III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE CULTURA

13278 *Real Decreto 509/2026, de 17 de junio, por el que se declara Bien de Interés Cultural, con la categoría de Monumento, los Talleres Aeronáuticos de Barajas, TABSA, en Madrid.*

Los Talleres Aeronáuticos de Barajas, TABSA, ubicados en Madrid, en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, representan un destacado exponente del patrimonio industrial y un testimonio de la modernidad ligada al desarrollo de la aeronáutica en España.

Una de las principales singularidades del patrimonio industrial reside en su profunda vinculación con amplios sectores de la sociedad y con la memoria e identidad de quienes lo trabajaron, habitaron o convivieron con su presencia en las zonas industriales, los barrios y entornos laborales próximos. De este modo, los Talleres Aeronáuticos de Barajas, TABSA, no solo destacan por su valor arquitectónico y por la calidad de sus soluciones constructivas, sino también por simbolizar un esfuerzo colectivo orientado al progreso técnico, industrial y social.

La puesta en valor de los testimonios industriales representativos resulta crucial para su conservación y preservación como una cultura colectiva que conecta entornos y sociedades de distintos países, los cuales comparten las técnicas y los procesos allí desarrollados. Constituye un elemento reconocible capaz de transmitir a las nuevas generaciones el impacto tecnológico, social, económico y cultural que tuvieron los avances industriales, pero que, a su vez, constituye un patrimonio extremadamente vulnerable al adolecer de una insuficiente atención de su dimensión histórica.

El inmueble de los Talleres fue proyectado por el arquitecto Alejandro de la Sota Martínez entre 1957 y 1958. Para llevar a cabo este proyecto, contó con la colaboración del ingeniero aeronáutico Enrique de Guzmán Ozámiz y del ingeniero industrial Eusebio Rojas Marcos. Este proyecto constituye el primero del legado de obras realizadas por el arquitecto en Madrid, exponente de sus obras de carácter tecnológico-industrial junto con la fábrica CLESA (1959-63), el Centro Nacional de Investigaciones Metalúrgicas (CENIM, 1963), y el Centro de Cálculo de la Confederación Nacional de Cajas de Ahorros (1975). De todas ellas, los Talleres TABSA es la más temprana y posee un carácter iniciador, de gran valor experimental, siendo además el primer edificio que da inicio a su segunda etapa, de adhesión total a la modernidad y que guiaría el resto de su carrera.

La empresa Talleres Aeronáuticos de Barajas SA (TABSA) se constituyó en 1953, y desde ese momento 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 de Guzmán director de TABSA, se decide construir un nuevo espacio. El encargo llega al arquitecto Alejandro de la Sota, bajo las indicaciones técnicas e industriales de Enrique de Guzmán y Eusebio 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 planteadas, gracias a una concepción espacial brillante y a la aplicación de innovaciones tecnológicas.

Sumado a este comprometido trabajo interdisciplinar entre las áreas de arquitectura, ingeniería industrial y aeronáutica, cabe destacar cómo el edificio dedicó una particular atención a los servicios sociales y a las condiciones favorables de trabajo (aseos, vestuarios, cocina, comedor, calefacción, iluminación, amplios espacios de operación).

cve: BOE-A-2026-13278
Verificable en https://www.boe.es

Su ubicación frente a la autovía de acceso al aeropuerto fue tenida en cuenta, mostrando una imagen atractiva y singular, con su zona representativa resuelta de forma diferenciada. Conseguía así reflejar en su conjunto la modernidad que el nuevo mundo aeronáutico en expansión conllevaba, integrándose de forma apropiada al lugar.

Los Talleres TABSA son testimonio del inicio del auge de la aviación comercial española y de las iniciativas de modernización técnica emprendidas en la época del desarrollismo. El encargo que se le hizo a Alejandro de la Sota demandaba el dinamismo propio de una actividad industrial dinámica, por lo que su cualidad de flexibilidad espacial y el diseño para adaptarse a ella le hace sumamente meritorio. Así mismo, es clara su singularidad, al ser aún un elemento distintivo, único e irrepetible en el paisaje del entorno de los accesos al aeropuerto. Cabe destacar, como se ha mencionado, su carácter adelantado como una de las primeras construcciones del nuevo aeropuerto de Madrid.

Así, su interés reside tanto en la singularidad de sus soluciones estructurales y constructivas como en la calidad espacial y arquitectónica, alcanzada mediante una depuración formal basada en el uso de recursos estrictamente funcionales. Un diseño concebido con gran rigor y economía de medios, tomando decisiones que buscaban la sencillez dentro de la lógica de la construcción industrial. Ejemplificaron una belleza de la utilidad unida a aspectos innovadores constructivos, estructurales y de instalaciones. Finalmente, por su sinceridad constructiva y espacial, su exterior es expresión legible del orden interno, diferenciando escalas y usos, y representatividad. Así, el conjunto sintetiza de manera ejemplar innovación técnica, racionalidad industrial y depuración formal, configurando una de las realizaciones más significativas de la arquitectura industrial española de mediados del siglo XX. Incorpora además una destacada calidad espacial derivada del cuidadoso tratamiento de la estructura, la iluminación natural y la organización funcional de sus dependencias.

Es muy destacable también, la atención que los talleres TABSA han recibido en la literatura tanto especializada como divulgativa de la arquitectura española.

Los talleres abandonaron su uso inicial de mantenimiento de motores de explosión, pasando a ser empleados para el mantenimiento del parque rodante de servicio de pistas, utilidad que también cesó para pasar al actual uso para actividades de naturaleza aeroportuaria de carácter dotacional, industrial y terciario.

Por todo lo expuesto, los Talleres Aeronáuticos de Barajas, TABSA, constituyen un bien integrante del Patrimonio Histórico Español, de interés histórico e industrial, que reúne los valores culturales necesarios que justifican su reconocimiento como Bien de Interés Cultural, en virtud de lo dispuesto en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, tratándose además de un bien adscrito a un servicio público de titularidad y gestión estatal.

La tramitación del citado expediente se ha llevado a efecto según lo establecido en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, y en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Por Resolución de 20 de febrero de 2026 de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes del Ministerio de Cultura, fue incoado el expediente de declaración de Bien de Interés Cultural. Asimismo, consta en el expediente el informe favorable a la declaración de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid, como institución consultiva, de acuerdo con lo establecido en el artículo 9.2 de la Ley 16/1985, de 25 de junio.

Asimismo, se han efectuado los trámites de audiencia e información pública en tiempo y forma, conforme a lo dispuesto 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 en el artículo 82 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

En su virtud, de acuerdo con lo previsto en los artículos 9 y siguientes de la Ley 16/1985, de 25 de junio, y 14 del Real Decreto 111/1986, de 10 de enero, a

cve: BOE-A-2026-13278
Verificable en https://www.boe.es

propuesta del Ministro de Cultura, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 16 de junio de 2026,

DISPONGO:

Artículo 1. *Declaración de Bien de Interés Cultural.*

Se declara Bien de Interés Cultural, con la categoría de Monumento, los Talleres Aeronáuticos de Barajas, TABSA, en Madrid.

Artículo 2. *Descripción.*

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 m^2, 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 m^2.

La edificación principal se configura en planta por una gran nave central de 108 × 23 metros con una superficie total de 2484 m^2, flanqueada por dos naves laterales más pequeñas, con 7,4 metros de ancho la del lado oeste, y 6 metros la del lado este.

La nave central se configura como un espacio completamente diáfano, estructurado mediante una cubierta sostenida por 14 elementos metálicos de sección alveolada, que la soportan formando un perfil quebrado en forma de dientes de sierra. Aunque habitualmente descritos como cerchas, estos elementos funcionan estructuralmente como arcos atirantados, constituyendo una solución técnica especialmente refinada para cubrir la totalidad de la nave mediante un único vano libre. Estos elementos transmiten la totalidad de las cargas a los pórticos laterales, permitiendo un uso integral de los más de 2.400 m^2 de superficie, facilitando el desplazamiento de grandes estructuras en su interior, la instalación de un monocarril sustentado por la propia estructura de la cubierta, 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.

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. En determinadas zonas representativas se emplea ladrillo especial con goterón tipo «Fisac», reforzando la horizontalidad y la abstracción volumétrica del conjunto. Una serie de elementos de carácter provisional, como chapas metálicas o tabiques palomeros, impide actualmente el acceso al interior.

cve: BOE-A-2026-13278
Verificable en https://www.boe.es

La otra edificación 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 moldeado. Destaca de esta estancia el sistema de ventilación con unos respiraderos en el lado norte de la estancia que permitían la ventilación durante las pruebas de los motores y que se resuelven de modo que recuerdan al ala de un avión.

Artículo 3. *Partes integrantes del bien.*

El conjunto está integrado por dos edificaciones: la nave principal y el edificio de banco de pruebas, que se corresponden con una única finca con una única referencia catastral, destinada a uso para actividades de naturaleza aeroportuaria de carácter dotacional, industrial y terciario.

Artículo 4. *Delimitación del bien.*

Los elementos que, bajo la figura de Bien de Interés Cultural se considera necesario proteger, están constituidos por la nave principal y el edificio de banco de pruebas, que ocupan la parcela con referencia catastral 17308R0VK5813B0001RJ, cuya delimitación viene definida por las siguientes coordenadas geográficas U.T.M. Huso: 30 ETRS89:

1. Edificio «nave principal»:

Núm.	Coordenada X	Coordenada Y
1	450845,55	4478794,25
2	450870,23	4478769,40
3	450946,04	4478844,70
4	450921,36	4478869,55

2. Edificio «banco de pruebas»:

Núm.	Coordenada X	Coordenada Y
1	450946,99	4478874,56
2	450959,10	4478886,77
3	450965,00	4478880,92
4	450968,42	4478884,37
5	450959,20	4478893,52
6	450955,86	4478890,16
7	450953,54	4478892,47
8	450944,23	4478883,08
9	450946,39	4478880,93
10	450943,50	4478878,02

Artículo 5. *Delimitación 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. La

cve: BOE-A-2026-13278
Verificable en https://www.boe.es

delimitación propuesta viene justificada por la necesidad de preservar la zona de usos no compatibles con los bienes y con la percepción de estos, permitiendo además su recuperación de una manera más adecuada, resultado del necesario equilibrio entre los intereses urbanísticos del municipio, de las instalaciones aeroportuarias y a su adecuada percepción y comprensión cultural.

La delimitación de dicho entorno en la parcela con referencia catastral 17308R0VK5813B0001RJ, afectando a la totalidad de esta, con una superficie total de 18.294 m^2, estando delimitada por las siguientes coordenadas U.T.M. Huso: 30 ETRS89:

Núm.	Coordenada X	Coordenada Y
1	450824,42	4478822,13
2	450825,01	4478822,93
3	450955,91	4478964,03
4	450955,91	4478963,30
5	450955,86	4478950,08
6	450955,91	4478949,15
7	450957,49	4478935,65
8	450966,52	4478922,45
9	450978,05	4478912,38
10	450986,73	4478907,58
11	450995,62	4478904,99
12	451004,94	4478904,45
13	451013,32	4478905,01
14	451025,50	4478908,17
15	451033,29	4478913,26
16	451013,63	4478890,44
17	450987,93	4478860,63
18	450962,42	4478828,10
19	450932,29	4478796,17
20	450903,16	4478765,29
21	450890,42	4478754,90
22	450876,56	4478746,47
23	450873,63	4478745,23
24	450859,39	4478739,24
25	450834,99	4478736,53
26	450821,44	4478739,54
27	450811,19	4478745,57
28	450803,96	4478753,70
29	450800,77	4478759,29
30	450800,62	4478759,67
31	450800,67	4478759,73
32	450799,18	4478766,64

cve: BOE-A-2026-13278
Verificable en https://www.boe.es

Núm.	Coordenada X	Coordenada Y
33	450798,67	4478776,62
34	450800,96	4478780,63
35	450809,36	4478795,16
36	450817,33	4478809,33
37	450820,23	4478814,57

Artículo 6. *Descripción complementaria.*

La descripción complementaria del Monumento a que se refiere el presente real decreto, así como la zona afectada por la declaración, son las que constan en los planos y demás documentación que obran en el expediente.

Artículo 7. *Publicidad.*

La Declaración de Bien de Interés Cultural tendrá efectos a partir de la fecha de publicación del presente real decreto en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado el 17 de junio de 2026.

FELIPE R.

El Ministro de Cultura,
ERNEST URTASUN DOMÈNECH

cve: BOE-A-2026-13278
Verificable en https://www.boe.es