

# EL AVE FÉNIX DE BUSSCAR VOLARÁ CON ELECTRICIDAD

En 2020 la compañía de Pereira ensamblará buses eléctricos. Tiene la meta de exportar 50% de su producción a países vecinos.

**A**lgunos empresarios no nacen, se hacen. Lo demuestra

Roberto Gálvez Montealegre, fundador y presidente de Busscar de Colombia, la mayor ensambladora de buses articulados y biarticulados del país.

Pereirano, de 67 años, Gálvez se forjó en las calles de su ciudad a punta de sacrificio y disciplina. Con mucho orgullo cuenta su historia y la de su compañía desde los oficios de su infancia y hasta la pérdida repentina de uno de sus padres cuando tenía 16 años.

Tuvo su verdadera escuela de negocios en la calle, e hizo su posgrado en los buses que ruedan por ella.

"Fui obrero, vendedor ambulante, voceador de periódicos y mecánico de La Rosa; me le medía a todo", cuenta, mientras se prepara

para la foto en una de las troncales de TransMilenio de Bogotá.

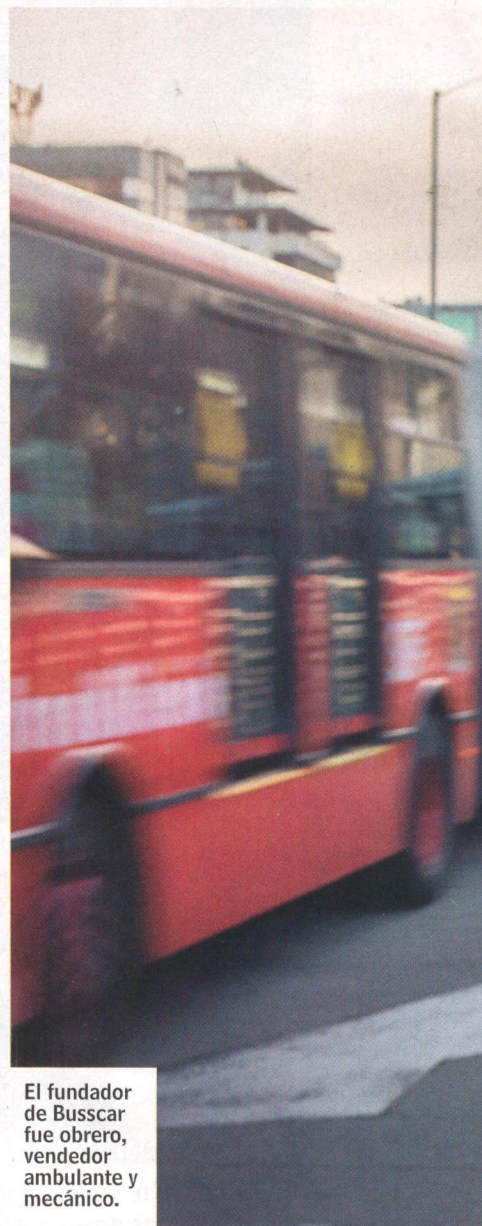
Busscar hoy es noticia pues una serpiente roja de nuevos buses producidos para TransMilenio en su sede risaraldense zigzaguea por las cordilleras hacia Bogotá. Viaja para relevar los viejos vehículos que por 20 años movilizaron de un lado a otro de la ciudad a millones de bogotanos.

Busscar es un referente en la industria carrocera del país, pues ensambla todos los buses articulados de los sistemas masivos de Barranquilla, Pereira y Cartagena. Además, en Bogotá participó con 54% del total de las unidades contratadas en 2018 en la fase de renovación.

El ensamblaje para cambiar la flota en Bogotá va bien. A un patio acondicionado en el municipio de Funza, Cundinamarca, ya han llegado 140 articulados que entrarán en circulación a partir del 16 de junio. Busscar entregará otras 300 unidades hasta marzo de 2020.

Este es el capítulo glorioso de la historia de esta compañía que encendió motores en 2002 y prosperó al mismo tiempo que se imponía en el país la onda del TransMilenio o de los Buses de Tránsito Rápido (BRT por su sigla en inglés). Pero también tuvo momentos dolorosos.

**EN NOVIEMBRE DE 2013 LAS INSTALACIONES DE BUSSCAR SUFRIERON UN INCENDIO.**



El fundador de Busscar fue obrero, vendedor ambulante y mecánico.

## Llagas en las manos

En su juventud le picó el bicho de la política (fue concejal de Dosquebradas y gobernador de Risaralda). Pero en el sector privado encontró su camino.

Comenzó su recorrido empresarial en 1993 cuando abrió con un socio un taller para reparar buses estrellados. Trabajaban tanto que les sangraban las manos. Para 1995 decidieron formalizar más las cosas al crear la firma Carrocerías de Occidente. Para esa época tenían



Roberto Gálvez  
Presidente de Busscar  
Colombia

9 empleados y podían carrozar una buseta en 45 días.

Un par de años más tarde, Roberto Gálvez aceptó un alto cargo en la Universidad Libre de Pereira, por lo que tuvo que apoyarse en su esposa Luz Mary Valencia para mantener a flote la empresa de buses.

Sin embargo, en 1998 su socio se desvinculó de la empresa, por lo que Gálvez tuvo que volver de lleno a la fábrica.

Al final de la década de los noventa la pareja ya había

implementado en su compañía la línea de producción, lo que les permitía armar 7 vehículos al mes. Además, consiguieron la certificación de calidad ISO 9000, la primera empresa en el país en hacerlo.

Con la llegada de los primeros buses de TransMilenio, en 2001, Gálvez vio una oportunidad para crecer. Sin embargo, le faltaba mucho capital y experiencia en este tipo de vehículos, inusuales en el medio. “Necesitábamos una alianza; recuerdo que le dije a mi

esposa: o crecemos o desaparecemos”, relata.

Entonces entró en esta historia Busscar Omnibus Brasil, una compañía consolidada en su país. De hecho, ya tenía reconocimiento internacional por la fabricación de buses articulados, biarticulados e intermunicipales de doble piso.

La alianza de Gálvez con estos empresarios brasileños dio lugar en 2003 al nacimiento de Busscar de Colombia.

Gálvez les hizo una oferta que él llama ‘no rechazable’, fundada en la confianza mutua. “Planteamos

**"Le dije a mi esposa: o crecemos o desaparecemos. Luego vino la alianza con Busscar Omnibus Brasil, la cual nos permitió estar en los contratos de transporte masivo"**

Roberto Gálvez  
Presidente de Busscar

a nuestros socios los posibles escenarios que se podían presentar en el futuro y definimos los efectos indeseables que podrían llevar a conflictos. Por ejemplo, no queríamos que ellos nos diluyeran la participación al ser nosotros más pequeños. Planteamos una fórmula por la cual en un proceso de capitalización ellos nos dieran un crédito para mantener nuestro porcentaje. Y ellos descontaban ese dinero de nuestras utilidades”, explica.

Esa estrategia permitió cerrar un importante negocio y que llevó a Busscar a competir en igualdad de condiciones con la competencia.

El destino también ayudó a consolidar la compañía. Los socios brasileños enfrentaron una dura crisis en 2012 que los obligó a vender el 40% que tenían en esa sociedad.



Un bus articulado tiene cerca de 2.700 piezas.

Además, en Colombia las cosas también se pusieron grises. La parálisis total en la construcción de nuevas troncales de TransMilenio, sumada a una profunda crisis financiera del Sistema Integrado de Transporte (Sitp) y a la alta concentración de los negocios en el mercado colombiano, llevó a Busscar Colombia a una crisis sin precedentes. La situación se puso tan difícil que en 2016 la firma debió acogerse a las condiciones de insolvencia previstas en la ley 1116.

“La crisis presente de los sistemas de transporte masivo llevó a que el sector quedara calificado como de alto riesgo y que nos cerraran las puertas de los créditos. Tuvimos un déficit de caja enorme”, recuerda. Pasaron años difíciles y solo el año pasado se levantaron de las cenizas.

Aprendieron, entre otras cosas, a no concentrar su portafolio en el mercado local. Y por eso iniciaron un plan para incrementar las ventas en el exterior. En la actualidad exportan 30% de lo que producen y para 2021 tienen la meta de llevar esa cifra a 50%.

Para cumplir con ese propósito cuentan con los acuerdos arancelarios previstos en **la Alianza del Pacífico**.

### **Futuro electrizante**

Sin embargo, el incremento progresivo de las ventas en el exterior no alcanza por sí solo para garantizar la sostenibilidad de la empresa.

## **ROBERTO GÁLVEZ FUE GOBERNADOR DE RISARALDA (1992-1994). LUEGO DE 14 AÑOS EN LA POLÍTICA DECIDIÓ EMPRENDER CUANDO LA PALABRA APENAS EXISTÍA.**

Busscar debe encontrar nuevos caminos corporativos y estos pasan por desarrollar la tecnología eléctrica. Todo un desafío, pues se trata de una innovación que apenas emerge en el mundo.

Por eso, la firma analiza con expertos los desarrollos requeridos en aspectos como la electromecánica, electrónica y el acoplamiento de la planta motriz con la carrocería.

Para dar solo un ejemplo de muchos retos, deben garantizar que la electricidad de las baterías, ubicadas en la parte baja del vehículo, no pase al habitáculo del conductor.

Así las cosas, Busscar tiene la meta de lanzar el próximo año los primeros modelos en alianza con uno o varios proveedores internacionales de baterías y tren motor. “En 2020 estaríamos ensamblando los primeros buses padrones con tecnología eléctrica”, anticipa Gálvez.

Hoy por hoy, Gálvez podría repetirle a su esposa la frase que le dijo hace años, pero con ajustes: “O nos metemos a ensamblar buses eléctricos, o desaparecemos”.

En efecto, las expectativas de nuevos negocios de transporte movido por electricidad parecen buenas.

Medellín incorporará este mismo año las primeras unidades, y le seguirán otras capitales del país. En el caso del Distrito Capital



La planta de Pereira emplea a 1.450 trabajadores. Cada día terminan 3 buses.

hace pocos días publicaron los preliegos para renovar cerca de 2.000 buses del Sitp, a gas o eléctricos.

La firma pereirana podría dar el siguiente paso con el ensamblaje de buses eléctricos articulados y biarticulados. Sin embargo, solo un par de firmas en el mundo tienen estos desarrollos. La sueca Scania, por ejemplo, planea sacar un prototipo en 2021.

Ensamblar un bus eléctrico en Colombia puede llegar a ahorrar hasta 15% frente al importado, según las características y el modelo. Además, genera empleo, *know how* local y posibilidades de inversión en las regiones.

### Estilo propio

En estos tiempos ya no es suficiente generar millonarias utilidades, exportar a varios mercados o meterse en la onda de la innovación y la tecnología. Ahora hay que crecer con sentido social.

En el caso del fundador de Busscar, este ejecutivo paraliza cada dos meses las actividades en la fábrica de Pereira para hablar durante unos 40 minutos sobre

## BUSSCAR EXPORTA A ECUADOR, CHILE Y PANAMÁ. ESTE AÑO VENDIÓ EL PRIMER ARTICULADO A MÉXICO.

los avances y retos de la empresa. Gálvez aprovecha para contarles a sus colaboradores sobre los estados financieros, avances logrados y también, algunas críticas de los clientes.

Este ejercicio (hizo el más reciente el 7 de junio) resulta crucial para el desempeño de los trabajadores pues reciben una retroalimentación con los directivos. Y es que en Busscar el jefe se relaciona con los subalternos de una manera distinta a la tradicional en las industrias colombianas.

El ejecutivo también organiza periódicamente un encuentro con trabajadores al que llama 'desayune con el presidente'. Allí intercambian ideas y vivencias con ellos.

Esa relación estrecha también pasa por los auxilios económicos. Por cada peso que un trabajador ahorra en Busscar, la compañía le aporta otro. También hay un plan de estímulos para que algunos vayan a la universidad. Por

ejemplo, uno de los colaboradores empezó en soldadura y pintura de piezas, fue a la universidad, se graduó de ingeniero y ahora se desempeña como jefe de producción.

En efecto, al empleado que quiera estudiar la compañía le presta 50% del valor de la matrícula y si cumple con unas metas de producción, le condona la deuda. Así mismo, cada año la compañía entrega una casa al colaborador más destacado del año.

Solo interrumpieron ese apoyo entre 2016 y 2017, cuando la empresa estaba amparada por la ley de insolvencia. "Acá el presidente del sindicato vengo siendo yo", comenta entre risas el empresario, quien aclara que en Busscar ni siquiera hay asomo de una organización de esa naturaleza.

Porque, como queda claro, detrás de cada bus rojo, que parece frío e impersonal, hay una organización llena de sentido social y calidez humana. **ID**