

**MIGUEL ÁNGEL RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ**

*Un desaparecido puente de piedra sobre el río Palancia,  
junto a Soneja.*

«ESTUDIS CASTELLONENCs»  
Nº 11 2006-2008, pp. 35-56



La Confederación Hidrográfica del Júcar ejecutó, durante el año 2009, un costoso proyecto de restauración medioambiental en la ribera del río Palancia comprendida dentro del término municipal de Soneja. Una de las actuaciones de dicho proyecto –la necesaria limpieza del cañaveral a lo largo de las márgenes del río– devolvió a la luz, tras permanecer largo tiempo enterrado, uno de los machones del antiguo puente sobre el que transitó, en otro tiempo, el camino de herradura que llevaba de Soneja a Azuébar, y que conducía hasta la capital de la provincia. Con este son apenas cuatro los machones o pilas-tras que podemos hoy volver a contemplar, de las cinco con que contó aquel puente del que tan poco se ha dicho y escrito hasta ahora. Nada menciona Fornés Gil sobre este puente ni sobre el viejo puente de Sot de Ferrer, por ocuparse –según expresa– de «las obras de Ingeniería Civil que a mi juicio son más relevantes desde la cabecera del río hasta una reciente, majestuosa y no menos polémica obra como es la Presa de Algar» (2004: 103). Con las líneas que siguen pretendemos desvelar hechos ocurridos, características constructivas y una imagen recuperada de ese puente que desapareció hace casi noventa años<sup>1</sup>.

#### ANOTACIONES PREVIAS SOBRE EL ORIGEN DEL PUENTE ACTUAL

El puente sobre el que hoy transita la carretera CV-230, ya en su temprano punto kilométrico 1, a su paso por el término municipal de Soneja, fue construido en 1923, poco antes de instaurarse la dictadura de Miguel Primo de Rivera. Cuentan las personas más mayores de esta villa<sup>2</sup> que el proyecto inicial para el nuevo puente contemplaba atravesar la huerta de Soneja por sus partidas de la Cueva y la Mantellina, queriendo que quedase situado cerca del lugar, en las afueras del municipio, por donde el camino que conducía hacia Almedíjar pasaba sobre el río (lugar de menor profundidad donde se colocaban piedras planas, denominadas “pasaderas”, para permitir el paso sobre ellas). Pero esta opción, al parecer, fue rechazada de manera fulminante porque suponía la expropiación de unas tierras pertenecientes a cierto vecino y contribuyente destacado (cuya identidad creemos prudente mantener en el anonimato aun noventa años después). Por ello, la ubicación del puente proyectado fue finalmente establecida en su actual emplazamiento<sup>3</sup>, a 27 metros del puente empleado hasta entonces, tomando –eso sí– tierras de la falda del monte contiguo, junto a la partida de la Cueva y al camino, para conformar el terraplén requerido. Fue una obra civil integrada dentro de la actuación más amplia que supuso la ade-

---

1. Este artículo nace del apunte *A propósito de otra conmemoración de cuatro siglos* (Rodríguez Rodríguez, 2009), ofrecido en el libro de las fiestas patronales de Soneja de 2009.

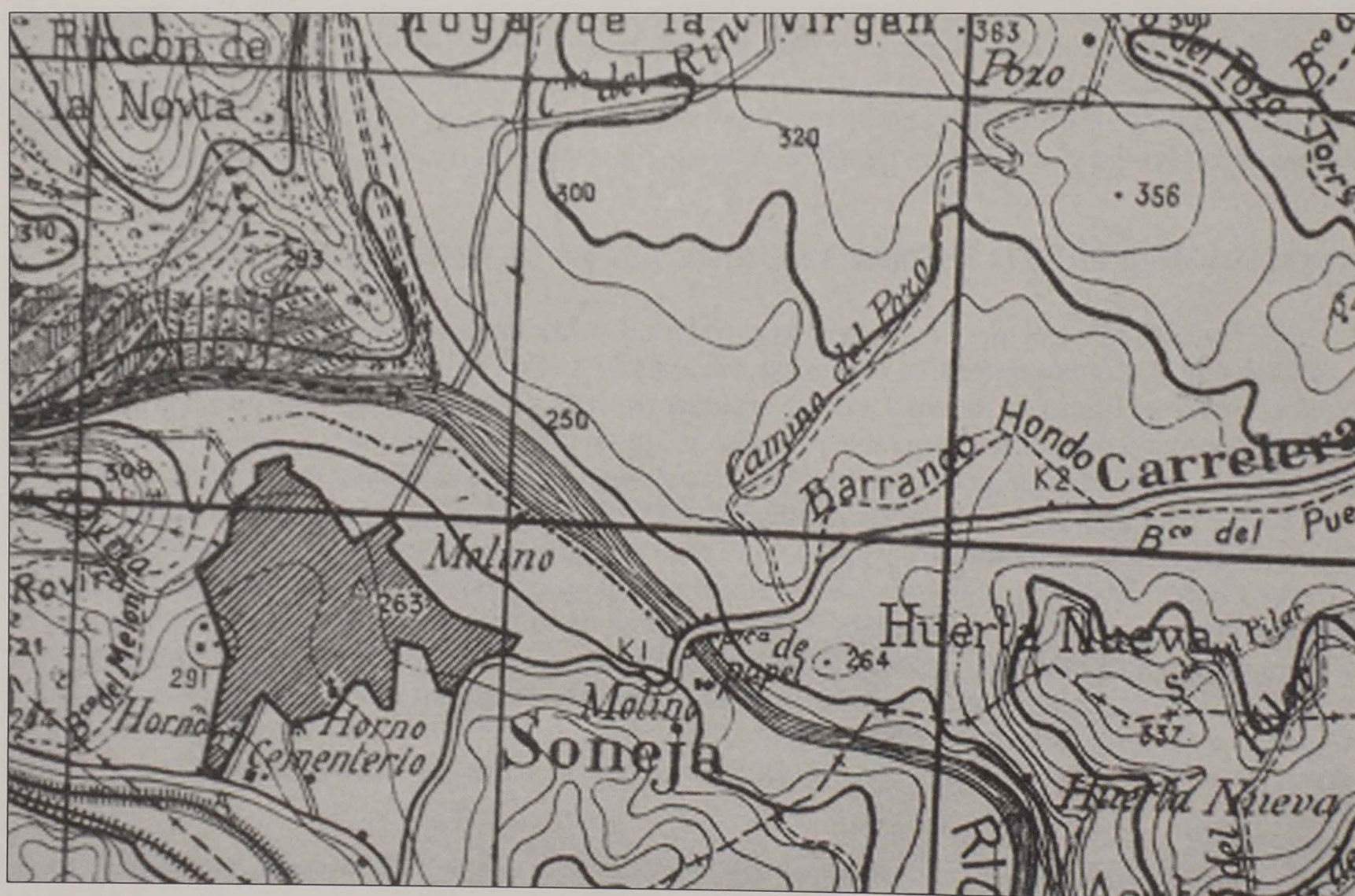
2. Testimonio oral de Miguel Soriano Gil, tomado en Soneja el 31 de enero de 2009.

3. UTM (datum ED50): 720952.40 X, 4410808.97 Y, huso 30; 39° 49' 4.41" N, 0° 25' 7.08" O.





Machones del antiguo puente y, tras ellos, el puente actual.



Plano cartográfico de 1938, aunque con expresión de datos anteriores a 1913 (Instituto Geográfico, 1938). Nótese el trazado del antiguo camino y su paso sobre el desaparecido puente.



## UN DESAPARECIDO PUENTE DE PIEDRA SOBRE EL RÍO PALANCIA, JUNTO A SONEJA

cuación como «carretera Soneja-Nules» (Expropiaciones, 1913: 662; El Imparcial, 1917: 3; Obras públicas, 1925: 62; Obras públicas, 1927: 337) de aquel polvoriento camino de herradura que salvaba el Palancia gracias al antiguo puente<sup>4</sup>; una calzada que discurría entre cultivos de algarrobos, cereales, viñas y algunos naranjos, y que bordeaba la entonces prometedor fábrica «Papelera del Palancia»<sup>5</sup>. De aquel momento data también la casilla de peones camineros que aún se erige junto al nuevo puente.

Acabada la obra, aquel otro puente –más que centenario– fue dinamitado, y sus lajas y mampuestos de piedra volaron por los aires para acabar esparcidos por el cauce y ser arrastrados por las aguas del río. Este es un hecho que nos sorprende hoy, pero que hemos de situar dentro de la lógica de una época ajena, a menudo, a voluntades de conservación del patrimonio tradicional propio del medio no urbano<sup>6</sup>. Paradójicamente, un fin similar pudo haber tenido el nuevo puente tan sólo quince años después de su construcción, durante la última guerra civil, cuando sus pilastras fueron barrenadas y preparadas para poder alojar cargas explosivas que lo volasen ante una eventual –pero siempre amenazante– cercanía del ejército rebelde al Gobierno republicano<sup>7</sup>. Sin embargo, esto no ocurrió. Los avatares bélicos se desarrollaron de otro modo y algo peor, sin duda, fue lo que acaeció a su alrede-

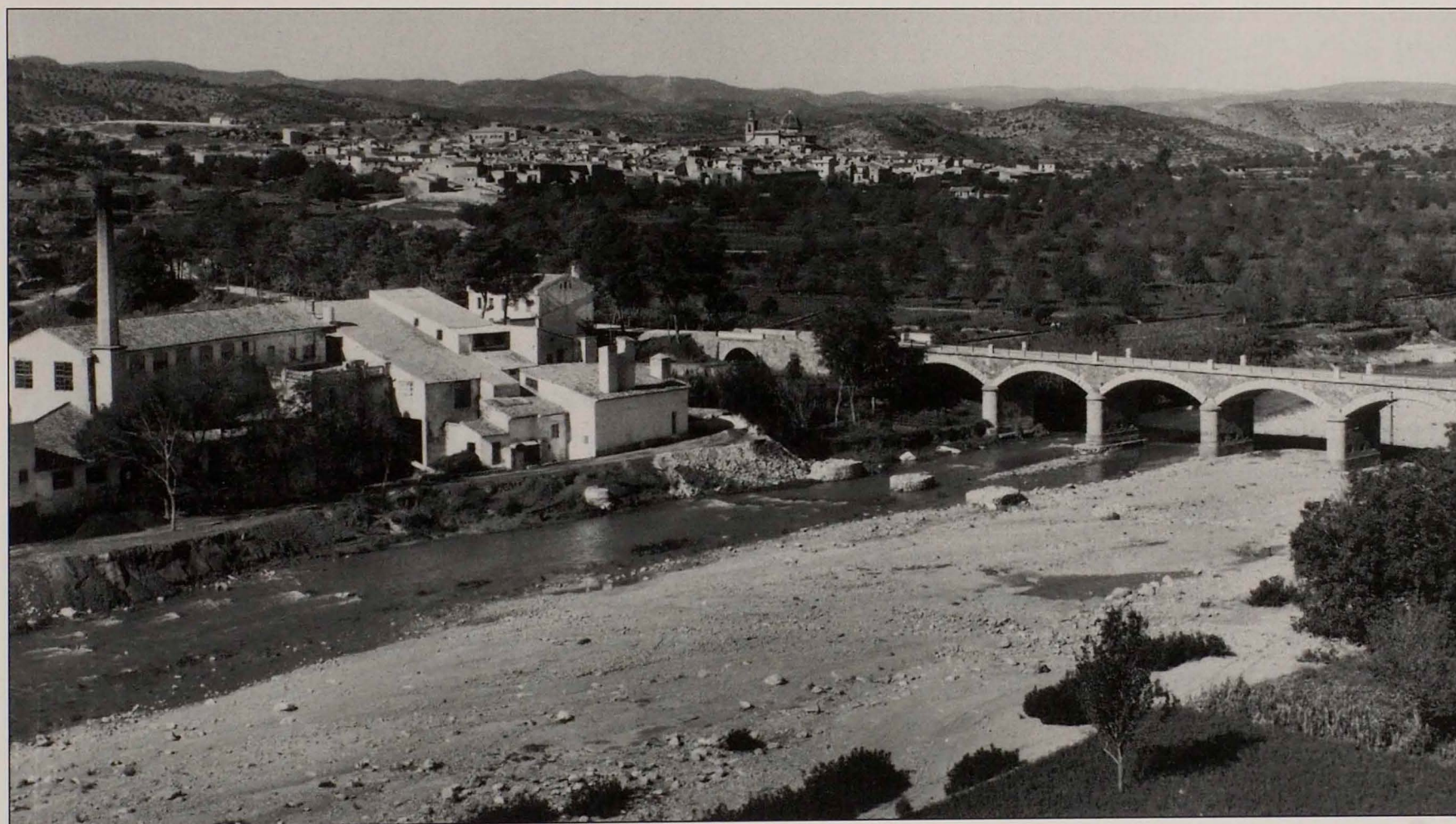


Foto del puente actual tomada hacia 1960 (Fondo fotográfico de la Biblioteca-Archivo de la Diputación de Castellón), donde se observa el barrenado de las pilastras practicado durante la última guerra civil.

4. UTM (datum ED50): 720986.81 X, 4410787.17 Y, huso 30; 39° 49' 3.66" N, 0° 25' 5.66" O.

5. También de los primeros años veinte data la casa de peones camineros situada todavía junto al puente, que fue erigida para dar habitación a los trabajadores que construyeron la nueva carretera. Tras años de abandono, el inmueble fue cedido en uso por la Generalitat Valenciana al Ayuntamiento de Soneja, el cual lo habilitó como Centro de Interpretación del paraje natural municipal de La Dehesa, comenzando a funcionar como tal el 15 de julio de 2006.

6. Por desgracia, este tipo de sacrificio patrimonial todavía sigue practicándose en el presente para contentar a un urbanismo rectilíneo y depredador. Como ejemplo, sírvanos citar la demolición en 2005 de uno de los últimos lienzos de la muralla de época carlista que existió en Soneja, detrás del llamado «rincón de Valentín» y donde hoy se halla el número 3 de la calle de San Miguel; o el derribo sistemático de viviendas con fachada modernista que está sucediendo desde hace unos años en el barrio valenciano del Cabanyal, abandonado conscientemente a la incuria y a la degradación para justificar su expolio especulativo.

7. Los agujeros practicados para alojar posibles cargas explosivas, en caso de haberse estimado necesario, fueron rellenados hace unos años.



dor, entre el 7 de abril y el 2 de mayo de 1939: un *campo de concentración* o –más bien– centro de acogida, clasificación y distribución a batallones de trabajo, por donde pasaron 13.000 prisioneros republicanos una vez finalizada la guerra, y que llegó a contabilizar un pico máximo de 12.373 presos el día 11 de abril (AGMAV, C. 1.874, Cp. 10, D. 2, f. 7; Rodríguez Rodríguez, en prensa).

La idea de aquella carretera entre Soneja y Nules había comenzado a fraguarse en 1913, en sustitución de otra obra cuyo proyecto se mantuvo de 1905 a 1912. Aquel fallido, aunque interesante, proyecto original consistía en la construcción de una nueva línea férrea que, comprendida dentro del Plan de Ferrocarriles Secundarios (1905: 76), pretendía comunicar Ahín con Nules pasando por Soneja (Real Decreto, de 31 de marzo, aprobatorio del adjunto plan de ferrocarriles secundarios, 1905, abril 4: 46). Ignoramos las razones –¿presupuestarias?, ¿técnicas?, ¿por desarrollo de la automoción?– que llevaron a rechazar este proyecto inicial, pero lo cierto es que la concepción de ese trazado férreo varió en aquellos últimos años para tratar de enlazar Soneja y Nules, obviando Ahín (Settier, 1912: 169). Finalmente, el proyecto fue archivado y sustituido por la construcción de la carretera que ahora conocemos y de la que hacemos uso. No obstante, parte de ese capital reservado a la mejora del ferrocarril en tierras castellonenses mantuvo su destino y fue empleado en la adquisición de parcelas de terreno para el ensanche de la estación de Soneja, entre 1915 y 1923; una estación de la que entonces hacía uso la “Compañía del Ferrocarril Central de Aragón” (1916: 341; 1923: 320; 1924: 491).

#### BARRUNTES HISTÓRICOS ACERCA DEL PUENTE DE PIEDRA

Volviendo a aquel desaparecido puente, leemos en el *Anuario-Guía de la provincia de Castellón* para el año 1922 que Soneja conservaba entonces, entre sus vestigios históricos, «el puente árabe, del camino de Azuébar» (Bellido Rubert, 1922: 435); el mismo apunte fue dado una vez más por el anuario en 1925 (Bellido Rubert, 1925: 433), a pesar de haber desaparecido ya dicho puente y haber sido sustituido por el actual dos años antes. De manera similar, los pocos técnicos que se han parado a examinar ocularmente los restos que quedan del puente pétreo coinciden, por lo común, en darle una adscripción *medieval* a priori, por el tipo de factura de tales restos y a falta de cualquier otro indicio documental.

Al respecto de esta época histórica, hallamos documentado un desbordamiento del río Palancia en su discurrir, ocurrido el 29 de agosto de 1561 a consecuencia de intensas lluvias, «destruyendo las huertas y campos de sus orillas, y arrebatando puentes y molinos» (Balbás, 1892: 681). No mucho después, el 16 de septiembre de 1581, el Palancia volvió a desbordarse debido a copiosas lluvias, y en su avenida se llevó, entre otros, «el puente de Soneja» (Balbás, 1892: 703). Así pues, y sobre la base de este último hecho constatado, podemos aventurar una datación para nuestro viejo puente cercana a fines del siglo XVI –momento en que sería reconstruido–, además de la existencia desde tiempos ya difícilmente estimables de otro puente previo, parte de cuyos basamentos podría permanecer todavía oculta bajo los vestigios que en estas líneas nos ocupan.

Esta última suposición, acerca de un primigenio puente, nos acerca a la hipótesis formulada por Ramón Járrega, quien, a partir de la existencia de «restos de pilares de buena factura pertenecientes a un puente de piedra que quizás sea de época romana» (Járrega Domínguez, 2000: 234), plantea la posibilidad de haber existido un ramal perteneciente al camino de época romana que comunicaba Onda con la sierra de Espadán. De confirmarse la hipótesis, esta vía romana habría quedado conectada con la vía de Sagunto a Segorbe a través de ese probable ramal, dando sentido de este modo a un puente de época romana que salvase el río Palancia en las inmediaciones del lugar donde, siglos después, se fundaría la aljama de Soneja.

Antonio J. Cavanilles (1797: 86-87) no reparó en el puente al visitar Soneja el 10 de septiembre de 1772, como tampoco lo hizo Bernardo Espinalt (1988: 206-207) en el fugaz pasaje que dedicó en su



## UN DESAPARECIDO PUENTE DE PIEDRA SOBRE EL RÍO PALANCIA, JUNTO A SONEJA

*Atlante español* de 1786, a la villa de Soneja. No obstante, José Colás, rector de la parroquia de Soneja, sí lo tuvo en cuenta al remitir el 11 de mayo de 1776 una misiva con la relación de datos sobre la villa –localización, río, montes, caminos y otros– al cartógrafo Tomás López de Vargas, tras habérselos solicitado este con la intención de componer su finalmente malogrado *Diccionario Geográfico-Histórico de España*. En dicha relación, Colás escribía, a propósito de los caminos situados al este de Soneja:

Al Oriente, camino de erradura de *Castellón de la Plana* por la *Vall de Uxó*, que pasa por la rambla de *Azuévar* y *Choba* y viene a *Soneja* y antes ay un puente de madera, para pasar el río, junto al molino, como dos tiros de vala antes de llegar a *Soneja* y sale al camino real (Castañeda Alcover, 1919: 300-301).

Hemos de reconocer que nos deja algo perplejos la afirmación sobre la existencia de un *puente de madera* en el camino que conducía de Castellón de la Plana a Soneja, antes de llegar a esta población y junto al molino<sup>8</sup>. El puente de madera más cercano a aquel camino y del que tenemos constancia es el que tradicionalmente ha habido sobre el río, en el paso de la senda que se dirigía desde Soneja hacia Castellnovo, adentrándose en la partida de Vallel para buscar la del Rincón de la Novia (ambas del término municipal de Castellnovo). Sin embargo, este puente –estrecho, de apenas un par de troncos y denominado “la Palanca”<sup>9</sup>– no estuvo situado al este de la población, sino al norte, cuyos hitos geográficos había descrito con anterioridad Colás en su relación, sin nombrar puente alguno<sup>10</sup>. Lo cierto, no obstante, es que quien fue rector de la parroquia de Soneja nombra un puente de madera en el camino de Soneja a Azuébar y ninguno de piedra, lo cual, y a falta de poder manejar más datos, no sabemos interpretar en el presente de una manera exacta.

No dio noticia de aquel puente tampoco Pascual Madoz (1850: 443) al ocuparse del río y los caminos que atravesaban Soneja a mitad del XIX; un puente que resistió, con mayor o menor fortuna, otros embates más distintos de los arriba nombrados, habiéndonos llegado noticia también de los sufridos en el transcurso de esa centuria. Por ejemplo, sabemos que fueron amenazantes las persistentes lluvias caídas entre el 22 de octubre y el 19 de noviembre de 1897 (Iquino Parra, *ca.* 1890-1905: 805-806). Provocaron una gran crecida al unirse las aguas del Palancia con las del barranco del «pilón de las almas» –rambla de Rovira–, inundando «la huerta hasta el abrevadero»<sup>11</sup> y alcanzando las aguas «la pared del huerto-casa n.º 2 de la calle de la Hoguera» –huerto de don Gaspar; hoy, de Evaristo– y el «camino de la calleja», un tramo recto del antiguo camino a Azuébar, flanqueado por dos muretes y enfrentado a la entonces naciente fábrica papelera, en la partida del Cabo de la Huerta.

8. El molino al que se refiere debe de ser el que permaneció hasta el siglo XIX junto al antiguo puente sobre el río Palancia, y que a finales de aquel siglo reconvirtió Ramón Patuel Montserrat –tras comprarlo al duque de Fernán-Núñez– en la fábrica papelera que funcionó durante casi todo el siglo XX, hasta que cerró en 1993.

9. La palabra ‘palanca’ procede de la latina *palanca*, teniendo su más alejado origen en la raíz sánskrita *bhelg-*, cuyo significado es ‘tablón’ o ‘viga’ (Roberts y Pastor, 1996: 24-25).

Iquino Parra recogió en sus notas que en julio de 1854 se tendió «un puente movedizo con 2 vigas de 40 palmos de longitud por 6 de anchura para cruzar el río en el camino de Castellnovo, valorando el puente en 300 reales» (*ca.* 1890-1905: 1044); pero ignoramos si, con anterioridad a esta fecha, existiría ya un puente de características similares en este u otro punto cercano al puente de piedra. Aquel rudimentario puente existió hasta no hace demasiadas décadas, cuando la Hermandad Sindical de Labradores y Ganaderos lo sustituyó por otro de obra tras la gran riada de 1957. Se trazó a partir de dos raíles de ferrocarril traídos desde Sagunto en 1961 y tendidos de orilla a orilla, apoyados también sobre un machón central de hormigón. No en balde, todavía se pueden observar junto al puente obrado, al que se sigue llamando “la Palanca”, dos prominencias aplanadas de la roca dolomítica que, en la ribera sonejera, servían de base indistintamente –según fuese la fisonomía resultante en la orilla tras cada crecida– a los extremos de aquellos troncos, y de anclaje a la cadena que los retenía sólo en esta orilla.

10. Aguas arriba, hacia Poniente, hubo otros dos puentes de madera que desaparecieron tras la última guerra civil. Uno de ellos se localizó junto al lugar donde la ladera septentrional del monte del Arco, en su descenso hacia el río, estrecha el camino que conduce de Soneja al antiguo molino de aceite y, posteriormente, fábrica generadora de electricidad, conocida hoy como “Casa de la Luz”. Ese “puente de Vallel” o “puente de ramas” estaba formado por dos postes largos, con maderas cruzadas, que descansaban sobre una roca sobresaliente de la ladera –en la que una cadena clavada lo sujetaba por ese costado– y, en la orilla enfrentada, sobre las mismas piedras y cañaveras.

El otro puente de madera estuvo también junto a ese camino, una vez pasaba la Casa de la Luz y se acercaba nuevamente al río. Su estructura era similar al de Vallel y comunicaba también la ribera del término de Soneja con la de Castellnovo.

11. No detalla Iquino si se trató del abrevadero de las Fuentes, del de la salida de la villa hacia Almedijar o de algún otro.



Devastadora fue, por su parte, la riada que justo medio siglo antes se llevó los tres ojos derechos del puente, tomando como referencia la corriente del río, siempre aguas abajo. Soneja los recompuso, con un poco de ayuda por parte de Chóvar y con el auxilio de Almedíjar, que proveyó de espuestas –hechas con esparto, suponemos–, «negándose Azuébar a contribuir» (Iquino Parra, *ca.* 1890-1905: 1043). Como consecuencia de esta omisión de auxilio, hubo diversos enfrentamientos entre las corporaciones de ambos lugares e, incluso, se manifestó desde Soneja la negativa a dejar paso a los carros que marchasen con dirección a Azuébar. Todo este conflicto se resolvió, afortunadamente, mediante una concordia que los respectivos alcaldes –el sonejero José Cabrero Gil y el azuebero Ramón Molina Puertas– firmaron el 25 de marzo de 1848 en el mismo puente de la discordia, ante la presencia y presidencia del gobernador civil de la provincia. En el convenio se acordó, de manera particular, que el vecindario de Azuébar pudiese hacer uso del puente para exportar sus cosechas «ora sea a jalma, ora con carruage» (Iquino Parra, *ca.* 1890-1905: 668, 1043) bajo una serie de condiciones, como eran:

- 1) recomponer cualquier deterioro que hubiere en el puente, desde el punto que se designase hasta la salida por la parte del camino que se dirigía a Azuébar;
- 2) arreglar dicho camino desde el puente «hasta un cuarto de hora marcada en la olivera que hay pasado el barranco»<sup>12</sup> (o «barranquito», como también es nombrado en las notas); y
- 3) participar en los gastos de recomposición de los tres ojos recién restaurados.

Poco antes, en sesión de 2 de diciembre de 1847, la corporación municipal de Soneja, presidida por el alcalde José Villanueva y con asistencia de los mayores contribuyentes, había consignado la cantidad de 280 reales de vellón en sus presupuestos para el año 1848, con destino a la obra que suponía levantar barandas en cada lateral del puente (Iquino Parra, *ca.* 1890-1905: 677-678, 1042-1043). Detalla la fuente que dichos antepechos habrían de tener media vara (45 cm) de alto por 40 varas (36,40 m) de largo; una longitud que debería de corresponder con la extensión afectada por la última catástrofe meteorológica ocurrida, puesto que la distancia que separa una orilla de otra es de aproximadamente 65 m, como seguidamente describiremos. El presupuesto para 1848 consignaba, asimismo, 100 reales más para la reparación de las tres rampas que existían en la salida del puente, a fin de poder entrar y salir con comodidad. Sólo cinco años más tarde, en 1853, se volverían a hacer nuevas obras en el puente, con el consiguiente gasto de 1.000 reales más.

### DESCRIPCIÓN DE LOS VESTIGIOS CONSERVADOS DEL VIEJO PUENTE

Carlos Sarthou, al tratar la población de Soneja en el volumen enciclopédico dedicado a la provincia de Castellón, apuntó sucintamente a principios del siglo XX que «a un kilómetro del pueblo, hacia Levante, tiene un puente de seis arcos sobre el Palancia» (Sarthou Carreres, 1913: 936). Observando hoy lo único que se conserva de aquel vetusto puente (los dos arranques desde la orilla correspondientes a cada uno de los dos arcos extremos y la base de –siendo generosos– cuatro de sus cinco machones), se aprecia que el puente estuvo orientado en sentido SO-NE, con una desviación de 7° más hacia la línea de dirección O-E. Sus machones todavía mantienen hundidos los cimientos bajo los cantos rodados y bolos del lecho fluvial –como si de tocones de viejos árboles talados se tratase–, asentándose con probabilidad sobre la firmeza de la roca basal.

12. Estimamos que debe de referirse al barranco Hondo.



## UN DESAPARECIDO PUENTE DE PIEDRA SOBRE EL RÍO PALANCIA, JUNTO A SONEJA



Viejos machones anclados en el lecho del Palancia.

Las pilastras tienen una sección de planta con forma de *casco de barco*; es decir, con la tajamar que semeja una angulosa *proa* mirando aguas arriba, para cortar sin descanso las corrientes, y con una redondeada *popa* aguas abajo. Cada uno fue construido de una sola vez, sin presentar añadidos de obra, al igual que ocurre en otro gran puente de piedra que se conserva íntegro en Soneja y en cuya descripción nos vamos a apoyar para, desde la comparación, conocer y entender mejor el puente del que es objeto este estudio. Este otro puente<sup>13</sup> al que nos referimos, de cronología imprecisa<sup>14</sup> y destinado no al

13. UTM (datum ED50): 719792.91 X, 4410858.89 Y, huso 30; 39° 49' 7.1" N, 0° 25' 55.74" O.

14. Las primeras referencias documentales que tenemos sobre este acueducto datan de 1631, aunque podemos calificarlas como *indirectas*, al aludir al nombre del entorno donde se halla —«partida de los arcos», «partida dels archs», «el arco», «barranco del arch»— y al cual da nombre (APRCSCCV, año 1631, doc. 24.821). Pero, dadas sus características constructivas y su función dentro del sistema hidráulico al que pertenece, la antigüedad de este acueducto podría remontarse al periodo comprendido entre finales de siglo XIV y más propiamente el siglo XV, según Barrachina y Viciach (2006: 3-4). La razón es que fue ese el momento en que se desarrollaron los sistemas de regadío, se ampliaron las redes de canales para el transporte del agua y comenzaron las captaciones de agua directas del río en esta parte del valle del Palancia (Selma Castell, 2005). Así pues, es entonces cuando pudo haberse desarrollado también la infraestructura hidráulica de Soneja, con el fin de irrigar la huerta que hoy día sigue regando el agua del Palancia, conducida por la acequia madre; una huerta que emergió entre el perímetro del núcleo poblacional de la aljama de Soneja y el río.

Pero hoy, siete siglos después, el puente de este acueducto se ve amenazado ante la falta de mantenimiento. La vegetación adosada a las paredes prolifera y hunde sus raíces entre los intersticios de su obra, que la va minando; paralelamente, los depósitos calcáreos se van acumulando y una filtración de agua en la base de su cajero ha derivado en una gran grieta en el arco derecho, donde el creciente flujo del agua fugada ha provocado que se hayan desprendido ya varias lajas de piedra.



MIGUEL ÁNGEL RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ



"El Arco".



Acueducto de la acequia de Vallel.



UN DESAPARECIDO PUENTE DE PIEDRA SOBRE EL RÍO PALANCIA, JUNTO A SONEJA



Representación al óleo de "El Arco", realizada en 1899 por Herminio Fornes García (cortesía de la familia Fornes-Castillo, de Soneja).



Tajamar en forma de cuña o proa.



paso de personas, sino del agua (*acueducto*<sup>15</sup>) de la acequia madre sobre la rambla de Rovira, consta de dos arcos que se asientan sobre un pilar único tras arrancar cada uno de ellos, respectivamente, desde una y otra vertiente del barranco. Ese machón solitario lo componen grandes sillares de piedra caliza porosa labrada, dispuestos hilada sobre hilada y trabados, lo que confiere a esta obra una factura más elaborada que la mostrada por los machones del puente sobre el Palancia. La pilastra se asienta sobre el lecho de la propia rambla, desde donde se aprecia su base de planta hexagonal que toma la forma a consecuencia de los dos tajamares en forma de cuña que ostenta para la defensa contra avenidas: una proa apuntando aguas arriba y otra más aguas abajo. La parte superior de ambos contrafuertes, labrados a modo de prismas y elevados hasta la misma base del cajero, queda rematada, sin embargo, por un tosco cuerpo piramidal compuesto por un agregado de pequeños cantos de caliza y rodano unidos con argamasa.

Los machones del desaparecido puente, en cambio, no muestran una factura tan elaborada. Están conformados en su interior, mayoritariamente, por cantos rodados de arenisca (de tipo rodano) unidos con mortero; y en el exterior, por hiladas de piedras irregulares –aunque con sus lados externos totalmente planos– de caliza dolomítica, colocadas a soga (*isódomas*). Son de mayor tamaño y resistencia las piedras que se hallan en los niveles inferiores y los bloques que componen la cortante proa, cincelada en la dolomita gris que aflora en la ribera del río y en la rambla de Rovira –los «hermosos mármoles negros con vetas blancas de espato cristalizado» que sí llamaron la atención de Cavanilles (1797: 86-87)–, seleccionada no por ser más dura que el redondeado rodano, sino por apoyar mejor una sobre otra al ser tallada. En la parte superior de la pilastra más cercana a la orilla derecha, e igualmente en cada arranque, todavía se aprecia parte del revoco de mortero hecho con arena y grava gruesa que cubrió la cara inferior o interior de los arcos (*intradós*). El eje longitudinal de estos machones mide entre 5,20 y 6,15 m, quedando paralelo al cauce y orientado en sentido SE-NO, aunque también con un desplazamiento de 7° hacia la dirección S-N, sin desviarse, por lo tanto, de lo que fue el eje ortogonal correspondiente al trazado longitudinal de 64,45 m en que se prolongaba el puente; el eje transversal SO-NE, que nos detalla su anchura, varía desde los 2,90 hasta los 3,70 m, según la pilastra que midamos. A partir de la toma de estas medidas, comprobamos que la pilastra de mayor tamaño es la central, mientras que la aladaña a su derecha es la que muestra un tamaño inferior, a falta de examinar la más próxima a la orilla izquierda, que quedó oculta bajo cantos y bolos, o sencillamente desapareció. Por otra parte, el machón hexagonal del puente del acueducto evidencia unas medidas menores, con una anchura de 2,25 m (en su eje paralelo al trazado de la conducción de

15. En el término municipal de Soneja existen dos puentes de acueducto: uno de ellos es el que se describe en este artículo, como referente comparativo del puente para paso de personas que hubo sobre el río Palancia; el otro es el que sortea la rambla de Almedíjar metros antes de desembocar en el mencionado río, y que lleva las aguas de la acequia de Vallel. De este último puente vamos a indicar en esta anotación tan sólo unos pocos detalles.

El puente de la acequia de Vallel se localiza nada más entrar dicha acequia en el término de Soneja (UTM datum ED50: 720396.22 X, 4411355.98 Y, huso 30; 39° 49' 22.65" N, 0° 25' 29.79" O), junto al mojón de división entre los términos de Soneja y Castellnovo. Todo él, en sus 14 m de longitud, se halla cubierto de concreciones calcáreas y depósitos biológicos en forma de musgo permanentemente empapado. Aun así, se llega a apreciar que el arco único que posee –con una luz de 6,50 m, una altura de intradós de 3 m y una anchura entre 1,10 y 1,20 m– se alza apoyado sobre roca que aflora en el barranco, en el caso del arranque derecho, y sobre sillares asentados encima del mismo lecho, en cuanto al izquierdo. Parte de su intradós desvela que posee dovelas irregulares de piedra calcárea, estrechas como lajas, circundando el arco carpanel, lo cual nos revela vagamente una considerable antigüedad. No obstante, la franja que puede observarse adovelada es pequeña, pues el material que se manifiesta en la superficie de la mitad superior de ese intradós es hormigón (debido a una reparación efectuada no hace muchos años), el cual impide ver el conjunto completo de dovelas. Como consecuencia de las notables diferencias que muestra con respecto al otro puente de acueducto y al puente fluvial (no presenta pilastras, no descubre con claridad sus mampuestos, sus dimensiones son inferiores), no lo hemos considerado como referente apropiado para la comparación.

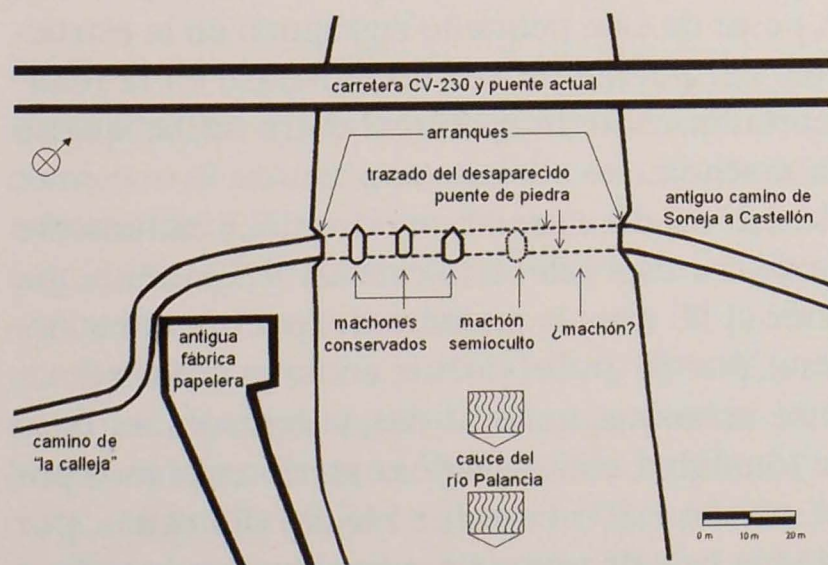
Por otra parte, son numerosos los ejemplos que perviven en la comarca del Alto Palancia de puentes para acueductos que ayudan a mantener las cotas altitudinales de acequias al toparse con barrancos u otros desniveles (Hermosilla Pla, 2005). Es el caso de los empleados por las acequias de San Juan (Algimia de Almonacid), Almanzor (Almedíjar), la Cruz de Pallás (Altura), Almunia (Castellnovo), el Otro Lado (Higueras) y el Hostalejo (Jérica). Otro ejemplo cercano, ya fuera de la comarca, es el del acueducto de Alfondeguilla, elevado por un puente de seis arcos que permite el paso de las aguas de la acequia sobre el barranco del río Belcaire.



UN DESAPARECIDO PUENTE DE PIEDRA SOBRE EL RÍO PALANCIA, JUNTO A SONEJA



Arranque del puente en la orilla derecha.



Croquis a escala con la disposición de los diferentes machones.



agua) y una longitud de 5,35 m (distancia entre los vértices de sus tajamares o medida de su eje paralelo a la rambla).

La irregularidad se manifiesta también en lo que atañe a la distribución de los machones, puesto que la luz de los arcos que sustentaron –es decir, lo que distan unos de otros– varía entre los 6,60 m (separación entre los dos más cercanos a la orilla diestra) y los 9,45 m (distancia entre el central y su contiguo a la izquierda), rondando los 7 m la luz resultante entre la primera pilastra por la derecha y el arranque dispuesto aún bajo los restos de la antigua calzada. Si no fuese por la indicación dada por Sarthou acerca del número de arcos, habríamos dudado, puesto que el machón central no se halla equidistante entre ambos arranques, sino a 28,45 m del derecho y a 36 m del izquierdo. Los 7,55 m de diferencia entre ambas medidas equivalen a la distancia media que separa unos machones de otros en el lado diestro; pero se hubiesen requerido entre 3 y 4 m más de distancia para insertar un nuevo machón en el lado izquierdo. Además, la ubicación de la pilastra adyacente a la central, por su izquierda, reduce todavía más el margen requerido para añadir otra, dado que –aun estando semio-culta– se aprecia que queda a 9,45 m de separación del machón intermedio.

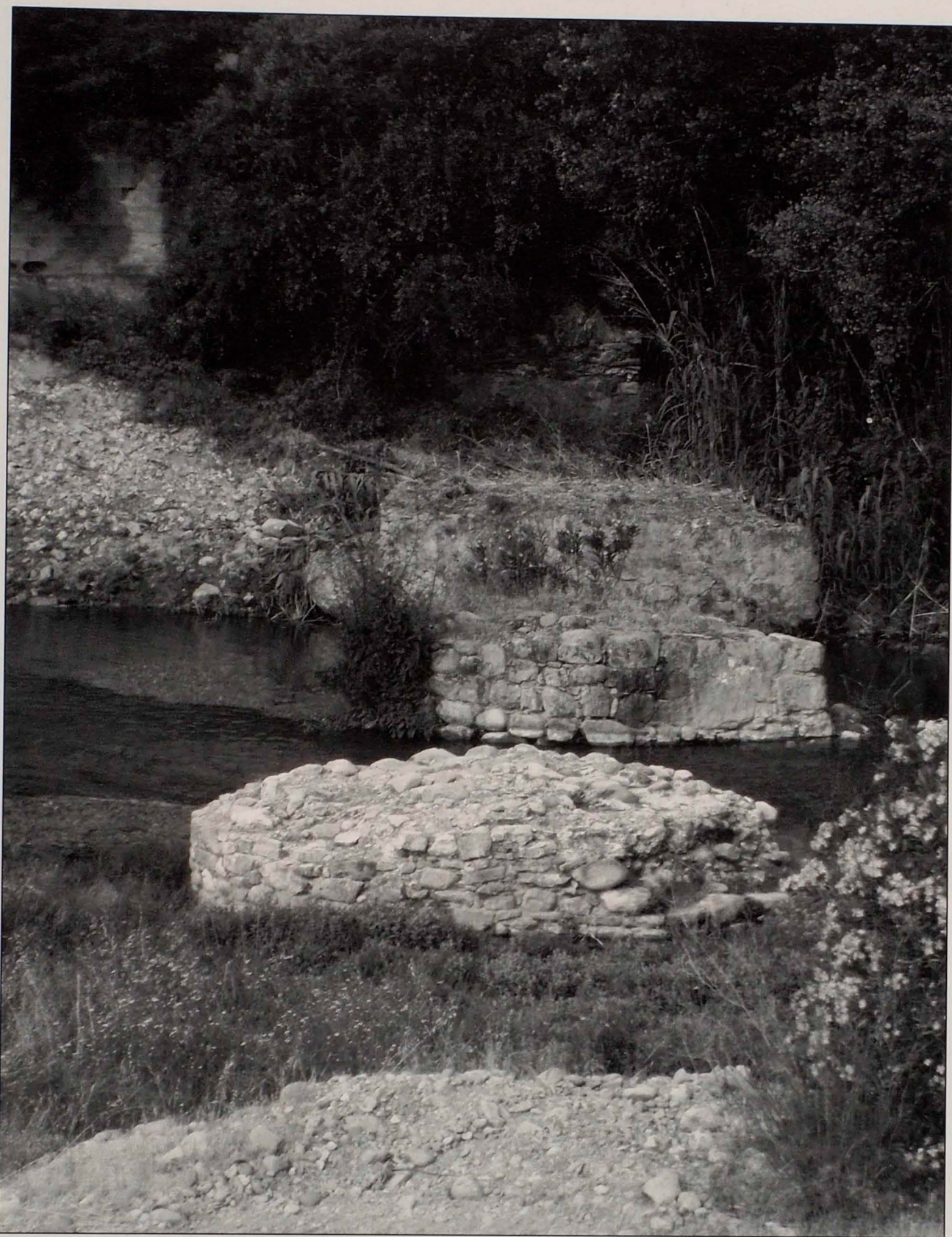
Continuando con la comparación entre puentes, hemos de señalar que el machón en soledad del acueducto “el Arco” –que es como se le denomina secularmente en el lugar– mantiene una posición cercana a la equidistancia entre ambos arranques. La luz del ojo derecho ofrece una amplitud de 8,45 m, y la del izquierdo 8,75 m, unas medidas que podemos considerar incluidas dentro del rango de las ofrecidas por el puente que unió las márgenes del Palancia. Así, la suma de las distancias dadas por la luz de cada ojo más el grosor de su machón nos proporciona la longitud de la arcada del acueducto, que es de 19,45 m. A estos debemos sumar 2,75 m más otros 31,70 m en que se prolonga el trazado aéreo por las márgenes derecha e izquierda, respectivamente, consideradas igualmente en dirección aguas abajo (la izquierda sorteja sin arcos, con obra maciza de piedra caliza y rodano unida con mortero de cal, el desnivel de 3,15 m que la separa de los cultivos que tiene debajo de él). La altura de los arcos, que están próximos al medio punto, es de 3,60 m, calculados estos a partir del punto central de la semicircunferencia trazada, que se situaría, de manera figurada, entre los dos inicios de cada arco. Sólo el arco derecho descubre debajo de él las rocas del lecho del cauce, pues el izquierdo tiene en su base un manto de sustrato vegetal de 0,70 m de grosor; y es por ello por lo que podemos estimar que el intradós de los arcos se eleva 5 m sobre ese lecho pedregoso del barranco, y 6,20 m la parte superior del cajero. Asimismo, y por consiguiente, deducimos una altura de 1,40 m para la base del machón, antes de surgir desde el mismo la primera dovela que inicia cada arco (*salmer*).

Los tajamares del puente que existió sobre el Palancia no los encontraríamos alineados si tendiésemos una hipotética línea de orilla a orilla, en sentido SO-NE, que pasara por todos ellos, uniendo el lado correspondiente del arranque derecho con el extremo también correspondiente del otro arranque conservado en la orilla enfrentada. Y de igual manera ocurriría si tratásemos de hacerlo con las popas de los machones. Veríamos en ambos casos cómo la pilastra central y la contigua a su izquierda quedarían algo desplazadas aguas abajo; las dos de la diestra, adelantadas aguas arriba; y la del extremo izquierdo, lo desconocemos, por estar oculta. A pesar de este pequeño zigzag en la estructura, pensamos que la carrera que atravesaba por encima del puente tal vez no mostrase en la realidad una sinuosidad tan acusada, sino que su trazado habría buscado un eje lineal entre orillas que se sustentaría aproximándose al centro del cuerpo de cada machón.

El arranque visible en la margen izquierda mide 3,25 m de extremo a extremo, exactamente igual que el de la orilla contraria. Esta medida no debía de corresponder a la calzada del camino que cruzaba el río gracias al puente, sino a su anchura exterior (1,80 m es la anchura del puente del acueducto y 0,50 m la del cajero por donde discurren sus aguas), puesto que el puente contaba –como detalló Iquino Parra– con baranda o pretil a cada lado. Ese arranque tiene al descubierto en su base grandes bloques irregulares de dolomía gris de diferente tonalidad, con sus lados exteriores planos por completo y revocados con mortero, que se alzaban, al menos, 1,80 m desde el lecho del cauce, por lo que hoy se entrevé (pues en la actualidad han quedados prácticamente soterrados tras las obras



UN DESAPARECIDO PUENTE DE PIEDRA SOBRE EL RÍO PALANCIA, JUNTO A SONEJA



Fotografía tomada de arranque a arranque, donde puede observarse la ausencia de alineación entre los diversos machones.

realizadas en el cauce). A partir de esta altura, la base se retranquea entre 15 y 20 cm para dar comienzo al salmer que iniciaba el arco, de lo cual podemos deducir que los machones se alzarían un mínimo de 1,80 m bajo el inicio de los arcos (los arcos del puente de la rambla de Rovira tienen comienzo a 1,40 m del fondo del lecho, como hemos apuntado más arriba). El retranqueo está parcialmente cubierto con mampostería de piedras menudas, y el arranque de los arcos extremos sigue conservando –en una y otra orilla– lajas de rodano rojizo y dolomita gris dispuestas paralelamente, a modo de dovelas, a partir de las cuales los arcos quedaban armados y tomaban su curvatura y fortaleza. Las lajas, de unos 50-60 cm de longitud y altura, y entre 5 y 20 cm de anchura (las losas que delimitan la vuelta de los arcos en el acueducto son similares, aunque la caliza sustituye al rodano, con medidas que rondan los 60 x 50 x 15 cm), no estaban adosadas en seco; estaban unidas con un revoco



MIGUEL ÁNGEL RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ



Arranque del puente en la orilla izquierda.



Vista frontal del arranque izquierdo, distinguiéndose sus diferentes niveles constructivos.



UN DESAPARECIDO PUENTE DE PIEDRA SOBRE EL RÍO PALANCIA, JUNTO A SONEJA



Detalle de las lajas en ambos arranques.



MIGUEL ÁNGEL RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ

de mortero de cal basto –preparado con grava de río y cantos menudos– que tapizaba el intradós por completo (no ocurriendo así en el acueducto) y del que todavía se aprecia parte en ambos arranques y en el machón más próximo al arranque derecho<sup>16</sup>. Sobre este arranque y, en particular, en su lateral orientado al NO se entrevé, además, una línea en pendiente atrapada sobre las piedras de relleno dispuestas encima de las lajas que definieron la arcada, y bajo un ribazo más reciente de cantos rodados. Esa línea marca el desnivel propio de la rampa que permitía acceder, así como abandonar, el puente a quien transitaba por aquel camino, hoy en desuso.

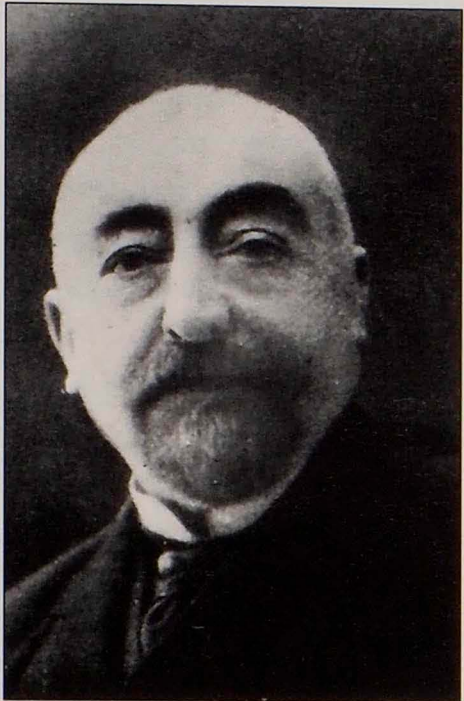


Desnivel de la rampa de acceso y salida al puente, sobre el arranque derecho.

16. Creemos haber encontrado una amplia masa de restos de ese mortero arrojados al cauce, frente a la popa del segundo machón por la derecha. Esos restos, que han aflorado tras la intervención de la Confederación Hidrográfica del Júcar, podrían ser el sobrante o, incluso, el indicio del lugar donde se preparó la argamasa que fue utilizada en alguna de las reparaciones efectuadas sobre el viejo puente.



## UN RETRATO QUE NOS PERMITE MIRAR AL PUENTE A LOS OJOS



Buenaventura Pollés y Vivó  
(1856-1918).

A fecha de hoy, no hemos podido obtener noticia de fotografías que hubiesen retratado aquel anciano puente; pero lo que sí hemos tenido la fortuna de hallar es una acuarela que, en 1892, pintó Buenaventura Pollés y Vivó. Este destacado arquitecto, infatigable viajero y notable acuarelista catalán (Vilanova i la Geltrú, 7 de julio de 1856-Sevilla, 28 de abril de 1918) visitó en algunas ocasiones la casa que en Soneja tenía Herminio Fornes García, catedrático de Geografía e Historia y cuñado suyo. Y fue durante su estancia en estas tierras, a mediados de agosto de aquel año 1892, cuando aprovechó para plasmar en acuarela la imagen del viejo puente<sup>17</sup>. Desconocemos el paradero de la pintura original; sin embargo, ha sido su fotografía con la que sí hemos dado al hojear las páginas de la revista ilustrada barcelonesa *Álbum Salón*, publicada en 1901 (Centro Editorial Artístico de Miguel Seguí, 1901: 182).

La acuarela en cuestión recoge el momento del tránsito, por el tramo de puente sustentado sobre los dos arcos asentados, a su vez, encima de los tres machones centrales, de dos labriegos transportando sus cargas al mediodía. Uno, en las alforjas del macho en que va montado; y otro, en la cesta que carga en la espalda mientras camina. Avanzan en sentido opuesto y están próximos a encontrarse, mientras que un tercer lugareño contempla desde un primer plano al pintor –a quien situamos en el lugar que hoy ocupa el segundo machón derecho del puente actual–, como si de una instantánea se tratase; y otro más es divisado a través de un ojo del puente, conduciendo su caballería a las aguas para abreviar. El cielo, el monte de la Torreta y tierras de Sot de Ferrer figuran como fondo en esta escena costumbrista.

Llama nuestra atención el lecho del río desplazado hacia la orilla izquierda (contrariamente a como han ido discurriendo sus aguas durante el último medio siglo y hasta que han sido centradas con las obras de 2009), el poco caudal de agua que fluía en esos días del estío, y el tono ocre predominante en el puente, que se ve salpicado de rojo y gris. Los colores que luce, aun en la sombra, los toma e irradia a partir de los materiales que –como hemos visto– lo componían: mortero ocre de cal y grava gruesa del río, arenisca roja de una tonalidad granate y dolomita de un gris azulado. Todos ellos, colores y tonos que todavía destacan en los restos que han perdurado hasta nuestros días.

Gracias a esa pintura, los habitantes más contemporáneos de Soneja y quien sienta algo de curiosidad acerca de aquel puente tenemos ahora ocasión de conocer cómo era su cuerpo, ya sepultado bajo la corriente. Tenemos la ocasión de conocer qué trazado tenían sus arcos y los pretilos que guardaban a quienes lo transitaron.

Los arcos de sus ojos –¡resulta llamativa la metáfora cruzada que nos hace llamar *ojos* a los vanos que forman los arcos de un puente, y *arcos* al borde curvo que corona la cuenca ósea de nuestros ojos!– eran elípticos, bajos, achatados, del tipo que se denomina *carpanel*. Esta variedad se caracteriza por mostrar en su curvatura varias porciones de circunferencia trazadas desde varios y distintos centros, distintamente al arco de medio punto (representado en el puente del acueducto), con un único centro desde el que se delinea su semicircunferencia. Apreciamos que estaban conformados por

17. Es muy probable que la acuarela que presentamos en este artículo no se haya mostrado al público desde que fuese expuesta en el barcelonés Salón Parés en 1901, hecho recogido y documentado, asimismo, por la revista *Álbum Salón* de ese año (Centro Editorial Artístico de Miguel Seguí, 1901: 182).

El 13 y 14 de septiembre de 1892 Buenaventura Pollés aprovecharía para pintar en acuarela otras estampas de la vida cotidiana de Soneja. Dos de ellas, que mostraban la calle de las Tres Revueltas y la calle del Palacio en las postrimerías del XIX, ilustrarían también las páginas de la revista *Álbum Salón*, en 1902 (Centro Editorial Artístico de Miguel Seguí, 1902, 28 y 52).





El desaparecido puente de Soneja plasmado en acuarela por B. Pollés y Vivó, en 1892 (revista *Álbum Salón*, de 1901).

multitud de lajas de rodeno y dolomía, dispuestas a modo de dovelas sin clave única ni definida, tal como denotan las pinceladas polícromas que despuntan en la acuarela y las lajas que todavía conservan ambos arranques. A partir de las medidas que ya hemos descrito anteriormente y de la contemplación minuciosa de la acuarela, hemos calculado que la altura máxima de estos arcos no debió de distar mucho de los 4,75 m medidos desde el pedregoso cauce no bañado por las aguas; y con algún metro más, aunque sumergido, desde el fondo del lecho por donde corrieran las aguas –aparentando sus ojos quedar entreabiertos a flor de agua–, pues la corriente acostumbra a despejar de cantos el lecho y descubrir los cimientos.

El camino que, gracias a este puente, lograba salvar una y otra orilla parece ser que se alzaba en torno a 0,50 m sobre las dovelas de los arcos, y que quedaba protegido, en todo su trazado elevado, por un pretil que en la pintura no aparenta que se elevase más de 50 cm desde la calzada. Esta última representación coincide, así, con la media vara (45 cm) de altura que anotó Iquino Parra que debían tener las barandas que, a finales de 1847, la corporación municipal acordó levantar durante el año siguiente. Observamos, no obstante, que el pretil permanecía fracturado en algún punto en 1892. En definitiva, la altura total que el puente alcanzaría gracias a ese pretil debió de rondar aproximadamente los 6,25 m. Todo ello nos hace ver que la semejanza de este puente con otro tan cercano como es el de Sot de Ferrer –aún en pie– era grande, a excepción de la mayor altura alcanzada por este último.

#### A MODO DE RECAPITULACIÓN

Cercanos a cumplir nueve décadas desde que fuese volado con dinamita el centenario puente de piedra que servía de broche entre ambas orillas del Palancia, en su discurrir valle abajo por el término municipal de Soneja, hemos podido mostrar su imagen –seguramente la única que hoy se conserva– y contemplar sus ojos de nuevo alzados. Hemos conocido que la amenaza que se lo llevó por delante fue la insensibilidad hacia ese tipo de patrimonio arquitectónico –¿volvería a suceder hoy?–, ante la construcción de la carretera que, prescindiendo de él para levantar otro nuevo, uniría Soneja con Nules en 1923. Una obra que no vino a ser sino la sustitución del proyecto de creación de la línea férrea que se pretendió trazar entre Ahín y Nules, con paso por Soneja, en la primera década de aquel siglo.

No pudo el puente resistir este último embate, como tampoco pudo mantenerse en pie su predecesor ante la avenida de aguas que en 1581 se lo llevó consigo. A finales de ese siglo XVI hubo de tener lugar, muy probablemente, la construcción del puente que guardamos en la memoria; sin



## UN DESAPARECIDO PUENTE DE PIEDRA SOBRE EL RÍO PALANCIA, JUNTO A SONEJA

embargo, la factura de los vestigios que hoy nos quedan (sus dos arranques y cuatro machones) ha sugerido a quienes los han contemplado un origen medieval, árabe o hasta romano. Creemos que no son gratuitas estas afirmaciones, pues la construcción del puente que aquí nos ha ocupado bien podría haber aprovechado e integrado en su obra machones intactos, o fundamentos, de aquel otro puente desaparecido en 1581; un puente que sí podría haber respondido a una u otra de esas épocas pretéritas. En este sentido apunta también –como hemos visto– la experta opinión de R. Járrega, al sugerir un origen de época romana para los machones del extinto puente, en sintonía con su hipótesis del camino que, por esta tierra, pudo haber conectado la vía romana que se adentraba hacia la sierra de Espadán con la vía que remontaba el Palancia, buscando Segorbe.

El puente fue –tal como se ha detallado– objeto de desencuentro entre las vecinas poblaciones de Soneja y Azuébar, a consecuencia de las necesarias reparaciones que se tuvieron que acometer tras la gran riada de 1847; pero también fue motivo de concordia entre ambas al alcanzar, al año siguiente, un acuerdo en el reparto de los gastos que conllevaron esos arreglos.

Para ayudar al lector a hacerse una idea correcta acerca de cómo fue el puente de piedra sobre el que, durante siglos, transitó el camino de herradura que unió una y otra orilla del Palancia, hemos detallado la disposición, la orientación, la forma, las medidas, los materiales e, incluso, los colores que muestran los vestigios que hasta nuestros días han llegado. Al realizar esta descripción, nos ha llamado la atención la irregularidad que el puente presenta en cuanto al tamaño, la disposición y la separación entre sí de los machones, destacando el mayor tamaño del central y el desplazamiento de tres de sus cinco machones hacia la mitad derecha del trazado. Asimismo, nos ha sorprendido gratamente entrever la línea que marcó el desnivel de la rampa que elevaba el camino al entrar en el puente.

Hemos querido que esa descripción pormenorizada fuese, además, comparada, para no ofrecer los datos de manera aislada. A tal fin nos ha servido como referente otro puente pétreo que se conserva en Soneja –el del acueducto “el Arco”–, de diferente factura, pero con el que también comparte ciertas semejanzas.

Lo que mayor satisfacción habrá causado en el lector habrá sido, con seguridad, contemplar la única imagen que conocemos de aquel puente, procedente de una acuarela que en el verano de 1892 pintó B. Pollés y Vivó, en una de sus periódicas visitas a Soneja. La acuarela original parece haberse perdido para siempre, como el puente que representó; desde ahora, no obstante, las páginas de este artículo guardarán la memoria visual de un desaparecido puente de piedra que, siglos atrás, existió sobre el Palancia, en su discurrir por tierras sonejeras.

### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS Y DOCUMENTALES

- AGMAV, C. 1.874, Cp. 10, D. 2. [Archivo General Militar de Ávila].
- APRCSCCV, año 1631, doc. 24.821. [Archivo de Protocolos del Real Colegio Seminario de *Corpus Christi* de Valencia].
- BALBÁS CRUZ, J. A., *El libro de la provincia de Castellón: obra premiada en los Juegos Florales del Rat-Penat celebrados en Valencia, en 23 de julio de 1889*. Castellón, Imprenta y librería de J. Armengot, 1892. [Documento online. Consultado en fecha 03/01/2010. URL: [http://bv2.gva.es/va/consulta/busqueda\\_referencia.cmd?campo=idautor&idValor=338&id=18897&forma=ficha&posicion=3](http://bv2.gva.es/va/consulta/busqueda_referencia.cmd?campo=idautor&idValor=338&id=18897&forma=ficha&posicion=3)]
- BARRACHINA IBÁÑEZ, A., y VICIACH I SAFONT, A., *Informe técnico sobre la intervención de conservación-restauración del puente acueducto del Arco. Soneja*. Castellón, Servei d'Investigacions Arqueològiques i Prehistòriques, Diputació de Castelló, 2006.
- BELLIDO RUBERT, M., *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1922*. Valencia, Editorial Diario de Valencia, 1922.
- BELLIDO RUBERT, M., *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*. Castellón, Imprenta de Joaquín Barberá, 1925.



MIGUEL ÁNGEL RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ

- CASTAÑEDA ALCOVER, V., "Relaciones geográficas, topográficas e históricas del Reino de Valencia hechas en el siglo XVIII, a ruego de don Tomás López (Conclusión)", *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, 4-6 (abril-junio), pp. 281-302. Madrid, Tipografía de la Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos, 1919.
- CAVANILLES, A. J., *Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, Población y Frutos del Reyno de Valencia*. Tomo II. Libro III. Poniente, o tierras occidentales del Reyno de Valencia, Madrid, Imprenta Real, 1797, pp. 1-116.
- CENTRO EDITORIAL ARTÍSTICO DE MIGUEL SEGUÍ, *Álbum Salón: primera ilustración española en colores: año 1901*. Barcelona, Autor, 1901.
- CENTRO EDITORIAL ARTÍSTICO DE MIGUEL SEGUÍ, *Álbum Salón: primera ilustración española en colores: año 1902*. Barcelona, Autor, 1902.
- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL CENTRAL DE ARAGÓN, *Gaceta de los caminos de hierro*, 3.084 (LXI). Madrid (1916, agosto 1), pp. 340-341.
- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL CENTRAL DE ARAGÓN, Memoria presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas celebrada el 30 de abril de 1923 sobre los resultados del ejercicio de 1922. *Gaceta de los caminos de hierro*, 3.381 (LXVIII), Madrid (1923, septiembre 20), pp. 319-322.
- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL CENTRAL DE ARAGÓN, Memoria presentada por el Consejo de Administración a la Junta Ordinaria de Accionistas celebrada el 12 de mayo de 1924 sobre los resultados del ejercicio de 1923. *Gaceta de los caminos de hierro*, 3.423 (LXIX), Madrid (1924, noviembre 20), pp. 490-493.
- EL IMPARCIAL, "Los auxilios a la región de Levante", *El Imparcial*, 18.015 (LI), Madrid (1917, abril 10), p. 3.
- ESPINALT GARCÍA, B., *Atlante español o descripción general de todo el reyno de España. Tomo X. Descripción del reyno de Valencia. Parte III. La villa de Soneja*. Pp. 206-207. Valencia, Sancho. Arts Gráficas, 1988. [Edición facsímil] [Or. 1786].
- EXPROPIACIONES, Información. *Madrid científico*, 793 (XX), Madrid, (1913, noviembre 15), pp. 662-663.
- FORNÉS GIL, J. S., "El río Palancia y sus obras de ingeniería civil desde su nacimiento hasta la presa de Algar", Instituto de Cultura Alto Palancia, 17, pp. 103-102.
- HERMOSILLA PLA, J. (dir.), *Los paisajes de regadío en el Alto Palancia: sistemas y elementos hidráulicos*. Colección Regadíos Históricos Valencianos. Valencia, Direcció General de Patrimoni Cultural Valencià, Conselleria de Cultura i Educació, Generalitat Valenciana, 2005.
- INSTITUTO GEOGRÁFICO, *Soneja. 668-IV*. Cartografía militar de España 1:25.000. Plano Director. Barcelona, Autor, 1938.
- IQUINO PARRA, F., *Colección de anotaciones*. (Documentación manuscrita no publicada). [La numeración de las páginas es nuestra y se refiere al orden de las imágenes tomadas de dichos documentos], ca. 1890-1905.
- JÁRREGA DOMÍNGUEZ, R., *El Alto Palancia en la época romana*. Castellón, Diputación de Castelló, 2000.
- MADOZ, P., *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Vol. XIV. Madrid, Establecimiento tipográfico de Mellado, 1850.
- OBRAS PÚBLICAS, "Cien millones para carreteras. Un primer gasto de veinte millones". *Revista ilustrada de vías férreas*, 3 (XXXIII), Madrid (1925, febrero 10), pp. 61-64.
- OBRAS PÚBLICAS, "Adjudicaciones de subastas. Conservación y reparación de carreteras". *Revista ilustrada de vías férreas*, 18 (XXXV), Madrid (1927, septiembre 25), p. 337.
- PLAN DE FERROCARRILES SECUNDARIOS, *Gaceta de los caminos de hierro*, 2.534 (L), Madrid (1905, febrero 16), pp. 75-77.
- REAL DECRETO, DE 31 DE MARZO, APROBATORIO DEL ADJUNTO PLAN DE FERROCARRILES SECUNDARIOS, *Gaceta de Madrid*, 94, Madrid (1905, abril 4), pp. 46-47.
- ROBERTS, E. A., y PASTOR DE AROZENA, B., *Diccionario etimológico indoeuropeo de la lengua española*. Madrid, Alianza Editorial, 1996.
- RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, M. Á., "A propósito de otra conmemoración de cuatro siglos". En Ayuntamiento de Soneja, *Libro de fiestas patronales de Soneja 2009*. Soneja (Castellón), autor, 2009.
- RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, M. Á., "Soneja 1936-1939: retaguardia en guerra, campo de concentración en posguerra", Instituto de Cultura Alto Palancia [en prensa].
- SARTHOU CARRERES, C., *Geografía general del reino de Valencia. Provincia de Castellón*. Tomo IV. Barcelona, Alberto Martín Editor, 1913.
- SELMA CASTELL, S., *El Alto Palancia en época islámica*. Segorbe, Ayuntamiento de Segorbe, Concejalía de Cultura, 2005.
- SETTIER, A., "Ferrocarriles de vía normal, secundarios y estratégicos (conclusión)". II. *Gaceta de los caminos de hierro*, 2.878 (LVII), Madrid (1912, abril 12), pp. 169-172.