

Urbanización en Colombia

Escribe: CARLOS MARTINEZ

Corresponde a la última década del mes de septiembre de 1510 la fecha inicial de la empresa urbanizadora en el actual territorio colombiano. Tan notable acontecimiento está representado por la fundación de Santa María de la Antigua del Darién, la primera de sus ciudades, y primera también en el área continental de América. Fue una fundación fugaz; pero en los 14 años de su corta existencia lució destacados atributos: en 1514 figuró con el grado de capital o sede del obispo Juan de Quevedo y del gobernador Pedrarias Dávila, primeros representantes de la Corona con esta jerarquía en Tierra Firme. Para magnificar tan destacada posición recibió, por cédula real, el título de ciudad con honores y prerrogativas y un escudo de armas.

Santa María se distinguió como escuela de urbanismo. De allí salieron las expediciones que fundaron a Acla, Anades y a Santa Cruz, que no subsistieron y, luego, a Santiago de los Caballeros, hoy Natá, y a Panamá. En estas fundaciones se aplicaron las *Instrucciones para poblar*, que el Rey Católico hizo expedir en 1513. Este código, primero en su género para el Nuevo Mundo, prescribía las condiciones ambientales exigibles a las tierras que habrían de urbanizarse; disponía cómo y en qué medida debían repartirse los solares, los ejidos y dehesas; indicaba la ubicación asignable a la iglesia, a las casas reales y recomendaba la previsión de una plaza principal servida por una red de calles; consignaba normas de gobierno y prescribía reglas para vivir en sociedad. Estas *Instrucciones* complementaron la técnica del diseño urbano o trazado de calles en cuadrícula regularmente espaciada, que en Santo Domingo había implantado desde 1503 fray Nicolás de Ovando, al fundar allí las primeras ciudades americanas sometidas a esa norma.

La región de Urabá por clima malsano y por la rebeldía de sus habitantes no se prestó a la urbanización. Pero no todo fue perdido. Quienes militaron con Ovando y con Pedrarias tuvieron aprendizaje y maestría en la fundación y gobierno de ciudades. Entre esos García Bravo, Francisco Pizarro y Sebastián de Belalcázar, que luego se desempeñaron en México, en el Perú y en el actual territorio colombiano como primeros y notables urbanistas.

Las desventuras del Darién frenaron por algún tiempo el interés por nuevas fundaciones. Pero ni el rechazo de la tierra y de sus habitantes, ni la opulencia de otras comarcas vencieron la perseverancia de los peninsulares. El 29 de julio de 1525 Bastidas funda a Santa Marta, y el 20 de enero de 1533 instaló Heredia el real en el caserío de los calamarís, al que dio el nombre de ciudad de Cartagena. Con estos asentamientos aparecen al norte dos bases de expansión colonizadora. Poco después surgen al sur los primeros indicios urbanos. Belalcázar funda el 25 de julio de 1536 a Cali en el valle del Cauca y, hacia el mes de diciembre del mismo año, en la nava de Popayán la ciudad de este nombre.

De aquellas bases recién fundadas salieron expediciones, afianzadas en la esperanza de compartir un fabuloso Dorado y en alcanzar recompensas divinas y distinciones reales, porque entendían que estaban sirviendo a Dios y al Rey, Este triple propósito, compartido colectivamente, establece la esencia misma de la colonización.

El medio geográfico que con mayor prontitud se revistió de ciudades fue el reino de los chibchas. Jiménez de Quesada, procedente de Santa Marta, fue el primero en llegar a país tan mediterráneo y encumbrado. Por sus tierras maravillosas trotó sin experimentar más resistencia, que los alardes guerreros de contadas milicias indígenas. Y para asentar el señorío imperial de Carlos V en la vencida nación chibcha o Nuevo Reino de Granada fundó, con la asesoría de Belalcázar, a Santafé de Bogotá como ciudad capital. Con este notable suceso, que tuvo lugar el domingo 27 de abril de 1539, se abre el calendario de las fundaciones al interior del país (1).

La fundación de Santafé fue un nuevo taller donde se enseñó el oficio de trazar ciudades. Del recinto santafereño tan pronto fue erigido salieron al norte las brigadas que asentaron a Vélez, el 3 de junio de 1539, y luego a Tunja el 6 de agosto del mismo año. Surtió también las comisiones que fundaron, entre otras, a Neiva, Tocaima, Ibagué, Vitoria, Mariquita, Caparrapí, La Palma y Villeta. A su vez Tunja y Vélez proporcionaron milicias encaminadas al oriente y con la fundación de Pamplona, el 1º de noviembre de 1549, se fijó la avanzada colonizadora más importante en aquel sector del país.

También en aquel año de 1539 salió de Cali el capitán Jorge Robledo con la comisión de organizar poblaciones. En su itinerario por el occidente fundó a Anserma el 15 de agosto de 1539 —hoy Ansermanuevo—, luego a Cartago el 9 de agosto de 1540, y en el año siguiente a Santa Fe de Antioquia.

Los establecimientos someramente reseñados aquí, bosquejaron el mapa de la urbanización colonial. Los colonizadores se empeñaban en los quehaceres urbanísticos, porque así se aseguraba la posesión de las tierras y la sumisión de las tribus vencidas; se fijaban de ese modo escalas para propagar la religión, la lengua y la obediencia a la Corona, como fines imprescindibles de una política imperial. El balance de esos propósitos y de esta política quedó representado, al final del mandato español,

en 596 centros urbanos con sus respectivas iglesias y gobiernos civiles. Entre esos, 90 parroquias, siete villas, 19 ciudades llamadas "principales", y pequeñas poblaciones el resto (2).

* * *

El territorio colombiano por su posición sobre la línea ecuatorial aparece catalogado entre las regiones tórridas, caracterizadas por una invariable climatología calurosa y sofocante. Pero hay que señalar, que esas determinantes solo se encuentran en sus zonas litorales bañadas por los dos océanos y que al interior del país las comarcas de mayor desarrollo urbano no tienen, en términos estrictos, los temperamentos tropicales. Allí el sistema andino destaca en sus tres cordilleras una orografía imponente y arisca. En su relieve se encuentran cabezas de volcanes y altísimas cimas nevadas que alternan con páramos extensos e inhóspitos. Luego, a medida que se desciende, se presentan las tierras que los españoles llamaron frías, templadas y calientes, al tenor de las variaciones termométricas determinadas posteriormente por la equivalencia de 1° C. por cada 180 m. de altura.

Las demarcaciones elegidas para la urbanización colonial coincidieron con las áreas ocupadas por los grupos étnicos que aquí moraban: unos en las vecindades de los dos mares, o sea en los climas tropicales; otros en los valles del Cauca y del Alto Magdalena, extendidos entre los 600 y los 1.000 m. de altura, o sean las tierras calientes: algunos, no pocos, apegados a los suelos templados, cuya topografía muy quebrada y pendiente va de los 1.000 a los 2.000 m.; los más densamente agrupados ocupaban las planicies y navas situadas entre 2.000 y 3.000 m. de altura, o sean las regiones frías de los actuales departamentos de Cundinamarca y Boyacá. En esa geografía tan retaceada, o tan irreductible por la categoría amurallada de las montañas, plantó el español sus ciudades.

Pocos países pueden, dadas las circunstancias anotadas, mostrar, como Colombia, la variedad ambiental de su acontecimiento urbano. Vale citar para ejemplo a Tunja con 13° C. de temperatura media a 2.820 m. de altura, y a Cartagena a 3. m. sobre el nivel del mar y cobijada por un clima tropical promediado en 28° C. Y en la gradación termométrica, precisada por esta altimetría, una gama de ciudades grandes y pequeñas con las condiciones ambientales de los respectivos climas. Para mayor información parece oportuno mencionar que Bogotá, la capital, con una población actual de 2.206.000 h. y 14° C. de temperatura media, está a 2.630 m. de altura; Medellín, con 975.000 h., disfruta un clima de 21° C. a 1.487 m. sobre el nivel del mar; y Cali, con 815.300 h. y 24° C. en promedio, se encuentra a 1.003 m. de altura (3).

Esta diversidad del georama urbano contrasta con la igualdad evidente de la traza o plano, aplicada a los pueblos y ciudades coloniales de Colombia. Porque ocurrió que en todos los climas, cálidos o fríos, y en terrenos planos o de topografías abruptas impuso el urbanista español el diseño cuadrangular o en "damero". De 10 y de 12 varas fueron las medidas casi invariables para el cauce de las calles, y de 92 y 100 varas la norma constante para el lado de las manzanas o cuadras. Igual fue el

reparto de estas en cuatro solares o "cuartos", y en ocho u "octavos". Y semejante fue el criterio para ubicar la plaza principal en el centro de la traza. Fue la plaza por doquier ágora y forum, y en su recinto cuadrangular se fijó la posición de la iglesia en solar prominente, y las casas de gobierno, la cárcel, el estanco de licores y tabaco y las viviendas de los fundadores más prestantes. Donde hubo alguna riqueza y generosidad de los vecinos, contó la plaza con altares o capillas posas en sus cuatro esquinas, o una capilla para velar los muertos y en ocasiones, aunque tardíamente, el servicio de agua en una fuente pública situada en su centro. Pero estas comodidades que contribuían al atavío urbano fueron excepcionales. Puede decirse, sin incurrir en grandes discrepancias, que visto el plano original de uno de estos pueblos quedan vistos todos, tal es la evidente semejanza de su urbanística cuadrangular tan estrictamente regular en su composición espacial.

Tan dispersas y enmontadas fundaciones no contaron con los caminos apropiados a las relaciones sociales y comerciales, tan indispensables al adelanto urbano. Ciudad y camino son entidades que se afianzan y perduran en una alianza de beneficio mutuo. Pero el colonizador español en nuestro medio no tuvo, como el romano, la preocupación por las comunicaciones. El eje central de los transportes internos fue el río Magdalena, que sometió los itinerarios a sus continuas veleidades. Basta señalar, que en las frecuentes sequías o en su fluír crecido, el viaje de Cartagena a Santafé tomaba 30 o 40 días, de los cuales unos 20 o más sobre el lomo del río.

Las vías terrestres entre villas y ciudades no pasaron de pésimos caminos de herradura que seguían rumbos siempre alargados en busca de las cabeceras de los ríos, porque no había puentes; o eran peligrosamente escalonados y resbalantes cuando había en encumbrarse a las cimas guarnecidas de bastiones cortados a pico. El viajero conocía el momento de emprender el viaje pero ignoraba la fecha de la etapa final.

No merecieron atención los caminos porque el Nuevo Reino de Granada se afamó como un país muy rico en oro. De aquí salió en el siglo XVII el 40% de la producción mundial. Fue, pues, la minería la actividad primordial en quebranto de la agricultura y de las industrias, que apenas subsistieron a escala doméstica. Transportar a "lomo de indio" unas cuantas libras de oro, concedía mayores lucros que una recua cargada con frutos de la tierra, y no requería de otras vías que senderos caprichosos. Pero de riqueza tan codiciada no tuvo el país otra participación que la inutilidad de su renombre. Todo el oro y la plata salían en barras y piñas, porque el comercio español no admitía otros medios de pago. Y así, muy escasa fue la acuñación de monedas, y sin estos auxiliares prevaleció el trueque en las operaciones mercantiles grandes y pequeñas.

También otros factores fueron adversos a la urbanización: en primer lugar el lento crecer demográfico. Hay que imaginar qué cuota pudo corresponderle a este país de los 8.000 españoles, que en el primer siglo vinieron a las Indias. Se ignora el monto embarcado en el siglo XVII, pero se tienen noticias ciertas de unos 10.000 peninsulares avecindados en el

Nuevo Reino en el siglo XVIII. Tan escasos pobladores, diseminados en tan crecido número de poblaciones, no pudieron sustentar una razonable economía. A nivel municipal están, en segundo lugar, las rentas de miseria que rendían los ejidos y dehesas, asignados por la Corona a las villas y ciudades como patrimonio único para implantar y sostener las respectivas obras públicas.

Todo fue aquí desfavorable progreso urbano: sin caminos, sin un adecuado flujo monetario, sin crecidos vecindarios, ni rentas apropiadas a los gastos municipales, y con la carga de crecidos tributos colectivos no surgieron las actividades que pudieran ofrecer las posibilidades de ahorro, con las que se inician nuevas inversiones creadoras de riqueza y bienestar. Las ciudades crecen, se dotan de instituciones culturales y embellecen sus fisonomías al tenor de la riqueza creada, porque esta, a su vez, contribuye a la categoría cívico-urbanística del medio que la ve crecer.

* * *

El espíritu democrático que predominó al desaparecer el mandato español se hizo extensivo a los centros poblados. El artículo 12 de la Constitución de 1821 abolió las jerarquías urbanas de origen colonial e igualó sin distinciones, con el nombre de "distritos parroquiales", todas las demarcaciones municipales. Bucaramanga que deseaba conservar el título de *villa*, apeló de esta medida, a su juicio degradante. "Erigir villas o ciudades es materia delicada y de mucha importancia... en la que se debe proceder con gran circunspección", fue la respuesta consignada por el precabido legislador. La costumbre, no obstante, asignó el título de ciudad a las capitales de las 18 provincias instituídas en 1843, como reparto político-administrativo de la Nueva Granada, nombre que llevó entonces la República. Y con esa distinción se destacaron: Bogotá, Buga, Cali, Cartagena, Honda, Medellín, Mompós, Neiva, Nóvita, Pamplona, Pasto, Popayán, Pore, Riohacha, Santa Marta, Socorro, Tunja y Vélez. Posteriormente, en 1851, se aumentaron las provincias a 32, con sus respectivas capitales, y en esta promoción ascendieron a la categoría ciudadana Barbacoas, Barranquilla, Cúcuta, Chocontá, Ibagué, La Mesa, Piedecuesta, Rio Negro, Santa Fe de Antioquia, Santa Rosa de Viterbo, Túquerres, Valledupar y Zipaquirá.

Hay que anotar que estas capitales, que se asomaban al mundo henchidas de esperanzas no pasaban, en su mayoría, de pequeñas poblaciones revestidas de quehaceres rurales. Según el censo de 1843, la capital de la república, Bogotá, tan solo contaba globalmente con 40.086 habitantes; Medellín, al centro de una provincia rica en oro, se destacaba con 9.118; Barranquilla, que presagiaba su condición portuaria e industrial, 5.651; Popayán, que había sustentado su prosperidad con el control del oro y del platino del Chocó, censó 6.724; Santa Marta y Cartagena, con la categoría de puertos marítimos, empadronaron 4.411 y 10.145 habitantes respectivamente; Honda con 2.615 y Mompós con 7.919, pugnaban por sostener el privilegio de escalas fluviales en el Magdalena; Cali, que centralizaba los negocios agropecuarios del Valle del Cauca, la habitaban en total 10.376 personas; Pamplona, la principal plaza comercial al oriente del

país contaba con 5.279 habitantes. Pore capital de la vastísima provincia de Casanare reunía, bien contados, 1.505 en todo el vecindario. Con estos datos no se desea expresar que la populosidad sea la primordial calidad urbana. Pero una razonable magnitud demográfica provee de cuadros directivos, estimula el progreso económico-cultural y contribuye a fijar la preeminencia de las ciudades.

En 1858 la República, con el nombre de Estados Unidos de Colombia, adoptó el régimen federal representado por ocho Estados soberanos. Reforma tan radical promovió una concentración de hegemonías en las capitales respectivas, en menoscabo de las ciudades que quedaron rebajadas a la condición de sufragáneas. De ese tan exclusivo enaltecer urbano participaron: Bogotá, Cartagena, Medellín, Ibagué, Popayán, Santa Marta, Socorro y Tunja.

Otras importantes reformas aparecen después: en 1886 se suspenden el régimen federal, los ocho Estados se transformaron en ocho Departamentos, las parroquias recibieron el nombre de "municipios" y se fijaron en 3.000 habitantes y en 1.500 pesos de renta anual las condiciones mínimas para la creación de nuevas demarcaciones municipales. Las ciudades capitales no variaron.

No pudo descollar el desarrollo urbano en el siglo pasado porque en ese lapso sostuvo el país la guerra de independencia, soportó continuas y sangrientas contiendas fratricidas, perdió numerosos hombres de acción y de gobierno, se endeudó con préstamos cuantiosos, cesaron las incipientes actividades agropecuarias, mineras, industriales y mercantiles, y los campos, pueblos y ciudades se cundieron de miserias. Vencidas fueron estas calamidades con empeño de superación colectiva, pero estos tomaron varias décadas.

* * *

Las legislaturas de 1909 y 1910 fijaron en 14 las demarcaciones departamentales y las seis nuevas capitales fueron: Barranquilla, Cali, Cúcuta, Manizales, Neiva, Pasto y Bucaramanga que suplantó al Socorro. Se inicia entonces la prosperidad urbana con índices demográficos, culturales e industriales realmente notables. Entre las fuerzas motoras de ese progresar evidente están: un largo período de paz con garantías ciudadanas; el progreso en las comunicaciones férreas, terrestres y fluviales y, especialmente, desde 1919, los transportes aéreos. El avión borró las montañas y el país se hizo plano; los itinerarios que antes tomaban meses o semanas, comenzaron a contarse por horas y fracciones de hora, y nuevas relaciones surgieron entre el hombre y los menesteres del país. En lo económico están los US\$ 25.000.000 que en 1924 recibió Colombia de los Estados Unidos en pago de una deuda pendiente. Figuran también, a partir de 1936, las leyes protectoras de obreros y empleados, que incrementaron los consumos, la educación, la salud, y de contera acrecieron las actividades industriales, comerciales, docentes e institucionales. Y para atender los acontecimientos urbanísticos y arquitectónicos, que irrumpan en las ciudades, comenzaron a llegar en 1930 los primeros especializados en el extranjero en esas profesiones.

Los sucesos ciudadanos más notables en estos 60 años están representados en la mutación funcional de algunos centros urbanos: Barranquilla, por ejemplo, arrebató a Cartagena el puesto de puerto principal, pero a su vez lo cedió a Buenaventura, que al presente ocupa el primer lugar. Honda y Mompós ya no tienen la importancia derivada de los transportes fluviales. En cambio Cúcuta ganó la categoría de gran puerto terrestre, y Bogotá la prestancia de primer puerto aéreo internacional. Unas 120 ciudades grandes y pequeñas, que sufrían de aislamiento, son actualmente aeropuertos internos muy concurridos. La producción del oro en su descenso estancó la economía de Popayán, pero, en canje, ascendieron Manizales, Armenia y Pereira, de modestas aldeas al rango de ciudades capitales, con el sostén de la caficultura. El petróleo y sus industrias derivadas trasformaron el caserío de Barrancabermeja en ciudad de 80.000 habitantes y están impulsando a Cartagena con una concentración de complejos petro-químicos. Bucaramanga, que antaño se llamó Real de Minas, sobresale como centro fabril y universitario. Montería, Quibdó, Riohacha, Sincelejo y Valledupar vencieron el infortunio que las agobió durante varios siglos, y al presente son ciudades capitales. Villavicencio, la "Puerta del llano", es ciudad capital y despensa de Bogotá. Con el carácter de centros industriales, que otrora no tenían, y que pugnan por destacar sus establecimientos universitarios y culturales, de que antaño adolecían, figuran Barranquilla, Bogotá, Cali y Medellín.

Actualmente cuenta Colombia con 905 cabeceras municipales que representan un aumento del 52%, con respecto a los 596 centros urbanos de los primeros años republicanos. Este crecer municipal, generador de ciudades, se aceleró en los últimos años estimulado por la ley 49 de 1931, que autorizó la formación de municipios, siempre que la nueva demarcación garantizara un vecindario de 8.000 habitantes, una renta anual de \$ 6.000 y un núcleo poblado por 140 familias. Así las 809 cabeceras que figuraban en 1938 pasaron a las 905 mencionadas, o sea un aumento de cerca de 100 unidades en 30 años. No cuenta Colombia, como otros países, con una ley que defina y clasifique las ciudades, o sea el instrumento para distinguir la demografía urbana y la rural. Pero si se toman las cifras censales que consignan datos por cabeceras y campos, se puede escribir que en 1938 de la población total del país —8.701.816—, el 29.15% eran habitantes urbanos. Este porcentaje ascendió al 52.84% en 1964 para un censo global de 17. 482. 420 habitantes. He aquí el evidente crecimiento demográfico de algunas ciudades.

Censos	Bogotá	Medellín	Cali	Barranquilla
Habitantes en 1938	330.312	168.226	101.883	152.348
Habitantes en 1964	1.697.311	772.887	637.929	498.301

Hay que agregar que el DANE calculó, para el 15 de julio de 1968, la población de Bogotá en 2.206.091; la de Medellín en 976.010 y la de Cali en 815.294 habitantes (3).

Para mayor información sobre la urbanización en Colombia merecen citarse los hechos siguientes: el país tiene, según el censo último, 104 ciudades con 10.000 y más habitantes, llamadas por el DANE *principales*; entre estas están 22 llamadas *ciudades capitales*, que corresponden a igual número de Departamentos. En el conjunto se encuentran 26 centros con 50.000 y más habitantes, y entre estos 15 ciudades con más de 100.000 habitantes. Este panorama urbano tan notable ya en 1938 estimuló al periodista argentino don Jorge Basadre para encabezar uno de sus escritos con el título: "Colombia país de ciudades".

Los recientes índices de la actividad edificadora permiten deducir el crecimiento físico de las ciudades colombianas y la importancia de la construcción como industria eminentemente urbana. Los tres censos especializados en este ramo dan los siguientes datos: los 433.645 edificios urbanos censados en 1938 pasaron a 657.693 en 1951 y, luego, en 1964, a 1.247.641. Hay que anotar que en los dos últimos aparece un promedio anual de 68.671 nuevas edificaciones urbanas y rurales o sea un total de 905.353 unidades, es decir, un incremento del 48.1%. El 32.8% de este porcentaje corresponde a los centros urbanos.

En atención a la necesaria brevedad se discriminan únicamente los detalles concernientes a las cuatro ciudades principales.

ACRECER NUMERICO DE LAS EDIFICACIONES URBANAS

Censos	Bogotá	Medellín	Cali	B/quilla.	Total
Nº edificios: 1938	36.104	17.667	12.056	17.667	83.494
Nº edificios: 1951	82.044	52.456	34.398	34.444	203.342
Nº edificios: 1964	181.166	106.941	89.426	68.659	446.192

El incremento total, representado en 362.698 edificaciones, equivale a decir que en 26 años se multiplicaron por 5.3 los edificios de estas cuatro ciudades. El DANE consigna la inversión mensual promediada en pesos corrientes sin contar el precio de la tierra. Por ejemplo: en el año de 1953 tuvieron estas cuatro ciudades 6.830 licencias con las que se construyeron 1.395.306 m² mediante una inversión mensual de 1.968.000 pesos. Estos guarismos pasaron en 1965 a 10.895 licencias, a una área construída de 2.909.021 m² y a 90.907.000 pesos mensuales. Las comparaciones respectivas permiten deducir —con la salvedad de las devaluaciones— una preponderancia de edificios en altura, cuya presencia evidente está asignando modernidad a las fisonomías urbanas, mayor empleo de estructuras e instalaciones costosas y mejores acabados.

Las finanzas municipales de los pueblos y ciudades de Colombia no corresponden a la atención que requieren las crecientes urgencias de los respectivos servicios públicos primordiales. El DANE informa que durante el quinquenio 1961 a 1965 los ingresos municipales aumentaron en un 122%, al pasar de \$ 1.051.976.693 a \$ 2.335.027.606. Pero hay que

anotar que de los 849 municipios, que en 1965 integraban los 17 departamentos, 271 o sea el 32%, tuvieron gastos inferiores a \$ 100.000 anuales. De estos presupuestos de miseria participaron 1.862.491 habitantes, con una cuota *per capita* para servicios representada en \$ 7.55 de promedio anual. Y así, naturalmente, las respectivas cabeceras municipales carecen de comodidades y padecen aislamiento y escasez. En cambio, por la misma época, se pudieron contar ocho municipios, los más ricos, con un promedio de gastos anuales representados en \$ 215.583.458 o sea una cuota de \$ 375.12 para gastos por persona y por año. Estas ciudades, no obstante las cifras anotadas, acrecentan sus deudas anualmente en el afán de sustentar las exigencias públicas.

En esta abreviada reseña de la urbanización en Colombia es oportuno relieves el territorio que merece el título de *Triángulo de oro*. Se trata de la región cuyos vértices demo-económicos coinciden con las áreas nodales de Bogotá, Medellín y Cali. El área correspondiente a esta comarca tan particularmente favorecida es de unos 40.000 kms.², equivalente a la treintava parte de la superficie total del país; su población, en 1964, de 8.017.798 habitantes le asignan una densidad de 200 habitantes por kilómetro cuadrado. Y lo más importante urbanísticamente es, que en esa población está incorporada la de siete ciudades capitales con 3.819.291 vacinos y la de otras nueve ciudades de más de 50.000, o sea para estas un total de 691.296 residentes. Hay que agregar que de las 104 ciudades *principales* de 10.000 y más habitantes que tiene el país, 41 le corresponden a esta demarcación en las que cabe destacar el ritmo creciente de su desarrollo económico, cultural y urbano.

NOTAS

(1) El 6 de agosto de 1538 es la fecha para la fundación de Santafé de Bogotá, pero recientes investigaciones permiten afirmar que ese suceso tuvo lugar en la fecha que aquí se consigna.

(2) Los datos urbanísticos, los demográficos y los repartos en provincias, excluyen a Panamá y otras comarcas que en la actualidad no hacen parte del territorio colombiano.

(3) Según recientes publicaciones del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).