

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA 2016

BORRADOR / DOCUMENTO PRE-PRINT

ACTIVIDAD ARQUEOLÓGICA PREVENTIVA PARA CONSTRUCCIÓN DE ACERADO Y APARCAMIENTO EN CARRETERA DE MURCIA (PFEA 2016) (ALBAICÍN, GRANADA).

MANUEL LÓPEZ LÓPEZ

RESUMEN

El presente proyecto de intervención arqueológica se ha redactado a petición del Área ante el proyecto de construcción de acerado y aparcamiento en Carretera de Murcia, Granada, vinculado al Programa de Fomento de Empleo Agrario 2016 del Ministerio de Trabajo e Inmigración (Servicio Público de Empleo Estatal) subvencionado por Junta de Andalucía-Diputación Provincial de Granada (Área de Fomento, Desarrollo y Asistencia a los municipios) y el propio Ayuntamiento de Granada.

El proyecto de obra se ve afectado condicionado por su afección parcial al ámbito de Entorno de B.I.C. de las murallas del Albaicín, por lo que en orden a la legislación patrimonial vigente fue debidamente informado por la Comisión Provincial de Patrimonio, existiendo RESOLUCIÓN DE LA DELEGACIÓN TERRITORIAL DE CULTURA, TURISMO Y DEPORTE EN GRANADA DE FECHA 7 DE MARZO DE 2016 (EXPTE. BC.01.84/16), donde se resolvió tras ser informado por la Comisión Provincial de Patrimonio Histórico de Granada en su sesión de 25 de febrero de 2016, en sentido favorable.

Las principales afecciones patrimoniales al subsuelo se centran en la red de saneamiento prevista (Fig. 1), con un rebaje a -1,60 mts respecto de la rasante de la carretera actual, y en la construcción de aceras.

ABSTRACT

The present project of archaeological intervention has been developed due to the road development project in Carretera de Murcia. The main patrimonial effects to the subsoil are centered in the planned sanitation network, with a level of depth established at -1,60 meters from the current level of the road, and in the construction of pavement.

I. ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y ADMINISTRATIVOS.

En relación con los antecedentes administrativos e históricos de este espacio en parte extramuros de la ciudad islámica, se dispone de alguna información.

Las incursiones castellanas, que a finales del siglo XIII llegaron hasta las afueras de la ciudad, entre ellas la del rey Alfonso X en 1281, hizo necesaria la construcción de la cerca amurallada de este complejo arrabal urbano donde existían un núcleo urbano y dos necrópolis. Dicha muralla exterior del Albaicín de Granada, conocida parte de ella como «Cerca de don Gonzalo», fue la penúltima que se levantó en la ciudad. El trazado de esta muralla, con una longitud total cercana a los 2.300 metros, conserva en su actualidad sobre 1.475 mts, adaptados a una topografía con amplias pendientes.

La cerca fue levantada en tapial calicastro sobre cimiento de hormigón de cal, variando su espesor entre 1,20 y 1,35 metros, siendo su altura hasta el adarve superior cercana a los 5,50 metros, con 25 torres intercaladas y 6 puertas, de las que tan solo se conservan la de Fajalauza o del Collado de los Almendros (Bāb Faḡy al-Lawza) y la de San Lorenzo o del Albayzín (Bāb al-Bayyāzīn), rehabilitada ésta en la década de 1990.

Las fuentes cristianas confunden dos leyendas piadosas relacionadas con la construcción de la cerca, supuestamente pagada del rescate de un obispo de Jaén cautivo en la ciudad, bien San Pedro Pascual (1296-1300), que murió en Granada el año 1300, bien don Gonzalo de Zúñiga (1422-1456), del que derivaría este topónimo popular. La confusión se generó a partir de los primeros hallazgos martiriales tras la toma de la ciudad en 1492, aunque nada tuviesen que ver con ambos prelados giennenses (GALERA y CRUZ, 2011: 71). Entre las fuentes islámicas destaca Ibn al-Jatib, quien relata que estos muros se construyeron a iniciativa del renegado Ridwan, ministro o háyib del rey Yusuf I, entre 1329 y 1354. Esta hipótesis sobre la datación viene confirmada por algunos investigadores (GÓMEZ-MORENO GONZÁLEZ) de ciertas inscripciones de mediados del siglo XIV, realizadas por cautivos cristianos donde aparecen dibujos tales como peces, pavos, estrellas etc, algunas de las cuales aún se conservan en zonas entre el camino del Sacromonte y la ermita de San Miguel Alto, y entre ésta y la puerta de Fajalauza (GALERA y CRUZ, 2011: 71).

En otro orden, la historia de las comunicaciones de la ciudad de Granada con Almería y Murcia tiene interesantes ejemplos literarios que la ilustran. Así el joven escocés Henry David Inglis (Edimburgo, 1795-1835) permaneció durante ocho meses viajando por España. Había llegado a Granada procedente de Málaga y, después de una breve estancia en la ciudad, puso rumbo hacia Levante, si bien publicó dicho periplo en su obra, *“Spain in 1830”*. Reproducimos aquí un trozo de su periplo hacia Guadix y de la ruta empleada: *“Yo siempre me había planteado este, como el viaje en el que podía esperar encontrar las máximas privaciones y peligros, y la poca información que*

pude recibir en Granada, tendía más a confirmar que a disipar estas expectativas.

Además, es sorprendente la poca información que pude obtener en Granada: no hay comercio entre Granada y Murcia; la comunicación entre las provincias del sur con Valencia y Cataluña se lleva a cabo por mar, y las pocas personas que van desde Granada al este, generalmente cogen un barco en Málaga para ir a Valencia. Sin embargo, todo el mundo estaba de acuerdo en que la carretera era deplorable y completamente intransitable después de llover, que el alojamiento a través de la carretera no podía ser peor, y que las probabilidades de robo eran mayores que las oportunidades para escapar. Las pocas personas que habían circulado por esa carretera siempre habían ido acompañadas, y esto que me habían dicho no podía obviarlo bajo ningún concepto.

Sin embargo, decidí guiarme por la opinión del General O'Lowlor, y, siguiendo su consejo, contraté una tartana, un pequeño carruaje cubierto tirado por una muía, y un mulero que me recomendó por ser un hombre honesto. Un mulero honesto era la seguridad principal para un viajero; de lo que estoy convencido por lo que he escuchado posteriormente acerca de que una escolta no sirve de nada, a no ser que la formen soldados. Además, en un largo viaje, los gastos que suponía una escolta suficiente serían tanto como lo que arriesgas a perder por robo, ya que ningún viajero en España llevaba nunca encima una cartera rebotante. El mejor modo es pagar al mulero una parte antes de salir y el resto al final del viaje, lo que, por supuesto, puede ser una carta de crédito, y el viajero debería llevar encima únicamente lo justo para sus gastos personales y como mucho un poco más para satisfacer a los bandidos, en el caso de que lo ataquen, porque, de otro modo, el viajero se expone a que utilicen la violencia. Si uno elige contratar a cuatro soldados, el riesgo de robo es completamente nulo, pero esto, en un viaje a Murcia desde Granada, costaría treinta y cinco dólares, lo que sobrepasa al menos quince dólares la cantidad de dinero que hay que tener preparada en caso de encontrarse con los ladrones. Una escolta de campesinos no sirve absolutamente de nada. Han ocurrido numerosos casos, que sirven como ejemplo, en los que los viajeros han sido traicionados por su escolta, y no he escuchado ningún ejemplo en el que la escolta haya defendido al viajero; sin embargo, es mejor que escape, de hecho, ya que resistirse solo podría poner en riesgo su vida. La resistencia es un asunto que ningún viajero debería plantearse por ciertos lugares de España. Antes de ponerse en camino, debe prepararse mentalmente ante la probabilidad de que le roben y proveer en consecuencia; no contratando una escolta, ni llevando sus pistolas, sino poniendo unos veinte dólares en una cartera distinta para comprar buenos modales en caso necesario y obteniendo una carta de crédito en el pueblo siguiente.

La distancia entre Granada y Murcia no se ha medido con exactitud, pero se calcula que

sean unas cuarenta y siete leguas, lo que corresponde a casi doscientas millas. Para este viaje, acordé pagar al mulero veinticinco dólares, lo que pensé era un precio razonable para un viaje de treinta días. No esperaba hacer mucho uso de la tartana, excepto llevar mi baúl de viaje y una cesta con provisiones. La mula anda todo el camino, y el viaje diario suponía un promedio de solo unas treinta y dos millas; no sería difícil avanzar al mismo tiempo que la tartana.

Salí de Granada a las tres de la tarde para poder llegar esa misma noche a un pueblo llamado Huétor, desde donde un viaje fácil nos llevaría a Guadix la noche siguiente. Si lo hubiéramos planeado de otra forma, nos habríamos visto obligados a descansar todas las noches en una venta solitaria.

En cuanto salimos de Granada nos encontramos rodeados de montañas y en un campo salvaje y sin cultivar, invadido por el esparto. Sierra Nevada quedaba a nuestra derecha y una fila de montañas, algo más bajas, a nuestra izquierda. La carretera descendía en ocasiones a valles estrechos y profundos y subía los cerros que los separaban; sin embargo, teniendo todo esto en cuenta, conseguimos llegar poco a poco a un terreno más alto, y hacía ya un rato que había anochecido cuando llegamos a Huétor. Me percaté de varias hogueras que ardían en lugares remotos de los barrancos, y pasamos tan cerca de una de ellas, que pude distinguir a varias personas que estaban al- rededor. El mulero me contó que eran campesinos migratorios que evitaban las ventas por motivos económicos, o, quizás, personas sin techo que vivían de la caza. Aproximadamente a media milla antes de llegar a Huétor, pasamos una capilla construida en un lugar muy sombrío con una lámpara que iluminaba una imagen de la Virgen. La luz que brillaba sobre la carretera, me mostraba una cruz monumental que estaba a un lado del camino. Poco después, llegamos al pueblo y a su venta.

Esta venta era una mala muestra del alojamiento que era probable encontrar en la carretera. Aunque solo llevábamos cuatro leguas desde Granada, me habría visto obligado a irme a la cama sin cenar si no fuera por las provisiones que prudentemente había preparado para que no se diera tal situación. Supervisé el agua que estaba hirviendo, me hice una infusión de té, cogí mi pan y un pequeño tarro de mantequilla holandesa de mi cesta, y corté un trozo del jamón más delicioso, el cual había probado en Granada, donde me lo prepararon. El azúcar era lo único que se me había olvidado, pero la buena gente de la venta se comprometió a traérmelo del pueblo. Me lo trajeron rápidamente, en papelitos separados, envueltos como sobres de polvos que dan los boticarios. Después de esta relajada cena, fui a buscar mi cama, y conseguí encontrar un colchón que apoyé sobre seis sillas, y cubriéndome con la capa, por supuesto sin desvestirme, dormí bastante bien hasta que el mulero me despertó, a pesar de que la mitad de la noche el viento y la lluvia no habían cesado de golpear la ventana que estaba abierta. Cuando fui en busca de la

tartana, me encontré más de sesenta y nueve mulas en la venta, algunas listas para salir y otras que estaban en su sitio, con sus muleros durmiendo junto a ellas; todos iban a Granada cargados de esparto con el que fabrican cestas por todas partes.

Tras la lluvia nocturna, la mañana estaba brumosa, pero poco a poco se fue despejando, y finalmente nos hizo buen tiempo. En las afueras del pueblo, me di cuenta de estas palabras inscritas en letra grande sobre una casa: Viva el Rey absoluto. Poco después, en una pequeña hondonada, pasamos junto a una cruz que señalaba el lugar donde, cinco meses atrás, había sido asesinado un viajero que tuvo la imprudencia de ofrecer resistencia a los bandidos. Cuando dejamos el pueblo a nuestras espaldas, dejamos también atrás la carretera; ya no era una carretera, sino simplemente un camino de lo más rudimentario que daba vueltas por las crestas de la sierra. La tierra se encontraba sin cultivo alguno. Una mezcla de esparto, lavanda, dulce mejorana y tomillo cubrían los pies de las montañas, que más arriba carecían de vegetación y eran pedregosas. Las cimas cubiertas de nieve de Sierra Nevada limitaban con el horizonte. En un lugar salvaje y desierto había rocas enormes esparcidas alrededor, un refugio seguro y admirable para ladrones. De repente, nos topamos con dos hombres sentados en un hueco de las rocas, armados con pistolas y con revólveres en sus fajas. Además, cuando los vi levantarse y apresurarse bajando las rocas hacia nosotros, empecé a pensar en el monedero de los veinte dólares. Ellos, sin embargo, adoptaron un modo diferente de satisfacer sus necesidades; pensaban que era más seguro pedir dinero como vigilantes de la carretera que como ladrones. Les di un dólar en total, con lo que parecieron contentarse, y además me respondieron «Muchas gracias», y la particular despedida «Vaya Vd. con la Virgen», y escalaron de nuevo las rocas. Las fórmulas de saludo son diferentes en cada provincia: antes de llegar a Granada, siempre se escuchaba "Vaya Vd. con Dios", y ahora había sido «Vaya Vd. con la Virgen». Desde este lugar, la carretera continuó dando vueltas por las montañas rodeadas por el mismo paisaje salvaje y desierto, hasta que llegamos a Diezma, un pueblecito con una venta donde alojarse. Aquí volvió a serme útil el jamón, y con unos huevos y chocolate, no pude quejarme del desayuno. Sin embargo, la venta parecía un tanto deprimente. Tuvieron que ir al pueblo a por una pequeña porción de pan que yo había pedido y a por un poco de vino. Pero había una razón para el estado descuidado de la venta: el día anterior habían apuñalado en una pelea al marido de la señora de la casa, y lo habían enterrado esa misma mañana.

Tras abandonar Diezma, entramos en un campo de apariencia muy singular. Estaba cubierto de montículos y pirámides de arcilla, arena y grava desde treinta a cien pies de alto, que formaban un perfecto laberinto a través del cual la carretera pasaba de forma tortuosa. Esta mañana no teníamos que temerle a los ladrones, ya que íbamos un gran grupo formado por

cincuenta muías y diez o doce muleros. Caminé todo el camino con los muleros, entablado conversaciones con ellos, y de vez en cuando, viendo cómo disminuía el volumen de sus botas de vino. Un viajero no puede nunca rechazar llevarse la bota a la boca; rechazar esta muestra de cortesía se veía como una grave ofensa. Se necesita algo de práctica, sin embargo, para utilizar la bota sin derramar el vino y mancharse el pecho; nada podía enseñar este arte mejor que la propia práctica.

Este peculiar laberinto continuó unas dos leguas, hasta que llegamos a un pequeño pueblo llamado Purullena, donde observé muchas casuchas excavadas en los bancos de arcilla, refugios lamentables de la gente más pobre.

No me sorprendió ver más de cinco asesinatos registrados en esta zona. Entre este pueblo y Guadix, algunas partes del campo están bajo siembra directa y yo vi algunos arados en marcha y varias personas sembrando los campos, a pesar de ser domingo; aunque nunca llegué a ver que en el sur de España se haga ninguna distinción entre los domingos y cualquier otro día. No es como en Francia un día de descanso, sino que cada uno ejerce su oficio como siempre. En los centros urbanos, todas las tiendas están abarrotadas, y en el campo, aquellos que desean trabajar, lo hacen tranquilamente.

A Guadix, situado a media milla de Sierra Nevada, se accede cruzando un magnífico paseo arbolado. La tierra de ambos lados es rica y el pequeño río que recibe el mismo nombre le proporciona agua. Llegamos al pueblo o ciudad, creo, al atardecer, y ..."

También Richard Ford realizó varios viajes, concretamente el Camino Real de Granada a Murcia lo recorrió en la primera quincena de septiembre de 1831 y empleó esta misma ruta.

En el Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar de D. Pascual Madoz, Editado en Madrid entre 1845-1850, indicaba:

" La carretera, declarada general, desde Granada á Almeria, tiene 14 leg. hasta el pueblo de Fiñana, lím. de ambas prov., y un portazgo provincial, llamado de Fajalama , sit. á la salida de Granada. Pendientes todavía los trabajos de este camino, en los que se ocupa un ingeniero, solo puede decirse que deberá atravesar la c. de Guadix, dist. 9 leg. de Granada, facilitando el tráfico entre ambos puntos, y entre ambas prov. con la de Murcia.

La carretera provincial desde Granada á Murcia tiene 26 leg. desde la primera c. á Velez-Rubio, incluidas las 9 leg. desde la misma á Guadix, comprendidas en la carretera declarada general hasta Almeria. Pasa por la venta de Gor, c. de Baza, Cúllar de Baza, Chirivel, y concluye en Velez-Rubio".

En lo referente a CAMINOS, después cita:

"2.º Para el viaje á Almería hay establecida una góndola de 8 asientos que hace el viaje en 3 jornadas: la primera á Guadix, la segunda á la venta de Doña María, que es bastante incómoda mansión, y la tercera á Almería. Para comunicación con esta c. tiene establecidas el mismo empresario galeras que conducen con economía efectos y pasajeros. Vergonzoso es, pero necesario decirlo: la prov. de Granada, aunque bañada por el mar, no tiene fáciles medios de viajar ni de conducir efectos á las playas ni al estenso litoral que hay hasta Almería y Málaga. Arrieros, dueños de recuas de burros y mulas, son los que mantienen a través de caminos ásperos y difíciles, comunicaciones con los pueblos marítimos: hasta tanto que el arrecife de Granada á Motril, de que nos hemos ocupado en el art. de esta prov., quede definitivamente concluido, es necesario valerse de cabalgaduras lentas é incómodas. Otro camino hay en proyecto desde Granada á Almería pasando por Guadix."

El proyecto de construir la carretera de Murcia pegada a la parte norte de la ciudad tuvo graves consecuencias para la conservación de las murallas.

Uno de los proyectos urbanos que adquiere forma a comienzos del siglo XX es el relativo al trazado de la carretera de Murcia por el lado norte de la ciudad, siguiendo un trayecto próximo al del antiguo Camino de San Antonio y de San Diego y atravesando los terrenos de la huerta de la Albérezana. La idea de trazar un vial que permitiese la salida fácil de la ciudad en dirección noreste partía del Anteproyecto de los trozos 1.º y 2.º de la carretera transversal de Granada a Murcia pasando por Guadix, Baza y Lorca redactado a mediados del siglo XIX, pero la redacción del proyecto de ejecución y la concreción definitiva del trazado del vial no se produce hasta 1910, año en el que se aprueba el Proyecto de carretera de segundo orden de Murcia a Granada, Sección 3.a, Trozo 1.º, del ingeniero Gonzalo RAMÍREZ DE DAMPIERRE, cuya ejecución se inicia el año 1917 y no finaliza hasta seis años más tarde por problemas de expropiación. Así en 1920 se trabajó ya activamente y la Comisión de Monumentos solo intervino a principios del año siguiente, cuando los derribos del paño de la muralla estaban ya muy avanzados. En el trayecto de travesía urbana, la carretera seguía un trazado sinuoso, con diversos bucles, interceptando la muralla nazarí en dos de sus puntos al discurrir tanto por el exterior como al interior del recinto amurallado y continuar luego en dirección hacia el Fargue; este trazado tuvo consecuencias inmediatas para la transformación urbana del alto Albaicín al favorecer la aparición de nuevos asentamientos urbanos junto a la nueva carretera y que se identifican en la cartografía histórica de finales de siglo XIX-ppios. del XX.

Como consecuencia del nuevo trazado, se produjo una pérdida de afluencia de tráfico rodado del

Camino Real a Guadix o de Beas que pudo producirse por diversas causas, tales como la falta de reparaciones a lo largo del tiempo y también porque la nueva carretera proyectada Granada-Guadix desde el siglo XVII, reformada en el siglo XIX, acogería progresivamente la mayor densidad del tráfico. No obstante la cartografía histórica regional y provincial consultada revela este hecho, pues al menos desde 1714, la carretera a Guadix mantenía su trazado actual, discurriendo por el Fargue hasta alcanzar Diezma y desde aquí a Guadix, por lo que cabe suponer que desde esta época el antiguo camino medieval que discurría en torno al río Darro, pasó a ser secundario cuando el camino de San Antonio, primer tramo de la carretera de Guadix, pasó a construirse en el siglo XVII por el rico y liberal genovés Rolando Levanto (GÓMEZ-MORENO, 1892: 343).

No obstante hubo cambios en la idea original del proyecto del siglo XIX de reforma de la carretera Granada-Almería pues la realidad es que en 1858 se proyectaban los planos a escala 1:1.000 de la Carretera transversal de Granada a Murcia por Guadix, Baza y Lorca : plano y perfiles de la salida de Granada por la línea del Darro, anteproyecto de los trozos 11 y 21 ((AGA) Archivo General de la Administración, caja 2203, exp. 14, h. 5). En suma, podemos concluir indicando que entre 1845-50, años en los que Pascual Madoz escribe su obra, el antiguo camino Real de Guadix o de Beas, según la fuente literaria empleada, estaba en uso al menos hasta 1892 según la documentación del Archivo Histórico Municipal de Granada.

En la fig., 2 podemos observar el estado constructivo de esta zona del Albaicín, que nos muestra la escasez de viviendas al tratarse de un área urbana marginal.

II. INTERVENCIÓN ARQUEOLÓGICA PREVENTIVA CON CONTROL DE MOVIMIENTOS DE TIERRAS.

El proyecto general contemplaba la actuación arqueológica en una fase, adaptándose a la ejecución temporal de la acometida de la red de saneamiento y construcción del acerado. Los puntos más sensibles del trazado proyectado son los dos puntos donde cruzan la carretera y la línea de muralla, dado que no se conoce la profundidad de las demoliciones realizadas durante la construcción de la misma, por lo que se han extremado las precauciones en sendos puntos.

El resultado ha sido la obtención de varias secciones estratigráficas-tipo que han dejado patente que la muralla fue completamente desmontada y escuadrada en sillarejos que se emplearon para la construcción del muro perimetral externo de la curva (Fig. 3 y 4), con el propósito de contener los empujes horizontales del tránsito de vehículos y de las arenas y gravas de la Formación Alhambra sobre la que se cimenta. El actual tramo de muralla caído (Fig. 4) parece ser obra de unas

intensas lluvias que acontecieron en la década de la posguerra y que socavaron las arenas compactadas, produciendo su derrumbe y cayendo parte de los lienzos y 1 torreón sobre una cueva habitada. La intervención arqueológica de control de movimiento de tierras ha discurrido entre los días 19 de abril y 3 de junio de 2016. En el transcurso no se han recogido materiales arqueológicos.

En los primeros pozos y tramos de la red de saneamiento, la secuencia estratigráfica obtenida es sencilla, pues es la Formación Alhambra la base del subsuelo, existiendo tan solo a veces un estrato de 20 cm de gravas como base de la carretera (véase Lám. 1, 2 y 3).

Entre los pozos 6 a 8 se ha localizado un estrato de 50 cm de espesor compuesto de escombros compactados que se han empleado para nivelar la rasante de replanteo de la carretera en un tramo de 7 metros lineales aproximadamente.

Entre los pozos 11 a 13 se han localizado varios estratos de tierra alternantes con otros de gravas de distintos grosores, que indican los niveles de relleno que se plantearon extramuros de la muralla para alcanzar una cota de rasante y de pendiente suave satisfactoria. Los rellenos en ocasiones son arenas de la propia Formación Alhambra y a veces son desechos provenientes de la escuadría de los sillarejos de la propia muralla demolida.

La secuencia entre los pozos 14 a 15 y la conexión con la Cuesta de San Antonio es sencilla pues apenas existe una capa de tierra vegetal de 30 cm superpuesta sobre el nivel de obras de la propia carretera, si bien la Formación Alhambra aflora a menor profundidad.

En conclusión, no han existido afecciones patrimoniales al patrimonio arqueológico soterrado.

IV.2. BIBLIOGRAFÍA / DOCUMENTACIÓN TEXTUAL.

ALMAGRO CÁRDENAS, A. (1886-1893): *Museo Granadino de Antigüedades Árabes*. Granada, Imp. La Lealtad, p. 161.

BARRIOS ROZÚA, J. M. (1999): *Guía de la Granada desaparecida*. Granada, Comares, 1999, p. 84.

GALLEGO BURÍN, A. (1946): *Guía de Granada*. (Granada, s. i., 1946). (Granada, Guía artística e histórica de la ciudad. Nueva ed. actualizada por F. J. Gallego Roca. Granada, Ed. Don Quijote, 1982. Reed. Granada, Ed. Comares, 1987), p. 370.

- GALERA MENDOZA, E. y CRUZ CABRERA, J. P. (2011): "Documentos y noticias sobre la antigua ermita de San Miguel de Granada y su Entorno". *Rev. del CEHGR*, núm. 23. Granada, pp. 67-85.
- GÓMEZ-MORENO GONZÁLEZ, M. (1892): *Guía de Granada*. (Granada, Imp. de I. Ventura, 1892). (Reedición, Granada, Inst. Gómez-Moreno de la Fundación Rodríguez Acosta, 1982), p. 489.
- HENRÍQUEZ DE JORQUERA, F. (1646): *Anales de Granada. Descripción del Reino y Ciudad de Granada. Crónica de la Reconquista (1482-1492). Sucesos de los años 1588 a 1646*. Ed. de Antonio Marín Ocete. (Granada, Facultad de Letras, 1934). (Ed. facsímil de la Univ. de Granada, Granada, 1987). Est. pre- liminar por Pedro Gan Giménez, e índice por Luis Moreno Garzón), 2 tomos.,p. 15
- HENARES CUÉLLAR, I.; LÓPEZ GUZMÁN, R. (2001): *Guía del Albaicín*. Granada. Comares, p. 70.
- MALPICA CUELLO, A. (1992): "Las murallas de Granada". *Nuevos paseos por Granada y sus contornos*, p. 94. Granada, Caja General de Ahorros de Granada, Vol 1, pp. 68-97.
- MARTÍN GARCÍA, M. (1987): "La muralla exterior del Albaicín o Cerca de D. Gonzalo. Estudio histórico y descriptivo". *Cuadernos de Estudios Medievales*, XIV-XV, pp. 192-208.
- (2005):" La construcción del tapial en época nazarí: el caso de la muralla exterior del Albaicín de Granada". *Actas del Cuarto Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Cádiz, 27-29 enero 2005, ed. S. Huerta, Madrid: I. Juan de Herrera, SEDHC, Arquitectos de Cádiz, COAAT Cádiz, 2005.
- OLIVER HURTADO, J. y M. (1875): *Granada y sus monumentos árabes*. Málaga, Imp. de M. Oliver Navarro, p. 203.
- ORIHUELA UZAL, A. (1995): "Granada, capital del reino nazarí". *La arquitectura del Islam Occidental*, p. 199. Barcelona, El Legado Andalúsí, Lunwerg Editores, pp. 195-209.
- (2001): "Las murallas de Granada en la iconografía próxima al año 1500".
 - Granada: su transformación en el siglo XVI. Granada, Ayuntamiento, 2001, pp. 105-134
- PAREJA LÓPEZ, E. (1982): "Arqueología musulmana". Granada, p. 934-935. Granada, Anel, T. III, pp. 911-980.
- (1988): *El arte en el sur de Al-Andalus*. En *Historia del Arte en Andalucía*, T. II. Sevilla, Gever, p. 326-327.
- POZO FELGUERA, G. (1999): *Albaicín: solar de reyes*. Granada, Caja General de Ahorros de Granada, 1999, p. 224-225.
- SECO DE LUCENA ESCALADA, L.(1910): *Plano de la Granada árabe*. Granada, El Defensor de Granada, 1910. Ed. Facsímil: Granada, Don Quijote, 1982, pp. 25-27.
- SECO DE LUCENA PAREDES, L. (1942): "Las puertas de la cerca de Granada en el siglo XIV".

En *Al-Andalus*, T. IX (1942), pp. 438-458.

– - (1953): “La Plaza Larga y el Arco de las Pesas en el Albaicín de Granada”. *Miscelánea de estudios árabes y hebraicos*. Granada, 1953, pp. 131-133.

– - (1974): *Cercas y puertas árabes de Granada*. Granada, Caja General de Ahorros.

VALLADAR Y SERRANO, F. de P. (2000): *Guía de Granada. Historia, descripciones, artes, costumbres, investigaciones arqueológicas*. Granada, Lib. Tip. Paulino Ventura, 1906. Ed. Facsímil: Granada, Universidad de Granada, Comares, p. 161.

V.V.A.A. (2005): *Por amor al Arte. José Martínez Rioboó y la fotografía amateur en Granada (1905-1925)*. Catálogo de la Exposición. Ed. Fundación Rodríguez-Acosta, Grupo Inmobiliario Comarex, Fundación Cruzcampo y Caja Granada.

Borrador / Preprint



Sistema de coordenadas geográficas: GCS_ETRS_1989
 Datum: D_ETRS_1989
 Meridiano base: Greenwich
 CRS: EPSG 25830

P.F.E.A. 2015. PROYECTO DE ACERADO EN CARRETERA DE MURCIA. ZONA GENERAL DE ACTUACIÓN

CONCEJALIA DELEGADA DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE, SALUD Y CONSUMO. AYUNTAMIENTO DE GRANADA

C/GRAN CAPITÁN 22-24. C.P. 18002 GRANADA (ESPAÑA)

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE GRANADA
 CONCEJALIA DELEGADA DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE,
 SALUD Y CONSUMO
 DIRECCIÓN TÉCNICA DE OBRAS
 OFICINA TÉCNICA DE ARQUITECTURA MUNICIPAL

Fig. 1.



Sistema de coordenadas geográficas: GCS_ETRS_1989
 Datum: D_ETRS_1989
 Meridiano base: Greenwich
 CRS: EPSG 25830

P.F.E.A. 2015. PROYECTO DE ACERADO EN CARRETERA DE MURCIA SOBRE HOJA Nº 28 DEL PLANO DE POBLACIÓN DE GRANADA. AÑO 1942.

CONCEJALIA DELEGADA DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE, SALUD Y CONSUMO. AYUNTAMIENTO DE GRANADA

C/GRAN CAPITÁN 22-24. C.P. 18002 GRANADA (ESPAÑA)

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE GRANADA
 CONCEJALIA DELEGADA DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE,
 SALUD Y CONSUMO
 DIRECCIÓN TÉCNICA DE OBRAS
 OFICINA TÉCNICA DE ARQUITECTURA MUNICIPAL

Fig. 2.

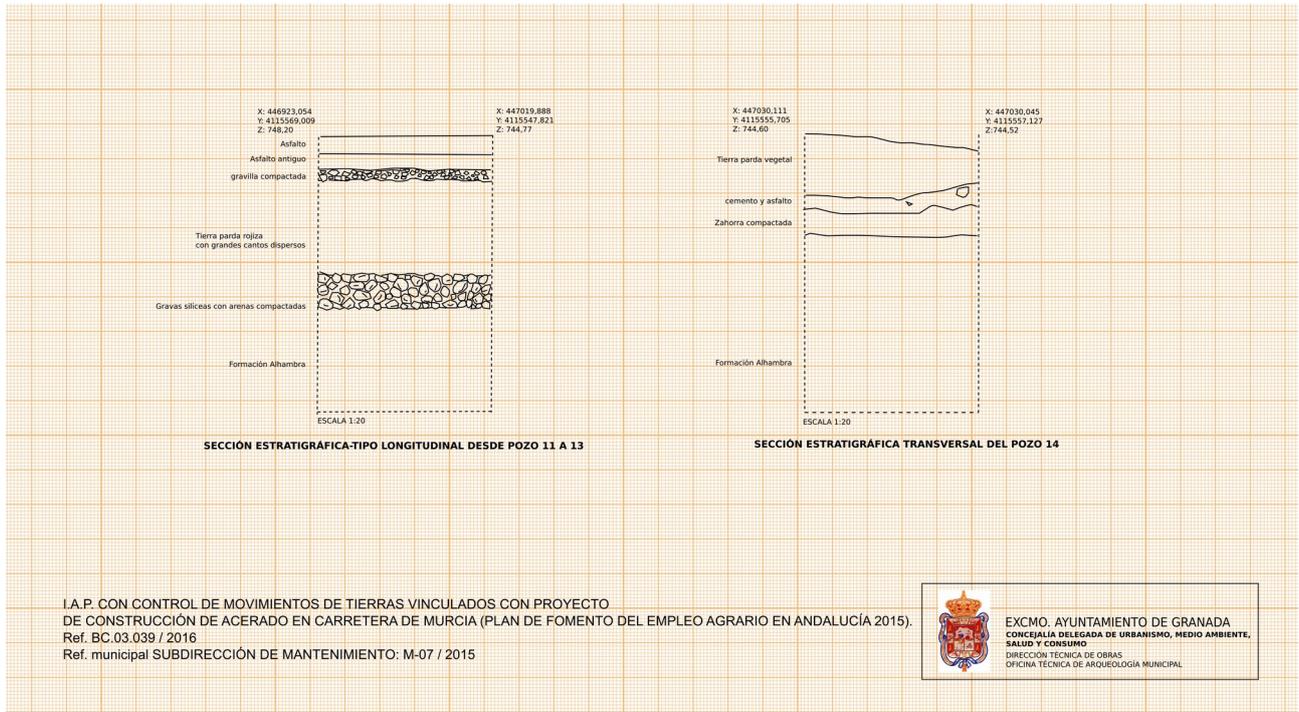


Fig. 3.

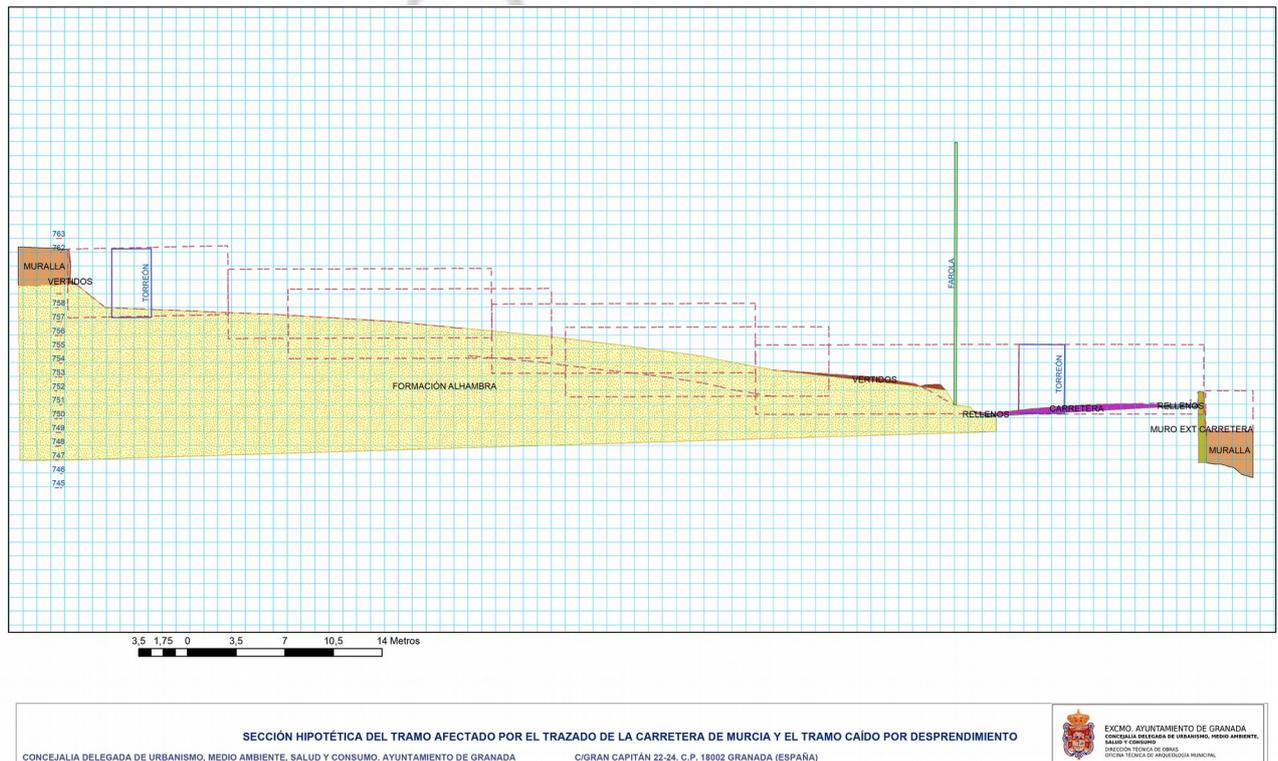


Fig. 4.



Lám. I

Borrador /



Lám. II

Borrador /



Lám. III



Lám. IV

Borrador /