

EL TERRITORIO, VIAS Y CENTURIACIONES

FERRAN ARASA

Departament de Prehistòria i Arqueologia. Universitat de València



LA RED VIARIA

Las vías romanas pueden clasificarse en diferentes tipos según su importancia. Así, Sículo Flaco, agrimensor del siglo I, distingue entre *viae publicae*, *viae vicinales* y *diverticula* o caminos de acceso a las propiedades. De la misma manera, según su acabado las vías recibían diferentes denominaciones: Ulpiano, a principios del siglo III, distinguía diferentes tipos de caminos según estuvieran hechos de tierra (*viae terrenae*), de grava (*glarea stratae*) o pavimentados (*silice stratae*). La variedad observada entre las vías, incluso en un mismo itinerario, dependía de la solidez del terreno natural y de los materiales y recursos disponibles.

Para construir una vía, los topógrafos (*gromatici*) estudiaban cuidadosamente el terreno y elegían los lugares más aptos para su paso. En primer lugar se excavaban dos pequeñas trincheras paralelas (*sulci*), y a continuación se excavaba el espacio intermedio hasta alcanzar un suelo firme (*fossa*). Aquí se preparaba un lecho de mortero, arena y piedras sobre el que se depositaban tres capas de piedras, grava y arena (*statumen*, *rudus* y *nucleus*), y finalmente se preparaba el empedrado (*summa crusta*), abombado en el centro para facilitar el desagüe. Dos bordes enlosados (*marginés* o *crepidines*) ceñían la calzada (*agger*), a lo largo de los cuales se disponían piedras en forma de cuña para consolidarlos (*gomphi*). Dos fosas laterales recogían el agua de lluvia. Las vías se construían por tramos, lo que explica los ligeros cambios de dirección que en ocasiones se observan sobre el terreno.

En la ascensión de montañas se solía utilizar el trazado en zig-zag, de manera que desde un ángulo se veía el siguiente. Cuando la vía atravesaba una zona rocosa se aprovechaba el firme natural, sin necesidad de cimentarla, tallando carriladas que servían como raíles para las ruedas de los carros. Estos trabajos eran necesarios cuando la calzada atravesaba terrenos difíciles como fuertes pendientes o junto a acantilados. Uno de los casos mejor conocidos es el de La Roca Tallada, entre Palanques (Els Ports, Castelló) y Castellote (Teruel), donde fue necesario abrir un paso tallado en la roca en un collado con fuertes pendientes. Algunos ejemplos de carriladas pueden observarse en el Mas de Mestres de Baix (Morella), posiblemente en una vía de carácter local que se dirigía hacia la ciudad de *Lesera* (La Moleta dels Frares, Forcall), y en Arguinás (Segorbe) en la vía que remontaba el río Palància.

La documentación escrita sobre los caminos romanos es de dos tipos: los itinerarios, o guías de carreteras, y las fuentes epigráficas, fundamentalmente los miliarios. La existencia de los itinerarios debe ponerse en relación con el servicio público de transporte, organizado por el emperador Augusto con la finalidad de disponer de un servicio de información rápido y eficaz. El *cursus publicus*





La vía Augusta a su paso por el Pla de l'Arc, entre Bell-lloc y la Pobla Tornesa (la Plana Alta).

Este es uno de los tramos mejor conservados de la vía, con un trazado rectilíneo de 8'2 km que apunta a una referencia orográfica.

garantizaba el transporte de mensajes, personas y mercancías que viajaban por cuenta de la administración estatal. Para ello se estableció en las carreteras más importantes una red de estaciones de posta para al cambio de caballos (*mutationes*) y para el descanso y manutención de los funcionarios de la administración estatal en camino (*mansiones*), entre los que se encontraban los correos (*cursores*). Estas estaciones estaban situadas a una distancia regular según su función, menor en el caso de los *stabula* para el cambio de caballos de los correos (12-14 km), y más larga para los *hospitia* que permitían pasar la noche (30-36 km).

LOS ITINERARIOS

Los itinerarios, verdaderas guías y mapas de carreteras de la época, eran de dos tipos: *itineraria adnotata* y *picta*, según fueran solamente escritos, una guía con la relación de estaciones y distancias, o tuvieran un formato cartográfico, lo más parecido a un mapa de carreteras actual. Los más importantes que proporcionan información sobre el País Valenciano son los Vasos de Vicarello, el Itinerario de Antonino y el Anónimo de Rávena. Los más antiguos son los primeros, que se fechan en los reinados de Augusto y Tiberio. No tienen carácter oficial y en cada uno de ellos aparece escrito en 4 columnas el itinerario de Gades a Roma con la relación de 106 estaciones y las distancias entre ellas. La información que proporcionan sobre tierras valencianas se refiere a los dos tercios septentrionales del trazado de la vía Augusta. El Itinerario de Antonino es un elenco de estaciones y distancias que se fecha en época de Diocleciano, a finales del siglo III; la vía Augusta queda repartida en diferentes trayectos parciales, de los que el segundo incluye su trazado por tierras valencianas. Finalmente, el Anónimo de Rávena es un documento tardío que posiblemente recoge información de un mapa del siglo III, al que se han añadido otros datos más recientes hasta el siglo VIII. No incluye distancias entre las estaciones y añade dos vías no citadas por el anterior que discurren por tierras valencianas: una que por Morella se dirigía hacia *Caesaraugusta* y otra que seguía la costa entre *Portum Sucrone* (Cullera) e *Ilici*.

◀ Principales vías, ciudades y mansiones y las distancias que las separaban.

En el País Valenciano los itinerarios sólo citan la vía Augusta y otros dos caminos secundarios, y omiten otras vías de importancia que sin duda debieron existir.

Los itinerarios nos proporcionan información sobre 25 estaciones de la red viaria principal en el País Valenciano, de las que 6 son ciudades y pueden ser identificadas con seguridad (*Saguntum, Valentia, Saetabis, Dianium, Lucentum e Ilici*). Estas estaciones pertenecían a dos caminos: la vía Augusta y otra que tenía su principio y su final en ella siguiendo la costa entre el Xúquer y Elx. Entre las de la vía Augusta había postas de carácter oficial, como las mencionadas ciudades e *Intibili, Ildum, Sebelaci, Sucro, Statuas, Turres, Ello, Aspis* y *Thiar*; y posiblemente otros establecimientos privados, las denominadas genéricamente *tabernae*, entre las que podían encontrarse *Novlas* y *Aras*, mencionadas únicamente por documentos privados como los Vasos de Vicarello. Entre las oficiales, por su proximidad a otras estaciones, es posible plantear la función de *mutatio* de *Statuas* y *Aspis*. Sus topónimos son en algunos casos de indudable origen ibérico, como *Ildum* e *Intibili*, y en otros claramente latinos, como *Alterum, Aras, Statuas*, etc.

Las posibilidades de identificar las estaciones que no estaban situadas en ciudades son bastante limitadas por la falta de evidencias; para ello pueden tenerse en cuenta las distancias mencionadas por los itinerarios y miliarios, los yacimientos arqueológicos y su localización geográfica. Según estos criterios, en la vía Augusta y siguiendo un recorrido norte-sur, *Intibili* podría reducirse a Traiguera o La Jana; *Ildum* a L'Hostalot (Vilanova d'Alcolea), según la reducción tradicional que ha venido a confirmar el miliario de Caracalla; *Novlas* a La Quadra de Na Tora (Castelló de la Plana); *Sebelaci*, 2'9 km hacia el sur, posiblemente en la partida de Ramonet (Almassora); *Sucro* a L'Alter de la Vintihuitena (Albalat de la Ribera); *Statuas* a Moixent; *Turres* hacia La Font de la Figuera; *Aras*, tan sólo a 4'4 km al sur de *Turres*, posiblemente en la encrucijada con el Camino de Aníbal; *Ello*, al Monastil (Elda); *Aspis*, entre Novelda y Monfort; y *Thiar*, a Pilar de la Horadada. En la segunda vía mencionada parece razonable la reducción de dos poblaciones: *Portum Sucrone* a Cullera y *Allon* a La Vila Joiosa.

LOS MILIARIOS

Las fuentes epigráficas tan sólo dan noticia de la vía Augusta a través de los miliarios y de un camino privado en una inscripción rupestre de Algimia de Almonacid. Los miliarios constituyen la mejor prueba para confirmar el origen romano de un camino. En tierras valencianas la vía Augusta fue el único de los caminos romanos que –hasta donde hoy sabemos– se amojonó con miliarios. Los hallazgos de Bétera y Segorbe, atribuidos a sendos caminos que desde *Saguntum* se dirigían hacia *Edeta* y *Caesaraugusta*, respectivamente, parecen corresponder por sus proporciones a fustes de columnas arquitectónicas más que a miliarios anepigráficos.

Los miliarios eran columnas de piedra que se erigían a una distancia de mil pasos (1.481'5 m). En su superficie se inscribía un texto con información sobre el nombre del constructor o restaurador de la vía, el



Miliario de Borriol (la Plana Alta, Castellón) dedicado al emperador Decio. 250 d.C.

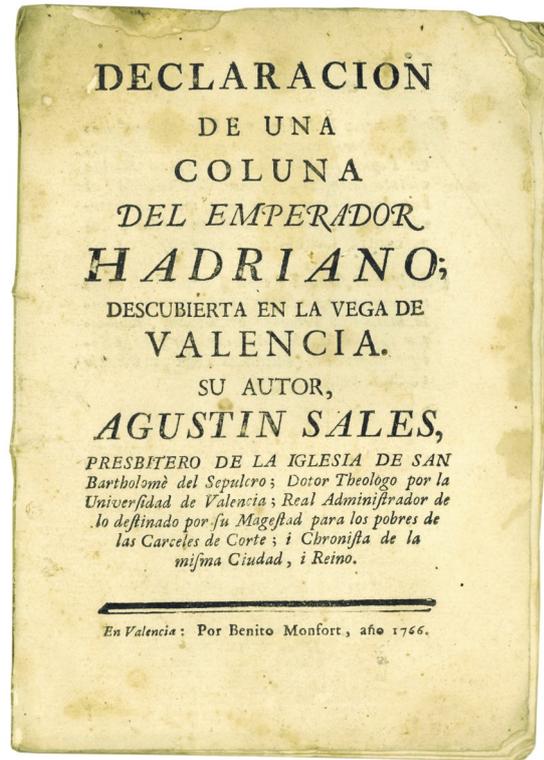
La abundancia de miliarios que pueden fecharse en el siglo III debió obedecer más a razones propagandísticas que a obras de reconstrucción de la vía Augusta.

nombre de ésta y la distancia que los separaba del punto de partida o de llegada. En el País Valenciano se han encontrado 24 de estos monumentos, labrados en piedras locales como la caliza y sobre todo la arenisca. Su distribución geográfica es bastante desigual, pues en un tramo de unos 100 km de la vía, entre el río Cervo y Xilxes, se han encontrado 20 ejemplares. Destaca su reducido número en las comarcas centrales, donde sólo se ha documentado uno inseguro en Sagunt y otro en Valencia, y también en las meridionales, con dos más en Orihuela y Pilar de la Horadada.

La mayor parte de estos monumentos se han encontrado fragmentados y algunos han desaparecido. Tan sólo 14 conservan al menos una parte de la inscripción y proporcionan alguna información de interés para la historia de la vía; de ellos, 8 pueden atribuirse a un emperador determinado, en algunos casos con la fecha concreta de erección. Destaca la ausencia del emperador epónimo, Augusto, de quien hasta ahora no se ha encontrado ningún miliario. El más antiguo de los conocidos, incompleto y no conservado, se encontró en Les Coves de Vinromà y puede atribuirse con dudas a Tiberio (33-34). A continuación, el de Adriano (117-138) encontrado en Valencia, también desaparecido, es la primera prueba de intervenciones en la parte central del tramo valenciano de la vía. La mayor parte de los miliarios valencianos se fechan en el siglo III y su presencia no debe obedecer en todos los casos a obras de refacción de la vía, sino a razones propagandísticas. Destacan entre ellos los de Vilanova d'Alcolea, dedicado a Caracalla (214); el de Pilar de la Horadada, a Maximino (235-238); el de Borriol, a Decio (250); el de Xilxes, a Treboniano Galo (252); el de Sagunt, dudoso, a Carino (282-283); y el encontrado entre La Pobla Tornesa y Borriol, desaparecido, el último de atribución segura, a Galerio (293-311). Finalmente, el de Pilar de la Horadada debe corresponder a un emperador de esta misma época y el de La Jana debe ser más tardío, posiblemente del siglo IV avanzado.

LA VIA AUGUSTA

La red viaria romana en tierras valencianas estableció un esquema que aun siguen las principales carreteras actuales. Está constituida básicamente por un eje longitudinal, la vía Augusta, que atraviesa de norte a sur nuestro país y une la mayoría de las principales ciudades de la época: *Saguntum*, *Valentia*, *Saetabis* e *Ilici*. Desde este camino arrancan en la mitad septentrional una serie de ejes transversales que en dirección oeste permiten la comunicación de la zona costera con el valle del Ebro y la Meseta a través de las tierras montañosas del interior. El más septentrional pasaba por Morella y Forcall, otro seguía desde Sagunt por el valle del Palancia, en el centro arrancaba otro



Portada del opúsculo del cronista Agustín Sales sobre el hallazgo del miliario del emperador Adriano (117-138).

El miliario fue encontrado en 1766 a la altura del puente de Peris y Valero, en las obras de reparación del Camino Real de València a Xàtiva realizadas bajo el reinado de Carlos III.

desde València por Requena y finalmente –poco más allá de La Font de la Figuera– desde la vía Augusta seguía un último camino hacia Andalucía.

El topónimo vía Augusta figura en 5 miliarios: en los de Les Coves de Vinromà, Vilanova d'Alcolea y Borriol se conservaba completo y en los de La Pobla Tornesa y Castelló de la Plana, incompleto. La presencia de este hodónimo nos permite no sólo confirmar su utilización a lo largo de al menos tres siglos, sino también fijar el trazado general del camino. El inicio del cómputo de las millas en el punto considerado el principio de la vía (*caput viae*) debía estar situado en la estación *Summo Pyrenaico*, desde donde comenzaba la numeración en dirección sur. Ésta se conserva completa tan sólo en los miliarios de Les Coves de Vinromà (278) y Vilanova d'Alcolea (283), y en el de Borriol puede restituirse la cifra de 298.

La vía Augusta fue sin duda el eje principal de comunicaciones de las provincias hispánicas con Roma. El emperador Augusto debió iniciar su construcción después de la visita a Hispania en los años 15-14 a.C. Fue jalonada con miliarios erigidos entre los años 8 y 2 a.C., que posiblemente reflejan su construcción progresiva en dos grandes tramos: el primero desde el *Summus Pyrenaeus* hasta *Castulo* (Jaén), y el segundo desde esta ciudad hasta *Gades* (Cádiz), con una duración aproximada de los trabajos de 12 años. Su longitud total según los itinerarios de la época es de 1.005 millas, o sea, 1.488 km. Pero a la hora de fijar su trazado hasta el valle del Guadalquivir, los ingenieros de Augusto no siguieron el viejo camino de Sierra Morena por Albacete, sino que como explica el geógrafo Estrabón la llevaron a *Carthago Nova*, desviándola por el río Vinalopó hasta la llanura litoral donde se encuentra *Ilici* (Elx). Desde Cartagena, la vía Augusta se dirigía hacia el oeste por *Acci* (Guadix), y seguía por *Corduba* e *Hispalis* (Sevilla) hasta *Gades*. El emperador la dotó de un servicio de posta, o sea, de la infraestructura necesaria para garantizar el transporte público.

De las vías romanas que atravesaban las tierras valencianas, la vía Augusta es la única de la que los itinerarios dan las distancias entre las estaciones de posta. Según las cifras que transmiten, el cómputo total de su trazado por tierras valencianas puede calcularse, con las correcciones necesarias, en unas 275 millas (407 km). Su trazado es en general mejor conocido en el tercio septentrional, donde encontramos algunos tramos bien conservados. Entre *Dertosa* (Tortosa) y la estación de *Aras*, que posiblemente refleja en su nombre el carácter sagrado del *trivium* o cruce con el Camino de Aníbal, había 177 millas (262 km). Hasta *Valentia* la vía sigue un trazado más o menos paralelo a la costa en dirección SSO. Desde *Dertosa* sigue el corredor prelitoral de Godall hasta atravesar el río de la Sénia y entra en tierras valencianas por Sant Joan del Pas. Después sigue el corredor central de Les Coves de Vinromà por Sant Mateu hasta llegar al Pla de l'Arc, entre Bell-lloc y La Pobla Tornesa, donde se conserva un tramo de más de 8 km, un magnífico ejemplo de trazado rectilíneo siguiendo una referencia orográfica. Después desciende por el estrecho valle de Borriol hasta el llano litoral, atraviesa el río Millars y sigue un largo trazado mal conocido por toda la comarca de la Plana Baixa hasta Almenara, desde donde se dirige de nuevo en un tramo recto por el Camí Vell hasta *Saguntum*.

De *Saguntum* se dirige a *Valentia* en un largo tramo rectilíneo en el que posiblemente sirve de *kardo maximus* a la centuriación de L'Horta Nord. Al sur de *Valentia* ejerce la misma función en la centuriación de L'Horta Sud. Desde esta ciudad la vía cambia su orientación hacia el sur. Después de rodear l'Albufera y atravesar el río Xúquer, se dirige por Alzira y Manuel hasta Xàtiva, desde donde vira hacia el SO por el corredor del río Canyoles hasta La Font de la Figuera. Poco más allá de esta población debía estar situada la estación de *Aras*, desde donde había 121 millas (179 km) hasta *Carthago Nova*. Desde *Aras* la vía gira hacia el SSE y se dirige hacia Villena para seguir el río Vinalopó por Elda hasta *Ilici*, donde posiblemente servía de *kardo maximus* a la centuriación de esta colonia. De allí vira de nuevo hacia el SSO y, después de atravesar el río Segura, sale de tierras valencianas por Pilar de la Horadada hacia *Carthago Nova*.

OTRAS VIAS

La segunda en importancia de las mencionadas por los itinerarios es una *via per loca maritima* que desde de *Sucro* se dirigía hacia *Ilici*, es decir, un camino que tenía su inicio y su final en la vía Augusta siguiendo la costa entre el río Xúquer y esta ciudad del Baix Vinalopó. En su trazado estaban situados *Portum Sucrone*, posiblemente Cullera, y las ciudades de *Dianium* (Dénia), La Vila Joiosa (*Allon* ?) y *Lucentum* (el Tossal de Manises). Es posible que esta vía no fuera un camino carretero en todo su trazado, dadas las dificultades orográficas que debía salvar entre Dénia y La Vila Joiosa.

La tercera y última de las mencionadas por los itinerarios es una vía transversal que tenía su inicio en la primera de las mansiones de la vía Augusta situada al sur de *Dertosa*, *Intibili*, para dirigirse por la comarca de Els Ports de Morella hacia *Contrebia*, emplazada en las cercanías de *Caesaraugusta*. De ésta nos queda un magnífico ejemplo de *via per montes excisa*, es decir, un camino cortado en la roca, en el paraje conocido de forma muy expresiva como La Roca Tallada, por donde discurre el límite entre Castellón y Teruel.

Los itinerarios romanos no mencionan otras vías transversales cuya existencia parece indudable: la que desde *Saguntum* se dirigía en dirección NO siguiendo el valle del río Palància hacia *Caesaraugusta* por Teruel; y la que desde *Valentia* se dirigía hacia el oeste por Requena y tierras de Cuenca hacia el centro de la Península.

Además de estas vías principales, la red viaria estaba constituida por otras de menor importancia que comunicaban algunas ciudades entre sí, como debió ser el caso de *Edeta* (Llíria) con *Saguntum* y *Valentia* y de *Saetabis* con *Dianium*, por otras que comunicaban las tierras del interior, las vías locales y los caminos privados como el mencionado en la inscripción rupestre de Algimia de Almonacid, donde se avisa al caminante de que se encontraba en el camino privado (*iter privato*) de Marco Bebio Severino.

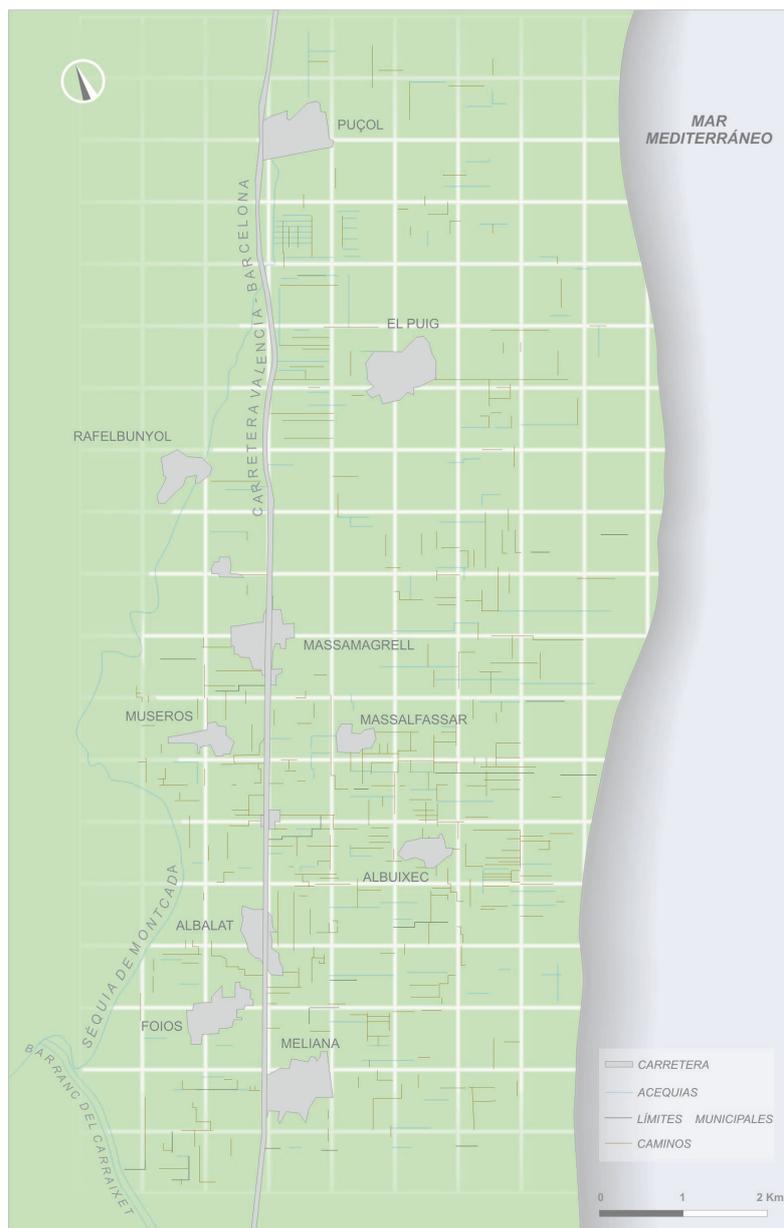
LAS CENTURIACIONES

Posiblemente la imagen más conocida del paisaje rural romano sea la parcelación geométrica. El sistema, llamado centuriación, era una práctica de origen militar pero con una aplicación mayoritariamente agraria. Inicialmente se utilizó para el reparto de tierras en los asentamientos coloniales, pero con el tiempo su uso se extendió a toda división agraria. Su aplicación conllevaba la reestructuración de un territorio con la finalidad de ponerlo en explotación. Las operaciones de transformación que se realizaban eran de mayor impacto ambiental que la simple regularización, ya que podían incluir la deforestación, la construcción de una red viaria, de una ciudad, de asentamientos menores, de una infraestructura hidráulica, etc. La parcelación romana se presenta como una estructura regular, repetida, de orientación constante, fundada sobre el cruce de ejes perfectamente rectilíneos, trazados a intervalos idénticos y paralelos a dos ejes mayores: el *kardo maximus* (KM) y el *decumanus maximus* (DM). Toda operación de agrimensura generaba documentos escritos, mojones de piedra que fijaban los límites del territorio dividido (*cippus terminalis*).

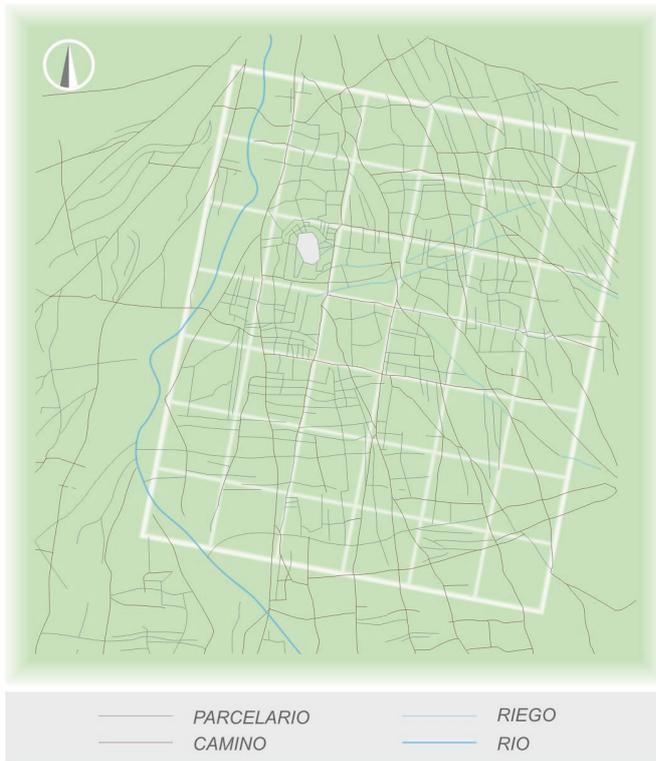
La división geométrica del terreno podía hacerse utilizando unidades cuadradas o rectangulares. La centuriación consistía en la división regular del territorio en grandes cuadrados, las centurias. La centuria estándar era un cuadrado de 20 *actus* (35'5 m) de lado (710 x 710 m), cuyos límites eran caminos; dos *actus* cuadrados equivalían a un *iugerum*. El origen del nombre radica en el hecho de que inicialmente se repartía entre 100 propietarios, a cada uno de los cuales se le adjudicaban 2 *iugeri* (2.523 m²), que equivalen a 1 *heredium*. La división *per strigas et scamna* era el sistema más antiguo de división agraria. Eran rectángulos que podían disponerse de forma diferente. Las subdivisiones entre propiedades se establecían por medio de *rigores*, es decir, de líneas divisorias que no se basaban en caminos. También había divisiones por otros módulos rectangulares y por cuadrados atípicos, o sea, diferentes a 20 x 20 *actus*.

La centuriación de L'Horta Nord, según Cano. [Tratamiento gráfico A. Sánchez].

El territorio de la colonia de Valentia fue parcelado geométricamente tomando como eje posiblemente la vía Augusta.



Aunque hay referencias anteriores sobre las centuriaciones en tierras valencianas, como las de R. Chevalier en 1961, que cita indicios en Valencia, y de García y Bellido en 1972, que publicó una breve nota sobre la centuriación de *Ilici*, el verdadero inicio de la investigación puede situarse en 1974 con la publicación de la obra *Estudios sobre centuriaciones romanas en España*, dirigida por V. M. Rosselló, donde se estudiaban, entre otros, los catastros de Castelló de la Plana, L'Horta Nord, *Ilici* y el Vina-lopó. Con posterioridad se publicaron otros trabajos como el de Bazzana sobre parcelaciones en la Plana; de Rosselló en Caudete y Villena; de Pingarrón en L'Horta Sud; y de Ponce en Sax. En los últimos años, Ariño y Gurt en colaboración con otros autores y González Villaescusa han realizado una revisión de algunos de estos trabajos.



Restitución de la centuriación de Elx, según Gurt y otros. [Tratamiento gráfico A. Sánchez].

Éste es sin duda el mejor ejemplo conservado de parcelaciones geométricas romanas en el País Valenciano.

LAS PRINCIPALES CENTURIACIONES VALENCIANAS

De norte a sur, la parcelación de Castelló de la Plana estudiada por López Gómez en 1974 parece claramente medieval, posiblemente del siglo XIV. Ni sus características morfológicas ni el módulo permiten atribuirle un origen romano. Las referencias documentales al amojonamiento de la Devesa de Castelló y los topónimos que designan a los caminos apuntan en la misma línea. Entre Castelló de la Plana y Nules, Bazzana ha identificado vestigios de parcelaciones y de un itinerario que considera prerromano que puede estar relacionado con ellas. El conjunto es una yuxtaposición de parcelaciones pequeñas y divergentes, en ocasiones parcialmente solapadas, donde el módulo es de 1.160 m, es decir, de 32 *actus*. El cambio sucesivo de orientación dependería del curso del camino preexistente, El Caminàs. Pero estos cambios de orientación corresponden más bien a varios parcelarios de pequeña extensión, en los que el módulo no es uniforme y la retícula no es estrictamente ortogonal, sino que está muy adaptada al terreno y condicionada por las líneas de drenaje.

En la comarca de L'Horta Nord se conservan vestigios de la centuriación conocida como de La Séquia de Montcada. Los vestigios geométricos llevaron a Cano, en 1974, a plantear la existencia de un parcelario del que la vía Augusta, prácticamente coincidente con la carretera de Barcelona (N-340), podía ser el *kardo maximus*. Muchos de los límites cartografiados concuerdan con divisoria de los municipios actuales, rectos y formando ángulos rectos, y con las acequias y obras de drenaje. La máxima densidad de trazas se conserva entre Meliana y Massamagrell. Albalat señala el eje de la parcelación, que tendría un total de 120 centurias (6.048 ha). Posteriormente, Sales, que ha estudiado el regadío de La Séquia de Montcada, propone un nuevo *kardo* en una línea recta que uniría El Monestir del Puig y El Pont de la Trinitat de València, y destaca también que dicha acequia tiene que ser posterior a la centuriación. González Villaescusa, que ha revisado esta centuria-

ción, señala la presencia de un módulo de 706 x 706 m y destaca también que no tiene relación alguna con el sistema de regadío existente en la zona, dada la incoherencia del parcelario con la estructura general de irrigación.

En la comarca de L'Horta Sud, Pingarrón estudió una reducida centuriación alineada con el itinerario del Camí Reial de Madrid que posiblemente sigue la vía Augusta y se extiende entre Benetúser y Silla. El eje de la carretera N-340 es paralelo al esquema de unas 10 ó 12 centurias que comprenden entre 3.000 y 4.200 ha. Caminos secundarios, acequias, límites municipales y algún antiguo muro conservan las trazas centuriales. La especial situación geográfica permite pensar en una probable bonificación de la orilla de la cercana Albufera, ya que algunos componentes del sistema de regadío de Favara se adaptan a la geometría parcelaria. Esta parcelación, que algunos autores consideran insegura, ha sido revisada por González Villaescusa, quien señala la presencia de un módulo de 706 x 706 m, la prolonga al norte del río Turia y propone su identificación con la que se efectuaría en tiempos de la fundación colonial de *Valentia* en el 138 a.C.

La centuriación de *Ilici*, estudiada por González Pérez en 1974, es la más espectacular del País Valenciano con sus 225 centurias (11.340 ha), su centro situado en la ciudad y los límites fosilizados en la red viaria y urbana actual. El *kardo maximus*, orientado de N a S, sigue una calle de la población y la carretera de Dolores hasta L'Alcúdia, por lo que debía ser un tramo de la vía Augusta. El *decumanus maximus* coincide con El Camí de Viscarra, y las acequias de riego muestran muchos rastros coincidentes con la cuadrícula catastral, como La Séquia Major que presenta tramos en zig-zag. La parcelación se conserva de manera más perfecta en la zona más valiosa y ocupada, es decir, la regada. Esta restitución inicial fue criticada por Corzo, quien corrigió la orientación. Posteriormente, Gorges dio por buenas ambas propuestas y las puso en relación con dos asentamientos coloniales consecutivos, uno de César y el otro de Augusto. La última revisión efectuada por Gurt, Lanuza y Palet confirma la propuesta de González, fija una orientación de 7'5° respecto del norte geográfico, establece un módulo canónico de 710 x 710 m y considera posible una extensión mayor que la indicada por aquél, desde la sierra hasta la albufera, ocupando todo el llano de Elx. En cuanto a las relaciones morfológicas entre la ciudad y el parcelario, la colonia se localiza aproximadamente en el centro de la *pertica*, aunque las orientaciones son diferentes, hecho que puede explicarse porque *centuriatio* y trama urbana no nacen simultáneamente en el tiempo. Sin embargo, ambas estructuras no se organizan de forma independiente, ya que la ciudad ocupa el espacio de media centuria.

Finalmente, en cuanto a las cuatro parcelaciones estudiadas por Rosselló entre Caudete y Villena, González Villaescusa ha señalado su posible origen medieval. Este mismo autor ha indicado la existencia de una centuriación en Lliria con un módulo de 706 m, de la que a penas quedan trazas. Finalmente, las parcelaciones estudiadas por Llobregat en El Pinós, formada por unas 25 centurias, y por Ponce en Sax, con unas 2.500 ha, no han sido revisadas.