

III
ACTIVIDADES
DE URGENCIA

Volumen 2

ANUARIO ARQUEOLÓGICO
DE ANDALUCÍA / 1998

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA 1998
ACTIVIDADES DE URGENCIA
INFORMES Y MEMORIAS
Volumen 2

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA 98. III-2

Abreviatura: AAA'98.III-2

Edita: Junta de Andalucía. Consejería de Cultura.

Coordinación de la edición:

Dirección General de Bienes Culturales

Servicio de Investigación y Difusión del Patrimonio Histórico

C/. Levies, 17. Sevilla

Tel. 955036600. Fax: 955036621.

Impresión: R.C. Impresores

© de la presente edición: Junta de Andalucía.

Consejería de Cultura. E.P.C.

ISBN: 84-8266-241-4 (Obra completa)

ISBN: 84-8266-240-6 (Tomo III-2).

Depósito Legal: SE-2171-2001-III-2

INFORME DE LA PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA SUPERFICIAL EN LA AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO (MÁLAGA-ADRA), TRAMO RINCÓN DE LA VICTORIA-ALGARROBO. MÁLAGA.

LUIS EFRÉN FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ
ANTONIO SOTO IBORRA
ILDEFONSO NAVARRO LUENGO
JOSÉ SUÁREZ PADILLA
JOSÉ MANUEL SÁNCHEZ HERRERA
JOSÉ ANTONIO SANTAMARÍA GARCÍA

Resumen: Con esta memoria se hacen públicos los resultados obtenidos en el transcurso de la prospección arqueológica superficial de urgencia desarrollado sobre el recorrido lineal del tramo Rincón de la Victoria-Algarrobo de la Autovía del Mediterráneo (19 Km.). La escasez de resultados comparada con la abundancia de asentamientos de la orla litoral paralela al trazado, sólo se explica en función de la banda altimétrica que recorre, la naturaleza árida de sus suelos y lo quebrado de los terrenos. El trabajo demuestra claramente que la mayor concentración de poblamiento a lo largo de las diversas etapas de evolución del mismo, se ciñen, tanto a la franja litoral como a las vegas fluviales y sus áreas cercanas.

Abstract: With this report are made public the results obtained in the course from the superficial archaeological exploration from urgency developed on the linear tour of the Rincón de la Victoria - Algarrobo of the Mediterranean Highway (19 Km.). The results shortage compared with the abundance of accessions of the parallel coastal border to the traced, only is explained in function of the altimetric band that travels, the arid nature of its soils and what is bankrupt of the lands. The work demonstrates clearly that the greater concentration of settlement throughout the various evolution stages of the same, are limited, to the coastal band as well as to the river valleys and its nearby areas.

INTRODUCCIÓN

Los trabajos se enmarcan en la vigente normativa en materia de patrimonio, con que la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía pretende proteger el acervo histórico, artístico, etnológico y arqueológico andaluz. La prospección se ha realizado siguiendo las pautas dictadas por las medidas correctoras referentes al impacto patrimonial y, han sido sufragadas íntegramente por Fomento C.C.

METODOLOGÍA

El método utilizado se ha amoldado a la naturaleza propia del trabajo y a las particulares circunstancias que rodean el tipo de obra que se pretende liberar con este estudio.

Por una parte, se han considerado los daños potenciales que el nuevo trazado viario pudiera ocasionar sobre el numeroso conjunto de yacimientos que ya son conocidos en el sector afectado, sobre todo aquellos que se distribuyen en torno a las desembocaduras de los ríos Vélez y Algarrobo y la franja costera que entre ellos se ubica. En esta zona, la densidad e importancia de los



FIG. 1. Autovía del Mediterráneo. Ubicación general del tramo.



LÁM. 1. Área de traza a su paso por la Vega del río Vélez.

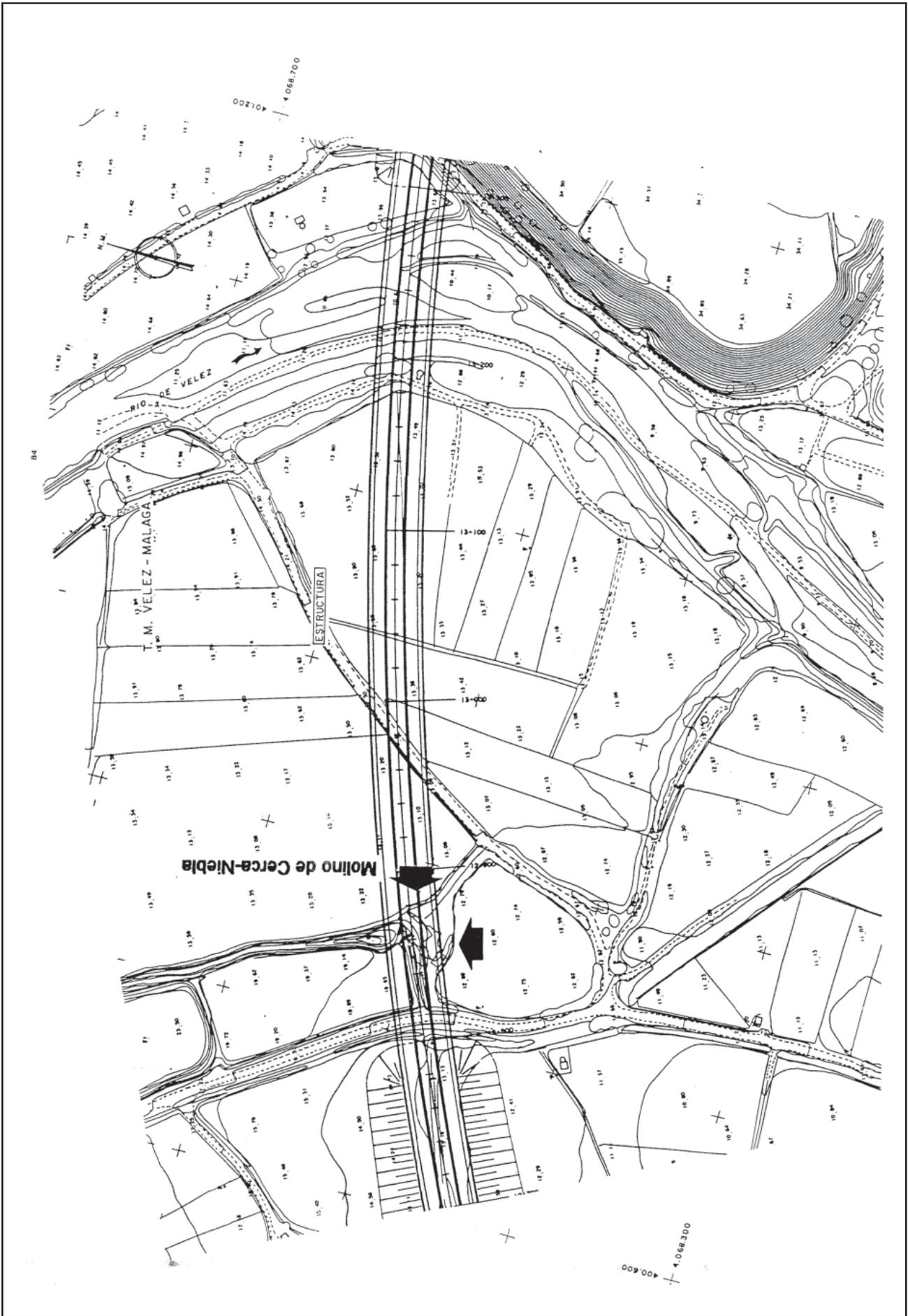


FIG. 2. Autovía del Mediterráneo. Emplazamiento del molino de Cerca-Niebla en relación a la traza.

establecimientos arqueológicos es tal que su conocimiento traspasa las barreras de los propios profesionales, conformando un ámbito de excepcional interés para el estudio de las actividades semitas en el Mediodía peninsular durante el milenio inmediatamente anterior a nuestra Era.

El impacto que la Autovía ejercerá sobre estos yacimientos es escaso, discurriendo a una distancia más que prudencial de ellos. Por esta circunstancia sólo comentaremos sucintamente algunos datos genéricos, con un mero carácter orientativo, englobando todo el conjunto, en función, tanto de su proximidad espacial como por su afinidad cronológica y cultural.

En una segunda fase se ha procedido a la realización de un peinado sistemático de los terrenos que serán afectados directamente por el trazado de la nueva ruta, concentrando dos ámbitos relacionados espacialmente. Uno referido a los 30 m. que abarcan ambas calzadas y otro constituido por una doble franja de 250 m. a ambos lados de la misma, por ser zonas de seguridad que se verán alteradas por trabajos de desmonte, terraplenado y otras actividades relacionadas con los trabajos propios de la obra.

Para la ejecución de esta actividad y, en función de su naturaleza como investigación puntual, se ha preferido el recurso ya clásico del peinado prospectivo, con un despliegue personal de seis arqueólogos que han recorrido los 19 Km. de la vía. Con este sistema se pretendía no dejar un sólo dato susceptible de utilización sobre el terreno, de forma que nuestro patrimonio no pudiera verse dañado de ninguna de las maneras posibles. Es preciso dejar constancia de que, si bien los resultados no han sido todo lo vistosos que cabría esperarse de una zona con tanta densidad de restos arqueológicos, son varias las circunstancias que inciden para ello, como más adelante expondremos.

EL MARCO ESPACIAL

El tramo prospectado se encuadra perfectamente en el ámbito prelitoral de la comarca de la Axarquía malagueña, término de límites controvertidos pero que, sin duda alguna, fue acuñado para denominar a las poblaciones musulmanas asentadas a oriente de Málaga, afectando por extensión de la expresión a las poblaciones directamente dependientes del núcleo de Vélez-Málaga.

Paisajísticamente se define como un territorio de formas atormentadas y con compartimentaciones bien delimitadas. A ello contribuyen varios factores bien contrastados: tectónica, litología y clima.

Geológicamente son terrenos de génesis terciaria, consecuencia subsiguiente del paroxismo alpino. Es el dominio de las unidades Béticas conformadas por los mantos de corrimiento o desgarro del complejo Maláguide-alpujarride. Desde el punto de vista litológico todo el complejo se ve caracterizado por las filitas, alternadas por bancos de grawacas y ocasionalmente coronadas por monteras calcáreas. Puntualmente se han visto sujetas a un plutonismo que se traduce por la presencia en su seno de masas doleríticas que alteran hacia formas aborregadas, asociándose a diques de cuarzos impregnados de mineralizaciones (carbonatos de cobre, fundamentalmente) de origen hidrotermal que, raramente pueden ser singenéticas. Si a todo esto unimos un clima mediterráneo cercano al extremo de la gama climática templado-cálida o subtropical con precipitaciones predominantes en invierno u otoño retrasado y en primavera que se traducen en que las hoyas costeras se dispongan entre las isoyetas de 600 y 500 mm.; tendremos un ámbito particular (OROZCO et al. 1993).

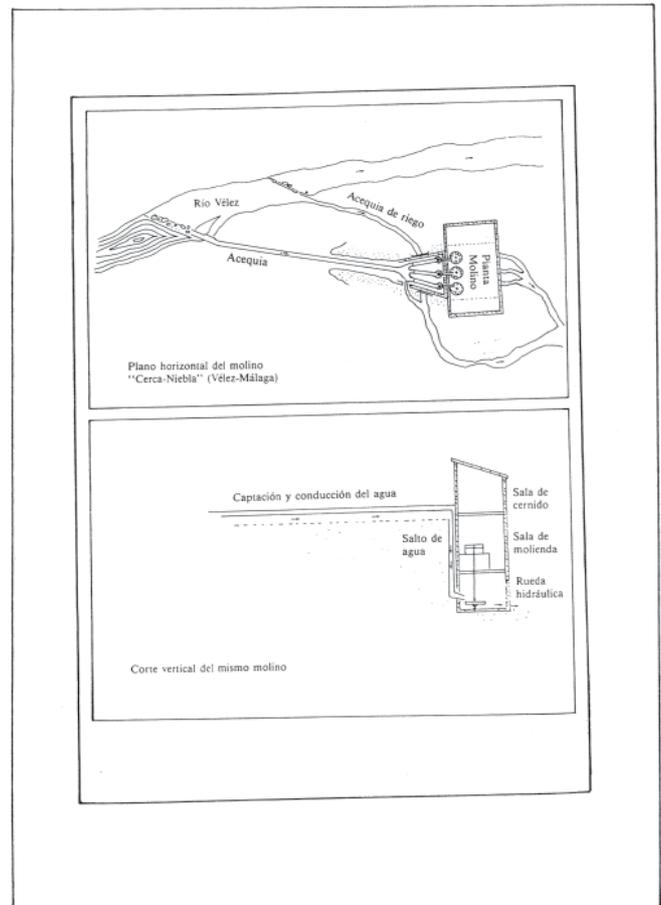


FIG. 3. Autovía del Mediterráneo. Plata y sección del molino de Cerca-Niebla según E. Fernández Lavandera.

Efectivamente, todo el trazado discurre adaptándose a una morfología de «lomos de elefante» de amplio radio, tajados por barranqueras estacionales de fuerte poder erosivo, estableciendo un mapa de pendientes que oscila entre el 10 y el 45 %. A favor de esta circunstancia, la escorrentía lava unos suelos intensamente deforestados sólo sujetos por una vegetación rala, casi esteparia, que alterna con un uso agrícola tradicionalmente escaso y sometido a un duro trabajo de abancalamiento de laderas para instalar olivar y vid. Los recursos hídricos no permitieron el regadío hasta la llegada de modernas técnicas utilizadas en las últimas décadas, hasta entonces, el regadío hortícola sólo ocupaba los fondos de rambla y las breves llanuras litorales, éstas últimas con un origen neógeno muy reciente como ya veremos (ARTEAGA et al. 1985).

Todo esto incide en que la mayor parte de los terrenos explorados hayan resultado duros para la colonización humana, presentando un escaso interés hasta bien entrada la Edad Moderna, cuya coincidencia con una notable progresión demográfica se traduce en poblamiento disperso que tiene origen en las postrimerías de la dominación musulmana y que ha llegado hasta nuestros días con escasas modificaciones provocadas esencialmente por la necesidad de asociar los pequeños núcleos de población a las rutas de tránsito más favorables, hecho que, a juzgar por los restos de los siglos XVIII y XIX que hemos podido documentar, debe coincidir con el impulso de las infraestructuras viarias que acompaña la llegada del mundo Contemporáneo.

SÍNTESIS HISTÓRICA

Alejada de las regiones calizas y sus hábitats cavernícolas, el litoral axárruico comienza a evidenciar la presencia humana durante los momentos finales del Calcolítico, como puede verse en la ocupación más antigua del Morro de Mezquitilla (SCHUBART et al. 1980). La diversificación de la población es escasa hasta entrado el Bronce Reciente, momento en que se puede rastrear una ocupación mal definida aún que coloniza las alturas más aptas que coinciden con el control de las desembocaduras de las principales corrientes fluviales y las vegas de sus cuencas bajas. Estas poblaciones indígenas, como la que se emplazó en Cerca Niebla (GRAN AYMERICH, J. 1981), con bajos índices demográficos, escaso control del territorio, y una topografía litoral apropiada catalizarán la llegada de los comerciantes semitas a nuestras costas (AUBET, M.E., 1987).

El fenómeno de la colonización comercial fenicia será de vital importancia para el conocimiento de nuestra Protohistoria y para valorar adecuadamente los albores de las primeras etapas históricas del sur peninsular. En las primeras décadas del s. VIII BC. se coloniza el promontorio del Morro de Mezquitilla, situado sobre una pequeña elevación algo al este de la desembocadura del río Algarrobo, al otro lado del río se sitúa la necrópolis, Trayamar (SCHUBART, H. et al, 1976), siguiendo un patrón que será típico de los asentamientos comerciales semitas en el Mediterráneo occidental. Entre el 750 y 720 BC. se fundan Toscanos y Chorreras, éste último se abandona en el siglo VII, coincidiendo con los momentos de mayor despliegue urbanístico y comercial de los restantes yacimientos. En origen son asentamientos que no ocupan más de dos hectáreas, no obstante, con el tiempo la actividad generada provoca una expansión considerable, surgen edificios de almacenaje y centralización y, la actividad comercial se ve incrementada con trabajos de producción de cobre y hierro. Si bien en centros como Morro, la producción metalúrgica acompaña a los primeros momentos. Será en Toscanos donde mejor podemos advertir este crecimiento, con barrios de talleres que invaden los vecinos cerros de Alarcón y El Peñón. Se dota al conjunto de un sistema defensivo y adquiere, en general cierta estructura que puede calificarse de urbana, denotando una seria integración entre las poblaciones semitas e indígenas como se desprende de los datos aportados por el estudio de yacimientos del «hinterland» malagueño. La necrópolis se ubica también al otro lado del río, Jardín (AUBET, M^a.E., 1987).

Durante el siglo VI BC. se asiste a una contracción demográfica y de actividad que conduce al abandono casi absoluto de los establecimientos hacia el 550 BC, ocupándose alguno en momentos ya púnicos (Cerro del Mar y necrópolis de Jardín) y permaneciendo otros abandonados hasta su revitalización en época romana (Toscanos, Peñón, Morro de Mezquitilla, Casa de la Viña y otros menores). En época romana la orientación de estas poblaciones tiende en mayor medida a la potenciación de actividades agrícolas y pesqueras, con la implantación de núcleos destinados a la manufactura de pasta de «garum» relacionados con alfares dedicados a la fabricación tanto de elementos constructivos como de contenedores útiles para la exportación de las producciones locales.

Los modernos métodos de análisis geológicos, en colaboración con elementos propios de la ciencia arqueológica han puesto de relieve la realidad de la línea de costa en los primeros momentos de la colonización de estas zonas, denotando la presencia de los emplazamientos directamente sobre la costa de una ensenada profunda y bien abrigada, siendo la colmatación y por tanto, la regresión hasta el punto actual de línea de costa, un fenómeno posterior motivado por la intensa deforestación de las cuencas altas,

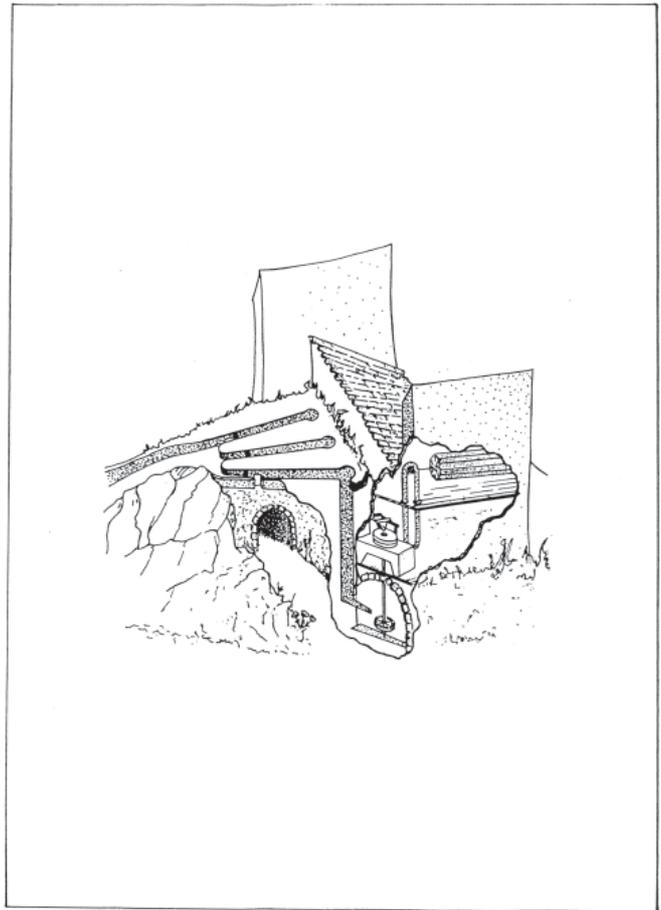


FIG. 4. Autovía del Mediterráneo. Sección idealizada del molino de Cerca-Niebla según E. Fernández Lavandera.

seguramente por una combinación de elementos tales como la construcción naval, la necesidad de combustible relacionado con las fundiciones y el aumento de terrenos cultivables coincidiendo con un ligero auge demográfico.

La llegada de elementos musulmanes encuentra un territorio bien organizado por herencia de la intensa romanización, cristianizado desde el siglo IV. Esta población indígena será la base social sobre la que actuará un numeroso grupo originario del norte de África. La organización general del mundo islámico no será efectiva hasta el final de las luchas por la consolidación del Califato. La actividad económica es esencialmente agrícola y pesquera, alcanzándose momentos de fuertes índices demográficos. Más tarde quedaría englobada en el ámbito nazarí. Tras su incorporación a la Corona de Castilla, tierras y bienes pasan a manos de los contingentes llegados del norte. En su mayor parte adoptan el sistema urbanístico y recrean un modelo de poblamiento que aún hoy puede observarse con facilidad. Esta circunstancia motiva que la mayor parte de los vestigios arqueológicos medievales hayan quedado englobados en lo que hoy son núcleos de población, quedando aislados los restos de las alquerías y rábidas que coincidían con los emplazamientos menos favorables en tiempos de calma. Este podría ser el caso del despoblado de «Los Corrales» en Almayate Alto, carente aún de un estudio sólido pero que, no obstante, se sitúa a una distancia lo bastante prudente como para no ser afectado por el tramo de Autovía en cuestión.

Del mismo modo, las numerosas torres almenaras que jalonan la costa, tampoco serán afectadas por el trazado. De ellas sólo se

han publicado hasta la fecha trabajos descriptivos que no profundizan en su cronología (FERNÁNDEZ RAMOS, 1980). Se especula sobre la posibilidad de que algunas tengan una base nazari, aunque lo que sí es seguro es que la mayor parte poseen una planta del siglo XVI, normalmente circular, y ocasionalmente aparecen algunas del siglo XVIII, caracterizadas por unos diseños planimétricos típicos con morfología de «pezuña» (Torre Moya).

VALORACION DE LOS RESULTADOS

De todo lo apuntado anteriormente se deducen varias circunstancias. Por una parte, la presencia de importantes yacimientos sujetos a proyectos de investigación de entidad dirigidos por instituciones científicas de gran renombre, ha generado una actividad prospectiva sobre el área, ocasionalmente amparada en las más avanzadas técnicas en este campo. Por otro lado, el trazado proyectado para este tramo recorre los terrenos prelitorales menos acogedores para el despliegue de la actividad humana. Ambos hechos corroboran la escasez de nuevos datos que estamos en disposición de aportar en este trabajo.

De los yacimientos inventariados hasta la fecha sólo peligran el despoblado medieval de Los Corrales, en la barriada de Almayate Alto, término de Vélez-Málaga y el área arqueológica de La Campiñuela, ubicada en la zona mesial de la vega del Vélez. Pese a que los datos referentes a ambos son muy escasos, sí estamos en condiciones asegurar la nula interacción entre la Autovía y el primero de ellos, ya que se sitúa a más de 1 Km. del trazado por lo que no se verá afectado y, por tanto, no debe estar sujeto a ningún tipo de protección especial o medida correctora diseñada especialmente para este caso concreto.

ÁREA ARQUEOLÓGICA DE LA CAMPIÑUELA:

Coordenadas UTM:

x= 4.068.450.

y= 402.140.

z= 24.24 m.s.n.m.

Más comprometida resulta la conservación de este yacimiento teniendo en cuenta que la calzada discurre a no más de 100 m. del área de incoación de Bien de Interés Cultural según reza en la documentación consultada en la Delegación de Málaga de la Consejería de Cultura. En dicha Delegación consta como yacimiento de época romana republicana, según se documentó por la presencia de elementos cerámicos rodados clasificables como cerámicas campanienses, información proporcionada por el Sr. Arqueólogo Conservador. Estos datos fueron cotejados, también de forma oral, por D. Emilio Martín, miembro del Consejo Arqueológico del Ayto. de Vélez-Málaga, a quien agradecemos la información sobre la evidencia de un posible alfar romano para ánforas surgido en una remodelación de las construcciones que se encuentran en la zona.

Son datos que resultan de gran interés ya que se asocia a la única elevación de cierta cota observable en el plano de la vega del río Vélez. No obstante, hay que mencionar en este informe que la prospección de las áreas delimitadas en la planimetría que obra en la Delegación de Cultura y, su perímetro más cercano, no ofreció dato alguno de interés arqueológico. Teniendo en consideración que la naturaleza aluvial de los terrenos sobre los que se asienta puede enmascarar con facilidad restos constructivos y arqueológicos, por lo que los datos ahora obtenidos podrían no ser decisivos.



LÁM. II. Vista del yacimiento de La Campiñuela, dominando la vega baja del Vélez, en plano tomado desde el eje de traza.

Como medida correctora planteamos un sondeo comprobatorio previo a cualquier remoción de los terrenos. El punto en cuestión podría aportar, no sólo información sobre la economía de época romana en la zona, sino que debería ofrecer interesantes datos evolutivos de la topografía circundante que, según los últimos informes, responde a un modelado relativamente tardío. Creemos que, en vista de lo expresado, es necesario intervenir sobre los terrenos, siempre que el ente competente lo crea oportuno una vez estudiado este informe.

Mención aparte merecen dos nuevos lugares de interés que, hasta ahora, no se reflejan entre los conocidos, uno de ellos por estar sujeto a corrientes de conservación del patrimonio de gran novedad, al menos en España.

MOLINO HARINERO DE CERCA NIEBLA

Su inclusión en este informe está motivada por la necesidad de adecuación de las últimas tendencias en materia de conservación del patrimonio y la necesidad de seguir los parámetros marcados por otras regiones europeas que hace ya años comenzaron a prestar serio interés hacia los bienes etnográficos relacionados con la nueva disciplina que hoy cobra gran fuerza como es la arqueología industrial.

El molino se emplaza en la ribera del río Vélez, peligrando su conservación al situarse justamente en el eje del trazado. Sus coordenadas UTM responden a:

X = 400.750.

Y = 4.068.500.

Z = 13.10 m.s.n.m.

En la actualidad el edificio aparece abandonado, presentando un estado ruinoso. Ha sido objeto de varios trabajos relacionados con la etnografía y la arqueología industrial, circunstancia por la que se encuentra muy bien documentado (FERNÁNDEZ LAVANDERA, E., 1990 Y FERNÁNDEZ LAVANDERA et al., 1990). Según consta en la documentación consultada en estos trabajos resulta ser el mayor de la comarca, siendo el único que posee tres cubos. La derivación del agua se hacía a partir de la acequia de la Vega de Anaya, terminando en una Cao (canal). Disponía de algunas compuertas o tableros de alivio.

Los tres cubos verticales poseen una altura de 9 m. y un diámetro de 0,85 m., no posee atanores (piezas de piedra horadadas)

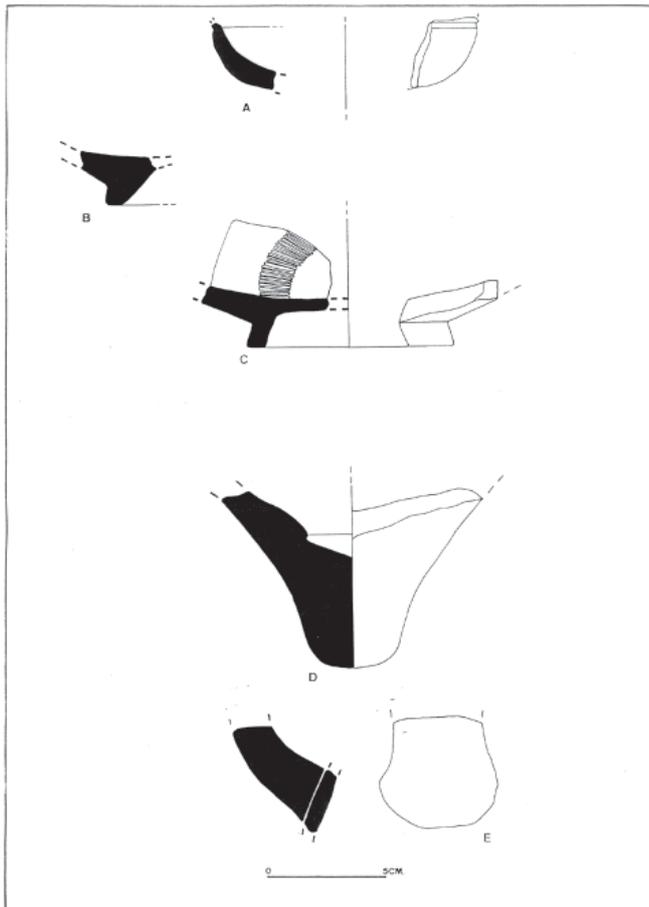


FIG. 6. Materiales romanos de superficie procedentes del Alto de la Barranca.

sino que van revestidas de piezas de cerámica tubulares machiembradas entre sí. Por el saetillo o tobera, el agua salía violentamente incidiendo en los álabes del ruezno, situado en una bóveda denominada cárcavo. El movimiento mediante el árbol se trasmítía a la sala de molienda donde se hallan aún las piedras blancas que, según los autores del trabajo, deben proceder de alguna de las canteras cercanas (FERNÁNDEZ LAVANDERA et al., 1990).

Su valoración histórica precisa de una confirmación adecuada. El Libro I de los Repartimientos de Vélez-Málaga, fechado en 1487, sólo algo posterior a la conquista, menciona la existencia de tres molinos harineros hidráulicos propiedad del rey en la ribera del Vélez, dato que concuerda con los hasta ahora conocidos, aunque según las fuentes consultadas debió existir alguno más en la zona, no conservado, siendo alguno de los conocidos actualmente de una cronología posterior.

Las mismas fuentes se inclinan a pensar que este caso concreto debe corresponder a uno de los referidos en los repartimientos al situarse al pie del antiguo camino de Málaga, por lo tanto en un nudo de tráfico comercial asequible a buena parte de la comarca y susceptible de ser un buen enlace para el lanzamiento al exterior de parte de la producción.

Por nuestra parte, sólo podemos apuntar el interés como bien etnológico y su importancia desde el punto de vista de la arqueología industrial, recalando que se encuentra estudiado en profundidad y que su valor histórico ha podido quedar ligeramente lesio-

nado por las remociones y remodelaciones a que se ha visto sometido, ya que estuvo en funcionamiento hasta mediados del presente siglo. Opinamos que su conservación e incorporación a nuestro rico patrimonio etnográfico sería muy acertada, sobre todo si tenemos en cuenta el interés enfático que otras regiones de la comunidad ponen en estos hitos. Obviamente, siempre que ello sea posible y, así lo decidan las instituciones competentes en esta materia.

YACIMIENTO ROMANO DEL ALTO DE LA BARRANCA

La referencia a este yacimiento pensamos puede resultar interesante, al menos como referencia a tenerse en cuenta, ya que si bien se sitúa a 150 m. aprox. del trazado de la Autovía, si podría estar en un umbral de lesividad que debe ser tenido en consideración en el supuesto de que se produzcan grandes remociones en un entorno inmediato al mismo. Sus coordenadas UTM son las siguientes:

x= 401.160.
y= 4.068.320.
z= 20,04 m.s.n.m.

El yacimiento se emplaza en un pequeño rellano en el que aflora un duro manto filítico que obliga al río Vélez a incurvar su cauce ligeramente hacia el oeste. Los materiales recuperados son todos cerámicos, incluyendo elementos constructivos tales como tégulas. Se reparten de forma desigual por las laderas occidentales de la elevación. Se trata de un conjunto material encuadrable plenamente en época romana, aunque su escasez sólo permite realizar algunas consideraciones de tipo descriptivo general que, con las debidas reservas, nos conducirán a una aproximación cronológica del yacimiento. Las remociones causadas por los grandes trabajos de desmonte y aterrazado con objeto de ganar superficie de cultivo, ya en época muy reciente, han enmascarado completamente la realidad del asentamiento que, por los materiales arquitectónicos y muebles recuperados, podría identificarse como una villa dedicada al aprovechamiento agrícola de la rica vega del río Vélez.

Entre los materiales más característico tenemos cerámicas de calidad del tipo Terra Sigillata Hispánica, un pie de imposible clasificación y un fragmento de galbo posiblemente adjudicable a la forma 27, poseen una cronología que abarca los siglos I y II d.C.. También disponemos de un fondo decorado con burilado elaborado en Terra Sigillata Sudgálica perteneciente a una patera posiblemente de la forma Dragendorff I, fechable en el siglo I de nuestra Era.

Todo ello apunta hacia una ocupación altoimperial del entorno que parece continuar hasta momentos bajoimperiales a juzgar por la presencia de un fondo de ánfora que puede corresponder a la forma Beltrán 63, datable en el siglo IV d.C.

De los datos obtenidos sobre el terreno, se infiere que el asentamiento debió estar situado en la cota alta del cerro en cuyas laderas se encuentra el material, observándose una buena potencialidad como punto de control, por un lado hacia la ruta de comunicaciones que utilizaría el río Vélez, y por otro como lugar dominante del sector más occidental de la Vega de Vélez-Málaga. El lugar idóneo aparece hoy ocupado por un cortijo moderno que, seguramente ha destruido la mayor parte del yacimiento. Si a esto unimos la morfología de los terrenos circundantes en combinación del trazado elegido para la calzada, podemos asegurar que el yacimiento no debe someterse a ningún tipo de control especial, a menos que se produzcan variaciones en el proyecto del trazado.

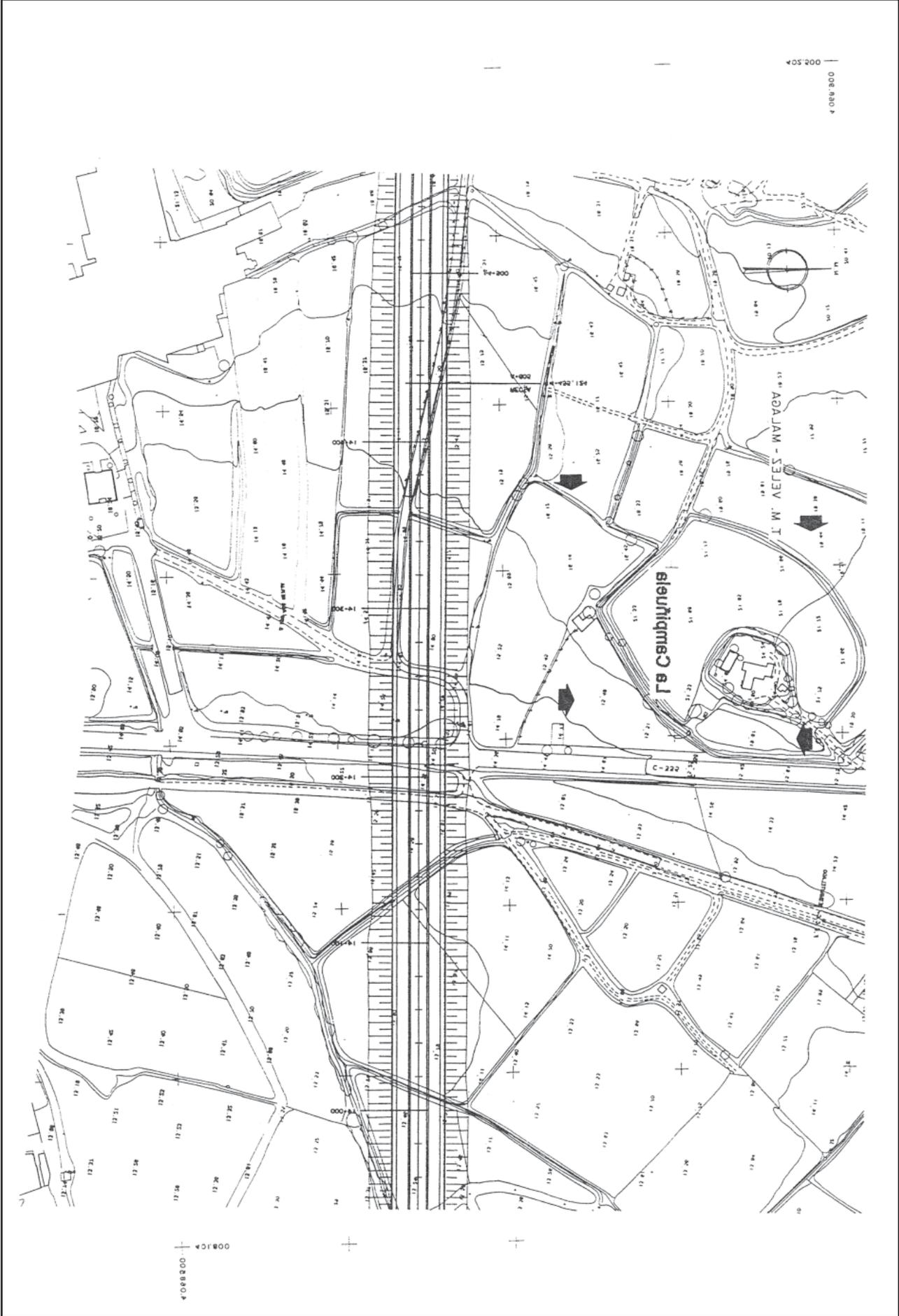


FIG. 7. Autovía del Mediterráneo. Emplazamiento de La Campiñuela en relación a la traza.

Bibliografía

- M.E. AUBET (1987): «Tiro y las colonias fenicias de Occidente». Barcelona.
- M.E. AUBET, G. MAAS LINDEMANN y H. SCHUBART (1980): «Chorreras, un establecimiento fenicio al E. de la desembocadura del Algarrobo». Noticiario Arqueológico Hispánico nº 6. Pág. 89-138. Madrid.
- O. ARTEAGA, G. HOFFMANN, H. SCHUBART y H.D. SCHULZ (1985): «Investigaciones geológicas y arqueológicas sobre los cambios de la línea costera en el litoral de la Andalucía Mediterránea. Informe preliminar (1985)». A.A.A'85., Actividades Sistemáticas. Pág. 117-122. Sevilla.
- O. ARTEAGA (1980): «Avance sobre las nuevas excavaciones en el «Cerro del Mar». Campaña de 1976". Noticiario Arqueológico hispánico nº 6. Pág. 259-274. Madrid.
- M. BELTRAN LLORIS (1970): «Las ánforas romanas en España». M.A.8, Zaragoza.
- F. ELORZA (1981): «Memoria y hoja 1054 (Vélez-Málaga)». Mapa geológico de España. IGME. Madrid.
- E. FERNÁNDEZ LAVANDERA (1990): «Una propuesta didáctica multidisciplinar. Los molinos harineros y su entorno en la comarca de Antequera». CEP de Antequera. Granada.
- E. FERNÁNDEZ LAVANDERA y M. OROZCO (1990): «Tecnología de los molinos harineros tradicionales de la Ajarquía (Málaga)». Rev. Euroliceo. Pág. 95-104. Madrid.
- J. FERNÁNDEZ RAMOS (1980): «Historia de la Fortaleza de Vélez-Málaga». Madrid.
- J. GRAN AYMERICH (1981): «Excavaciones arqueológicas en la región de Vélez-Málaga». Noticiario Arqueológico Hispánico nº 12. Pág. 301-374. Madrid.
- H.G. NIEMEYER (1980): «Toscanos, campañas de 1973 y 1976 (con un apéndice sobre los resultados de la campaña de 1978)». Noticiario Arqueológico Hispánico nº 6. Pág. 219-258. Madrid.
- M. OROZCO, E. FERNÁNDEZ LAVANDERA y C.M. FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ (1993): «Estudios de Ecogeografía Comarcal (Modelo: La Axarquía)». Cuadernos de Puerta Nueva nº 10. Málaga.
- H. SCHUBART y H.G. NIEMEYER (1976): «Trayamar. Los hipogeos fenicios y el asentamiento en la desembocadura del río Algarrobo». Excavaciones Arqueológicas en España nº 90. Madrid.
- H. SCHUBART y G. MAASS LINDEMANN (1980): «Jardín, Informe preliminar sobre las excavaciones de 1976». Noticiario Arqueológico Hispánico nº 6. Pág. 151-174. Madrid.
- H. SCHUBART (1980): «Morro de Mezquitilla, informe preliminar sobre la campaña de excavaciones, 1976». Noticiario Arqueológico Hispánico nº 6. Pág. 175-218. Madrid.
- H. SCHUBART (1985): «El asentamiento fenicio del siglo VIII a. C. en el Morro de Mezquitilla (Algarrobo, Málaga)». Aula Orientalis nº 3. Pág. 59-83. Barcelona.
- M. SOTOMAYOR (Coordinador) (1983): «T.S.H. Terra Sigillata Hispánica». Monografías del M.A.N. nº 2. Madrid.