



ETAPA 2

• Rincón de la Victoria - Vélez-Málaga •



VISITAS RECOMENDADAS EN LA ETAPA

- Cueva del Tesoro
- Casa Fuerte de Bezmiliana
- Villa romana de Torre de Benagalbón
- Castillo del Marqués
- San Pítar. Complejo Arqueológico y Monumental Canteras de Valle Niza
- Toscanos

UNA VISIÓN DE CONJUNTO

Desde su itinerario próximo al mar, la segunda etapa de la Gran Senda permite comprender a quienes la recorren, la temprana ocupación humana de las numerosas cuevas que existen en la franja litoral oriental de Málaga, que se remonta al Paleolítico Medio, hace más de 40.000 años.

Como en Málaga capital, los asentamientos fenicios de la desembocadura del río Vélez y la continuidad de su ocupación hasta época romana dependió en buena parte de su cercanía al mar. También el mar es el factor que determina la fortificación de la costa frente a los ataques piratas, circunstancia común a toda la franja peninsular mediterránea.

El auge agrícola y pesquero de la zona en el siglo XIX, el abastecimiento de la capital y la necesidad de dar salida a sus mercancías por el puerto de Málaga supusieron la modernización del antiguo Camino de Vélez y la construcción del ferrocarril suburbano entre Málaga y Vélez-Málaga, infraestructuras que no han tenido continuidad hasta la actualidad.



RECORRIENDO LA ETAPA

La etapa inicia su recorrido en la margen izquierda de la desembocadura del río Totalán. Como ya se adelantaba en la etapa anterior, existen numerosas evidencias de ocupación humana prehistórica en la vertiente oriental del río, en la zona de El Cantal, a la que se llega después de recorrer 1.5 kilómetros.

Aunque la etapa propiamente no pasa al pie de estos primeros yacimientos prehistóricos, su popularidad y la posibilidad que se nos brinda de recrear el paisaje original, cercano al mar, de los enclaves milenarios sobre El Cantal, justifican su descripción en este punto.



Cueva del Tesoro, Rincón de la Victoria (PCD)

La composición carbonatada de este macizo favoreció la formación de cuevas y abrigos que permitieron el desarrollo de un importante poblamiento prehistórico. El enclave de El Cantal Alto está constituido por la **Cueva de la Victoria** y la **Cueva del Tesoro (o del Higuero)**.

El complejo arqueológico está protegido como Bien de Interés Cultural desde 1985. El conjunto integra evidencias materiales y manifestaciones de arte rupestre que en algún caso podrían remontarse al Paleolítico, así como más de 200 motivos pintados de estilo esquemático correspondientes a la Prehistoria Reciente. En resumen, la secuencia histórica allí conocida se inicia en el Paleolítico Superior y se desarrolla por los periodos Epipaleolítico, Neolítico y Calcolítico, es decir, demuestra una ocupación continuada del enclave desde hace 20.000 años y hasta el 3.500 a.C.

En la última fase de ocupación de estas cuevas, el Calcolítico y su transición hacia la Edad del Bronce, es cuando se generalizan los poblados al aire libre (manteniendo cierto uso de las cuevas), al tiempo que se construyen estructuras funerarias megalíticas. Este proceso también se da en El Cantal Alto, y existen dólmenes de enterramiento en el entorno local, como la necrópolis de Correviejas, o ya en el interior, caso del del **Cerro de la Corona** (Totalán).

La Cueva de la Victoria fue excavada a mediados del siglo XX. Las evidencias más antiguas que se obtuvieron pertenecen a momentos avanzados del Paleolítico Superior, aunque las manifestaciones de arte parietal que conserva son más recientes, de estilo esquemático. Una de las salas ofrece una pared de unos 30 metros cuadrados con más de 98 elementos figurativos. En la actualidad la cueva



Cueva de la Victoria (PCD)

está cerrada al público pero puede contemplarse una reproducción a escala real de las pinturas en el cercano **Parque Arqueológico del Mediterráneo**.

La Cueva del Tesoro, antaño conocida como Cueva del Higuero o del Suizo, aparece en citas documentales desde el siglo XVII. En 1918 fue visitada por uno de los pioneros de la Prehistoria europea, el abate francés Henri Breuil, que descubre arte parietal en su interior. En la cavidad se han localizado pinturas de motivos zoomorfos atribuidos a finales del Paleolítico Superior, pinturas esquemáticas más recientes, en tonos amarillos, con algunas representaciones humanas y diversos materiales de varios enterramientos neolíticos. El erudito malagueño Manuel Laza Palacio hizo excavaciones en el sitio y encontró, entre otras cosas, un candil de época almorávide que contenía varias monedas de oro, lo que confirmó el uso continuado de la cavidad a lo largo de los siglos. Una de las particularidades de esta cueva es que en determinados momentos estuvo sumergida bajo el mar, de manera que la erosión del agua le ha conferido un singular aspecto. En la actualidad ha sido

muy modificada para su explotación turística.

Las torres almenaras de la costa

Tras la conquista castellana, las costas andaluzas eran atacadas con mucha frecuencia por piratas norteafricanos y turcos. La repoblación de la zona era muy difícil pues los piratas capturaban a los paisanos para venderlos como esclavos y saqueaban sus bienes. Para luchar contra estos terribles desembarcos los castellanos pusieron en funcionamiento un sistema defensivo basado en una serie de torres comunicadas entre sí mediante señales de humo y luminosas, con el fin de avisar rápidamente en caso de ataque. Estas torres son denominadas torres almenaras, torres atalayas o torres vigía.

En el kilómetro 2 de esta segunda etapa se llega a la Torre del Cantal, reedificada sobre otra anterior de época nazarí. Es la primera de estas edificaciones que visitaremos en esta etapa. Tiene 10.65 metros de altura y forma troncocónica. Su primer cuerpo es un macizado de obra, hasta la altura de la puerta de entrada,



a la que se llegaba mediante una escalera de cuerda y estaba protegida por un matacán a la altura de la azotea, especie de balcón sin suelo por donde se arrojaban sobre el enemigo piedras o aceite hirviendo. En la primera planta se encuentra la estancia de los vigías y una chimenea. Por una escalera se sube a la azotea, rodeada de parapeto y dotada de una garita, una gárgola para desagüe y un hogar para hacer señales de humo.

El ferrocarril suburbano entre Málaga y Vélez-Málaga

Conviene señalar la estrecha relación entre esta segunda etapa de la Gran Senda y el trazado del ferrocarril de vía estrecha construido en 1908 entre Málaga y

Vélez-Málaga. Al pasar por el Cantal (kilómetros 1.4 a 2) se han atravesado una serie de túneles excavados relacionados con esta infraestructura y en el kilómetro 3, el itinerario llega a la antigua **Estación de Ferrocarril en el Rincón de la Victoria**.

Este plan ferroviario de principios del siglo XX pretendía dotar primero de tranvías y después de ferrocarriles suburbanos a Málaga capital, justo cuando la ciudad experimentaba los peores momentos de su crisis económica. Además del tramo de Málaga a Vélez-Málaga, el proyecto de la denominada Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga incluía otros dos: de Málaga a Coín, puesto en servicio en 1913, y de Vélez-Málaga a Ventas de Zafarraya, que entró en funcionamiento parcialmente en 1922.

El recorrido del tramo hasta Vélez-Málaga tenía una longitud total de 36 km y, además de la de destino, efectuaba paradas en las estaciones de Rincón de la Victoria y de Torre del Mar, y en los apeaderos de El Palo, La Cala, Benagalbón, Chilches, Benajarafe, Valle Niza y Almayate.

La línea dejó de utilizarse en 1968. Entre los muchos factores que motivaron su cierre destacan el abandono de las zonas rurales con el aumento del fenómeno turístico, la consideración peyorativa de este medio de transporte, el desprestigio de la prensa local, la competencia de la flota de autobuses y el endeudamiento progresivo de la propia compañía.

Túnel del Cantal (1908),
Rincón de la Victoria (JBSE)



Este cierre supuso, a la larga, además de la pérdida de su enorme valor social, el abandono paulatino de un patrimonio cultural que, excepto por algunos tímidos intentos de la administración destinando a otros usos algunas de las estaciones y apeaderos que utilizaba, como este que nos ocupa, permanece hoy olvidado. En el caso del Rincón la antigua estación sigue ejerciendo en la actualidad una función pública, como biblioteca. Con igual destino, junto al edificio se ha acondicionado un antiguo vagón del ferrocarril suburbano.

Casa Fuerte de Bezmiliana

En el punto kilométrico 3.4 la etapa pasa frente a la Casa Fuerte de Bezmiliana. Se trata de una de las colosales estructuras defensivas que se mandaron construir por orden de Carlos III en la costa del reino de Granada. Con ellas se reforzaba la seguridad ante posibles ataques ingleses tras la pérdida de Gibraltar en 1704, durante la Guerra de Sucesión, y, asimismo, se ponían más medios para combatir los ataques piratas y evitar el cada vez más intenso contrabando de la zona. La de Bezmiliana se construyó en 1766.

Es una construcción cuadrangular rodeada por un muro exterior de pesada mampostería, con dos garitones en los ángulos nordeste y suroeste. Tiene dos puertas, una principal en el muro norte y otra más pequeña al sur, y está rodeada por un foso que actualmente se encuentra cegado. En la actualidad tiene una nueva función



Apeadero de La Cala (1908) (JBSE)

como centro de exposiciones del Rincón de la Victoria.

Torre de Benagalbón

En el kilómetro 5.6 de la etapa la presencia de la Torre de Benagalbón marca un alto en el camino. La torre almenara, de forma troncocónica, se ubica sobre un pequeño montículo con sus 10.5 metros de altura. Está estructurada conforme a las dos plantas habituales en estas construcciones: la terraza-azotea, que le sirve de atalaya de vigilancia, y la cámara interior, donde se resguarda el vigía.



Casa Fuerte de Bezmiliana (1766), Rincón de la Victoria (JBSE)



La vertiente sur del montículo donde se ubica la torre presenta indicios de ocupación en época fenicia, a partir del siglo VI a.C. Hemos de relacionar estos restos con el potencial control de recursos naturales del entorno, desde mineralizaciones de cobre a aprovechamientos piscícolas. Sin duda se trataba de un emplazamiento óptimo pues presenta continuidad hasta época romana, cuando en el espolón que forma la loma se consolida una amplia ocupación con desarrollo de un impresionante proyecto urbanístico donde encontramos hornos de producción metalúrgica y alfarera, un edificio termal, una villa romana, fábrica salazones y hasta, probablemente, un embarcadero.



Detalle de un mosaico de la villa romana de Benagalbón (JBSE)

llos, almacenes y una zona de producción de salazones, con excelentes mosaicos polícromos en buen estado de conservación, uno de ellos con una magnífica representación figurada en la que aparece Zeus, bajo la forma de un sátiro, cortejando a Antíope. Entre los hallazgos producidos cabe destacar la cabeza de mármol de un Hermes báquico (siglo II d.C.), expuesto en el Museo de Málaga.

Este yacimiento romano estuvo ocupado hasta momentos finales del siglo V o principios del VI d.C. Pese a su monumentalidad y a haber sido protegido con la figura de Bien de Interés Cultural, aún no se ha puesto en valor.

La zona de la Torre de Benagalbón aporta otro elemento de interés para su historia más reciente pues en el kilómetro 6 se pasa frente al **apeadero de Benagalbón** (del ferrocarril suburbano), que todavía se conserva. Más adelante, en el kilómetro 7.8, la etapa pasa frente al **apeadero de**



Villa romana de Benagalbón (siglos I-V d.C.), Benagalbón (JBSE)

La villa romana de Torre de Benagalbón, situada 250 metros al oeste de la torre e integrada en la actualidad en los bajos de un edificio, es un ejemplo claro del tipo de vivienda residencial que caracterizó a la franja litoral malagueña en época romana. El yacimiento, ocupando un espacio de casi 1.200 metros cuadrados, alberga doce habitaciones, tres pasi-



Chilches. Ambos edificios son iguales, de una sola nave y dos plantas, con tejado a dos aguas y ladrillo visto en la decoración de sus extremos y de su base; en el hormigón de los muros se trazaron polígonos incisos formando celdas romboidales. Como curiosidad cabe comentar que en el caso del apeadero de Benagalbón se ha construido un edificio anexo de nueva planta, con idéntica estética, que sirve de almacén de un depurador de agua.

Hacienda del Conde

Unos 250 metros después del apeadero de Chilches, ya en término de Vélez-Málaga, la carretera da acceso por ambos lados a una zona densamente urbanizada. En esta zona, sobre la margen derecha del arroyo de Chilches se levanta la urbanización Cortijo del Conde, que hereda su nombre de un edificio que estuvo en este mismo lugar hasta la construcción de la urbanización: la Hacienda del Conde.

La Hacienda del Conde era uno de los últimos testimonios del pasado vitivinícola del litoral de la Axarquía, en cuyo paisaje se extendían las plantaciones de vides desde la actual carretera N-340 hasta los montes, configurando un horizonte homogéneo de vides, lagares, casas y cortijos característico en esta zona a finales del siglo XIX y principios del XX. Una placa cerámica en la fachada principal de la Hacienda del Conde indicaba su fecha de construcción, 1885, posterior a la crisis de la

filoxera. El conjunto, configurado alrededor de un patio en el que se situaban la vivienda de la propiedad, de dos plantas, la del casero, las cuadras, la cocina y dormitorio de los trabajadores y los almacenes, se dedicaba tanto al cultivo de la vid como a la producción de pasas, aunque primaba en su diseño y construcción la función residencial. Independientes de la edificación principal se encontraban los paseros.

Continuando con la etapa, en el kilómetro 8.7 se pasa frente a la **Torre de Chilches**. Las fuentes documentales inmediatas a la conquista castellana informan de que en el lugar había dos torres, una en el interior de la población y esta en la línea de costa, que fue remodelada en 1497 y es la única que perdura en la actualidad. La torre tiene una forma troncocónica muy pronunciada y una altura de 12 metros.

Benajárfate

En el kilómetro 10.8 la etapa llega al apeadero de Benajárfate, de estructura similar a la de los anteriormente descritos, aunque diferenciándose en este caso por los muros lisos de su fachada (frente a la decoración con polígonos incisos que presentaban los otros). Otra particularidad de este apeadero es que tiene un muelle de carga adosado en su parte oriental, cuya función era almacenar los moluscos que se capturaban en las playas de Benajárfate para ser trasladados a Málaga; es el único caso de muelle de este





Torre de Chilches, Vélez-Málaga (FJVR)

tipo en toda la línea Málaga-Ventas de Zafarraya.

Los topónimos Benajarafe y Benagalbón o, hacia el interior, Benamargosa y Benamocarra refieren a un periodo de la Axarquía entre los siglos XI y XIII, entre los intermedios de los reinos de taifas, se sucederán los dominios políticos de los imperios almorávide y almohade. Son siglos de gran inestabilidad en los que se producen constantes luchas por el control del territorio, propiciando en la Axarquía el desarrollo de determinadas fortificaciones (El Alcázar en Alcaucín, el castillo de Bentomiz o la Fortaleza de Zafía). En el último periodo, llegan con los ejércitos almohades grupos beréberes norteafricanos (los Masmuda, por ejemplo) que se implantarán de forma generalizada entre Canillas de Aceituno y Nerja. Estos clanes dieron origen a los asentamientos de las poblaciones de Benajarafe, Benagalbón, Benamargosa y Benamocarra, en los

que el prefijo “ben” (hijo de) deja constancia de este hecho.

La defensa de la costa en el siglo XVIII

En el kilómetro 11.8 la etapa pasa frente a la **Torre de Moya**, una construcción del siglo XVIII que sustituyó a otra anterior que resultó gravemente afectada por el terremoto de 1755. Tras la pérdida de Gibraltar y tras la batalla de la Bahía de Vélez-Málaga (en agosto de 1704), en una época en la que se considera primordial la defensa de la costa frente a los ataques de enemigos e incursiones piratas, Carlos III establece medidas para reforzar las antiguas torres del siglo XVI y construir algunas nuevas, a partir de 1764. Su función debía ser tanto la vigilancia como la defensa de las playas contiguas, gracias a su artillería de grueso calibre. De esa época es la Torre de Moya, con una altura de unos 10 metros y planta con forma de pezuña o herradura (medio círculo prolongado con dos espolones).

También coetáneo es el **Castillo del Marqués**, al que llega la etapa en el kilómetro 14.5. Su construcción data de 1766, sobre las ruinas de otro castillo del siglo XVI. Se trata de una batería circular de cuatro cañones de calibre 24, cerrada por la gola con un muro aspillerado. Este tipo de edificaciones, estilísticamente contrapuestas a sus predecesoras, presenta unas características a caballo entre el castillo y la casa fuerte, con unas proporciones gigantescas que



revelan en su diseño y estructura la aplicación de las normas que para la arquitectura militar aconsejaban los preceptos de la poliorcética francesa, dominante en ese momento.



Castillo del Marqués (siglo XVIII), (FJVR)

San Pitar. Complejo Arqueológico y Monumental de las Canteras de Valle Niza

A poca distancia del Castillo del Marqués y a unos 300 metros de la línea de costa se encuentran las canteras del Valle Niza, en Almayate Alto. Se trata de una interesante recuperación de la cantera del siglo XVIII (preindustrial) de donde se extrajeron sillares de arenisca utilizados en la construcción de muchos edificios, como la catedral de Málaga (a partir de 1727) o el mismo Castillo del Marqués. A partir de 1755 dejan de funcionar, al pasar la catedral de Málaga a suministrarse desde las canteras de Alhama y Churriana. A mediados del siglo XIX sus instalaciones se utilizaron como paseros, cuya producción se destinaba a la exportación, hasta que en 1877, tras la filoxera, las instalacio-

nes se abandonaron definitivamente.

La cantera se explotaba tanto a cielo abierto como en galerías subterráneas. La actividad se beneficiaba de la cercanía a la costa, que facilitaba un transporte fácil de los sillares a la Catedral. El conjunto, puesto ahora en valor con el nombre de **San Pitar-Complejo Arqueológico y Monumental Canteras de Valle Niza**, integra, además de las canteras, las viviendas de los operarios (unos 100 en su momento de más actividad, en 1740), un muro defensivo (de 1735, para protegerse frente a los ataques piratas), la capilla (de 1739) y las infraestructuras hidráulicas (acueducto, alberca y aljibe).

A los valores etnográficos propios de las canteras se añade una serie de estancias rupestres excavadas en la roca, utilizadas al principio por los obreros de la cantera, pero que pudieron ser originalmente, según algunos autores, un eremitorio mozárabe de entre los siglos VIII y IX, del estilo de los ubicados en la Plaza Ochavada de Archidona (etapa 13) o junto al Convento de Recoletos en Villanueva de Algaidas (etapa 15)

Torre del Jaral, Vélez-Málaga (FJVR)





En Almayate Bajo, desde el kilómetro 15.9 de la etapa se divisa la Torre del Jaral. Es una torre de 8 metros de época nazarí (siglos XIII-XIV), integrada en el sistema defensivo de la costa del siglo XVI. Difiere de otras que se han visitado en esta etapa por su planta cuadrangular.

El trazado de la ruta se aparta aquí del que llevara el ferrocarril y aprovecha el antiguo **Camino de Levante o de Vélez-Málaga**.

El crecimiento económico generalizado que experimentó la economía española en el siglo XVIII llevó aparejado un programa de importantes inversiones públicas en distintos sectores productivos, que precisó a su vez de actuaciones para la mejora de los caminos públicos, tan deficitarios en la provincia de Málaga. El capital necesario para realizar este tipo de obras salía de impuestos creados expresamente para su ejecución. Las inversiones de Málaga priorizaron la mejora del puerto y la finalización de la Catedral, por lo que el dinero que requirió la ejecución de este camino entre Málaga y Vélez-Málaga no llegó hasta el último cuarto del siglo XVIII, con Carlos III, construyéndose a partir de 1784 durante su reinado y el de su sucesor Carlos IV.

Las dimensiones del Camino de Vélez-Málaga fueron las adecuadas para el tránsito de las carretas que llevaban la producción de vino y pasas de la ciudad veleña hasta el puerto de Málaga. Junto a su construcción se ejecutó también la conexión con la

población de Macharaviaya, de la que se sabrá algo más en el apartado “Un poco más de historia”. A pocos metros de la Torre del Jaral la etapa cruza el espectacular **Puente del Arroyo del Jaral**, como parte de la infraestructura viaria de esa época. Tiene un único ojo semicircular de unos 11 metros de luz, una altura sobre el arroyo de unos 20 metros y una longitud de más de 100 metros.



Puente del arroyo del Jaral (siglo XVIII), Almayate (JSM)

Yacimientos fenicios de la desembocadura del río Vélez

Tras pasar en el kilómetro 17.9 por la **estación de Almayate**, que mantiene la estructura de sus predecesoras pero ha sufrido muchas modificaciones, y en el kilómetro 19 por el **cerro del Peñón**, coronado por la característica silueta del Toro de Osborne, la etapa va aproximándose a la desembocadura del río Vélez. Según se mira hacia el sur, la **Torre de Manganeta**, de aspecto algo más achaparrado que sus predecesoras (7.5 metros de alto por 5 metros de base), destaca sobre las llanuras de las zonas inundables en



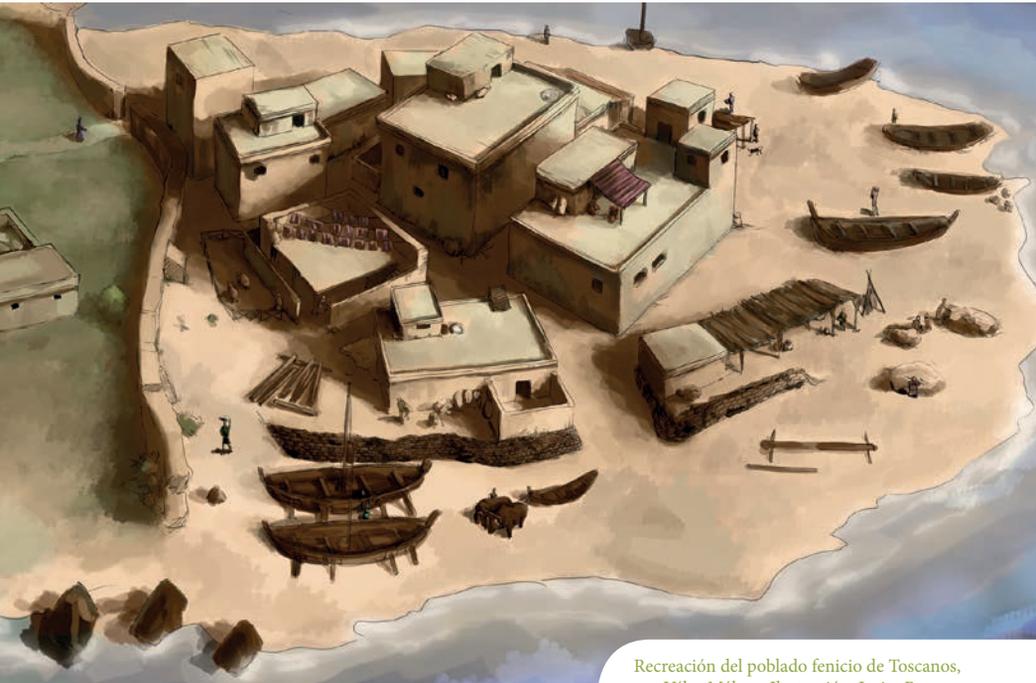
Torre de Manganeta, Vélez-Málaga (FJVR)

la margen derecha del río, formando parte del sistema defensivo de la costa en el siglo XVI.

En el kilómetro 19.8 de la etapa el itinerario lleva al visitante hasta el yacimiento fenicio de **Toscanos**, uno de los que conforman el conjunto de

yacimientos fenicios de la desembocadura del río Vélez, catalogados como Bien de Interés Cultural desde 2008.

Estos yacimientos fueron estudiados por el Instituto Arqueológico Alemán de Madrid a mediados de los años 60 del pasado siglo. En un primer momento pensaron que en este lugar se podía localizar la ciudad griega de Mainake, siguiendo las hipótesis del hispanista germano Adolf Schulten, que ya realizara algunos sondeos en el Cerro del Peñón en los años 40. Pero no se trataba de ella; sus excavaciones supusieron la documentación de la primera colonia fenicia del sur de la Península Ibérica. El éxito de estos trabajos motivó la presencia de esta institución del Ministerio de Asuntos Exteriores de Alemania



Recreación del poblado fenicio de Toscanos, Vélez Málaga. Ilustración: Javier Boyano



Vélez Málaga, Pedro de Texeira. Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos. (1664). Österreichische Nationalbibliothek



rante más de veinte años en la comarca.

El sitio de Toscanos inicia su existencia en momentos avanzados del siglo VIII a.C. Su emplazamiento, cuando se produce la llegada de los fenicios, debió ser una bahía que penetraba hacia el interior, con su puerto en una zona resguardada dentro del estuario de la desembocadura del río Vélez. Hoy se encuentra alejado varios kilómetros de la línea de costa, como resultado de la progresiva colmatación del río en tiempos históricos.

En la configuración urbanística del asentamiento destaca un amplio edificio ubicado en su centro. Presentaba tres naves y dos alturas, diferenciándose además del resto de los inmuebles por su cuidada factura, en la que se emplearon sillares de arenisca extraídos del entorno del Cerro del Peñón. Se ha propuesto que pudo cumplir varias funciones, tanto administrativas como de mercado e incluso de templo. Se destinó al acopio y redistribución de productos en el marco de una economía regional basada en el intercambio a larga distancia y de interdependencia con el mundo indígena.

Una circunstancia poco común en otras colonias fenicias se da en Toscanos: la existencia a unos 500 metros al noroeste, en el conocido como **Cerro de Alarcón**, de un robusto edificio aislado de planta rectangular y dos alturas, que ejercería funciones de defensa de la colonia durante el siglo VII a.C. En el siglo VI a.C., tanto

este sitio como parte de la ladera del Cerro del Peñón se englobaron dentro de una amplia muralla.

Los asentamientos contaban con áreas productivas especializadas. En Toscanos se ha documentado la forja de hierro, lo que constituye una de las más antiguas evidencias de este tipo de prácticas metalúrgicas en el Mediterráneo occidental.

Las colinas contaban con zonas de enterramiento situadas en el perímetro de los poblados, normalmente separadas de los mismos por una vaguada o un cauce fluvial. Los enterramientos más antiguos vinculados a Toscanos se localizan en la **Casa de la Viña** o en **Cerro del Mar**, al otro lado del río, y consistían en fosas donde se introducían vasijas conteniendo incineraciones y algunos jarros cerámicos relacionados con las actividades de limpieza del cadáver o consumo de bebidas llevadas a cabo durante el sepelio. En algunos casos se trató de vasos de alabastro o calcita procedentes de Egipto, que habían llegado a las colonias fenicias como resultado del comercio.

En el entorno de la desembocadura del río Vélez, el principal asentamiento es **Cerro del Mar**. Este poblado fue ocupado durante siglos, llegando a época romana. En su perímetro aparecieron piletas de salazón y hornos de producción de ánforas. Sobre los restos de Toscanos se construyó a su vez un asentamiento romano.





La necrópolis del poblado de Cerro del Mar es conocida como **Jardín**, y se ubica en la margen derecha del río. Se caracteriza por presentar una gran densidad de enterramientos, en los que se observa el cambio de ritual de la incineración a la inhumación. Aunque hay cierta variedad de enterramientos, como los hipogeos subterráneos, que alcanzan el siglo VI a.C., la mayoría de las tumbas son más sencillas y corresponden a fosas revestidas con sillares. Junto a algunos objetos personales, destaca la presencia de huevos de avestruz, en algún caso decorados con pintura roja y motivos geométricos.

Ascendiendo en paralelo al río Vélez, tras recorrer desde el inicio de la etapa algo más de 24 kilómetros, la ruta finaliza en Vélez-Málaga, una de las ciudades más importantes del reino nazarí de Granada.

UN POCO MÁS DE HISTORIA

Castillo y Yacimiento de Bezmiliana

En Rincón de la Victoria, ocupando un cerro elevado en la urbanización Gran Sol, se localizan los restos del Castillo de Bezmiliana. Por excavaciones arqueológicas efectuadas para la construcción de la urbanización donde se ubica, se ha constatado una ocupación que se inicia en el siglo IX, aunque se consolidará tras la victoria de Abd al-Rahman III sobre los sitios sublevados bajo el control de Umar

Ibn Hafsun, momento en que se reafirma el protagonismo de ciudades como ésta.

El castillo, que tenía torre del homenaje y adaptaba su configuración a la orografía del terreno, disponía a su vez de una villa amurallada, que se extendía por la ladera meridional del cerro. La arqueología determinó una ocupación ininterrumpida desde su fundación hasta el siglo XV, siendo especialmente relevante por sus pesquerías en las épocas almorávide y almohade, comenzando su decadencia en el siglo XIV y apareciendo como despoblado en fuentes documentales del año 1511.

Centro de Interpretación de la Fábrica de Azúcar Nuestra Señora del Carmen (Torre del Mar, Vélez-Málaga) y Casa Larios

La caña de azúcar es un cultivo originario de la India que fue introducido en la Península por los árabes y que, en el litoral mediterráneo andaluz, perfeccionó su manufactura y su cultivo durante toda la Edad Media. A partir del siglo XVI, tras la expulsión de los moriscos y con el auge de su cultivo en América, su producción entró en declive. Pese a ello, a partir del siglo XVII el cultivo para exportación se expande, especialmente en las zonas del litoral de Vélez-Málaga, suponiendo una fase de desarrollo económico y demográfico.

Los antiguos ingenios se regeneran



Castillo de Bezmiliana (siglos IX – XIV),
Rincón de la Victoria (JBSE)

en el segundo cuarto del siglo XVI. Tal es el caso de la Fábrica de Azúcar de Torre del Mar, cuya producción comenzó a finales de ese siglo, manteniendo el funcionamiento de su ingenio movido por animales. Posteriormente, primero con un intento fallido de Ramón de la Sagra y, segundo, en 1852, ya en manos de la familia Larios (los grandes productores de azúcar de España), fue ampliada y modernizada con maquinaria de vapor, pasando a llamarse Fábrica de Nuestra Señora del Carmen.

El conjunto industrial está formado por varias naves, chimeneas y otras diversas edificaciones, y se complementa con el Centro de Interpretación instalado en la Casa Larios, que alberga paneles con la historia de Torre del Mar y la industria del azúcar en la provincia de Málaga, además de servir de sede para exposiciones temporales.



Conjunto Histórico de Macharaviaya

Aunque con probabilidad la alquería Abu Yahya pudo ser el origen de la población, el mayor interés de Macharaviaya, Conjunto Histórico-Artístico desde 1983, radica en su constitución como localidad ejemplo del urbanismo ilustrado del siglo XVIII, con desarrollo estrechamente ligado a una importante familia local, los Gálvez, que ocuparon importantes cargos en la alta administración del Estado con Carlos III.

Se debe a José de Gálvez, segundo de los hermanos de la familia Gálvez, siendo ya marqués de Sonora y Ministro Universal de Indias, la implantación en 1776 de la Real Fábrica de Naipes en Macharaviaya. Este centro fabril gozaba del monopolio de la fabricación, distribución y venta de barajas de cartas para todo el territorio español en América. Su construcción supuso todo un programa de modernización de la villa que conllevó la construcción de dos nuevos caminos, el empedrado de sus calles y el suministro de agua necesario para garantizar el funcionamiento de la fábrica. Esta estaba constituida por varios edificios (almacenes, despachos, cuartos de impresión, amén de las propias viviendas de los operarios) a lo largo de la calle Naipes, hoy reconvertidos en viviendas. También se reedificó la iglesia sobre la antigua de 1505, donde está ubicado el panteón familiar.





La construcción de la fábrica supuso también la expansión demográfica del municipio, pues demandaba una mano de obra artesanal especializada que llegó a Macharaviaya para ocupar los nuevos puestos de trabajo.

La Fábrica inició su funcionamiento en 1776, interrumpiéndose entre 1791 y 1799, y cerrando definitivamente en 1815. En la actualidad puede visitarse el **Museo de los Gálvez**, que funciona como museo etnográfico y como centro de interpretación de la familia Gálvez.



Detalle de la fachada de la Iglesia Parroquial de San Jacinto, Macharaviaya (FJVR)

La arquitectura religiosa en los pueblos del interior

Como ocurre en muchos otros lugares de la provincia de Málaga, en los pueblos del interior de esta etapa destacan algunos edificios singulares de importancia patrimonial: las iglesias cristianas mandadas construir tras la conquista castellana de los Reyes Católicos en sustitución de los antiguos símbolos

sustitución de los antiguos símbolos musulmanes, en particular de los alminares y la voz de almuédano, marcando así con claridad la identidad religiosa y social del nuevo periodo histórico. Esto cobraba más sentido, si cabe, porque, aunque en Vélez-Málaga hubo repoblación con “cristianos viejos” para lograr el control administrativo y militar de la comarca, en las zonas rurales de interior quedó la población mudéjar, cuya permanencia, por otro lado, garantizaba un mejor aprovechamiento del suelo.

El proceso de cristianización sobre la población andalusí emprendido entre 1505 y 1510 a instancias de fray Diego de Deza, arzobispo de Sevilla, fracasó, lo que a la postre supuso la ruptura unilateral de las capitulaciones por parte de los castellanos y el empeoramiento de la situación general de los moriscos. Como parte de este proceso cristianizador, se construyen a partir de 1505 iglesias en pueblos como Totalán (Iglesia de Santa Ana), Moclinejo (Iglesia de Nuestra Señora de Gracia), Benagalbón (Parroquia Nuestra Señora de la Candelaria), Iznate (Iglesia Parroquial de San Gregorio VII) o Benamocarra (Iglesia Parroquial de Santa Ana), que presentan en sus estructuras elementos de la arquitectura y decoración mudéjares.





Vélez Málaga



ACCEDE A LA RUTA ONLINE

- Mapa Interactivo
- Perfil del Sendero
- Información General
- Información Medioambiental
- Otros

