



ANUARIO ARQUEOLÓGICO ANDALUCÍA

2008

**Consejero de Cultura**

Miguel Ángel Vázquez Bermúdez

**Viceconsejera de Cultura**

Marta Alonso Lappí

**Secretaria General de Cultura**

María Cristina Saucedo Baro

**Director General de Bienes Culturales y Museos**

Marcelino Sánchez Ruiz

**Jefa de Servicio de Investigación y Difusión del Patrimonio Histórico**

Carmen Pizarro Moreno

Coordinación de la edición: **Servicio de Investigación y Difusión del Patrimonio Histórico**

© de la edición: JUNTA DE ANDALUCÍA. Consejería de Cultura

© de los textos y fotos: sus autores

Diseño y maquetación: Albantacreativos S.L.

ISSN: 2171-2474



## ACTIVIDAD ARQUEOLÓGICA PREVENTIVA DE CONTROL DE MOVIMIENTO DE TIERRA RELATIVA AL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL ENCAUZAMIENTO DE LOS ARROYOS CIRIANO Y BIENQUERIDO

---

### Datos básicos de la actividad arqueológica

#### Director/a

ROCÍO SOUVIRÓN CASAS

#### Provincia

Málaga

#### Municipio

Málaga

#### Ubicación

Arroyos Ciriano y Bienquerido

### Autoría

ROCÍO SOUVIRÓN CASAS  
NOELIA DOMÍNGUEZ MARTÍN  
JOSÉ M.  GARCÍA CALVENTE  
MARÍA DEL MAR JUZGADO NAVARRO  
ISAAC SESMERO BUSTO  
GULLERMO VÁZQUEZ SOLANA

### Resumen

En el presente artículo se presentan los resultados arqueológicos obtenidos de la "Actividad Arqueológica Preventiva: Control de Movimiento de Tierras relativa al Proyecto de Construcción del Encauzamiento de los Arroyos Ciriano y Bienquerido, en el término municipal de Málaga", expediente 34/08. En el transcurso de los trabajos se documentó una canalización contemporánea de carácter etnológico y una de las pilas pertenecientes al puente del Rey Carlos III, construido para atravesar el río Guadalhorce.

## Introducción

Los trabajos que se exponen en el presente artículo, corresponden a los resultados obtenidos de la Actividad Arqueológica Preventiva de Control de Movimientos de Tierra relativa al Proyecto de Encauzamiento de los arroyos Ciriano y Bienquerido.

El control arqueológico, se basó en el seguimiento de las remociones de terreno realizadas de forma mecánica o manual, con objeto de comprobar la existencia de restos arqueológicos y permitir su documentación y la recogida de bienes muebles.

Dentro de la actuación de control arqueológico de movimientos de tierra, se llevó a cabo la realización de sondeos preventivos, en dos áreas delimitadas dentro de nuestro ámbito de actuación. Los trabajos llevados a cabo en ambas áreas resultaron negativos.

## Resultados

A través de los trabajos de control arqueológico de movimientos de tierra, se pudo establecer en dos ocasiones la aparición de restos estructurales, intervini ndose en ambos casos a través de excavaciones arqueológicas de urgencia.

### Excavación arqueológica de urgencia de canalización contemporánea

Se comenzó con los trabajos de desbroce del entorno donde aparecían los restos. Estos trabajos se realizan con el fin de retirar los estratos vegetales y/o antrópicos recientes (acumulación de vertidos realizados durante el s. XX), que según los trabajos realizados presenta una potencia media de unos 80 cm. Con la realización de este trabajo se facilita la limpieza de la unidad arqueológica y el descubrimiento de las estructuras y estratos arqueológicos para su posterior excavación. Dicha excavación se realizó a través de cinco sondeos a lo largo de la estructura localizada dentro del nivel de afección de la obra.

La localización de la estructura en coordenadas UTM fue:

X=364401.90 Y=4060010.32  
X=364447.23 Y=4059984.16  
X=364405.02 Y=4060009.41  
X=364446.66 Y=4059983.57  
X=364402.65 Y=4060008.65  
X=364315.70 Y=4060009.75  
X=364315.90 Y=4060010.98

Una vez concluidos los trabajos de excavación y habiendo documentado el total de las unidades estratigráficas se pudo decir:

La construcción de la canalización se llevó a cabo con la realización de una zanja con sección en "U" que llevaría una orientación desde el sur hacia el norte y a mitad del trazado

documentado hace un quiebro en su estructura modificando la orientación un poco más hacia el oeste. La estructura presenta una pendiente según podemos ver en las cotas, que hace que pensemos que el agua corría desde la parte sur hacia el norte, y en la parte que la zanja hace el quiebro hacia el este, la pendiente continuara en esa dirección.

La zanja est  revestida por piedras, que la conforman dos cajeados y una solera. Sin embargo, en el entorno de la zona donde aparecía una bóveda de ladrillos no se encuentra la solera de piedras que, sin embargo, sí estaría en el resto de la canalización, como puede apreciarse en las zonas donde la estructura no est  derrumbada.

La canalización no estaba cubierta, salvo en los dos metros donde la cubierta de ladrillos se adosa al cajeadado, por eso entendemos que se trataba de una construcción para el aprovechamiento de agua no potable. Es una construcción con fines agrícolas.

Además de los datos obtenidos a través de la excavación, nos gustaría añadir que según la tradición oral de los habitantes de las inmediaciones, la conducción se construyó de forma manual hace unos 50 años, es decir, hacía los años 60 del siglo XX.

Los trabajos para su construcción se llevaron a cabo de forma manual, y las piedras fueron traídas de la cantera de Alhaurín de la Torre, que se encuentra en el entorno.

Tras estudiar los resultados del proceso de excavación de la estructura, donde se examinó la estructura en sí (fisiom a, materiales que la componían, etc.) material cerámico contemporáneo, y el testimonio oral de los habitantes del entorno, se entendió que la canalización no correspondía a restos arqueológicos, sino etnográficos, cuya funcionalidad fue la de aprovechar las aguas procedentes de arroyo Ciriano para labores agrícolas. Se trata de la construcción de un "caño seco" cuya finalidad era encauzar el agua del arroyo de las inmediaciones. Así, se conseguía encauzar el agua para las labores agrícolas.

Se autorizó por parte de la Delegación la destrucción de los mismos, en el perímetro de afección de la obra. Quedando dicha orden expuesta en el libro Diario con fecha de 1 de julio de 2008.

### Excavación arqueológica de urgencia del puente del Rey de Carlos III

La segunda intervención se realizó a consecuencia de la aparición de restos estructurales. La zona donde aparecen los restos se localiza cuando se est  realizando una zanja realizada a cielo abierto para la introducción del saneamiento. Dicha zanja va en paralelo con el cauce actual del río Guadalhorce en la zona de La Mota, en la orilla suroeste.

El hallazgo consistió en la aparición de una de la cimentación de un macho del puente de Rey, una construcción que comenzó en el s. XVIII, llegando sus fases constructivas y reformas hasta el siglo pasado, cuando finalmente dejo de utilizarse el puente.

Al valorar las posibilidades del trazado para el enganche con el colector y evaluar los riesgos de la aparición de restos arqueológicos de la zona, se entendió que había muchas posibilidades de que aparecieran restos del puente del Rey.

Para dicho análisis, contábamos con una planimetría que había sido recabada con los trabajos de control de movimientos de tierra de las obras del Guadalhorce. (Expte. 48/1997) y que pudimos consultar en el Mapa Topográfico de Andalucía. 1:10.000 (provincia de Málaga) de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

En ella, se mostraba como restos de la estructura del puente se cruzaba perpendicularmente con la línea que la actual zanja debía llevar, aunque cabía la posibilidad de que por la cota que nosotros necesitábamos, no se llegara a los niveles donde se encontraban los restos arqueológicos y dicha estructura no tuviera afección.

Por todo ello, y ante la necesidad de atravesar la estructura se llevó a cabo la realización de dicha zanja intentando que pasará entre el hueco que parecía existir entre dos de las estructuras de cimentación.

En el transcurso del control de los trabajos mecánicos, se decidió parar los trabajos mecánicos ante la aparición en la zona de unos sillares de gran tamaño, a pocos metros de distancia donde lo que según la planimetría con la que contábamos se encontraban los restos del puente.

Con la limpieza del perfil resultante de la paralización de los trabajos mecánicos se veían claramente unos sillares que parecían estar ensamblados entre sí, y junto a ellos, otros restos de sillares y piedras que parecían formar parte del derrumbe de la estructura.

Las directrices que se planteó seguir fueron:

- Limpieza en planta de los restos y carear los extremos delantero y trasero.
- Descubrir la cimentación de la estructura en su perfil sur-este hasta niveles geológicos.
- Llevar a cabo el registro arqueológico de los restos documentados.

Teniendo en cuenta las necesidades de la obra, una vez se terminaron las actividades exigidas por la Delegación, se propuso la introducción del saneamiento entre el hueco que había entre las dos pilas del puente.

Se llevó a cabo la diferenciación de ambos ámbitos, por un lado, el de la estructura arqueológica, y por otro, la de los tubos a introducir, para lo que se empleó tela de geotextil y grava.

### **Contexto histórico de la fuente y puente del Rey**

En este apartado nos gustaría hacer un recorrido sobre la historia de la construcción de esta obra. Para la elaboración de este

apartado, ha sido fundamental la información recabada en “La Fuente y el Puente del Rey”, de Carlos Goltzálbez Cravioto<sup>1</sup> que hemos podido completar con otros artículos del propio autor y de Rosario Camacho<sup>2</sup>.

A principios del s. XVIII la población malagueña oscilaba en torno a las 5000 personas y entre las necesidades de la ciudad, el abastecimiento de agua era evidente, fruto del auge comercial y demográfico. De hecho, ya en 1703 el Cabildo pidió a la Corona ayuda económica para traer agua desde la fuente del Rey.

Hacia los años veinte del s. XVIII, se estudió la traída de agua a la ciudad, para lo que se organizó una comisión formada por los arquitectos D. Miguel de los Santos, D. Felipe Pérez, y D. Bartolomé Thurut, este último era coronel de ingenieros, y al médico D. Nicolás Navarro. Dicha comisión va a determinar que traer el agua desde la fuente del Rey era más útil que desde el Guadalmedina.

Además, junto al problema de la falta de agua, la zona de Churriana, Alahurín y Cártama surtían de harina a la ciudad. Al no tener un paso estable de una orilla a otra del Guadalhorce, en períodos de fuertes lluvias, la harina no podía llegar a la capital donde tampoco podían acumularla debido a la humedad de la zona.

De las necesidades de la capital de la demanda de agua y de un paso sólido por el Guadalhorce, va a surgir el proyecto de la construcción del acueducto y el puente del Rey Carlos III.

### **Proyecto de Construcción**

El estudio de los diferentes planos relacionados con la construcción del acueducto y el puente del Rey ha sido minuciosamente examinado por Carlos Goltzálbez Cravioto (1995), y aportan una información fundamental tanto del proyecto inicial como del total de la obra, que adelantamos, quedó inacabada.

En 1725 se encargó venir a Málaga al arquitecto Toribio Martínez de la Vega para realizar el proyecto de la construcción del acueducto y de la fuente del Rey. La nivelación de la obra corrió a cargo de su hijo Antonio Martínez, y la delineación de Antonio Martínez y Felipe Pérez.

Los planos originales del proyecto inicial no se conocen, pero poco debieron diferir de los que se envían a Madrid en 1928 con los perfiles y elevación, y que se encuentran en el Servicio Geográfico del Ejército.

En ellos, se observa como salen dos cañerías, que aunque no constaban en el proyecto inicial, se construyeron, y se unían justo antes de llegar al puente. Del arca, tan solo se modificó las que finalmente la cerraron con una bóveda de hormigón, y el trazado se respetó. Y respecto al puente debía contar de 22 arcos, aunque finalmente se decidiría que se ampliara a un número mayor.

Respecto a los materiales a emplear, estos serían, la piedra labrada y ladrillo, mampostería, hormigón a presión, piedra, cal, piedra blanca de Churriana, y piedra labrada de las canteras de las Peñuelas (Churriana).

La cimentación del puente debía ser seguida, la cual, contaría con unos 350 metros de largo por 15 de ancho.

La magnitud de la obra, es reflejo del interés inicial de realizar una obra duradera, en una zona tan propensa a inundaciones, como era el entorno del Guadalhorce.

### Análisis de los resultados

La zona que se delimitó para la documentación de los restos aparecidos, cubría el total de la anchura de dicha zanja, de 7 metros de ancho y 20 metros de largo.

Según los trabajos de excavación se pudo documentar que desde la cota de la actual carretera hasta el nivel de derrumbe encontramos un acopio de tierra contemporánea de cinco metros de potencia. Se trata de una tierra de textura arcillosa, compacta de color marrón oscuro. Presencia inclusiones contemporáneas como hormigón, plásticos, latas de refrescos, ladrillos...

Colmatada por esta, se documentó el nivel de derrumbe de la estructura, donde se encontraban restos de la estructura original del puente: piedras de pequeño, mediano y gran tamaño, entre las que encontramos además sillares, restos de ladrillo, hormigón procedente de la estructura...

Dicho nivel de derrumbe cubría un nivel de arcillas de color marrón claro, y compacto. Sus inclusiones son vegetales y gravas muy pequeñas. Dichas arcillas aparecían cubriendo un estrato de arenas. Su consistencia era suelta de textura arenosa y color grisáceo. Este nivel debió ir colmatando parte de la estructura de manera deposicional, por la propia evolución del Guadalhorce. Aparece cubriendo el exterior de la estructura.

La estructura se muestra configurada por diferentes hiladas de sillares de gran tamaño. La forma que presenta la colocación de los sillares, muestra que se han mantenido en el alzado tres hiladas de sillares, en su parte frontal, y se presenta con una forma globular. Mientras que en la parte posterior de la estructura, la de más hacia el norte, los tajamares terminarían en pico.

En algunos de los sillares hemos podido documentar las muescas producidas por las herramientas utilizadas para su traslado y colocación, con una profundidad de unos 0,04 m y de unos 0,10 m de longitud.

El relleno de cimentación consistía en una mampostería ensamblada con hormigón.

Dicha estructura, solo pudo documentarse parcialmente, al encontrarse parte de la misma, bajo los niveles de acopio. Aun así, las dimensiones parciales, que sí se han podido documentar serían de 17,40 m de longitud máxima y 4 metros de anchura máxima.

Para poder comprobar la posibilidad de llevar a cabo la zanja, por las necesidades de la obra de la introducción de un tubo, hemos desmontado manualmente la traza por donde esta debía ir, hasta llegar al nivel de las arcillas donde se continuó la excavación mecánicamente con control arqueológico.

Se ejecutó, además, una cata de 4 metros x 2,5 metros, para intentar localizar la parte posterior de la estructura. Una vez hemos realizado dicho desmonte nos hemos encontrado con que la estructura presenta una terminación en pico. Finalmente, no se pudo documentar la última hilada de sillares en este punto porque debió derrumbarse y formará parte de los sillares que se documentaron en niveles anteriores.

Queremos indicar que si bien en principio se planteó como uno de los objetivos de los trabajos la excavación documentar el nivel geológico de la cimentación en su parte frontal, dichos trabajos no pudieron llevarse a cabo por cuestiones de seguridad. Hemos llegado hasta la cota 4,76 sobre el nivel del mar porque el riesgo de desplomarse el acopio de tierra de los laterales imposibilitó la continuación de los trabajos de excavación en esa zona.

Coordenadas de los nuevos restos del puente documentados:

X=364628.0183 Y=4062201.6430 Z=6. 82  
 X=364628.0407 Y=4062200.7970 Z= 6. 88  
 X=364627.5889 Y=4062200.0030 Z=7. 02  
 X=364627.2434 Y=4062199.5800 Z= 7. 07  
 X=364628.0555 Y=4062199.5610 Z= 6. 39  
 X=364628.4197 Y=4062200.4950 Z= 6. 26  
 X=364628.4264 Y=4062201.5950 Z= 6. 12  
 X=364627.9043 Y=4062202.6790 Z= 6. 06  
 X=364627.2546 Y=4062203.3340 Z= 6. 07  
 X=364627.6842 Y=4062204.2260 Z= 5. 9  
 X=364627.1697 Y=4062204.4610 Z= 5. 91  
 X=364627.2897 Y=4062204.6170 Z= 5. 29  
 X=364629.1899 Y=4062203.7300 Z= 5. 17  
 X=364611.69 Y=4062202.14 Z= 5. 29  
 X=364611.69 Y=4062202.14 Z= 5. 35  
 X=364611.69 Y=4062202.14 Z= 5. 09  
 X=364611.69 Y=4062202.14 Z= 6. 66  
 X=364611.69 Y=4062202.14 Z= 6. 61  
 X=364611.69 Y=4062202.14 Z= 6. 59  
 X=364611.69 Y=4062202.14 Z= 6. 73

A ello, le añadimos las coordenadas del puente ya documentadas anteriormente en trabajos anteriores, con las obras del encauzamiento del río Guadalhorce en el 1997.



X=364633.0200 Y=4062244.0000  
X=364648.7500 Y=4062282.5600  
X=364656.9000 Y=4062279.2400  
X=364641.1600 Y=4062240.6700

X=364626.5100 Y=4062229.9400  
X=364629.6500 Y=4062236.2200  
X=364634.3600 Y=4062233.8700  
X=364631.2200 Y=4062227.5800

X=364620.2500 Y=4062214.4900  
X=364623.1000 Y=4062220.5200  
X=364627.5300 Y=4062218.4200  
X=364624.6700 Y=4062212.4000

X=364615.2800 Y=4062202.0100  
X=364617.0800 Y=4062207.4300  
X=364621.2500 Y=4062206.0400  
X=364619.4400 Y=4062200.6200

### Medidas de conservación de la zona excavada

Las mediadas a tomar al respecto fueron la de variar la traza original de la zanja a realizar por la constructora, con el fin de no afectar a los restos arqueológicos. Además, se procedió al recubrimiento de grava del total de la superficie de los restos documentados y de su derrumbe, previa cubrición de una tela de geotextil del total de los mismos.

El nivel de grava se colmat  con un nivel de tierra vegetal, porque al encontrarse los restos en una cota muy inferior al del actual nivel de la carretera, fue necesario respetar el actual nivel.

### Conclusiones

Una vez terminamos los trabajos en la zona, podemos decir que hemos documentado la cimentación de un macho del puente. Esta, debió construirse realizando una fosa de cimentación excavada en unos niveles que no pudieron documentarse por cuestiones de seguridad.

El hormigón empleado en el relleno de la pila del puente, no parece hidráulico, como cabría esperar en una construcción que se realiza en el cauce de un río. Esto, unido al análisis de la planimetría de del Mapa Topográfico de Andalucía de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, donde las pilas del puente que nosotros hemos documentado, en el presente informe, no estaban dentro del cauce del río a finales del s. XX, hace pensar que en el momento de la construcción de este macho probablemente no estuviera sobre el cauce del río.

En la construcción se generaron los muros de siller as exterior, para luego rellenarla a base de mampostería y hormigón a presión. Los procesos deposicionales del río Guadalhorce han ido colmatando parte de la estructura, y aparece con gran cantidad de restos de raices.

Para la construcción de este tipo de estructuras, una vez colocados los sillares el hueco que quedaba en la parte interior se rellenaba con piedras, y sobre estas se iba echando el hormigón, que se iba aplanando para asegurar que no quedaran grandes huecos sin rellenar, para conseguir la solidez necesaria.

Con los resultados obtenidos de la excavación arqueológica y a través de la bibliografía consultada llegamos a la siguiente conclusión:

Cuando Joaquín de Rucoba, arquitecto municipal, realizó su informe especificó que el puente contaba con al menos dos tramos, de 9 y 7 ojos, con tablonos de madera. Llevó a cabo el proyecto del "Tercer ojo del Puente de Rey", no correspondiente con el cauce del Guadalhorce a finales del s. XX.

En dichos planos, se aprecia como los machos del puente presentaban un alzado escalonado, con los tajamares de la parte posterior que tendrían una terminación en punta, mientras que la parte frontal del puente presentaba una forma globular.

Por ello, la estructura documentada parece responder a esta fase de construcción del puente. Ya que como expusimos anteriormente, la construcción de dicho puente se llevó a cabo en varias fases.

### Notas

<sup>1</sup> GONZÁLVEZ CRAVIOTO (1995): "La Fuente y Puente del Rey (Churriana): El fracaso de una obra", Málaga: Confederación Hidrográfica del sur de España.

<sup>2</sup> CAMACHO, R. (2007): "Viaje de Agua, camino de pan: La Fuente y el Puente del Rey en Churriana, Málaga", *IV Congreso Español de Historia del Arte*, Santiago de Compostela, 16- 20 junio, 1986, vol. 2.

### Bibliografía

CARANDINI, A: *Historias en la Tierra. Manual de excavación arqueológica*. Crítica, Barcelona, 1997.

HARRIS, E. C.: *Principios de estratigrafía arqueológica*, Crítica, Barcelona, 1991.

N NEZ MARTÍNEZ, A. M.: "Reflexión metodológica sobre la arqueología de la arquitectura", *Revista ArqueoMurcia*, n.  2, 2004.

ALCALÁ MARÍN, F.: *San Pedro de Alcántara (La obra bien hecha del Marqués del Duero)*. Marbella, 1979.

ALMAGRO BASCH, M.: "La necrópolis hispano- visigoda de Seg briga (Saelices, Cuenca)". *E.A.E.*, 84. Madrid 1975.

ALONSO, E.; GENS, A. y LLORET, A. (2000): "Precompression design for secondary settlement reduction". *Géotechnique* 50 (6. Pp. 646-656).

BAENA DEL ALCÁZAR, I.: "Arquitectura y tipología de los hornos malacitanos". *Figlinae Malacitanae*. Málaga, 1997. Pp. 95-106.



- BALDOMERO NAVARRO, A y SERRANO RAMOS, E.: "Excavaciones de Urgencia en la "Huerta del Rincón" (Torremolinos, Málaga)". AAA 1989. T. III. Actividades de urgencia. Sevilla. Pp. 354-356.
- BALDOMERO NAVARRO, A. y otros.: "El alfar romano de Huerta del Rincón: síntesis tipológica y momentos de producción". *Figlinae Malacitanae*. Málaga, 1997. Pp. 147-176.
- BARRON, R. A. (1948): "Consolidation of fine grained soils by drain wells". *Paper n.  1718; Trans ASCE, Vol. 113*.
- CAMACHO, R. (2007): "Viaje de Agua, camino de pan: La Fuente y el Puente del Rey en Churriana, Málaga", *IV Congreso Español de Historia del Arte*, Santiago de Compostela, 16- 20 junio, 1986, vol. 2.
- CARMONA BERENGUER, S. (1996): "El mundo funerario tardoantiguo y de época visigoda en Andalucía. La necrópolis del Ruedo (Almedinilla, Córdoba)". Universidad de Córdoba.
- DIPUTACIÓN DE MÁLAGA (1988): *Atlas Hidrogeológico de la Provincia de Málaga*.
- FERNÁNDEZ LÓPEZ, S.; SOTO IBORRA, A.; SÁNCHEZ BANDERA, P. y CUMPI N RODRÍGUEZ, A. (2002): "Intervención arqueológica de urgencia en la Basílica Paleocristiana de Vega del Mar (San Pedro de Alcántara, Málaga)". AAA TIII. Actividades de Urgencia. Pp. 756-764.
- GONZÁLVEZ CRAVIOTO, C. (1986): *Las Vías Romanas de Málaga*, Málaga.
- GONZÁLVEZ CRAVIOTO, (1995): "La Fuente y Puente del Rey (Churriana): El fracaso de una obra", Málaga: Confederación Hidrográfica del sur de España.
- GONZÁLVEZ CRAVIOTO, (1997): "Los Planos del Puente y Acueducto del Rey de Málaga en el Archivo del Servicio Geográfico del Ejército", *Isla de Arriaran: Revista Cultural Científica*, n.  9. Pp. 43-52.
- IGME (1978): "Hoja Geológica de Málaga". *Mapa Geol. de España, 2.  serie, escala 1:50.000, n.  1053*.
- IGME (1978): "Hoja Geológica de Torremolinos". *Mapa Geol. de España, 2.  serie, escala 1:50.000, n.  1067*.
- LÓPEZ MALAX-ECHEVARRA, A. (1971-1973): "Malaca Romana (Yacimientos inéditos)". *Malaka*, 6. Málaga.
- MARTÍN RUIZ, J. (1999): "Informe Preliminar sobre el yacimiento de La Loma del Aeropuerto" (Churriana, Málaga). En AUBET, M.E. *et alii: Cerro del Villar I. El Asentamiento Fenicio en la desembocadura del Río Guadalhorce y su relación con el Hinterland*. Ed. Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. Sevilla.
- RODRÍGUEZ OLIVA, P. (1997): "Los hornos romanos de Torrox". *Figlinae Malacitanae*. Málaga. Pp. 271-303.
- SOTO IBORRA, A.; CUMPI N RODRÍGUEZ y SÁNCHEZ BANDERA, P. J. (2002): "Intervención arqueológica de urgencia en la Finca de la Ciza a, Torremolinos, Málaga". AAA. Pp. 789-803.
- SOTOMAYOR, M. (1991): "Algunas observaciones sobre hornos y excavaciones de alfares romanos". *Figlinae Malacitanae*. Pp.149-153.
- VILLASECA DÍAZ, F. (1987-1989): "El conjunto arqueológico romano "Entorno del Castillo de la Duquesa". Manilva, Málaga (1987-1989)". AAA, 1989. TIII. Actividades de Urgencia. Sevilla. Pp. 365-370.
- VILLASECA, F. (1997): "La producción anf rica de los hornos de la finca "El Secretario" (Fuengirola)". *Figlinae Malacitanae*. Málaga. Pp. 261-269.





Índice de imágenes

