

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE CULTURA

- 11931** *Resolución de 19 de mayo de 2026, de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes, por la que se incoa expediente para la declaración del Hangar 1 de Antigua Zona Industrial del Aeropuerto Internacional Adolfo Suárez-Barajas, Avenida de la Hispanidad, s/n (Madrid), como bien de interés cultural, en la categoría de monumento.*

La Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes, en colaboración con el resto de administraciones implicadas, ha acordado iniciar de oficio las acciones oportunas para llevar a cabo la protección legal del Hangar 1 de la Antigua Zona Industrial (AZI) del Aeropuerto Internacional Adolfo Suárez-Barajas, Avenida de la Hispanidad, s/n (Madrid), obra del ingeniero de caminos Eduardo Torroja Miret, para aumentar el conocimiento del bien y tomar las medidas adecuadas para su correcta conservación, de conformidad con lo establecido en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español y sus disposiciones complementarias.

En virtud de lo dispuesto 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 y en el Real Decreto 323/2024, de 26 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Cultura, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales,

Esta Dirección General ha adoptado la siguiente resolución.

Antecedentes

El Aeropuerto Nacional de Madrid (hoy, Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas) se abrió al tráfico aéreo el 22 de abril de 1931, pero las operaciones comerciales no se iniciaron hasta finales de 1933. Para construir el gran aeropuerto que sustituiría a los de Getafe y Carabanchel se seleccionó un páramo junto al entonces municipio de Barajas, hoy distrito de la ciudad de Madrid. Entre la década de 1940 y 1950, las necesidades de las nuevas aeronaves y el aumento de pasajeros obligaron al aeropuerto a realizar reformas sucesivas.

En ese contexto, se construye el Hangar 1 en la Antigua Zona Industrial (AZI) del Aeropuerto de Barajas (término municipal de Madrid) que constituye una instalación aeroportuaria proyectada por el ingeniero de caminos Eduardo Torroja Miret (Madrid, 1899–Madrid, 1961). Entre 1942 y 1949, Eduardo Torroja diseñó y construyó en Madrid tres hangares con grandes cubiertas metálicas, que le fueron adjudicados mediante Concursos Nacionales: el de Torrejón, el de Barajas y de Cuatro Vientos. El primero de ellos fue el del Aeropuerto de Torrejón en 1942, ganador del concurso convocado por el Instituto de Técnica Aeroespacial (INTA), cuyo modelo se utilizó también para el presente proyecto del Hangar 1 del Aeropuerto de Barajas en 1945.

El Hangar 1 de la Antigua Zona Industrial (AZI) del Aeropuerto Internacional Adolfo Suárez-Barajas, Avenida de la Hispanidad, s/n (Madrid), constituye un ejemplo excepcional del Patrimonio Industrial en España durante la primera mitad del siglo XX, que hace indispensable su conservación y puesta en valor. 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 de este y su entorno.

Fundamentos de Derecho

Primero.

Vistos los antecedentes reunidos en el expediente, queda de manifiesto que el Hangar 1 de la Antigua Zona Industrial (AZI) del Aeropuerto Internacional Adolfo Suárez-Barajas, Avenida de la Hispanidad, s/n (Madrid), constituye un bien integrante del Patrimonio Histórico Español, de interés histórico, artístico y técnico, (artículo 1.2 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español), 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, del Patrimonio Histórico Español, 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.

El Hangar 1 de la Antigua Zona Industrial (AZI) es una instalación aeroportuaria ubicada en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Avenida de la Hispanidad, s/n (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, sociedad 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 debido a su vinculación con la entidad pública empresarial ENAIRE.

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 del Hangar 1 de la Antigua Zona Industrial (AZI) del Aeropuerto Internacional Adolfo Suárez-Barajas, Avenida de la Hispanidad, s/n (Madrid), 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 del Hangar 1 de la Antigua Zona Industrial (AZI) del Aeropuerto

Internacional Adolfo Suárez-Barajas, Avenida de la Hispanidad, s/n, 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 del Patrimonio Histórico Español, 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 contenido íntegro del correspondiente expediente administrativo en las oficinas de la Subdirección General de Gestión y Coordinación de Bienes Culturales (Plaza del Rey, 1, 4.ª Planta, 28004, Madrid), así como formular alegaciones y presentar los documentos y justificaciones que estimen pertinentes. También podrán consultar el expediente en la siguiente dirección:

<https://www.cultura.gob.es/cultura/patrimonio/bienes-culturales-prottegidos/expedientes-bic-en-tramitacion.html>.

Las alegaciones pueden presentarse en cualquiera de los Registros establecidos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Deben ser dirigidas a la Subdirección General de Gestión y Coordinación de los Bienes Culturales del Ministerio de Cultura, con código DIR3: EA0042049.

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, del Patrimonio Histórico Español, 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. Así mismo, se procederá a su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» sin perjuicio de su eficacia desde la notificación.

Cuarto.

La presente resolución de incoación será comunicada al Registro General de Bienes de Interés Cultural para su anotación preventiva, según dispone el artículo 12 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español y el artículo 12.2 del Real Decreto 111/1986, de 10 de enero.

Quinto.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 9.2 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, el Ministerio de Cultura solicitará informe a alguna de las instituciones consultivas de las incluidas en el artículo 3 de la citada ley.

Sexto.

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

Madrid, 19 de mayo 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*

El Hangar 1 de la Antigua Zona Industrial (AZI) del Aeropuerto Internacional Adolfo Suárez-Barajas, Avenida de la Hispanidad, s/n, situado en el término municipal de Madrid, es una destacada infraestructura aeroportuaria proyectada por el ingeniero Eduardo Torroja Miret (Madrid, 1899-Madrid, 1961), una de las figuras más relevantes de la ingeniería del siglo XX. Esta edificación se inscribe dentro de una planificación global de la zona industrial del aeropuerto, concebida bajo criterios racionales y organizada mediante una retícula regular que integraba distintos edificios y áreas de servicio.

El encargo del Hangar respondió a la necesidad de dotar al aeropuerto de una instalación de gran capacidad, tomando como referencia el modelo previamente desarrollado por Eduardo Torroja en el Aeropuerto de Torrejón. En su ejecución participaron el Instituto Nacional de Industria (INI), con una aportación mayoritaria, y la empresa sueca SKF, vinculada a la creación de la Empresa Nacional de Rodamientos en las inmediaciones de Barajas. Esta colaboración refleja el contexto de desarrollo industrial y tecnológico de la España de mediados del siglo XX.

Sin embargo, las ampliaciones llevadas a cabo en la década de 1960 por el INI transformaron significativamente su configuración original, ocultando la estructura de cubierta mediante un revestimiento interior que alteró su percepción espacial. No sería hasta comienzos del siglo XXI cuando una intervención de rehabilitación permitió recuperar los valores esenciales del edificio. Esta actuación restituyó la visibilidad de la techumbre y restauró las puertas correderas, respetando la concepción de Eduardo Torroja y revalorizando así una obra clave del patrimonio ingenieril español.

Descripción del bien objeto de la incoación

El Hangar 1 de la Antigua Zona Industrial (AZI) del Aeropuerto Internacional Adolfo Suárez-Barajas, Avenida de la Hispanidad s/n (Madrid), proyectado por Eduardo Torroja Miret, se configura como una única nave de planta rectangular, con unas dimensiones aproximadas de 181×47 metros y una altura de 12,50 metros. La superficie total construida alcanza los 13.686 m², de los cuales la mayor parte se destina al espacio diáfano del hangar (11.179 m²), complementado por una zona de oficinas (2.507 m²).

El proyecto está directamente vinculado a la solución desarrollada por Eduardo Torroja para el Hangar del Aeropuerto de Torrejón, premiada en el concurso convocado por el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA). En ambos casos, el objetivo era resolver la cobertura de una gran superficie rectangular sin apoyos intermedios que obstaculizaran el uso del espacio. Para ello, se establecieron exigencias técnicas muy precisas: uno de los lados mayores debía permanecer completamente libre –o cerrarse mediante grandes puertas correderas–, se limitaba la disposición de soportes intermedios y se garantizaba una altura libre mínima adecuada para el uso aeronáutico. Asimismo, la estructura debía resistir no solo su propio peso, sino también las cargas de nieve y, especialmente, la acción del viento, determinante dada la envergadura del edificio. El Hangar 1 del Aeropuerto de Barajas reproduce esta misma solución estructural.

La respuesta de Eduardo Torroja a estos condicionantes se materializa en una solución estructural de gran claridad y eficacia. El sistema se organiza en torno a una gran jácena longitudinal, concebida como una viga triangulada en K, sobre la que apoyan cerchas transversales encargadas de sostener las correas de la cubierta. Esta disposición permite optimizar la distribución de esfuerzos, reducir el peso de los elementos y garantizar la estabilidad del conjunto. La sección resultante adopta una forma poliédrica que refleja directamente la lógica estructural del edificio.

Especial relevancia tiene también el plan de ejecución, notablemente innovador para su época. La estructura metálica se ensambló íntegramente en el suelo y posteriormente se elevó hasta su posición definitiva mediante un sistema de gatos. La jácena se materializó a base de dos mitades gemelas, cuyas piezas se soldaban sobre el suelo, posteriormente se giraba cada una 90.º sobre la cabeza inferior hasta enfrentar ambas mitades; las cerchas, soldadas en taller, se unían a la jácena y se izaba la estructura sobre los soportes ya instalados.

Desde el exterior, el edificio responde a criterios estrictamente funcionales. Su configuración perimetral facilita el acceso rodado completo, esencial para la operatividad aeronáutica. En la fachada prima la sencillez constructiva y la claridad compositiva. El paramento está acabado en enfoscado continuo con un zócalo inferior ligeramente diferenciado, lo que refuerza la lectura horizontal del edificio y su relación con el plano del suelo. La composición se organiza mediante una modulación regular de huecos rectangulares, dispuestos en bandas horizontales. Las ventanas, de proporción alargada y carpintería sencilla, responden a las necesidades de iluminación. En la esquina del edificio se enfatiza la verticalidad mediante pilastras o bandas resaltadas que marcan el encuentro de los dos paños y ordenan visualmente la fachada. Se observan además diversos elementos añadidos de carácter técnico –canalizaciones vistas y conducciones eléctricas– que refuerzan el carácter industrial del conjunto y evidencian su uso a lo largo del tiempo.

En conjunto, el hangar refleja fielmente los principios de la arquitectura industrial moderna: economía de medios, repetición modular y subordinación de la forma a la función, donde la expresión arquitectónica queda supeditada a la lógica constructiva y al uso del edificio.

Enumeración de partes integrantes

Las partes integrantes del bien protegido son la nave principal, que se corresponden con la parcela catastral destinada a uso aeroportuario de hangar y oficinas con la siguiente referencia catastral: 1730809VK5813B0001GJ.

Estado de conservación

Actualmente el Hangar 1 del Aeropuerto de Barajas se encuentra en buen estado de conservación. El bien está siendo utilizado por parte de una empresa privada, dedicada a servicios globales de aviación ejecutiva.

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 y del entorno de protección

Los elementos que, bajo la figura de Bien de Interés Cultural se considera necesario proteger, están constituidos por la mencionada parcela catastral con referencia: 1730809VK5813B0001GJ.

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, en este caso la delimitación de dicho entorno coincide con la del Bien de Interés Cultural que se encuentra delimitado por las siguientes coordenadas UTM (ETRS89), huso 30N:

N.º	Coordenada X	Coordenada Y
1	451126.53	4481064.74
2	451143.65	4481042.39
3	451236.96	4480920.66
4	451245.10	4480910.04
5	451239.85	4480906.02
6	451236.82	4480909.97
7	451197.68	4480879.97
8	451115.71	4480986.90
9	451113.52	4480989.76
10	451076.80	4481037.66
11	451082.97	4481042.39
12	451116.01	4481067.71
13	451112.98	4481071.65
14	451118.17	4481075.63
15	451126.53	4481064.74