

23/07/2020

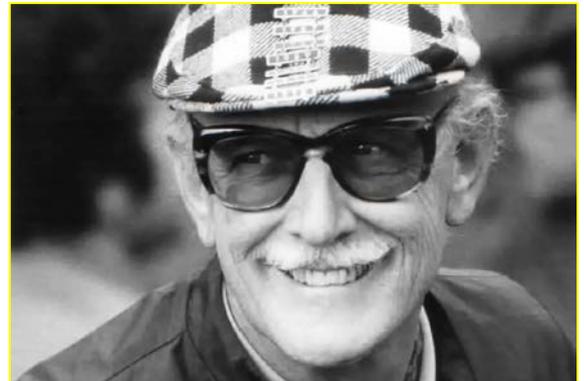
MI HISTORIA DE BULTACO

Se ha escrito mucho sobre la historia de Bultaco, la mayoría desde la parte deportiva y positiva que conlleva la creación de un mito y otros desde la parte negativa, a través de plumizos libros de trocientas páginas, explicando cómo pasó del “mito a la realidad”, pero me gustaría dar una pincelada más personal y contar “Mi historia de Bultaco”.

DON FRANCISCO XAVIER BULTÓ MARQUÉS (Don Paco Bultó)

Un alférez de artillería que volvió de la guerra civil para desviarse del carril textil de su familia, y empezó fabricando aros para émbolos con una empresa llamada Barella y Bultó. Después contactó con un fabricante de gasógenos llamado Pedro Permanyer. Ambos fundaron la legendaria Montesa en 1945. Su ilusión por la competición llegó a hacer prodigios: una Montesa Sprint estuvo a punto de ganar la carrera más auténtica del mundo, el Tourist Trophy en la Isla de Man. Lo más llamativo es que aquella Sprint, que terminó segunda, es que iba equipada con un motor de dos tiempos. Don Paco Bultó pensó que los motores de dos tiempos iban a revolucionar el futuro inmediato de las motos y bien que lo demostró.

En 1958 se marchó de Montesa después de que el consejo de administración decidiera abandonar la competición y esto desanimó mucho a un hombre enamorado de las carreras. Así que hizo la maleta y se fue con algunos de los técnicos de Montesa a su finca de San Antonio. Después de varios meses allí encerrados, nació un motor de dos tiempos al que llamaron San Antonio y que fue el impulsor de una firma llamada Bultaco, cuyo nombre respondía a la mezcla de Bultó y Paco.



El pulgar en alto había nacido.



BULTACO

Bultaco, historia de una gran marca

Cemoto, Compañía Española de Motores, se funda con 19 personas, 19 entusiastas (Joan Chalamanch, Albert Nomen, Josep Nomen, José Fèlix Asequell, Jaume Mas, Josep Sol, Paco López, Joan Prat, Josep Maria Nogué, Tomàs Salafranca, Marcel Cama, John Grace y otros), y con unas difíciles condiciones se lanzan a la creación de la nueva marca, siguiendo el lema del “jefe y padre” de Bultaco, Don Francisco Xavier Bultó Marqués: *"El mercado sigue a la bandera de cuadros"*.

El origen de Bultaco se remonta a mayo de 1958, más concretamente al 17 de mayo de 1958, justo cuando Don Paco había cumplido 46 años (17 de mayo de 1912).

La primera moto

Un proceso industrial o proceso de fabricación es el conjunto de operaciones unitarias necesarias para modificar las características de las materias primas. Dichas características pueden ser de naturaleza muy variada tales como la forma, la densidad, la resistencia, el tamaño o la estética.

Para la obtención de un determinado producto, serán necesarias multitud de operaciones individuales en un puesto de trabajo con una determinada máquina/herramienta. La producción, la



transformación industrial, la distribución, la comercialización y el consumo son las etapas del proceso productivo.

La primera Bultaco se gestó en la masía de San Antonio, en homenaje a la cual se bautizó el motor. Allí fue donde el núcleo fundador se recluyó y, desde un papel en blanco, realizaron el primer prototipo.

El prototipo estuvo listo en solo cuatro meses y el 24 de marzo de 1959 se presentaba a la prensa la Tralla 101, la primera Bultaco.



Apenas tres semanas después, concretamente el 19 de abril de 1959, participó en su primer Gran Premio del Campeonato Español de Velocidad (en Montjuic), ocupando siete de los diez primeros lugares, iniciando así una carrera de éxitos de la marca que duraría hasta el día de su cierre.

Y llegaron los malos tiempos

Después de muchos años de éxitos deportivos y de expansión de la marca por todo el mundo, llegó la crisis.

La probabilidad de supervivencia de una empresa viene determinada por dos cosas: una es su agilidad y su capacidad para adaptarse a los cambios y la otra es su anticipación, es decir, el análisis detallado de las amenazas potenciales, de las fortalezas de la empresa, de sus necesidades futuras, de la evolución de su mercado, etc. En definitiva, de la planificación estratégica.

La fuerte crisis que sufrieron los EE.UU. provocó el aumento del precio del petróleo y el debilitamiento de la economía estadounidense. Esto, unido a la entrada de las marcas japonesas en el mercado motociclista americano, provocó un giro fatídico en las ventas de la marca catalana, que empezaron a bajar en ese país.

Las convulsiones socio económicas ocurridas después del fin de la dictadura en España dejaron la empresa tocada de muerte.

El 5 de abril de 1976, pocos meses antes de trasladarse a una nueva fábrica en Sant Adrià, los trabajadores de Bultaco iniciaron un paro que en pocos días se convirtió en indefinido.

Era la primera gran huelga y la empresa tuvo que cerrar 46 días, más concretamente hasta el 21 de mayo del mismo año.



El cierre definitivo

En 1977 Bultaco era el primer fabricante del sector en España y el segundo en Europa, con un nivel de exportación del 44,55% de una producción anual de 22.000 unidades y unas ventas de unos 9 millones de euros.

Existen múltiples causas que abocan al fracaso de una empresa, pero la mayoría de ellos tienen un origen fortuito, es decir, nadie tiene como objetivo cerrar su empresa.

Bultaco reconocía que se habían cometido muchos errores. En mayo de 1978 comenzaron los problemas laborales serios que se alargaron más de seis meses. A partir de ese momento, los hechos se precipitaron y diversos problemas comerciales, financieros, laborales y de todo tipo acabaron provocando el fin de la empresa, teniendo que cerrar en 1979.

Los trabajadores, que se constituyeron en cooperativa laboral, reanudaron las actividades en 1980, pero la realidad se impuso y Bultaco cerró definitivamente en 1983.



CUANDO 5 CAMPEONATOS MUNDIALES AVALAN LA TÉCNICA DE UNA MOTOCICLETA. EL PLACER DE CONDUCIRLA SE CONVIERTE EN EQUILIBRIO DINÁMICO...

NUEVA SHERPA T 350 VETERINEN «REPLICA»



NUEVO CAMBIO, 6 VELOC., CILINDRADA 340 c.c.
NUEVO FILTRO DE AIRE, FARO INTEGRADO, NUEVO
DISEÑO BASCULANTE Y BASTIDOR

!!!LA FORMA MAS FACIL DE HACER TRIAL!!!

BULTACO

UNA SUGESTIVA ALTERNATIVA



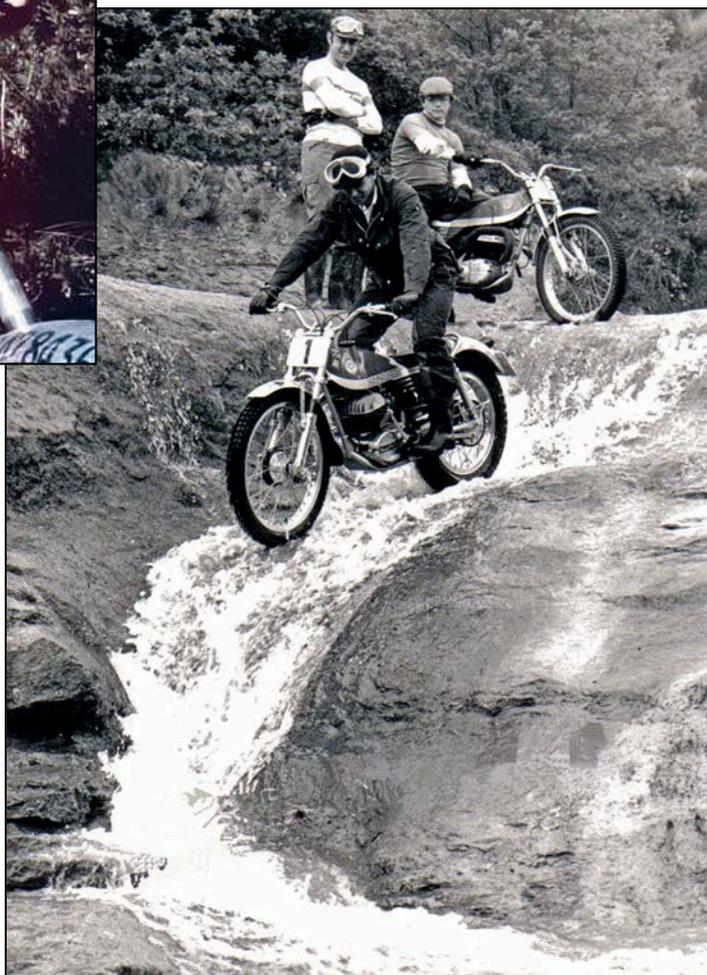
!!!VEALA EN SU CONCESIONARIO BULTACO!!!



BULTACO

¿Y ahora qué?

Me hubiera encantado, pero no tuve la suerte de conocer personalmente a Don Paco Bultó, pero sí que mantengo relación con algunos de sus familiares más cercanos, concretamente con su sobrino Oriol Puig Bultó, su hijo Ignacio Bultó, su sobrino-nieto Manuel Soler y su nieto Daniel Oliver, por lo que me gustaría transcribir algunos comentarios suyos para poder documentar datos que considero relevantes.



BULTAGO

Oriol Puig Bultó (Barcelona, 12 de diciembre de 1935), hijo de Ramiro Puig y Montserrat Bultó Marqués. Sobrino de Don Francisco Xavier Bultó Marqués.



¿Me podrías dar tu versión más personal de la relación con tu tío, Don Paco Bultó?

Mi relación con mi tío Paco, que además era mi padrino, desde niño era de cariño y admiración. Siempre me manifestó un afecto especial. Las primeras sensaciones de sentir el viento en la cara, la vibración y el sonido de su BMW cuando me llevaba de paseo sentado en el depósito de gasolina me marcaron de por vida. Cuando cada año por Pascua comparecía en casa de mis padres con unas monas monumentales se organizaba un festival. Y no digamos la estela que dejó en mi vida profesional. Fue un privilegio formarme y desarrollar mis cualidades inspirado en un líder extraordinario como era mi tío Paco Bultó.

¿Qué significó para ti Bultaco?

De entrada una tremenda sorpresa cuando mi tío Paco, que había dejado Montesa hacía poco tiempo, me explicó que había tenido una cena con el equipo técnico de Montesa encabezado por Juan Chalamanch en la que le dijeron que tampoco estaban de acuerdo con la nueva política de

Montesa y que estaban dispuestos a marcharse de Montesa y crear una nueva empresa para fabricar motos si mi tío se ponía al frente de este proyecto. Con mis pocos ahorros y la ayuda de mi padre fui socio fundador cuando se formó Compañía de Motores, S.A. "CEMOTO" para fabricar las motos Bultaco. Después, fue la empresa en la que me integré primero como estudiante en prácticas y en cuanto acabé la carrera de Ingeniero Industrial en 1961 como profesional a tiempo completo. Bultaco llenó mi vida hasta 1981, cuando dejé la empresa que estaba ya en una situación de inviabilidad. Fue una etapa larga e importante de mi vida, llena de retos y satisfacciones; una experiencia única e irrepetible según la opinión de muchos de los que participamos en ella. Para mí ha sido un privilegio trabajar tantos años junto a una persona excepcional como fue mi tío F.X. Bultó.

¿Qué recuerdos tienes de la fábrica Bultaco?

Excelentes e innumerables recuerdos durante aquellos largos años, desde que comencé como estudiante en prácticas en 1959 y joven ingeniero y piloto de desarrollo en 1961, hasta el cierre por las duras huelgas en diciembre de 1979. Después, ocho meses de incertidumbre, reapertura de la fábrica en septiembre de 1980 en condiciones económicas y financieras muy difíciles, compaginando la gestión comercial con la búsqueda de capital para reflotar la empresa bajo la Dirección de Juan Chalamanch, hasta que en febrero de 1981, vista su inviabilidad, dejé la empresa.

¿Tuviste algún cargo en Bultaco y durante cuántos años?

Sí. Empecé como ingeniero de desarrollo como he citado antes. También fui piloto de pruebas y de competición, responsable del Departamento de Series Especiales, Jefe del Servicio Técnico de Post-Venta de Exportación, y finalmente Director de Competiciones (época en la que ganamos 5 títulos de Campeón del Mundo de Trial y 4 de Velocidad) hasta diciembre de 1979. Después de la reapertura de Bultaco, en octubre de 1980, fui nombrado Director Comercial hasta que dejé la empresa.

¿Sabes por qué cerró Bultaco?

Múltiples causas. Por una parte Bultaco perdió mucho músculo financiero con una huelga de tres meses en 1976, impulsada por la facción dominante en el Comité de Empresa perteneciente a la CNT, cuyo objetivo era la destrucción de las empresas privadas, aprovechando los cambios políticos que se estaban produciendo en España. Por otra parte, minusvaloramos la entrada de los fabricantes japoneses con sus modelos de Motocross y Enduro en los mercados europeos y sobre todo en el más importante mercado americano. Como los otros fabricantes españoles, Montesa y OSSA, reaccionamos tarde para la renovación de nuestros modelos y no llegamos a tiempo de poner en el mercado los modelos con los nuevos motores que hubieran sido muy competitivos y nos hubieran permitido recuperar una buena parte de esos mercados. Tampoco ayudaron a la recuperación de la industria nacional de la motocicleta las autoridades públicas españolas y catalanas. Su actuación más relevante fue certificar la muerte de Bultaco y OSSA, y acordar el traspaso de sus activos a Rato S.A., la sociedad patrimonial de la familia Permanyer, para poder crear un fondo y pagar los finiquitos de las menguadas plantillas que todavía quedaban en Bultaco y OSSA.

¿Se hubiera podido salvar de alguna manera o hacer más de lo que se hizo para que no se cerrara?

Si los sindicatos y las autoridades responsables de Trabajo de aquella época hubieran tenido la mentalidad y los mecanismos de hoy día, en mi opinión seguro que se hubieran salvado, tanto Bultaco como OSSA.

¿Cómo se vivió en la familia y en ti particularmente el cierre de Bultaco?

Para mí fue un choque brutal. Perdí todo el capital inicial y el que había aportado en sucesivas ampliaciones de capital de la compañía, y mi puesto de trabajo. Todavía fue peor para mis familiares miembros del Consejo de Administración, que además de perder el capital tuvieron que vender otros activos y propiedades para hacer frente al pago de los créditos y deudas que la

empresa no pudo pagar. Por suerte, al enterarse de mi situación laboral, Andreu Rabasa, propietario de Derbi, me propuso en febrero de 1981 entrar a trabajar en su empresa para crear una red de importadores en todo el mundo y me incorporé a Derbi como Director de Exportación hasta mi jubilación en diciembre de 1998, cuando ya exportábamos el 41% de la producción.

Ignacio Bultó Sagnier (Barcelona, 17 de diciembre de 1951), cuarto hijo (primer varón) de los diez (5 chicas y 5 chicos) que tuvieron Don Francisco Xavier Bultó Marqués y Doña Inés Sagnier.



¿Cómo fue la relación con tu padre en el aspecto motociclista?

Tuve la gran suerte que mi padre además fue mi mejor amigo, con él aprendí una barbaridad sobre toda la técnica y la "poesía" que se relaciona con la técnica de construcción y de conducción de cualquier vehículo necesitado de "equilibrio dinámico", además de enseñarme todos los trucos para exprimir y sacar el máximo partido en las carreras.

¿Te consideras afortunado teniendo privilegios por ser el hijo del "jefe" o era un hándicap?

Absolutamente afortunado, aunque nunca tuve privilegios sobre mis compañeros de equipo, tenía la gran ventaja de poder disponer de todas las mejoras que introducía la fabrica, pero también el hándicap para los resultados, que no para el conocimiento, de ser el piloto que probaba y evaluaba el primero, todos los "experimentos" que se nos ocurrían, de los cuales solo se pasaban al resto del equipo los que suponían mejora, pero yo también me había "tragado" los que no iban bien.

Con mi padre siempre comentábamos que si de 10 "experimentos" que probábamos, 1 iba mejor que lo que teníamos era un gran éxito, así que imagina cuántos fueron malos o inservibles.

¿Trabajaste o tuviste algún cargo en la fábrica Bultaco?

Sí, primero como piloto oficial y probador, después de retirarme fui responsable de las suspensiones durante 2 años y finalmente jefe de ventas durante los 6 meses finales antes de cerrar la fábrica en la Navidad de 1979.

¿Sabes por qué cerró Bultaco?

Sí, los motivos son tristes y el cúmulo de circunstancias empeoró la situación, prácticamente fue algo inexorable.

¿Se hubiera podido salvar de alguna manera o hacer más de lo que se hizo para que no cerrara?

En perspectiva, parece que se podría haber hecho algo más, aunque no mucho porque las circunstancias del momento pareció que se conjurasen con el único objetivo de cerrar la fábrica.

¿Cómo se vivió en la familia y en ti particularmente el cierre de Bultaco?

Como ya he dicho, con una tristeza y ansiedad enorme, pues veíamos que se estaba echando por la borda todo un esfuerzo titánico, una tecnología puntera y una ilusión muy continuada, que parecía que los únicos que la sentíamos éramos el reducido grupo de Bultaquistas que luchamos contra ello.

¿Con el cierre de la fábrica, erais conscientes que habíais creado un mito?

Sí, la prueba es que hace 40 años que la fábrica cerró, el doble de años que estuvo abierta y ya veis que hoy el nombre de Bultaco sigue siendo casi tan atractivo para muchos aficionados como cuando estaba abierta, esto me hace concluir que entre todos, bajo la dirección de mi padre, hicimos las cosas muy bien.

¿El cierre de Bultaco arruinó la familia? ¿Os enfrentó?

Nos arruinó absolutamente, pero no creó ningún enfrentamiento ni entre la familia ni entre el equipo fundador y directivo, todos entendimos que teníamos que dar gracias a Dios, por habernos permitido vivir quizás la más grande aventura técnico-deportiva que haya habido en España.

Manuel Soler Alegre (Barcelona, 9 de marzo de 1957), Hijo de Juan Soler Bultó y de Josefina Alegre. Sobrino-nieto de Don Francisco Xavier Bultó Marqués y primo segundo de Oriol Puig Bultó e Ignacio Bultó.

¿Cómo fue la relación con tu tío-abuelo, Don Paco Bultó?

Nuestras dos familias siempre estuvieron muy unidas, ya que mi abuela Pilar (su hermana), tenía una relación muy cercana con él. Piensa que se llamaban cada noche para explicarse las novedades del día y recordar el pasado. Era una persona muy cercana, cuidaba mucho de la familia y pasábamos mucho tiempo juntos compartiendo los veranos, navidades y días festivos. Él fue quien nos “inyectó” la pasión por las motos. No en vano, mi abuelo paterno fue el que le presentó a



Don Pere Permanyer para iniciar el proyecto de Montesa, creando la primera moto en serie (un plagio de la Motobecane 125cc) que Don Paco regaló a mi padre, Juan Soler Bultó, a los 14 años.

Te podría explicar mil anécdotas de la “familia Bultaco” y no tantas, porque no la viví, de Montesa, para que te hagas una idea y pudieras entender nuestra relación, pero como tampoco me puedo extender tanto te contaré un par de ellas.

No recuerdo el año, pero corriendo un Campeonato en el que las cosas no me estaban saliendo demasiado bien, decidió presentarse en la casa de Sant Quirze y me comentó que quería hacer un experimento que me ayudaría a saber gestionar las competiciones. Nos sentó a mi abuela y a mí alrededor de la mesa redonda del comedor y nos dijo: “vamos a intentar levantarla los tres solo con los dedos índice de las manos. Nos concentraremos para que a la voz de ¡ya! la mesa se eleve”.

La avanzada edad de ellos dos y el peso del “trasto” aquel me hicieron dudar de que la mesa se elevara, pero efectivamente la levantamos. Nos demostró que el poder de concentración y el convencimiento de la seguridad en uno mismo son capaces de conseguir cualquier meta deseada. Aquel año gané el Campeonato.

La segunda estuvo relacionada con mi época de Merlin. Un día me dijo: “tengo un amigo que es psicólogo que te puede dar más herramientas para solventar situaciones difíciles. Creo que te irá bien, ya que además podrás tener un plus ante los demás pilotos”. En aquellos años, estos temas de ayuda no estaban tan normalizados como ahora, pero como siempre, Don Paco, se adelantaba a sus tiempos.

DON PACO, “El Jefe”, magnífico técnico, mejor deportista, amigo de sus amigos, gran rival de sus enemigos y pionero del motociclismo de montaña en todas sus especialidades, pero sobre todo un amante de su familia a la que siempre priorizó.

¿Qué sentiste al ganar en Finlandia 1979 una prueba del Mundial de Trial?

Por una parte mucha alegría, ya que se cumplía un sueño de juventud, pero por otra parte tristeza, ya que por la difícil situación de la fábrica nadie de Bultaco estaba presente para compartir esa alegría.

¿Trabajaste o tuviste algún cargo en la fábrica Bultaco?

Desde los 12 años y a tiempo parcial, formaba parte de la plantilla de la fábrica, pasando por todos los departamentos incluido el de desarrollo de la Sherpa T. También fui el embajador de Bultaco por todo el Mundo, manteniendo relaciones con los pilotos de todas las especialidades; les iba a buscar, les atendía, etc.

¿Sabes por qué cerró Bultaco?

Creo que fue un cúmulo de circunstancias de la época promovido por el cambio político; la situación del mercado, la entrada de los sindicatos en la vida laboral, etc. Bultaco no fue la única que tuvo que cerrar por estos motivos, hubo muchas empresas emblemáticas que también tuvieron que cerrar para dar ejemplo. ¡Vaya ejemplo!

¿Se hubiera podido salvar de alguna manera o hacer más de lo que se hizo para que no cerrara?

Seguramente sí, pero la familia ya no pensamos en ello, todo son meras especulaciones.

¿Cómo se vivió en la familia y en ti particularmente el cierre de Bultaco?

Fue traumático, pasamos de tenerlo todo a no tener nada en días. Nos embargaron todo: dinero, propiedades, todo el patrimonio familiar, etc. Fueron tiempos difíciles para toda la familia y para mí en particular. A nivel personal y deportivo me tuve que reinventar y adecuar a esta nueva situación, afortunadamente conseguimos salir adelante.

Daniel Oliver Bultó (Barcelona, 16 de noviembre de 1976), hijo de Inés Bultó Sagnier (la mayor), sobrino de Ignacio Bultó y nieto de Don Francisco Xavier Bultó Marqués.



¿Me podrías dar tu versión más personal de la relación con tu abuelo, Don Francisco Xavier Bultó Marqués?

Todos los primos Bultó (éramos veinti-tantos) teníamos una relación muy estrecha con nuestro abuelo. Cada noche en verano en la finca de San Antonio, donde pasábamos todo el verano allí juntos, nos sentábamos en la mesa grande del comedor y Beo (así le llamábamos) nos explicaba anécdotas que había vivido en Bultaco. Otros días también jugábamos todos juntos al “7 y medio”, un juego de cartas que a mi abuelo le encantaba.

Mi relación personal con él tuvo infinitas anécdotas. Por ejemplo, me acuerdo cuando Beo me dijo que la primera vez que subiera la “Subida del Jamón” con la Tirón (poniendo los pies que fueran), haríamos una gran comida con jamón para celebrarlo. La “Subida del Jamón” era una subida trialera y pedregosa que estaba en frente de la “Casa Alta”, típica excursión que hacíamos con mi abuelo y que normalmente acababa llegando de vuelta a “Sanan” bien caída la noche sobre las 23h o las 24h. La “Subida del Jamón” duraba unos 4 minutos de ascensión (tipo un poco “Scottish trial”), y el primero en subirla fue Tío Pacorro, hijo de Pilar Bultó (hermana de Beo), con una de las primeras Sherpa T. Cuando llegó arriba Pacorro, mi abuelo le regaló un Jamón como se había establecido. La cuestión es que yo era niño y era el gran reto que tenía. Tardé tres años en conseguir subirla hasta arriba... pero el día que lo conseguí, al llegar de vuelta hicimos una gran comida con mi abuelo con lo que no podía faltar: mucho Jamón!!!

¿Qué significa para ti Bultaco?

BULTACO va mucho más allá de la mera marca de motos BULTACO... para mí significó y sigue significando la “GRAN FAMILIA BULTACO”, que no es más que la suma de todas esas personas

a las que BULTACO les entró por el corazón. Tuve la suerte de poder vivir como la marca trascendía mucho más allá de lo que simplemente era una marca de motos fundada por mi abuelo, dados los valores de entusiasmo que representaba dicha marca basado en el "Pulgar Rampante", signo que transmite un mensaje totalmente positivo de "Todo va Bien". No en vano mi póster favorito de los que estaban colgados en las paredes de la Masía de San Antonio es uno que salía mi abuelo F.X.B. bajando con su Alpina por una rampa de piedra de un río, con la palabra escrita arriba de: "¡Entusiasmo!"

¿Tienes recuerdos de la fábrica Bultaco?

En mi caso aún era muy niño cuando mi abuelo tuvo que dejar la fábrica en 1980 (aunque siguiera en manos de los trabajadores). Lo que sí que veíamos en San Antonio era como llegaban motos de fábrica y pilotos famosos de esa época para probar y desarrollar más las SHERPA T o cualquier otro modelo, así como para otros eventos o visitas de gente que nos explicaban que eran grandes pilotos... está claro que a todos los primos nos encantaba que nos dijeran que estábamos entre pilotos buenísimos!!!

¿Sabes por qué cerró Bultaco?

Sí. Como es normal hemos tenido conversaciones largas con mucha gente sobre este tema. Pero lo pasado... pasado está. Pero dejó un rastro tan bonito que será difícil de que quede en el olvido.

¿Se hubiera podido salvar de alguna manera o hacer más de lo que se hizo para que no se cerrara?

Sin duda a posteriori se ven las cosas de otra manera. Pero las circunstancias hay que enmarcarlas en esa época concreta y fueron las que fueron. Ahora lo que toca es que la 2º generación y 3º generación de la familia Bultó ayudemos a que todo ese pasado tan abrumador, "glorioso" si me permitís la palabra, pueda tener continuidad respetando los valores que la marca representa y que atrapó el corazón de tanta gente.

¿Cómo se vivió en la familia y en ti particularmente el cierre de Bultaco?

Fueron años difíciles para todos sin duda, pero la familia permaneció muy unida gracias al liderazgo indiscutible que tenía mi abuelo, y poco a poco esa noticia amarga se fue convirtiendo en un sinfín de recuerdos espectaculares. Eso no hizo otra cosa que hacernos ver lo grandioso del camino recorrido gracias a lo que mi abuelo llamaba "Toda la Familia Bultaco".



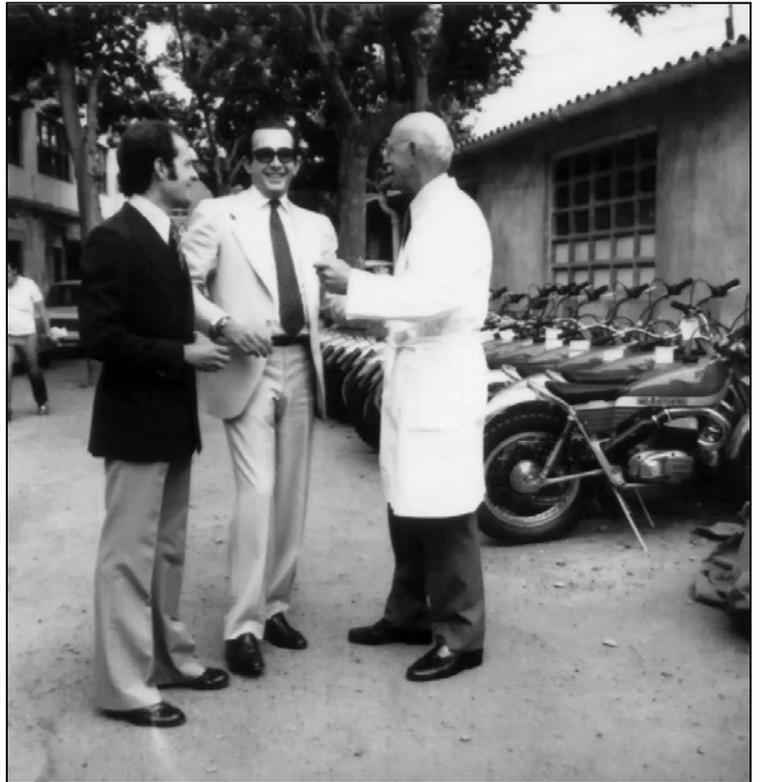
Built to go

Dicho todo esto me gustaría destacar...

En casa me tocó vivir el crecimiento de la empresa que mi padre creó y nos legó a los 3 hermanos, esperando poder hacer lo mismo con nuestros hijos.

Seguramente, al igual que los comentarios que hacía Don Paco Bultó a sus familiares, mi padre también lo hacía explicándonos infinidad de vivencias, tanto buenas como malas, de lo que significa crear y mantener un negocio y es por este motivo que en muchos de los aspectos y comentarios que he leído de la historia de Bultaco me he sentido representado, tanto en la vertiente empresarial, como en la clase trabajadora.

Crear una empresa, en ocasiones va relacionado con el trabajo soñado. Comporta ser tu propio "jefe", elegir tu propio equipo de trabajo y decidir lo que debes hacer, cuándo y cómo hacerlo.



Una de las mejores cosas que tiene ser empresario es que te administras tu propio tiempo como desees o necesitas. Tienes el máximo poder, el de decidir lo que quieres, pero cuidado, un gran poder también conlleva una gran responsabilidad.

Digo todo esto porque el primer perjudicado a la hora de cerrar una empresa, sin dudarlo ni un momento, es el "jefe", el creador, en este caso Don Paco Bultó.



BULTACO

Aquel proyecto personal que acabó creciendo más allá de lo previsto; aquel proyecto económico de lanzarse al vacío de trabajar por tu cuenta; aquellas etapas del crecimiento de tu negocio para alcanzar el éxito, llegando a ser el mayor empleador de Cataluña, etc... en definitiva, llegar a la cima. Pero nadie te cuenta lo duro que puede ser el descenso a los infiernos al tener que cerrar tu negocio, y os aseguro que Don Paco Bultó lo sufrió en sus propias carnes con más de un infarto, problemas de salud, amenazas, ruina, etc.

También le costó reponerse del fallecimiento en carrera de Ramón Torras (mayo del 65) o del atentado a su hermano José María (mayo del 77).

Evidentemente que detrás de él van el resto de empleados, directores, técnicos, responsables de departamentos, trabajadores, etc. pero lo que siente el creador de una empresa al tener que cerrarla no es comparable a nada.

Acabo de leer el libro del Grupo José Berruezo **“BULTACO, del mito a la realidad”** y como he comentado al principio, no me ha gustado nada la explicación que se hace de la realidad, que no del mito.

A través de sus páginas se revive el nacimiento del movimiento obrero en la fábrica. También se da a conocer el proceso asambleario motor e instrumento de debates, toma de decisiones, la búsqueda de la autogestión, etc. pero todo, al fin y al cabo, formó parte del cierre definitivo de Bultaco.



Para empezar, encuentro de muy mal gusto poner el logotipo eterno de Bultaco con el dedo pulgar enhiesto (heredado de los tiempos de los césares) al revés, pero más me ha molestado el contenido de estas 203 páginas escritas en letra no apta para mayores de 40 años, con 314 notas al pie, creando un conjunto nada armonioso y amable para su lectura, pero en fin, quizás era este el objetivo del autor.

Sobre los trabajadores me quisiera extender un poco más, porque la relación laboral es mucho más que un fenómeno jurídico y productivo. No trasciende al mero desarrollo de tareas y al cumplimiento de las obligaciones de cada parte. Produce, más allá de todo eso, vínculos emocionales que pueden ser positivos o negativos y de muy delicado trato, ya que cada persona es un mundo y todo el mundo importa.

No les quito la razón en que, seguramente, muchos de los planteamientos y quejas de los trabajadores son razonables, es más,

creo que están muy acertados pero, después de la lectura de este libro, parece ser que la única salvación de Bultaco era la formación asamblearia y sindical, cuando estos, junto a la dirección política del momento, son los que precarizaron y precarizan el empleo en nuestro país.

A mi parecer y teóricamente, la misión de los sindicatos es mantener la paz social para que los trabajadores estén en sus puestos de trabajo en las mejores condiciones posibles, pero la realidad de la actuación sindical en ese momento fue otra.

La crisis del sector se estaba haciendo notar y los trabajadores se encontraron de pronto con la falta de liquidez de la empresa, que empezó a adeudarles retribuciones. En el curso de la huelga, la viabilidad de la fábrica quedó en entredicho y de la defensa del salario se pasó a la defensa del empleo, fase que caracterizó el ocaso del movimiento obrero. El capitalismo se modernizaba y globalizaba liquidando los sectores productivos estancados y poco competitivos. Las horas de Bultaco y las del movimiento obrero asambleario estaban contadas. La empresa cerró en 1983.

Como quedó demostrado con el cierre de Bultaco, para mí, fue una gestión sindical indecente que sólo fue en perjuicio de la empresa y evidentemente de la clase trabajadora que perdió todos los puestos de trabajo. No hubo ningún beneficiado o quizás solo los sindicatos porque ellos siguen existiendo y Bultaco no.

Con todo ello, quiero dejar claro que no estoy diciendo que la culpa del cierre de Bultaco sea de los trabajadores, ya que además sin ellos tampoco se hubieran producido tantas motos y tantos modelos míticos y emblemáticos como la Sherpa T, Metralla, Frontera o las rabiosas Pursang entre otros, además de que considero necesario, casi diría que obligatorio, que cada empresa tenga una comunicación fluida con los representantes de sus trabajadores, pero eso sí, lejos de cualquier enlace sindical. Estoy seguro que los acuerdos serían mucho más efectivos.



También soy de los que piensa que las empresas y sus directivos tienen la responsabilidad del liderazgo en las relaciones con otras personas y organizaciones, de ahí que deban tener siempre presente que han de saber transformar el trato que dan a sus trabajadores en sentimientos positivos que impulsen la productividad y quizás Bultaco no lo supo hacer.

Si bien la suerte pudo ayudar, no lo hizo. En realidad, más que suerte lo que Bultaco necesitaba era una actitud adecuada para capitalizar las oportunidades y quizás les llegó pero, o no la vieron o no la aprovecharon, porque el que tiene suerte es porque tiene la capacidad para aprovecharla.

Don Francisco Xavier Bultó Marqués falleció el 5 de agosto de 1998, a los 86 años. Así acabó la historia de una marca que, con poco más de 20 años de vida, alcanzó un alto prestigio internacional y notoriedad en el mundo de la moto. Bultaco escribió algunas de las mejores páginas del deporte español. Con su desaparición también se fue parte de la historia de la industria de la moto española, donde el impulso innovador y la pasión de su creador fueron decisivos.

Ahora, cerca de 40 años después de su cierre, me apetecía comentar “mi historia” de **“BULTACO, de la realidad al mito”**, porque lo que sí que tengo claro es que acabó como acabó, pero el mito continuará durante más generaciones, ¡seguro!

