



MUSEO DE  
**AUTOMOCIÓN**  
BARREIROS



**LA TORRE**



**TRADUCCIÓN TEXTOS**  
VERBATIM S.A.

**FOTOGRAFÍA**  
MANSILLA + TUÑÓN  
DESGUACES LA TORRE  
ARCHIVO DE LA FUNDACIÓN EDUARDO BARREIROS

**DISEÑO GRÁFICO**  
ESTUDIO PÉREZ-ENCISO

© FUNDACIÓN EDUARDO BARREIROS  
C/ María de Molina, 1  
28006 Madrid  
[www.fundacionbarreiros.org](http://www.fundacionbarreiros.org)



**ÍNDICE**

- 5** INTRODUCCIÓN:  
LUIS FERNÁNDEZ-GALIANO  
INTRODUCTION: LUIS FERNÁNDEZ-GALIANO
- 9** PROYECTO DEL MUSEO DE AUTOMOCIÓN:  
MANSILLA + TUÑÓN  
AUTOMOTIVE MUSEUM DESIGN PROJECT:  
MANSILLA & TUÑÓN
- 19** HISTORIA DE  
DESGUACES LA TORRE  
HISTORY OF DESGUACES LA TORRE
- 33** HISTORIA DE  
LA FUNDACIÓN EDUARDO BARREIROS  
HISTORY OF FUNDACIÓN EDUARDO BARREIROS





**INTRODUCCIÓN**  
**INTRODUCTION**

**A LIVING FORTRESS  
OF EXTINCT CARS**

Museums are often associated with history, but such institutions should ideally reconcile memory with the future. Creating a museum to house the collections and memorabilia of the legendary entrepreneur Eduardo Barreiros could have been a melancholy exercise of filial respect, aimed at evoking his career in a commemorative mausoleum. But the joint efforts of Mariluz Barreiros and María Asunción and Luis Miguel Rodríguez on the one hand and architects Luis Moreno Mansilla and Emilio Tuñón on the other have given vent to an initiative as closely linked to the future as to the past. They have designed an archaic yet avant-garde museum that blends ancient echoes of medieval fortresses with contemporary expressions of *arte povera*: a museum whose tribute to a motor industry entrepreneur who already holds a place in Spain's history is inextricably entwined with the promotion of an enterprising spirit among today's youth. It is a museum that displays an impressive collection of engines and vehicles precisely in a place where cars end their life cycle, completing an itinerary that begins with their conception and is extinguished alongside a busy motorway. The incessant stream of vehicles nearby serves to remind the visitor how intrinsic they are to contemporary life and to what extent their relentless flow is a mechanical metaphor for the transformation of our own individual life stories, which mingle to form the historic river of collective existence. The museum speaks both of what we have been and what we are now, and therein lies its educational and emotional content.

LUIS FERNÁNDEZ-GALIANO

**UNA FORTALEZA  
VIVA DE COCHES  
EXTINTOS**

Asociamos los museos a la historia; pero el mejor museo es el que concilia la memoria y el futuro. Albergar las colecciones y recuerdos del mítico empresario Eduardo Barreiros podría haber sido un melancólico ejercicio de piedad filial, centrado en la evocación de su trayectoria en un mausoleo conmemorativo. Sin embargo, la colaboración de Mariluz Barreiros y de María Asunción y Luis Miguel Rodríguez con los arquitectos Luis Moreno Mansilla y Emilio Tuñón ha puesto en marcha una iniciativa tan vinculada con el pretérito como con el porvenir, al concebir un museo arcaico y vanguardista que reúne ecos antiguos de fortalezas medievales con voces contemporáneas del *arte pòvera*; un museo cuyo homenaje a un empresario del motor que forma ya parte de la historia de España se hace inseparable de la promoción del espíritu emprendedor entre los jóvenes; y un museo que expone un formidable conjunto de motores y vehículos precisamente allí donde los coches cierran su ciclo vital, completando el itinerario que lleva de su alumbramiento a su extinción ecológica al borde de una carretera atareada, cuyo flujo incesante de vehículos recuerda a la vez hasta qué punto forman parte inseparable de la vida contemporánea y en qué medida su corriente tenaz es una metáfora mecánica del devenir de nuestras biografías individuales, que se enredan para formar el río histórico de la existencia colectiva: éste es un museo que habla tanto de lo que hemos sido como de lo que estamos siendo, y en ello reside su pedagogía y su emoción.

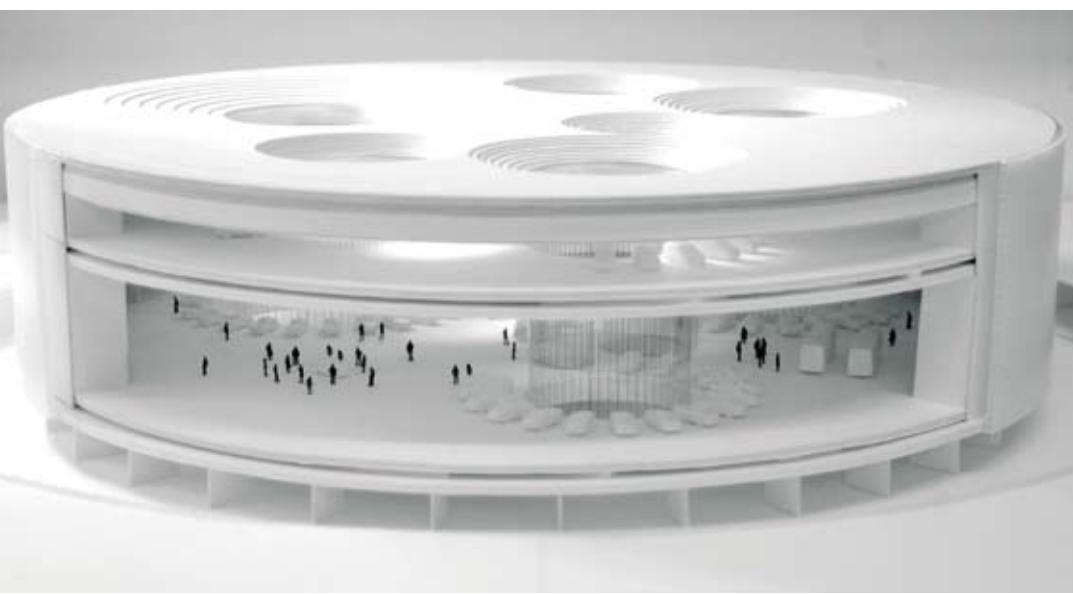
**LUIS FERNÁNDEZ-GALIANO**





PROYECTO  
DEL MUSEO DE  
AUTOMOCIÓN:  
**MANSILLA + TUÑÓN**

AUTOMOTIVE  
MUSEUM DESIGN  
PROJECT:  
**MANSILLA + TUÑÓN**



**DIRECCIONES  
DE TANGENCIA:  
EL MUSEO DE  
AUTOMOCIÓN**

**TANGENTIAL  
DIRECTIONS:  
THE AUTOMOTIVE  
MUSEUM**

The Automotive Museum is to be located on a piece of land delimited by the former Toledo highway, which currently leads to the village of Torrejón de la Calzada, and by the new motorway that veers from north to northeast along that side of the lot, deflected like the air stream against the moving cars that travel on this road. The lot is also bounded on a third side by an old drovers' road. Far from superfluous or secondary, the nature of this property line is a reminder of the origins of the area and of how city outskirts have evolved and changed. Such developments, the outcome of industrial and post-industrial growth, owe their viability to one of its most prominent offspring: the automobile.

#### I. THE RULES OF THE GAME

The siting for the building is subject to certain restrictions intrinsic to the lot, the result of a number of rules of the game affecting the erection of the building itself.

Although the lot measures approximately 60,000 sq m., there is yet another boundary, a natural one in this case, that must be taken into account: the Varahondas Stream, which divides it into two 30,000-square-metre sub-lots. The Automotive Museum will be built on the northern-most of the two, adjacent to the former Toledo highway.

The specific site of the building on the lot is contingent as well on other, virtual rather than material, limits or bounds: namely, the mandatory setbacks from the motorway and road. The roughly triangular useable area resulting from these requisites has determined the first decision regarding the actual shape of the building, which will be cylindrical.

El Museo de Automoción se instala en una porción de territorio delimitada por la antigua carretera de Toledo, actual acceso al pueblo de Torrejón de la Calzada, y por la nueva carretera, que vira de norte a noreste al llegar a la parcela, desviándose, como lo hace el aire, al llegar a la carrocería de los coches en movimiento que la transitan. Y también existe otro elemento delimitador de la parcela; una antigua cañada real, un tercer orden de delimitación. Éste podría resultar secundario, pero sin embargo, hace presente el origen del lugar en el que nos encontramos, recordándonos la evolución y transformación sufrida en los anillos territoriales que rodean las ciudades. Evolución que no sólo ha dependido del crecimiento industrial y postindustrial, sino que debe su viabilidad a uno de sus derivados fundamentales: el automóvil.

#### I. LAS REGLAS DEL JUEGO

Debido al propio lugar de emplazamiento, el edificio, al insertarse en el solar, debe atenerse a unas ciertas restricciones de asentamiento, las cuales derivan tanto en unas ciertas reglas de juego como en unas normas de mutación del propio edificio.

El solar tiene una superficie aproximadamente de unos 60.000 m<sup>2</sup>. Sin embargo, aparece ahora un último borde natural que atraviesa la parcela, el Arroyo de las Varahondas, disgrégandola en dos porciones de unos 30.000 m<sup>2</sup>. Será el sector norte, el colindante con la antigua carretera de Toledo, el que sirva de lugar de asentamiento para el Museo de Automoción.

A la hora de insertarse el edificio en la parcela surgen unos nuevos límites o trazados delimitadores del asentamiento, en esta ocasión virtuales y no materiales; los retranqueos obligatorios para res-



The optimal relationship between the mass of the building and the open space described by the building circumference, which will be tangential to the boundaries, will unequivocally link the building to its location.

## 2. CIRCUS AND TOWER

The structure's cylindrical form and large size will seek to establish relationships with one of the most attractive geographies in Spain, reinterpreting the Roman circus and its predecessor, the coliseum. However, at the same time, and because of its position in the landscape, it will allude to the great Castilian fortifications of the Middle Ages: castles and towers.

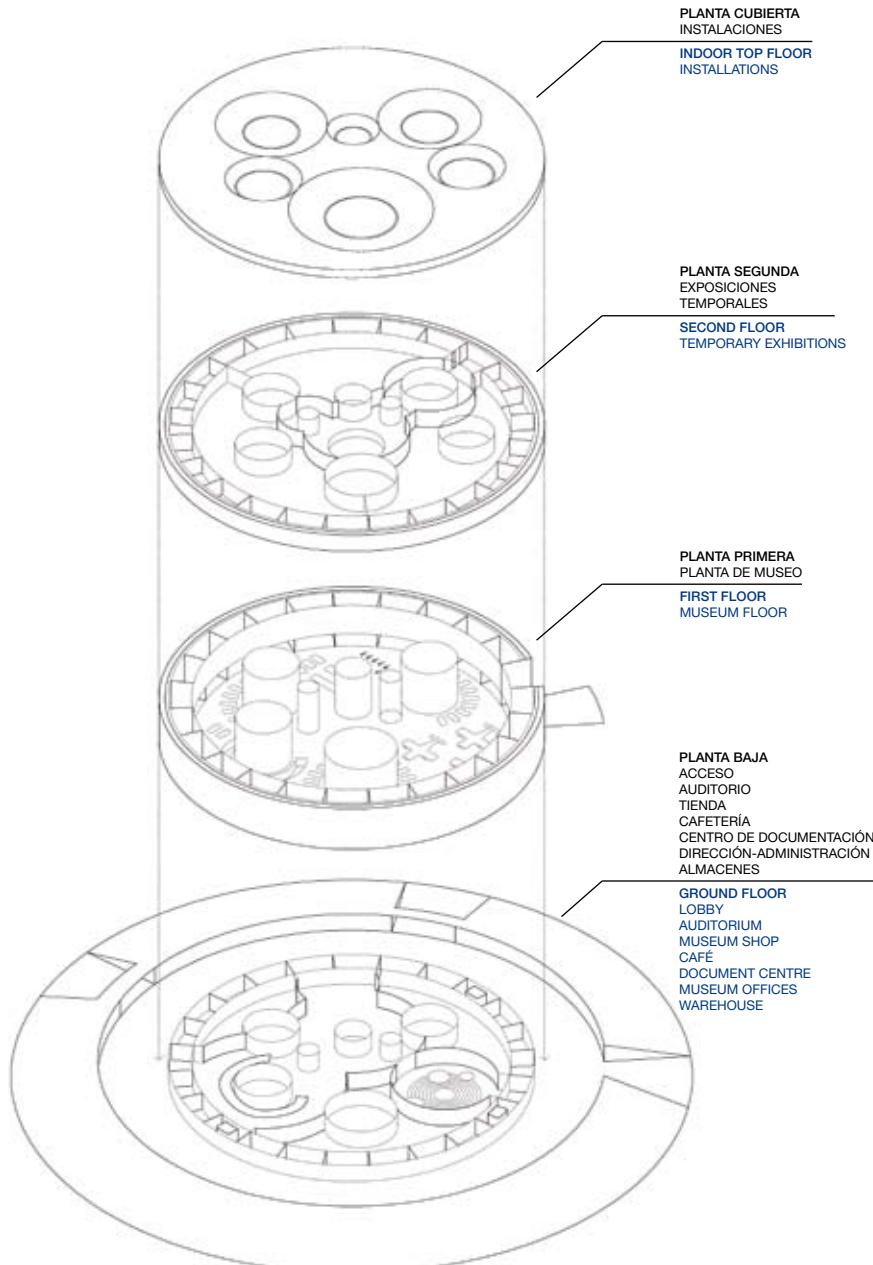
The fortified nature of the building, which we could consider to be the second decision regarding its physical shape, also arises from its relationship with the immediate surroundings. Thus, the building is wrapped in a massive metalwork structure, an introspective wall that protects it by closing it off from the outside. This gives rise to two complementary situations: the building channels the perceptions of those who contemplate it inwards, while at the same time it is distinctly visible from the surrounding road infrastructure.

peto de las inmediaciones de la autovía y la carretera modelan un nuevo contorno de asentamiento posible con una forma semejante a la triangular. Esta forma es la que finalmente genera la primera decisión en cuanto a la materialización del edificio: el edificio será cilíndrico. Una circunferencia tangente a los trazados delimitadores establece una relación óptima entre masa edificada y espacio libre, vinculando así inequívocamente el edificio al lugar.

## 2. EL CIRCO Y LA TORRE

Su figura cilíndrica, junto a su gran tamaño, tratarán de establecer relaciones con una de las tipologías más atractivas de la geografía española, haciendo una reinterpretación del circo, y su antecesor el coliseo romano. Pero, a la vez, debido a su disposición en el paisaje, se referirá a las grandes fortificaciones castellanas medievales: el castillo y la torre.

El carácter fortificado del edificio, que podríamos considerarlo como la segunda decisión relativa a la materialización del edificio, surge también de su relación con el entorno inmediato. De esta manera, el edificio se envuelve en una fabrica metálica y masiva, un muro de introspección que lo protege cerrándose al exterior y provocando dos situaciones complementarias: por una parte, se produce el volcado de las percepciones de los visitantes hacia el interior, mientras que por otra parte se hace perceptible el edificio desde las infraestructuras de transporte que lo acordonan.



### **3. INFRASTRUCTURAL SCALE**

The Automotive Museum will be a standalone building, characterized by its infrastructural scale and introverted nature, one of the constants of Spanish architecture; a fortification perforated with round skylights, whose arrangement in plan view will form a machine-oriented area around the cars in the Barreiros collection.

The exhibit area is the outcome of volumetric perforation based on a simple system of homothetic repetition of the overall cylinder; on the one hand, due to the large scale of the shell, this generates a single space for uninterrupted transit, a concatenation of smaller areas connected by the interstices between cylindrical light wells. And on the other it establishes a visual cross-connection among the different strata of the building through the glass cylinders that pierce it.

### **4. METAL BLOCKS**

Each piece of sheet metal making up the outside frame of this huge machine will be made of the recycled remains of the very objects that will be on display inside the building: car bodies, which, at the end of their useful lives, and after having the engine and other recoverable parts removed, will be cleaned and crushed to become an essential part of the cladding of a building that will pay tribute to their own kind.

### **3. ESCALA INFRAESTRUCTURAL**

El Museo de Automoción será un edificio unitario, cualificado por su escala infraestructural, y su carácter introvertido, uno de los invariantes de la arquitectura española: una fortificación perforada con lucernarios circulares, cuya disposición en planta construirá un espacio maquinista en torno a los automóviles de la colección Barreiros.

De este modo, el espacio expositivo se deriva de la perforación volumétrica que se origina a partir de un sencillo sistema de repetición y homotecia del cilindro, que genera por una parte, y debido a la gran escala del contenedor, un único espacio que puede ser recorrido de manera continua, una concatenación de espacios diversos conectados a través de los espacios intersticiales entre patios de luz cilíndricos. Por otra parte, establece una conexión visual cruzada entre los diversos estratos del edificio a través de los cilindros de vidrio que lo atraviesan.

### **4. SILLARES METÁLICOS**

Cada sillar de la fábrica perimetral de esta gran máquina estará constituido a partir de los restos reciclados de los propios objetos que se expondrán en el interior del edificio: la carrocería de los automóviles, que, tras perder su uso y ser despojada del motor y del resto de las piezas recuperables del complejo mecanismo que supone un coche, será limpiada y aplastada para pasar a ser parte esencial del cerramiento de un edificio que rendirá culto a su especie.



The use of compacted cars to build the facade of the Automotive Museum not only entails applying an element aimed to stimulate visitors' memories, but represents a proactive attitude towards the recycling process, the creative re-use of discards.

#### **5. TANGENTIAL DIRECTIONS**

In conclusion, the intentions of the design for the Automotive Museum are anchored in three tangential directions.

The first links it to the past, connecting it to the purpose and use of the building: it is the history of the automotive industry, the history of the development and evolution of this most optimistic of industries. The second relates to the site: the surrounding roadways towards which the building looks and with which it blends, emphasizing the present of the automotive industry in the reference to the tangential vehicle traffic on the roads that bound the building.

Finally, a third tangential direction arises from the recycled metal mass that envelops the building and the technical solutions that protect it, establishing the future plan of sustainability that encompasses both the automotive and architectural industries within a framework of public awareness and social responsibility.

La utilización de coches prensados, como material de fachada en el Museo de Automoción, supondrá no sólo la incorporación de un elemento cuyo objetivo será activar la memoria del visitante, sino que representará una actitud activa frente al proceso de reciclado, una acción real de creación a partir de lo desecharo.

#### **5. DIRECCIONES DE TANGENCIA**

Para concluir, podríamos resumir las intenciones del proyecto afirmando que el Museo de Automoción se posiciona anclado a tres direcciones de tangencia. La primera lo enlaza con el pasado, vinculada al fin y uso del edificio: es la historia de la automoción, esa historia de desarrollo y evolución de la industria más optimista.

La segunda la constituye el lugar: las infraestructuras de transporte que lo zunchan, a las cuales el edificio mira y respeta, hacen patente incondicionalmente el presente de la automoción, en el paso tangente junto al edificio de los vehículos que las recorren.

Y finalmente, desde la masa metálica reciclada que envuelve el edificio y el conjunto de soluciones técnicas que lo arropan, surge una tercera dirección de tangencia que establece el diseño futuro de la sostenibilidad desde la propia industria automovilística hasta la arquitectónica, dentro de un marco de concienciación y responsabilidad social.



VISTA GENERAL DE DESGUACES LA TORRE. OVERVIEW OF PLANT AND GROUNDS.



HISTORIA DE  
DESGUACES  
LA TORRE  
HISTORY OF  
DESGUACES  
LA TORRE



**INTRODUCCIÓN**  
**INTRODUCTION**

Car graveyards are now a thing of the past. Now they are called AUTHORIZED PROCESSING CENTRES (abbreviated CAT for the Spanish CENTRO AUTORIZADO DE TRATAMIENTO), automotive recyclers that ensure ecological end-of-life vehicle management and facilitate de-registration of these vehicles.

The end-of-life vehicle management scenario in Spain has changed tremendously in the last decade. Ten years ago the country had 3,500 sites for out-of-use vehicles, many with a questionable legal status and no concern for the environment.

The industry was forced to change after the publication of the European Union Directive on ELV (end-of-life vehicle) management and recycling four years ago, transposed into Spanish law by a decree published in 2002.

The aim of this legislation is to ensure the environmentally appropriate processing of vehicles, which —because of the many polluting substances used in their manufacture (lead, cadmium, mercury, liquid pollutants like oil and antifreeze, etc.)— represent a major environmental hazard.

Los cementerios de coches son ya algo del pasado. Ahora se llaman CENTROS AUTORIZADOS DE TRATAMIENTO (CAT), aseguran una gestión ecológica del coche al final de su vida y facilitan el proceso de baja del vehículo.

El panorama de la gestión de los vehículos al final de su vida útil en España ha cambiado enormemente en la última década. Por entonces existían en nuestro país 3.500 asentamientos de vehículos fuera de uso, en muchos casos de dudosa legalidad y nula preocupación medioambiental.

El sector se ha visto obligado a cambiar tras la publicación hace cuatro años de la Directiva Europea sobre la gestión y reciclado de vehículos, traspuesta a la legislación española por un decreto publicado en 2002.

El objetivo de estas leyes es asegurar un tratamiento medioambientalmente adecuado de los automóviles que, por las múltiples sustancias contaminantes utilizadas en su construcción (plomo, cadmio, mercurio, líquidos contaminantes como el aceite o el anticongelante ...) suponen un riesgo ecológico de primer orden.



**UN POCO DE  
HISTORIA**  
**A BRIEF HISTORY**

When DESGUACES LA TORRE began operations in 1982, its capacity was far below its current level, in terms of both the area it occupied and its technical and human resources.

Its main suppliers include insurance companies and private individuals.

In 1991, via a public auction, the City of Madrid awarded DESGUACES LA TORRE a contract for the collection, transport and storage of abandoned vehicles. To date, the city has found the company's services to be satisfactory.

In 1995, via a public tender, the City of Madrid awarded DESGUACES LA TORRE, SA a contract for the collection, transport, storage and disposal of vehicles removed from the streets by the Municipal Police. The city has acknowledged the company's efficiency in these tasks.

Its current contract dates from 1998, under which DESGUACES LA TORRE has continued to demonstrate its effectiveness. It has even doubled its technical and human resources, i.e., the number of employees and vehicles.

DESGUACES LA TORRE comienza su actividad en el año 1982 con una capacidad muy limitada respecto a la actual, tanto en superficie como en medios técnicos y humanos.

Tiene en un principio entre sus principales proveedores a las compañías aseguradoras y los particulares.

Es en el año 1991 cuando el Ayuntamiento de Madrid adjudica en subasta pública a DESGUACES LA TORRE, la recogida, transporte y almacenaje de vehículos abandonados, y hasta el momento actual el servicio ofrecido por nuestra empresa ha sido satisfactorio para el Ayuntamiento que podrá corroborar este efecto.

En 1995 el Ayuntamiento de Madrid adjudica en concurso público a DESGUACES LA TORRE SA, la recogida, transporte, depósito y eliminación de vehículos retirados por la Policía Municipal de la vía pública siendo reconocida la efectividad de nuestra empresa por el propio Ayuntamiento.

Insistimos, a costa de ser reiterativos por cuanto el concurso que nos ocupa nos fue adjudicado ya en el año 1998 y hemos demostrado nuestra efectividad, incluso con medios técnicos y humanos que tenemos hoy habiendo doblado, por ejemplo el número de trabajadores y vehículos a nuestro servicio.

NAVE DE DESMONTAJE. DISMANTLING LINE.



**NUESTRAS  
INSTALACIONES  
OUR FACILITIES**

The facilities currently cover 148,000 sq m, with fencing and trees along the entire perimeter. There are also 3,000 sq m of landscaping, carefully tended by the company's own employees.

#### **BREAKDOWN OF THE GROSS FLOOR AREA**

##### **BUILDING I: MAIN BUILDING**

Building primarily devoted to the sale of spare engine parts. It also houses other back-office departments, such as administration and management.

- Area: 9,500 sq m.
- Reception.
- Office.
- Public toilets.
- Coffee shop.
- Management Office.
- Sales Offices.
- Company canteen.

##### **BUILDING 2: DISMANTLING LINE**

Building primarily used for the dismantling of vehicles, followed by the decontamination and cleaning of the parts recovered.

- Area: 8,000 sq m.
- Dismantling line.
- Decontamination and recycling booths.
- Containers to sort waste.
- Tanks to collect fluids.
- Purifier to separate oil and water.
- Materials warehouse for later recycling and stock control and management.

La planta tiene en la actualidad una extensión de 148.000 m<sup>2</sup>, vallados y arbolados en todo su perímetro, además de contar con 3.000 m<sup>2</sup> de zonas verdes cuidadas escrupulosamente por el personal de la propia empresa.

#### **DISTRIBUCIÓN DE LA SUPERFICIE CONSTRUIDA**

##### **NAVE I: NAVE PRINCIPAL**

Nave dedicada principalmente a la venta de piezas de repuesto para el motor. También incluye otros servicios internos a la compañía como gestión administrativa y dirección.

- Superficie: 9.500 m<sup>2</sup>.
- Recepción.
- Oficina.
- Aseos públicos.
- Cafetería.
- Despacho de Dirección.
- Despachos Comerciales.
- Comedor de empresa.

##### **NAVE 2: CADENA DE DESMONTAJE**

Nave dedicada principalmente al desmontaje de vehículos y posterior descontaminación y limpieza de las piezas recuperadas.

- Superficie: 8.000 m<sup>2</sup>.
- Cadena de desmontaje.
- Cabinas de descontaminación y reciclaje.
- Contenedores para clasificación de residuos.
- Tanques para recogida de fluidos.
- Depuradora para realizar la separación de aceite y agua.
- Almacén de materiales para su posterior reciclado y control y gestión de stock.



ZONA DE PRENSADO. CRUSHING FACILITY.

**BUILDING 3: PARTS STORAGE**

Building primarily used for the storage and sale of spare parts.

- Area: 8,000 sq m.
- Parts Storage Building

**BUILDING 4: EXPORT**

Building primarily used for the storage of spare parts for later sale and export.

- Area: 700 sq m.

**BUILDING 5: ORDERS**

Building primarily used for the distribution and sale of parts, and for processing phone orders. It also includes a service area for company employees.

- Area: 5,000 sq m.
- Distribution and generation of nation-wide phone orders.
- Locker rooms.
- Showers and toilets for company employees.
- Warehouse.

**BUILDING 6: THE CRUSHER**

Area where vehicles are crushed for subsequent scrapping.

- Area: 1,000 sq m.

**OTHER SERVICES:**

The facilities are fitted with many other services in addition to those described above, provided for customer convenience and well-being.

- On-premises bus for visitors.
- Car park for customers and visitors, with 1,500 parking bays.

**NAVE 3: ALMACENAJE DE PIEZAS**

Nave dedicada principalmente al almacenamiento y venta de piezas de repuesto.

- Superficie: 8.000 m2.
- Nave de Almacenamiento de Piezas.

**NAVE 4: EXPORTACIÓN**

Nave dedicada principalmente al almacenamiento de piezas de repuesto para su posterior venta y exportación.

- Superficie: 700 m2.

**NAVE 5: PEDIDOS**

Nave dedicada principalmente a la distribución y venta de piezas, y a la tramitación de pedidos teleoperativos. También incluye una zona de servicios para el personal de la empresa.

- Superficie: 5.000 m2.
- Distribución y generación de pedidos telefónicos a toda España.
- Vestuarios.
- Duchas y aseos para el personal de la empresa.
- Almacén.

**NAVE 6: LA PRENSA**

Zona de prensado de vehículos para su posterior fragmentación.

- Superficie: 1.000 m2.

**OTROS SERVICIOS:**

Nuestras instalaciones cuentan con multitud de servicios alternativos a los anteriormente descritos, que facilitan la estancia y bienestar de nuestros clientes.

- Autobús para el traslado de las visitas para el interior de la planta.
- Parking para clientes y visitas con 1.500 plazas.

## EMPLOYEES

DESGUACES LA TORRE, SA currently has a headcount of over 300 permanent employees, which has been continuously expanding since 1982.

Company workers undergo a careful selection process and are later matched to the position best suited to their abilities. This ensures effective, quality service for customers.

## NUESTRO PERSONAL

En la actualidad DESGUACES LA TORRE SA cuenta con una plantilla de más 300 personas, llegando a este número a través de un proceso constante y continuado desde 1982, y estando empleadas todas ellas de manera permanente.

El personal que desarrolla su trabajo en la planta ha sido cuidadosamente seleccionado y ubicado posteriormente en el puesto más apropiado para sus aptitudes. De esta forma se consigue dar un servicio efectivo y de calidad al cliente.



**ENVIRONMENT****INTRODUCTION**

Since its founding over 18 years ago, DESGUACES LA TORRE, SA has always acted in keeping with its concern for environmental conservation and the ecological aspects of its business.

**DESGUACES LA TORRE,** SA has an 8,000-square-metre plant specifically for the decontamination of ELVs. The facility is fitted with the most modern machinery and equipment for this environment-friendly procedure, which precedes any other parts recovery activities. The company has a team of specialized employees to perform this work and an ongoing contract with one of the region's authorized waste management companies, which is responsible for periodically removing any materials defined to be toxic or hazardous in the existing legislation.

**RECOGNITIONS**

Because of its highly professional qualifications and the suitability of its facilities, DESGUACES LA TORRE, SA has been entitled to use the AENOR (Spanish Organization for Standardization and Certification) mark for environmental services since 1999.

**DESGUACES LA TORRE, SA** was a founding member of the Asociación Española de Desguazadores y Reciclaje del Automóvil (AEDRA - Spanish Association of Car Scrappers and Recyclers). This Association is engaging in an all-out effort to transform all the businesses in this industry to ensure that they are

**MEDIO AMBIENTE****INTRODUCCIÓN**

DESGUACES LA TORRE SA, desde su fundación hace más de 18 años siempre ha tenido una especial preocupación por la preservación del medio ambiente y tratamiento ecológico de sus actividades.

DESGUACES LA TORRE SA, dispone de una planta específica para la descontaminación de los V.F.U. de unos 8.000 metros cuadrados, en la que se encuentran las más modernas maquinarias e instalaciones para realizar esta labor ecológica, con carácter previo a cualquier otra operación de recuperación de piezas, contando para ello con el personal especializado adecuado y del Concurso de Gestores que se encargan de la recogida periódica de todos los que tienen carácter de tóxicos o peligrosos según la Legislación vigente, teniendo incluso contratado este servicio de forma permanente con la empresa autorizada.

**RECONOCIMIENTOS**

Dado su alto grado de cualificación profesional y de la idoneidad de sus instalaciones, DESGUACES LA TORRE SA obtuvo en 1.999 el derecho de uso de la marca AENOR - Medioambiente de Servicios.

DESGUACES LA TORRE SA, ha sido socio fundador de la Asociación Española de desguazadores y reciclaje del automóvil A.E.D.R.A. Ésta Asociación, como es público y notorio, está llevando a cabo una labor de transformación de todas las industrias del sector del desguace, procurando que se equipen de instalaciones adecuadas para asumir las nuevas obligaciones que establecerán los in-

equipped with suitable facilities to meet the requirements to be laid down in imminent new legislation (European Union Directive, Royal Decree issued by the Ministry of the Environment, Spanish AENOR UNE standard, national and regional plans, Waste Management Act, etc.). The Association promotes the certification of car scrappers throughout Spain that meet the new requisites. DESGUACES LA TORRE, SA itself can be considered a pioneer in this area, with industrial facilities that are among Europe's best.

Indeed, DESGUACES LA TORRE, SA, CENTRO AUTORIZADO DE TRATAMIENTO (CAT) may be regarded to be the most advanced company in this industry.

minentes cambios legales (Directiva Europea, R.D. del Ministerio de Medio Ambiente, norma U.N.E. de A.E.N.O.R., planes nacionales y regionales, Ley de residuos, etc.), promoviendo la homologación de aquellos desguaces que en toda la geografía nacional cumplen con las nuevas exigencias legales, entre los cuales puede considerarse pionero al propio DESGUACES LA TORRE SA, ya que dispone de una de las mejores instalaciones industriales que existen a nivel europeo.

En consecuencia DESGUACES LA TORRE SA, CENTRO AUTORIZADO DE TRATAMIENTO (CAT), puede considerarse la empresa más puntera del sector del desguace.



## LATEST NEWS

With its highly trained human resources and state-of-the-art technology, DESGUACES LA TORRE, SA is clearly the industry leader.

At the 1996 Madrid Auto Salon, DESGUACES LA TORRE, SA presented two competition car models at its stand, with which it had won that year's championship. The stand also featured, by way of curiosity, the armoured Audi 200 attacked by an ETA car bomb in a fortunately unsuccessful attempt against the life of former President of the Spanish Government José María Aznar.

The foregoing is but one example of DESGUACES LA TORRE, SA'S direct cooperation with the automotive industry and commitment to its promotion.

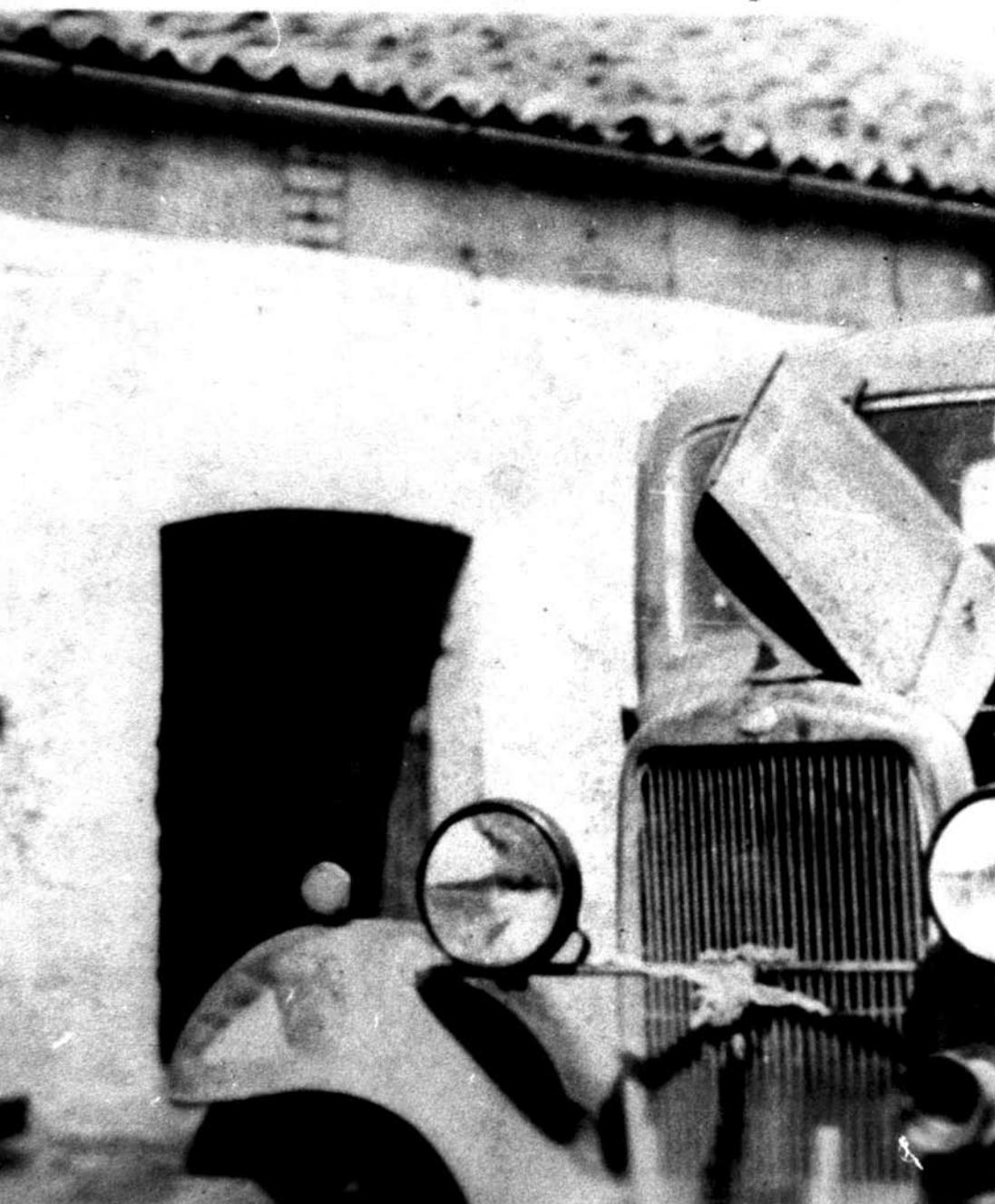
## ÚLTIMAS NOTICIAS

DESGUACES LA TORRE SA demuestra que con sus medios humanos exhaustivamente formados y su tecnología líder pasa a encabezar la lista como primera empresa en este sector.

En 1996 y con motivo de celebración del Salón del Automóvil en Madrid, presentó en un stand dedicado exclusivamente a la firma de nuestra empresa, dos modelos de automóviles de competición con los que DESGUACES LA TORRE SA había ganado el campeonato ese año; además, y como curiosidad para el visitante expuso en su box el coche marca Audi 200 blindado en el que José María Aznar sufrió el terrible atentado de la banda ETA.

DESGUACES LA TORRE SA es colaborador muy directo con el mundo del motor y su promoción.





EDUARDO BARREIROS REPARANDO UN CAMIÓN EN ORENSE. YOUNG EDUARDO BARREIROS REPARING A TRUCK IN ORENSE.



HISTORIA DE  
LA FUNDACIÓN  
EDUARDO  
BARREIROS  
**HISTORY OF**  
**FUNDACIÓN**  
**EDUARDO**  
**BARREIROS**



**LA FUNDACIÓN  
EDUARDO  
BARREIROS**  
**FUNDACIÓN EDUARDO  
BARREIROS**

MARILUZ BARREIROS

The desire to expand the BARREIROS COLLECTION, to create a museum suited to the demands and the scientific and technological nature of the collection, led the FUNDACIÓN EDUARDO BARREIROS to seek new premises that could accommodate all the objectives and concerns of a 21st-century automotive museum. That goal will materialize thanks to an initiative promoted by M<sup>a</sup> Asunción and Luis Miguel Rodríguez, founders and owners of DESGUACES LA TORRE.

#### **I. BRIEF HISTORY OF THE FUNDACIÓN**

FUNDACIÓN EDUARDO BARREIROS was formed in 1997 as a tribute to Eduardo Barreiros (Orense, 1919 - Havana, 1992). This Galician entrepreneur from a humble background, with little more than a secondary education, built a vast industrial complex that contributed decisively to Spain's motorization and industrialization. He began with a small workshop in Orense, and in 1954 founded Barreiros-Diesel in Madrid to manufacture diesel engines using proprietary technology. In 1963, the company's partnership with Chrysler launched him onto the international stage. Barreiros' work is still present today in the form of the GRUPO PSA PEUGEOT CITROËN production centre in the large industrial complex located on the grounds of his former Villaverde factory in Madrid.

FUNDACIÓN EDUARDO BARREIROS was founded in Madrid on 16 March 1997. In honour of Eduardo Barreiros' lifelong concern for training and education for the young, the foundation strives to conduct a variety of activities

El deseo de ampliar la COLECCIÓN BARREIROS, de crear un espacio museístico adecuado a la demanda y al carácter científico y tecnológico de la colección, ha llevado a la FUNDACIÓN EDUARDO BARREIROS a impulsar un nuevo espacio para el motor en el que se pudieran cumplir todos los objetivos y premisas de un Museo de Automoción para el siglo XXI, que se va a llevar a cabo gracias a la iniciativa de M<sup>a</sup> Asunción y Luis Miguel Rodríguez, creadores y propietarios de DESGUACES LA TORRE.

#### **I. BREVE HISTORIA DE LA FUNDACIÓN**

La FUNDACIÓN EDUARDO BARREIROS nació en el año 1997, como homenaje a la figura de Eduardo Barreiros (Orense 1919 - La Habana 1992). Este empresario gallego, de origen humilde y sin estudios superiores, levantó un gran complejo industrial que contribuyó decisivamente a la motorización e industrialización de España. Empezó con un pequeño taller en Orense y en 1954 fundó en Madrid Barreiros-Diesel para fabricar motores Diesel con tecnología propia. En 1963 la asociación con Chrysler le lanzó a un protagonismo internacional. La obra de Barreiros sigue presente hoy en el CENTRO DE PRODUCCIÓN DEL GRUPO PSA PEUGEOT CITROËN, en el actual complejo industrial español en la gran factoría de Villaverde (Madrid).

La FUNDACIÓN EDUARDO BARREIROS se constituye en Madrid el día 16 de marzo de 1997. La preocupación por la formación de los más jóvenes fue siempre una de las constantes en la vida de Eduardo Barreiros, y por esta razón la Fundación aspira a desarrollar numerosas actividades que abarquen diferentes campos dentro del mundo de

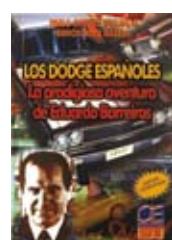
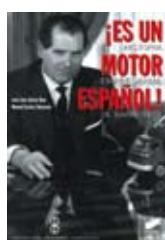
covering different areas of the world of automobiles, from the most industrial and technical to the aesthetic and artistic.

In that regard, the foundation's objectives can be summarized as follows:

- To promote the awareness and dissemination of the history of industrial design as an integral part of humanity's cultural heritage.
- To promote research in the field of automotive technology and engines for all types of vehicles.
- To promote research, study and experimentation for the development of new methods and techniques relating to the foregoing.
- To provide support for organizations conducting non-profit research and cultural activities in this field.
- To provide grants to persons in need of financial resources to conduct research in the foundation's fields of interest.
- To create and endow an EDUARDO BARREIROS award to publicly acknowledge the merits of accomplishments in the above fields deserving of such recognition.

la automoción, desde su lado más industrial y técnico hasta la faceta estética y plástica del mismo. En base a lo anterior, podemos concretar que los objetivos de la Fundación son los siguientes:

- Promover el conocimiento y la divulgación de la historia del diseño industrial como parte integrante del patrimonio cultural de los pueblos.
- Promover la investigación en el campo de la tecnología de la automoción y de los motores para todo tipo de vehículos.
- Fomentar la investigación, estudio y experimentación de nuevos métodos y técnicas relacionados con los anteriores.
- Colaborar al sostenimiento de entidades que, sin ánimo de lucro, realicen actividades en este campo de la investigación y la cultura.
- Conceder ayudas a personas sin recursos que deseen realizar trabajos de investigación en los campos que constituyen el objeto de esta Fundación.
- Instituir y dotar un premio, bajo la denominación EDUARDO BARREIROS, para reconocer públicamente los méritos de aquellos trabajos que, por su especial valor, y dentro de los campos citados anteriormente, así lo merezcan.



## **II. IN PURSUIT OF THESE OBJECTIVES, THE FOUNDATION FOCUSES ITS EFFORTS ON FOUR AREAS:**

**THE WORLD OF CULTURE.** The plastic arts, painting, sculpture, literature and cinema. The advent of the automobile in the 20th century was a decisive and determining influence on the life and work of artists and intellectuals.

**THE BUSINESS WORLD.** The objective is to make Eduardo Barreiros better known so that he can serve as an example, in particular to the younger generations, transmitting and spreading his entrepreneurial spirit and conveying the idea that great achievement is possible even from humble beginnings. Recognition is long overdue for the experience and testimony of many meritorious and successful entrepreneurs who have been largely ignored, perhaps because in Spain little tribute has been paid to businesspeople in general.

**THE SOCIAL FIELD.** Through partnering agreements with organizations such as the ONCE (Spanish National Organization of the Blind), AESLEME (Association for the Study of Spinal Cord Injury), etc., making visits to the Barreiros Collection possible. The visits will be specially adapted to be accessible to people with sensory or other disabilities, who represent a commendable example of how to surmount obstacles.

**THE ACADEMIC WORLD.** Through the endowment of scholarships and the EDUARDO BARREIROS CHAIR.

**OTHER PROJECTS.** Support for research and the automotive industry. Our activities include the

## **II. PARA EL CUMPLIMIENTO DE ESTOS OBJETIVOS, NOS HEMOS CENTRADO EN CUATRO CAMPOS:**

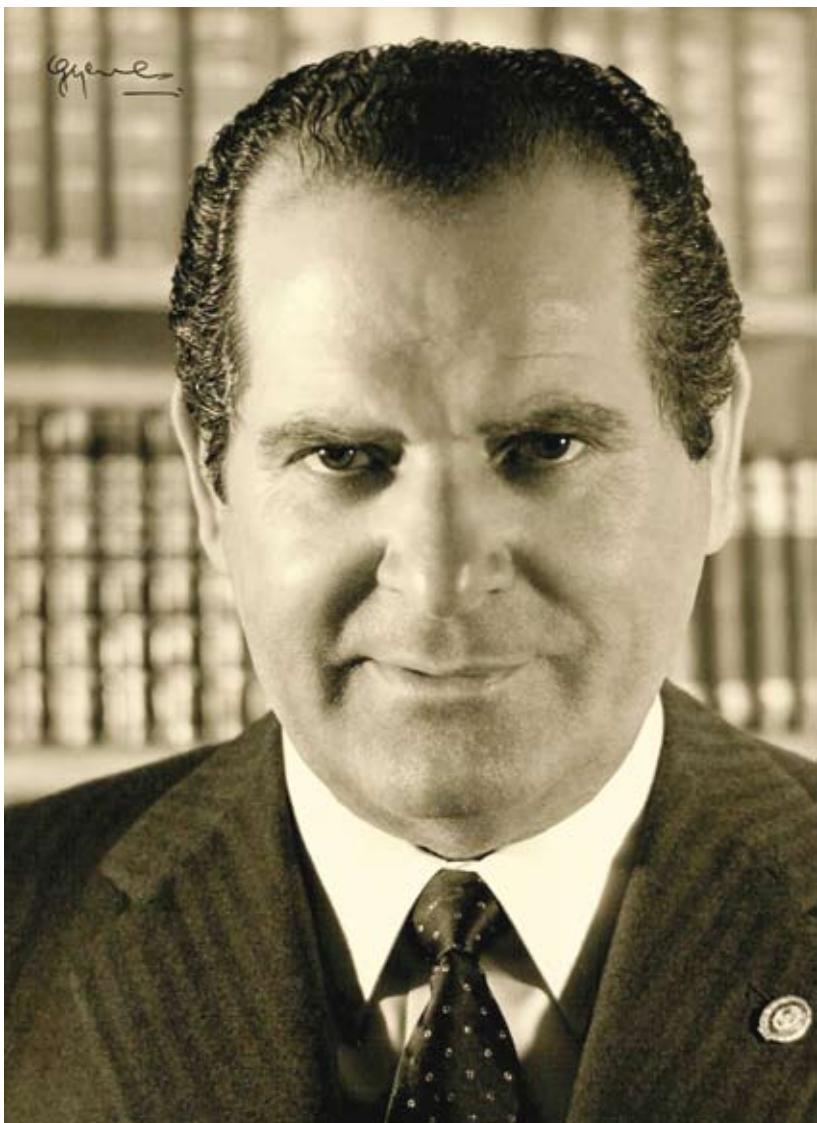
**EL MUNDO DE LA CULTURA.** En las artes plásticas, pintura, escultura, literatura, cine. La aparición del automóvil en el siglo XX fue determinante e influyó de forma decisiva en la vida y en la obra de los artistas e intelectuales.

**EL MUNDO EMPRESARIAL.** Nuestro objetivo es difundir la figura del emprendedor que fue Eduardo Barreiros, para que sirva como ejemplo sobre todo a las generaciones más jóvenes, transmitiéndoles y fomentando su espíritu, y también animándoles a que, aun partiendo de poco, se puede llegar a realizar grandes cosas. Hace falta destacar y sacar a la luz la experiencia y los testimonios de muchos emprendedores, con enormes méritos y éxitos, que no son suficientemente reconocidos tal vez porque en nuestro país, en general, ha habido muy poco culto al empresario.

**EL CAMPO SOCIAL.** A través de colaboraciones con distintas organizaciones, como la ONCE, AESLEME, etc., con quienes hemos firmado convenios de colaboración para posibilitar las visitas a la Colección Barreiros. Las visitas estarán adaptadas y serán accesible accesibles para los invidentes y discapacitados. Ellos son otro ejemplo aleccionador por su admirable capacidad de superación.

**EL MUNDO ACADÉMICO.** A través de la dotación de becas y de la CÁTEDRA EDUARDO BARREIROS.

**OTROS PROYECTOS.** Apoyo a la investigación y a la industria de la automoción. Nuestras actividades incluyen la convocatoria , a nivel nacional y bianual,



EDUARDO BARREIROS.

nation-wide biennial competition for two EDUARDO BARREIROS awards: one to a renowned personality and the other for a research project in the automotive field (on issues such as road safety, the environment, engineering, mechanics, design, history, R&D+i, etc.).

**INTERNATIONAL CONFERENCES.** With their reach and impact, the prestige of the participants –renowned Spanish and international figures– and the content of their presentations, the FUNDACIÓN EDUARDO BARREIROS' biennial International Conferences are among its most relevant activities.

**BIOGRAPHY OF EDUARDO BARREIROS BY HUGH THOMAS**  
 A biography of Eduardo Barreiros by the distinguished historian Hugh Thomas will be presented in late 2006. This book is a political, social and economic analysis of the circumstances prevailing in Spain from the 1920s to the 1990s, centred around the life of Eduardo Barreiros, who contributed so significantly to the country's industrial and economic development and its motorization in the fifties, sixties and seventies.

**BARREIROS COLLECTION**  
 Any tribute to Eduardo Barreiros would be incomplete without an exhibition area that physically displays his work and achievements, his tenacity and his experiments and links them with his history and times. The collection, built from donations, purchases and objects belonging to the Barreiros family, offers a glimpse of the life and work of Eduardo Barreiros (1919-1992) and also features a substantial amount of documentary information.

de dos premios EDUARDO BARREIROS, uno a una personalidad de reconocido prestigio y otro a un trabajo de investigación dentro del campo de la automoción (que abarca cuestiones como seguridad vial, medio ambiente, ingeniería, mecánica, diseño, historia, I+D+i, etc.)

**CONFERENCIAS INTERNACIONALES.** Una de las actividades más relevantes de la FUNDACIÓN EDUARDO BARREIROS, debido a su difusión y repercusión, al nivel de los participantes con figuras de marcado prestigio nacional e internacional, y por el contenido de sus ponencias, son las Conferencias Internacionales que celebramos cada dos años.

**BIOGRAFÍA DE EDUARDO BARREIROS POR HUGH THOMAS.** A finales de 2006 tendrá lugar la presentación de la biografía dedicada a Eduardo Barreiros escrita por el gran historiador Hugh Thomas. Este libro es un estudio político, social y económico en el contexto de la España de los años 20 a los 90, y su hilo conductor es la vida de Eduardo Barreiros, que contribuyó al desarrollo industrial y económico y a la motorización de la España de los años 50 a los 70.

**COLECCIÓN BARREIROS.** Cualquier homenaje a la figura de Eduardo Barreiros quedaría desvinculado de su propia historia y época si no existiese un espacio expositivo que fijara físicamente los logros de su trabajo, tesón y experimentación. La colección se ha conseguido a través de donaciones, compras y objetos pertenecientes a la familia Barreiros y también a través de ella podemos conocer la vida y obra de Eduardo Barreiros (1919-1992). La colección cuenta con un gran fondo documental.



Mª DORINDA RAMOS, VIUDA DE EDUARDO BARREIROS

### **III. BARREIROS COLLECTION CONTENTS AND EXHIBIT**

Automotive museums are a fairly recent phenomenon in Spain, which has a very short number of such institutions, all private. The only one located in the Community of Madrid will be the new Barreiros Collection Automotive Museum.

#### **MURALS:**

The working environment of the Barreiros factory will be recreated. These murals are enlarged photographs of the interiors of the factory's different production plants.

#### **EXPLANATORY PANELS SHOWING:**

- The biography of Eduardo Barreiros
- The different types of engines, cars, lorries, buses and special vehicles manufactured by Barreiros Diesel
- The company's activities and some of the factory's most distinguished visitors
- Summary of international press articles about Eduardo Barreiros
- The different companies
- The human resources
- The network of dealerships in Spain
- The production and sale of Barreiros products, including exports to different countries
- Acknowledgments of cooperation and donations

#### **SCALE MODEL:**

Scale model of the Villaverde factory, which covered an area of 2,000,000 sq m. The model shows the evolution of Barreiros Diesel from its inception in 1952 through 1969.

### **III. CONTENIDOS Y EXPOSICIÓN DE LA COLECCIÓN BARREIROS**

Los museos dedicados a la automoción en España son escasos y relativamente recientes. Todos pertenecen al sector privado y el único que estará ubicado en la Comunidad de Madrid será el nuevo Museo de Automoción, Colección Barreiros.

#### **MURALES:**

Se recreará el ambiente de trabajo en la fábrica Barreiros. Estos murales son ampliaciones de fotografías de los interiores de las diferentes plantas de producción de la factoría.

#### **PANELES EXPLICATIVOS:**

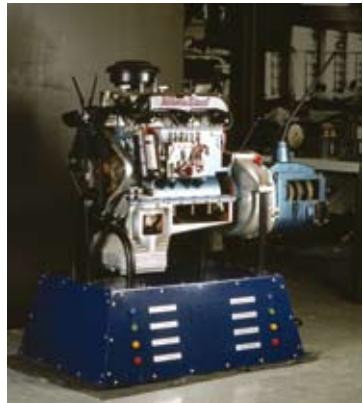
- La biografía de Eduardo Barreiros
- Los diferentes tipos de motores, coches, camiones, autobuses, vehículos especiales producidos por Barreiros Diesel
- Las actividades de la empresa y algunas de las visitas más ilustres a la fábrica
- Resumen de artículos de la prensa internacional referidos a la figura de Eduardo Barreiros
- Las diferentes empresas del Grupo Barreiros.
- Los recursos humanos
- La red de concesionarios en España
- La producción y venta de productos Barreiros, incluyendo las exportaciones a distintos países
- De agradecimientos por colaboraciones y donaciones

#### **MAQUETA:**

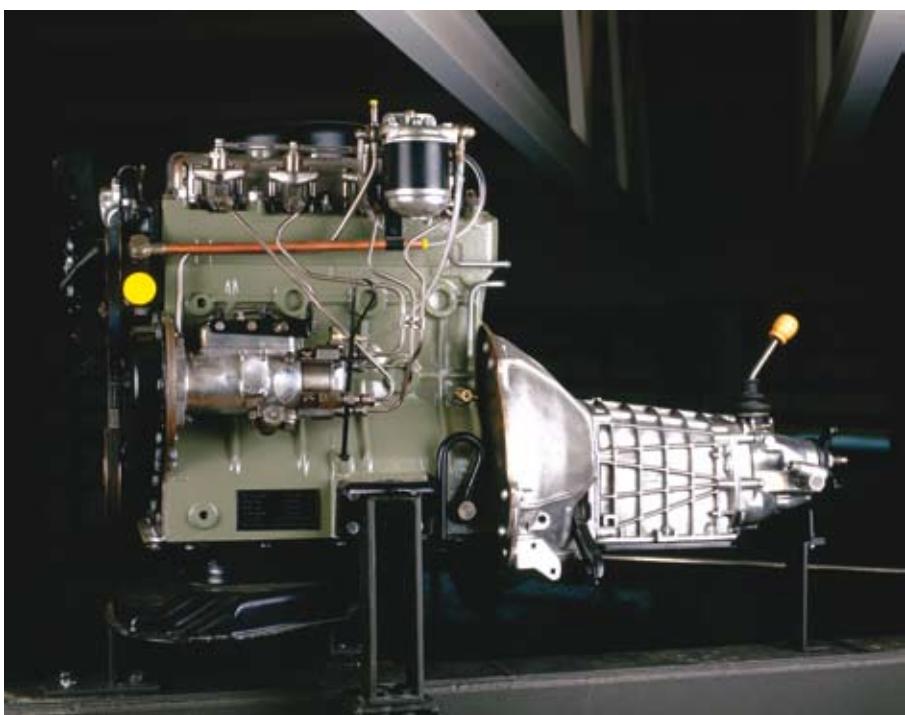
Maqueta de la Fábrica de Villaverde, que ocupaba una extensión de 2.000.000 de m<sup>2</sup> y en la que se puede ver el desarrollo de Barreiros Diesel desde su creación en 1952 hasta 1969.



MOTOR MARINO EB-4



MOTOR EB-6



MOTOR C-24

**ENGINE EXHIBIT:**

Only a limited selection will be on display, due to the large number and wide variety of engines manufactured by BARREIROS, both at the Madrid factory and in the implementation of the company's project in Cuba. Different types of engines will be shown: lorry version, petrol version, industrial version, 1963 generator set version for the Army, marine version.

**SPAIN:**

- ZIS 3HC ENGINE, Russian petrol engine converted to diesel by Eduardo Barreiros.
- EB6 DEMO ENGINE, prototype to show the operation of the EB6 given by Eduardo Barreiros to the School of Industrial Engineering at the Polytechnic University of Madrid in 1954; the school later donated it to the Barreiros Collection.
- EB 4 ENGINE (marine version)
- 150 ENGINE(B16 – B26)
- EB 100 ENGINE (B14 - B24)
- EB 55 ENGINE (C24)
- EB 110 ENGINE(D 26 – D 36). Inside the SAETA 75 lorry
- EB 70 ENGINE (D24 - D26). Inside the minibus.
- BS 36 ENGINE
- BARREIROS A-26 CONVERTIBLE DIESEL/PETROL ENGINE, donated to the Collection by the former Army Logistics School in Villaverde (Madrid)

**CUBA:**

- TAINO V6 ENGINE
- TAÍNO TURBOCHARGED V8 ENGINE
- ZIL DIESEL ENGINE, CONVERTED
- CYLINDER BLOCKS OF THE L3, L4 AND L6 ENGINE
- POSTHUMOUS EB 112 ENGINE BY EDUARDO BARREIROS AND JUAN GAYÁ, incomplete.
- VOLGA DIESEL ENGINE, CONVERTED

**EXPOSICIÓN DE MOTORES:**

Se expondrá una reducida selección debido a la cantidad y diversidad de motores que fabricó BARREIROS, tanto en la fábrica en Madrid, como para el desarrollo del proyecto Automotriz en Cuba, y en sus distintas aplicaciones: versión camión, versión gasolina, versión industrial, versión electrógeno para el Ejército en 1963, versión marino.

**ESPAÑA:**

- MOTOR ZIS 3HC, motor ruso de gasolina transformado a Diesel por Eduardo Barreiros.
- MOTOR EB6 DE DEMOSTRACIÓN, prototipo de exposición del funcionamiento del EB6 que Eduardo Barreiros regaló a la ETS Ingenieros Industriales de Madrid en 1954, y donado posteriormente por la Escuela de Ingenieros Industriales a la Colección Barreiros.
- MOTOR EB 4 (versión marina)
- MOTOR 150 (B16 - B26)
- MOTOR EB 100 (B14 - B24)
- MOTOR EB 55 (C24)
- MOTOR EB 110 (D 26 - D 36). Dentro del camión SAETA 75
- MOTOR EB 70 (D24 - D26). Dentro del microbús.
- MOTOR BS 36
- MOTOR BARREIROS CONVERTIBLE DIÉSEL/GASOLINA A-26 cedido a la Colección por la antigua Escuela de Logística del Ejército de Tierra en Villaverde (Madrid)

**CUBA:**

- MOTOR TAINO V6
- MOTOR TAÍNO V8 TURBOALIMENTADO
- MOTOR ZIL DIESEL TRANSFORMADO
- BLOQUES DE CILINDROS DEL MOTOR L3, L4 Y L6
- MOTOR PÓSTUMO DE EDUARDO BARREIROS Y JUAN GAYÁ EB 112, incompleto.
- MOTOR VOLGA DIESEL TRANSFORMADO



SIMCA 1000



SAETA 75



PROTOTIPO DE CAMIÓN MILITAR "EL ABUELO"



MICROBUS 2900



DODGE DART



HANOMAG BARREIROS R-350

**VEHICLE EXHIBIT:**

- MILITARY LORRY PROTOTYPE known as “El abuelo” (The old-timer)
- SAETA 75 LORRY
- 2900 MINIBUS
- CB 2500 FORKLIFT
- HANOMAG BARREIROS R-350 VINEYARD TRACTOR
- HANOMAG BARREIROS R-450 TRACTOR
- SIMCA 1000
- DODGE DART (First Model)
- DODGE DART 3700 (4th and last model, with C-24 Barreiros diesel attached)

**VEHICLES RECENTLY ADDED TO THE COLLECTION:**

- SAETA 35 LORRY
- SAETA 45 LORRY(Dodge body)
- SUPER AZOR GRAN RUTA LORRY
- 4217 LORRY(body by Mario Gamarra)
- BARREIROS R.545 TRACTOR
- PANTER III ALL-TERRAIN LORRY
- AIRPORT FORKLIFT with C-24 ENGINE
- DODGE DART GL (third model)
- DODGE DART (second model)
- DODGE DART 3700 (4th and last model, with original petrol engine)
- SIMCA 1200

**MACHINERY EXHIBIT  
(MANUFACTURED AT THE BARREIROS DIESEL FACTORY)**

- LATHE
- MILLING MACHINE
- PRESS

**EXPOSICIÓN DE VEHÍCULOS:**

- PROTOTIPO DE CAMIÓN MILITAR denominado “El abuelo”
- CAMIÓN SAETA 75
- MICROBÚS 2.900
- CARRETILLA ELEVADORA CB 2.500
- TRACTOR HANOMAG BARREIROS Viñero R-350
- TRACTOR HANOMAG BARREIROS R 450
- SIMCA 1000
- DODGE DART (Primer Modelo)
- DODGE DART 3.700 (4º y último modelo, con motor Barreiros C-24 diesel acoplado)

**VEHÍCULOS INCORPORADOS RECIENTEMENTE A LA COLECCIÓN:**

- CAMIÓN SAETA 35
- CAMIÓN SAETA 45 (carrocería Dodge)
- CAMIÓN SUPER AZOR GRAN RUTA
- CAMIÓN 4217 (carrocería de Mario Gamarra)
- TRACTOR BARREIROS R.545
- CAMIÓN PANTER III Todo Terreno
- CARRETILLA DE AEROPUERTO con motor C-24
- DODGE DART GL (tercer modelo)
- DODGE DART (segundo modelo)
- DODGE DART 3.700 (4º y último modelo, con motor gasolina original)
- SIMCA 1200

**EXPOSICIÓN DE MAQUINARIA (FABRICADA EN LA FACTORÍA BARREIROS DIESEL)**

- TORNO
- FRESEADORA
- PRENSA



CONDECORACIONES RECIBIDAS POR EDUARDO BARREIROS.  
MEDALS AND DECORATIONS AWARDED TO EDUARDO BARREIROS.

**PARTS EXHIBIT. OTHER**

- SCHENCK test bench
- Marble calibration table, with tools such as gauges and camshafts
- Table with Barreiros engine parts (injection pumps, dynamos, CABSA and CEESA/Barreiros starters)
- Table with measuring instruments such as a vacuum gauge, pressure gauge, surface roughness tester, gas analyzer, etc.
- DAVID BROWN gearbox
- Model of the CP67 cab, by Mario Gamarra.

**AREA DEVOTED TO EDUARDO BARREIROS:**

- Desk from Eduardo Barreiros' office with the objects that he had on it. Next to it is a panel with family photos.
- The diplomas, medals and decorations awarded to Eduardo Barreiros
- A large display case containing institutional and personal gifts received from different companies
- Plaques and gifts received by Fundación Eduardo Barreiros as tokens of appreciation
- Original minutes books recording the incorporation of Barreiros Diesel in 1954
- Bronze bust of Eduardo Barreiros Rodríguez by Juan de Ávalos
- Marble bust of Eduardo Barreiros Rodríguez by Juan de Ávalos
- Oil portrait of M<sup>a</sup> Dorinda Ramos, Eduardo Barreiros' widow, by Juan de Ávalos
- Oil portrait of Eduardo Barreiros by Ricardo Macarrón
- Oil portrait of Luz Divina Rodríguez-Ansía, Eduardo Barreiros' mother, by Ricardo Macarrón

**EXPOSICIÓN DE PIEZAS. OTROS**

- Banco de pruebas SCHENCK
- Mesa de calibrado de mármol, con diversos elementos como gramiles y árboles de levas
- Mesa con piezas de motores Barreiros (bombas de inyección, dinámos, arranques CABSA y CEESA/Barreiros)
- Mesa con aparatos de medición como vacuómetro, manómetro, rugosímetro, analizador de gases...
- Caja de Cambios de DAVID BROWN
- Maqueta de cabina CP 67, realizada por Mario Gamarra.

**ZONA DEDICADA A EDUARDO BARREIROS:**

- Mesa del despacho de Eduardo Barreiros con los objetos que tenía sobre ella. Al lado se podrá ver un panel con emotivas fotos familiares.
- Los diplomas acreditativos y las condecoraciones que recibió Eduardo Barreiros
- Una gran vitrina donde están situados los obsequios institucionales de distintas empresas, así como otros personales
- Placas y regalos que recibe la Fundación Eduardo Barreiros como testimonio de agradecimiento
- Libros de actas originales de la constitución de Barreiros Diesel en el año 1954
- Busto de bronce de Eduardo Barreiros Rodríguez, realizado por Juan de Ávalos
- Busto de mármol de Eduardo Barreiros Rodríguez, realizado por Juan de Ávalos
- Busto de mármol de M<sup>a</sup> Dorinda Ramos, viuda de Eduardo Barreiros, realizado por Juan de Ávalos
- Retrato al óleo de Eduardo Barreiros, por Ricardo Macarrón
- Retrato al óleo de Luz Divina Rodríguez-Ansía, madre de Eduardo Barreiros, pintado por Ricardo Macarrón



MUSEO EDUARDO BARREIROS, VALDEMORILLO (MADRID)

#### IV. DOCUMENT CENTRE

The centre, which custodies archives as well as a library, is located at the headquarters of Fundación Eduardo Barreiros on María de Molina Street in Madrid. The archive papers include many personal and accounting documents, both written and graphic, generated by Eduardo Barreiros and his companies. Even the drawings for all of the products manufactured by Barreiros Diesel, SA are on file. This collection of records is being catalogued in accordance with the guidelines of current standards for historic corporate archives, as it constitutes one of the first archives of its kind in Spain.

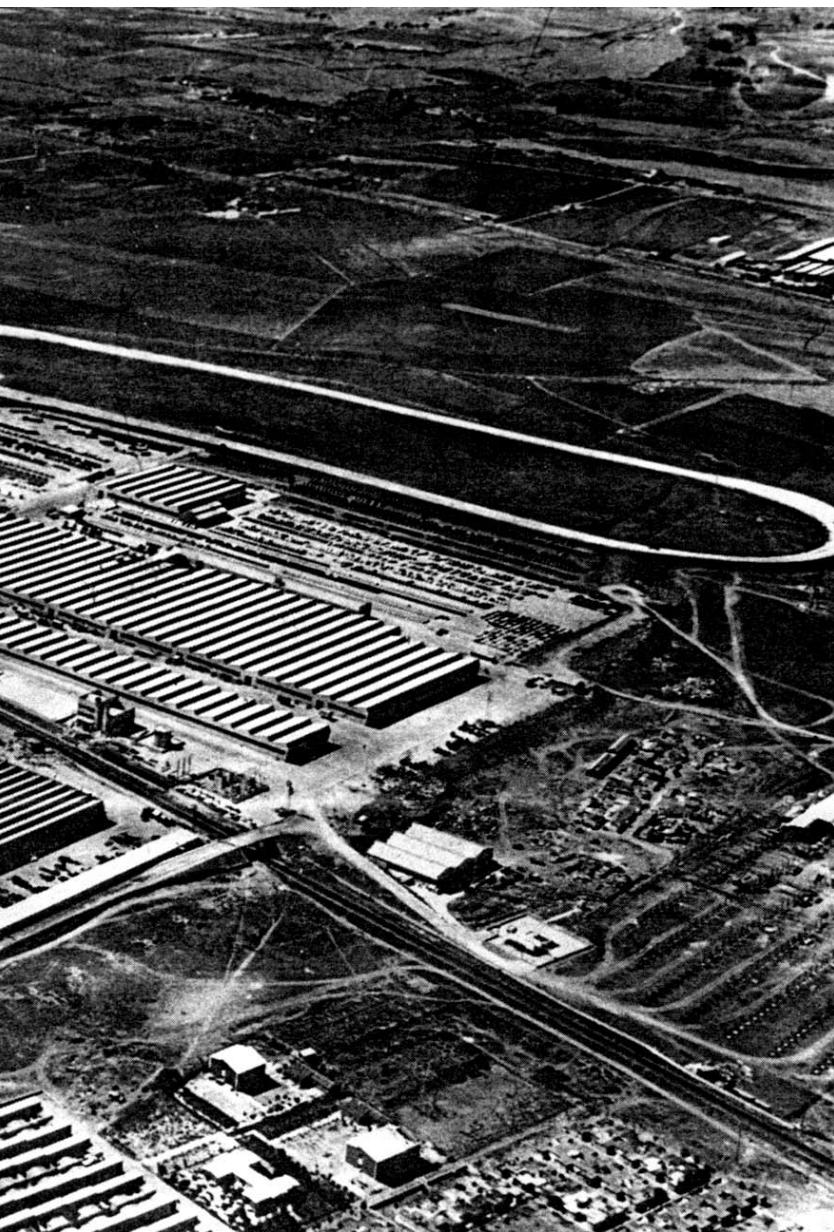
#### IV. CENTRO DE DOCUMENTACIÓN

Consta de un archivo y una biblioteca y se encuentran en la sede de la Fundación Eduardo Barreiros, en la calle de María de Molina en Madrid. El fondo documental del archivo está formado por numerosa documentación personal y contable, tanto escrita como gráfica, de Eduardo Barreiros y sus empresas. Incluso se archivaron los planos de todos los productos fabricados por Barreiros Diesel SA. Estos fondos archivísticos están siendo catalogados siguiendo las directrices de la normativa vigente en materia de archivos históricos de empresa, siendo uno de los primeros de estas características dentro del mundo archivístico español.





VISTA AÉREA DE LAS INSTALACIONES DE BARREIROS DIESEL EN VILLAVERDE (MADRID).  
OVERVIEW OF THE PLANT AND GROUNDS OF BARREIROS DIESEL IN VILLAVERDE (MADRID).



ESTA OBRA SE TERMINÓ DE IMPRIMIR  
EN MPO EL DÍA 10 DE MAYO DE 2006