

# ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA

## 2019

BORRADOR / DOCUMENTO PRE-PRINT

# ACTIVIDAD ARQUEOLÓGICA PREVENTIVA MEDIANTE CONTROL DE MOVIMIENTOS DE TIERRA PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE INSTALACIONES COMPLEMENTARIAS DE LA ESTACIÓN DE ALTA VELOCIDAD DE ANTEQUERA. ANTEQUERA [MÁLAGA]

Juan Manuel Gutiérrez Andrades

José Mayorga Mayorga

Ana Arcas Barranquero

**RESUMEN:** Actividad arqueológica de movimientos de tierra para la ejecución de un paso inferior mediante cajón prefabricado para la conexión peatonal de la antigua estación de trenes de Antequera y la nueva estación de Alta Velocidad. Se ubica en el entorno de la “Villa Romana de La Estación”.

**PALABRAS CLAVE:** Antequera, estación de tren, Villa Romana de La Estación

**ABSTRACT:** Archaeological activity of earthworks for the execution of an underpass using a prefabricated box for the pedestrian connection of the old Antequera train station and the new High Speed station. It is located in the surroundings of the “Villa Romana de La Estación”.

**KEY WORDS:** Antequera, train station, Villa Romana de La Estacion

## INTRODUCCIÓN

El encargo de la presente Actividad Arqueológica fue consecuencia de la reanudación del Proyecto de construcción de instalaciones complementarias de la Estación de alta velocidad de Antequera.

La actividad arqueológica propuesta se justifica en cumplimiento de la normativa vigente en materia de Patrimonio Histórico de Andalucía, ateniéndonos a la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía, el Decreto 168/2003 por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas y a las modificaciones

propuestas por la Ley 7/2011 y Decreto 379/2011 de 30 de diciembre por el que se rectifican algunos artículos de este.

Al estar generado por un proyecto de obra condicionado por los antecedentes arqueológicos y resoluciones emanados de la construcción de las Línea de Alta Velocidad Antequera- Granada así como las recogidas en el planeamiento municipal se propuso la realización de una Actividad Arqueológica Preventiva.

Así mismo, es de aplicación el art. 48 del Reglamento de Protección y Fomento del Patrimonio Histórico de Andalucía aprobado por el Decreto 19/1995, de 7 de febrero. Así, según lo establecido en las diversas normativas, la Actividad Arqueológica propuesta correspondió a un Control de movimientos de tierra (CMT), la cual se proyecta en los términos previstos en art. 3.c del Reglamento de Actividades Arqueológicas de Andalucía aprobado por el Decreto 168/2003, de 17 de junio, con objeto de comprobar la existencia de restos arqueológicos o paleontológicos y permitir su documentación y la recogida de bienes muebles.

El área arqueológica más cercana a la actividad es la Villa romana de la Estación. El yacimiento presenta en la actualidad el máximo grado de protección jurídica que se adjudica a yacimientos de esta tipología, se encuentra declarado Bien de Interés Cultural con la categoría de Zona Arqueológica por Decreto 67/2006 de 14 de marzo.

En este sentido presenta una zonificación ajustada que queda contrastada científicamente mediante reconocimiento superficial del terreno, excavación preventiva, diagnosis mecánica por zanjeado y aplicación de técnicas de teledetección.

#### DELIMITACIÓN DE LA ACTUACIÓN

La actividad se ha llevado a cabo en la estación de trenes de Antequera. Se ubica en el casco urbano de la ciudad. Al norte de esta estación se está construyendo la nueva estación de Alta Velocidad que dará conexión al Nudo Bobadilla-Granada.

La nueva estación estará conectada con la ciudad de Antequera mediante la carretera Córdoba A-7281. La conexión entre estaciones se realiza mediante pasos subterráneos y al aire libre de entorno a unos 400 metros de longitud. Estos pasos subterráneos han sido objetos de actividades arqueológicas desde 2015.

En esta nueva actividad se llevó a cabo la ejecución del último paso inferior.

A continuación, se extraen de la Memoria de Proyecto de obra los párrafos de aquellas actuaciones con implicación de movimiento de tierras (mediante desbroces, excavación en desmonte o saneo del terreno), que serían las más sensibles en cuanto a la afección de posibles restos de naturaleza histórico-arqueológica.

-Paso inferior bajo vías: a actuación consiste en ejecutar un paso inferior mediante cajón prefabricado e hincado, por lo que se busca un espacio a ambos lados de las vías que permitan instalar los medios para acometerlo. Se estiman 5 metros de excavación desde el lado estación, siendo 3 metros al otro lado de las vías, por la pendiente del terreno. Se proponía integrar rampas y una escalera del lado Estación aprovechando los vaciados necesarios para la hinca del cajón soterrado con un ancho libre de dos metros.

El desnivel entre pavimentos terminados en este caso es de únicamente 0,80 metros. Se propuso por tanto salir en recto mediante una pendiente de un 4%, hasta el límite de la valla donde se incluirá un cierre. Seguidamente se continúa en tramo recto cruzando el nuevo vial rodado mediante la inclusión de un paso de peatones y una nueva pavimentación para la conexión directa con la acera del vial A-7281.

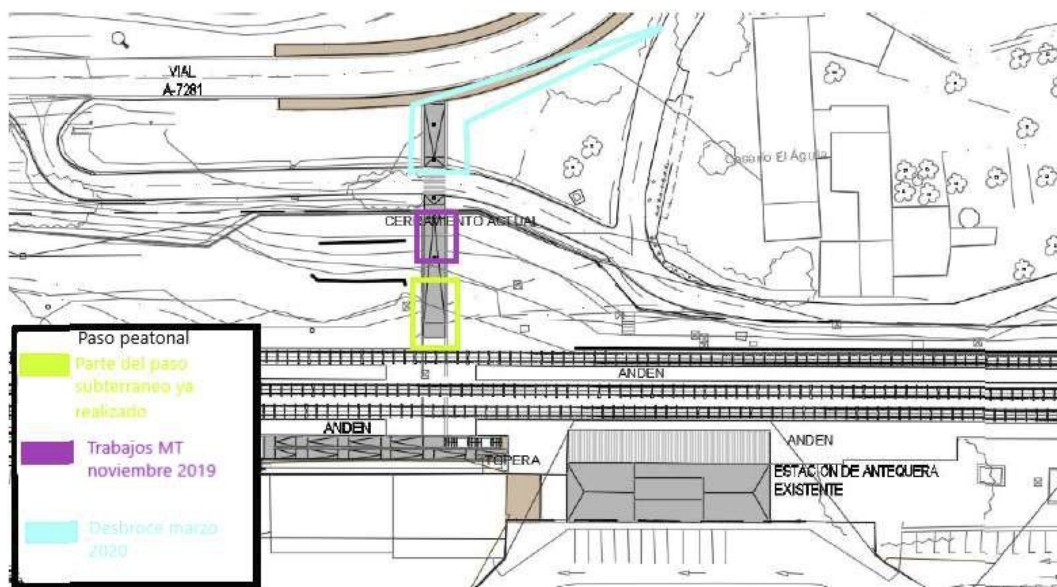


Fig. 1 Ubicación

-Conexión peatonal: continuando con los criterios de partida de austeridad en cuanto a las actuaciones se propuso aprovechar el acerado del vial y conectarlo con una escalera y una rampa para cumplimiento de la Normativa de Accesibilidad que salven el desnivel para su conexión con la losa. Esta actuación implicaría salvar 3,20 metros y se propuso encajar dentro de los límites de propiedad del ADIF según línea de expropiación del proyecto de plataforma una escalera de 2 tramos y una rampa de 8 con pendiente menor del 6% con una configuración adaptada al máximo a la orografía de modo que se integre en el paisaje.

## CONTEXTO HISTÓRICO

El entorno de la Estación se ubica en la Vega de Antequera, un paisaje con una fuerte antropización histórica que marca un poblamiento desde la Prehistoria hasta la actualidad, como lo demuestra el cordón de yacimientos que circunda el plano de vega por el sur, todos ellos de reciente investigación, la mayoría inéditos y, en el caso de Viruenda, íntimamente ligados al entorno norte de la villa, dado que las estructuras productivas de la pars fructuaria de la propia villa de La Estación, desmantelan parcialmente las estructuras que podemos fechar entre el Neolítico y el Calcolítico y que posiblemente descenden desde la cima y laderas del actual Cerro del Parador.

La distribución espacial de esta serie de asentamientos y puntos de frecuentación refleja unas estrategias de dispersión perimetral para la casi totalidad de estos establecimientos que como hemos visto ocupan los rebordes que jalonan la depresión interior por la que circula el curso del Guadalhorce. Fundamentalmente en el límite sur, los asentamientos y sus necrópolis descenden ligeramente hasta el plano de inundación, aprovechando la suavidad del glacis que enlaza con las elevaciones meridionales, en algunos casos hasta acercarse al curso del Guadalhorce, en lo que suponemos pudieron ser sectores ocupados estacionalmente en los momentos libres de la posibilidad de grandes desbordamientos. Por el contrario, el límite norte del territorio de vega, zona más afectada por áreas endorreicas, presenta un poblamiento que asciende las laderas de los relieves perimetrales, posiblemente en busca de mejor salubridad y de la explotación del enorme potencial de recursos líticos de la zona.

Resulta significativo el cordón de yacimientos que circunda el gran complejo megalítico antequerano, describiendo un arco con equidistancias entre poblados del Neolítico/Calcolítico que puede promediarse entre 800 metros y un kilómetro, de este a oeste, tendríamos en este sentido Zumacales, Marimacho, Huerta del Ciprés, y La Verónica.

Son biotopos feraces, capaces de proporcionar una variedad de recursos casi inagotable, con abundancia de sílex, rocas duras subvolcánicas, areniscas y pigmentos derivados de óxidos de hierro. Entre otros aspectos, la conexión con la zona litoral y prelitoral, rica para la época en criaderos de cobre, es fácilmente accesible a través del paso, omnipresente en el paisaje, que supone la Boca del Asno. El potencial agropecuario y silvícola tampoco es desdeñable y el acceso a recursos como la sal, fenómeno aún poco estudiado pero que entendemos de gran importancia, justificaría la nueva aparición de hábitats que se descubren en las inmediaciones de las lagunas de Herrera o Fuentepiedra.

Toda esta serie de asentamientos, junto con algunos datos aún inéditos, demuestran la elevada densidad de poblamiento para estos momentos y lo temprano que se desarrolla en la zona la articulación del paisaje megalítico, en cuya concepción deben reunirse e interaccionar múltiples factores. La situación geográfica de cruce de caminos, las conexiones con el litoral y la posibilidad de acceso a importantes fuentes de aprovisionamiento de recursos abióticos de amplio espectro, junto con la fertilidad y potencialidad cinegética, silvícola y agropecuaria de los terrenos, debieron conjugarse en el incremento demográfico de los grupos, la aceptación rápida de modos económicos de producción estables, lo que sin duda condujo inevitablemente a la reestructuración del territorio y a la formación de asentamientos estables.

En relación a la propuesta de territorialidad y evolución del poblamiento en el ámbito regional en que se sitúa la traza, hemos de comenzar diciendo que el nivel de investigación, aplicado a las etapas prehistóricas, preclásicas y clásicas ha sido, por este motivo, bastante intenso. Los estudios referidos a las fases prehistóricas se han centrado fundamentalmente en torno a las etapas recientes, es decir, concentrando los esfuerzos investigadores en el período que abarca desde el Neolítico hasta la Edad del Bronce, siendo precarias las investigaciones relativas a las fases de la Protohistoria, a penas

esbozadas actualmente en la zona de la Alcazaba local. Muchos mejores datos disponemos para época romana, la excavación de parcial de la ciudad romana de Singilia Barba, junto con los hallazgos de la necrópolis de Las maravillas, La Quinta o la propia villa de la Estación, han centrado el grueso de la investigación desarrollada hasta época bien reciente, donde los trabajos de la Línea de Alta Velocidad Española han permitido resaltar el valor, no sólo de los momentos romanos, ya sabida, si no de las etapas neolíticas y calcolíticas, así como se las ocupaciones territoriales durante la Edad Media hispanomusulmana.

La zona más cercana a los puntos de actuación de nuestra obra en esta ocasión reflejan la importancia de la zona, siendo por tanto y de forma fundamental para la gestión del CMT que proponemos en este documento, la villa suburbana de La Estación que se ubicaba en el ager antikariensis, en un entorno articulado por una de las vías que enlazaban Antikaria y Corduba, y que ha sido identificada con una cañada pecuaria desde la cual se accede al yacimiento. También se ha sugerido la identificación de dicho ramal con la vía Domitiana Augusta, cuyo trazado jalonaba y salvaba el río Guadalhorce, principal drenaje comarcal.

Los primeros datos sobre la misma los aporta ya comienzos del pasado siglo Amador de los Ríos, haciendo alusión a la presencia de una notable serie de suelos de mosaico romano.

En cualquier caso, como más tarde referirá M. Romero, no será hasta 1948, con lo movimientos de tierra derivados de los trabajos de construcción de la actual “Carretera de Córdoba”, que oficialmente se reconoce como A-7821. Estos desmontes cortan en dos el espacio de la pars urbana de la villa, reconocible como tal por la serie de mosaicos e incluso esculturas que se localizan y que dan a conocer S. Giménez Reyna y A. García y Bellido, destacando un busto atribuido a Druso Maior, hoy en el Museo de la localidad y que recientemente ha pasado a identificarse de forma más correcta con Nero Germánico.

Estos trabajos de infraestructura se ensancharon a modo de extracción de áridos hacia la ladera norte del cerro del Parador, demostrando los cortes, aún hoy día, la presencia de estructuras y depósitos arqueológicos que avanzan ligeramente hacia el sur.

En todo caso, no será hasta 1998 cuando se obtendrá una primera visión realista del yacimiento, con las excavaciones valorativas efectuadas por procesos preventivo-urgentes, consecuencia de la construcción de la Variante Norte de Antequera, en cuyo segmento, por cuestiones de peso, quedaron suspendidos los trabajos.

Aquellos primeros trabajos, conducidos por el arqueólogo municipal de Antequera, despejaron varias dependencias de la pars urbana. Casi todas con bellos y bien conservados pavimentos musivos, así como parte del peristilo ordenado en torno a un gran estanque cuadrangular que alojaba cuatro vasos jardinera en su interior y que proporcionaron magníficos hallazgos de material glíptico. Del mismo modo en dicha campaña se localizaron restos de un posible ninfeo con acceso desde el peristilo mediante un mosaico en rampa de caída norte y que daba acceso a una galería con un gran estanque rectangular con remate lateral absidado.

La importancia de estos restos hizo evidente la paralización de la variante en este segmento, de forma que pudieran analizarse e investigarse todos los condicionantes posibles para su preservación in situ.

Este trabajo no pudo gestarse hasta los años 2005 y 2006, con una nueva campaña de gran amplitud, que permitió la excavación integral de la zona comprendida entre el trazado de la A-7821, la vía férrea convencional FFCC Algeciras-Barcelona y el Baipás provisional de la Variante Norte.

En esta última campaña de excavaciones, se completó la exhumación del área residencial situada al sureste, la zona de transición y el sector oeste, donde se descubre un espacio termal privado estructuralmente diferenciado de primer orden, con un espacio calefactado mediante hipocaustum, en el que se reconocieron un caldarium de planta trilobulada y un probable laconicum de planta hexagonal. En todos los casos, perdida la mayoría de los revestimientos, queda obra con fábrica de ladrillo, consecuentemente delicada en cuanto a conservación se refiere.

La mayor parte de estos restos datan de un momento de máximo esplendor y expansión del establecimiento residencial entre los siglos III y IV, con evidencias de continuidad durante la V centuria de la Era. Poco se sabe de la fase fundacional que, a juzgar por los restos materiales, podría quedar entre el siglo I y II, arrasando la obra



romana, casi con seguridad, con los restos del establecimiento de la Prehistoria Reciente.

La villa se sitúa en un cordón periurbano que jalona la actual localidad de Antequera de este a oeste, con yacimientos como carnicería de los Moros, Huerta del Ciprés, Viruenda, La Quinta y, ya internándonos en la vega, Caserío Silverio y la serie de centros romanos con un desarrollo temporal similar que jalonan la vía Domitiana Augusta.

En relación a los datos proporcionados en el entorno inmediato a la nueva zona de actuación propuesta, con yacimientos ya citados en párrafos anteriores, los recientes trabajos en la Línea AVE Antequera-Granada, en su tramo nudo de Bobadilla Fase II / Antequera, se ha intervenido en varios yacimientos anejos a la villa romana de La Estación, la más cercana a la zona de obra actual, demostrando la presencia de varios yacimientos y dependencias satélites de la zona noble conocida de la villa.

Desde el punto de vista del Patrimonio Arqueológico, la zona de referencia se encontraba ubicada en el límite oriental del área arqueológica del Camino del Cañuelo, así reconocida tras prospecciones y en los catálogos patrimoniales autonómicos y municipales. Se encontraba en tal caso con unas cautelas que cifraron en una protección de Tipo 3.

Los trabajos ejecutados en estos yacimientos catalogados, a excepción de Viruenda y la necrópolis del Ventorrillo del Alemán, proporcionaron algunas evidencias materiales de data romana, siempre en posiciones desplazadas en relación a los contextos arqueológicos originales, así como evidencias del antiguo uso de los terrenos como zona de cultivo de vid y frutales durante las fases romana alto y bajo imperiales, siempre muy alteradas por su proximidad a la superficie del suelo actual y por la intensa ocupación de la zona desde la modernidad. Las actuaciones permitieron descubrir junto al talud noroeste de la carreta actual A-7821, los restos de tres tumbas de inhumación de época romana, en la que se alternaba el uso de material laterítico en la fábrica de las paredes, con sillares rectangulares de patrón estrecho destinados a algunas cabeceras y fundamentalmente a las losas de cubierta, incluyen uno de los casos en los que la fosa se excavó directamente en el sustrato calcarenítico detrítico en la zona afectada. Dado que la afección era total se programó un estudio documental completo, desde la

excavación con metodología arqueológica a la realización de muestreos, estudios osteológicos, etc.

La nueva necrópolis quedó relacionada con la transición entre el alto y bajo Imperio romano y se relacionó, al igual que los restos residuales del Camino del Cañuelo (como yacimiento) y los posteriores descubrimientos aún más al norte, en el Pago de la Viruenda, con las dependencias y zonas funerarias correspondientes al importante núcleo que constituye la pars urbana excavada en la denominada como Villa Romana de la Estación, uno de los principales hitos arqueológicos regionales. Recibió el topónimo de Necrópolis Romana del Ventorrillo del Alemán, recuperando asimismo uno de los topónimos en vías de pérdida, reflejados en las cartografías históricas del Archivo Municipal de Antequera.

El área de actuación de obra que ahora se propone es, en consecuencia, una de las áreas más ricas en relación al Patrimonio Arqueológico del Término Municipal de Antequera.

## METODOLOGIA Y OBJETIVOS

En el ámbito del marco que supone este proyecto, el objetivo fundamental ha sido la reducción del impacto que la obra pudiera ejercer sobre cualquier resto afectado directa o indirectamente por los trabajos de movimiento de tierras necesarios para la reanudación del Proyecto de construcción de instalaciones complementarias de la Estación de alta velocidad de Antequera, mediante un programa de vigilancia diseñado para minimizar los efectos de la obra en el apartado de Patrimonio Histórico.

Este objetivo conciliador entre patrimonio histórico y desarrollo urbano está justificado en el contenido de la legislación vigente que establece que ante un proyecto de obra se debe realizar una actividad preventiva para evaluar su afección al patrimonio histórico.

En un plano genérico, la metodología empleada sirve como sistema de evaluación del impacto y, por tanto, responde a los problemas derivados por la interacción entre el proyecto de construcción y el Patrimonio Arqueológico. Para realizar el control arqueológico de los movimientos de tierra, el método consiste en la supervisión sistemática de los trabajos en los que intervenga el movimiento, remoción de tierras e instalación de nuevas infraestructuras en zanja, con especial atención a las fases en que

se producen las retiradas de las fracciones superficiales del suelo, en los que suele resultar la fase crítica del impacto sobre los restos arqueológicos que no presentan evidencias en superficie.

El control arqueológico ha sido especialmente intensivo en los terrenos próximos a los yacimientos arqueológicos ya detectados y excavados alguno de ellos, áreas de protección o cautela identificadas como Zonificación tipo 3 (Camino del Cañuelo, Ventorrillo del Alemán, Viruenda y por supuesto se extremaron precauciones en el sector inmediato al límite de la zonificación de la Villa Romana de la Estación.

Se emplearon medios mecánicos, a lo largo del espacio afectado por el proyecto de obra.

Para el proceso de actuación seguimos el método estratigráfico, consolidado por la praxis, en el que se identifican los elementos constatados durante la intervención, como unidades estratificadas (naturales o antrópicas, verticales u horizontales e interfaces).

## DESARROLLO DE LOS TRABAJOS

En noviembre de 2019 dieron comienzo los trabajos de movimiento de tierras para la excavación del paso inferior bajo vías del ferrocarril de la Estación de Antequera. Los trabajos pretendían conectar la antigua Estación de trenes de Antequera con la Nueva estación de Alta Velocidad. La mitad del paso inferior bajo las vías ya estaba excavado y en él se habían colocado los cajones de hormigón para la estructura del paso peatonal subterráneo.

Los trabajos de movimiento de tierra se centraron en la otra parte del paso inferior que aún no se había excavado.

El proceso de excavación mostró en primer lugar depósitos contemporáneos relacionados con el entorno. Observamos capas de balasto, estrato con composición vegetal y estratos arenarcillosos.

Unidades estratigráficas: UE 1 estrato de balasto, UE 2 estrato vegetal, UE 3 estrato vegetal, UE 4 estrato arenarcilloso, UE 5 estrato de balasto.

El estrato de balasto superficial (UE 1) se justifica por la cercanía de las vías. Recordemos que el balasto es grava que se extiende sobre un terreno para asentar y sujetar sobre ella las traviesas del ferrocarril.

Las UEs 2 y 3 son capas vegetales de carácter deposicional que responden a la vegetación de la parcela y a la pendiente del terreno. Las UEs 4 y 5 resultaron ser capas de relleno para zanjas.

Durante el proceso de excavación aparecieron dos colectores de aguas residuales que se unen en uno y que siguen el trazado del acceso peatonal, para el cual ha sido necesario reubicar estos colectores. Para ello, se amplió la anchura del cajeadado un metro y así colocar una tubería en el lado izquierdo recogiendo las aguas residuales hasta una arqueta ya existente en calle Barriada de la Estación.



*Fig. 2 Colectores*

La base de los colectores resultó ser la cota necesaria y establecida para la ejecución del paso subterráneo, por lo que una vez retirados los colectores y sus escombros no fue necesario continuar el rebaje. Esto ha simplificado los trabajos arqueológicos, ya que nos hemos quedado a una cota de afección contemporánea sin afección mayor al subsuelo.



*Fig.3 Ejecución de los trabajos. Nueva Estación de Alta Velocidad en el fondo.*

Desde el final del paso subterráneo hasta la nueva estación el vial peatonal se realiza desde cota de calle, sin la necesidad de realizar movimientos de tierra salvo para un pequeño tramo de 60 metros en el que se ha realizado una zanja de 60x60 centímetros para la instalación de una red de alumbrado público.

Previo a la excavación de la zanja se realizó un desbroce con medios mecánicos de la vegetación en el tramo existente entre la calle Barriada de la Estación y la carretera A-7281.



*Fig.4 Imagen satelital. En verde zona de desbroce y en amarillo orientación de la zanja para el alumbrado.*

Previo a la excavación de la zanja se realizó un desbroce con medios mecánicos de la vegetación en el tramo existente entre la calle Barriada de la Estación y la carretera A-7281



*Fig. 5 Zanja alumbrado*

Una vez realizado el desbroce se procedió a la excavación de la zanja de 60 metros de manera paralela a la acera de la carretera A-7281. La profundidad de la zanja no supera los 60 centímetros. En el perfil observamos dos estratos. El estrato superior responde a grava vinculada a la construcción de la carrera y la acera. El estrato inferior es una capa estéril arenoarcillosa de color anaranjado.

Tanto en los movimientos de tierra para el paso inferior como para la zanja para la instalación del alumbrado, no se han localizado restos arqueológicos.

## CONCLUSIONES

De manera general destacamos la ausencia de restos arqueológicos en los viales concluidos entre la Antigua Estación de Trenes de Antequera y la Nueva Estación de Alta Velocidad, donde los únicos acontecimientos destacables han sido los relativos a la aparición de los colectores de período contemporáneo.

En definitiva, podemos concluir que los trabajos han arrojado resultados negativos en cuanto a la aparición de restos arqueológicos, pero han sido positivos en cuanto a los objetivos planteados para la realización de esa actividad, cumpliéndose todos de manera satisfactoria.

## BIBLIOGRAFIA

ACIÉN ALMANSA, M.: “Prospección arqueológica superficial en la Hoya de Archidona (Málaga)”. Anuario Arqueológico de Andalucía, 1989 (Vol. II). Sevilla, pp. 143-152.

ATENCIA PÉREZ, R. (1988), La Ciudad romana de Singilia Barba (Antequera, Málaga) (Málaga: Diputación Provincial de Málaga).

ATENCIA PÉREZ, R. y LUQUE MORAÑO, A. de: “A propósito de dos pedestales con inscripciones honorarias de Singilia Barba (Antequera, Málaga)”. En Mainake XI-XII. Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial de Málaga. 1989, pp. 171-180.

ARCAS BARRANQUERO, A. (2011): Memoria de la excavación arqueológica en el yacimiento de Viruenda (Antequera, Málaga). Documento administrativo inédito. Archivos de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

BELTRÁN FORTES, J. (2007): “Una introducción al estudio de los sistemas constructivos de las villas béticas”. En Mainake XXIX. Tiempos de púrpura. Málaga antigua y antigüedades hispanas (II). Servicio de Publicaciones. Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, pp. 184-202.

CHACÓN MOHEDANO, C. y CISNEROS GARCÍA, M<sup>a</sup> I: Actividad Arqueológica Preventiva: Excavación en extensión del yacimiento Arqueológico de Arroyo Villalta en el término municipal de Antequera. Málaga (Documento administrativo inédito).

CISNEROS, M.I.; FERNÁNDEZ, L.-E. y ARCAS, A: (2013, inédito): “Informe Preliminar de la AAP en el yacimiento de la Villa Romana de la Huerta del Ciprés.

Antequera, Málaga”. Informe Administrativo. Archivos de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. Málaga, 2013.

DE LOS RIOS, D. A. (1908), Catálogo de los monumentos históricos y artísticos de la provincia de Málaga. Málaga.

ESPINAR CAPP, A.M., CISNEROS GARCÍA, M.I., FERRANDO DE LA LAMA, M., PALOMO LABURU, A. Y FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, L.E. (2012), 'Memoria preliminar de la AAU en el yacimiento de Casería Mayorga/Silverio (Antequera, Málaga)', (Delegación Provincial de Cultura en Málaga de la Junta de Andalucía).

FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, L.E. (2005), 'El AVE Córdoba-Málaga y el impacto generado sobre Cortijo Quemado, un nuevo yacimiento prehistórico en la Vega de Antequera', *Mainake*, 27, 253-76.

FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, L.E., ROMERO PÉREZ, MANUEL, Y ARCAS BARRANQUERO, A. (2010), 'El complejo alfarero romano de Arroyo Villalta. Bobadilla, Antequera (Málaga)', *ROMVLA*, 9, 177-344.

FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, L.E., SÁNCHEZ VOIGT, L., AND CISNEROS, M.I. (2012), 'Memoria preliminar de la AAU en el yacimiento de Arroyo Saladillo (Antequera, Málaga)', (Delegación Provincial de Cultura en Málaga de la Junta de Andalucía).

FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, L.E., ET AL. (2011), 'Aportaciones de la Arqueología Preventiva al conocimiento del Calcolítico en la Vega de Antequera: el ejemplo de El Silillo', in Dirección General de Bienes Culturales (ed.), Memorial Luis Siret. I Congreso de Prehistoria de Andalucía. La tutela del patrimonio prehistórico (Sevilla: Consejería de Cultura, Junta de Andalucía), 619-22.

FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, L.-E. Y ROMERO PÉREZ, M. (2007), 'Las necrópolis en el entorno de Antikaria y Singilia Barba. Bases para su estudio sistemático', *Mainake*, XXIX, 9-32.

FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, L.-E.; RUIZ SOMAVILLA, I.; CISNEROS GARCÍA, M.I.; PALOMO LABURU, A. y CRESPO SANTIAGO, M. (2014, en prensa): "Novedades en torno al ritual funerario megalítico. Avance al estudio de la



necrópolis megalítica del Cerro de la Torre del Cuchillo. Bobadilla, Antequera”. Mainake XXXIV, 2013-14. Málaga, en prensa.

GARCÍA ALFONSO, E.: “En la orilla de Tartessos. Indígenas y fenicios en las tierras malagueñas. Siglos XI-VI a.C.” Fundación Málaga. Málaga, 2007.

GIMÉNEZ REYNA, S.: "Memoria arqueológica de la provincia de Málaga hasta 1946". Informes y Memorias, 12. Madrid, 1946. GOZALBEZ CRAVIOTO, C.: “Las vías romanas de Málaga”. Madrid, 1986.

GOZALBEZ CRAVIOTO, C. (2006): “La Mezquita del Cortijo de Las Mezquitas”. Antequera, 2005-6.

ROMERO PÉREZ, M. (1998a): “Algunas reflexiones sobre la producción de Aceite en las villae de la comarca de Antequera”. Mainake, XIX-XX. Pág. 115-141. Málaga.

ROMERO PÉREZ, M., y ROSALES ROMERO, J. (1998b): Actualización y Revisión del Inventario de Yacimientos Arqueológicos de Andalucía. Caserío Silverio.

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE ANTEQUERA (TOMOS I y II). ROMERO PÉREZ, M. (2000): “La necrópolis romana de La Quinta. Antequera. Málaga”. Informe Inédito. Archivos de la Delegación Provincial de Cultura de la Consejería de Cultura en Málaga.

ROMERO PÉREZ, M. y MELERO GARCÍA, F. (2001): “La villa romana de la Estación. Antequera. Málaga”. En Revista de Estudios Antequeranos, 12, pp. 235-258.

ROMERO PÉREZ, M; MAÑAS ROMERO, I; VARGAS VÁZQUEZ, S., 2006: “Primeros resultados de las excavaciones realizadas en la Villa de la Estación (Antequera, Málaga)”. Archivo Español de Arqueología, Vol. 79, pp. 239-258, p. 256.

ROMERO PÉREZ, M. (2012): “Las villa romanas de la depresión de Antequera. En El Efebo de Antequera. Excmo. Ayuntamiento de Antequera.

ROMERO PÉREZ, M. (2011-2012): “Producción oleícola durante la Antigüedad en la Depresión de Antequera: Estudios en el agerantikariensis y singiliensis” .en: De vino et oleo Hispaniae. Áreas de producción y procesos tecnológicos del vino y el aceite

en la Hispania romana. Coloquio Internacional celebrado en mayo del 2010 en el Museo de Murcia. Anales de Prehistoria y Arqueología, Vol. 27-28. Murcia, 2011-12. Pág. 381-399.

ROMERO PÉREZ, M.; CISNEROS GARCÍA, M<sup>ª</sup>I.; ESPINAR CAPPÀ, A.; FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, L.E. y MELERO GARCÍA, F. (2014): “Villas romanas en la Depresión de Antequera: novedades desde la arqueología preventiva”.

ROMVLA 12-13, 2013-2014, Pág. 221-282. SÁNCHEZ, L.; FERNÁNDEZ, L.-E.; CISNEROS M.I.; CRESPO, M. et al. (2012, inédito): “Informe Preliminar de la EAU en el yacimiento de Arroyo Saladillo, Antequera, LAV Bobadilla Granada, Tramo 2”. Informe Administrativo. Archivos de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. Málaga, 2012.