



▶ 7 Febrero, 2021

Gent de la Terreta

por Toni Cabot



ADOLFO UTOR
 ARMADOR

Un experto en salir a flote

■ Una vez absuelto de la malintencionada demanda basada en ficticias irregularidades para la creación de **Baleària**, **Adolfo Utor** soltó amarras. **Victoriano Sayalero**, conocido naviero y ganadero taurino -de cuya finca salió Avispado, el toro que mató a **Paquirri** vivo desmontados durante el juicio todos sus argumentos. Incapaz de aceptar que su otrora empleado acaparara la mayoría accionarial de la compañía, tiró la red por el juzgado en el desesperado intento de recuperar el control de un negocio resurgido de sus cenizas. Sin embargo, a esas alturas, la falaz acusación no hizo otra cosa que acelerar el proceso para que Utor, artífice del renacer de la compañía, acabara quedándose con la sociedad e iniciara una decidida ascensión a la cima al frente de la hoy considerada mejor naviera del país.

A Adolfo Utor Martínez le tocó nacer en Alhucemas, villa marroquí fundada por los españoles en las faldas del Rif, a orillas del Mediterráneo, lugar que su abuelo materno, **Paco Martínez**, descubrió durante el servicio militar y eligió acto seguido para vivir junto a su esposa, **Nicolasa Iñigo**. Fruto de ese matrimonio, dedicado al comercio y a la fabricación de fideos, nació **Juana Martínez Iñigo**, que años después contrajo matrimonio con **Adolfo Utor Acevedo**, maestro ceutí -hijo de un farmacéutico represaliado y fusilado en los albores de la Guerra Civil- que acababa de ser destinado a Alhucemas tras finalizar sus estudios en Tetuán.

Concluido el Protectorado español, la pareja da el salto a la península, en primer lugar a Granada; posteriormente, a Castalla, y más tarde, a Dénia, donde fija su residencia definitiva.

En la localidad dianense discurre la juventud de Adolfo, primogénito de cuatro hermanos, un joven comprometido con la transición democrática desde el movimiento estudiantil, que cursa el bachiller en el instituto local Historiador Chabas y que se busca la vida para costearse sus gastos de juventud jugando como delantero centro en el Benimaclet y en algún que otro trabajo esporádico.

Tras dejar el Instituto, Utor ingresa en la Universidad de Valencia para estudiar Derecho, sin embargo, al acabar el primer curso en la facultad enferma gravemente como consecuencia de un virus que le obliga a mantener reposo durante un año. Una vez recupe-

rado conoce a su mujer, **Alicia Pérez**, y se ve obligado a cumplir con el servicio militar, al no haber tramitado la prórroga, en el grupo de esquiadores del Pirineo Aragonés.

A su regreso, uno de sus primos le ofrece trabajo en Flebasa, filial de Isleña de Navegación (Isnasa), propiedad de **Victoriano Sayalero** (80%) y **Eduardo Mayol** (20%), que explota el trayecto Dénia-Ibiza con un solo barco con capacidad para 450 pasajeros.

Allí, compaginando trabajo con la facultad de Derecho, comienza vendiendo billetes con un sueldo de 45.000 pesetas al mes (270 euros), cifra que aumentaría levemente tras ofrecerse a amarrar los barcos, y que seguiría engordando conforme elevaba su rango (responsable de taquilla, comercial, delegado administrativo...) hasta que en 1990, tras una crisis que provoca la salida de Mayol, es nombrado director general de la compañía. En ese instante, Utor ve colmada su aspiración profesional. Había alcanzado el cargo de mayor responsabilidad en la plantilla y, a partir de ese instante y desde ese lugar, su misión se centra en hacer crecer a la empresa.

En ese punto, los números de la sociedad comienzan a hablar por sí mismos. Bajo su dirección, Flebasa, superando los obstáculos de la Administración para autorizar licencias fuera de su ámbito, inicia un proceso de expansión con la puesta en marcha de nuevas líneas (Vilanova i la Geltrú-Alcúdia, Dénia-Ibiza-Palma y Alcúdia-Ciudadella), rutas que cubre con pequeños buques de Sayalero.

En ese periodo (1991-98), la filial con sede en Dénia pasa de facturar 120 millones de pesetas a 1.200, pero a finales de los noventa se ve sacudida y paga las consecuencias de la quiebra de la empresa matriz, Isnasa, que cubría las líneas del Estrecho, cuyo curso de acreedores deriva en culposo, arrastrando a Flebasa pese a sus resultados positivos.

Descapitalizada, con problemas y deudas como única herencia, sin créditos ni escrituras para

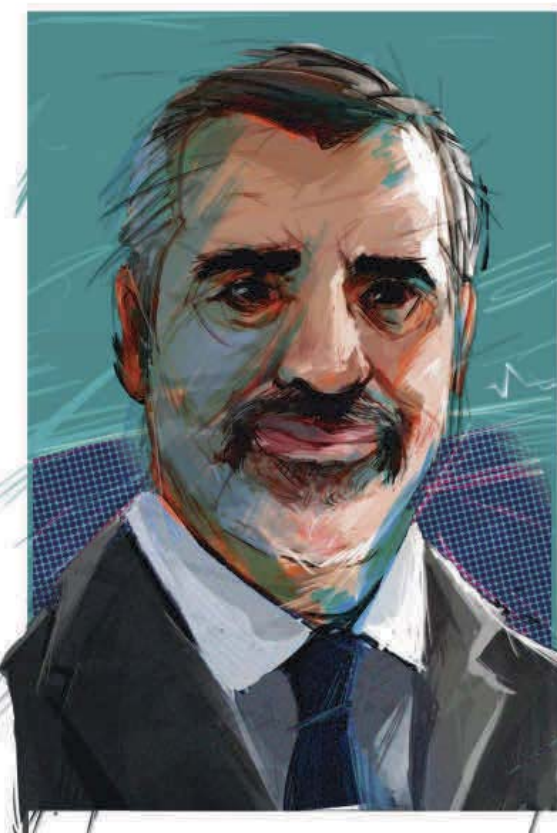


ILUSTRACIÓN: VÍCTOR LÓPEZ AMAT/FACULTAD DE BELLAS ARTES (UMH). ALTEA

el intento y hasta con su buque insignia, el Manuel Azaña, inmovilizado por la Administración, Utor afronta el reto que marcará el resto de su vida. **Junto a Federico Cervera**, amigo y director financiero, se agarra al único valor de la empresa, el fondo de comercio, y se lanza a la aventura creando una Sociedad Anónima Laboral (SAL), donde invita a participar a los 124 trabajadores a cambio de deuda, al tiempo que aporta capital procedente de unos pocos bienes hipotecados y pacta con proveedores y administraciones públicas. Con ese argumento se presenta ante Sayalero, al que convence para aceptar casi un millón de euros al año durante doce anualidades por el setenta por cien del accionariado de la sociedad. En todo ese proceso participan otras dos

figuras clave: **Perfecto Cortés**, administrador y socio fundador de Flebasa, y **Manuel Pérez**, entonces director de Administración.

Con mucho esfuerzo y no poco sufrimiento, el 20 de junio de 1998 nace **Baleària**, participada por 16 socios fundadores, Victoriano Sayalero y 126 trabajadores, a los que se les abre la puerta de la mercantil mediante la capitalización de sus deudas salariales.

El nuevo equipo recupera el Manuel Azaña tras un acuerdo con los astilleros de Huelva, un hito determinante para el relanzamiento de la compañía, y poco después promueve la construcción de un fast ferry innovador, el Federico García Lorca, en un astillero italiano propiedad de la familia Morace, cuyo director comercial, **Ettore Morace**, amigo perso-

nal de Utor desde sus comienzos en Flebasa, no solo facilita la financiación del barco (42 millones de euros) a través de una financiera americana, sino que se incorpora personalmente al accionariado de **Baleària**.

Tras el Azaña y el García Lorca llega la adquisición del ferry Bahía de Málaga, el Ramón Llull, el Nixe I y el Nixe II, al tiempo que se abren nuevas líneas en Baleares y la primera ruta internacional entre Algeciras y Tánger. Entretanto, dos años después de salir a flote con **Baleària**, Sayalero interpone una demanda penal acusando a Adolfo Utor de haber ejecutado una maniobra engañosa contra el patrimonio de la antigua Flebasa. El proceso judicial dura años, pero finalmente concluye con una sentencia inapelable que niega la existencia de delito.

A raíz de aquello, la SAL se convierte en una S.A., que deja a Utor como socio mayoritario al frente del 55% del accionariado. Salvado el nuevo obstáculo, **Baleària** incorpora a la naviera de **Matutes**, con quien mantiene una fluida relación comercial tras una etapa de rivalidad, a través de una fusión por absorción, operación en la que **Juan Lladó Oliver** ejerce un papel determinante abriendo el paso para la incorporación de **Abel Matutes** y **Pepe Bonet** al nuevo consejo de administración.

Previamente, Utor adquiere el cien por cien de las acciones de **Baleària**, que tras la fusión con **Matutes** originó un reparto del 57,5% para el alicantino y 42,5 para el balear.

La fortaleza de la entidad se pone a prueba en periodos de especial dureza (la crisis de 2008 y la actual, sin ir más lejos), pero el empuje de su principal gestor se mantiene firme. Con ese pulso vuelve a soñar con el plan de expansión por el Caribe, y así sumar, a la treintena de líneas que posee, esa histórica travesía entre La Habana y Miami que tramitó durante la salida de **Obama** y se truncó con la llegada de **Trump**.

Hablamos de un decidido empresario que incorporó a la flota el yate «Fortuna» del **Rey** con el fin de cerrar negocios para **Baleària**, si bien el sentir general se decanta hacia los que piensan que la verdadera fortuna la ha tenido **Baleària** al tener a Adolfo Utor al frente del negocio.