

# El Puente de Béilar (Íllora), por el maestro Martín Abolafia

Una obra de cantería, del siglo XVIII, de inspiración ilustrada

Autor:

Ángel Vallecillo Capilla  
Dr. Arquitecto

Colaboradores:

Eva Hernández Cortés  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

José Manuel Osuna Barrero  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

## RESUMEN

Muy cerca de Íllora (Granada), en el Arroyo de Béilar, la naturaleza del terreno y las condiciones climáticas, determinaban que las frecuentes lluvias torrenciales ocasionaran cortes en el Camino Real que conducía a Granada. Un curioso documento de 1778 contiene el proyecto y al memoria para la construcción de un puente que se consideró solución al problema, tarea que se adjudicó al Maestro cantero Diego Martín Abolafia. El expediente proporciona alguna información sobre la ingeniería española en el siglo XVIII, evidenciando, además de la preparación profesional, la sensibilidad artística del Maestro Martín Abolafia.

## ABSTRACT

The nature of the ground and the climatic conditions at the Béilar river, very near to the town of Íllora (Granada), were such that the frequent torrential rains caused breaks in the Royal Way ("Camino Real"), which lead to Granada. A curious document dating from 1778 contains the design project for the construction of a bridge considered to be the solution to this problem, a task which was awarded to the Master Quarryman Diego Martín Abolafia. The document also provides information on Spanish engineering in the XVIIIth century, giving evidence of the artistic sensitivity of the Master Martín Abolafia as well as his professional training.

## ANTECEDENTES

En las proximidades de Íllora, en el lugar llamado Arroyo de Béilar, cuando acaecían lluvias torrenciales, el cercano y antiguo Camino Regio, que enlazaba entre otros los pueblos de Montefrío, Algarinejo e Íllora con Granada, quedaba intransitable. En tales casos y como medidas de emergencia se habilita-

ban pasarelas de madera o piedras: un difícil acceso, que provocaba numerosos y lamentables accidentes.

Por un curioso expediente, de fecha 5 de diciembre de 1778<sup>1</sup>, se tiene noticia de algunos de estos hechos. Además aporta información muy útil sobre la ingeniería de la época. El documento contiene el proyecto y la memoria para la construcción de un puente, con el que remediar esa situación; la

memoria justificativa es la que aporta algunos datos acerca de las técnicas constructivas empleadas en la Granada del siglo XVIII.

Tales técnicas, más o menos conocidas por otras fuentes de información, se describen aquí minuciosamente; pero quizá lo que resulte más interesante hoy sea el modo de manifestarse las inquietudes de la época de la Ilustración, a la hora de intentar mejorar las condiciones de vida del pueblo, en lugares como éste, alejados de los centros urbanos tradicionalmente mejor atendidos.

## **UN REPASO POR LA GEOLOGÍA Y GEOGRAFÍA DE LA COMARCA**

Parece conveniente, para la mejor comprensión del problema que motivó el proyecto de construcción de este puente, hacer un análisis, aunque sea breve, de las condiciones físicas de la comarca de Obéilar. Con tal objeto, se ha consultado el trabajo recientemente publicado por los profesores Jiménez López y Padial Ojeda<sup>2</sup>, en el que se describen las Sierras de Parapanda, Madrid y Obéilar, núcleos orográficos de la comarca: son unidades en las que predominan rocas de margas y yesos del Triásico, apoyadas en dolomías y calizas jurásicas; por lo que respecta a la Sierra de Obéilar, va bordeada de margocalizas blancas y, en su parte SE., surgen de sus estratos "rizaduras", consideradas testimonio de muy antiguas corrientes de agua, que la erosionaron de esa forma.

Al E. de esa Sierra de Obéilar hay niveles con estratificación cruzada, en rocas calizas. El actual relieve de ese cono de evacuación se ha ido formando, desde finales del Mioceno, por acción de los agentes geológicos.

La Sierra de Obéilar tiene dirección SSO a NNE, con su punto más destacado en Pedrizaguilla, a 921m, siendo numerosos sus arroyos, y uno de ellos, el que centra este trabajo: se trata de arroyos de los denominados de "aguas salvajes", sin cauces fijos, que erosionan y forman "cárcavas" o surcos de gran profundidad.

En cuanto a las condiciones climáticas de la comarca, que también son determinantes de sucesos como los que aquí se refieren, habría que destacar sus largos inviernos –de noviembre a febrero–, con frecuentes heladas, así como las temperaturas máximas de verano, que superan los 30°. En su régimen pluviométrico llaman la atención sus muchas tormentas, producidas por un calentamiento brusco de masas de aire, a causa de influencias mediterránea y atlántica.

## **ANÁLISIS DEL EXPEDIENTE**

El expediente –y su transcripción– se reproducen al final, como apéndice. Comienza con la sesión del ayuntamiento de Íllora, de 6 de Diciembre de 1778, en la que participan tanto

los regidores del Cabildo, como los componentes de la Junta de Propios y Arbitrios. Se da cuenta del grave peligro que corren los que tienen que cruzar el arroyo cuando van o vienen en su viaje a Granada y cómo podrían evitarse esos peligros mediante la construcción de un puente, que facilitara el desagüe y el tránsito. Como argumentos de presión, se relatan en este pleno algunos accidentes acaecidos a viajeros, que cayeron al arroyo al intentar cruzarlo y, entre los más recientes, el que costó la vida a dos vecinos de Íllora, que murieron ahogados el pasado año. Era competencia y obligación de los municipios la construcción y conservación de los puentes de su demarcación<sup>3</sup>, salvo en casos de tratarse de "obra mayor", que requerían presupuestos más elevados y asesoramiento de perito especial nombrado por la Real Academia, aparte de un permiso de la Secretaría de Estado<sup>4</sup>. Esta obligación venía de antiguo: ya los RR. Católicos, en 1497, encomendaron a los municipios el cuidado de los caminos "por do pasan y suelen pasar y andar las carretas y carros.... que sean del ancho que deban, para que buenamente puedan pasar e ir y venir por los caminos"<sup>5</sup>.

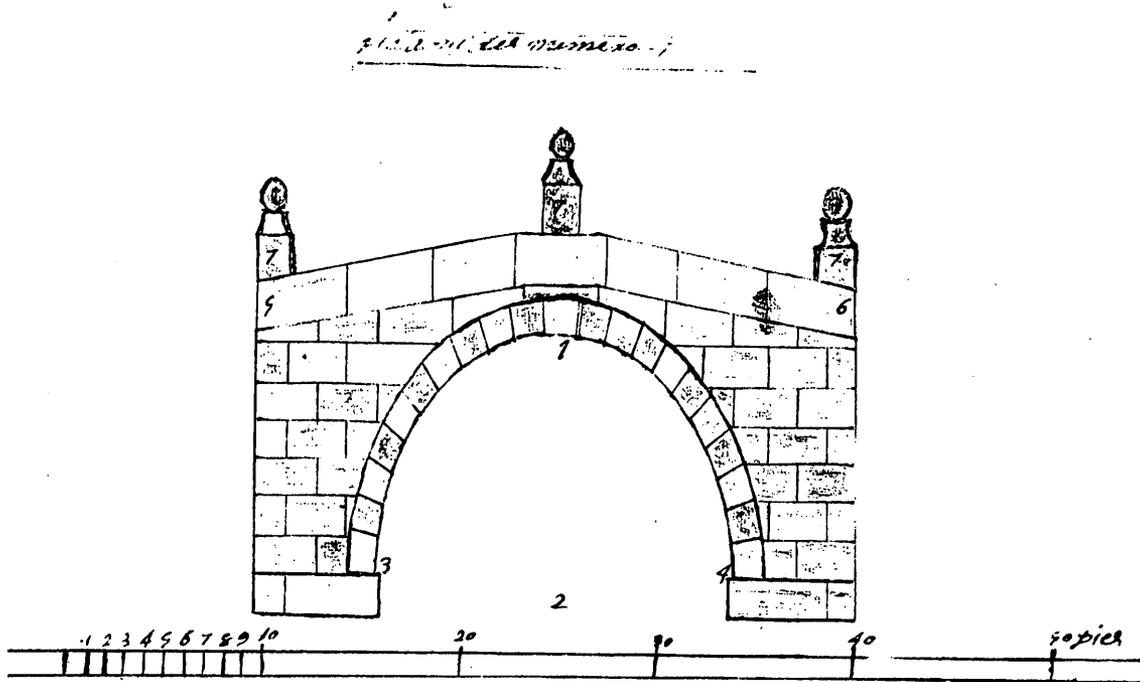
En esa sesión se tomó el acuerdo de que Diego Martín de Abolafia, Maestro del Arte de Cantería y vecino de Granada, acudiera al lugar considerado más idóneo para construir el puente, a fin de reconocer el terreno y hacer el proyecto y presupuesto de la obra. Y que, una vez cumplido el encargo, compareciera a informar debidamente al Cabildo. El siguiente punto del acuerdo consistió en dar cuenta de ello al Intendente de Granada, de quien dependían las providencias necesarias para su ejecución, caso de considerarlo procedente.

Sólo hemos podido localizar una referencia de este buen maestro del arte de cantería: su presencia, como testigo, en una escritura otorgada en Granada el 10 de agosto de 1773 sobre la venta de 3 casas en la calle Honda de Damasqueros, que fueron confiscadas a Isidro Fernández de Guevara, "hereje mahometano reconciliado por el Santo Oficio de dicha Inquisición", las cuales se sacaron a subasta para su venta en 7 de diciembre de 1758 y fueron adjudicadas a Juan de la Puente y su esposa Manuela Huete, que, en esa escritura, las venden, previa tasación por los maestros alarifes Tomás López y Damián de Cuenca. Y firma de testigo Diego Martín de Abolafia<sup>6</sup>.

El escribano Félix de Jerez, con fecha 6 de diciembre, notificó estos acuerdos a Diego Martín de Abolafia, que se encontraba en Íllora –probablemente advertido por el Cabildo de que se trataría este asunto– y se dio por enterado.

Al día siguiente acudió al arroyo, para hacer el reconocimiento del lugar donde se producían las frecuentes avenidas: lugar en forma de embudo, al que confluyen numerosos torrentes, en casos de lluvias tormentosas y que presenta muchas dificultades en sus puntos de evacuación. Tras el reconocimiento, acudió a declarar, como se lo tenían requerido. Lo hizo también, como era preceptivo, en presencia del escribano Félix de Jerez, en forma de Derecho, comenzando por la práctica del juramento por Dios y ante una cruz. Martín de Abolafia

Figura 1. Alzado del puente y despiece de cantería, según proyecto original, con la escala referenciada gráficamente.



Se ofrece a continuación el dibujo realizado por Martín Abolafia, que incluye en su proyecto de puente, con la descripción y comentario que él mismo hace:

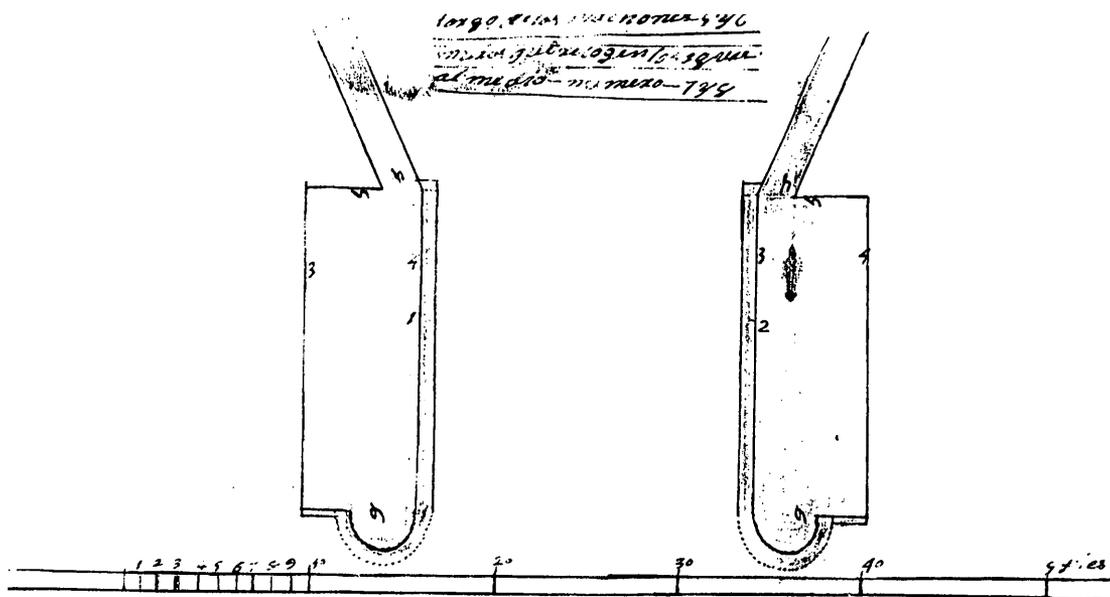
La declaración de Martín Abolafia es muy detallada. Para los cimientos, atribuye a los "machones" siete pies y medio de profundidad, según el terreno, con respecto al nivel del plano del arroyo; siete pies de ancho; diecisiete pies de largo. Los dos ramales o muros que han de subir el arroyo arriba, irán pegados a las tierras, para defender los lados del puente, recogiendo las aguas hacia el centro; los cimientos de esos ramales han de tener cinco pies de fondo, respecto al plano del arroyo; su ancho, tres pies, por trece de largo. Todos los cimientos serán de piedra mediana y de mezcla batida.

Sobre los cimientos—continúa en su declaración— se ha de sentar el zócalo, cuyas medidas serán de media vara de alto por seis pies de ancho

y diecisiete de largo. Y, sobre el zócalo, se ha de apoyar la bóveda y sus entibos. La bóveda ha de tener dieciocho pies de ancho, nueve de alto y quince de largo.

La altura del puente, incluido el peralte de la bóveda, desde el plano hasta el piso del Camino, era de doce pies de alto. El ancho —de esquina a esquina— de los entibos tendrá treinta

Figura 2. Planta del puente, según el proyecto original, con la escala referenciada gráficamente.



declaró haber visitado los llanos de Béilar y, concretamente, la linde por la que discurre el arroyo, ya en las proximidades del Camino Real de Granada, sitio en que consideraba debía construirse el puente, que permitiera el "paso de peones, de a caballo, carros, carretas, calesas y coches, semejante a la que figura en el modelo que presenta y entrega".

pies para paso de los coches, carretas y calesas, quedando sus antepechos con un pie y medio. Ha de llevar tres ramales en cada antepecho o pirámides en las que se han de grabar lo que manda la Real Orden.

En cuanto a la fábrica explica en su declaración Martín de Abolafia que el arco va a ser de piedra de cantería. Las dos fachadas, los antepechos, las pirámides y todo lo exterior, de sillares labrados. En cuanto a los interiores de enmedio, de piedra labrada y mezcla bien batida. Respecto a las paredes que han de recoger las aguas hacia el arroyo, tendrán una altura de seis pies a contar desde los cimientos, por dos pies de grosor y doce de largo. Las piedras hay que suponer que sean de las cercanas canteras de Zujaira. El presupuesto que da, para el total de la obra, ascendía a dieciocho mil ochocientos reales.

Así termina su declaración-juramento, añadiendo ser "de edad de cuarenta años". Además de sus conocimientos técnicos, puestos de manifiesto en el proyecto y planos de obra, Martín Abolafia debió estar al día en cuanto a los preceptos legales en vigor y especialmente en los que imponían normas de ejecución, como la Ley dada por Carlos III en 1 de noviembre de 1772, que obligaba a los carruajes a que en sus ruedas llevaran "llantas anchas, lisas o rasas, con tres pulgadas de huella a lo menos y sin clavos prominentes, embebiéndose éstos en la llanta, observándose lo mismo en las galeras, calesas y otra cualesquiera clase de carruaje".

Un día después, el mismo escribano Félix de Jerez dio traslado de esta declaración al Cabildo y Junta de Propios de Íllora, que aceptó y acordó pagar con cargo al sobrante de las rentas de Propios del último año, previa autorización del Tribunal Superior y del Intendente General de Granada.

Este interesante expediente sugiere una serie de comentarios, ya que interesa, por una parte, a la Historia de la Ciencia española del siglo XVIII, por cuanto informa sobre materiales y sus formas de tratamiento, cálculo de estructuras, dimensiones, presupuestos, etc.; por otra, también a la Historia de la Cultura en general, porque el momento en que se proyecta está impregnado de la ideología ilustrada, que imperaba entonces y tenía en las obras públicas uno de los referentes más destacados.

Esa alusión especial al caminante y al paso de las carretas, a los perjuicios para el pueblo, al mal estado de los caminos y a los daños ocasionados por sus cortes, son ideas muy manejadas por los políticos ilustrados. Precisamente, sobre el estado de los puentes de caminos en este siglo XVIII, Lampérez y Romea<sup>7</sup> citan a Jovellanos, que, en sus "Diarios", se lamentaba del estado de estas obras, aunque reconocía que habían mejorado algo respecto a años anteriores. Esa mejoría era también perceptible en los puentes de caminos, en los que, efectivamente, va desapareciendo el "alomado", tan frecuente en las obras llegadas a nosotros, construidas en la Edad Media, lo que se consigue, casi siempre, mediante el uso de arcos rebajados, que facilitan el tramo en horizontal.

## LA TÉCNICA CONSTRUCTIVA EN EL SIGLO XVIII

Este Maestro del Arte de Cantería, de lenguaje preciso y buen conocimiento de su oficio, metódico y sensible a la vez, ofrece con este proyecto un ejemplo muy elocuente de las técnicas constructivas de la segunda mitad del siglo XVIII. En su informe emplea una ortografía cuidada, si la comparamos con lo general de su tiempo. Su vocabulario técnico es suelto, propio de un estudioso y bien preparado en el arte de la cantería. Posiblemente no le fueron ajenas obras de uso frecuente entonces, como la de Pedro Masustegui, "Arte de la construcción", impresa en Sevilla en 1734, que gozó de preferencia entre los Maestros andaluces y cuya segunda edición, también de Sevilla, es del año 1777, es decir, un año antes del proyecto de Martín Abolafia.

Su preferencia por la piedra, aparte de la naturaleza de la obra, pudo deberse también a una reacción, que se vivió algún tiempo, frente a la tradición mudéjar granadina de empleo del ladrillo. Como buen técnico, pensaría en el mejor elemento estructural de consistencia, pero también otros muchos, en sus diferentes oficios, se apartaron por entonces de la técnica mudéjar.

## LA SENSIBILIDAD ARTÍSTICA DEL MAESTRO MARTÍN ABOLAFIA

También interesa este expediente a la Historia del Arte, porque Martín Abolafia, además de Maestro de cantería, es un artista. Su esmero en la elección, tamaño y relieve de las dovelas y todas sus molduras buscan la geometría neoclásica; también los bellos remates piramidales atestiguan un espíritu muy sensible a las corrientes estéticas de su tiempo.

Hay que insistir en este hecho: este proyecto de puente no es sólo una obra de ingeniería y arquitectura. Su autor es, además de miembro de la estructura gremial granadina<sup>8</sup>, que abarcaba, por esos años, un total de 1.500 maestros de oficios<sup>9</sup>, un artista, cuya preparación y sensibilidad lo acercan al Humanismo e Ilustración propios de su época. Algunas muestras de ello lo atestiguan esta obra.

Es el caso de los remates piramidales, tan frecuentes en el arte del siglo XVIII, y que los pudo observar en numerosos edificios de la arquitectura civil y religiosa, repartidos por la capital y provincia: quizá los más parecidos a los que él coloca sobre el remate del puente sean los del convento de la Concepción de Guadix, los cuatro de la torre de la iglesia parroquial de Iznalloz o los de la portada del Hospital de San Juan de Dios de la capital granadina.

Con esos remates artísticos, aparte de proporcionar satisfacción a su vocación de artista, Martín Abolafia debió pensar en que a su obra, austera y solitaria, este complemento del arte urbano quitaría algo de su soledad.

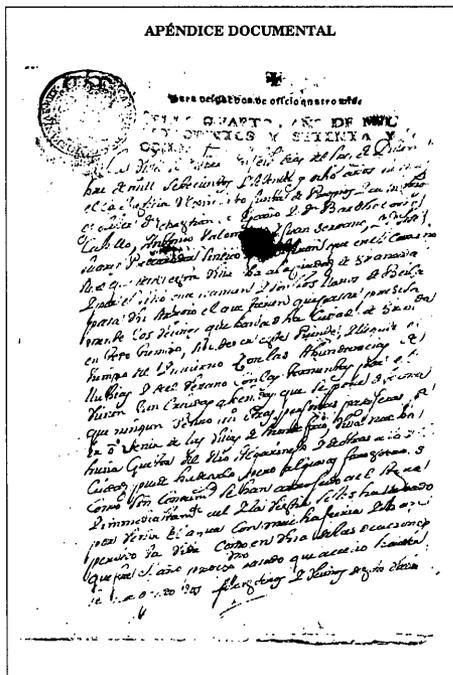
APÉNDICE DOCUMENTAL

Transcripción del expediente:

En la villa de Yllora, en seis días del mes de diciem(br) de mill setecientos y setenta y ocho años, sus Se(ñ)orías de la Justicia y Reximiento, Junta de Propios y Arbitrios, es saber: Dn. Sebastián de Escaño y Dn. Bartholomé Cabello, Antonio Palomino y Juan Serrano y Dn. José Suárez, Procurador Síndico, dijeron que en el Camino Real que desde esta Villa ba a la ciudad de Granada y por el sitio que llaman y son los Llanos de Beila, pasa un Arroio, el que tienen que pasar presisamente los Vecinos que ban a d(ic)ha Ciudad de Gran(a)da en todo tiempo, sin tener este Puente y, llegado el tiempo del invierno, con las abundancias de llubias, y del verano con las tormentas, por él vienen tan crecidas abenidadas, que se pone de forma que ningún vecino ni otras personas pasajeras, p(ar)a ir o venir de las villas de Montefrío, Villanueva Mesía, Güetor del Río, Algariño, y de otras a la d(ic)ha Ciudad, puede hacerlo, pero algunos forasteros, como sin conocim(ien)to, se han arrojado a el Agua Y, inmediate(ment)e, a él y la vestia se los ha llebado, por venir el agua con mucha furia y han perdido la Vida, como en una de las ocasiones, que fue el año próx(i)mo pasado, que acaeció haberse haogado dos forasteros y Vecinos desta Villa.

(Siguen dos líneas borradas por humedad)

grabe daño, como perder la Vida, lo que salva con construir una Puente con toda firmeza y, para que tenga efecto y su costo sea de las rentas de los propios y del Caudal que tiene existente y por sobrante, o como lo tengan a bien los Señores del Real Consejo. Acordaron que Diego Martín Abolafia, Maestro de Cantero, vecino de la Ciu(da)d d(ic)ha de Granada, pase a esta Villa a hacer reconocim(ien)to del sitio donse se a de construir en el d(ic)ho Arroio la d(ic)ha



Puente, la que quede firme y segura y qué cantidad será precisa y necesaria para construirla y, f(eco)ho, comparezca a declarar, para dar de ello cuenta a Su Señoría el S(eñ)or Intendente de d(ic)ha Ciu(da)d, quien dará las proibidencias que tenga por combeniente, según las Reales Ordenes. Y lo firmaron los que supieron. Van a continuación las firmas de Bar(tolo)me Cavello, Antonio Palomino, Sebastian de Escaño y Mora, Dn. Joseph Suarez, J. Salamanca y el escribano Phélix de Xerez.

En la Villa de Yllora, en el d(ic)ho día seis del d(ic)ho mes de Dic(iemb)re del d(ic)ho año, yo el es(criba)no, notifiqué el auto antec(eden)te a Diego Ma(rti)n Abolafia, Maestro de Cantero y vecino de la ciu(da)d de Gr(ana)da y estante en esta Villa, en su persona. Doy fe. Firma el escribano Phélix de Xerez.

Al margen, nota que dice: Declaración y reconocim(ien)to:

En la Villa de Yllora, en siete días del mes de (Debe ser también diciembre, pues el papel timbrado sigue siendo del año 1778, pero las dos líneas que siguen están borradas por la humedad), compareció Diego Ma(rti)n Abolafia, Maestro

del Arte de Cantería, vecino de la Ciu(da)d de Granada y estante en esta villa, a declarar sobre la construcción del Puente del qual y por ante mí, el presente es(criba)no, reciuió juram(en)to por Dios y a una cruz, en forma de d(e)r(ech)o. El qual, habiendo jurado, ofreció decir verdad y, preg(un)ta)do, dijo que, en cumplim(ien)to del auto que le fue notificado, a pasado al sitio de los Llanos de Beila, y por el que, p(o)r) la linde de ellos, pasa el Arroio q(u)e está en el Camino Real que ba a la Ciu(da)d de Granada y a reconocido el terreno y a donde se a de construir una Puente p(ar)a el paso de peones, de a caballo, carros, carretas, calesas y coche, semejante a la que figura en el modelo que presenta y entrega, y cómo y en la forma de su construcción es: los simientos de los machones de siete baras, digo de siete pies y medio de hondo, según el terreno, hasta el nibel del Plan del Arroio, y de ancho con el largo a siete pies, y de largo diecisiete, los dos ramales o muros que an de subir el Arroio arriba, pegados a las terreras para defender el que no roce los lados del Puente y recogiendo las Aguas al medio. Sus cimientos an de tener cinco pies de hondura hasta el plan del Arroio, y de ancho tres y de largo trece. Todos estos simientos han de ser de piedra mediana y de mezcla batida. Sobre los simientos se a de sentar el zócalo: debe tener de alto media vara y de ancho seis pies y de largo diecisiete. Sobre el referido zócalo se a de sentar la Bóveda y sus entibos: ésta a de tener de ancho dieciocho pies y de alto nueve y de largo quince. Toda su altura de la d(ic)ha Puente, con el peralte de la d(ic)ha Bóveda, desde el plan hasta el piso del Camino empedrado de la d(ic)ha a de tener doce pies de alto, y de ancho, de esquina a esquina de los entibos, treinta de paso para las Carretas, Coches y Calesas, quedandole sus antepechos de un pie y medio. A de llebar tres remates en cada antepecho o pirámides, en los que se han de grabar los renglones que se mandan p(o)r) la Real Orden

de Su Mag(esta)d. La fábrica de la expresada Puente a de ser el Arco de piedra de cantería y las dos fachadas y los antepechos y las pirámides, todo lo exterior de la vera, de sillares labrados, y los interiores del medio de piedra mediana y mezcla vien batida. Las paredes que han de recoger las Aguas al medio del Arroio han de tener de alto sobre el simiento seis pies de grueso, los de largo Dose, Y queda finalizada. Y su Costo, según lo referido, asciende y es el de dies y ocho mill y ochos(jento)s R(eale)s. Y esto es lo que puede decir, según su conocim(ien). Y que es la Verdad so cargo de su jura(men)to. Y es de edad de

quarenta años. Y lo firmó. Están las firmas del escribano Phelix de Xerez, del Maestro Diego Abolafia y de Sebastián de Escaño, Antonio Palomino, Bartolomé Cavello y A. Martínez.

Al margen: Auto.

En la Villa de Yllora, en nueve días del d(ic)ho mes de diciembre del d(ic)ho año, Sus S(eño)rías el Consejo, Justicia y Junta de propios, habiendo visto la declaración antec(eden)te, por la que consta el modo y forma que a tener la construcción de la Puente y su costo el de dies y ocho mil y ochocientos R(eale)s,

que, del sobrante de las rentas de los propios del año próximo pasado, se deberá costear, con mandato del Tribunal Superior y el modelo formado p(o)r Diego Martín, M(aest)ro de Cantero, quien a hecho el reconocim(ien)to y d(ec)laración y p(ar)a que, por su Señoría el S(eño)r Intendente General de la Ciu(da)d de Granada, en Virtud de las Reales órdenes, se dé la proibidencia combeniente. Mandaron se le remitan estos Autos originales. Y lo firmó.

Firman a continuación, además del escribano Phelix de Xerez, Sebastián de Escaño y Mora, Bartolomé Cavello y Antonio Palomino.

## BIBLIOGRAFÍA

- 1.- BONET CORREA, A., "Bibliografía de Arquitectura, Ingeniería y Urbanismo en España (1498-1880)". Madrid, 1980.
- 2.- BOSQUE MAUREL, J., "El clima de Granada". Revista. "Estudios Geográficos", XVIII. 1957.
- 3.- CAPEL MOLINA, J., "Clima de Granada y Almería". Granada, 1971.
- 4.- CHUECA GOITIA, F., "Arquitectura neoclásica". Vol 4º de la "Historia de la Arquitectura Española" de Exclusivas de Ediciones". Zaragoza, 1985.
- 5.- GOMEZ-MORENO CALERA, J. M., "La arquitectura religiosa granadina en la crisis del Renacimiento (1560-1650)". Diócesis de Granada y Guadix-Baza. Granada, 1989.
- 6.- JIMENEZ LOPEZ, J. A. y PADIAL OJEDA, J., "Íllora y su entorno. Aspectos geológicos, geográficos e históricos". Granada, 1988.
- 7.- ISLA MINGORANCE, E., "José de Bada y Navajas. Arquitecto andaluz (1691-1755)". Granada, 1977.

- 8.- LAMPEREZ Y ROMEA, V., "Arquitectura civil española de los siglos I al XVIII". 2 vols. Reed., Madrid, 1993.
- 9.- LOPEZ, T. "Diccionario Geográfico de Andalucía: Granada". Sevilla, 1990.
- 10.- LOPEZ GUZMAN, R., "Tradición y clasicismo en la Granada del XVI. Arquitectura civil y urbanismo". Granada, 1987.
- 11.- MADDOZ, P., "Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España. Granada", 1987.
- 12.- MOLINA COBOS, A. "Descripción de 6 puentes de Málaga". Colegio de Ingenieros. Edit. Turner. Madrid, 1987.
- 13.- MUÑOZ Y SALAZAR, A., "Manual de construcción de puentes o resumen de consideraciones y reglas generales indispensables para su establecimiento y construcción". Madrid, 1864. B. N. 1174. 078 Valladolid, 1987.
- 14.- SANZ SAMPELAYO, J., "Granada en el siglo XVIII". Granada, 1980.
- 15.- PAREJA LOPEZ, E. y colbs., "Granada", Granada, 1984.
- 16.- VERA, J. A. y colbs., "Geología". Zaragoza, 1978.

## NOTAS

- (1).-Archivo Histórico de Protocolos Notariales de Granada, distrito de Montefrío, Protocolo de Félix de Jerez.
- (2).-JIMENEZ LOPEZ, J. A. y PADIAL OJEDA, J., "Íllora y su entorno. Aspectos geológicos, geográficos e históricos". Granada, 1988.
- (3).-Ley 7, tit. 35 del libro V de la "Novísima Recopilación".
- (4).- Nota 7 del tit. 34 del libro VII de la "Novísima Recopilación".

- (5).-Ley 1ª, del tit. 19 del libro VI de la "Novísima Recopilación".
- (6).-Archivo Histórico de Protocolos Notariales de Granada, año 1773, Escribanía de José de Jerez y Barona.
- (7).-LAMPEREZ Y ROMEA, V., "Arquitectura Civil española de los siglos I al XVIII", Vol. II. Madrid 1993, pp. 446 ss.
- (8).-Vid. SANZ SANPELAYO, J. "Granada en el siglo XVIII". Granada, 1980, p. 445.
- (9).- Archivo Municipal de Granada, "Libro de las Respuestas Generales", pregunta núm. 33.