

La tradición exportadora de la industria valenciana

Hace pocos días la prensa valenciana y española y otros medios de comunicación especializados daban la noticia: la Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de Sao Paulo, en Brasil, adjudicaba al consorcio formado por Vossloh España y la brasileña T^{Trans}, el contrato para el suministro de veintidós tranvías del modelo Tramlink V4.

Con esta noticia se cierra con broche de oro al 2012 y se consolida la trayectoria seguida en los dos últimos años por la planta valenciana en Albuixech de Vossloh España,

El prototipo del Tramlink se presentó al final del pasado año y en enero ya circuló en pruebas por las líneas tranviarias de Valencia: desde entonces se han contratado 13 tranvías para Rostok (Alemania) y los 22 tranvías para Sao Paulo

Otro tanto pasó con la locomotora EURO LIGHT presentada en INNO-TRANS-Berlín en el 2010 de la cual se han contratado 15 unidades para el operador ferroviario británico Beacon Rail Leasing Limited/Direct Rail Services.

También tenemos que añadir las unidades contratadas de la familia Tren-Tram (similares a los que circulan por las líneas de FGV en Alicante): 25 unidades tipo City Link Net 2012 para la ciudad de Karlsruhe y otras 8 unidades para la ciudad de Chemnitz, ambas en Alemania.

A estos contratos que son de proyectos de vehículos ferroviarios recientes, habría que añadir contratos de productos experimentados y totalmente consolidados como la locomotora EURO 4000, de las cuales se ha contratado 14 unidades para los ferrocarriles israelitas, 10 para Europorte (Francia) y 6 para Beacon Rail Leasing Limited / Voies Ferrees Locales et Industrielles (Francia) y las 24 locomotoras EURO 3000 para los ferrocarriles israelitas.

La lista es extensa y demuestra dos cosas: la eficaz y exitosa gestión del equipo de dirección de la planta valenciana y la confianza depositada en el mismo por la matriz alemana y la consolidación de unos potentes equipos de ingeniería de diseño propio, capaces de diseñar vehículos ferroviarios tan diferentes como potentes locomotoras y ligeros vehículos ferroviarios de pasajeros como tranvías articulados de piso bajo y unidades de Tren Tram o suburbanos.

También expresa con rotundidad la rentabilidad de la inversión en I+D+i y su corolario: fabricar productos con alto valor añadido y nivel tecnológico, conseguir contratos, obtener beneficios y poder reinvertir para consolidar la industria y el empleo, lo que no

FRANCISCO SIGNES MARTÍNEZ

AUTOR DEL LIBRO 'DEL TALLER DE LOS DEVIS AL CENTRO TECNOLÓGICO DE VOSSLOH'.
PORTAVOZ DE 'SALVEMOS LAS NAVES DE MACOSA'

industrial valenciana y española, de las cuales Vossloh España es la muy digna heredera y continuadora.

La vieja fábrica valenciana de MACOSA en la calle de san Vicente, bajo la dirección de empresarios valencianos ilustres tales como Juan Villalonga Villalba y sus sucesores, Joaquín Reig Rodríguez y Joaquín Reig Albiol, abrió a principio de los años 70 el camino de la exportación, y precisamente para Brasil. La historia vuelve a sus mejores ejemplos.

A los largo de los años 1971/72 y siendo MACOSA el licenciatario y asociado español

de la división ferroviaria de General Motors, la Electro Motive Division (EMD), se construyeron en la planta valenciana y exportaron un total de 100+54 locomotoras del modelo de G 22 CU y G22 CU de mediana potencia (1.650 HP) para la Rede Ferroviaria Federal, SA (RFFSA) de Brasil.

En 1972, MACOSA es la sexta empresa exportadora española, y la primera valenciana, y al siguiente año la Orden de Presidencia del Gobierno de 9 de noviembre, otorga a MACOSA la carta de exportador de 1ª categoría para el trienio 1973/75.

Pocos años más tarde, en 1979, se consiguieron nuevos contratos para las empresas ferroviarias brasileñas: 30 locomotoras de gran potencia del modelo EMD GT 26 CU-2 de 3300HP para la Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) y otras 36 locomotoras de gran potencia del modelo EMD SD40-2 de 3300 HP para la Rede Ferroviaria Federal, SA (RFFSA).

Sobre estas últimas locomotoras habría que resaltar que dicho modelo

SD40-2 de EMD se considera como la mejor locomotora diesel-eléctrica de su clase jamás construida, de la cual las exigentes compañías ferroviarias privadas norteamericanas adquirieron entre 1966 /1986 la friolera de 5.700 unidades. Todas ellas se construyeron en los talleres de La Grange (USA) y London (Canada).

Pues bien, las únicas locomotoras tipo SD40-2 construidas fuera de Norteamérica fueron las 36 de MACOSA, lo cual acredita el nivel alcanzado por la fábrica valenciana y la confianza de EMD con su asociado español.

Treinta años más tarde, la planta valenciana de Vossloh diseña y construye la EURO 4000 la locomotora diesel-eléctrica más potente de su clase que se ha construido en Europa de las cuales lleva entregadas y en fase de construcción un total de 95 unidades

Otro día seguiremos hablado de la industria valenciana. Recuperar su historia es ordenar el presente y levantar el futuro.



COLECCIÓN FOTOGRÁFICA FCO. SIGNES

sea esto es como el humo cuando se quema la paja de arroz en la marjal.

Esto que venimos relatando demuestra que la industria valenciana existe y además exporta, que hay numerosos ejemplos, como este de Vossloh, de los cuales los valencianos deberíamos reconocer y celebrar, reforzando nuestra autoestima que desde hace tiempo se ve interesada y arteramente atacada. Valencia es mucho más y lo de Vossloh España debería ser el paradigma del modelo productivo valenciano si queremos mantener la industria en un mundo globalizado; estamos hablando de innovación tecnológica, diferenciación del producto e internacionalización productiva

Pero todo esto, que es el presente, no nace ni viene de la nada ni de repente; en este negocio no hay pelotazos ni milagros. La tradición exportadora de la industria metalúrgica ferroviaria valenciana viene de muy largo y de la mejor tradición empresarial e in-