

**SOBRE LA PRIMERA ESTACIÓN
DEL SEMINARIO DE MONCADA**



Junio 2017

Autor: Arturo Xerri

1 INTRODUCCIÓN

Desde su inauguración a finales del siglo XIX (agosto de 1891) hasta los años cuarenta del siglo pasado, el trayecto del “Trenet” entre Valencia y Bétera solo contaba con doble vía desde la capital hasta Moncada, siendo el trayecto entre Moncada y Bétera de vía única.

Un hecho importante hizo que esta situación cambiara y no es otra que la de la construcción en la partida del Bordellet de Moncada, ocupando gran parte de la Masía de Cuesta, el que se denominaría “**Seminario de la Inmaculada**”.

Las obras de este nuevo seminario se acometieron para dar respuesta a la a la problemática que suponía la utilización del edificio del Seminario Conciliar de la calle Trinitarios, de la capital Valenciana, ya que éste presentaba unas condiciones pésimas de habitabilidad al haber sido saqueado durante la Guerra Civil.

En 1943, y ante la situación de ruina en la que se encuentra el Seminario Conciliar, el Arzobispo **D. Prudencio Melo y Alcalde** (Burgos 1860-Valencia 1945) reúne un grupo de asesores, formado por sacerdotes y laicos, para asesorarle sobre la construcción del nuevo Seminario.

Inicialmente se pensó en ubicarlo en unos solares por la zona de Valencia Paseo al Mar, actualmente Blasco Ibañez, de Valencia.

El **21 de abril de 1944**, el Arzobispo firmó las escrituras para la adquisición de los terrenos necesarios **en Moncada**.

El proyecto del nuevo seminario fue realizado por el arquitecto diocesano **D. Vicente Traver Tomás**, (Castellón de la Plana 1888- 1966).

El **15 de mayo de 1944 fue colocada la primera piedra** de este nuevo edificio que cambiará para siempre la fisonomía de esa zona del término de Moncada.



F.1 Seminario de la Purísima en construcción

Según noticia publicada en el ABC el 15 de marzo de 1953, el coste previsto al inicio de la obra de construcción del Seminario fue de 40 millones de pesetas, coste que al final de la obra llegó a los 80 millones de pesetas, debido este incremento, indica la crónica, <<al alza de materiales, mano de obra , etc. >>.

ABC. DOMINGO 15 DE MARZO DE 1953. EDICION DE LA MAÑANA. PAG. 42

**OCHENTA MILLONES
COSTARA EL SEMINARIO
DE MONCADA**
**Homenaje al Padre Santo en Bar-
celona**

Valencia 14. En el Seminario Metropolitano de Moncada están ya construidas la nave central o pabellón de los Teólogos, y casi terminada el ala izquierda o pabellón de los Filósofos, así como la transversal que une a ambas y a la tercera o de los Latinos o Humanistas, que está por construir.

Se espera que las obras estén terminadas dentro de cinco años.

Cuando se hizo el proyecto se calculó el coste de realización en 40 millones de pesetas, que han sido ya gastados, y debido al alza de materiales, mano de obra, etc., se calcula que el nuevo Seminario costará 80 millones.—*Cifra.*

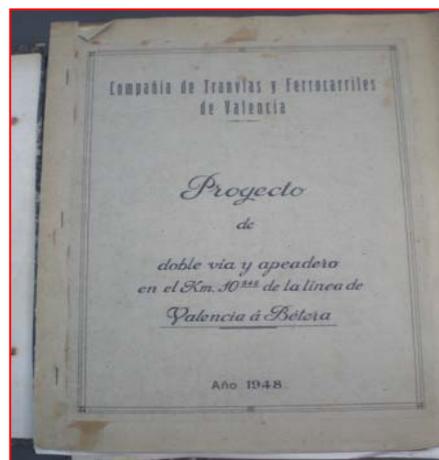
Con la llegada de los primeros seminaristas, allá por 1948, aún sin finalizar las obras de construcción (los trabajos para edificar el Seminario no concluirían hasta 1966.) y la previsión de ocupación por más de 1000, hizo que la **Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia**, que en aquel momento explotaba el “Trenet” entre Valencia y Bétera, se planteara seriamente la necesidad de dar servicio a esta nueva demanda generada y es así como desde esta compañía ferroviaria se fragua la construcción de una nueva estación junto al nuevo seminario y la prolongación de la doble vía hasta esta nueva instalación ferroviaria.

2 MEMORIA DEL PROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN DEL SEMINARIO DE MONCADA

Ante la nueva demanda de servicio de viajeros que supuso la puesta en funcionamiento del Seminario de la Purísima de Moncada, la **Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia** encarga al ingeniero de caminos, canales y puertos **D. Salvador Castro Cardús** el proyecto para la construcción de una nueva estación de viajeros con la que cubrir las necesidades surgidas con la construcción del nuevo Seminario Metropolitano en Moncada.



Veremos a continuación como el autor del proyecto justifica, en la **memoria** del mismo, la construcción de la **nueva estación del Seminario**. El proyecto, en el que está incluida dicha memoria, está depositado en el Archivo Histórico del Departamento de Patrimonio de **Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV)**.



F.2 Portada del proyecto de la nueva estación del Seminario. Patrimonio FGV

Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia (**C.T.F.V.**)
PROYECTO DE DOBLE VÍA EN EL KILÓMETRO 10.848 DE LA LÍNEA DE
VALENCIA A BÉTERA

MEMORIA (*)

Frente al Km. 10.848 de la línea de Valencia a Bétera, se está construyendo un magnífico edificio destinado a Seminario, capaz de alojar 1.000 seminaristas internados a más del numeroso personal que este servicio requiere. A él han de acudir además diariamente los Profesores encargados de las

disciplinas docentes y semanalmente los familiares de los internados en las visitas reglamentadas.

Por otra parte, el pueblo de Moncada, estación inmediata anterior al lugar que nos ocupa, se extiende hacia este lugar buscando la zona alta de aquella comarca y huyendo de la huerta que se extiende por el otro lado, no solamente por la tendencia a conservar ésta, sino también por la mayor economía de los solares y por sus mejores condiciones higiénicas.

Desde primero del actual, está funcionando este seminario, si bien de momento con 700 seminaristas nada más por no estar contruidos todos los pabellones, pero es de esperar, al ritmo que llevan las obras que en plazo breve quede terminado.

Aunque la distancia del seminario a la estación de Moncada es tan solo de poco más de un Km., como no hay camino alguno que las una se ha de hacer el camino a pie, primero por la vía y después por las sendas que delimitan los campos, lo que resulta muy molesto de día, imposible cuando falta la luz natural y peligroso en los días de lluvia, dada la calidad arcillosa del terreno.

Como consecuencia de todo lo expuesto el Excmo. Sr Arzobispo de esta Diócesis ha solicitado con insistencia la construcción de un apeadero en el Km. 10,848 de la Línea de Valencia a Bétera, habiéndose comprometido por su parte a construir un paseo que una este apeadero con la puerta de acceso al Seminario. Y como este apeadero ha de contribuir además al desarrollo de Moncada por su zona norte y ha de ser, a juicio de la Empresa, de gran porvenir, estimamos salvo mejor opinión de la Superioridad, que debe accederse a la petición.

*Como se ha dicho, la estación inmediata anterior al emplazamiento del proyectado apeadero es la de Moncada, **término de los trenes cortos que con frecuencia de 20 minutos salen de Valencia en viaje de ida y vuelta. Al llegar estos trenes a Moncada se hace el cambio del automotor para ponerlo a cabeza en viaje de regreso y con el fin de simplificar maniobras y que este cambio pueda realizarse en el nuevo apeadero saliendo ya formado en dirección a Valencia, solicitamos la prolongación de la doble vía hasta la nueva parada.** Esta doble vía a de llevar consigo la construcción de dos andenes, uno para los trenes ascendentes y otro para los descendentes, pues es de advertir que al pasar por allí los trenes largos a Bétera puede convenir que*

también se detengan en el apeadero y den satisfacción a los usuarios residentes entre esta zona y Bétera. La forma y dimensiones de estos andenes se detallan en el plano adjunto.

En el perfil longitudinal que se acompaña puede verse que el apeadero y vías correspondientes están en rasante horizontal continuando después en rampa de 0,0137 metros en 78,00 metros en dirección a Bétera y en pendiente de 0,012 metros en 98,00 metros en dirección a Moncada. A la distancia conveniente del eje del apeadero se dispondrán los discos de entrada y salida que protejan la circulación de los trenes, los que marquen la posición de las agujas, cuya maniobra se ha de efectuar a distancia, en la misma forma usual en todas las estaciones de estos ferrocarriles.

También está prevista la instalación del teléfono selectivo al igual que en las demás estaciones y apeaderos con el fin de que se regule la circulación de trenes desde la cabina de mando.

Con lo expuesto y los planos que se adjuntan, esperamos que esa Superioridad tendrá elementos suficientes de juicio para percatarse de la importancia que puede tener el proyecto que sometemos a su aprobación y de los beneficios que esperamos ha de reportar a la explotación.

Valencia 20 de octubre de 1.948

EL INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.



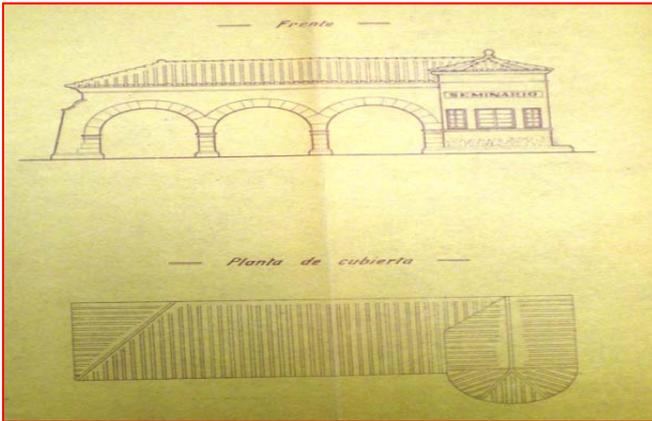
F.3 Santiago Castro Cardús, autor del proyecto

3 CURIOSIDADES DEL PROYECTO

Son dos las circunstancias del proyecto y posterior ejecución de la obra que llaman poderosamente la atención del autor del presente trabajo.

() Texto de la memoria del proyecto depositado en el Archivo Histórico de FGV*

Por un lado, encontramos que el proyecto inicial contempla la construcción de tres grandes arcos en la fachada del edificio, tal como se recoge en los planos del citado proyecto, resultando la edificación definitiva con cuatro arcos.



F.4 Plano del nuevo edificio de la estación. Patrimonio FGV

F.5 Fachada principal de la nueva estación

Por otra parte y también en los planos, aparece el edificio de la estación situado del lado del Seminario y no, como quedó definitivamente, del lado de la población.



F.6 Plano de la nueva estación. Patrimonio FGV