

---

## Informe sobre la refinería "La Británica" Alicante (anexo fotográfico)

Autor: Css. Arts  
Aprovació: Ple, IAC Juan Gil-Albert d'Alacant, 25 març 2019

---

### ESTADO DE LA CUESTIÓN

La Serra Grossa (conocida como Sierra de San Julián) es una formación montañosa de 161 metros de altura al noreste de Alicante que emerge a ras de mar. Delimitada por el oeste con la playa de la Albufereta, que en su día fue una ensenada donde hubo un puerto romano. La montaña alberga varios hitos de la historia pues en ella se hallaron vestigios de población íbera, de la Edad del Bronce y del Neolítico. Fue uno de los primeros yacimientos arqueológicos excavados de Alicante que datan del 1815 a.C. Una antigua cantera esculpió en su vertiente marina un paisaje imponente de planos verticales de roca cortada. La explotación transformó la topografía natural del lugar hasta abrir en él una superficie horizontal que, a partir de 1875, sirvió para acoger una refinería conocida como «La Británica». Pero fue durante los años convulsos de la Guerra Civil española, que hicieron del carburante un recurso estratégico de primera necesidad, cuando «La Británica» experimentó un crecimiento más remarcable. Sometido a un estricto racionamiento y una intensa vigilancia, el carburante se empezó a almacenar dentro de un vasto sistema de galerías y depósitos subterráneos que destriparon silenciosamente la Serra Grossa. Las instalaciones funcionaron a pleno rendimiento hasta 1966, cuando la construcción de nuevos depósitos en el puerto de Alicante provocó su cierre. Las entradas al almacén subterráneo fueron selladas y las galerías y los depósitos cayeron en el olvido.

Con el cambio de milenio, la Generalitat Valenciana se planteó ampliar la red metropolitana de ferrocarril extendiendo la Línea 1 para servir las playas del norte y conectar Alicante con Benidorm. La extensión tenía que pasar por la franja que separa la Serra Grossa del mar y debía tener una parada ante la antigua refinería de «La Británica». Así, la nueva parada constituía una oportunidad para urbanizar la superficie que se extiende al pie de las paredes de roca cortada, ante la entrada del almacén subterráneo, y rescatar del abandono y el olvido ese paisaje emblemático.

La ampliación de una red de transporte mediante una intervención paisajística ha servido para dar acceso y visibilidad a un lugar emblemático. La intervención ha llevado a cabo operaciones de limpieza que, como el derribo del depósito exterior, no han estado exentas de una cierta controversia. Sin embargo, estas operaciones han consolidado la extraña belleza del paisaje conformado por las paredes de roca cortada y han constituido la base para que algún día se pueda abrir al público.

A pesar de las distintas propuestas realizadas por distintos arquitectos y así como de innumerables reivindicaciones en medios de comunicación para dotar de contenidos y asignar un destino a estos singulares espacios, la administración no ha tomado las medidas oportunas.

Es legítimo que estos espacios, que forman parte del patrimonio de la ciudad de Alicante, se abran a la ciudad para el conocimiento y disfrute de los ciudadanos y sus visitantes.

## **Concepto fundamental para la comprensión de la cuestión. Arqueología industria vs Patrimonio Industrial.**

La arqueología industrial es una disciplina científica que estudia y pone en valor los vestigios materiales y testimonios históricos de las sociedades surgidas durante la revolución industrial.

Según apunta Inmaculada Aguilar (catedrática de Hª del Arte de la Universitat de València y miembro de la Comisión delegada del Consejo del Instituto de Patrimonio Cultural de España para el Plan Nacional de Patrimonio Industrial), para Kenneth Hudson<sup>1</sup> la finalidad de estos estudios es el descubrimiento, la catalogación y el estudio de los restos físicos del pasado industrial, para conocer a través de ellos aspectos significativos de las condiciones de trabajo, de los procesos técnicos y productivos. Desde su origen, uno de los principales objetivos de la arqueología industrial ha sido el restablecimiento y restauración de sus elementos industriales, bien a través de su consolidación, recuperando su primitivo aspecto o impidiendo su desaparición mediante la adjudicación de otros usos. La aceptación de patrimonio industrial como parte de nuestro patrimonio histórico ha sido aceptada hacia los años 80 y la crisis que ha generado el abandono de la industria y su reconversión, dejando en desuso y abandono muchas infraestructuras industriales, reconvertidas hoy en espacios para la cultura, museos, etc.

En 1989 se funda la asociación Valenciana de arqueología Industrial. En 1990 se realiza el primer Congrés d'Arqueologia Industrial del país Valencià en Alcoy. En 1994 se llevó a cabo el Segon Congrés d'Arqueologia Industrial en Sagunto. En 1996 se creó la Fundación para la Protección del Patrimonio Histórico Industrial de Sagunto que abordó la restauración y puesta en valor del alto horno nº3 del Puerto de Sagunto. En 1988 la fábrica textil Giner de Morella fue adquirida por la Generalitat Valenciana con fines educativos, turísticos y culturales, gestionado complejo hoy por la Fundación Blasco de Alagón. Y en 2001 se creó el Plan Nacional de Patrimonio Industrial renovado y actualizado en 2011.<sup>2</sup>

## **INTRODUCCIÓN HISTÓRICA Y ANTECEDENTES**

Según explica Aguilar Civerar "La antigua Refinería de Petróleo "La Británica" estaba situada en la finca "La Cantera" y pertenecía a la Sociedad Anónima Marca "El León". Era, junto con la denominada 'Industrias Babel y Nervión', antes Sociedad Fourcade-Guturbay de Bilbao (propietarios de varias sociedades relacionadas con los Altos Hornos, Ferrocarril, Construcción y Fábricas de harina), ubicada a Poniente de Alicante, cerca de la playa de Babel y Estación de Benalúa, una de las dos instalaciones destinadas al almacenamiento y manipulación del petróleo y sus derivados que tenía la ciudad de Alicante a finales del siglo XIX. Situadas en la periferia de la ciudad Poniente y Levante, mantenían una

---

<sup>1</sup> Aguilar Civera, I. *La Factoría oculta. Instalaciones "La Cantera" CAMPSA en Alicante. Un monumento del Patrimonio Industrial, "50 anys CCPP PV. Construïm drets: mirant cap el futur"*, Edita Universidad de Valencia, Valencia, 2018, pág. 209.

<sup>2</sup> *Ibidem*, pág. 211.

estrecha relación y comunicación con el puerto, ferrocarril y carretera”.<sup>3</sup> La industria del petróleo aparece en España en las dos últimas décadas del siglo XIX. Por aquél entonces, el petróleo se utilizó como fuente de aceites combustibles para la iluminación hasta la llegada del alumbrado eléctrico y la difusión del motor de explosión. La demanda de aceites (queroseno) para el alumbrado público y privado de nuestra sociedad decimonónica estimuló la instalación de estas refinerías en ciudades de cierta importancia urbana.

La primera noticia sobre su existencia la encontramos en la autorización concedida a la sociedad Deutsch e Hijos de París, para instalar una refinería en el año 1875, en los locales de una antigua fundición de metal llamada “Británica” (de ahí su apodo). Esta fecha indica que fue unas de las primeras refinerías de petróleo instaladas en España (junto a la Sociedad Deutche y Cía, la primera de la que se tiene constancia, y Sociedad Sabadell y Henry de Cornellá de Llobregat)<sup>4</sup>. En sus buenos años, Deutsch e Hijos abastecía el 55% del mercado de petróleo del país.<sup>5</sup>

Estaba ubicada en la ladera de la montaña, en dos niveles. En su parte alta estaba la chimenea, dos grandes depósitos de combustible y un muro de mampostería que hacía funciones de contención. El resto de la instalación estaba compuesto por naves industriales de diferentes tamaños. Un pequeño embarcadero de madera y hierro de unos 140 metros de longitud, llamado el Muelle de Santa Ana, que se construyó para el acceso de embarcaciones de pequeña calado (veleros que transportaban el petróleo de los vapores que llegaban de Estados Unidos). Estaba situado en el mismo lugar en el que más tarde se levantaría el Tiro de Pichón. Sin embargo, no mantenemos restos de dicho muelle porque un temporal lo arrasó por completo en 1929 y no fue reconstruido. Para entonces, la refinería podía optar por otros medios de transporte, el recién inaugurado ferrocarril de La Marina, que enlazaba Alicante-Villajoyosa-Denia desde el año 1915 y un ramal que conectaba la refinería con la Estación de Madrid de la compañía MZA y el puerto.

Según sigue Aguilar Civera “El 9 de octubre de 1929, se realizó la venta por expropiación de la Fábrica ‘La Británica’ de la Sociedad Anónima Marca ‘El León’ ante el notario D. Genaro Gil Socil a favor de CAMPSA.<sup>6</sup> Por iniciativa del Ministerio de Hacienda, para evitar el fraude fiscal y controlar la distribución de los derivados del petróleo y su relación con las compañías internacionales de suministro, se dictó el Real Decreto del 28 de junio de 1927 en el que Calvo Sotelo justificaba su cambio de titularidad:

*‘el petróleo es un factor industrial básico; es asimismo elemento sustantivo de la defensa nacional’. Y allí nació la “Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos S.A” (CAMPSA).<sup>7</sup>*

<sup>3</sup> Aguilar Civera, I. *Historia del Transporte, Obra Pública y Telecomunicaciones. De la refinería “La Británica” a la Factoría “La Cantera” de Alicante*. 2 Cuadernos del Museo del Transporte de la Comunidad Valenciana. Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, Valencia, 2006, pág.8.

<sup>4</sup> Idem.

<sup>5</sup> Ibidem, pág. 10. Aguilar Civera toma como referencia para este dato de G. TORTELLA, A. BALLESTERI, J.L.DÍAZ, *Del monopolio al libre mercado. La historia de la industria petrolera española*. Madrid LID Editorial Empresarial S.L. 2003 pág. 46.

<sup>6</sup> (“Acta de desafección y entrega” Delegación de Hacienda. Sección del Patrimonio del Estado. 12/63 Pl. 182/32 LG/ES. Factoría “La Cantera” de Alicante) en “II Factoría ‘La Cantera’ una explotación de CAMPSA”

<sup>7</sup> Aguilar Civera, I. *Historia del Transporte, Obra Pública y Telecomunicaciones. De la refinería “La Británica” a la Factoría “La Cantera” de Alicante*. 2 Cuadernos del Museo del Transporte de la Comunidad Valenciana. Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, Valencia, 2006, pág.17.

Con motivo del traspaso de titularidad, en 1927<sup>8</sup> se realiza un inventario de todos los elementos de la fábrica, dividiéndose en terrenos y edificaciones (datadas entre 1887 y 1927). De este modo podemos documentar varias fases constructivas, entre 1836 (primera referencia hallada) y 1966 (año de su cierre).

Entre las funciones que competía a CAMPSA estaba la de acopiar y mantener tanto unas reservas de seguridad como unas reservas estratégicas. En el contrato entre el Estado y CAMPSA se decía "que cubran las necesidades del país durante cuatro meses y las de la defensa nacional durante un año"<sup>9</sup>. Estas cláusulas otorgaban amplios poderes que durante la Guerra Civil fueron utilizados por los mandos militares de ambos bandos. El carburante durante la Guerra Civil fue considerado material de primera necesidad, racionado y sumamente vigilado. La sierra albergó durante la Guerra Civil alguna trinchera republicana, de la que aún se encuentran restos, y fue el llamado Campo de los Almendros próximo a la actual parada del TRAM (La Sangueta) , un campo de concentración preparado por los italianos para retener a militares republicanos, la mayoría de ellos refugiados en el puerto de Alicante, último reducto de las tropas leales a la Segunda República.

Hay constancia de la implantación de una guarnición militar desde 1941 en la propia factoría de CAMPSA. La factoría sufrió los bombardeos durante la Guerra Civil, siendo reconstruida (probablemente con motivo de esta reparación de daños se elevaran las defensas militares y se incorporaran los círculos que podemos identificar como antiaéreos), incorporándose posteriormente, durante los años 40, nuevos elementos como el círculo exterior en el lado Este de la factoría y la balsa descubierta que se encuentra a su lado (ver fotografías 5 y 6); el depósito que aparece independiente de la muralla es anterior a 1943. En 1937 se presentó el primer proyecto de la factoría subterránea para CAMPSA, que fue ejecutándose durante la década siguiente excavando el terreno rocoso-arcilloso-calizo, y que se finalizó a principios de los 50 con el proceso de revestimiento interior mediante la proyección de hormigón gunitado en las bóvedas.

Su construcción fue dirigida por el ingeniero Juan Puig Ribas. La "Británica" siguió su producción y distribución de combustible hasta 1966, año en que empiezan a funcionar las nuevas instalaciones de CAMPSA en el Muelle de Poniente del Puerto de Alicante<sup>10</sup>.

En 1970 se produce la desafección de una parcela de 1.065 m<sup>2</sup>. En 1978 se produce la desafección de 62.889 m<sup>2</sup>, quedando una parcela de 7.292 m<sup>2</sup> para la construcción de una instalación de venta de carburantes afectada al Monopolio de Petróleos. Dicha parcela queda finalmente desafectada en 1981, pasando así la totalidad de la parcela de 71.246 m<sup>2</sup> originales al Patrimonio del Estado. Sin embargo, CAMPSA se queda una parte del terreno para levantar una Estación de Servicio que nunca se

---

<sup>8</sup> Ibidem, pág. 18.

<sup>9</sup> Ibidem, pág.19.

<sup>10</sup> Idem.

construyó.<sup>11</sup> Al quedar sin función, estas instalaciones fueron abandonadas, desalojando maquinaria, materiales y combustible.

## LOCALIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN

Situada frente al mar en la Avenida de Villajoyosa, en el acceso norte de la ciudad de Alicante, la Sierra de San Julián o Serra Grossa ocupa una superficie que supera las 80 hectáreas, enmarcada en un perímetro de 5 kilómetros y una altura de 161 metros. Este hito geográfico-ambiental, utilizado por el ser humano desde la Prehistoria y decisivo en el desarrollo de la Ciudad, se concibe actualmente como un parque forestal urbano en el que se realizan trabajos de repoblación forestal y restauración paisajística que favorecen su uso como espacio natural. El recinto, se compone de una red de 3 galerías principales con depósitos a ambos lados con capacidad para 2000 m<sup>3</sup> cada uno y 7 secundarias de 500 m<sup>3</sup>, siendo las del lado Oeste circulares y los del lado Este rectangulares con un lado semicircular. La entrada a la factoría subterránea se realizaba a través del almacén de lubricantes. En el centro y al inicio del conjunto unos espacios rectangulares daban acceso al complejo. En ella aparece un espacio rectangular de gran altura donde posiblemente se realizaban labores de reparación o mantenimiento (se conserva una mesa metálica de trabajo). En conjunto forman una perfecta retícula desde la que se accedía a amplios espacios abovedados que albergaban los depósitos.<sup>12</sup>

Los depósitos se llenaban y vaciaban a través de grandes tubos que entraban desde la factoría y distribuían el combustible a los diferentes tanques. En el exterior era donde se llevaban a cabo todas las labores de destilación y manipulación del petróleo, en naves repartidas en varias plantas repartidas sobre la ladera cortada de la montaña.

En el nivel inferior, estaban los talleres, la portería, las oficinas, las cocheras, salas de máquinas, laboratorios, salas de grupos electrógenos, talleres de envases, almacenes de maderas, cobertizos para autocamiones, comedores y vestuarios para obreros, una cuadra excavada con aljibe, almacenes, un cobertizo para el generador de vapor (para la recepción a granel de ácidos y alquitranes), balsas para el agua de refrigerantes, letrinas, un pozo, cisternas, casetas para las bombas Worthington y para el grupo motor bomba de incendios, dos edificios de viviendas para empleados, la vivienda del director, la del subdirector y los depósitos de mampostería desaparecidos en 2006 (utilizados décadas después como perrera).

Además, había jardines y un huerto, con 16 palmeras, una higuera y 144 pinos. Un poco más arriba, estaba la conserjería (hoy también desaparecida), y a través de unas escaleras, se accedía al nivel superior y donde se ubicaban más instalaciones de la factoría, el gran depósito circular exterior y la chimenea. Las naves tenían cubiertas inclinadas a dos aguas, y muros de mampostería, siendo una de las últimas tipologías fabriles hasta la irrupción del acero como elemento ligero en la construcción industrial. En el interior de estas instalaciones, los operarios trabajaban con el complejo proceso de

---

<sup>12</sup> Aguilar Civera, I. *Historia del Transporte, Obra Pública y Telecomunicaciones. De la refinería "La Británica" a la Factoría "La Cantera" de Alicante*. 2 Cuadernos del Museo del Transporte de la Comunidad Valenciana. Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, Valencia, 2006, pág.6.

transformación del petróleo en gas-oil y fuel-oil, así como otros derivados, utilizando gasómetros, campanas, calderas de destilación, rectificadores, filtros...

La envergadura del complejo era, como podemos imaginar, espectacular en comparación con la superficie urbana de Alicante. De hecho, tuvo un parque móvil notable en el conjunto de la ciudad: tres turismos (Cleveland y Ford, uno de ellos con matrícula A-91 puesto en marcha en 1913), y tres camiones (un camión cisterna y dos plataformas con cisterna portátil). Se cree que el primer vehículo matriculado en la ciudad perteneció a esta industria.

## SITUACIÓN ACTUAL

Actualmente se encuentra en un abandono absoluto. Las tres entradas a las galerías desde el exterior están tapiadas, lo que ha permitido salvaguardar, en cierta forma, la integridad del conjunto. Solo tres pequeños huecos en la pared de la roca permiten entrar al recinto que están situados en la enorme explanada que se ha construido en la parada del Tram de la Sangueta. Observar sobre la roca los cortes de barreno para las extracciones de piedra y los tejados de ladrillo a dos aguas que formaban el complejo industrial (Ver imagen 20 en pág. 13).

En los últimos años se ha reclamado este espacio mediante visitas y exploraciones organizadas por la Universidad de Alicante, así como visitas espontáneas de los ciudadanos que, sabiendo que existían, han tenido la curiosidad de saber qué albergaba la montaña en su interior.

En la actualidad se plantea su valor patrimonial y posible reutilización. Algunas ideas sobre su destino y conservación han sido publicadas en diversos medios periodístico. Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana FGV hizo en 2007 un encargo directo al arquitecto Martín Lejarra<sup>13</sup> con destino a un parque de ocio-cultural construyendo un anfiteatro, Auditorio, Observatorio, etc. y un aparcamiento en la explanada que da entrada a los espacios.

El Plan especial de protección arqueológica del término municipal de Alicante ha recogido y catalogado estos depósitos de "La Británica" sin darles ningún tipo de protección.

El informe realizado por la Dirección General de Patrimonio de la Consellería de Cultura ha recomendado la Declaración de Bien de Relevancia Local a estas instalaciones subterráneas. Hoy está catalogada por The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH España) como uno de los cien elementos del Patrimonio Industrial en España.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> Datos extraídos de fuentes directas del autor a través de una entrevista 10 de enero de 2019.

<sup>14</sup> Aguilar Civera, I. *La Factoría oculta. Instalaciones "La Canteras" CAMPSA en Alicante. Un monumento del Patrimonio Industrial, "50 anys CCPP PV. Construïm drets: mirant cap el futur"*, Edita Universidad de Valencia, Valencia, 2018, pág. 214.. Referencia a M<sup>a</sup> Pilar Biel y G. J. Cueto (Coord.) *100 elementos del patrimonio industrial en España*. TICCIH España. Instituto del Patrimonio Cultural de España, 2011, pp.208-209.

Su entorno ha sido renovado a través del “Proyecto de integración paisajística de las infraestructuras del TRAM y propuesta del parque litoral en Serra Grossa” redactado por el arquitecto Eduardo de Miguel y de la implantación de la parada de la Sangueta situada a los pies de la antigua factoría.

Actualmente la propiedad fue transferida al Ayuntamiento de Alicante quien tiene la responsabilidad de su conservación y destino.

## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Los depósitos de “La Británica” son una construcción única en su tipología en España y en sistema constructivo. Una espectacular instalación industrial excavada en la montaña, con grandes galerías capaces para el tránsito de vagonetas y enormes recintos abovedados, una instalación que conserva la larga tradición histórica de las arquitecturas subterráneas o de las llamadas *infra-arquitecturas*<sup>15</sup>. Sólo algunas factorías americanas, como la de Loeches (Madrid), Rota (Cádiz) y Arahal (Sevilla) construyeron algunos depósitos enterrados en los años cincuenta, pero el método constructivo era bien distinto, pues tan sólo consistía en depósitos enterrados.

Por tanto, estamos hablando de un monumento industrial de enorme singularidad que representa un icono de nuestra contemporaneidad, lo cual nos lleva a concluir que es urgente, para evitar su paulatino deterioro, que se comience a redactar un proyecto viable, efectivo y riguroso de respeto al conjunto cuyo destino lo dignifique y ponga en valor.

Así pues, pensamos que las administraciones deberían iniciar las actuaciones pertinentes con el objetivo de plantearse un proyecto que ponga las bases para un destino abierto a la ciudadanía. En ese sentido, hemos de anotar que este significativo y emblemático conjunto industrial no sólo pertenece a la ciudad de Alicante, sino que se ubica en territorio de la Comunidad Valenciana.

Por todo ello, desde el Consell Valencià de Cultura aconsejamos a las diferentes administraciones (Ayuntamiento de Alicante, Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte, Ministerio de Cultura, etc.) para que de manera conjunta pongan en marcha las actuaciones y gestiones pertinentes con el fin de dar uso a este emblemático conjunto industrial.

Asimismo, consideramos que es necesario de poner en valor un bien patrimonial de tal envergadura que, sin duda, debe ser uno de los espacios históricos más emblemáticos en cuanto a su contribución al desarrollo social y económico de la ciudad de Alicante y de la Comunidad Valenciana. Por ello, aun complaciéndose con los criterios disciplinares por los que la Dirección General de Patrimonio consideró su catalogación como BRL, este CVC estima valores complementarios, propios de la arqueología industrial y de su singularidad tipológica, que pudieran resultar objeto de superior protección patrimonial.

---

<sup>15</sup> Aguilar Civera, I. *La factoría subterránea. Una infra-arquitectura. 2 Cuadernos del Museo del Transporte de la Comunidad Valenciana*. Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, Valencia, 2008, pág. 20.

Este Informe se hará llegar a los interesados de acuerdo con el protocolo habitual, y a los propios comparecientes.

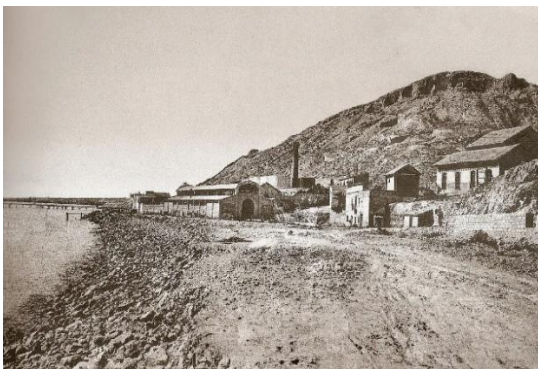


## ANEXOS I. FOTOGRAFÍAS Y GRÁFICOS



- n.1. Una vista del final del Raval Roig, con las barcas de los pescadores varadas en el Postiguet. Al fondo, se distingue el antiguo embarcadero y la chimenea de la factoría. Aún no existía la carretera ni el trazado ferroviario, proyectados en 1903.  
n.2. Vista del complejo industrial.

Imágenes procedentes del blog: <http://betoalicante.blogspot.com/2009/05/depositos-refineria-petroleo-serra.html>  
Consulta 9/12/2018



- n.3 y n.4. Vistas del complejo industrial, embarcadero y el Chalet del General Mancha en primer plano (1900 y 1927 respectivamente).





Imagen  
procede de :  
[http://150ferr  
ocarrillicant  
e.catedr.c  
om/historia/h  
istoria.asp?I](http://150ferr.ocarrillicant.e.catedr.c.om/historia/historia.asp?I)

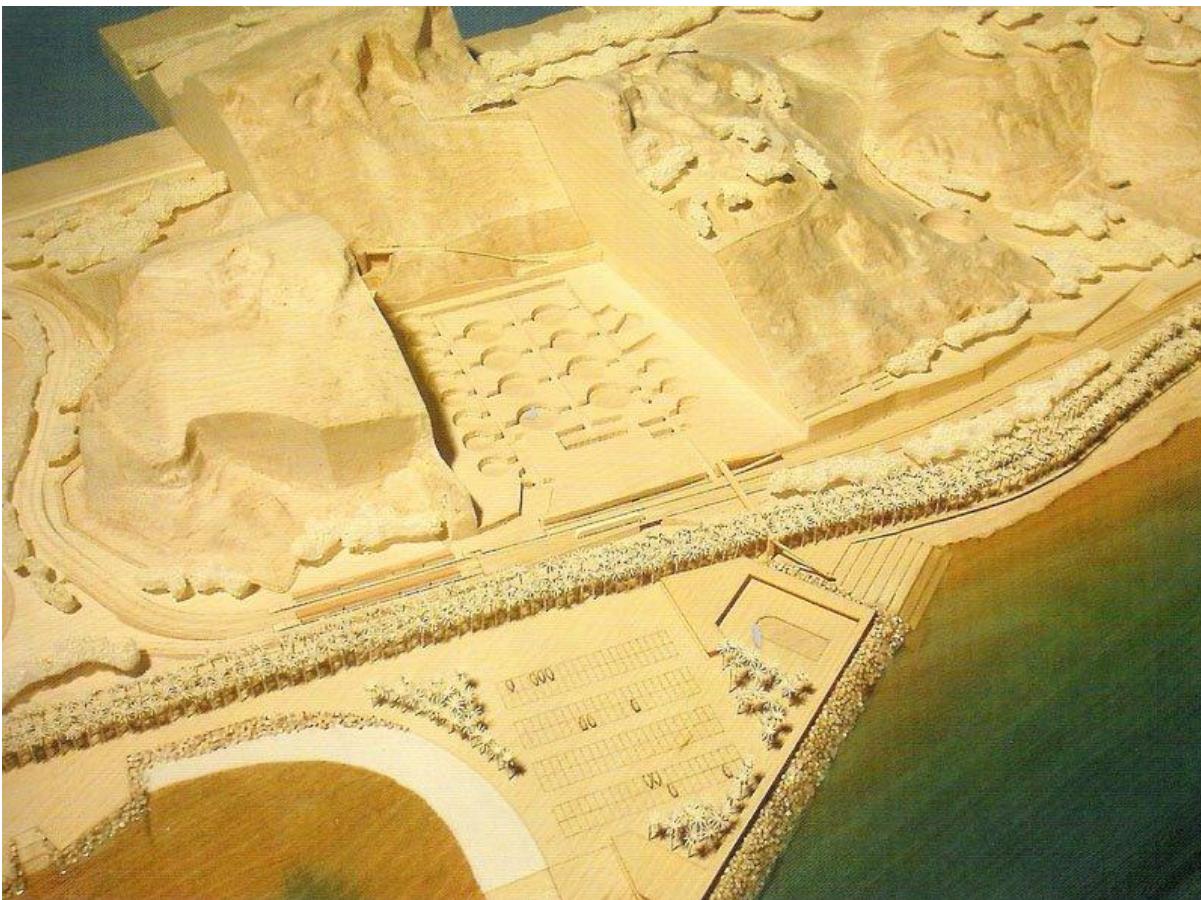
[D=6&tema=6](#)

Consulta 9/12/2018

n.5 y n.6. Vistas de las construcciones externas.

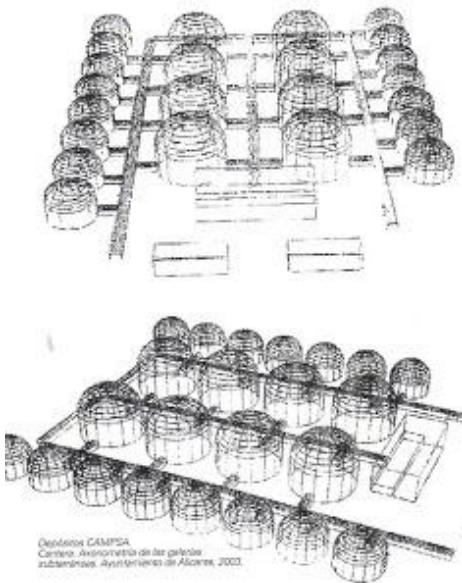
Imágenes extraídas del blog digital: <http://www.blogpost.porahinoes.es>

Consulta 11/12/2018

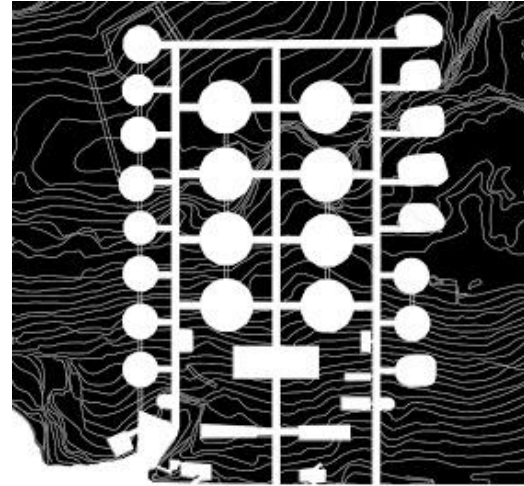


n.7. Maqueta del "Proyecto de integración paisajística de las infraestructuras del TRAM y propuesta de parque litoral en Serra Grossa, Alicante". Eduardo de Miguel (Arquitecto).

Imagen procede de: Inmaculada Aguilar Civera., *2 Cuadernos del Museo del Transporte de la Comunidad Valenciana*. Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, Valencia, pág. 73



Depósitos CAMPSA  
Cantera. Axiomètrica de las galerías  
subterráneas. Ayuntamiento de Alicante, 2003.

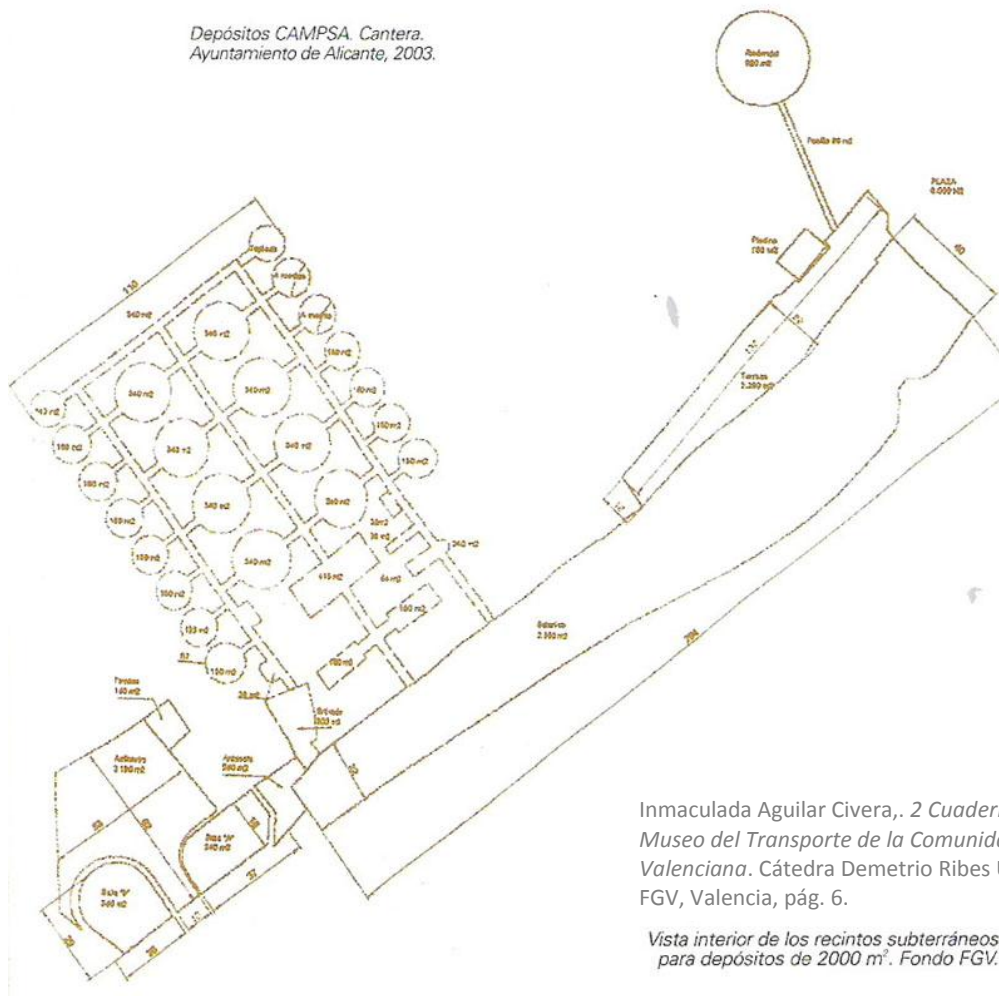


n.8 y n.9. Recreación axonométrica de las galerías subterráneas. Ayuntamiento de Alicante, 2003

Escaneado de Aguilar Civera, I. *La Factoría oculta. Instalaciones "La Cantera" CAMPSA en Alicante. Un monumento del Patrimonio Industrial, "50 anys CCPP PV. Construïm drets: mirant cap el futur"*, Edita Universidad de Valencia, Valencia, 2018, pág.77 y 217.

A su vez procede por cortesía de GT

Depósitos CAMPSA. Cantera.  
Ayuntamiento de Alicante, 2003.



Inmaculada Aguilar Civera,., *2 Cuadernos del Museo del Transporte de la Comunidad Valenciana*. Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, Valencia, pág. 6.

Vista interior de los recintos subterráneos para depósitos de 2000 m². Fondo FGV.



n.10. Imagen  
procede de:  
<http://150ferrocarrilicante.catedradr.com/historia/historia.asp?ID=6&tema=6>

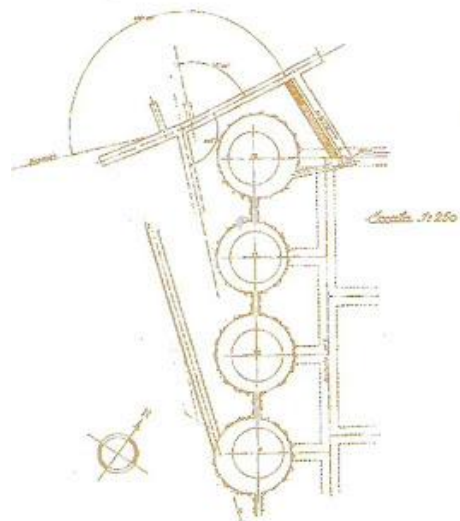
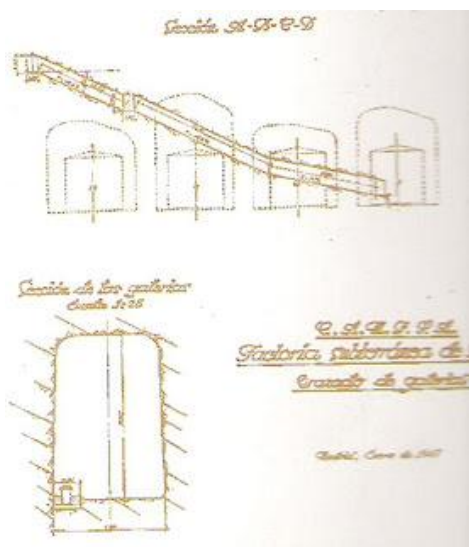
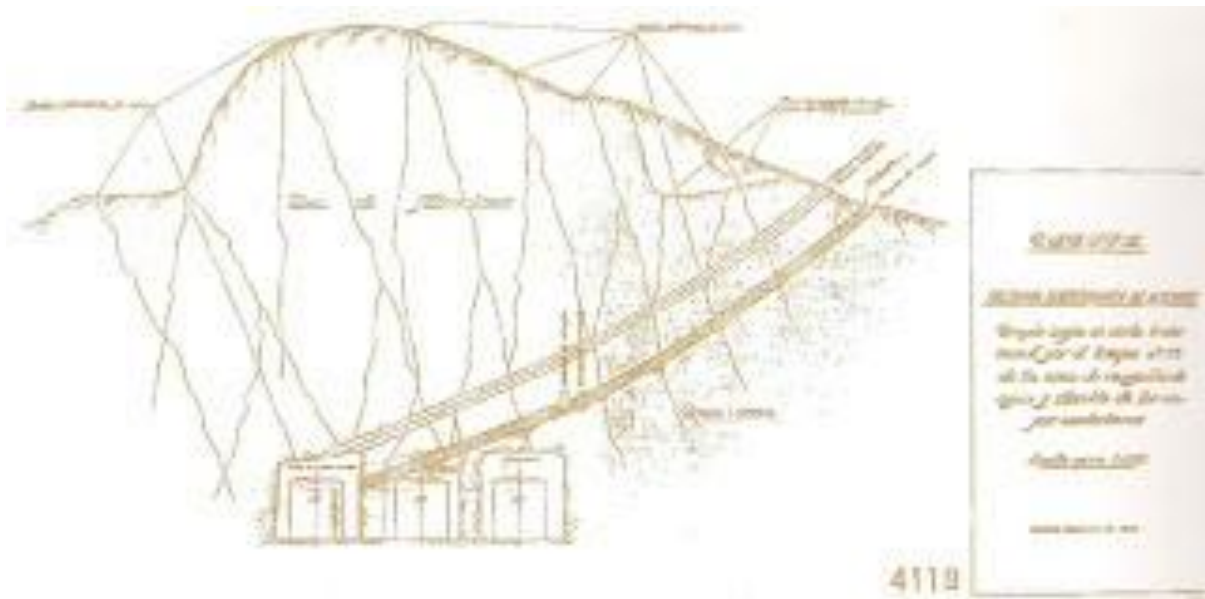
n. 13. Vista aérea de situación de los depósitos la Británica en relación a otras infraestructuras subterráneas  
Imagen procedente de: <http://www.150ferrocarrilicante.gva.es/historia.asp?ID=65tema=6>



n.11 y n. 12. Ambas imágenes proceden de: <https://web.ua.es/es/actualidad-universitaria/2017/junio17/26-30/una-investigacion-de-la-ua-descubre-altos-contenidos-de-gas-radon-en-los-depositos-de-la-britanica-y-el-tunel-de-la-serra-grossa-alicantina.html>

Consulta 27/12/2018

Tesis doctoral realizada dentro del programa de Doctorado en Agua y Desarrollo Sostenible del Instituto del Agua y las Ciencias Ambientales de la UA. Imagen: Carlos Rizo Maestre



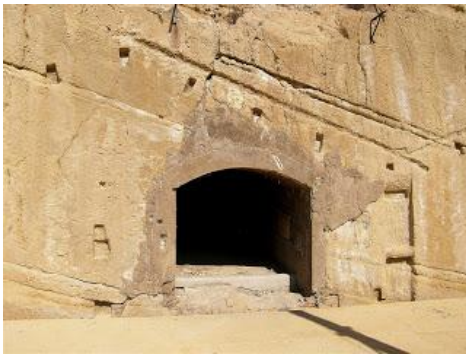
n. 14. Factoría de Alicante. Plano general. Revisado con fecha del 24 de marzo de 1956. Archivo de la Compañía de Logística de Hidrocarburos S.A. (CLH), gestión patrimonial. Documento 3665. Madrid 1941- 1956. Inmaculada Aguilar Civera, . 2 Cuadernos del Museo del Transporte de la Comunidad Valenciana. Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, Valencia, pág. 28.

n. 15. Factoría Subterránea de Alicante. Croquis según un corte transversal por el taque nº12 de la zona de recepción de agua y situación de las capas conductoras”. Archivo de la Compañía Logística de Hidrocarburos S.A. (C.L.H.). Gestión patrimonial. Documento 4119.

n. 16 y n. 17. Croquis de las bóvedas y trazado de transversal por el tanque nº12 y situación de las capas de Alicante. Trazado de galerías". Archivo de la Hidrocarburos S.A. (C.L.H.). Gestión patrimonial.



galerías. Croquis de una sección conductoras. "Factoría subterránea Compañía Logística de Documento 4124. Madrid, 1947.

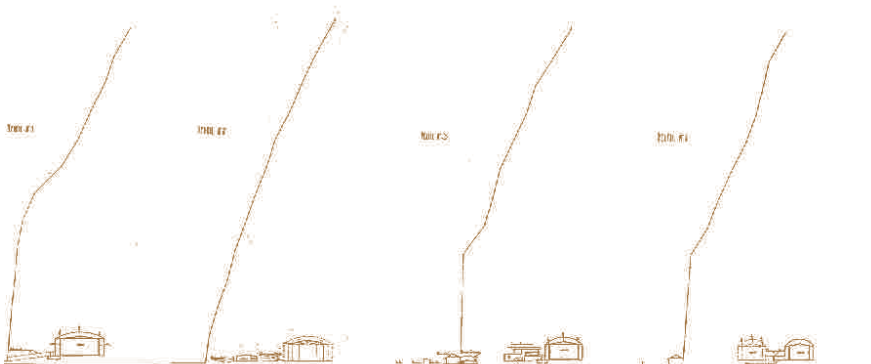


n. 18 Anteproyecto de la factoría protegida en la Cantera (Alicante). Archivo de la Compañía Logística de Hidrocarburos S.A. (CLH) Gestión Patrimonial. Documento 3236. Madrid 1937.

Imágenes procedentes de Cuadernos nº 2 del Museo del Transporte de la CV, pág. 6.  
<http://www.alicantevivo.org/2008/04/expedicion-al-interior-de-los-depositos.html> y Fondo CDR.  
Consulta 9/12/2018



n.19-20



n.21- 22



n. 23-24-25



n.26-27-28.

Imágenes procedentes de : <http://www.alicantevivo.org/2008/04/expedicion-al-interior-de-los-depsitos.html>

Consulta 27/12/2018

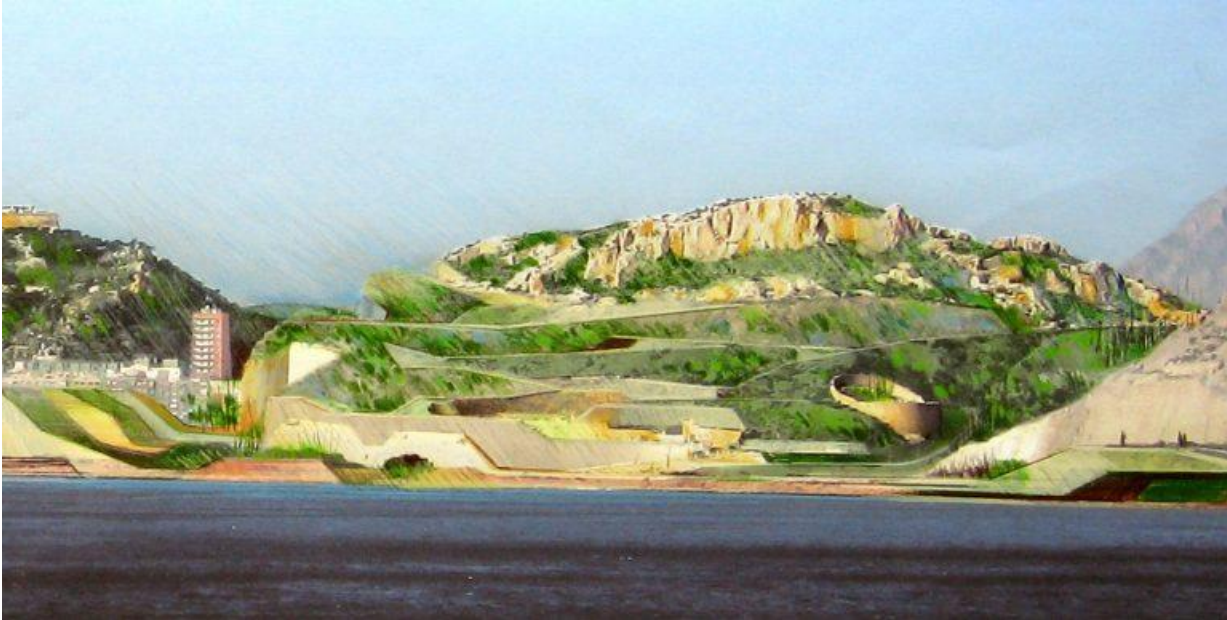


n.29-30-31

n.32-33-34



n.35-36



n.37-38

Raïles, bidones, barriles, instal·lacions elèctriques, vagonetas... a pesar de que los operarios del Tram han retirado muchos objetos del interior.  
[Imágenes procedentes de : http://www.alicantevivo.org/2008/04/expedicion-al-interior-de-los-depositos.html](http://www.alicantevivo.org/2008/04/expedicion-al-interior-de-los-depositos.html)  
Consulta 27/12/2018

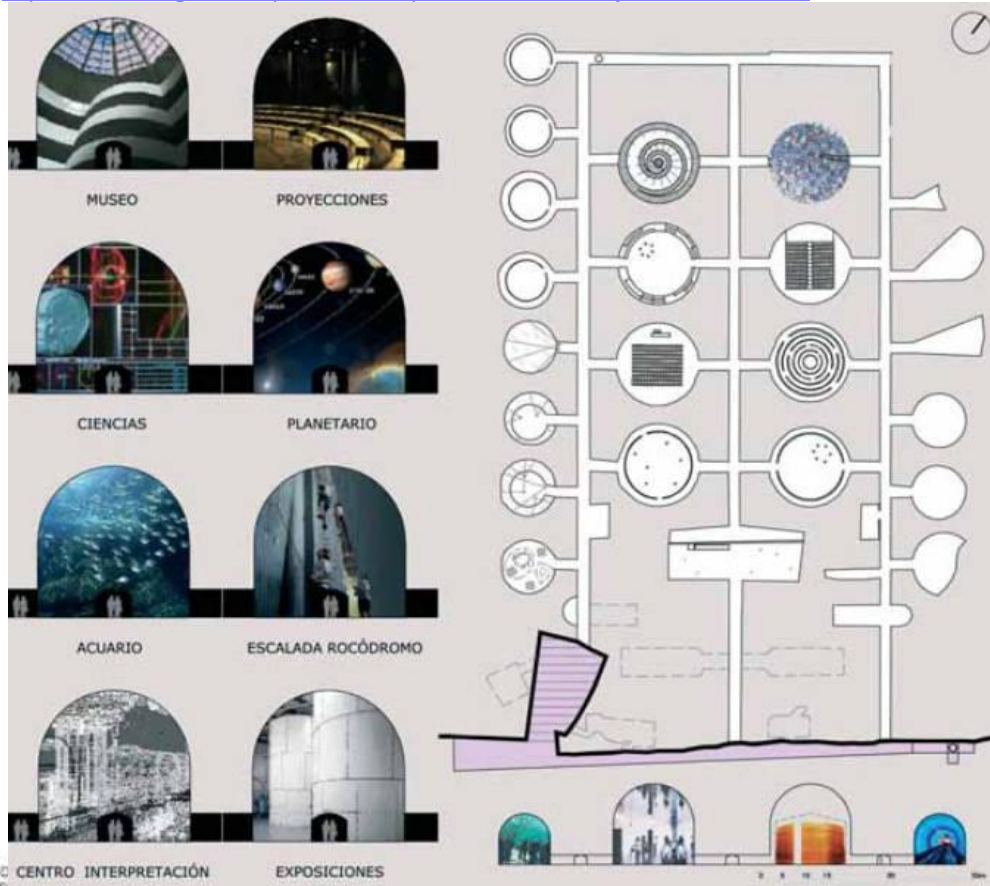
n.39. Propuesta para proyecto paisajístico de la zona de La Británica por el Grupo Aranea y su arquitecto Francisco Leiva.  
Imagen procedente de: <http://grupoaranea.net/blog/depositos-serra-grosa/> Consulta 12/01/2019



n. 40. Laural Gea, Arquitecta. Proyecto Abril 2011

Imagen procedente de: <http://www.lauragea.com/portfolio/recuperacion-de-sierra-y-restos-historicos>

Consulta 11/03/2019



**IDENTIFICACIÓN DE ELEMENTOS HISTÓRICOS EN LA SIERRA DE SAN JUAN Y SIERRA GROSSA. Y OBJETIVOS DE LA ACTUACIÓN**

Existen numerosos restos de la vida de los soldados en la sierra durante la guerra civil, todo un mundo subterráneo de la Refinería la Británica y los frentes de cantera que denotan la larga historia humana sobre la sierra. La propuesta pretende recuperar todos ellos.



Parapetos antiaéreos



Pinada

alivos que lo contextualicen en la historia de Alicante.

Restos de cerámica ibérica. Se pretenden exponer en el centro de interpretación contextualizándolos en su época.

Área recreativa y centro de interpretación. Se pretende construir un centro de interpretación de la historia de la ciudad de Alicante y un área recreativa con sombras adecuada para



Flora típica del litoral mediterráneo

Frete de cantera. El o sista con las debidas l habilitar un rocódromo

Cuevas canteras. Se adecuara el interior para permitir la visita y dar a conocer la vida cotidiana de estos esforzados trabajadores y su duro y peligroso trabajo.

Antiguo depósito de la refinería. Se pretende adecuar con graderío de fácil montaje para espectáculos al aire libre

Acceso a la refinería la Británica. Pesareña para el recorrido y escenografía con monos y casco para la visita. En el recorrido el visitante observará las instalaciones en su estado puro. Podrá pasear por sus túneles, y ver las canchillas tal y como allí se quedaron, los gravados en las paredes, los grandes e inimaginables depósitos excavados en la roca.

Restaurante mirador

Batería antiaérea





n.41-42. Proyecto de acondicionamiento de la Factoría subterránea “La Cantera” del arquitecto Martín Lejarra.

Imagen: Aguilar Civera, I., 2 Cuadernos del Museo del Transporte de la Comunidad Valenciana. Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, Valencia, pp. 36-37.

Imágenes procedentes de [http://150ferrocarrilalicante.catedrdr.com/archivos/descargas/PDF\\_14\\_opt.pdf](http://150ferrocarrilalicante.catedrdr.com/archivos/descargas/PDF_14_opt.pdf)  
Consulta 28/12/2018



Área sujeta a  
Paisaje  
Paseo peatonal  
Ajardinado  
Aparcamiento

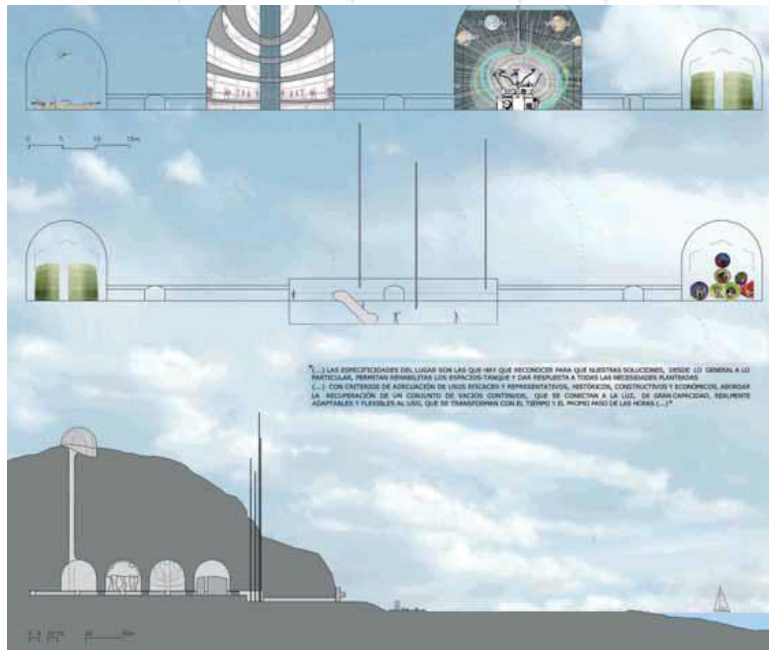
planificación  
ajardinado  
elevado  
de vaguada  
Bulevar

Explanada  
Postiguet  
Prolongación  
Futuro Palacio  
Apeadero  
Escuela Mirador  
Remodelación  
Parque Serra  
Mirador

paseo Explanada  
de Congresos  
de la Goteta  
Vela  
de Depósitos  
Grossa al  
mar

n.43. Proyecto de integración paisajística y parque litoral de la Serra Grossa por el Eduardo de Miguel, 2006.

Imagen: Aguilar Civera, I. 2 Cuadernos del Transporte de la Comunidad Valenciana. Demetrio Ribes UVEG-FGV, Valencia, Imagen procedente de:



propuesta del  
arquitecto

Museo del  
Cátedra  
2008, pág. 33.

[http://150ferrocarrilalicante.catedrdr.com/archivos/descargas/PDF\\_14\\_opt.pdf](http://150ferrocarrilalicante.catedrdr.com/archivos/descargas/PDF_14_opt.pdf)  
Consulta 28/12/2018

## **ANEXOS II. PRENSA Y MEDIOS**

Documentos pág. 18 y 19 aportados por el propio Martín Lejarra en 2019 para el presente informe

Infraestructuras estudia crear ocho salas temáticas en los depósitos de la Cantera

[Opinión](#)

[Humor](#)

[Cartas de los  
lectores](#)

SERVICIOS

[A. Clasificados](#)

[Atención al lector](#)

[Cartelera](#)

[Cartas al Director](#)

[Clasif. deportivas](#)

[Especiales](#)

[Farmacias](#)

[Hemeroteca](#)

[Horóscopo](#)

[Hoy](#)

[La tele](#)

[RSS](#)

[Sorteos](#)

[Tienda](#)

[Páginas amarillas](#)

[Páginas blancas](#)

[Callejero](#)

[Alojamientos](#)

[Restaurantes](#)

[SUPLEMENTOS](#)

BLOGS

[Tecnología aplicada](#)

[La esfera imperfecta](#)

[Los tiempos](#)

[cambian](#)

[El lector sin prisas](#)

CANALES

[Bolsa y Mercados](#)

[El tiempo](#)

[Fútbol](#)

[Tecnología](#)

INFORMACIÓN

[Conózanos](#)

[Localización](#)

[Publicidad](#)

DOCUMENTOS

DE

INTERÉS

[Manifiesto por una  
nueva cultura del  
territorio](#)

[Texto del nuevo](#)

[Estatuto valenciano](#)

[Sentencia del TSJ](#)

[sobre el Benacantil](#)

EL TIEMPO



[Ver mañana »](#)

**Historia** La refinería de Campsa en la Cantera se construyó en superficie a finales del siglo XIX. Por esa época, era considerada como una de las industrias alicantinas de mayor envergadura. Con el paso de los años fue aumentando su número de dependencias, aunque fue entre 1912 y 1927 cuando más creció, según recoge el cuaderno publicado por la Cátedra Demetrio Ribes de FGV.

La refinería fue absorbida por Campsa en 1929 y «sobrevivió» a la Guerra Civil. De hecho, en ella se construyeron algunos refugios. No fue hasta 1966 cuando cerró sus puertas, justo cuando la compañía que explotaba las instalaciones construyó nuevas naves en el muelle de Poniente del Puerto. Fue casi 20 años después de que comenzaran las obras en subterráneo.

A partir de su cierre, los depósitos de la Cantera quedaron totalmente abandonados. No obstante, hoy en día mantienen su diseño original, sus galerías revestidas de hormigón y su estado de conservación no es todo lo malo que se podía prever. Sobre todo, por la dificultad para acceder a ellos.

A día de hoy, las instalaciones subterráneas carecen de protección, pese a que la Conselleria de Cultura recomendó que se declarasen Bien de Relevancia Local. No obstante, y pese al abandono al que han estado sometidos por las administraciones en los últimos años, los depósitos podrían convertirse en breve en un lugar de esparcimiento de los ciudadanos.

Si prospera cualquier de las propuestas que baraja Infraestructuras, Alicante recuperará de forma activa un vestigio histórico que dio a conocer a la ciudad siglos atrás.

 [Tienda](#)

Utiliza el buscador para encontrar los productos que necesitas:

**INFORMACIÓN**

Editorial Prensa Alicantina, S.A. Avda. del Doctor Rico, 17. Apdo.  
214. 03005 Alicante (España) Teléfono: (34) 96 598 91 00



[Aviso legal](#)

 [RSS](#)

Otras publicaciones del [grupo Editorial Prensa Ibérica](#):

[Costablanca Rundschau](#) - [Diari de Girona](#) - [Diario de Ibiza](#) - [Diario de Mallorca](#) - [El 9 Nou](#) - [Empordà](#) - [Faro de Vigo](#) - [La Nueva España](#) - [La Opinión A Coruña](#) - [La Opinión de Granada](#) - [La Opinión de Málaga](#) - [La Opinión de Murcia](#) - [La Opinión de Tenerife](#) - [La Opinión de Zamora](#) - [La Provincia](#) - [Levante-EMV](#) - [El Boletín](#) - [Mallorca Zeitung](#) - [Regió 7](#) - [Súper Deporte](#) - [The Adelaide Review](#)

76

de 2006

ACIÓN

RATE

JÍ

NCIO

ABRAS

Encuesta

mejor

el año

06

a

Documentos pág. 20 aportados por el propio Martín Lejarraga en 2019 para el presente informe.

4 ALICANTE

Lunes, 27 de noviembre, 2006 · INFORMACION

PATRIMONIO

# Infraestructuras estudia crear ocho salas temáticas en los depósitos de la Cantera

El Consell baraja un proyecto del arquitecto Martín Lejarraga que incluye una sala de proyecciones, un planetario y una pared de escalada

**ALEJANDRO FERNÁNDEZ**  
La Conselleria de Infraestructuras está estudiando la posibilidad de crear ocho salas temáticas en los depósitos de Campsa en la Cantera. La Generalitat, con motivo de las obras del tranvía, medita acondicionar la factoría subterránea del monte y acercarla a los ciudadanos.

Y de momento, una de las propuestas que se están barajando es la del arquitecto Martín Lejarraga. Su proyecto, publicado por el Consell en los cuadernos del Museo del Transporte de la Co-

**La Generalitat reconoce que las galerías «merecen ser restauradas por su singularidad»**

munidad Valenciana, aboga por el acondicionamiento de los recintos abovedados y su reconversión en ocho salas de diversa índole.

Un museo, una sala de proyecciones, un área de ciencias, un planetario, un acuario, una pared de escalada, un centro de interpretación y una sala de exposiciones son sus propuestas. En la publicación de Infraestructuras

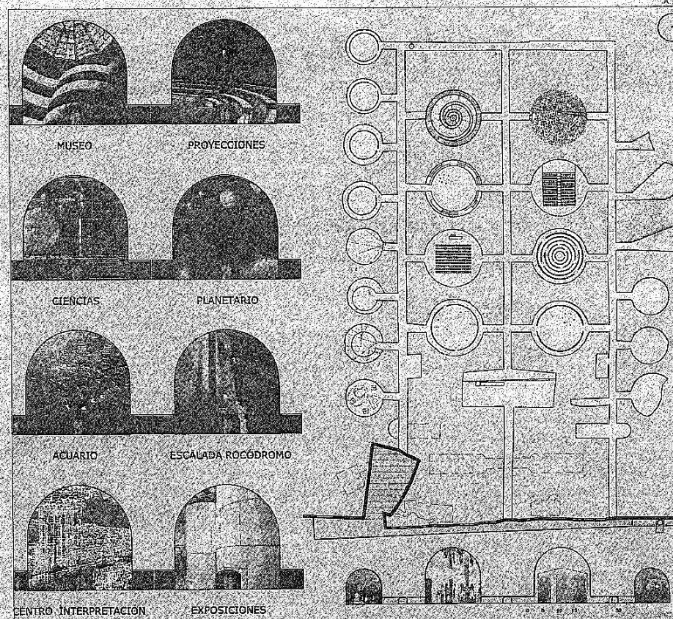
se reconoce que las galerías subterráneas de la Cantera «deben ser objeto de un plan director para su preservación y puesta en valor» y se recalca que «por la singularidad de esta infraarquitectura, de este patrimonio industrial alicantino, estas instalaciones merecen ser restauradas, reutilizadas y accesibles a la sociedad alicantina».

El primer paso para que este y otro proyecto se lleve a cabo en la zona pasa por llegar a un acuerdo con el Gobierno central ya que en 1979 se desafectaron los terrenos y pasaron a formar parte del Patrimonio del Estado.

#### Historia

La refinería de Campsa en la Cantera se construyó en superficie a finales del siglo XIX. Por esa época, era considerada como una de las industrias alicantinas de mayor envergadura. Con el paso de los años fue aumentando su número de dependencias, aunque fue entre 1912 y 1927 cuando más creció, según recoge el cuaderno publicado por la Catedral Demetrio Ribes de FGV.

La refinería fue absorbida por Campsa en 1929 y «sobrevivió» a la Guerra Civil. De hecho, en ella se construyeron algunos refugios. No fue hasta 1966 cuando cerró sus puertas, justo cuando la compañía que explotaba las



Reproducción del proyecto de Martín Lejarraga para crear ocho salas temáticas en los depósitos de la Cantera

instalaciones construyó nuevas naves en el muelle de Poniente del Puerto. Fue casi 20 años después de que comenzaran las obras en subterráneo.

A partir de su cierre, los depósitos de la Cantera quedaron totalmente abandonados. No obstante, hoy en día mantienen su diseño original, sus galerías revestidas de hormigón y su estado

de conservación no es todo lo malo que se podía prever. Sobre todo, por la dificultad para acceder a ellos.

A día de hoy, las instalaciones subterráneas carecen de protección, pese a que la Conselleria de Cultura recomendó que se declarasen Bien de Relevancia Local. No obstante, y pese al abandono al que han estado sometidos

por las administraciones en los últimos años, los depósitos podrían convertirse en breve en un lugar de esparcimiento de los ciudadanos.

Si prospera cualquier de las propuestas que baraja Infraestructuras, Alicante recuperará de forma activa un vestigio histórico que dio a conocer a la ciudad siglos atrás.

TABARCA

# Medio Ambiente licita por tercera vez la restauración del Baluarte del Príncipe

**A. F.**  
El Ministerio de Medio Ambiente ha licitado esta semana por tercera vez la restauración del Baluarte del Príncipe de Tabarca. El Gobierno ya había sacado a concurso la remodelación de la muralla en dos ocasiones; la primera en 2004 y la segunda en 2005, pero en ambas la convocatoria quedó desierta por el escaso presupuesto que destinó el Ejecutivo para acometer las obras. En 2004 se licitó por 681.516 euros y en 2005 por una cantidad no muy superior.

Ahora, y a la vista del deterioro que sufre la muralla, la Dirección Provincial de Costas ha decidido dar un paso al frente e invertir, a través de Medio Ambiente, un montante de 1.330.566 euros, casi el doble que en 2004. El jefe provincial, Vicente Martínez, estaba muy interesado en recuperar parte del patrimonio histórico de la isla. Y de momento lo ha logrado.

El BOE ya ha publicado el concurso y las empresas interesadas en acometer los trabajos tienen de tiempo hasta el 28 de diciem-

**La rehabilitación de la muralla cuenta con un presupuesto superior al millón de euros**

bre para presentar sus ofertas. Una vez que se realice la subasta, la mercantil elegida dispondrá de siete meses para llevar a cabo la actuación, por lo que se prevé que a mediados de 2007 pueda

estar completamente terminada.

La actuación que se realizará, según se recoge en el proyecto, consiste en el recalce de la base de la muralla, socavada por el efecto del mar; la reparación de sus lienzos, sustituyendo o restaurando la sillería; la reconstrucción de los pretilos interior y exterior; y la pavimentación y desagüe de la superficie del aldarve o camino de ronda. Junto a ellas, también está previsto que se construyan dos escaleras, dado que las actuales no se encuentran en un estado óptimo.

La restauración del Baluarte del Príncipe colmará las exigencias de los vecinos de la isla, que en los últimos años han protestado especialmente por el abandono de esa parte de Tabarca. A día de hoy, el monumento continúa muy deteriorado, sobre todo en su parte exterior, en la fachada marítima. Pero también en la interior, donde desde hace años se guardan bombonas de butano. Un estudio encargado por la Conselleria de Cultura alertaba de la situación hace años. Lo peor es que hoy sigue igual.

# arquiletras

INFORMACION

JUEVES, 31 DE JULIO, 2008

## EN PORTADA

FRANCISCO LEIVA IVORRA

**L**o que empezó siendo una vana denuncia a la demolición de los imponentes depósitos a cielo abierto de la antigua refinería La Británica durante una charla en el Colegio de Arquitectos en marzo de 2006, continuó con un improvisado taller que reunió a estudiantes de las Escuelas de Arquitectura de Valencia y Alicante, con el fin de estudiar los depósitos enterrados de esta antigua refinería. Durante el mismo realizamos una instalación audiovisual en su interior y concluimos con la propuesta de un nuevo Centro de Arte Contemporáneo horadado en la Serra Grossa presentado durante un ciclo de conferencias de la CAM.

A raíz de esta primera acción, la CAM nos invitó en 2007 a realizar un taller sobre Arquitectura Urbana en Alicante y así surgió «Alicante, ciudad abierta», un lugar de encuentro que reunió tanto a estudiantes de arquitectura como a público en general. Se proponía a los participantes redibujar directamente sobre un callejero de la ciudad el Alicante en el que les gustaría vivir. De las reuniones de aquel primer taller surgieron las cuatro líneas de trabajo que posteriormente se desarrollarían en el «Alacant AfterSun».

El taller plantea cuatro estrategias de trabajo, cuatro visiones simplificadoras de la ciudad, que cruzadas ayudan a crear una compleja revisión de la ciudad de Alicante:

Dos grupos buscaron estrategias para potenciar los valores más característicos de la ciudad de Alicante:

Grupo1 - la línea de costa.

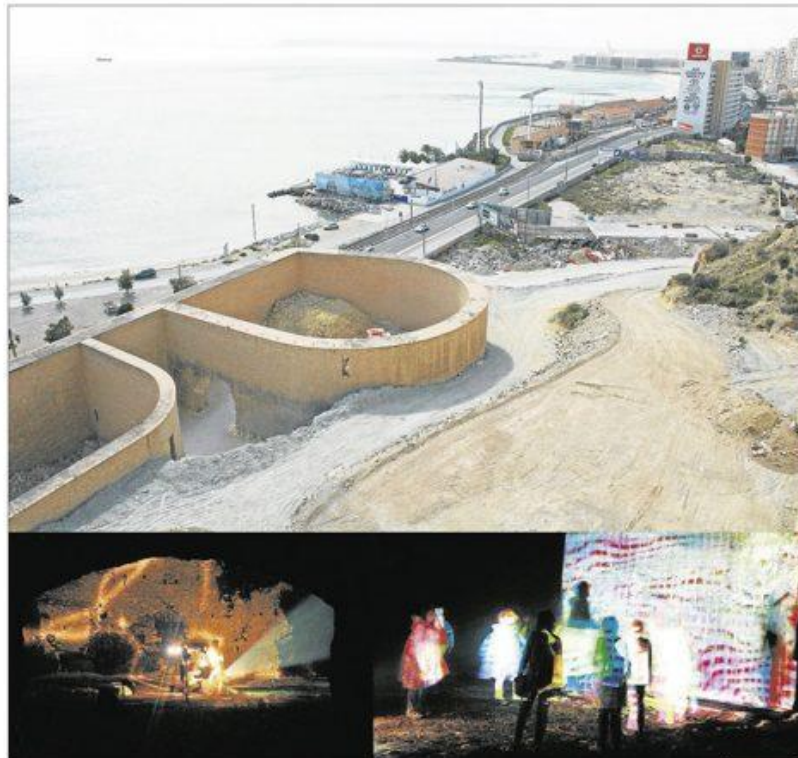
Grupo2 - los hitos topográficos (el castillo de Santa Bárbara, la Serra Grossa...).

Los otros dos grupos restantes estudiaron la manera en que toda la ciudad se beneficiaría de estos valores tan localizados, y la necesidad de crear otros nuevos:

Grupo3 - las infraestructuras equipadas.

Grupo4 - las micro-intervenciones urbanas

En este taller participaron una serie de estudiantes de la Escuela de Alicante, ahora ya arquitectos, que estaban desarrollando como proyecto final de carrera propuestas urbanas para la ciudad de Alicante: Israel Hurtado presentó su propuesta de «Parque Vía», una revisión de la actual Vía Parque convertida en una compleja dotación equipada de más



Panorámica de los depósitos de la Cantera y proyecciones realizadas en su interior

# Alacant afterSun

[ En marzo de 2006, los depósitos a cielo abierto de la antigua refinería La Británica fueron derribados, mientras en el interior de la montaña una instalación audiovisual evidenciaba las posibilidades expresivas del lugar ]

de diez kilómetros de largo. Rafael Martínez con sus «centros botánicos» planteaba intervenciones vegetales en los cascos urbanos consolidados, ofreciendo alternativas tem-

porales a la proliferación de solares en el Barrio.

Esto supuso un contacto directo entre la Escuela de Arquitectura y la ciudad de Alicante y la posibilidad

de que proyectos que intentan reinventar la ciudad puedan salir del marco académico. Dar una mayor

[ Sigue en la página 4 ]

En línea:  
<http://grupoaranea.net/blog/depositos-serra-grosa/>  
Última consulta:  
27/12/2018

## ANEXOS III. Webgrafía

epósito

ubterrán

oas

ierra

rossa

e

licante.

roduclx.

ublicado

l 8 oct.

015

En línea:

<https://www.youtube.com/watch?v=3DWNf2-f0YU>

Última consulta  
27/12/2018

• EL  
ATUNTAMIENT

O DE ALICANTE QUIERE HACER ALGO EN LA ANTIGUA REFINERÍA “LA BRITÁNICA” por Joaquín Núñez Martes, 25 de junio de 2017 para ALICANTEPRESS

**En línea:** <https://alicantepress.com/art/34943/el-ayuntamiento-de-alicante-quiere-hacer-algo-en-la-antigua-refineria-la-britanica->

Última consulta 12/01/2019

- El equipo de Gobierno propone al pleno pedir la cesión de La Británica para impulsar desde Memoria Histórica la recuperación de la antigua refinería la cesión de La Británica para impulsar desde Memoria Histórica la recuperación de la antigua refinería  
Publicat el 10 Octubre 2017 en Alicante, Ayuntamiento, María José Espuch, Memoria Histórica y Democrática.

En línea: <http://es.alacant.compromis.net/2017/10/10/el-equipo-de-gobierno-propone-al-pleno-pedir-la-cesion-de-la-britanica-para-impulsar-desde-memoria-historica-la-recuperacion-de-la-antigua-refineria/>

Última consulta: 12/01/2019

- **Alicante reclama al Estado la vieja refinería La Británica para rehabilitarla**

J. Hernández 25.07.2017 | 23:25

En línea: <https://www.diarioinformacion.com/alicante/2017/07/26/alicante-reclama-vieja-refineria-britanica/1920588.html>

Última consulta: 13/01/2019

- **El Congreso aprueba ceder la antigua refinería “La Británica” al Ayuntamiento de Alicante.** AlicantePlaza.

13/11/2017 - MADRID

En línea: <https://alicantepiazza.es/el-congreso-aprueba-ceder-la-antigua-refineria-la-britanica-al-ayuntamiento-de-alicante>

Última consulta: 13/01/2019

- **El ‘petróleo oculto’ de la montaña mágica**

Revista AlicantePlaza nº 40 por Raúl Navarro 22/02/2018

En línea: <https://valenciaplaza.com/el-petroleo-oculto-de-la-montana-magica>

Última consulta: 27/12/2018

- **La cesión a Alicante de la refinería La Británica llega al Congreso**

L. G. López 24.11.2018 | 12:37

En línea: <https://www.diarioinformacion.com/alicante/2018/11/24/cesion-alicante-refineria-britanica-llega/2090084.html>

Última consulta: 13/01/2019

- **Fotogrametría y reconstrucción del interior de “La Británica”** Publicado el 11 de enero de 2019.

Por Manel Martínez Ibáñez

En línea: <https://issuu.com/manelmartinezibanez/docs/paper> Última consulta: 17/01/2019