

**HISTORIA DE FACATATIVA**  
**Tomada de historia geopolítica de Cundinamarca**  
**Roberto Velandia**

Por decreto de 6 de mayo de 1852 del Congreso de Nueva Granada, la provincia de Bogotá se dividió en provincias:

**Bogotá**, formada por Bogotá, su capital, Funza, Facatativá, San Martín, Caqueza, Guaduas, y el distrito Calamoina, agregado al cantón de Guaduas.

A su vez, la Provincia de Bogotá por Ordenanza 197 de 14 de diciembre de 1853 de su Cámara Provincial, se dividió en los siguiente distritos: Bogotá, Bosa, Choachí, Engativá, Fontibón, Soacha, Suba, Usaquén, Usme, Cáqueza, Chipaque, Fomeque, Fosca, Quetame, Ubaque, Facatativá, Bojacá, Zipacón, Síquima, La Vega.

Según estadísticas de 1844, anexadas a las Ordenanzas de la Cámara Provincial, la Provincia de Bogotá (Cundinamarca) estaba dividida en 12 Cantones y 100 Distritos Parroquiales, con 279.032 habitantes.

**Funza**, compuesto de los distritos de Funza, Bojacá, Zipacón, Facatativá, Serrezuela, Subachoque, Tenjo.

Según la Constitución de la Provincia de Cundinamarca de 19 de julio de 1815, reformativa de la de 1812, expedida por el Colegio Electoral, la Provincia independiente de Cundinamarca fue dividida en los siguientes cantones:

**Bogotá**, con Fontibón, Facatativá, Tenjo, Serrezuela (Madrid), Bojacá, Zipacón, Engativá y Subachoque.

Por Ley de 14 de noviembre de 1857 el Estado se dividió en los siguientes Departamentos:

**Segundo Departamento de Bogotá**, compuesto de los Distritos 2º de Bogotá (el que queda a la margen derecha del río San Francisco), Anapoima, Mesa, Tena, Quipile, Anolaima, Facatativá, Zipacón, Bojacá, Serrezuela, Funza, Fontibón, Engativá, Suba, Usaquén, Calera, Guasca, Guatavita, Gacheta, Chipasaque, Ubalá, Gachalá, Medina, Upía y Cabuyaro.

Por Ley Cundinamarquesa de 7 de julio de 1860 se dividió el Estado en cinco Departamentos y 168 distritos comunales, así:

**Departamento de Bogotá**, distritos: Anapoima, Anolaima, Bogotá, Bojacá, Bosa, Calera, Caqueza, Colegio, Chipaque, Choachí, Engativá, Facatativá, Fómeque, Fontibón, Fosca, Funza, Fusagasugá, Gachalá, Guasca, Gachetá, Guatavita, Mesa, Medina, Nimaima, Nocaima, Pandi, Pasca, Quetame, Quipile, San Antonio, San Francisco, San Martín, Sasaima, Serrezuela, Síquima, Soacha, Suba, Subachoque, Tena, Tenjo, Tibacuy, Ubalá, Ubaque, Une, Usaquén, Usme, vega, Villavicencio, Villeta, Viotá y Zipacón.

Por decreto de 1 de agosto de este año de 1861 se dividió el Estado en seis Departamentos:

**Centro**, formado por los cantones de Facatativá (capital), Funza y Fusagasugá.

A estos se agregó el Departamento de Guatavita, creado por decreto de 6 de septiembre de 1861.

Por Ley Cundinamarquesa de 7 de septiembre de 1862, expedida en Funza, se confirmó la división del Estado en dichos siete Departamentos, integrados ya no por cantones sino los siguientes pueblos:

**Departamento del Centro**: formado por Funza, Cota, Chapinero, Bosa, Engativá, Fontibón, Mosquera, Suba, Soacha, Usme, Serrezuela, Facatativá, Bojacá, Subachoque, San Francisco, Tenjo, Vega, Zipacón, Fusagasugá, Tibacuy, Pasca, Pandi.

Por la Constitución de enero de 1865 y la Ley Cundinamarquesa de 2 de febrero de 1865 se dividió el Estado en cuatro Departamentos:

Norte, capital Ubaté.

Bogotá, capital Bogotá.

Zipaquirá, capital Zipaquirá.

Sur, capital Facatativá.

Por Ley Cundinamarquesa de 10 de agosto de 1869 se dividió en cinco Departamentos así:

**Facatativá**, capital Facatativá compuestos de los distritos de Facatativá, Bojacá, Bituima, Guayabal, San Francisco, Subachoque, La Vega, Zipacón, Guaduas, Beltrán, Calamoima, Chaguaní, Puerto de Bogotá, San Juan, Utica, Vianí, Villeta, Nocaima, Sasaima, Serrezuela, La Palma, Caparrapí, Peñón, Vergara, Yacopí y la aldea de Nimaima.

Por Decreto N° 53 de enero de 1886 del Gobernador del Distrito Federal, general Jaime Córdoba, se dividió Cundinamarca en once Departamentos así:

**Departamento de Facatativá**, capital Facatativá, compuesto de los distritos de Bojacá, Facatativá, Madrid, Subachoque y Zipacón.

#### **DEPARTAMENTOS Y PROVINCIAS**

Al Departamento de Facatativá los de Guayabal, La Vega, San Francisco, Sasaima, Supatá y Villeta.

**Provincia de Facatativá**, capital Facatativá, formada por Facatativá, Bojacá, Guayabal, La Vega, Madrid San Francisco, Sasaima, Subachoque, Supatá, Villeta y Zipacón.

Por Ley 46 de 29 de abril de 1905 se crearon los Departamentos de Quesada y Cundinamarca, quedando el primitivo departamento dividido en tres fracciones: Quesada Cundinamarca y el distrito Capital de Bogotá (erigido por Ley 17 de 11 de abril de 1905), y se agregaron a Cundinamarca, los municipios de Melgar, con el Corregimiento de Icononzo, Cunday, El Carme y Santa Rosa.

El Departamento de Cundinamarca, cuya capital fue Facatativá, tuvo los siguientes Gobernadores:

Belisario Ayala	16 Junio	1905 -	11 marzo	1906
Manuel A. Escallón	12 marzo	1906 -	27 junio	1906
Rafael María Gaitán	28 junio	1906 -	13 julio	1909
Elisio Medina	14 junio	1909 -	18 junio	1909
Mariano Ospina Chaparro	19 junio	1909 -	11 agosto	1909
Rafael Carvajal	12 agosto	1909 -	22 febrero	1910
Julio J. Arguello	23 febrero	1910 -	28 marzo	1910
Pedro Sanz Rivera	29 marzo	1910 -	16 abril	1910
Julio J. Argüello	16 abril	1910 -	28 abril	1910

El Distrito Capital, formado según el Decreto 457 citado por el Municipio de Bogotá, fue gobernador del 15 de junio de 1905 al 30 de abril de 1910 por las siguientes personas:

Jorge Vélez, 1905; Álvaro Uribe, 1906 D, Portocarreño, 1909; Jorge Vélez, 1909; Daniel J. Reyes 1909 a 1910.

Por la Ley 65 de 14 de diciembre de 1909 se restableció a partir del 1º de abril de 1910 la división territorial que existía el 1º de enero de 1905.

**Departamento de Facatativá**, capital Facatativá, formado por Facatativá, Anolaima, Bojacá, Zipacón, La Vega, San Francisco, Sasaima, Siquima, Subachoque, Supatá, Villeta, Guaduas, Beltrán, Bituima, Chaguaní, La paz, Nocaima, Nimaima, Quebradanegra, San Juan, Vergara, Vianí, Pulí, Quipile, Nariño, La Palma, La Peña, Caparrapí, Yacopí, y Utica.

Por Ordenanza 34 de 1918, que derogó la anterior, se dividió el Departamento en 12 Provincias así:

Provincia de Facatativá, compuesta de los Municipios de Facatativá, que será su capital,

Albán, Anolaima, Bojacá, La Vega, Quipile, San Francisco, Sasaima, Siquima, Supatá, Subachoque, Villeta y Zipacón.

La Paz, por Ordenanza 24 de 1914.

#### **Provincia de Facatativá:**

12 Municipios: Facatativá, Albán, Anolaima, Bojacá, La Vega, Quipile, San Francisco, Sasaima, Guayabal de Siquima, Subachoque, Villeta, Zipacón.

#### **Zonas Administrativa 1948 – 1968**

Facatativá, formada por los Municipios de Facatativá, que será su cabecera, Albán, Anolaima, Bituima, Bojacá, Guayabal, La Vega, Nocaima, San Francisco, Sasaima, Subachoque, Vianí, Villeta, San Juan de Rioseco, Beltrán y Zipacón.

A raíz de la creación del Distrito Especial de Bogotá, 1955, se modificaron y aumentaron las Zonas Administrativas (por Decreto que no ha sido posible encontrar). En marzo de 1968 estaban formadas así:

5ª Zona – Facatativá, integrada por Facatativá, Albán, Bojacá, Funza, La Vega, Madrid, Mosquera, Nocaima, San Francisco, Subachoque, Supatá, Vergara.

#### **Zonas Administrativas en 1969**

FACATATIVA, Bojacá Albán, Madrid, Subachoque, Zipacón, Quipile y Guayabal de Síquima.

El territorio de Cundinamarca está sembrado de 111 ciudades y pueblos y 87n caseríos y sitios germinales de población, política y legalmente reconocidos como Municipios e Inspecciones Departamentales de Policía, diseminados en una superficie de meseta, vertiente y llanura de 22,848 kilómetros cuadrados (exceptuando a Bogotá, que ya no es de Cundinamarca), enmarcada por un perímetro de 950 kilómetros 425 acuáticos y 525 terrestres, distribuidos departamentalmente.

El nacimiento de un poblado es generalmente imprevisto; su fundación o aparecimiento es lento, y su conformación como tal obedece a la evolución del factor que indujo a la primera persona que lo habitó a establecer en este sitio. Por ello la casi totalidad de los pueblos cundinamarqueses no tienen partida de bautismo y su fecha de fundación vacila en la cronología histórica. Pocos pueblos pueden ostentar el acta de fundación, otros pocos la consignaron en un documento.

Los andariegos frailes catequistas de la época de la Colonia, como los igualmente trashumantes ladrones de la edad mayor de la República, fueron olvidadizos y despreocupados de sus hechos trascendentales; les interesaban más la obra que realizaban que la perdurabilidad fastuosa de su hazaña; en vez de escribirla indeleblemente, como lo haríamos hoy en una piedra o placa de bronce, mármoles o metal, la confiaron a la memoria de los testigos y actuantes, de donde pasó a la tradición de las gentes, hecha cuento o relato con sabor a leyenda.

**Curatos.** Bajo este nombre se designan los fundados por los curas catequistas que sentaron plaza en el corazón de grandes tribus sobre los cimientos de caseríos primitivos, para enseñarles la religión cristiana y domesticarlos. Son los fundados durante los primeros años de la Colonia, como Sopó, Soacha, Gachancipá y cincuenta más aproximadamente. De este origen y procedentes igualmente de los Resguardos Indígenas, son muchos de los que en la época de la Colonia y la República adquirieron el título de Parroquia o Aldea y los más prósperos el de Distrito Municipal. Y así, la mayoría se formaron alrededor de las misiones, de la capilla del Encomendero, siendo por consiguiente mística y cristiana la fuerza aglutinante que convirtió en pueblo la reunión de gentes.

Los curas doctrineros y misioneros españoles, y posteriormente los criollos y los ya colombianos, fueron los fundadores de la mayoría de los poblados, especialmente de la regiones montañosas de la cordillera y sus vertientes. Por esta razón suele tomarse como fecha de su fundación la de la primera partida de bautismo, la de llegada del primer cura doctrinero, la de erección del curato o la de iniciación de la parroquia. Vuelve a repetirse en esta etapa el fenómeno de trashumancia y aún el de su extinción y reaparición con el mismo nombre en sitio distante del de su primera gesta.

**Colonos.** Durante la época de la República, 1820 a 1900, los fundadores de pueblos fueron en primer término agricultores o aserradores, llamados generalmente Colonos, que salían de las poblaciones en busca de maderas y de terrenos, y donde éstos eran pródigos se establecieron, dando lugar al aparecimiento de poblados que pronto fueron reconocidos por decreto o ley, cuya fecha igualmente se suele tomar por la de fundación, lo que no es exacto. Tal el caso de Mosquera y Jerusalén (antiguas casas viejas).

Hay otros pueblos de este origen, no considerados en la estadística de fundaciones, que son las actuales Inspecciones Departamentales de Policía y Corregimientos, unos cien aproximadamente, que datan de este

siglo, se encuentran en proceso de consolidación y serán futuros Municipios. Tal el caso de Cabrera, Ospina, Apulo y últimamente Villa Gómez y Sibaté.

Serán los Colonos los últimos fundadores de la nacionalidad colombiana, los postreros descendientes del espíritu colonizador español y del cura doctrinero, con la diferencia de que éstos la hacían amparados oficialmente o en nombre del Monarca, y los Colonos la hacen hoy sin la solemnidad de un Belalcázar, sin la protección del Evangelio, a la intemperie, en nombre de su necesidad y bajo un imperativo económico: el trabajo. Estos pueblitos son los que han venido a completar la colonización de selvas y montañas, jurídicamente llamados baldíos que los españoles hace cuatro siglos no alcanzaron a poblar.

Sobre normas y costumbres para la fundación de ciudades españolas dice el historiador Alejandro Carranza B. en su documental obra "San Dionisio de los Caballeros de Tocaima".

Las fundaciones de ciudades estaban subordinadas a circunstancias especiales. Para ello se tenía en mira, bien la importancia estratégicas o la necesidad de establecer en algunas regiones centro o bases militares o colonizadores para someter a los indígenas, asegurar la tranquila explotación de minas o encomiendas y la catequización de las tribus. De acuerdo con disposiciones de las Leyes de Indias se escogía un sitio de buen clima, de tierra fértil, abundante en maderas, aguas y pastos naturales. Llenadas estas condiciones se forma allí la tropa, con todo el aparato militar, desplegado al viento el estandarte real, los oficiales al frente de sus compañías como en las revistas de ordenanza. El jefe recorría el terreno con la espada desnuda, cortaba ramas como en señal de posesión, desafiaba a posibles enemigos que intentasen impedir aquel acto y manifestaba en alta voz que fundaba la ciudad en nombre y en servicio de su majestad, el rey. Se señalaba el terreno para iglesias, casas del cabildo, plazas; se trazaban calles y se adjudicaba solares.

Las plazas guardaban proporción con la importancia de la ciudad y no debían tener menos de doscientos pies de ancho por trescientos de largo, ni más de quinientos treinta y dos pies de ancho por ochocientos de largo. Las leyes disponían que en derredor de las ciudades debiera haber murallas o estacadas y que nadie podía edificar a una distancia menor de trescientos pasos de ellas.

Los ejidos circundaban la ciudad en extensión suficiente para su crecimiento y necesidades de los vecinos. Se marcaban terrenos para propios, en donde habrían de establecer las dehesas para caballos de labor y ganados de leche y engorde. Luego se edificaba en firme, sólidamente, porque los españoles cuidaban mucho la estabilidad de sus fundaciones.

A los pobladores se les señalaba la tierra por peonías y caballerías. La primera constaba de un solar de cincuenta pies de ancho por cien de largo, para edificar la casa; cien fanegas de tierra de labor de trigo o cebada, diez fanegas si era para maíz; dos huertas de tierra para huerta y ocho para cultivo de plantas de secadal; tierra para sostener diez marranas de vientre, veinte vacas, cinco yeguas, cien ovejas y veinte cabras. La segunda se componía de un solar de cien pies de ancho por doscientos de largo, y en lo demás el total de cinco peonías".

Cuando Jiménez de Quesada fundó a Bogotá en 1538, lo hizo ante todo por la necesidad de establecer en el propio centro de la nación Chibcha la sede del gobierno que venía representando; lo mismo ocurrió en el caso de Tocaima, 1544, con la importancia de levantar allí una base segura de dominación y de descanso de las caballerías que viajaban por el camino de los Panches de Santafé al río Magdalena.

La línea directriz que orientó y rigió la fundación de casi todos los demás pueblos fueron los caminos de los indios, algunos de los cuales hoy son carreteras. Guataquí se fundó por ser el punto terminal de ese camino y sitio de embarque en los champanes que viajaban río Magdalena abajo. En caso semejante están otros puertos de la época posterior, como Cambao, Girardot, Puerto Bogotá, Villeta y Guaduas nacieron de la necesidad de establecer una morada de descanso en la larga jornada Facatativá Honda sobre el camino que trazaron, guiados por el rutero indio, Alonso de Olalla y Hernando de Alcocer. Sasaima surgió del aglutinamiento de casas en torno a una posada, venta o tienda sobre ese mismo camino. Otros pueblos se fundaron casualmente por la aparición de una Virgen, como Beltrán y San Cayetano.

Los caminos de herradura reales fueron la cadena que engarzó el mayor número de pueblos. Donde terminaba la jornada diaria del arriero se levantaba una posada que con el correr de los años fue creciendo de tienda en tienda y casa en casa hasta convertirse en pueblo y son éstos los de forma alargada o que tiene una sola calle, de trecho interceptada por las llamadas carreras. (Anapoima, La Mesa).

Las Constituciones de Cundinamarca de 1857 clasifican las cabeceras de los distritos en ciudades, villa, parroquias y aldeas, según su población y recursos. En 1857, por ejemplo, eran ciudades Bogotá, Zipaquirá, Guaduas, La Mesa y Chocontá; villas, Facatativá, Fusagasugá, Pacho, La Palma; parroquias, Anolaima, Gachalá, Caparrapí, Pasca, Pandi; aldeas, Viotá, Quipile. El Peñón, Calamoima (La Paz).

Teniendo en cuenta las fechas de fundación dadas en las escasas monografías e informes estadísticos de la Contraloría Departamental, y advirtiendo que en varios casos se toma como año de fundación aquél en que se erigió en parroquia o aldea, o las primeras partidas parroquiales, los actuales Municipios de Cundinamarca, por año de creación se agrupan en las siguientes épocas.

Sobre fundación de caseríos y áreas de poblaciones, dice el Código Político Municipal de Cundinamarca del siglo pasado.

“Para la subsistencia de una ciudad, villa, parroquias o aldea, en circunstancia necesaria que sus pobladores sean dueños del terreno en que estén construidos los edificios de su habitación, por lo menos en un área de nueve hectáreas en el centro de la población. El Común debe tener la propiedad del área necesaria para los edificios públicos del Distrito.

“En las ciudades, villas, parroquias y aldeas en que los pobladores no tengan el área de qué trata el artículo anterior, el Perfecto fijará un término para los que tengan sus casas construidas o que desee construir las en la dicha área, se entiendan con el dueño de ésta para su compra. Si pasado dicho término no hubiere podido verificarse la compra por denegarse el dueño a hacer la venta, o por exigir un precio exorbitante, procederán el Alcalde y le Síndico (Personero Municipal) a practicar las diligencias de su cargo para que se decrete la expropiación conforme a la Ley.

“El área de población a que se refiere los artículos anteriores es toda la separada para la población en los Distritos en que existían resguardos de indígenas y la de nueve hectáreas en los demás, tomadas en el centro de la población.

## **FERROCARRILES DE CUNDINAMARCA**

### **Ferrocarril de La Sabana**

El Ferrocarril de la Sabana o Facatativá fue uno de los primeros que se construyeron en el país.

En 1848 El Presidente Mosquera comisionó al ingeniero francés M. Poncet para explorar una vía de ferrocarril de Bogotá al río Magdalena, cuyos estudios fueron aprobados por el Presidente del Estado de Cundinamarca, quien por su parte encomendó a los ingenieros Indalecio Liévano y Juan N. González Vásquez reconocer la ruta de Poncet, y si posible aceptarla o adaptarla para ferrocarril o carretera.

Acogida la vía del noroeste, de 1865 a 1882 se celebraron varios contratos entre Cundinamarca y Charles S. Brown, Alfredo Meson, Indalacio Liévano y Carlos Martín y Antonio María Pradilla sobre construcción de un ferrocarril entre Facatativá y Bogotá, Caducados todos ellos, por Ley C. Nº 61 de 10 de noviembre de 1874 se ampliaron las concesiones a posible empresarios, y en tal virtud se celebraron con la “Compañía de Ferrocarriles de Colombia representada por Mr. Brown, los contratos de 26 de diciembre de 1874, 26 de agosto y 10 de septiembre de 1875 y 30 de septiembre de 1879, que también caducaron. Por Ley C. de 27 de noviembre de 1877 se autorizó liquidar la Compañía de Ferrocarril del Norte para aplicar sus efectivos al Ferrocarril de Occidente, lo cual fue ratificado por Ley C. Nº 62 de 1878.

El 28 de febrero de 1882 se inauguraron en Facatativá los trabajos del ferrocarril a Bogotá, o de la Sabana, por una compañía particular, en virtud de contrato autorizado por Ley C. Nº 18 de 17 de noviembre de

1881, bajo la dirección de los ingenieros colombianos Manuel H. Peña, Francisco Mariño C., Joaquín B. Barriga, Honorato Espinosa, Rafael Vargas, Cecilio Echeverría, Francisco M. Useche, Nelson Bonitto, Rubén J. Mosquera y Rafael Saravia N.

En 1885 se terminaron los primeros 18 kilómetros. Por contrato N° 27 de 16 de julio de 1886 se constituyó la Compañía del Ferrocarril de la Sabana entre particulares y el Estado de Cundinamarca, que lo llevó hasta Bogotá el 20 de julio de 1889, día en que llegó la primera locomotora llamada ``Córdoba``, fabricada en Pittsburgh en 1878, y que hoy se conserva como reliquia en la Estación de Bogotá. Luego los particulares vendieron sus acciones a Carlos Tanco, quien quedó como único socio de Cundinamarca.

El 14 de abril de 1887 se contrató la construcción de dos ramales: uno a Zipaquirá y otro a Boca del Monte de La Mesa. Por autorización dada por ordenanza 41 de 1892, el gobierno nacional compró a Cundinamarca 5.990 acciones, y por contrato N° 173 de 26 de abril de 1898 le compró las 6.000 restantes, negocio que fue demandado por Cundinamarca en desarrollo de la Ordenanza 9 de 1903, acción que le produjo una indemnización de \$325.000.00 oro.

En septiembre de 1925 se igualó la anchura de su carrilera con la del Ferrocarril de Girardot, a fin de que los trenes se éste pudiese llegar directamente a Bogotá.

Por Ordenanza 49 de 1913 se autorizó la construcción de un ferrocarril de la altiplanicie al bajo Magdalena, e igualmente por Ordenanza 31 de 1917, más un ramal a Pacho, que llegó hasta el sitio de El Dintel en 1920, donde quedó suspendido, pues su propósito era llevarlo el Magdalena por la vía de Pacho, y otros pueblos. Por contrato N° 883 de 31 de diciembre de 1921 se constituyo entre el gobierno nacional y Cundinamarca la ``Compañía del Ferrocarril de Cundinamarca``.

Abandonada la ruta de El Dintel, en 1925 se siguió la de la Tribuna, a donde llegó la línea el 14 de julio de este año, habiendo sido iniciada el 1º de enero anterior, conforme a los planos que daban esta nueva ruta para llevar el ferrocarril a Puerto Liévano siguiendo el trazado del ingeniero Paulo Pinzón. En 1928 llegó al sitio de los Alpes.

Por contrato de 28 de 1928 con la casa alemana Philip Holzmann se iniciaron los tratados de Puerto Liévano hacia Cambras, Kilómetro 18, La obra no se comenzó propiamente en Puerto Liévano sino en Palanquero, sitio al cual se trasladó después la población. Mientras la línea de Los Alpes llegaba a Albán, la misma compañía alemana propuso llevarlo a empalmar allí.

El Ferrocarril fue administrado por Cundinamarca hasta el 10 de septiembre de 1938, en que pasó al Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, y por Ordenanza 6 de 1959 se dispuso la liquidación de la sociedad entre ella y Cundinamarca, negociación que quedó perfeccionada en 1960, siendo Gobernador el Doctor Luis Gutiérrez Jiménez, por un valor de \$ 43.856.934.99 correspondiente al 100% del Ferrocarril de la Sabana y al 78% del de Cundinamarca, sector Facatativá-Puerto Salgar.

El 29 de julio de 1961 se inauguró el Ferrocarril del Atlántico: Bogotá-Puerto Salgar-Puerto Berrío-Santa Marta, que vino a ser la prolongación hasta el océano Atlántico de los viejos ferrocarriles de la Sabana y Cundinamarca. La nueva línea empalmó en La Dorada (Caldas) con el Ferrocarril de la Dorada, de esta ciudad al sitio de Buenos Aires, donde se une al ferrocarril de Girardot a Ibagué. El Ferrocarril de la Dorada se inició en 1872, años en que se hizo el primer contrato con Nicolás Pereira Gamba, quien lo traspasó a la sociedad ``Magdalena Railroad Company``

### **CAMINOS REALES DE CUNDINAMARCA**

Los viejos caminos de Colombia son la huella de la jornada de su descubrimiento, conquista y colonización; fueron trazados por la infantería española y la caballería, por la sandalia del evangelizador, que con la cruz en alto desbrozo la manigua virgen y rompió el velo secreto de las tribus salvajes.

Un día los caminos de la Conquista aparecieron multiplicados por los de la Colonia, caminos de servidumbre, de dominación, de cristalización, dignificados con el nombre de reales porque por ellos transitaba la imagen

de Su Majestad personificada en Virreyes, Oidores, Capitanes, porque estaba bajo el patrocinio del Rey y su estandarte los amparaba como bien público.

Sobre los caminos de la Conquista nacieron pueblos y ciudades se estructuró la nacionalidad, como estímulo poblador más fecundo que los ríos y los mares.

Pero no todos fueron improvisados por el conquistado y el evangelizador, sino que muchos siguieron la misma ruta de los que hicieron los indios, abiertos con sabio olfato, con la técnica de su milenaria experiencia.

Los caminos reales no figuran en los mapas y geografías; son las venas invisibles del sistema comunicante del país. Las carreteras y autopistas las han ido borrando, sumergiéndolos bajo el pavimento; ya no existen en la memoria de las ciudades, menos se recuerda su significado en la gesta republicana.

Las carreteras de hoy siguen su misma ruta, el mismo sentido, la misma orientación de los caminos aborígenes y reales. Así vemos cómo aquellos van prendidos de las rocas, en el costado de alares o guaicos que miran abismos profundos enroscados en alturas que sólo el sentido experimental del indio y su parentesco imaginativo con águila y cóndores les permitió atreverse a horadar. Entre uno y otro abismo tendieron bejucos e hicieron puentes colgantes para unir por lo alto los caminos que las profundidad de la tierra separaban, y sobre esas bases se hicieron otros no de bejucos sino de cables acerados, que aún sobreviven en algunas partes, y hoy los de concreto, que parecen una maroma maravillosa de la ciencia.

Durante la campaña emancipadora los caminos reales cambiaron su semblanza, comenzaron a modernizarse, porque así lo exigía la libertad de comercio de las naciones. Hubo uno de Caracas a Santafé, a Popayán, Pasto y Quito, al Cuzco, Lima, Oruro, Cochabamba y La Paz, que diariamente el Libertador Bolívar transitaba a caballo, en jornadas de que hoy no sería capaz el más grande de los generales ni el más avezado y resistente de los jinetes; de este camino bolivariano y grancolombiano quedan todavía pedazos en los que aún pueden admirarse su emperador, como en el sector del Páramo del Ángel, entre Tulcán y el Valle de Chota. ¿Cuál carretera de hoy resistiría 150 años son re pavimentar? Las obras de aquella era fueron hechas pensando en la eternidad, en lo imperecedero; su rasgo esencial y estilo fue la calidad.

Proyectan eta odisea los caminos de la primera época de la república, 1819-1900, durante la cual nacieron muchos más y pueblos a todo lo largo a medida que los hombres se establecían en su ruta. Unos se encontraban al amanecer de la jornada, otros al anochecer, y otros al medio día; aquéllos tenían el carácter de posada y fueron de más actividad y progreso, a que estos intermedio lo fueron de descanso transitorio, y tuvieron la categoría de ventas que aún algunos conservan como tienda.

Entonces quedaban distantes entre sí, causaba emoción salir al amanecer del uno y al anochecer llegar al otro; el horizonte parecía más amplio, más larga la aurora y el crepúsculo. Hoy, a la velocidad que viajamos, tan cerca están que parece algunos sobran y tampoco se siente la emoción de verlos; mientras los caminos reales cruzaban por su plaza y eran la calle principal, las carreteras pasan por su lado. Si en aquel entonces pueblos y ciudades nacían a la orilla de los caminos reales, ¿hoy nacería uno solo a la vera de una autopista?

El primer camino real fue el de San Bartolomé de Las Palmas (Honda) a Santafé, pasado por Guaduas, Sasaima y Facatativá, contratado y construido hacia 1555 por los fundadores de Villeta Alonso de Olalla y Hernando de Alcocer; luego se construyeron lo de Santafé a Tocaima, a La Palma, Tunja y Ubaté.

La imagen de los caminos reales aún perdura con emoción en las provincias; viajar por ellos es andar por los senderos de la vieja y lejana patria, sentir el calor de una antigüedad que palpita en el recuerdo. Estos eran los caminos de herradura, empedrados palmo a palmo, vehículo de colonización y civilización de un país despoblado en una época en que la tierra era mucho más grande un don natural que se ofrecía en abundancia. De trecho en trecho fueron poblándose de tienda, posadas, hospedajes, de los cuales a su vez otros partían lateralmente hacia la montaña.

Las gentes de entonces pudieron conocer el país mejor que las actuales, porque lo caminaron, lo transitó paso a paso, lo vieron y admiraron de cerca, lo palparon con los sentidos, lo auscultaron. Esos caminos dejaron en el caminante una huella tan honda como la suya en ellos.

Preocupación preferente del gobierno fueron los caminos; los cuerpos legislativos estatales y departamentales dictaron el más complejo estatuto reglamentario sobre su construcción, conservación, administración, financiación y uso. Hubo un presupuesto especial de caminos administrado por una junta autónoma de lo cual aún queda algo, aunque sin la misma importancia. Así, hoy ya no son reales sino municipales, y el único bien público de propiedad exclusivamente municipal cuya administración los Departamentos y la Nación no le han quitado a los Cabildos.

### **Los Caminos en el Estado Soberano**

La primera disposición de la Asamblea Constituyente del Estado Soberano de Cundinamarca fue la Ley de 28 de noviembre de 1857, que declaró "las vías de comunicación son obras de utilidad pública", y las dividió así: vías del Estado y Vías de los Distritos.

3º El del centro que une la capital del Estado con el Puerto de Bogotá, en el Río Magdalena, pasando por Facatativá, Villeta y Guaduas.

Por la Ley de 9 de septiembre de 1867 se determinaron los caminos del Estado así:

1º El de Occidente, comprendido entre Bogotá y las bodegas de este mismo nombre en el Río Magdalena, pasando por Facatativá, Villeta y Guaduas.

### **Caminos Departamentales**

8º La de Occidente, que partiendo de Bogotá, en el Pila Chiquita, va a terminar al Río Magdalena, en el Puerto de Bodegas de Bogotá, pasando por Facatativá, Villeta y Guaduas.

#### **FACATATIVA**

La palabra Facatativá significa en lengua chibcha "cercado fuerte al fin de la llanura", y su grafía indígena se representa con los vocablos Faca-ta-tihva, Tocatativa, Faca-higatativa, que por deformación eufónica se simplificaron en Facatativá.

Primitivamente existió un pueblo indígena cerca al cerro de Manjuy o Manjuí, que los naturales llamaban Tocatativa, en el sitio conocido con el nombre de Pueblo Viejo, dice Rufino Gutiérrez, en sus Monografías, Antiguamente también se llamaba Chueca.

La sede principal o fortaleza de los Chibchas en la zona occidental de la Sabana era el Cercado de los Zipas, formado en torno a un grupo de gigantescas piedras que servían de morada y adoratorio, socavadas algunas por profundos túneles, desde cuya altura vigilaban la inmensa llanura. En esta base estratégica mantenían una fuerte guarnición para defender sus dominios de los belicosos panches.

Dominada Funza, capital del Imperio, el Zipa Tizquesusa se refugió en el Cercado. Por noticias de un indio cautivo, Jiménez de Quesada llegó allí en su persecución en la noche del 15 de octubre de 1538. El Zipa se encontraba desprevenido en su bohío, donde fue muerto a lanzazos por el soldado Alonso Domínguez.

La fundación o establecimiento de la ciudad en el sitio actual, intermedio entre el primitivo Tocatativa y el Cercado, se supone ocurrida mucho después de la Conquista. Sin embargo, se dice que los primeros pobladores españoles fueron Alonso de Olalla y Hernando de Alcocer por los años de 1561, a quienes se atribuye su fundación. Otros dicen que los habitantes de estos dos pueblos indios posteriormente a la Conquista formaron el actual.

Su situación privilegiada en este punto crucial de los caminos del Nuevo Reino de Granada, dio a Facatativá una excepcional importancia que mantuvo por más de tres siglos: primero el camino real a Honda, luego al camino a los pueblos de occidente por la ruta de Guataquí y Cambao y finalmente el Ferrocarril de la Sabana



y el de Girardot. Allí se hacía obligatoriamente el intercambio comercial de productos de la tierra fría por los de tierra caliente. De todo es testimonio el histórico Hotel Córdoba, inaugurado en 1873, construido en forma de "pasaje" de la estación del ferrocarril hasta el costado sur de la plaza, con 36 piezas o habitaciones.

Fueron sus primeros encomenderos Juan Fuerte, de la Expedición de Federmán, y Alonso de Olalla.

La primera partida de sus libros parroquiales data de diciembre de 1692, correspondiente al acta de posesión del cura Sebastián Rodríguez, Como sucesor del doctrinero Juan García Duque. También consta que en 1685 fue cura Bernardo de Guzmán

En las monografías de la Contraloría se dice que fue erigida en distritos en 1668. Estas hechas y hechos inducen a pensar que ignorados archivos guardan todavía los momentos sobresalientes de su interesante y aún ni revelada historia.

Eduardo Contreras Villamizar en su biografía "José Cornelio Borda" dice que Facatativá era una pequeña aldea perteneciente en lo eclesiástico a Serrezuela (Madrid) y muy abandonada por el año de 1828, y que su prosperidad comenzó a construirse en cantón.

Por Decreto del Presidente de Nueva Granada de 9 de marzo de 1849 se erigió el distrito de Facatativá dependiente del cantón de Funza, y por Decreto del Congreso de Nueva Granada de 29 de mayo de dicho año, se creó el cantón de Facatativá, segregado del de Funza, compuesto de los distritos de Facatativá, Bojacá Zipacón, La Vega, Siquima, Anolaima y Quipile.

El 17 de enero de 1865 la Asamblea Constituyente del Estado Soberano de Cundinamarca expidió en Facatativá la quinta Constitución del Estado.

Por Ley C. de 2 de febrero de 1865 se creó el Departamento del Sur con capital Facatativá. Por Ley C. de 10 de agosto de 1869 se creó el Departamento de Facatativá, que abarcó todo el occidente y noroccidente de Cundinamarca, con 26 pueblos, que en 1886, convertido en provincia, se comprendieron en cinco distritos.

En 1905 se dividió Cundinamarca en dos Departamentos: Quesada y Cundinamarca propiamente dicho o Facatativá, cuya capital fue esta ciudad, del 15 de junio de ese año al 28 de abril de 1910, en que se unificó nuevamente Cundinamarca. (Su Gobernadores aparecen en el capítulo general).

### **El cercado de los Zipas**

La fortaleza de los Zipas, que a la vez era su sitio de recreo, fue erigida en monumento nacional con el nombre de Parque Arqueológico Nacional de Facatativá por Decreto de 1946 del Ministro de Educación Germán Arciniegas, cubriendo una extensión de 74 hectáreas.

En el estudio geológico del antropólogo Julio César Cubillos se dice que antiguamente fue un lago glacial, y que las rocas "yacen lejos de la mesa original hundida y fueron colocadas más allá y apiladas por la acción de las olas y el transporte de la sedimentación del lago".

Común y popularmente se las llama Piedras de Tunja, nombre que se explica le fue dada al lugar por deformación del vocablo Hunza (Funza), sede del gobierno chibcha, También se dice que se debe a la inspiración "Roca de Tunja" puesta en una de las piedras por la expedición militar de José de Rojas Acosta, que proveniente de Tunja allí acampó en 1739, hecho que corrobora esta otra: "Aquí pasó Josphe de Roxas Acosta a 29 de octubre del año de 1739".

### **Efemérides**

Inolvidables episodios incorporan a Facatativá a la historia de Colombia

El 27 de mayo de 1781 los jefes del movimiento Comunero José Antonio Galán y Nicolás Vesga libraron en sus campos un combate contra los españoles.

El 31 de agosto de 1816 fueron fusilados en la plaza principal por orden del pacificador Morillo de patriotas Mariano y Joaquín Grillo (padre e Hijo).

En 1851 se creó la Notaría del Circuito, y el 28 de febrero de 1859 la Oficina de Registro.

En 1871 el párroco Gervasio García inició la construcción de su monumental iglesia oficialmente inaugurada el 6 de agosto de 1895. Hizo los planos José María Quiroga.

En 1878 el Gobernador del Estado Jacobo Sánchez expropió la imprenta de "El tradicionista" de Bogotá, y sus maquinarias las repartió a Facatativá, Zipaquirá, y La Mesa.

El 29 de octubre de 1915 se inauguró una galería de retratos pintados en la piedras del Cercado, de próceres civiles y militares de la República, los cuales aún se admiran.

En 1962 se elevó la parroquia a la categoría de Diócesis, y se nombro Obispo a Monseñor Raúl Zambrano Camader.

### **José Cornelio Borda**

Facatativá es cuna de José Cornelio Borda, ingeniero, militar y jefe revolucionario nacido en la hacienda de Turrillas el 4 de agosto de 1828. Fue Director del Observatorio Astronómico concedido para sus estudios por Decreto de 7 de junio de 1858 del congreso nacional, instructor del Batallón de Artillería y autor de numerosos trabajos científicos. Hizo sus estudios en París. Durante los años de 1861 y 1862 participó en varios combates al lado de los conservadores.

En 1863 viajó a Lima, donde fue contratado por el gobierno peruano como instructor del ejército.

El 2 de mayo de 1866 rindió su vida gloriosa y heroicamente en la defensa del Puerto de El Callao, atacado por la flota española.

En el cementerio de Lima el gobierno del Perú erigió un monumento a su memoria y sobre su tumba colocó una lápida que dice:

"José Cornelio Borda. Natural de los Estados Unidos de Colombia y coronel de los ejércitos de la República al servicio de la del Perú en calidad de ingeniero militar.

Murió en el combate que tuvo lugar en El Callao el 2 de mayo de 1866, a la edad de 37 años, sellando con su preciosa sangre las glorias que alcanzó la América en su segunda lucha contra España.

Sobre la vida de este héroe de Cundinamarca, de Colombia y de América, sólo tenemos un libro, la Biografía de Eduardo Contreras Villamizar, publicada por la Imprenta Departamental en 1945.

Su hazaña del Callao fue cantada por los siguientes poetas peruanos: Asisclo Villamarán, Constantino Carrasco, Emilio Espinosa, Roberto Espinosa, I.M. Pérez, Luis Rodríguez Velasco, Juan a Arona, Luis Felipe Villarán, el colombiano Adolfo Valdés, y entre otros, por Ricardo Plata, Carlos M. A Slavery, F. Aurelio Villarán.

### **LIMITES**

Por Ley C. de 16 de enero de 1866 se fijaron sus límites con Subachoque, Madrid y Bojacá.

Por Ordenanza 16 de 1889 se le dieron con Madrid en conjunto con los demás municipios colindantes de éste.

Por Ordenanza 19 de 1894 se demarcaron con Anolaima, modificados por la número 41 de 1898. Esta ordenanza fue improbada por Ley 27 de 1898.

Por Ordenanza 29 de 1914 se reseña la parte limítrofe del municipio de San Francisco con la Sabana.

Para sus límites con Albán y Sasaima, ver los respectivos títulos.

Por Ordenanza 38 de 1915 que sus límites con Sasaima serán los mismos fijados por el Decreto Departamental 1015 de 1904 que los estableció con Albán. Este decreto fue ratificado por Ordenanza 22 de 1913, la cual fue derogada por la N°32 de 1936.

Por Ordenanza 36 de 1945 se aprobaron sus límite generales fijados por el Instituto Agustín Codazzi, así:

#### a) Con el Municipio de Sasaima

"Partiendo de la cima del cerro llamado Pan de Azúcar sobre la cordillera conocida con el nombre de Peñas del Aserradero, en cuyo flanco norte (N) nace la quebrada llamada La María, Punto de concurso de los territorios de los municipios de Facatativá, Sasaima y Albán, se sigue al oriente pasado por la torre geodésica

denominada Andes (23) del Instituto Geográfico Militar y catastral y por todo el filo y borde de la nombrada cordillera llamada Peñas del Aserradero hasta donde viene a morir una de sus estribaciones en el nacimiento del río Gualivá y al pie del alto llamado de las Veinte Uñas, que es límite entre Facatativá y La Vega, punto aquel donde concurre los territorios de los municipios de Facatativá, Sasaima y La Vega y fin de la línea límite descrita''.

b) Con el Municipio de La Vega

''Partiendo de un punto del río Gualivá, próximo a su nacimiento, en donde viene a morir una de las estribaciones de la cordillera conocida con el nombre de Peñas del Aserradero y al pie del alto llamado de Las Veinte Uñas, punto de concurso de los territorios de los municipios de Facatativá, Sasaima y La Vega, se sigue en dirección general noreste (NE) y pasado por la cima del alto llamado Alto de los Mercados; de ahí en dirección general este (E) por el filo del contrafuerte hasta encontrar las peñas conocidas con el nombre de Rocas de la Lectura, por las cuales se sigue con la misma dirección general, y por todo su filo o borde más alto hasta encontrar la carretera que conduce de Facatativá a La Vega, se sigue por el borde derecho de esta carretera, en dirección a Facatativá, en una longitud aproximada de 60 metros, hasta situarse sobre el filo del cerro llamado Alto de Padilla; atravesando la carretera se continúa por el filo del citado cerro hasta encontrar el borde occidental de la zona del antiguo ferrocarril de El Dintel; de ahí se sigue por el borde derecho de la mencionada zona del antiguo ferrocarril en dirección a El Dintel, hasta encontrar el camino conocido con el nombre de Caminos de las Carboneras, por el cual se sigue por su borde derecho en dirección noreste (NE) hasta encontrar la cerca que en línea recta y en dirección sureste (SE) deslinda las haciendas de El Dintel, de propiedad de Federico Castro, en la Vega, y Mancilla, propiedad de la sucesión de Mercedes González, en Facatativá, cerca por la cual se sigue en longitud aproximada de 860 metros hasta encontrar