio de Facatativá. Fuente: Elaboración propia, 2014. 22

Plano 15. Conformación de las 30 manzanas. Fuente Elaboración propia, 2014 23

Plano 16. Plano interpretativo de los detonantes históricos de la evolución del Municipio de Facatativá 25

Plano 17. Conformación histórica del crecimiento Rural y la caracterización de sus elementos. Elaboración Propia, 2014..... 36

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Disminución de Indios tributarios en el Valle de Facatativá (1600 - 1718).

Fuente: Elaboración propia, 2014. Datos tomados de: Alcaldía de Facatativá..... 10

Tabla 2. Crecimiento urbano desde 1905. Fuente: Áreas medidas sobre cartografía propia. Elaboración propia, 2014. 35

3. CONFORMACIÓN HISTÓRICA DE FACATATIVÁ

El presente documento recopila y sintetiza el trabajo del historiador Andrés Olivos Lombana “Historia de Facatativá”, en el cual reconstruye el proceso de conformación histórica del municipio de Facatativá.

Desde el enigma de los pictogramas, los muiscas y aborígenes, recorriendo el periodo colonial, los resguardos, el pueblo indio, el surgimiento del poblado por el influjo del camino real de Honda, la venta de tierras de resguardos y reacomodo de la finca raíz, hasta la construcción de edificaciones e infraestructuras aún hoy importantes como el hospital San Rafael, el ferrocarril, las redes principales de servicios públicos domiciliarios incluyendo todos los aspectos que influyen en lo que ahora es la conformación urbana y regional del Municipio de Facatativá.

Adicional al libro “Historia de Facatativá”, se tuvo en cuenta el trabajo de Ignacio Sánchez Ramírez, donde recoge la historia precolombina y arqueológica de Facatativá al igual que una breve reseña histórica de la ciudad.

El crecimiento urbano a través de la historia determina los escenarios territoriales en los que se fue generando el crecimiento social, económico y cultural de Facatativá. Es por esta razón que con base en aerofotografías del IGAC se evidenciaron las etapas de crecimiento urbano desde 1939 hasta la actualidad.

3.1 RESEÑA HISTÓRICA

LOS INICIOS

La historia de Facatativá se remonta al Arte rupestre y a los pictogramas¹ sobre las rocas naturales e inamovibles por grupos humanos prehistóricos. En las Piedras del Tunjo, localizadas en el Parque Arqueológico de Facatativá y en sus inmediaciones, se encuentran pictogramas que hacen alusión a simbolismos que sugieren o permiten evocar objetos o ideas abstractas, por lo general, relacionadas con temáticas como la región o la magia.

¹ Arte con expresión artística con más de 30.000 años de vigencia

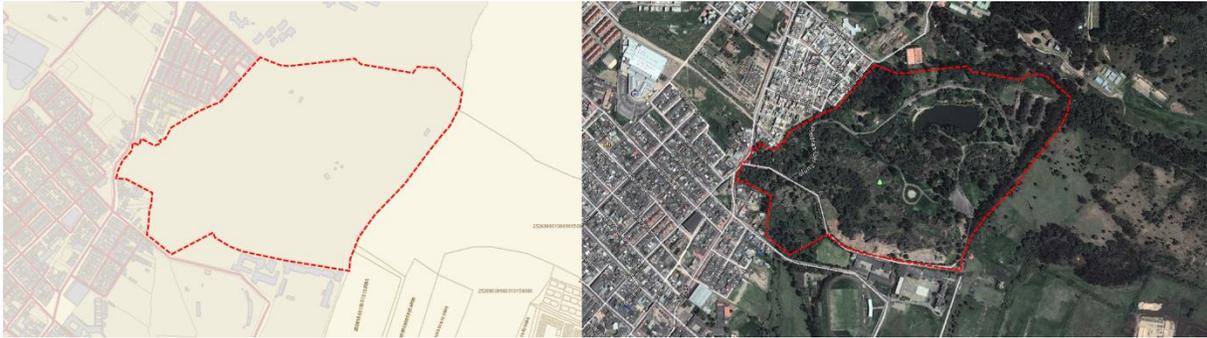


Ilustración 1. Localización Parque Arqueológico de Facatativá. Fuente: Elaboración propia sobre imágenes del Igac y Google Earth, 2014

En la actualidad no ha sido posible establecer una fecha o periodo exacto en la que fueron pintados los pictogramas. Tradicionalmente se mencionaban 60 murales referenciados numéricamente, de los cuales se han identificado 37. A su vez, se han encontrado 12 rocas, para un total de 49 murales registrados.



Ilustración 2. Compendio documental del Parque Arqueológico de Facatativá

Fuente: Olivos Lombana, Andrés, 2011: 169

Hacia el año 3000 a.C. se empieza a producir un cambio en el territorio de la Sabana, en cuanto a la conformación de los asentamientos y al modo de alimentación; se empiezan a presentar los primeros vestigios de campamentos rudimentarios localizados en lo que hoy se conoce como Chía, Vistahermosa, Aguazuque, Galindo, Zipacón y la Sabana de Bogotá. Ya hacia el siglo II a.C. se comienzan a configurar desarrollos cacicales regionales hasta la llegada de los españoles en el siglo XVI.

La Cordillera Oriental estuvo poblada por grupos de filiación Chibcha, tales como los Muisca, los Guanes y los Laches. Se puede establecer el sector de las piedras como lugar sagrado para los Muisca, partiendo de una primera aproximación del origen de la palabra FACATATIVÁ y su relación geopolítica con el territorio de ese entonces.

FAC: Afuera

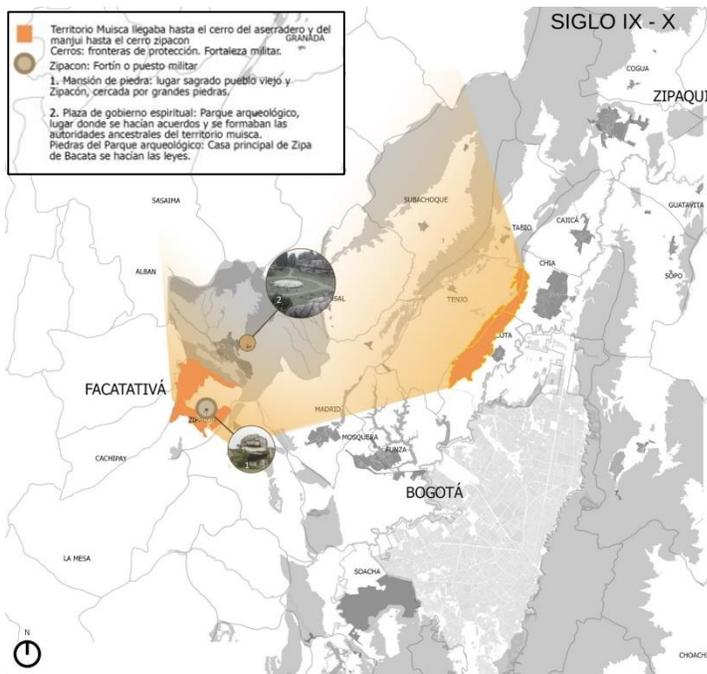
A: Dominio

HYCA TA: Cueva de Piedra

CA: *Mansión del soberano*

TA: *Labanza²*

Los historiadores facatativeños Ramírez Sánchez y Manrique Zarate, interpretan el nombre de Facatativá como “Cercado fuerte al final de la llanura”, partiendo de las distintas composiciones y comprensiones del término, donde las tres las palabras labranza, cercado y piedra se repiten constantemente.



Plano 1. Explicación geopolítica del territorio Muisca

Fuente: Elaboración propia, 2014.

Entre los siglos IX y X, los Muisca comienzan a habitar el territorio de la cordillera oriental, abarcando gran parte del altiplano cundiboyacense (25.000 km²) y aprovechando la abundancia de agua del río Bogotá y sus afluentes. Se estima que su población estaba cercana a los ochocientos mil (800.000) y un millón (1.000.000) de habitantes.

Desde antes de la llegada de los españoles, se encontraban en el territorio dos cacicazgos, definidos como entidades políticas autónomas compuestas por una o varias capitanías. A su vez, existían dos concentraciones principales de poblamiento: el cacicazgo de Facatativá y el cacicazgo de Chueca; por su parte se reconocían en el territorio las capitanías de Niminjaca, Tenequene, Uspa y Hungo.

LA LLEGADA DE LOS ESPAÑOLES

Los españoles al llegar al territorio en 1538, bajo el mandato de Gonzalo Jiménez de Quesada, realizaron su proceso de poblamiento a partir de la conformación de poblamiento existente fusionándose con los pueblos indios.

El 20 de noviembre de 1559 desde España llegan las instrucciones para fundar los pueblos indígenas; en dichas instrucciones se dictaminan las características que debía tener el territorio o población conquistada teniéndose en cuenta: fácil acceso a pie y a caballo, abundancia en agua y leña, tierras fértiles para la siembra, su localización debía encontrarse cerca de las vías y se debía optar por la mejor parte del territorio.

² Olivos Lombana, Andrés, 2011: 169

Los edificios del pueblo se constituían en primera instancia en la plaza principal centralizada, de la cual salían las calles de forma proporcional. La Iglesia debía situarse en el canto de la plaza al igual que la casa del cacique, la casa del cabildo, la cárcel y las demás edificaciones consideradas principales.

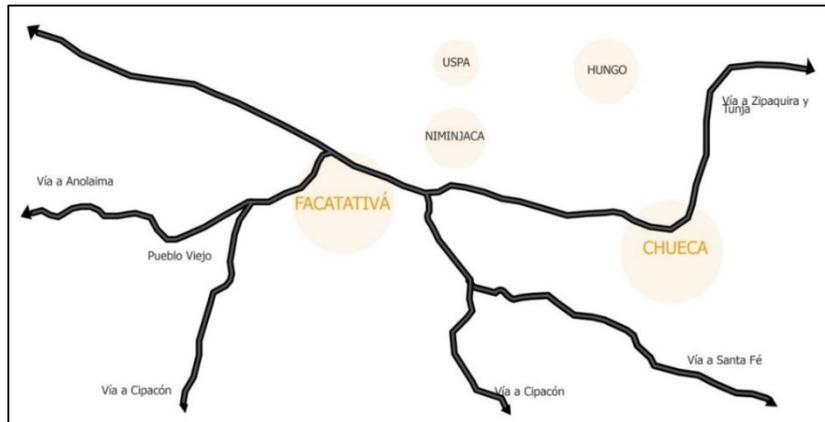
Como consecuencia de los abusos cometidos por los conquistadores desde los primeros años se evidencia una crisis demográfica en la población aborígen y disminución de mano de obra entre los años 1592 y 1605.

La corona crea los Resguardos como un mecanismo mediante el cual congregan y reducen a un espacio delimitado a la población indígena, con el fin de poder ejercer control político y administrativo. Para preservar étnicamente a los indígenas se prohíbe la presencia y vivienda de mestizos y blancos al interior de los resguardos. Se ha podido evidenciar que el Resguardo del poblado de Facatativá, se extendía hasta el pueblo de “Cipacón” y “Chueca”.

Plano 2. Localización esquemática de los resguardos en el siglo XVI

Fuente: Elaboración propia, 2014.

En las tierras del resguardo de Facatativá se concentra el mayor número de pobladores, generando así un epicentro del proceso de conformación urbana del pueblo de indios, llamado Teuta.



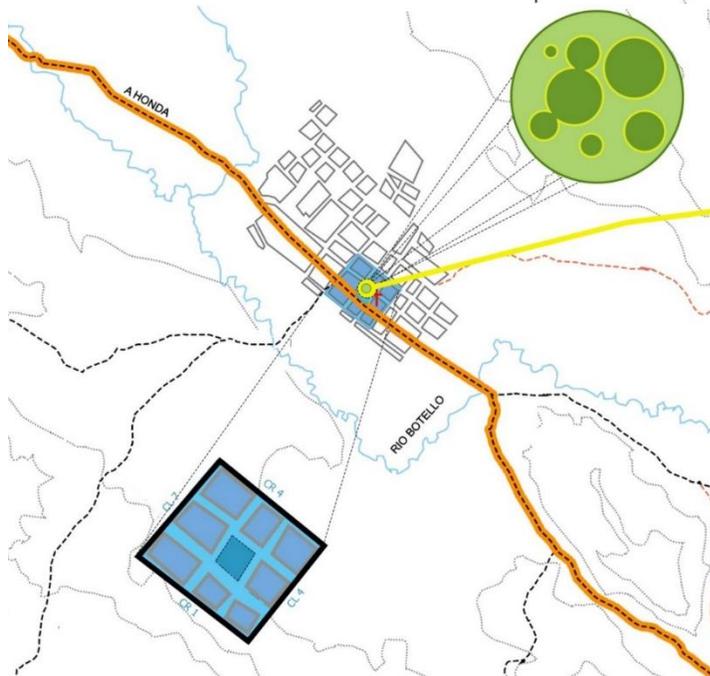
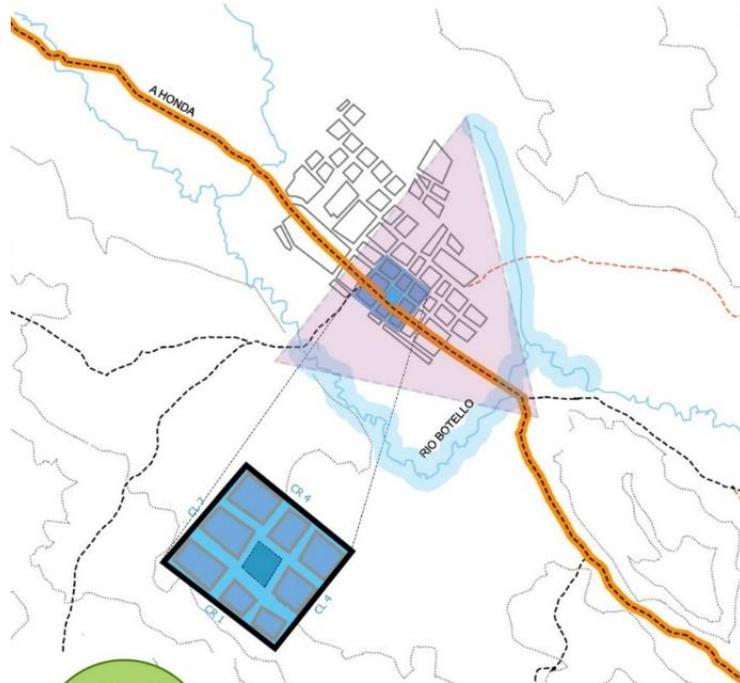
Plano 3. Resguardo de Facatativá. Amparos y Tierras.
Fuente: Elaboración propia, 2014

A continuación se enumeran los seis indicadores históricos que señalaron a Teuta como el centro del proceso de conformación urbana del pueblo indio.

Plano 4. Plano de localización del epicentro de conformación urbana

Fuente: Elaboración propia, 2014.

1. Apertura del Camino a Honda
2. Traslado del antiguo pueblo de Facatativá
3. Construcción de la iglesia
4. Traslado y agregación de Chueca
5. Configuración y medidas urbanísticas para el pueblo de indios
6. La plaza como lugar



Plano 5. Plano interpretativo de los indicadores históricos detonantes de la evolución urbana. Fuente: Elaboración propia, 2014.

Plano 6. Casco Urbano de Facatativá en 1852

Fuente: Elaboración propia, 2014.



La construcción de la iglesia en 1639 establece el comienzo del trazado de la plaza y las calles. El traslado y agregación de Chueca a Facatativá tuvo tres intentos con Ibarra (1594), Gómez de Mena (1600) y Gabriel de Carvajal (1639). Se realiza finalmente en 1639, año que concluye la construcción del templo. En 1639, no existiendo aún el poblado, Carvajal ordena que se pueble y agreguen dichos indios de Chueca en Teuta; dicta, a su vez, disposiciones concretas para el trazado de la plaza y las calles, dando comienzo al proceso de conformación urbana; la plaza se halla al interior del resguardo y los vecinos prestantes se ubican alrededor de sus costados, como expresión de jerarquía y poder económico y comercial.

Mientras se conforma el sector urbano de Teuta, se observa en el campo y las capitánías la conformación de veredas alrededor de las estancias y las haciendas. La conformación territorial indígena empieza a transformarse, desapareciendo el pueblo viejo de indios de Chueca y la absorción de Tenequene por Teuta.

La actividad productiva de la población tenía como base la siembra de papa y maíz, posteriormente se añade el cultivo de trigo, en el siglo XVIII; la inclusión y comercialización de este nuevo tipo de siembra repercute en el desarrollo de la sociedad al fortalecer su relación con Santafé. Así mismo, cabe resaltar que, a partir del siglo XVII las actividades agrícolas y ganaderas toman fuerza en estancias y haciendas.

Durante este periodo se puede evidenciar varios factores que desencadenan la pobreza en la población indígena entre los que se puede mencionar, por un lado, la explotación y abuso por parte de españoles, corregidores y hacendados que tenían control de los indígenas y realizaban altos cobros de tributo; por otro lado se presenta escasez de tierras cultivables, pérdida de cosechas por heladas, inundaciones y plagas, invasión de siembras, conflicto por linderos, entre otros.

Estas situaciones conllevaron a la disolución de los resguardos, no obstante las causas principales se produjeron como resultado de la tendencia hacia la disminución demográfica de indios, la dinámica creciente del mestizaje, la presencia de estancieros y mestizos en resguardos y la disminución del 50% del número de tributarios (1600 – 1718).

Tabla 1. Disminución de Indios tributarios en el Valle de Facatativá (1600 - 1718).
Fuente: Elaboración propia, 2014. Datos tomados de: Alcaldía de Facatativá

Disminución de Indios Tributarios en el Valle de Facatativá (1600 – 1718)				
	Año 1600	Año 1718	Disminución	Disminución %
Facatativá	170	69	101	59.4%
Chueca	65	28	37	56.9%
Total	235	97	138	58.7%

LA COLONIA

En el periodo de la colonia los corregimientos entran en proceso de decadencia. Se comienza a fortalecer el proceso de mestizaje en donde se observa una tendencia en el crecimiento demográfico de blancos y mestizos y a su vez un decrecimiento demográfico indio.

La audiencia de Santafé lideró gestiones, a finales del periodo de la colonia, para transformar los pueblos indios en parroquias de blancos. La diferencia entre Parroquia de indios y Parroquia de blancos radicaba en la responsabilidad del cura, del párroco y gastos de la iglesia. En 1761 se sabe por el análisis de Basilio Vicente de Oviedo, que en Facatativá el vecindario era numeroso y había una mayor población de blancos que de indios (300 vecinos, 50 indios).

Desde los años sesentas y setentas del siglo XVIII se observa en Facatativá el aumento de población y el crecimiento del comercio, reflejado este último, por el acrecentamiento del número de personas

que acuden los días miércoles de mercado. En 1790 se denomina a Facatativá como “El Puerto de todo el Reyno”³

Ante el crecimiento del pueblo (en particular de Teuta) el cura Juan de Ignacio Salazar solicita, en 1772, la creación de la alcaldía pedánea para Facatativá, lo cual genera un aumento del comercio y de la población tanto residente como visitante, aglomerando gran cantidad de personas.

Por disposiciones legales los indios no podían vender las tierras, no tenían libertad, solo tenían derecho de usufructo sobre las parcelas que cultivaban. La crisis y descomposición de los resguardos era cada vez mayor por la presión de los estancieros y mestizos en sus linderos, su presencia al interior del resguardo, bien por invasión o en condiciones de arrendatarios y el abandono y descuido de tierras por parte de los mismos indios.

SIGLO XIX

En 1820 se decreta la devolución a los naturales, como propietarios legítimos, todas las tierras que formaban parte de los resguardos. Una vez reintegrados los resguardos a los indígenas, deberían ser repartidos entre sus familias en proporción a los miembros de cada una y a la extensión de terreno. El Artículo 4 de la Ley de 22 de Junio de 1850 autorizó a las Cámaras de la Provincia arreglar a medida, repartimiento, adjudicación y libre enajenación de los resguardos de indígenas para que dispusieran de sus propiedades.

Esto tuvo un impacto inmediato en los resguardos de Facatativá, produciendo una venta masiva de tierras. Los indios fueron obligados a vender sus parcelas. En pocos años toda la propiedad pasó a unas pocas personas y los indios se convirtieron en arrendatarios. Se encuentra que, en 1889 los mayores propietarios de finca raíz en Facatativá eran Fruto Pulido e Inocencia de LaTorre con 25 propiedades.

INFRAESTRUCTURA

Facatativá llegó a denominarse como el Puerto de todo el Reyno: por un costado de su plaza principal, (Cr. 2ª hoy en día), cruzó durante más de cuatro siglos el camino real de Honda, el más importante para el ingreso y salida de pasajeros y mercancías hacia y desde la capital. Operó, a su vez, como puerto, como lugar de descanso de los viajeros, como lugar de cambio, alquiler de mulas, etc. Con este nuevo camino surgieron ventas, posadas y finalmente hoteles: se consolidó un punto de encuentro de comerciantes y agricultores para la transacción de compra y venta, y se transformó en un lugar de enganche para muleros, arrieros, cocheros y de tenderos, talabarteros y herreros, llegando poco a poco nuevos pobladores.

En relación a la infraestructura cabe mencionar como hechos significativos en la evolución de Facatativá; el 21 de Noviembre de 1555 la Real Audiencia destinó fondos para la apertura de una vía que pusiera en directo contacto al naciente puerto de Honda con la capital. El puerto de Honda, había surgido por la fundación de Mariquita. En él venía a confluir todo el comercio de las demás ciudades ya fundadas (Ibagué, Tocaima, Neiva, etc).

Los sectores de proceso de construcción del camino real de Honda-Santafé fueron: el tramo de Santafé a Facatativá, en la Sabana, abierto en los primeros años de la Conquista del Nuevo Reino y

³ Ibídem, p 58

mantenido por los indios. El segundo tramo fue Facatativá-Boca de Monte-Siquima-Villeta, abierto hacia 1551, cuando se dispuso la fundación de esta Villa y el tercero Villeta-Honda (1555-1559).

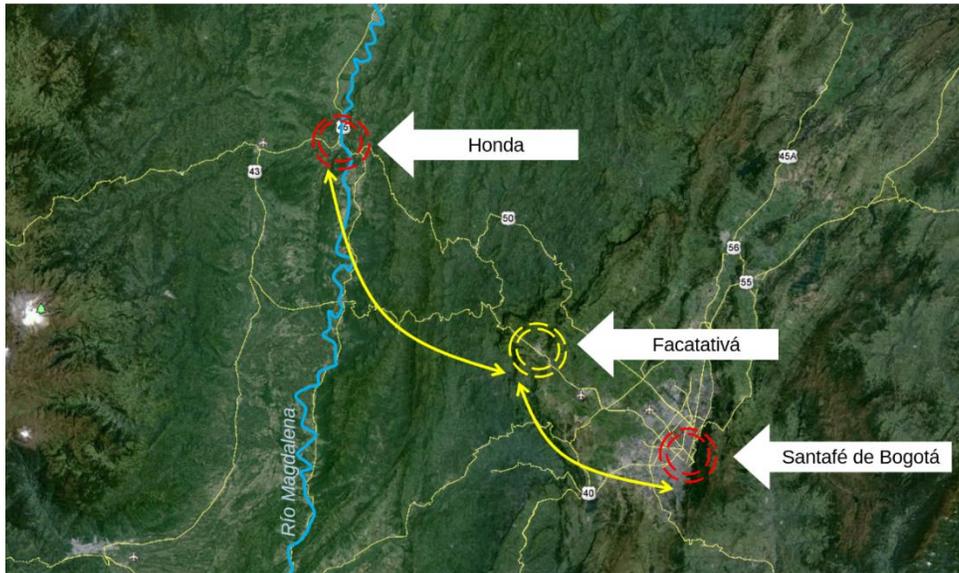
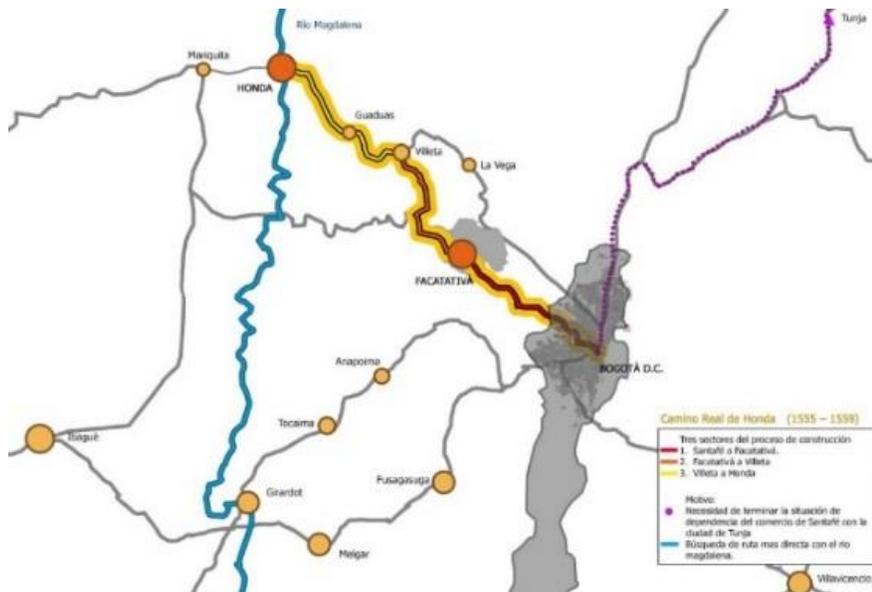


Ilustración 3. Localización Honda - Facatativá - Bogotá.
Fuente: Elaboración propia, 2014



Plano 7. Plano de los sectores del proceso de construcción del Camino Real de Honda (1555 - 1559) Fuente: Elaboración propia, 2014.

A finales del siglo XIX era la única salida de Bogotá al Atlántico, sin embargo nunca llegó a tener una infraestructura adecuada para comunicación o transporte terrestre. Para principios del siglo XX llegaba a su decadencia definitiva, como camino, a consecuencia de la apertura de los ferrocarriles de Girardot y la Sabana.

LOS CAMINOS REALES

Los primeros indicios de los caminos reales, se remontan a la época indígena, en donde los aborígenes abrieron estrechos senderos por el diario caminar, utilizándolos como rutas de cacería e intercambio comercial; a su vez, labraron caminos sagrados a lagunas y montañas, los cuales fueron modificados por los españoles en caminos de herradura. Durante el periodo colonial, el mantenimiento de los caminos reales fue deficiente y se limitaban a ser senderos para peatones y bestias.

En 1887 se encontraban siguientes caminos: el Camino Nacional (Carretera Bogotá- Facatativá), con un ancho que variaba de 5.5m a 14m, y el cual constaba de cuatro puentes de mampostería de arco localizados en Plazuela, Chicuesa, Botello y Santa Elena; los Caminos Comunales que conducían a Bojacá con un ancho de 12m; el camino que conducía a Zipacón con un ancho de 6m; y el camino que conducía a Anolaima.

Por su parte se encontraban los puentes: Puente de los micos (corta la vía Zipacón), el Puente de las Cuevas, el Puente de El curso y el Puente de las Ánimas.

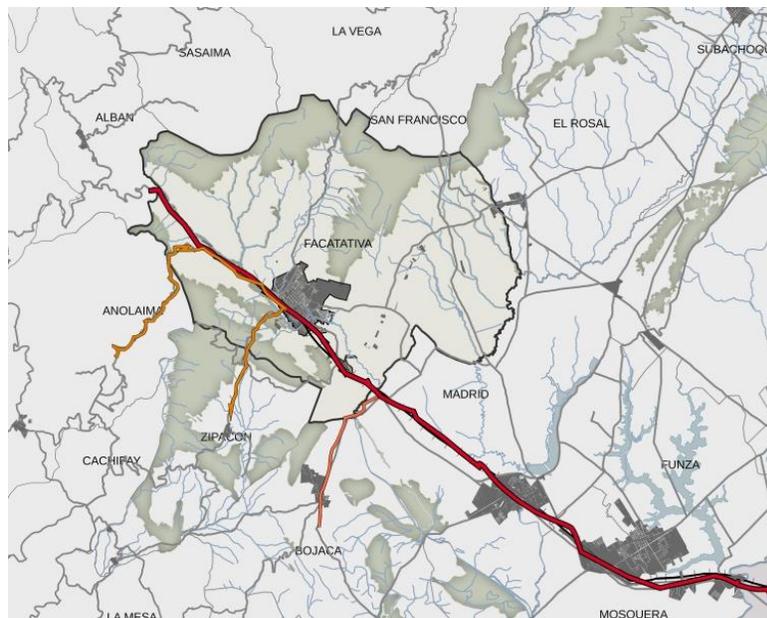


Plano 8. Caminos coloniales, cacicazgos y capitanías en el territorio

Fuente: Elaboración propia, 2014.

A mediados del Siglo XIX se siguen conservando los caminos coloniales, y a su vez han aparecido otros caminos que comunican las haciendas y las veredas con el centro de la población o el sector urbano que ha crecido mínimamente. El lento crecimiento urbano de la población, se dinamiza bruscamente con la construcción de la carretera que conecta Facatativá con Bogotá (1849) generando la construcción del Hotel Los Manzanos y la mejoría de las posadas existentes, creando el servicio de transporte en coches entre Bogotá y Facatativá y el desarrollo comercial del naciente Municipio.

En la actualidad el camino de Facatativá a Zipacón conserva parte del tramo colonial; el camino de Facatativá a Anolaima parte desde Pueblo viejo y avanza en descenso y en varios tramos se puede observar el empedrado del antiguo camino de herradura.

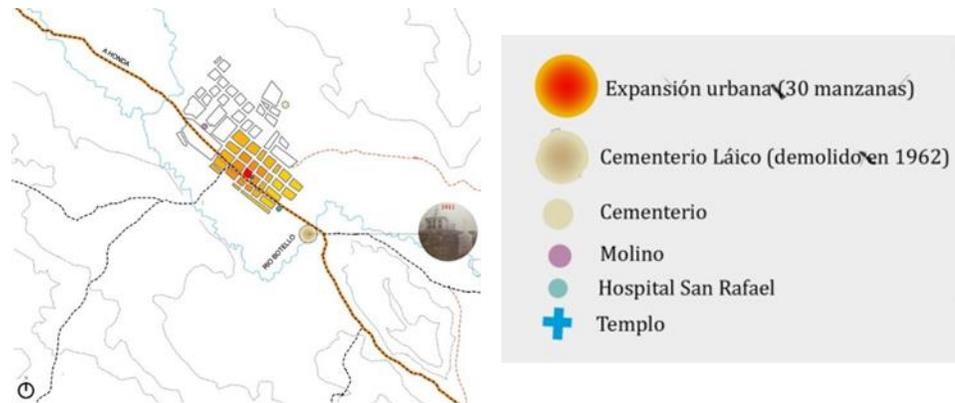


Plano 9. Caminos iniciales de comunicación, año 1887. Fuente: Elaboración propia, 2014.

SIGLO XX

Facatativá a principios del siglo XX aparece como una ciudad en crecimiento. Al terminar la Guerra de los mil días (1902) y sumado a la dinámica de comunicaciones generadas por el tren con Bogotá, se reactiva la economía y crece la movilidad del Municipio. El 15 de Junio de 1905 se designa a Facatativá como Capital del departamento. Se crea el Registro Municipal: órgano oficial del Municipio cuyo primer número (11 de diciembre de 1907) dictamina medidas tendientes a la construcción de la municipalidad y formación Ciudadana.

El Censo de 1905 arroja una población de 9.074 habitantes. Existían únicamente dos casas de adobe y teja y la casa consistorial (almacenes Luciano González y local de escuelas públicas) En 1916 el área urbana era de treinta manzanas, diez parciales, diez calles y cinco carreteras. Existe un alumbrado eléctrico, acueducto público, teatro (capacidad 2000 personas), buenos edificios, palacio de gobierno departamental y municipal, dos hospitales (San Rafael con sala de cirugía prestando servicios a toda la provincia), dos cementerios, un molino, la plaza principal adoquinada y el templo.



Plano 10. Plano interpretativo del desarrollo urbano en 1916

Fuente: Elaboración propia, 2014.

La Plaza Central tenía una superficie de 10.000m² una fuente central y estaba completamente empedrada. La Plazuela de La Unión (1908) (actualmente Parque Santander) contaba con cunetas y una alcantarilla. El 3 de julio se dictó el Acuerdo No. 11, donde se establece que esta plaza se destinara para la venta de animales. La venta de miel se destinó a los dos solares que posee el Municipio en la parte urbana en *El Paisaje*⁴ (entre plaza principal y la estación del ferrocarril).

En 1907 el Concejo Municipal se encargó del ornato y arreglo de calles (embaldosadas) con énfasis en las manzanas que no distaban más de tres cuadras de la plaza principal. En 1908 se expide el Decreto sobre el aseo de la ciudad. El Art. 1° dictaminaba que las casas y tiendas tenían que estar blanqueados, desyerbados y los tejados en perfecto estado; el Art. 2° prohibía el arrojado de basuras y aguas a las calles; el Art 3° establecía que cada tercer día los pobladores tenían que barrer en frente de sus propiedades y tener recogidas las basuras para ser recibidas por el carro de aseo; el Art. 4° prohibía la entrada de carros de aseo a las casas a sacar las basuras y el Art. 5° prohibía mantener animales (gallinas, perros, etc.) en las calles. En el mismo año se expide un acuerdo sobre el cobro de impuestos de aseo, alumbrado y vigilancia de acuerdo a una nomenclatura urbana teniendo jerarquía el marco de la plaza en las cuatro calles o carreras.

La ciudad a principios de siglo tiene una infraestructura de servicios de comunicación. El Telégrafo llega a Colombia en 1865, y el primer mensaje transmitido en Colombia fue en Facatativá el 1° de noviembre de 1865. En 1851 se establece la Notaria de Facatativá y en 1859 se establece la oficina de Registro. En 1913 ya se proyectaban películas en Facatativá.

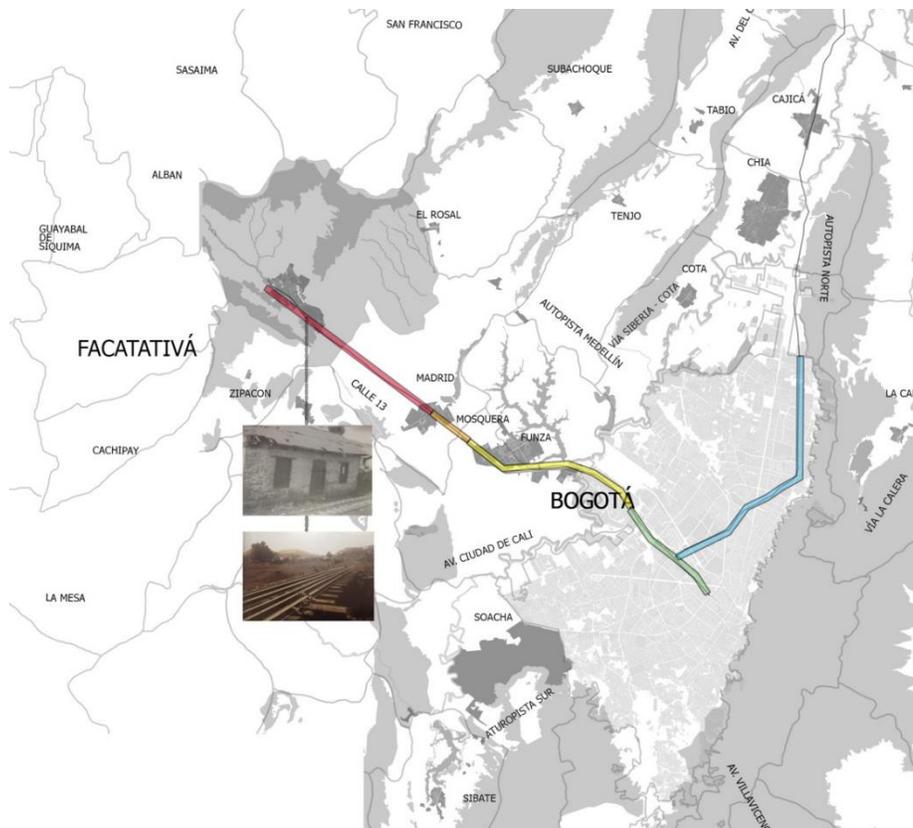
En la primera década del siglo XX Facatativá era considerada como “La ciudad más comercial de Cundinamarca”. En 1908 se construye la Fábrica de ladrillo, a diez minutos de la estación del ferrocarril, con una extensión de 50 fanegadas, una edificación de cuatro tramos a cien metros del camino real. Igualmente se construyen los talleres de fundición de hierro, cobre, etc., propiedad de Alfonso Galindo.

En los años 80 del siglo XIX se considera a Facatativá como la capital Ferroviaria de Cundinamarca con la llegada de las locomotoras, pero a mediados del siglo XX y décadas después desaparece.

⁴ P.110

Los primeros Ferrocarriles en la Sabana fueron el Ferrocarril de la Sabana (Facatativá – Bogotá) (1882 – 1889) con un tramo de 40 km; el Puente del Común. (Puente del Común – Bogotá) (1894); la estación de Cajicá. (Cajicá – Bogotá) (1896); el Ferrocarril del Sur (Rio Magdalena – Bogotá); la estación de Sibate (1989) y el Ferrocarril de Girardot (1881 – 1909) con un tramo de 132 km.

La construcción del Ferrocarril entre Facatativá y Bogotá da inicio en 1882, con la importación de rieles, durmientes y dos locomotoras. La Estación fue demolida en 1990. La construcción se llevó a cabo en 5 tramos, De Facatativá a Madrid hasta el 8 de enero de 1888, de Madrid a Mosquera hasta el 22 de abril de 1888, de Mosquera a Fontibón hasta febrero de 1889, de Fontibón a Puente Aranda hasta el 13 de mayo de 1889 y finalmente de puente Aranda a Bogotá hasta el 20 de julio de 1889.



Plano 11. Plano de localización por tramos de la construcción del ferrocarril de la Sabana

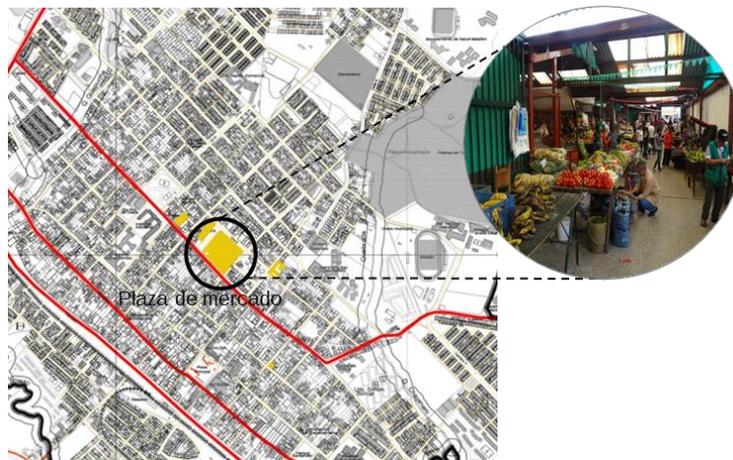
Fuente: Elaboración propia, 2014.

Cronología de Construcción:

1. **De Facatativá a Madrid:** 8 de enero de 1888
2. **De Madrid a Mosquera:** 22 de abril de 1888
3. **De Mosquera a Fontibón:** febrero de 1889
4. **De Fontibón a Puente Aranda:** 13 de mayo de 1889
5. **Puente Aranda a Bogotá:** 20 de julio de 1889

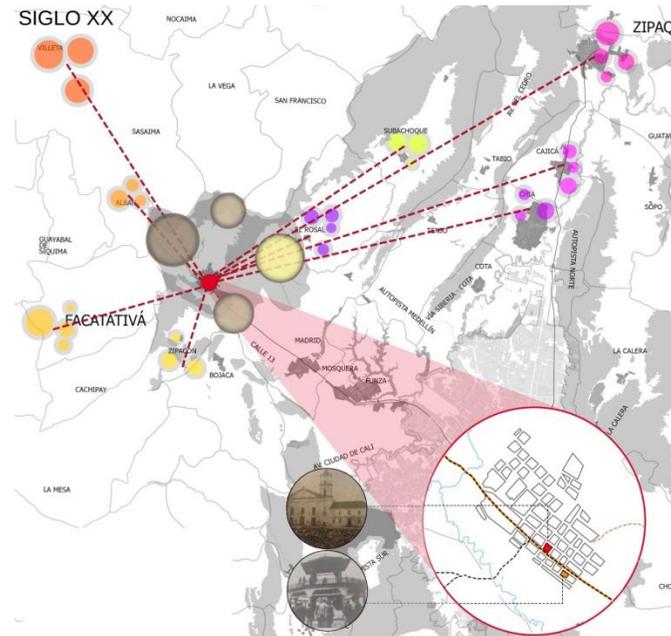
El Ferrocarril de la Sabana constituyó para Facatativá un factor de crecimiento demográfico, urbano, comercial y en general de su economía. El auge se comprende desde 1889 hasta finales de 1925, cuando el Ferrocarril de Girardot suspende el trasbordo en Facatativá y pasa de largo hacia la estación de la Sabana de Bogotá.

En el ámbito productivo y económico los comerciantes llegaban desde las veredas del Municipio, al igual que de diversos municipios aledaños como Villeta, Albán, Anolaima, Zipacón, Subachoque, el Rosal, Zipaquirá, Cajicá y Chía para comercializar panela, miel, papa, zanahoria, alverja, verduras, etc. En los años treinta, el mercado se continuaba realizando en la plaza principal. En 1949 se compró el lote donde se realizaría la plaza de mercado cubierta para el municipio.



Plano 12. Localización de la plaza de mercado Fuente: Elaboración propia, 2014.

Tradicionalmente en el Municipio se fueron estableciendo zonas para la actividad agrícola y otras para la ganadería. En 1944 la situación planteaba la zona occidental para cultivos de papa, en tierras altas al levante de ganado, la región norte se dedica al cultivo de trigo y maíz y el sur a la ganadería. La feria ganadera realizada en Facatativá fue considerada como una de las más importantes de Cundinamarca, la cual se desarrollaba en las instalaciones de la Plaza de Ferias inaugurada en 1933.



Plano 13. Plano interpretativo de las dinámicas comerciales en el siglo XX

Fuente: Elaboración propia, 2014.

A mediados del siglo XVI, con la llegada de sacerdotes españoles, se inicia el adoctrinamiento de los indígenas. En Facatativá, se ve la clara transición de una capilla con techo pajizo, al templo moderno inaugurado en 1895. Igualmente desde los inicios del siglo XX y hasta la década de los sesenta existen dos cementerios paralelos, uno tradicional, de vocación católica, y otro, el cementerio laico.

Los antecedentes de la actual Catedral de Facatativá se remontan a las capillas doctrineras levantadas en la segunda mitad del siglo XVI. Es importante resaltar que no existió un único templo por la constante remodelación y reparación por incendios o derrumbes en los años 1785, 1805, 1826 y 1967.

En el Siglo XVI, debido a los escasos recursos, los curas doctrineros se construyeron humildes improvisadas capillas de bahareque y techos de paja. En 1595 existía una capilla en Facatativá y en Chueca. No se había construido un templo o iglesia hasta 1601, cuando el oidor Diego Gómez de Mena ordena la construcción de una iglesia de piedra y teja. En 1785, con el mayor y más destructor terremoto que experimentó Santafé de Bogotá y el virreinato en el siglo XVIII, el templo de Facatativá sufre graves destrozos. Las reparaciones y la terminación del templo se dieron en 1787.

La construcción del templo moderno se dio desde 1870 hasta 1895. En el año 1866 se destinó el lote para la construcción del nuevo templo, el cual permanece hasta el día de hoy. En 1967 un grave temblor afecta las torres, la fachada y parte interna de la catedral, la cual fue reconstruida en breve tiempo.

En 1911 muere U. Matías Sierra, importante personaje en Facatativá, que por haber muerto fuera de la iglesia católica fue desechado a las puertas del cementerio común. La familia Sierra cedió un lote de su propiedad para el difunto, dando así al surgimiento del cementerio laico.

En 1887 funcionaba un pequeño hospital militar y un hospital de caridad (1884 - 1890) en el lote inicial destinado para el matadero. Este consta a su vez de una capilla. En 1916 se describe a este, el hospital San Rafael, como el prestador de servicios de toda la provincia con una gran sala de cirugías. En el periodo de 1922 a 1932 se dio el traslado del Hospital al nuevo edificio ubicado en la carrera 2, llevando a cabo la ampliación de sus instalaciones y servicios con una sala de maternidad, una sala operatoria y de alojamiento de enfermos, servicio de clínica externa, y dos médicos.

LOS SERVICIOS PÚBLICOS DESDE SUS INICIOS

En cuanto a los servicios públicos y requerimientos urbanos, la problemática giraba en torno al acueducto y alcantarillado. Facatativá sufría de un mal servicio de energía, por la falta de constancia y las altas tarifas. Desde 1915 se prestaba el servicio de energía eléctrica y alumbrado por una empresa privada “Compañía de Luz y Molino Moderno”. En 1937 la plaza central y el parque Santander contaban de alumbrado. Se evidenciaba la necesidad, a su vez de construir un estadio y espacio de promoción del deporte, dándose a cabo en 1949 la construcción del Estadio Municipal de Facatativá.



Edificio de la Compañía de Luz y Molino Moderno 1916

“Historia de Facatativá”, pág. 147



Ilustración 4. Localización Edificio de la Compañía de Luz y Molino Moderno. Elaboración propia sobre aerofotografía, Noviembre 2014

El primer Acueducto se resume en lo que fue la construcción de una pila en el centro de la plaza principal, desplazando así el trabajo de las aguateras, mujeres indígenas que trasportaban el agua a las casas en sus cabezas. De la hacienda la Guapucha en Mancilla se desprendía el primer acueducto que existió en Facatativá, construido a principios de siglo. El raudal en primer lugar llenaba la cajita del agua en una esquina de la calle 5ª con carrera 5ª y terminaba en una fuente ubicada en el centro de la plaza principal. Aquí se evidenciaban los atrasos y necesidades en cuanto a servicios públicos, teniendo en cuenta que Facatativá era la capital del departamento. Una de estas necesidades más urgentes era la del acueducto.

En 1928 se firma el contrato para la construcción del acueducto. La obra se inició a fines de 1928 y se dio al servicio sin estar terminada en 1931. En este año existía únicamente la tubería que conduce la fuente a los tanques de distribución. En 1937 se firmó un nuevo contrato para instalación de planta de filtración, el cual no se cumplió. En 1949 solamente se logró la construcción de algunas obras incompletas en el gatillo. Finalmente en 1969 se constituye la Empresa de acueducto y alcantarillado de Facatativá. En 1975 se construyó la presa de El Gatillo, la planta purificadora, los tanques de captación y distribución y el cambio de tubería urbana

CONSTITUCIÓN PARQUE ARQUEOLÓGICO

En el periodo de 1946 a 1969 se dio a cabo la expropiación de terrenos en el Parque Arqueológico de Facatativá, después que en 1934 se toman acciones para la conservación de las Piedras del Tunjo y el Cercado de los Zipas. En 1972 se firma un contrato como solución para el arreglo del Parque

Arqueológico que estaba abandonado. En el 2007 se plantea inconveniencias en el mantenimiento de zonas de recreación al interior del parque, por lo cual se propone el Parque como un museo de arte rupestre al aire libre, prohibiendo así espacios recreativos más no de servicios.



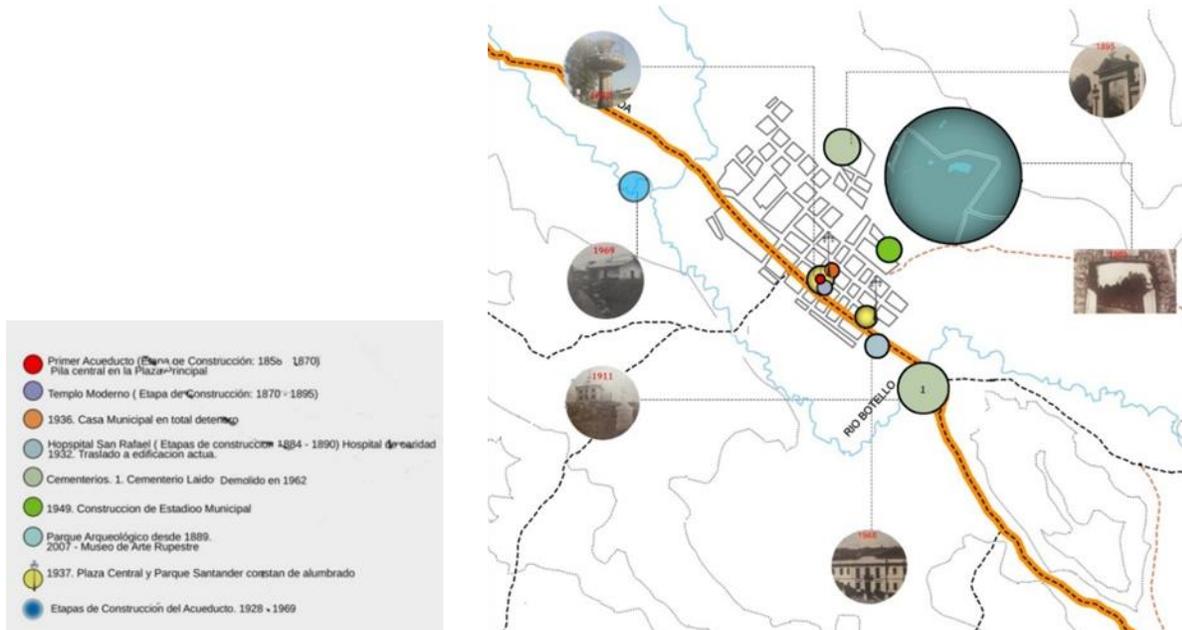
Ilustración 5. Parque Arqueológico Las Piedras del Tunjo



Ilustración 6. Arte rupestre sobre las piedras del Parque Arqueológico

LOCALIZACIÓN DE LOS DIVERSOS EQUIPAMIENTOS EN LA HISTORIA.

La anterior recopilación puede resumirse en los equipamientos que hacen parte de la evolución histórica del municipio de Facatativá, enumerados en el siguiente diagrama.



Plano 14. Plano de equipamientos que hacen parte de la evolución histórica del Municipio de Facatativá. Fuente: Elaboración propia, 2014.

La rápida evolución demográfica se evidencia en los censos de 1834 y 1851 donde en el primero se registran 2.636 habitantes y en el segundo, diecisiete años después se registran 5.025 habitantes. El Centro Poblacional (1851 – 1905) tiene una notoria dinámica en su crecimiento por la conformación de la carretera Bogotá - Facatativá del año 1849 al año 1850, el servicio de Ómnibus en 1854, la organización Hotel Los Manzanos del año 1853 al año 1854, la mejoría del abastecimiento de agua en 1870, la construcción de la estación de tren en 1889 y la creación del Hospital San Rafael en 1890.

TRANSFORMACIÓN URBANA Y CRECIMIENTO POBLACIONAL.

En 1905, siendo Facatativá la capital del Departamento de Cundinamarca, se generan consecuencias positivas en ámbito político, económico, urbanístico. Hay una notable mejoría en las calles, en la plaza y en la prestación de los servicios públicos. El censo de ese año arroja una población de 9.074 habitantes, y la parte urbana está conformada por 30 manzanas, calles rectas y casas de teja. En estos años se construirían edificaciones de dos plantas, paredes elevadas, patios interiores, etc. La conformación de los barrios se define por calles y carreras. En cada barrio comienza la aparición de una panadería y una tienda, generando un sentido de pertenencia en la población sectorial.



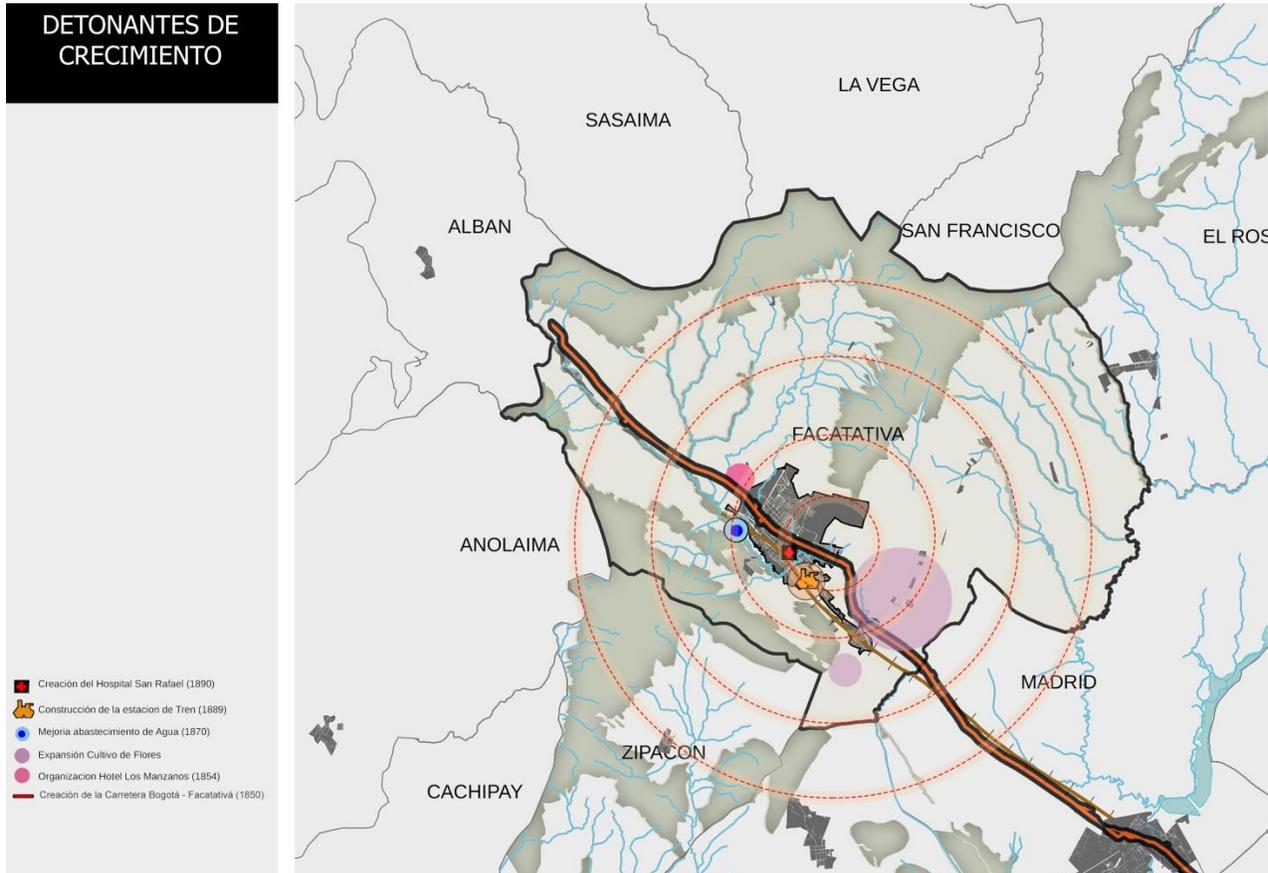
Plano 15. Conformación de las 30 manzanas.
Fuente Elaboración propia, 2014



Ilustración 7. Localización de las 30 manzanas del casco urbano que conformaban Facatativá en 1905. Fuente: Fotografías aéreas Noviembre 2014, elaboración propia.

En 1939 se inicia un proceso lento de construcción de modestas casas de algunos vecinos en el marco de la plaza formándose poco a poco el pueblo de Facatativá. En el campo alrededor de encomiendas, estancias y haciendas se levantarían chozas y humildes casas apareciendo poco a poco las veredas, algunas con el nombre de las haciendas. En 1887 existían 19 veredas: Churrasi, Rosal de los Manzanos, Laguna, Malabrigo, Aserradero, Los Andes, Sorrento, Corito, Bermeo, Altamira, Tierramorada, Rosal, Moyano, Tablón, Chueca, Prado, Laureles y Corzo.

Al iniciar la década del setenta, Facatativá cuenta con infraestructura bancaria, comunicaciones y transporte. En 1973 existe un crecimiento población urbana por migraciones generadas por la cercanía del municipio con Bogotá, por su corredor industrial, por su expansión de los cultivos de flores dando la aparición del barrio Cartagena.



Plano 16. Plano interpretativo de los detonantes históricos de la evolución del Municipio de Facatativá

Fuente: Elaboración propia, 2014.

3.2 CRONOLOGÍA DE CRECIMIENTO

3.2.1 Cronología de crecimiento Urbano

Teniendo en cuenta el crecimiento histórico que ha tenido el Municipio y con base en las fotografías aéreas del IGAC que relacionamos a continuación:

- Vuelo C-1 del 13/12/1939, sobre 711, fotos 530, 532, 534 y 535.
- Vuelo C-3 del 18/12/1939, sobre 717, fotos 638, 640, 641 y 642
- Vuelo O-C-741 del 11/01/1955, sobre 2837, fotos 151 y 513 y sobre 2838, fotos 526 y 528
- Vuelo O-R-700 del 10/12/1963, sobre 3911, fotos 20 y 14

- Vuelo O-C-1436 del 16/01/1973, sobre 26443, fotos 149 y 151
- Vuelo C-2236 del 16/07/1985, sobre 33275, fotos 539 y 541
- Vuelo C-2751 del 04/03/2005, sobre 40108, fotos 07, 09, 11 y 12

Se realizó un análisis cronológico del crecimiento urbano que ha tenido Facatativá.

Año 1939

En el año 1939, el casco urbano de Facatativá estaba compuesto por 53 manzanas y tenía un área aproximada de 120 Ha. Lo que indica que desde 1905 hasta 1939, la ciudad creció 23 manzanas, casi el doble de lo que había a principio de siglo.

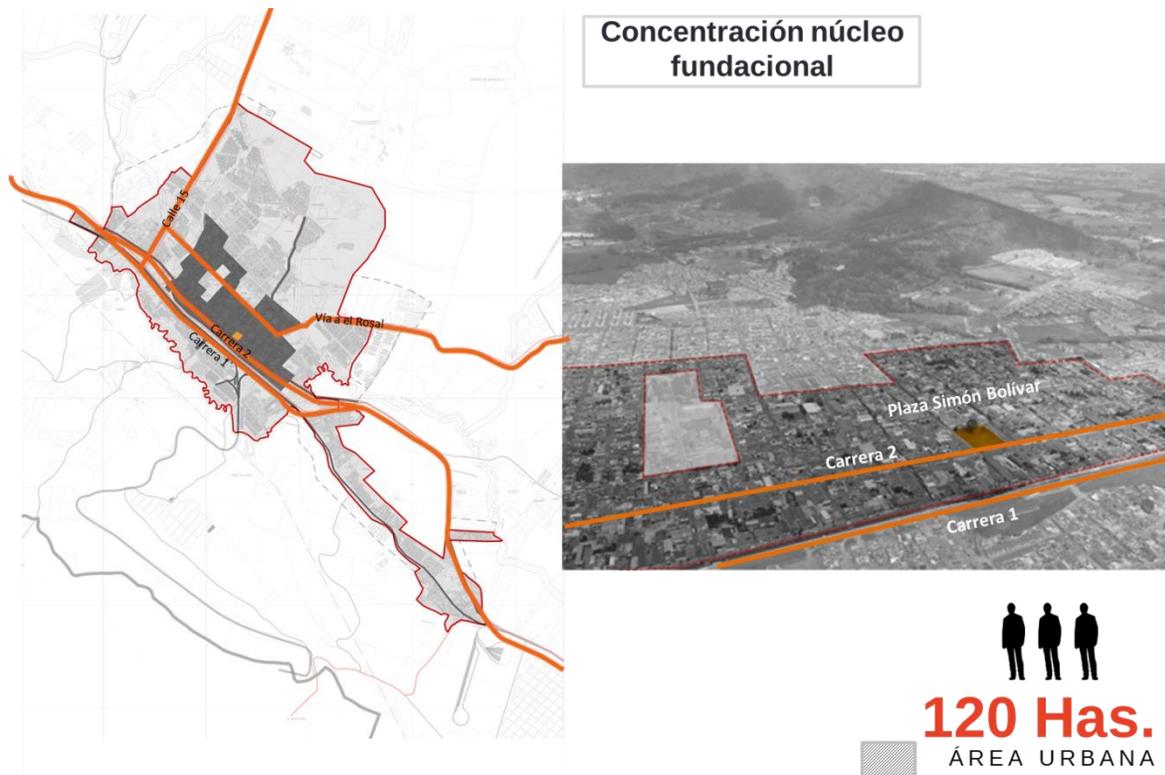


Ilustración 8. Facatativá en 1939. Fuente: Fotografía aéreas del IGAC, elaboración propia, 2014.

Dentro del casco urbano no se encontraban aun el parque Santa Rita y el actual Colegio Rafael Pombo. En ese año, el crecimiento urbano se encontró con su primer límite físico y natural compuesto por la Quebrada Guapucha en el norte de la ciudad. Para este momento ya existen las vías de comunicación con Bogotá y la vía Férrea y su correspondiente estación.

Año 1955

En los siguientes 16 años, el casco urbano presentó un pequeño crecimiento hacia el sur oriente y nor occidente en aproximadamente 8 manzanas dentro de las cuales se consolido la manzana del actual colegio Rafael Pombo y la Jabonería central. Aparecen los edificios del seminario San Juan Apóstol, el estadio y el Barrio Girardot.

Para este año el casco urbano aumento en 11.57 hectáreas alcanzando un total aproximado de 132 Ha.

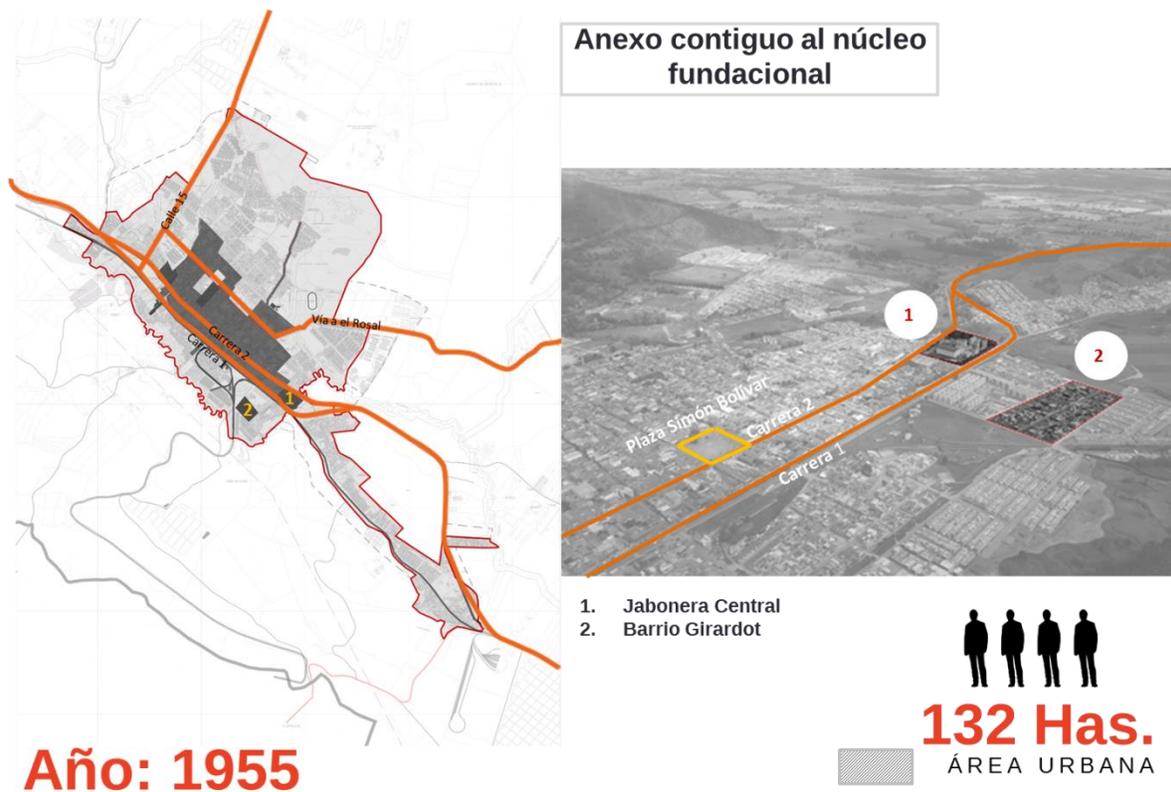


Ilustración 9. Facatativá en 1955. Fuente: Fotografía aéreas del IGAC, elaboración propia, 2014.

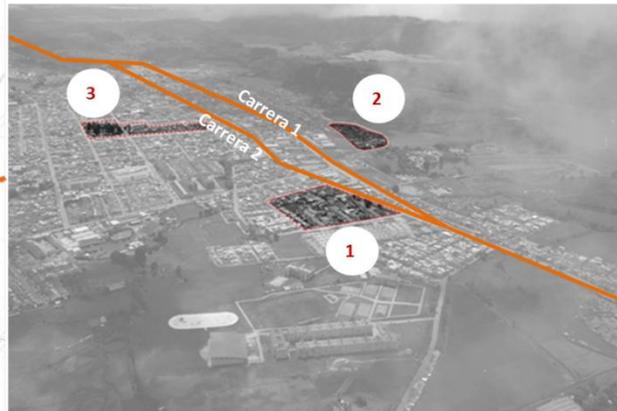
Año 1963

En 1963, 8 años después, se consolida el área urbana incluyendo 9 manzanas dentro de las cuales se encuentra la actual Plaza de Mercado, lote comprado por el Municipio en 1949 y el parque Santa Rita. Adicionalmente, se puede apreciar la constitución el parque Arqueológico de la Piedras del Tunjo, el cementerio, la calle 15, la diagonal 11 y la transversal 15. Tiene una extensión total aproximada de 178 Ha, indicando que creció en los últimos 8 años aproximadamente 46 Ha.



Año: 1963

Desarrollo de fracciones urbanas



1. Barrio Tisquesusa
2. Barrio San Cristóbal
3. Parque Santa Rita



178 Has.
ÁREA URBANA

Ilustración 10. Facatativá en 1963. Fuente: Fotografía aérea del IGAC, elaboración propia, 2014.

Año 1973

En 1973, se presenta la primera expansión urbana sobre la vía Calle 13 que conecta al Municipio con la ciudad de Bogotá. A su vez, el casco urbano tiene nuevas áreas desarrolladas localizadas sobre las quebradas La Guapucha y El Vino, así como nuevos desarrollos al otro lado de la Carrera 1, surgen también desarrollos en la parte norte sobre las vías que aparecieron en la etapa anterior creando dos grados vacíos urbanos, uno al norte de la ciudad entre las nuevas vías y el área consolidada y otro sobre la Calle 1 entre el área consolidada y el polo de desarrollo al sur oriente. Adicionalmente, fuera del perímetro urbano, aparecen los talleres del Ferrocarril y la cárcel, siendo probablemente los detonantes del desarrollo en el polo sur oriental de la ciudad.

Este año el área urbana crece 52.73 Ha, llegando a un total aproximado de 231 Ha.

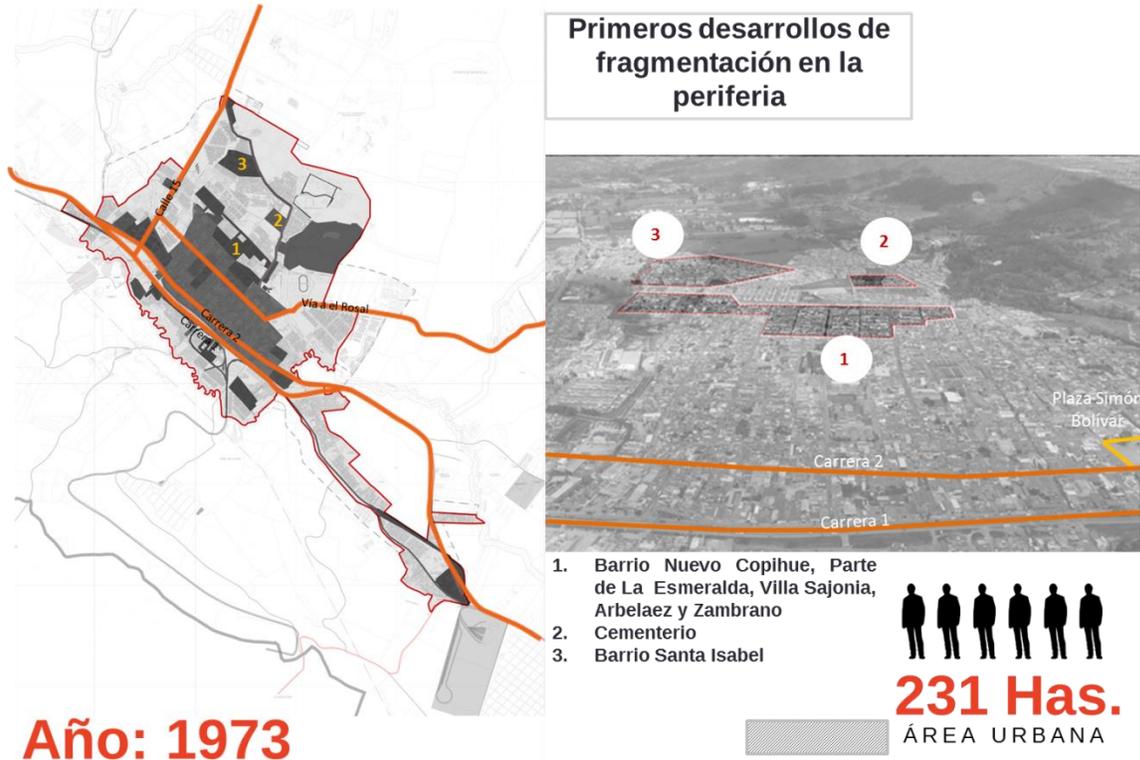


Ilustración 11. Facativá en 1973. Fuente: Fotografía aérea del IGAC, elaboración propia, 2014.

Año 1985

En 1985 el municipio empieza a consolidar sus bordes y sus vacíos urbanos, principalmente hacia el norte donde aparece ya completamente el batallón de comunicaciones, se consolida también el predio del estadio y surge vivienda cerca de estas áreas, así como también crecen los desarrollos de vivienda sobre la diagonal 11 y la calle 15, Sobre la carrera 1 surgen dos polos en las esquinas del ares urbana, uno al occidente muy parecido al que existe actualmente en esa zona, y otro al sur occidente contiguo al polo de desarrollo que apareció en la etapa anterior, en este caso detonado por la presencia de la sub estación de energía. Para este momento el suelo urbano tiene una extensión de 367 Ha, demostrando un crecimiento con respecto a la etapa anterior de 135 Ha aproximadamente.

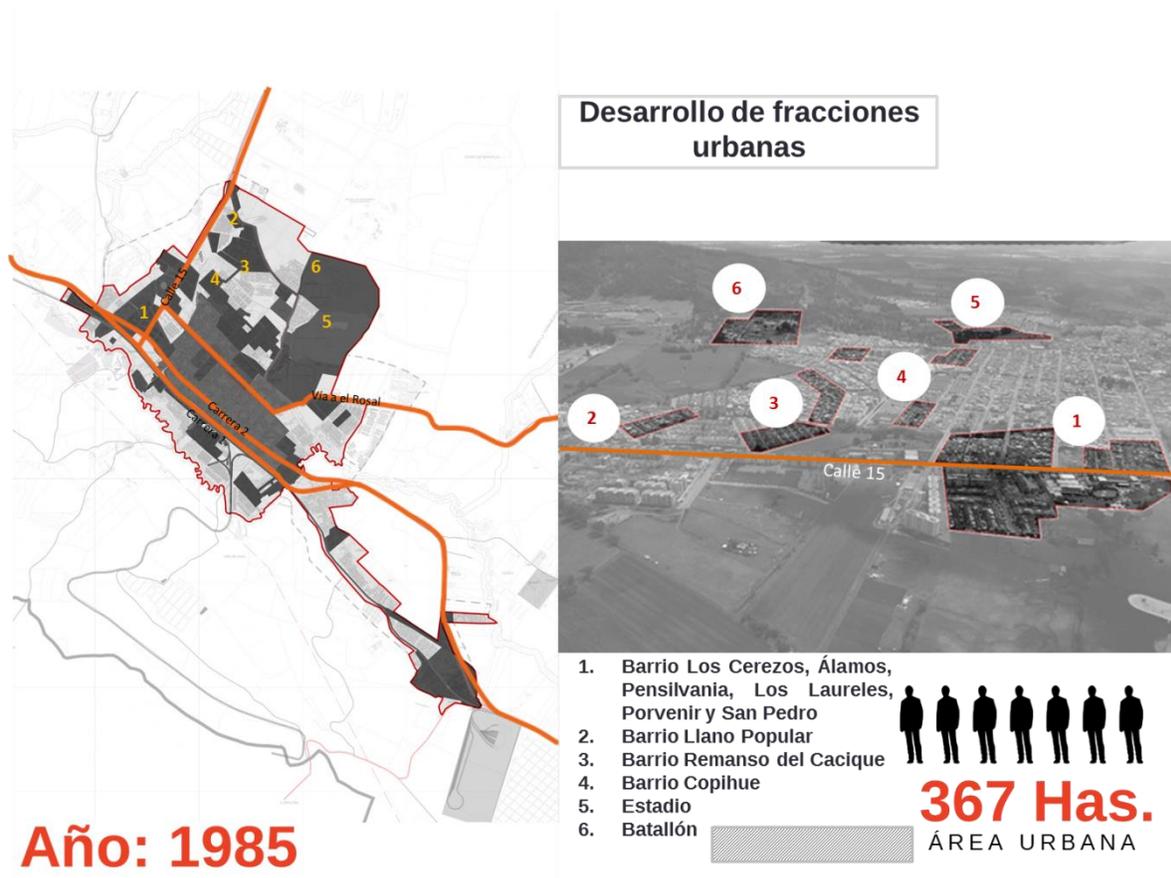


Ilustración 12. Facatativá en 1985. Fuente: Fotografía aérea del IGAC, elaboración propia, 2014.

Año 2005

Entre el año 1985 y el 2005 no se cuenta con información histórica por lo que en esta etapa se evidencia un enorme desarrollo, el único punto intermedio que podemos determinar entre estos 20 años es el 2002, correspondiente con el POT, Decreto 069 de 2002 con el que podemos saber que la ciudad tenía una extensión de 510 hectáreas urbanas. Para el 2005 los vacíos urbanos presentes 20 años atrás ya se encuentran desarrollados. El casco urbano ya llega a tener un área aproximada de 533 ha y una población de 112.500 habitantes⁵.

Aparecen ya en esta etapa consolidados la mayoría de los vacíos urbanos especialmente el área sur oriental, uniendo el polo desarrollado por los talleres del ferrocarril con el casco urbano, se consolida un poco más la zona norte y las áreas entre el río Botello y la vía del ferrocarril.

A las afueras del perímetro urbano aparece la escuela de carabineros, la planta de Ecopetrol, Betel de Colombia, Alpina, el Matadero y plaza de ferias y los centros poblados de Pueblo viejo – La Holanda y San José, además de varias manchas que aún no están reglamentadas como centros poblados y el colegio Liceo Campestre de Facatativá en suelo sub urbano.

⁵ Proyecciones Censo Dane, 2005

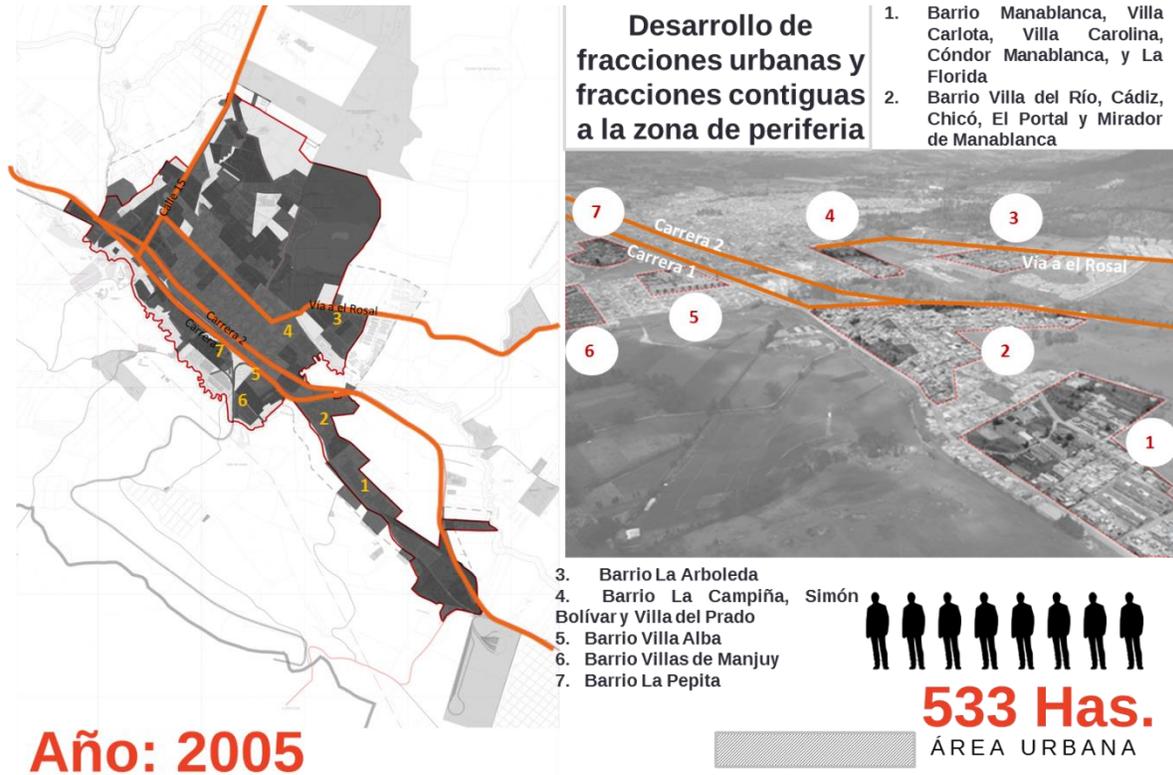


Ilustración 13. Facatativá en 2005. Fuente: Fotografía aérea del IGAC, elaboración propia, 2014.

Año 2009

A partir de la información provista por la herramienta de historial de Google Earth se puede determinar que en el año 2009 la ciudad tuvo oportunidad de culminar su consolidación en la periferia, ocupando los vacíos urbanos localizados al sur de la ciudad. Adicionalmente, se evidencia el inicio del desarrollo del área de expansión “La Arboleda”, determinada en el POT Decreto 069 de 2002, aparece la universidad de Cundinamarca al norte sobre la calle 15 dentro del área de expansión “calle 15”. Lo cual permite afirmar que el suelo urbano para ese momento tenía en total una extensión total de 552 hectáreas.

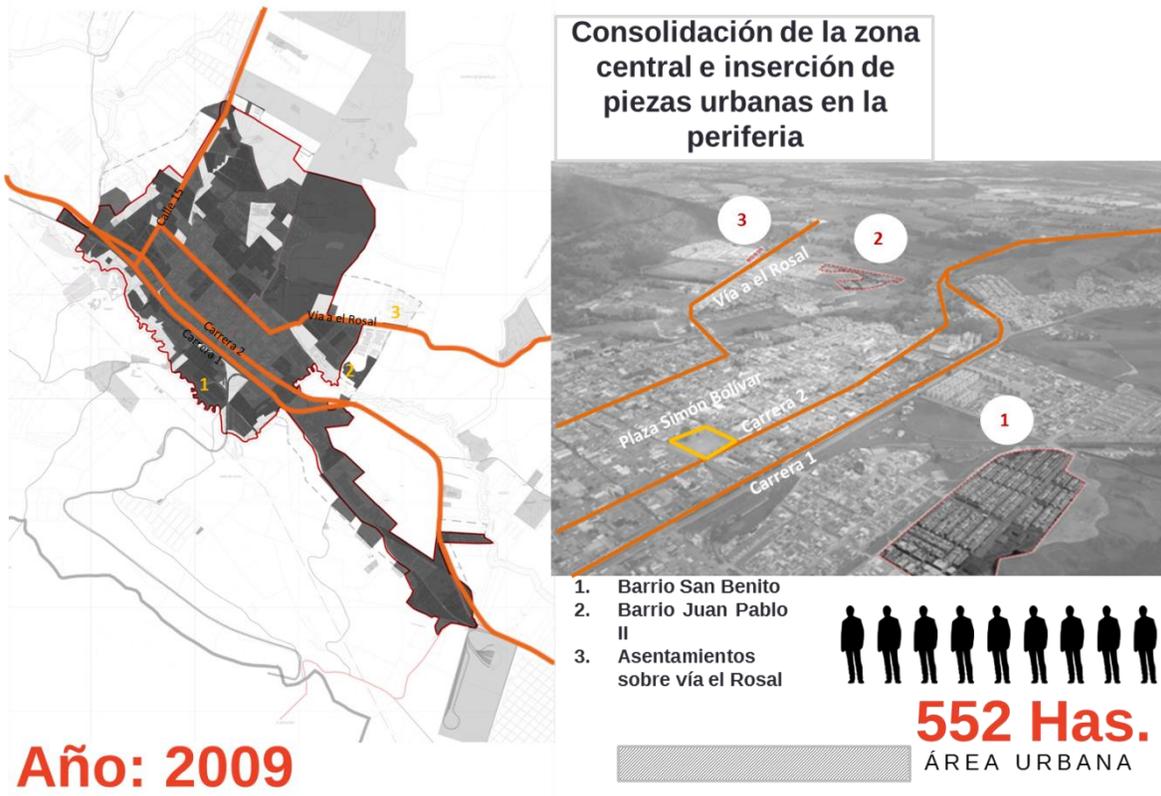


Ilustración 14. Facatativá en 2009. Fuente: Herramienta del historial de imágenes de Google Earth. Elaboración propia, 2014.

Año 2011

Para el año 2011 la información también fue levantada con la herramienta del historial de imágenes de Google Earth. A partir de ésta se puede determinar el desarrollo completo del área de expansión “La Arboleda”, además de la ocupación sin plan parcial del área de expansión “Berlín”. Adicionalmente se llevan a cabo desarrollos planificados de vivienda en el área de expansión “Calle 15” y se evidencia el inicio de obras en el área de expansión “Vía El Rosal”. Para este año el suelo urbano cuenta con un área total de 581 hectáreas.

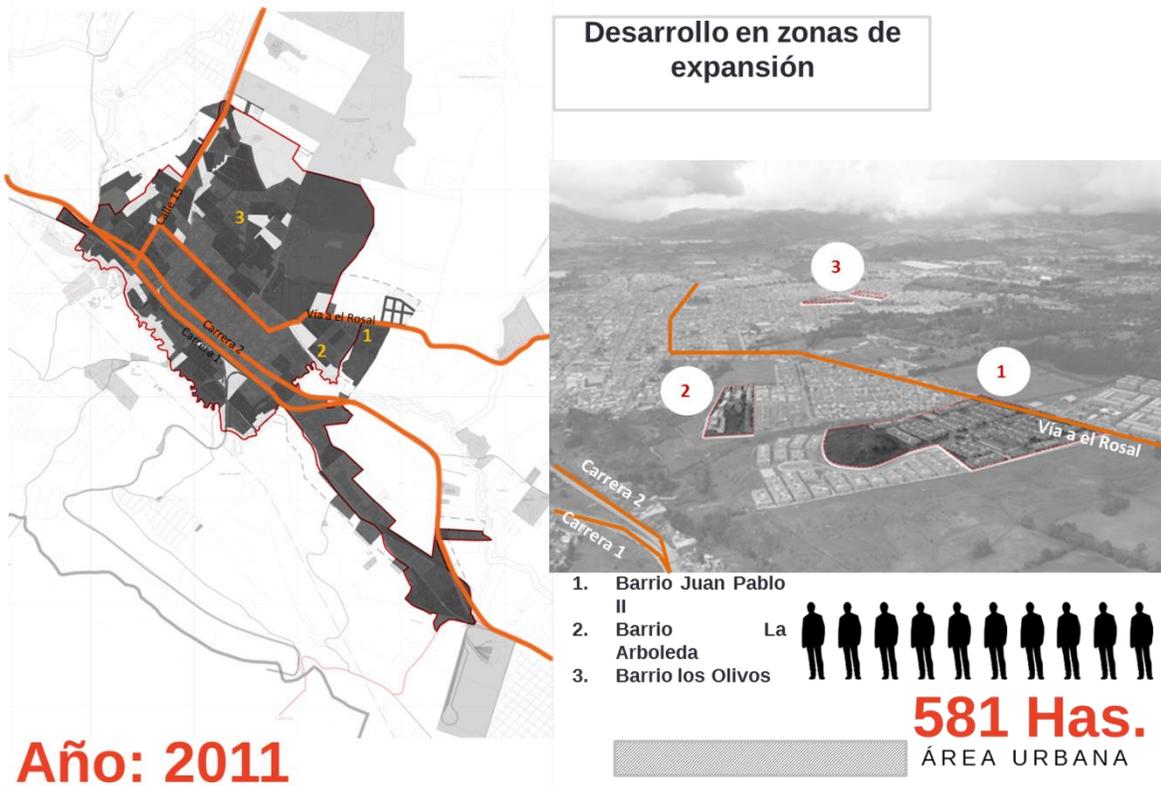


Ilustración 15. Facatativá en 2011. Fuente: Herramienta del historial de imágenes de Google Earth. Elaboración propia, 2014.

Año 2014

En la actualidad, Facatativá cuenta con una población de aproximadamente 129,671 habitantes⁶ y área urbana de 584 ha. Para la fecha, se han venido desarrollando las áreas de expansión proyectadas en el Decreto 069 de 2002, generando nuevas áreas urbanas sobre los ejes de las vías Calle 15 y Transversal 10, vía que comunica al Municipio con El Rosal. Adicionalmente fuera del perímetro urbano, se está empezando a desarrollar vivienda campestre en el suelo suburbano localizado al norte del casco urbano. Es necesario recalcar que la información para este año, fue levantada por medio de las fotografías aéreas propias realizadas para el diagnóstico.

⁶ Proyecciones Censo Dane, 2005

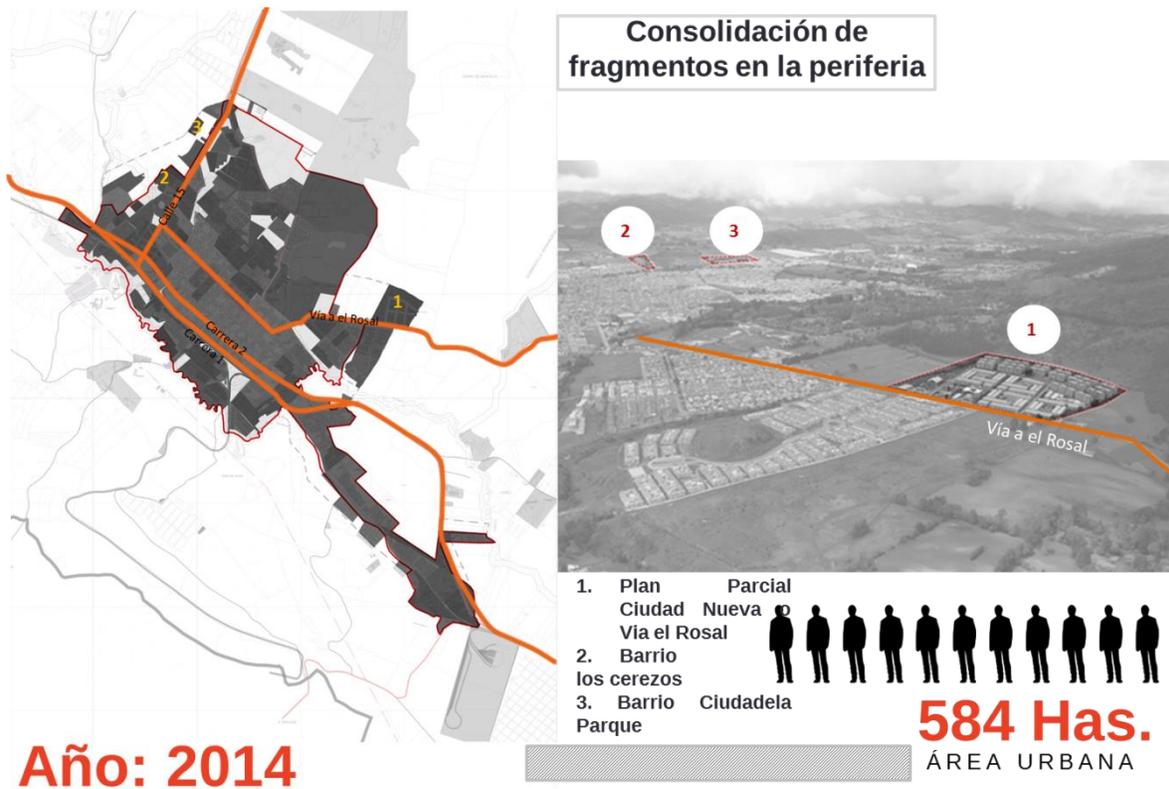


Ilustración 16. Facatativá en 2014. Fuente: Fotografías aéreas propias realizadas para este diagnóstico. Elaboración propia, 2014.

Para tener un mejor entendimiento del crecimiento de ciudad a lo largo de los años, es necesario realizar una tabla resumen del crecimiento año tras año:

AÑO		ÁREA URBANA (Ha.)	CRECIMIENTO		
			No. De Ha.	Ha. por año	%
Desde	1905	38,00	82,48	2,43	217,05%
Hasta	1939	120,48			
Desde	1939	120,48	11,57	0,72	9,60%
Hasta	1955	132,05			
Desde	1955	132,05	46,69	5,84	35,36%

<i>Hasta</i>	1963	178,74			
<i>Desde</i>	1963	178,74	52,73	5,27	29,50%
<i>Hasta</i>	1973	231,47			
<i>Desde</i>	1973	231,47	135,88	11,32	58,70%
<i>Hasta</i>	1985	367,35			
<i>Desde</i>	1985	367,35	142,65	8,39	38,83%
<i>Hasta</i>	2002	510,00			
<i>Desde</i>	2002	510,00	23,52	7,84	4,61%
<i>Hasta</i>	2005	533,52			
<i>Desde</i>	2005	533,52	19,19	4,80	3,60%
<i>Hasta</i>	2009	552,71			
<i>Desde</i>	2009	552,71	28,80	14,40	5,21%
<i>Hasta</i>	2011	581,51			
<i>Desde</i>	2011	581,51	2,49	0,83	0,43%
<i>Hasta</i>	2014	584,00			

Tabla 2. Crecimiento urbano desde 1905. Fuente: Áreas medidas sobre cartografía propia. Elaboración propia, 2014.

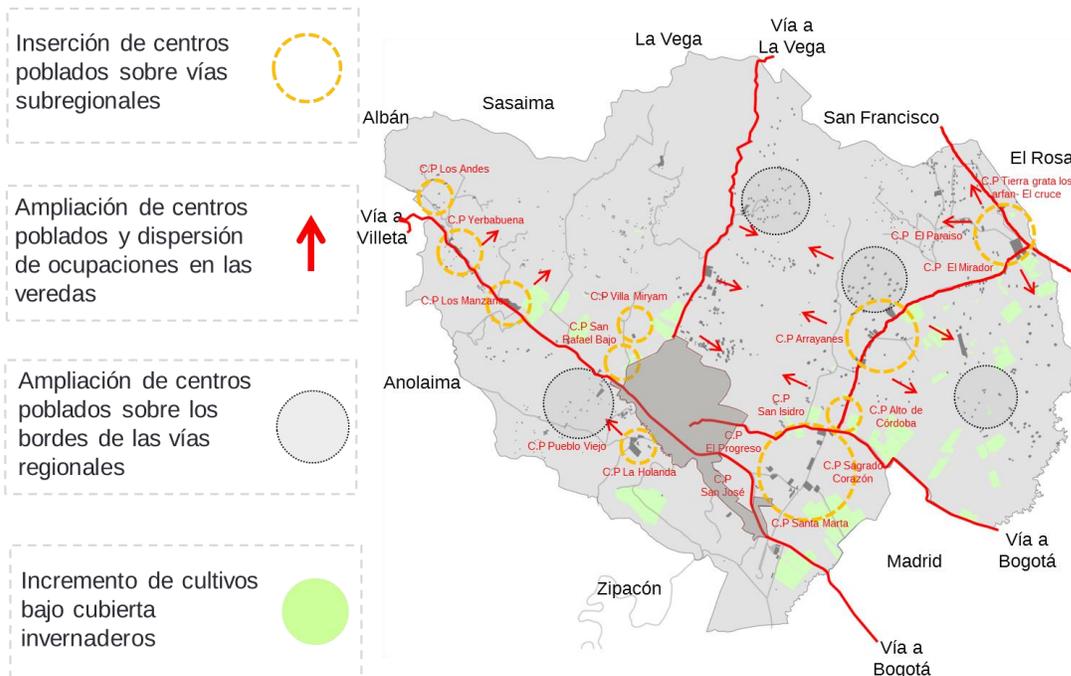
De la cual se puede llegar a concluir que la ciudad ha crecido en términos físicos año tras año. En las primeras décadas el promedio de crecimiento fue de 2.43 Ha por año, mientras que entre 1955 y 1973 se presentó un aumento de 5.55 Ha en promedio, hasta llegar a un aumento considerable en el año 1985 de 11.32 Ha, siendo éste el periodo con mayor crecimiento a lo largo de la historia. En el periodo de 1985 al 2002, año en el que se realizó el Plan de Ordenamiento Territorial, se genera un crecimiento de 8.39 Ha, considerando esta etapa como otro pico alto de conformación urbana. A pesar de que para los años comprendidos entre el periodo 2002 al 2005 existe un comportamiento un poco parecido con un crecimiento de 7.84Ha, es posible notar un detenimiento en el aumento de área

urbana en el cual se evidencia que el crecimiento es casi la mitad del periodo anterior, representado por 4.80Ha. El último gran periodo de crecimiento es entre el año 2009 y el 2011 donde crece el área urbana 14.40 Ha por año y de ese momento a la actualidad el crecimiento ha sido mucho menor, mostrando solo 0.83 Ha por año.

Dicho crecimiento urbano responde a las necesidades y dinámicas físicas reflejadas en condiciones socio-económicas que se han presentado en las últimas décadas, y dado que no siempre concuerda con una planificación coherente con dichas necesidades, se han generado desarrollos fragmentados y aislados.

3.2.2 Cronología de crecimiento Rural

Con respecto al aspecto Rural, es posible notar que el territorio se ha conformado históricamente a partir de las condiciones de conectividad y por consiguiente sus dinámicas, las cuales generan asentamientos no organizados a lo largo de los ejes y que como consecuencia constituyen un comportamiento perjudicial para el desarrollo rural si no es planificado y constituido a partir de ejes reglamentarios que preserven las actividades rurales. Otro elemento que es necesario destacar dentro de la ocupación histórica son las actividades de cultivos bajo cubierta, los cuales tuvieron un incremento debido a la importancia económica que adquirió en los años 80. Este tipo de comportamientos ha generado un crecimiento característico a lo largo del territorio y que como consecuencia exige medidas y regulaciones mucho más estrictas en donde la preservación y conformación de suelo productivo y de ocupación para población rural, vaya de la mano con los lineamientos y políticas planteadas por el municipio y la región.



Plano 17. Conformación histórica del crecimiento Rural y la caracterización de sus elementos. Elaboración Propia, 2014

3.3 CONCLUSIONES

La conformación histórica, así como los diversos sucesos citados anteriormente, son de gran importancia para entender el municipio desde sus inicios, sus potencialidades y su conformación urbana y regional. El sistema ambiental y sus componentes estructurantes, como lo son las fuentes hídricas y la geomorfología, fueron desde el inicio fundamentales para la creación de Facatativá. Para los Muiscas los cerros y el agua resultaron ser un determinante geopolítico de emplazamiento, la fortaleza de los Zipas fue erigida en monumento nacional con el nombre de Parque Arqueológico Nacional de Facatativá, y la historia que se remonta al arte rupestre es ahora uno de los principales atractivos del municipio.

En las siguientes décadas posteriores a la llegada de Gonzalo Jiménez de Quesada al territorio de Facatativá (1538), se da inicio al proceso de conformación urbana, que desde sus inicios se estructuró a partir del sistema hídrico del municipio, siendo los ríos los principales ejes de emplazamiento. El centro del casco urbano involucra todas las edificaciones que hicieron parte de la evolución política, administrativa, religiosa y urbana, enmarcando la plaza como el elemento rector de la localización y conformación urbana; por lo cual su patrimonio histórico es de gran importancia para entender el largo recorrido y evolución que ha llevado a Facatativá a ser la capital de la provincia Sabana Occidente y uno de los municipios más importantes del departamento.

Desde los años sesentas y setentas del Siglo XVIII se observa en Facatativá el crecimiento de la población y el auge comercial, denominándose como “El Puerto de todo el Reyno”. Con la apertura del camino real de Honda se detona el crecimiento urbano, siendo el más importante camino para el ingreso y salida de pasajeros y mercancías hacia y desde la capital. Es desde entonces que Facatativá se posiciona para esa época como un centro económico en la región, a partir del aprovechamiento de la conexión con la capital, de la cual surgió el punto de encuentro de comerciantes y agricultores.

En los años 80 del Siglo XIX se considera a Facatativá como la capital Ferroviaria de Cundinamarca, el posicionamiento con respecto al sistema férreo y las dinámicas que éste conllevaba, lograron dentro del municipio un crecimiento demográfico, urbano, comercial y por consiguiente económico. Lo cual lleva a concluir que la infraestructura de conectividad regional ha sido siempre un determinante de evolución y expansión del actual municipio, generando desde sus inicios un importante crecimiento poblacional.

A partir de que Facatativá es denominada la capital del Departamento de Cundinamarca en 1905, se generan consecuencias positivas en el ámbito político, económico y urbanístico, pues su importancia y posicionamiento a nivel regional estuvo siempre relacionado con su óptima localización, producción agrícola, crecimiento comercial y de servicios y su cercanía con la capital, factores determinantes que han detonado una constante evolución.

Las proyecciones del municipio y la situación actual que presenta este documento diagnóstico no son situaciones territoriales “nuevas”, pues la historia ha demostrado a lo largo de los años que Facatativá data su crecimiento, desarrollo e importancia desde el comienzo de los asentamientos humanos en el continente. Esto quiere decir que la potencialización actual del territorio es una misma consecuencia de los hechos e importancia histórica del municipio y por la misma razón, debe ser potencializado,

reforzando un legado y a la vez se proyecte como ente territorial clave en la conformación de la región.

En este sentido, como fortalezas y puntos estratégicos que enseñan el diagnóstico para más adelante acertar en la formulación del plan de ordenamiento territorial, se deberán tener en cuenta aquellos sistemas o elementos que le han dado un lugar a Facatativá en el plano nacional. Esto se traduce en potencializar el sistema ambiental, sobre todo en el ámbito hídrico y de producción de los suelos; conservar la importancia como camino hacia Honda y demás ciudades comerciales; incentivar el turismo ecológico y patrimonial a partir del atractivo rupestre, histórico y natural; y finalmente, apropiándose de las ventajas que traerán los programas de recuperación de los ferrocarriles nacionales y la puesta en marcha del tren de cercanías.