

ESTACIÓN MULTIMODAL EN EL MUNICIPIO DE FACATATIVÁ A PARTIR DE LA CONEXIÓN DEL TREN DE CERCANÍAS DE LA SABANA

**Allison Marieth Castillo González
Eliana Paola Prieto Gómez**

**Universidad La Gran Colombia
Facultad de Arquitectura
Bogotá, Colombia
2016**

ESTACIÓN MULTIMODAL EN EL MUNICIPIO DE FACATATIVÁ A PARTIR DE LA CONEXIÓN CON EL TREN LIGERO (REGIOTRAM)

**Allison Marieth Castillo González
Eliana Paola Prieto Gómez**

Tesis o trabajo de investigación presentado como requisito parcial para
optar al título de:
Arquitectas

Director (a):
Arq. David Gómez

Línea de Investigación:
Diseño y gestión del hábitat territorial
Grupo de Investigación:
Ordenamiento Urbano y regional

Universidad La Gran Colombia
Facultad de Arquitectura
Bogotá, Colombia
Año 2016

Resumen

La realización de una estación multimodal en el municipio de Facatativá busca responder a la falta de infraestructura para la movilidad regional y local por medio de la integración del sistema actual de buses con el proyecto de Tren Ligero (Regio Tram), contemplando otros modos de transporte como taxi y bicicleta.

La propuesta de intervención se complementa con un recorrido de tranvía que conecta a la estación multimodal con la antigua estación del ferrocarril y con el parque arqueológico Piedras del Tunjo para dar importancia a la memoria y patrimonio de Facatativá.

La pertinencia del proyecto esta en el mejoramiento de la movilidad de Facatativá, que es un punto estratégico para la conexión regional, lo cual mejora las relaciones de servicios con otros municipios y con Bogotá, y por otro lado, en el mejoramiento del transporte local que trae beneficios para sus habitantes y permite resaltar los bienes patrimoniales de la ciudad.

Palabras clave

- Conexión Tren de Cercanías de la Sabana
- Interrelación municipal
- Estación multimodal
- Transporte local

Abstract

The realization of a multimodal station in the municipality of Facatativa seeks to address the lack of infrastructure for regional and local mobility through the integration of the current bus system with the proposed Light Rail (Regio Tram), watching other transport modes as taxi and bicycle.

The proposed intervention is complemented by a tram route that connects the multimodal station with the old railway station and the archaeological park Piedras del Tunjo to give importance to memory and heritage of Facatativa.

The relevance of the project is on improving the mobility of Facatativa, which is a strategic point for the regional connection, which improves relations services with other municipali-

ties and Bogota, and on the other hand, in improving local transport brings benefits to its inhabitants and allows you to highlight the assets of the city.

Keywords

- Connection with Tren de Cercanías de la Sabana
- Municipal interrelation
- Multimodal station
- Local transportation

Contenido

Antecedentes	8
Planteamiento del problema	8
Justificación	10
Objetivos	11
Objetivo general	11
Objetivos específicos.....	11
Alcances	11
Regional	11
Local	11
Marco teórico	12
La ciudad lineal. Arturo Soria	12
Acupuntura Urbana. Jaime Lerner	12
La imagen de la ciudad. Kevin Lynch	13
La arquitectura de la ciudad. Aldo Rossi	13
Marco conceptual	14
Locomoción	14
Permanencia y monumentos	14
Colesterol urbano	15
Marco histórico	16
Diseño metodológico	19
Flujos de movilidad y conectividad regional	20
Demanda del sistema actual de buses.....	20
Demanda del sistema proyectado de Tren Ligero.....	20

Hitos turísticos y patrimoniales de Facatativá	21
Referencias	23

Ilustraciones

Facatativá contexto regional (elaboración del autor).....	7
Flujos de movilidad en hora pico (elaboración del autor).....	8
Identificación de sectores de estacionamiento (elaboración del autor).....	9
Carrera Primera - Troncal Occidente en la actualidad. Congestión de transporte	10
Estado actual de los sectores.....	10
Mapa conceptual marco teórico	14
Resguardos Indígenas en Facatativá	16
Camino y carreteras	17
Desarrollo Urbano de Facatativá.....	18
Trayecto del tranvía (elaboración del autor).....	22

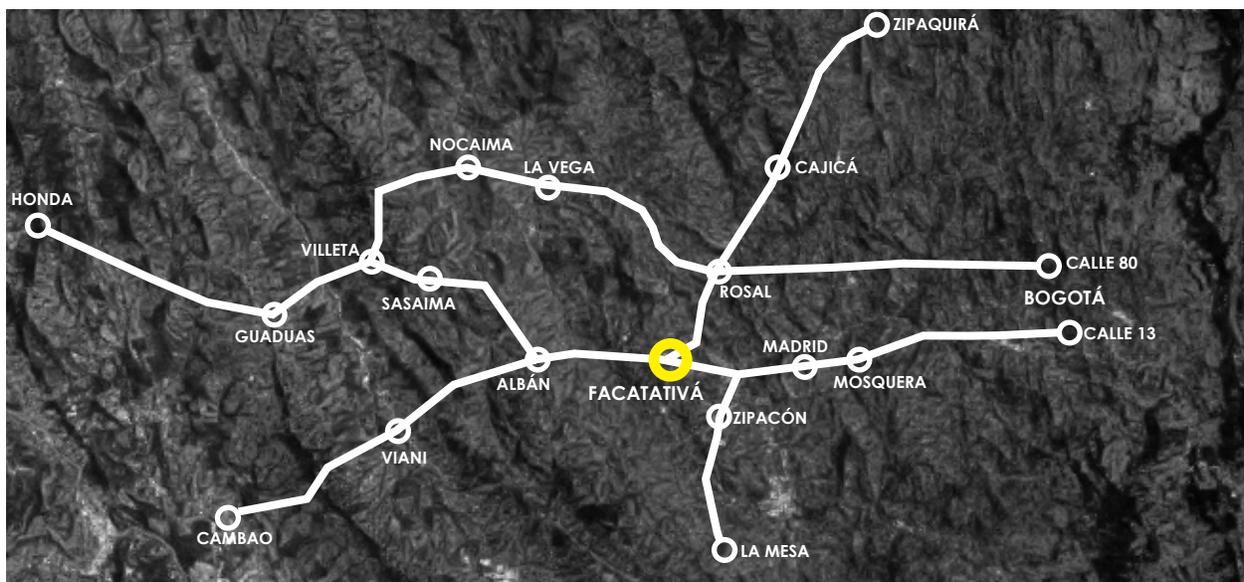
Anexos

- 01 Estación multimodal primer piso
- 02 Estación multimodal planta de acceso
- 03 Estación multimodal planta de cubiertas
- 04 Estación multimodal fachadas

Introducción

Facatativá es un punto intermedio en el trayecto de Bogotá a Honda. Desde 1581 en la colonia fue un camino de herradura, entre 1889 y 1991 funcionó el Ferrocarril de la Sabana y desde entonces hasta la actualidad ha funcionado como la troncal de occidente.

La inclusión de Facatativá en este trazado se debe a su localización estratégica en medio del fuerte relieve de los cerros de Aserraderos y Santa Elena, dos ramificaciones de la cordillera oriental que demarcan la sabana de Bogotá, es un paso necesario en el camino de Bogotá hacia el occidente de la región.



Facatativá contexto regional (elaboración del autor)

Dicho relieve presenta un sector con formaciones rocosas que se conocen como las piedras del Tunjo, fueron un centro religioso para los muisca en el período prehispánico, en la época de la colonización brindaron protección contra las persecuciones de los españoles y se dice que allí reposan los restos del líder de esta comunidad, el Zipa Tisquesusa; como rastro de ello existen pictogramas que actualmente son patrimonio arqueológico de gran valor.

En las cercanías de estas piedras se construyó el casco urbano de Facatativá, que creció con el desarrollo que circulaba por el trazado de conexión regional mencionado y debido a su proximidad con Bogotá se ha caracterizado por mantener relaciones estrechas de abastecimiento y servicios complementarios, además de ser vivienda para muchas personas que realizan sus actividades diarias en la capital. Este vínculo regional ha convertido a Facatativá en una ciudad dormitorio, pero los sistemas de transporte no se han desarrollado organizadamente y parecen no ser suficientes.

Antecedentes

Se ha conformado una numerosa demanda de pasajeros que diariamente se movilizan entre Facatativá y los municipios cercanos y no poseen la infraestructura requerida.

Uno de los objetivos del Plan de Desarrollo Departamental de Cundinamarca 2012-2016, es el RegioTram, un tren ligero que aprovecharía las áreas e infraestructura del antiguo Ferrocarril de la Sabana para mejorar la conexión de los municipios de Cundinamarca. La primera línea de este proyecto es en el corredor de occidente, se traza desde la estación de la Sabana en Bogotá hasta Facatativá incorporando una conexión desde la estación de Fontibón hasta el aeropuerto internacional El Dorado.

Por su parte el plan de Desarrollo de Facatativá “Todos somos Facatativá 2012-2015” contempla la necesidad de un elemento que organice la movilidad del municipio y permita el cubrimiento de la demanda que se presenta en términos de transporte; es necesario entonces evaluar cómo organizar, mediante una estación multimodal, el transporte regional y local de Facatativá, partiendo de la conexión con el tren de cercanías de la Sabana.

Planteamiento del problema

Facatativá carece de infraestructura para la movilidad y conectividad local y regional. No existe una terminal de transporte que organice la llegada y salida del sistema actual de buses ni responda a los planes de movilidad para el futuro.



Flujos de movilidad en hora pico (elaboración del autor)

Se observó que se generan problemas de tráfico vehicular en las horas pico tanto en la mañana como en la tarde. En la mañana se presenta congestión para salir de Facatativá mientras que en la tarde se presenta para entrar. Esto se debe a que muchos habitantes deben desplazarse a otros municipios, la mayoría hasta Bogotá, para estudiar y trabajar. Así la hora pico en la mañana es de 05:00 a 07:00, y en la tarde en las horas de regreso de 15:00 a 17:00 y de 18:00 a 19:15. El hecho de que toda la población se movilice en la misma franja horaria genera gran congestión vehicular y una pérdida de dos horas por trayecto.

El sistema actual de transporte de Facatativá está conformado por tres empresas de transporte urbano y rural que movilizan al municipio y con 14 empresas de transporte de servicio intermunicipal, cada empresa realiza en promedio 115 viajes al día y moviliza a 2.070 personas, en promedio viajan 8.000 personas al día entre Facatativá y Bogotá.



Sector 1

Sector 2

Sector 3

Identificación de sectores de estacionamiento (elaboración del autor)

En el área urbana de Facatativá se identificaron tres zonas de estacionamiento para los buses en las que sobresale el desorden, la inseguridad y falta general de un sistema de planeación de movilidad.

Sectores en donde actualmente se estacionan los buses:

Sector 1: carrera 2 con calles 12 y 13. Los buses circulan hacia la calle 13.

Sector 2: carrera 2 con calle 11. Los buses circulan hacia la calle 80.

Sector 3: carrera 5a con calle 6. Los buses se dirigen hacia el Rosal.

En la zona de la carrera 1 (troncal de occidente) con calles 5 hasta la 11 (cerca de la antigua estación del Ferrocarril) sobre las dos calzadas se configura un gran punto de



Sector 1



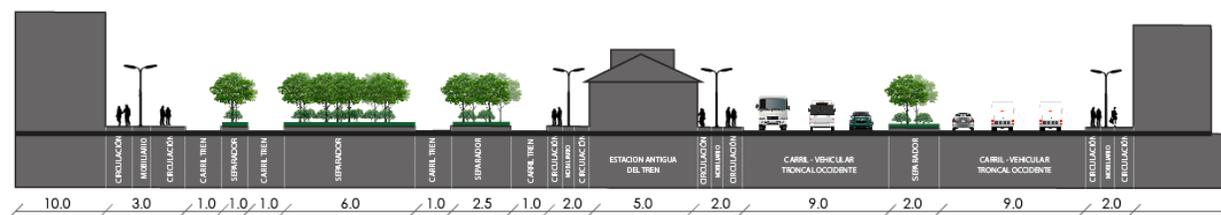
Sector 2



Sector 3

Estado actual de los sectores

estacionamiento de buses de carga, y de buses hacia Bogotá y hacia el resto del país. El mayor impacto se encuentra sobre la troncal de occidente (carrera primera) por ser la vía principal y conectar directamente con el centro. Esta soporta el paso y estacionamiento de los buses que vienen de los sectores identificados (se sitúan aquí para recoger pasajeros), del transporte de carga y de los taxis de movilidad interna del municipio. Además de ello se presentan fenómenos de prostitución, comercio informal, edificios en condición de abandono e inseguridad.



Carrera Primera - Troncal Occidente en la actualidad. Congestión de transporte

Todo esto conduce a la siguiente pregunta de investigación:

¿Cómo organizar el transporte regional y local de Facatativá teniendo en cuenta la conectividad con el tren de cercanías proyectado en el Plan de Desarrollo Departamental de Cundinamarca 2012-2016?

Justificación

Facatativá debe prepararse para los cambios que traerá el proyecto del tren ligero que se contempla en el Plan de Desarrollo Departamental de Cundinamarca. Necesita una capacidad mucho mayor de responder a las dinámicas actuales de conexión regional y movilidad local.

Necesita una terminal que formalice y organice la movilidad del municipio y reduzca los tiempos de viaje. La estación multimodal permite conjugar la solución a estas necesidades locales con su adecuada participación en el eje de comunicación regional.

Con el mejoramiento del transporte y la inclusión del tranvía, se lograra armonizar el paisaje urbano, resaltar y facilitar la llegada a los bienes de interés cultural (antigua estación del ferrocarril) y el patrimonio natural (Parque arqueológico piedras del Tunjo).

Objetivos

Objetivo general

Mejorar la calidad de vida de los habitantes de Facatativá por medio del diseño de una estación multimodal que satisfaga la demanda en movilidad del sistema actual de buses y se integre al proyecto del tren ligero Regio Tram.

Objetivos específicos

1. Consolidar la importancia de Facatativá para la conexión regional
2. Reducir los tiempos de viaje empleados por los usuarios
3. Mejorar la movilidad local de Facatativá por medio de la descongestión vehicular de la carrera primera
4. Rescatar el patrimonio de Facatativá y mejorar el paisaje urbano proponiendo nuevos usos para la Antigua Estación del Ferrocarril
5. Resaltar los servicios turísticos que ofrece Facatativá con el parque arqueológico Piedras del Tunjo facilitando la movilidad regional

Alcances

Regional

La presente investigación propone el diseño a nivel de anteproyecto de una estación multimodal en la periferia urbana de Facatativá que descongestione la troncal de occidente (carrera primera) en el sector del centro, organice el transporte local y regional que llega a Facatativá y se integre con el proyecto de tren ligero, logrando influir en el mejoramiento de la conexión con la región.

Local

Esto se complementará proponiendo la circulación de tranvías hacia el parque arqueológico de Facatativá Piedras del Tunjo para resaltar su valor turístico, y hacia la antigua estación del ferrocarril aprovechando su valor histórico y patrimonial; se propone en este ultimo un cambio de uso, cuya influencia será el mejoramiento del entorno urbano y la mitigación de las problemáticas actuales en el sector centro de Facatativá.

Marco teórico

La ciudad lineal. Arturo Soria

Para dar solución al desarrollo urbano de Madrid en medio de su crecimiento acelerado, Arturo Soria propuso una ciudad lineal. Para él era mejor realizar una nueva ciudad que tratar de remendar la vieja y propone la ciudad lineal a partir de la unión de dos ciudades puntos moderando el índice de ocupación para destinar grandes áreas para arboles, huertas y jardines. Esto convertiría los alrededores de Madrid en lugares amenos y saludables.

De acuerdo con Navascués (1969), "el punto de partida de todo el pensamiento urbanístico de Soria radicó en la locomoción: "del problema de la locomoción se derivan todos los demás de la urbanización" es decir que lo principal de cualquier grupo urbano es la comunicación de unas casas con otras.

El primer proyecto de Soria plantea la creación de un ferrocarril-tranvía para unir poblaciones cercanas entre sí con la capital. Después fundaría la Compañía Madrileña de Urbanización, encargada de la compra venta de terrenos, la construcción de tranvías, la dotación de servicios de agua, la construcción de la ciudad lineal de 50Km de longitud que estaría vertebrada sobre el tranvía de circunvalación. Sobre este eje se establecerían diferentes servicios, millones de arboles, macizos de flores que la sanearían y embellecerían y casas de diferentes precios.

Soria fue llamado utópico pero en realidad era muy conciente y supo materializar aquel proyecto. El proyecto poco a poco fue incorporando temas relacionados con la arquitectura de las ciudades.

Acupuntura Urbana. Jaime Lerner

Jaime Lerner asegura que es posible mejorar la vida de la ciudad en poco tiempo. En una conferencia sobre las soluciones a los problemas de la ciudad realizada en Buenos Aires el 2010, afirma que para llegar a cambiar una ciudad, es necesario contar con voluntad política, solidaridad y estrategia.

Compara la ciudad con una tortuga, asociando el casco de la tortuga con la tesitura urbana, si esta se parte, tanto la tortuga como la ciudad mueren, por esto es necesario mantener una estructura de ciudad en donde no se separen la vida y el trabajo. Para Lerner los tres problemas principales de las ciudades son la movilidad, sostenibilidad y sociodiversidad.

Esta a favor de los diferentes modos de transporte, “Todo es bueno, tener metro, un buen sistema de superficie, taxis, bicicleta y coches, pero lo importante es que todos no compitan por el mismo espacio”, ha realizado proyectos como estaciones de buses que optimizan su operación, estacionamientos y alquiler de bicicletas e integración del sistema de metro con el de buses.

La acupuntura de Lerner se basa en crear una nueva energía con acciones focales en la ciudad y realizarlas de manera rápida.

La imagen de la ciudad. Kevin Lynch

El urbanista Kevin Lynch habla del aspecto de las ciudades, el paisaje urbano puede verse, recordarse y causar deleite, esto es una lectura que se hace de ese escenario llamado ciudad en donde todos conviven con todos. Todo tiene una relación con el entorno y con el recuerdo de la experiencia. La imagen de la ciudad se encuentra en los recuerdos y los significados, es la combinación de casi todos los sentidos que se ven involucrados en la manera de vivirla.

La legibilidad de la ciudad es la facilidad de reconocer y organizar los diferentes componentes como las sendas o sitios sobresalientes, para esto Lynch establece diferentes elementos que se involucran en este proceso.

La arquitectura de la ciudad. Aldo Rossi

Aldo Rossi explica el concepto de ciudad como arquitectura, queriendo mostrar la relación inseparable entre la vida civil y la necesidad de progreso, que resultan en la creación de un ambiente más propicio para el estilo de vida que se lleva en aquel lugar.

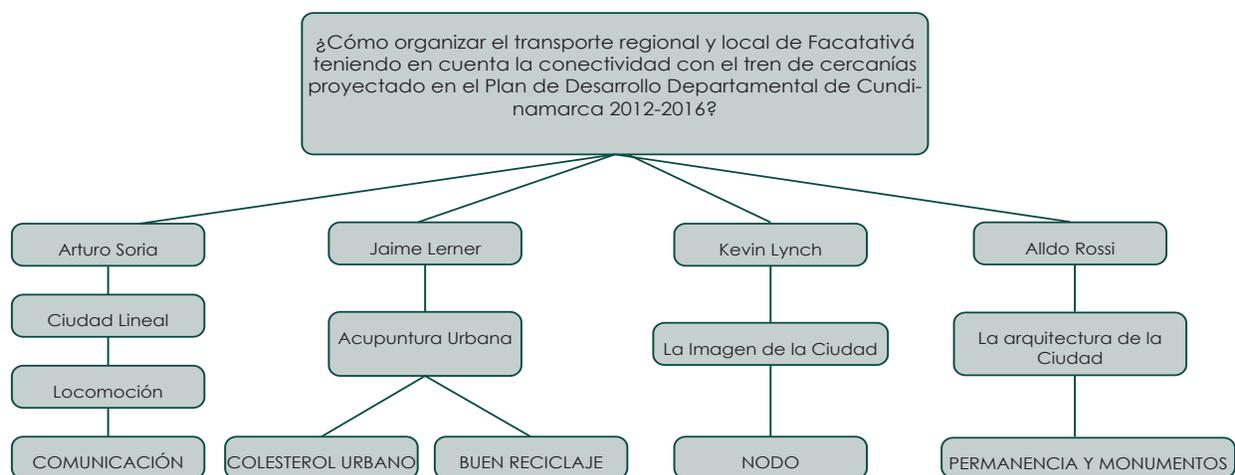
En su análisis de la ciudad descubre una relación entre el arte y la sociedad, en la que la sociedad se encuentra en constante movimiento y cuando se materializa en arte logra suspenderse en el tiempo, las construcciones mantienen su forma a través del tiempo, algunas de las ciudades más antiguas conservan su valor histórico a pesar de haber perdido su realidad inicial.

Rossi habla de dos cosas fundamentales en la arquitectura: la unicidad (que es identidad e integridad) y la inserción en el lugar (relación con el exterior, puede compartir o romper el espacio). Categoriza las ciudades por su forma en ortogonales, radiales y circulares, aquí es determinante la red viaria, pero Rossi no la considera como una obra de arte, porque no posee la característica del arte de poder ser percibido por medio de los sentidos.

Define el concepto de tipología como la esencia de cada construcción, existen conjuntos en donde la función diferencia a las ciudades entre sí, las ciudades pueden dividirse también internamente de acuerdo a esto, y en ella resaltan áreas de referencia. Este

concepto también aplica en una casa porque refleja los gustos, usos y costumbres.

Afirma que la cualidad del hechos arquitectónico es a veces más grande que sus dimensiones, debido al significado que adquiere, esto es definido como la memoria del lugar. Los edificios con gran significado para la ciudad son leídos como signo de referencia y se convierten en monumentos. El locus es un símbolo de referencia que hace alusión a un hecho o lugar, es la expresión típica que encierra un concepto más grande.



Mapa conceptual marco teórico

Marco conceptual

Locomoción

Para Arturo Soria la comunicación era el principal problema de cualquier urbanización y respecto a eso planteó: "la necesidad de locomoción solo se satisface bien por medio de una vía férrea, llámese ferrocarril, llámese tranvía; luego si la forma de la ciudad ha de ser forma derivada de las exigencias de la locomoción, la condición principal que ha de satisfacer es que el eje de la ciudad sea una vía férrea" García & Pizza (2015). Ya que el principal problema de la ciudad es la comunicación, se busca atender a ello organizando el transporte local de Facatativá y mejorando su influencia en la comunicación regional por medio de la estación.

Permanencia y monumentos

En *La arquitectura de la ciudad* (1971) Aldo Rossi señala que las permanencias son hechos urbanos que se mantienen a través del tiempo, es el pasado que se vive aún en el presente. Rossi menciona la teoría de Poète, quien dice que las permanencias se ven en los monumentos, los signos físicos del pasado y en los trazados de la ciudad; "las

ciudades permanecen sobre ejes de desarrollo, mantienen la posición de sus trazados, crecen según la dirección y con el significados de hechos más antiguos que los actuales" Rossi (1971).

Facatativá como tal es un hecho urbano que permanece en el trazado vial por el que entró el desarrollo a Bogotá en el pasado, dentro de esta hay hechos que también permanecen, la antigua estación del ferrocarril en el centro histórico es un icono para la ciudad pero se encuentra en abandono, y las piedras del Tunjo se perciben como un signo del pasado y de los antiguos grupos humanos que habitaban la zona.

Hay casos donde estos hechos se destruyen (como es el caso de la antigua estación del ferrocarril) pero se conserva el locus, es decir, permanecen los dignos físicos, por esto es que los diferentes hechos pueden permanecer en la ciudad de diferentes maneras, de diferentes funciones.

Los hechos urbanos persistentes se identifican con los monumentos, esta persistencia se debe al valor constructivo, la historia, el arte y la memoria; los monumentos son signos de voluntad colectiva, elementos primarios, puntos fijos de la dinámica urbana.

Colesterol urbano

Según Lerner es la acumulación en venas y arterias del uso excesivo del automóvil, en el caso de Facatativá, se evidencia por la falta de infraestructura para la movilidad, lo cual se podría disminuir brindando organización del transporte. Para ello se deben complementar y armonizar los diferentes modos de transporte con que cuenta la ciudad.

Buen reciclaje

Hay lugares importantes para la sociedad: "...Los lugares que pertenecen a la memoria de la ciudad y que son puntos fundamentales de su identidad, del sentimiento de pertenecer a una ciudad. Ya sea una fábrica, una parada del antiguo tranvía o una de aquellas tiendas de comestibles que lo tenían todo ingenuamente expuesto..." (Lerner)

La importancia de estos lugares, por ejemplo, la antigua Estación del Ferrocarril de Facatativá, debe ser tomada como una oportunidad para el mejoramiento del entorno, dándoles, de acuerdo con Lerner, un nuevo uso que resulte atractivo para las personas y proporcione vida a la ciudad.

Nodo

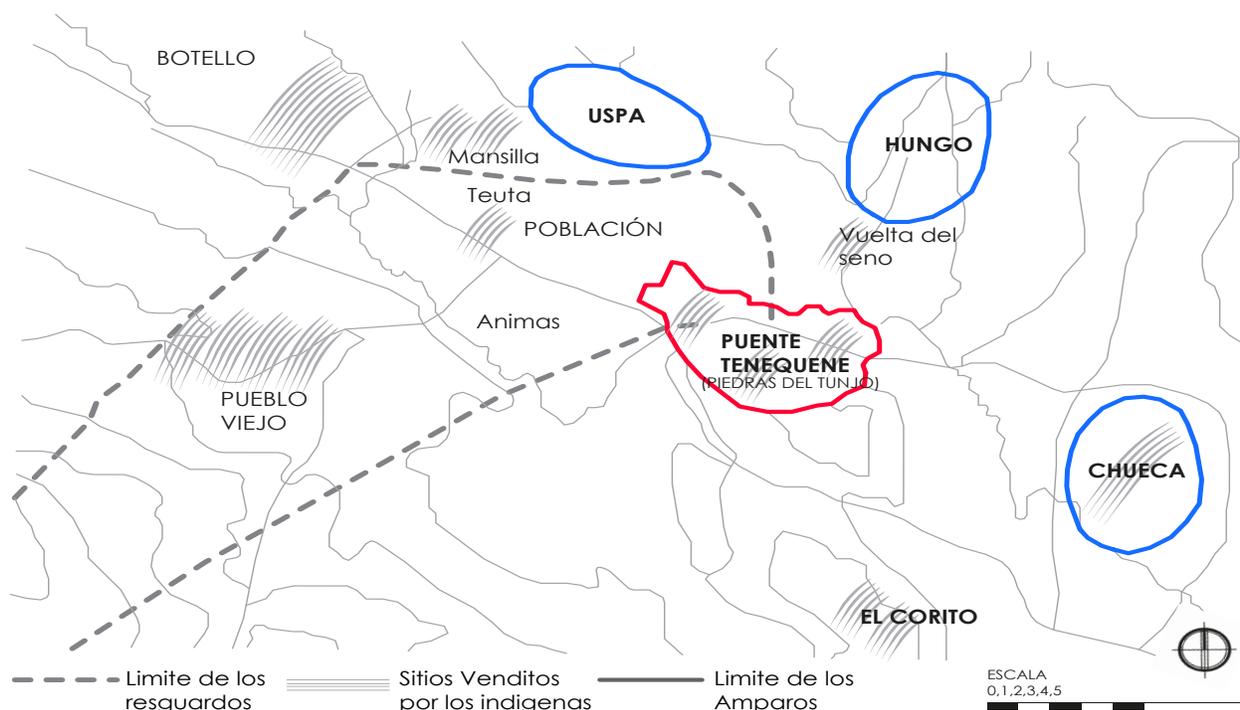
Son lugares estratégicos en la ciudad en los que el observador puede ingresar, se convierten en focos de confluencia y a su vez en símbolos, por ejemplo una pausa en el transporte; esta condición determina la concentración de personas, "algo más que simplemente un escenario físico, se convierte en un elemento social que en algunos casos

permite visualizar una imagen nítida de la ciudad misma” (Lynch, 1959).

Este carácter va a ser adquirido por la estación multimodal y se debe incluir la vinculación de los diferentes elementos de importancia, por medio de la inclusión de recorridos en tranvía para dar una correcta relación, uso y apropiación, mejorando el funcionamiento de la ciudad.

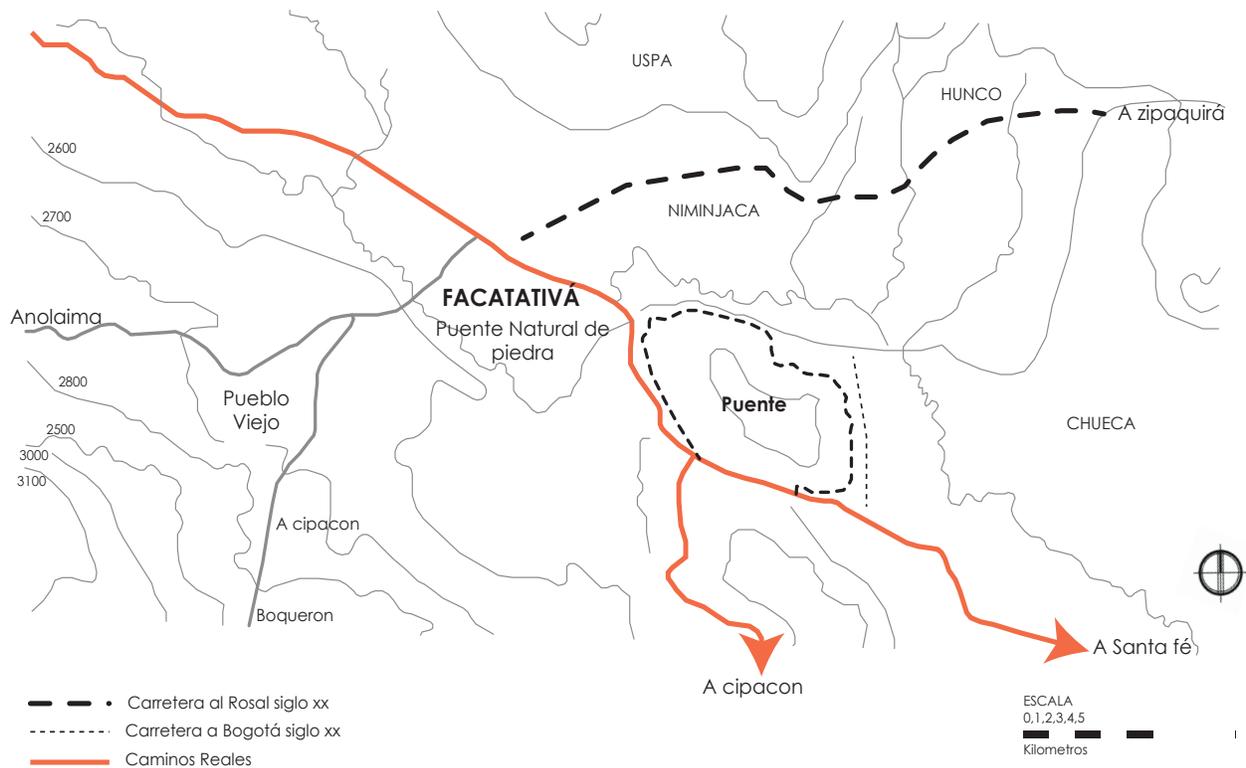
Marco histórico

Gracias a su geografía y el relieve rocoso que posee, Facatativá era un centro ceremonial, lugar de ritos religiosos y resguardo indígena de los muisca, de ello reposan evidencias en lo que hoy son las Piedras del Tunjo. El dominio de los muisca dentro de su organización sociopolítica dependía directamente del zipa Tisquesusa, quien fue asesinado por los españoles durante la conquista en estas tierras cuando intentaba refugiarse y su cuerpo fue enterrado en el cerro de Mancilla.



Resguardos Indígenas en Facatativá

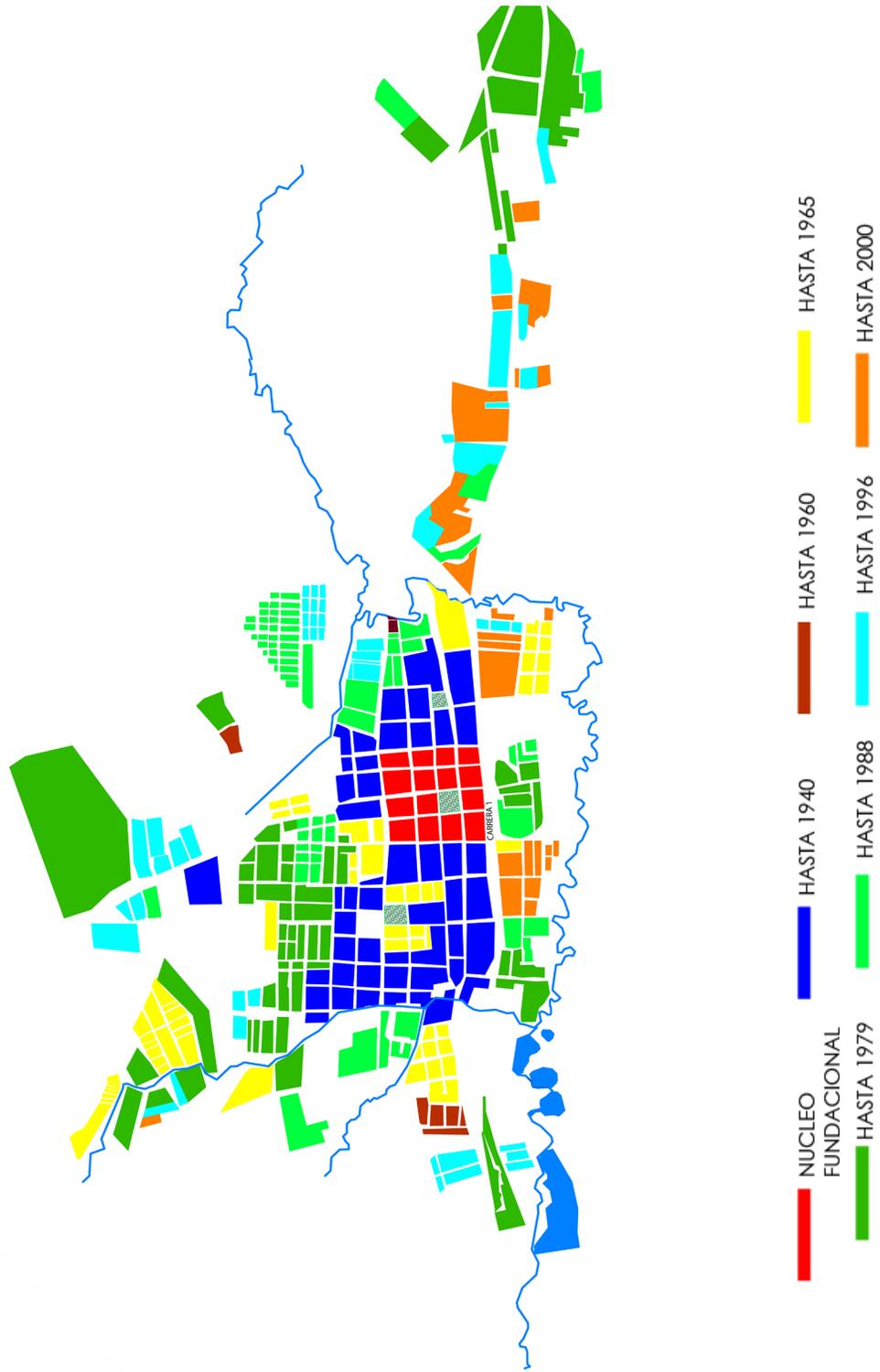
El rito de conquista fue llevado a cabo por Alonso de Olaya y Hernando de Alcocer, quienes en 1560 aprovecharon la ubicación estratégica de Facatativá para llegar al río Magdalena aprovechando trochas indígenas para trazar el primer camino real que se encargó de unir a Nueva Granada con Honda hasta Santa Marta para llegar a España. Este se convirtió en un paso obligado de personajes que influyeron en la independencia de Colombia.



Caminos y carreteras

En 1820 aparece el uso de los primeros carros y trineos con una velocidad de hasta 16km/h y adquirió importancia el comercio exterior; en 1889 se inaugura el ferrocarril desde Bogotá a Facatativá hasta Girardot ; en el siglo XX aparece el transporte público de buses y en 1960 aparecen nuevas empresas de transporte pasajeros hacia la capital. Estos factores determinaron el crecimiento urbano de Facatativá y la necesidad de transporte y movilidad.

Hacia el año de 1946 la población llegó a 16.000 habitantes, de los cuales 11.000 se ubicaron en el centro urbano, muchos de estos habitantes provenientes de diferentes zonas del país, con esto se empezaron a formar los primeros barrios y Facatativá adquirió su concepción de centro de paso transitorio y permanente.



Desarrollo Urbano de Facatativá

Flujos de movilidad y conectividad regional

Demanda del sistema actual de buses



Demanda del sistema proyectado de Tren Ligero Beneficios

- Aprovechamiento de los corredores ferroviarios existentes, para el desarrollo de un sistema de transporte masivo en la Región Capital.
- Consolidación de un sistema ambientalmente sostenible.
- Crecimiento flexible según la evolución de la demanda.
- Reducción de tiempo de viaje y mejoramiento de cali-

dad de vida.

CUADRO DE ÁREAS		
ESPACIO	ÁREA (m2)	CANT.
TAQUILLAS	135,54	24
LOCALES COMERCIALES	1221,32	43
BAÑOS	200,19	5
ENFERMERÍA, ESTACIÓN POLICIA, OFICINAS	245,64	7
SERVICIOS PARA TRANSPORTADORES	125,9	4
DEPOSITOS	77,66	2
PLATAFORMA DE ESPERA	5612,29	4
RAMPA DE ACCESO PRINCIPAL	4878,38	1
ÁREA TOTAL	12496,92	

Programa Arquitectónico

Hitos turísticos y patrimoniales de Facatativá

Piedras del Tunjo (sector 3) Ubicado en el centro del casco urbano del municipio. El parque alberga una de las mayores concentraciones de pictografías en un área urbana.



Su antigüedad puede alcanzar los 12.000 años.

Antigua estación del tren (sector 2) Actualmente la estación se encuentra abandonada, es un sitio histórico en el municipio ya que a partir de este se da el desarrollo de la



ciudad.

Talleres del ferrocarril el Corzo (sector 1) Actualmente se encuentra abandonada. Allí



se desarrollará la estación multimodal y será un nodo en movilidad regional y local.



● Recorrido tranvía

Trayecto del tranvía (elaboración del autor)

Referencias

- Cundinamarca, S. d. (2012). *Plan de Desarrollo Departamental 2012-2016. Cundinamarca calidad de Vida*. Bogotá: Gobernación Cundinamarca.
- Facatativá, A. c. (2001). *Plan de Ordenamiento Territorial Facatativá 2001-2021*. Facatativá: Alcaldía cívica de Facatativá.
- Facatativá, A. d. (2002). *Oficina Asesora de Planeación Municipal*. Facatativá-Cundinamarca: Alcaldía de Facatativá.
- Facatativá, C. m. (2012-2015). *Plan de Desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas 2012-2015 Todos somos Facatativá*. Facatativá: Concejo municipal de Facatativá.
- Lerner, J. (s.f.). *Acupuntura Urbana*. Arquitectos sen fronteiras.
- Lynch, K. (1959). *La imagen de la ciudad*. Buenos Aires: Editorial Infinito.
- Ortega Díaz, A. (1917). *Historia del Ferrocarril de la Sabana*. Bogotá: Aguila Negra Editorial.
- Palacio, P. N. (s.f.). *La ciudad lineal de Arturo Soria*.
- Redacción Bogotá. (30 de Enero de 2016). En febrero se abriría licitación de tren de cercanías Bogotá-Facatativá. *El Espectador*.
- Rincón Martínez, A. V. (2012). *Análisis de la expansión urbana del municipio de Facatativa, desde las políticas de ordenamiento territorial en el periodo 2002 - 2011*. Bogotá DC.
- S.A.S, E. F. (19 de Febrero de 2015). Implantación de un LRT en Bogotá. *Implantación de un LRT en Bogotá*. Bogotá, Cundinamarca.
- Sitio oficial de Facatativá en Cundinamarca, Colombia. (8 de Marzo de 2016). *Alcaldía de Facatativá-Cundinamarca. Recuperemos a Facatativá*. Obtenido de Alcaldía de Facatativá-Cundinamarca. Recuperemos a Facatativá: http://www.facatativa-cundinamarca.gov.co/informacion_general.shtml
- Universidad Nacional Abierta y a Distancia*. (s.f.). Obtenido de Universidad Nacional Abierta y a Distancia: http://datateca.unad.edu.co/contenidos/102905/2013_2/Act._3._Reconocimiento_unidad_1/historia_del_sistema_ferroviano_en_colombia.html