

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE CULTURA

5599 *Resolución de 20 de febrero de 2026, de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes, por la que se incoa expediente de declaración de bien de interés cultural, en la categoría de monumento, a favor de los Talleres Aeronáuticos de Barajas, SA.*

De conformidad con lo establecido en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español y disposiciones complementarias, en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en el Real Decreto 323/2024, de 26 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Cultura, la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes ha adoptado la resolución siguiente:

Visto el expediente con referencia BIC_007_2025, relativo a la declaración de bien de interés cultural, en la categoría de Monumento, los Talleres Aeronáuticos de Barajas-TABSA, en el término municipal de Madrid (Comunidad de Madrid), y teniendo en cuenta los siguientes

Antecedentes

Los Talleres Aeronáuticos de Barajas-TABSA, ubicados en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (término municipal de Madrid) constituyen una infraestructura aeronáutica proyectada por el arquitecto Alejandro de la Sota Martínez (Pontevedra, 1913 Madrid, 1996), entre 1957 y 1958. Para llevar a cabo este proyecto, contó con la colaboración del ingeniero aeronáutico Enrique de Guzmán y del ingeniero industrial Eusebio Rojas Marcos.

Talleres Aeronáuticos de Barajas SA-TABSA se constituyó en 1953, y desde ese momento fue aumentado progresivamente su actividad de inspección, banco de pruebas, reparación de un número creciente de modelos de motores y de material auxiliar de aviones, lo que hizo necesaria la construcción de una nave específica que no solo respondiera a los requerimientos espaciales del proyecto, sino que se adaptara funcionalmente a todas las fases del proceso de revisión.

En 1956 siendo Enrique Guzmán director de TABSA se decide construir un nuevo espacio. El encargo llega Alejandro de la Sota siendo labor del propio Enrique Guzmán, junto con Enrique Rojas Marcos, la definición de los elementos técnicos e industriales que el edificio debía cumplir. La intensa implicación de Alejandro de la Sota en esta fase del proyecto se traducirá en un diseño absolutamente adecuado y eficaz a las necesidades exigidas gracias a una concepción espacial brillante y a la aplicación de innovaciones tecnológicas.

Los Talleres Aeronáuticos de Barajas-TABSA constituyen un ejemplo excepcional del Patrimonio Industrial en España, que hace indispensable su conservación y puesta en valor.

La Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes considera que el bien reúne los valores históricos y artísticos necesarios, siguiendo lo establecido en el artículo 1 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, para su declaración como bien de interés cultural, y ha iniciado de oficio las acciones oportunas para llevar a cabo su protección legal, aumentar el conocimiento del bien y tomar las medidas adecuadas para su correcta conservación.

Por todo lo cual, se considera que está completamente justificado su reconocimiento como Bien de Interés Cultural, de acuerdo con la normativa vigente y a efectos de que se garantice la adecuada preservación del mismo y su entorno.

Fundamentos de Derecho

Primero.

Vistos los antecedentes reunidos en el expediente, queda de manifiesto que los Talleres Aeronáuticos de Barajas-TABSA constituyen un bien integrante del Patrimonio Histórico Español, de interés histórico y artístico, (artículo 1.2 de la Ley 16/1985, de 25 de junio), con valores culturales suficientes para su declaración como bien de interés cultural.

Segundo.

En virtud del artículo 6.º b) de la vigente Ley 16/1985, de 25 de junio, los organismos de la Administración del Estado serán los competentes respecto de los bienes integrantes del Patrimonio Histórico Español adscritos a servicios públicos gestionados por la Administración del Estado o que formen parte del Patrimonio Nacional.

Tercero.

Los Talleres Aeronáuticos de Barajas-TABSA, son una antigua instalación aeronáutica ubicados en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (término municipal de Madrid).

Los aeropuertos españoles y sus instalaciones son un servicio público de titularidad y gestión estatal, conforme al artículo 149.1.20 de la Constitución Española de 1978.

Tras el proceso de traspaso de funciones a la administración civil, la gestión del servicio público aeroportuario corresponde actualmente al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de AENA S.M.E., SA, empresa pública adscrita al mismo. Por su parte, el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, donde se ubica el bien, forma parte de la red española de aeropuertos gestionada por AENA.

A su vez, la gestión del patrimonio histórico, cultural y artístico acumulado y conservado en las infraestructuras del transporte aéreo en España es desarrollada por la Fundación ENAIRE, tal como establece el artículo 4.º de sus estatutos. La Fundación ENAIRE es una fundación cultural del sector público estatal, adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Cuarto.

En virtud del Real Decreto 829/2023, de 20 de noviembre, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales y el Real Decreto 323/2024, de 26 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Cultura, el órgano competente para conocer del presente asunto es esta Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes.

Todo ello justifica plenamente su declaración como Bien de Interés Cultural, en la categoría de Monumento, a favor de los Talleres Aeronáuticos de Barajas-TABSA correspondiendo al Ministerio de Cultura la competencia para efectuar dicho procedimiento, por lo que

Esta Dirección General resuelve:

Primero.

Incoar expediente de declaración de Bien de Interés Cultural, en la categoría de Monumento, a favor de los Talleres Aeronáuticos de Barajas-TABSA en el término municipal de Madrid (Comunidad de Madrid).

Segundo.

De conformidad con el artículo 13 del Real Decreto 111/1986, de 10 de enero, de desarrollo de la Ley 16/1985, de 25 de junio, así como del artículo 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se dispone la apertura de un periodo de información pública, a fin de que cuantos tengan interés en el asunto puedan examinar el expediente en las dependencias de la Subdirección General de Gestión y Coordinación de los Bienes Culturales de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes del Ministerio de Cultura (Plaza del Rey 1, Madrid), y en todo caso, las personas que lo soliciten a través de medios electrónicos se pondrá a disposición en la sede electrónica correspondiente, con el fin de alegar lo que estimen conveniente por un periodo de veinte días a contar desde el día siguiente a la publicación de la presente resolución en el «Boletín Oficial del Estado».

Tercero.

Se procederá a dar traslado de esta resolución en virtud de lo establecido en el artículo 12.2 del Real Decreto 111/1986, de 10 de enero, de desarrollo parcial de la Ley 16/1985, de 25 de junio, y se concede trámite de audiencia, según lo establecido en el artículo 82 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, al Ayuntamiento de Madrid, a la Comunidad de Madrid, a la empresa pública AENA S.M.E., SA, a la Fundación ENAIRE, al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y a la Fundación Alejandro de la Sota. Así mismo, se procederá a su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» con el anexo técnico adjunto.

Cuarto.

Dicha incoación será comunicada al Registro General de Bienes de Interés Cultural para su anotación preventiva, según dispone el artículo 12.2 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.

Quinto.

Continuar la tramitación del expediente de declaración de bien de interés cultural de acuerdo con la legislación vigente.

Madrid, 20 de febrero de 2026.—La Directora General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes, María Ángeles Albert de León.

ANEXO

Descripción del bien y justificación de los valores que lo hacen merecedor de su declaración como Bien de Interés Cultural

Introducción histórica

Los Talleres Aeronáuticos de Barajas-TABSA, ubicados en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (término municipal de Madrid) constituyen una infraestructura aeronáutica proyectada por el arquitecto Alejandro de la Sota Martínez (Pontevedra, 1913-Madrid, 1996), entre 1957 y 1958. Para llevar a cabo este proyecto, contó con la colaboración del ingeniero aeronáutico Enrique de Guzmán y del ingeniero industrial Eusebio Rojas Marcos. Estas instalaciones se enmarcan en un conjunto de infraestructuras impulsadas por el desarrollo de la aviación comercial en España durante la década de los años 50, un periodo caracterizado por una intensa inversión y modernización de los principales aeropuertos del país, proceso que culminaría en el Plan de Aeropuertos de 1958, que ya marcaba una clara separación entre el desarrollo de la aviación comercial y de la militar.

Talleres Aeronáuticos de Barajas SA-TABSA se constituyó en 1953 con el fin de realizar labores de mantenimiento de los motores de los aviones de Iberia y AVIACO. Entre sus entidades fundadoras figura la Bristol Aeroplane Co. Ltd., cuya contribución resultó determinante al aportar tanto el equipamiento técnico como personal especializado. Desde su constitución, TABSA fue aumentando progresivamente su actividad de inspección, banco de pruebas, reparación de un número creciente de modelos de motores y de material auxiliar de aviones, lo que hizo necesaria la construcción de una nave específica que no solo respondiera a los requerimientos espaciales del proyecto, sino que se adaptara funcionalmente a todas las fases del proceso de revisión.

En 1956 siendo Enrique Guzmán director de TABSA se decide construir un nuevo espacio. El encargo del proyecto llega a Alejandro de la Sota, recayendo la de labor de la definición de los elementos técnicos e industriales que el edificio debía cumplir en el propio Enrique Guzmán junto con Enrique Rojas Marcos. La intensa implicación de Alejandro de la Sota en esta fase del proyecto se traducirá en un diseño absolutamente adecuado y eficaz a las necesidades exigidas gracias a una concepción espacial brillante y a la aplicación de innovaciones tecnológicas.

Descripción del bien objeto de la incoación

Los Talleres Aeronáuticos de Barajas (TABSA) se componen de dos edificaciones: la principal, con 107 metros de longitud, 36 metros de ancho y una superficie total de 3.852 m², y otra más pequeña, destinada a banco de pruebas de motores, ubicada a 22 metros de la edificación principal y con una superficie total de 125 m².

La edificación principal se configura en planta por una gran nave central de 108 × 23 metros con una superficie total de 2484 m², flanqueada por dos naves laterales más pequeñas con 7,4 metros de ancho la del lado oeste y 6 metros la de lado este.

La nave central se configura como un espacio completamente diáfano, estructurado mediante una cubierta sostenida por 14 cerchas metálicas de sección alveolada, que la soportan formando un perfil quebrado en forma de dientes de sierra. Estas cerchas transmiten la totalidad de las cargas a los pórticos laterales, permitiendo un uso integral de los más de 2.400 m² de superficie, facilitando el desplazamiento de grandes estructuras en su interior, la instalación de un monocarril sustentado por las propias cerchas, y generando un espacio versátil acorde a la actividad para la que está destinado.

Esta cubierta con este perfil de dientes de sierra, alterna entre cercha y cercha un faldón quebrado con una parte vertical en la que se disponen grandes lucernarios que posibilitan la iluminación natural. Están orientados al norte, garantizando así una luz homogénea, constante y estable a lo largo de todo el año, al tiempo que se evita el deslumbramiento y la aparición de sombras marcadas. Las naves laterales se cubren con cubierta plana y reciben la iluminación a través de los vanos de fachada, concebidos horizontalmente.

La decisión del Alejandro de la Sota de no ocultar el sistema estructural resulta innovadora en su contexto, aportando una sensación de ligereza y desmaterialización que constituye un valor añadido. De este modo, el espacio combina la eficiencia funcional exigida por el programa con una solución técnica de carácter innovador y una apuesta por una estética racionalista.

En el interior, los acabados responden a una infraestructura industrial y se ahonda el racionalismo constructivo, que no oculta la estructura y que deja a la vista los elementos estructurales, como vigas y pilares, pero también los materiales como el hormigón, placas de yeso, infraestructuras eléctricas y tuberías. En la nave principal se disponen varios fosos de inspección y mantenimiento con escaleras para acceder y salir, que facilita el trabajo de los operarios.

En cuanto a las naves laterales, la nave este se compartimenta en su única altura en 11 dependencias destinada a servicios técnicos y de almacenaje industrial. La nave oeste albergaba en la planta principal almacenes auxiliares y los vestuarios, en la planta

alta, que ocupa 67 de los 108 metros, se ubicaban la cocina y el comedor de los obreros, así como las oficinas y la sala de consejo que tenía un mirador a la nave principal. En la planta semisótano se ubicaban las instalaciones sanitarias. La planta baja del conjunto configura el espacio principal.

Las fachadas están compuestas por paramentos de ladrillo visto y acabado en blanco. Las carpinterías, tanto de puertas como de ventanas, son metálicas. Una serie de elementos de carácter provisional, como chapas metálicas o tabiques palomeros, impide actualmente el acceso al interior.

El otro edificio que integra el proyecto es una instalación de menor tamaño destinada a ser banco de pruebas de motores. Se trata de una construcción que en planta se resuelve con una estancia principal rectangular, destinada a la activación de los motores, a la que se adosa una sala de control donde se dispondría el personal técnico, conectados ambos por una puerta y una ventana de inspección. La iluminación natural llega mediante unos lucernarios abovedados formados por bloques de vidrio. Destaca de esta estancia los respiraderos se colocan en el lado norte de la estancia, resueltos de modo que recuerdan al ala de un avión.

Enumeración de partes integrantes

Las partes integrantes del bien protegido son la nave principal y el edificio de banco de pruebas, que se corresponden con la finca catastral destinada a uso de almacén y oficina con la siguiente referencia catastral: 17308R0VK5813B0001RJ.

Estado de conservación

El Después del cese de actividad de los Talleres Aeronáuticos de Barajas-TABSA el edificio ha funcionado como almacén. Actualmente el bien se encuentra en un delicado estado de conservación.

Criterios de intervención

Los criterios de intervención en el bien serán los establecidos en el artículo 39 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, para los bienes inmuebles. Las actuaciones irán encaminadas a su conservación, consolidación y rehabilitación y evitarán los intentos de reconstrucción, salvo cuando se utilicen partes originales de los mismos y pueda probarse su autenticidad. Si se añadiesen materiales o partes indispensables para su estabilidad o mantenimiento, las adiciones deberán ser reconocibles y evitar las confusiones miméticas. Así mismo, las restauraciones de los bienes respetarán las aportaciones de todas las épocas existentes. La eliminación de alguna de ellas sólo se autorizará con carácter excepcional y siempre que los elementos que traten de suprimirse supongan una evidente degradación del bien y su eliminación fuere necesaria para permitir una mejor interpretación histórica del mismo. Las partes suprimidas quedarán debidamente documentadas.

Delimitación del bien

Los elementos que bajo la figura de Bien de Interés Cultural se considera necesario proteger están constituidos por los dos edificios mencionados, cuya delimitación viene definida por las siguientes coordenadas ETRS 1989 UTM Zone 30:

Nave principal

Coordenada X	Coordenada Y
450845,55	4478794,25

Coordenada X	Coordenada Y
450870,23	4478769,40
450946,04	4478844,70
450921,36	4478869,55

Banco de pruebas

Coordenada X	Coordenada Y
450946,99	4478874,56
450959,10	4478886,77
450965,00	4478880,92
450968,42	4478884,37
450959,20	4478893,52
450955,86	4478890,16
450953,54	4478892,47
450944,23	4478883,08
450946,39	4478880,93
450943,50	4478878,02
450959,20	4478893,52

Delimitación literal del entorno de protección

El entorno de protección se define como el medio físico que rodea el monumento y contribuye a resaltar su significación, su adecuada percepción y comprensión cultural, correspondiéndose con la siguiente parcela catastral: 17308R0VK5813B0001RJ.

Coordenada X	Coordenada Y
450824,42	4478822,13
450825,01	4478822,93
450955,91	4478964,03
450955,91	4478963,30
450955,86	4478950,08
450955,91	4478949,15
450957,49	4478935,65
450966,52	4478922,45
450978,05	4478912,38
450986,73	4478907,58
450995,62	4478904,99
451004,94	4478904,45
451013,32	4478905,01
451025,50	4478908,17

Coordenada X	Coordenada Y
451033,29	4478913,26
451013,63	4478890,44
450987,93	4478860,63
450962,42	4478828,10
450932,29	4478796,17
450903,16	4478765,29
450890,42	4478754,90
450876,56	4478746,47
450873,63	4478745,23
450859,39	4478739,24
450834,99	4478736,53
450821,44	4478739,54
450811,19	4478745,57
450803,96	4478753,70
450800,77	4478759,29
450800,62	4478759,67
450800,67	4478759,73
450799,18	4478766,64
450798,67	4478776,62
450800,96	4478780,63
450809,36	4478795,16
450817,33	4478809,33
450820,23	4478814,57