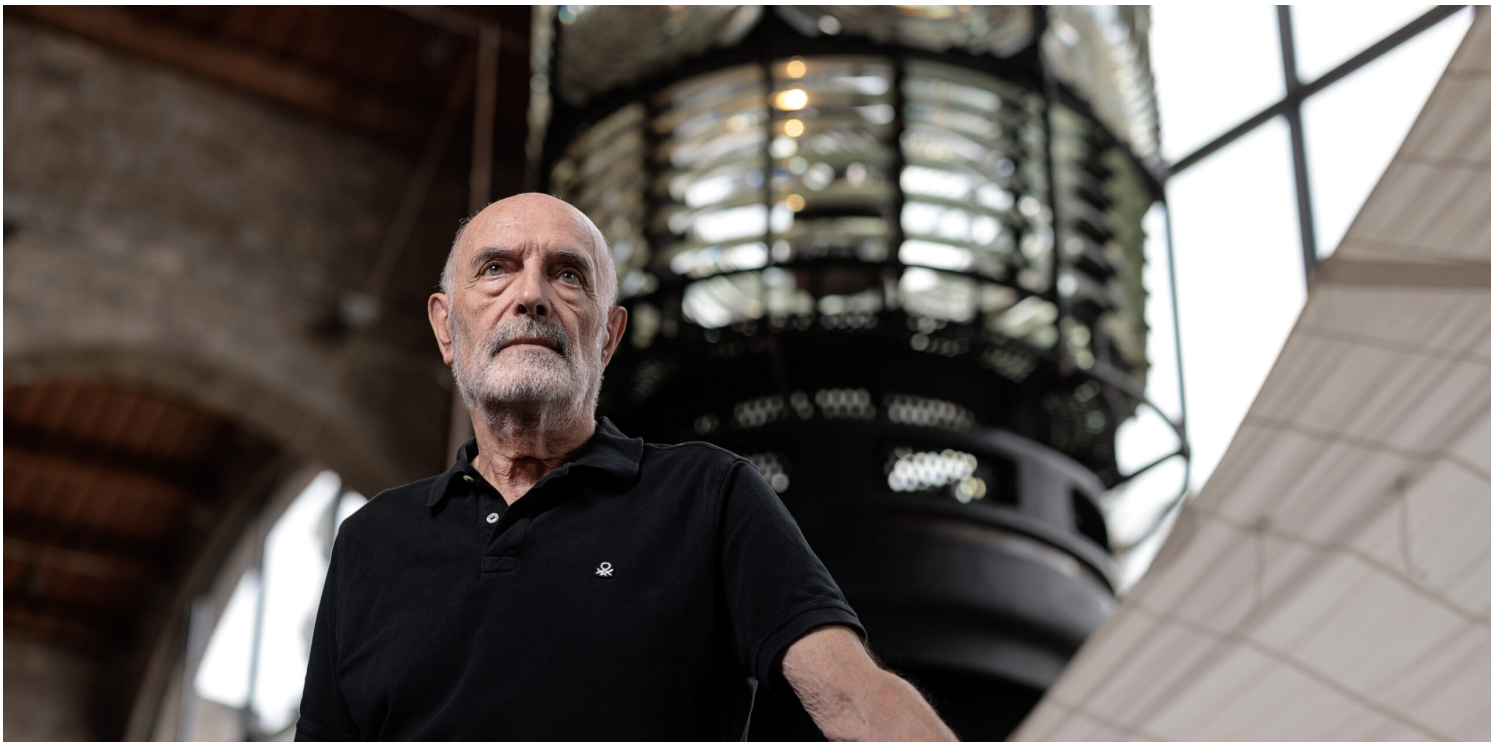
AÑATERVE SÁNCHEZ, CAPITÀ DE LA MARINA MERCANT



De quan els vaixells eren escola de vida i les rutes comercials, portals a altres mons

Secció: Entrevista
Número de revista: #15

TARDOR 2025

TEXT: Jordi Garriga. Periodista i escriptor.
FOTO: Quim Roser.

Navegar ja no és el que era. En una època en què creuar oceans significava allunyar-se realment de tot, el jove Añaterve Sánchez es va embarcar per primer cop buscant —com tants altres mariners— alguna cosa més que una feina: una forma de vida, una manera d'entendre el món des de la coberta d'un vaixell. Avui, amb dècades de travessies a l'esquena, és una veu viva d'aquella marina mercant que ja no existeix, quan les escales portuàries eren lliçons de geografia humana i els ports, portes a cultures desconegudes. Capità en temps d'aventura i d'incerteses, Sánchez ens convida a recordar una època en què navegar era sinònim de descobrir. El seu relat ens parla d'una manera de viure en què el món encara semblava immens i les distàncies, vertaderes.

«Jo soc d'una època, d'una navegació, que ja no existeix»

D'on li ve la vocació per la mar?

Jo soc canari, de manera que vaig créixer envoltat de mar. La meva relació amb la mar és des que vaig néixer. Anàvem molt a punta Hidalgo, a Tenerife. Allà, tots viatjàvem en vaixell. El primer cop que vaig pujar a un vaixell gran va ser als sis anys, per venir a Barcelona. Recordo que tot el que vaig veure em va cridar molt l'atenció: el passatge, els uniformes... Em va fascinar! El cas és que quan vaig haver de decidir què estudiar em vaig matricular a l'Escola de Nàutica de Barcelona, en contra del que pensava el meu pare. Aleshores, quan fas una tria com aquesta sent tan jove, en realitat no saps si la vocació és real o no, i si t'has equivocat, perquè la mar és una forma de vida que no coneixes fins que no hi ets. Jo no em vaig equivocar.

Com era la formació per arribar a capità als anys seixanta?

La trajectòria fins que ets capità és llarga, més del que la gent es pensa. Jo vaig sortir el 1968 com a agregat. Després, per ser realment capità, encara has de fer altres cursos i acumular dies de navegació per anar pujant escalafons. El cas és que el 1968 em vaig embarcar al *Villa de Madrid* de la Trasmediterránea, un vaixell amb 140 tripulants, amb la intenció de sortir i veure món, tot i que no va ser exactament això. Fos com fos, allà vaig estar un any i mig fent pràctiques. Vaig tenir la sort de tenir un bon capità i, tot i fer únicament rutes costeres i molt poca navegació d'altura, vaig aprendre molt.

La cosa és que quan vaig acabar aquelles pràctiques va resultar que hi havia molta carència de pilots, perquè a l'estranger pagaven millor i molts pilots d'aquí marxaven. Això va propiciar que m'habilitessin com a pilot i me'n vaig anar a navegar amb la companyia Marasia. L'ambient era fantàstic, genial. Fèiem la ruta Galícia-Itàlia i allà vaig començar a constatar algunes de les mentides del nostre món, perquè resulta que anàvem a carregar marbre a Portugal i el dúiem fins a Carrara, on, suposadament, hi ha un dels millors marbres del món...

I després d'això, com continua la seva carrera marítima?

Ja com a pilot, vaig tornar a Trasmediterránea, a l'emblemàtic *Ernesto Anastasio*, però al cap d'un mes vaig desembarcar perquè pagaven molt malament. I és així com vaig tornar a Marasia.

De fet, si no estic equivocat a Marasia és on acaba desenvolupant tota la seva activitat com a capità, oi?

Sí, exactament. Vaig tornar a Marasia i ja no vaig sortir-ne fins que, diguem, vaig tornar a terra ferma.

Amb quin tipus de vaixells treballaven i quines rutes feien?

Al principi, teníem vaixells molt vells, però de propietat. Més endavant els noliejàvem. També hi havia el vaixell de propietat *Pedro de Alvarado*, que va canviar a nom de *Pacífico*, i que era un vaixell escola per a maquinistes i pilots.

Pel que fa a les rutes, jo n'he fet moltes, he estat a tot arreu. Al principi, fèiem la línia del Pakistan Oriental. Allà carregàvem jute i el portàvem a Espanya. Allò semblava un altre món. Era com viatjar en el temps, semblava que vivien en un altre segle...

I com es definien les línies i rutes que feien?

Les conferències o línies regulars les havia marcat el franquisme, en pagament a «serveis prestats». Això vol dir que si no tenies línies assignades, com era el cas de Marasia, t'havies de buscar la vida en el món dels

nolis; si no, no eres ningú. Però en això, a Marasia, en sabíem molt i tot i tenir vaixells molt inferiors en comparació, per exemple, als alemanys, vam tenir conferències a Sud-amèrica, a l'est i l'oest d'Àfrica i fins a Austràlia.

Molts mons per descobrir... Segur que la seva vida està feta d'una bona pila d'anècdotes...

Oh, i tant! Podria escriure un llibre, o més d'un! La navegació, quan jo m'hi dedicava era molt diferent de la d'ara. Jo soc d'una època, d'una navegació, que ja no existeix. Recordo un cop que dúiem un gran carregament de taronges per desembarcar-lo a Rostock, a l'Alemanya Oriental. Estàvem en ple franquisme. Era el primer cop que jo sortia d'Espanya i de sobte em trobo en un port on ens vigilaven contínuament tot d'homes amb metralladora. D'allà, vam anar fins a Anvers. Quin canvi! Jo tenia vint-i-*pico* anys i de sobte descobreixo que hi ha una Europa civilitzada i avançada. Sense Guàrdia Civil, sense preguntes... Descobreixo la llibertat!

I què recorda dels seus primers viatges a Centreamèrica i Sud-amèrica?

Amèrica va ser un descobriment, per a mi! Són tantes coses... Jo he creuat 21 vegades el canal de Panamà, o sigui que pots comptar que he viscut de tot. Només el pas del canal ja val la pena, és espectacular. El primer cop et talla la respiració.

Ja t'he dit que jo era molt jove, i recordo el primer cop que creuàvem el canal que vam parar per posar combustible i vam anar a menjar en una mena de «Zona Franca» plena de bars i llocs per menjar i, un cop asseguts, se'm va apropar una mulata i em diu «Que vas a tomar, mi amor?». Ostres! Imagina't, jo pensant que ja havia lligat... fins que vaig veure que a tothom li deia el mateix. Tot plegat era una descoberta permanent, t'anaves adonant de les diferents formes de relació que hi ha a cada part del món. També vaig ser testimoni del gran dissortat canvi que va patir Xile. Jo vaig conèixer el Xile d'Allende. Jo era jove i aquell era un país alegre i divertit, amb molts estudiants. Però després vaig conèixer el Xile de Pinochet, i ja res no era igual. Metralladores, batudes als bars, molta tristor. Què he d'explicar, ja ho sabem tots...

Suposo que també devia passar per experiències més o menys perilloses...

Sí, és clar. A Colòmbia, al port de Buenaventura, que es té per un dels ports més perillosos del món. L'accés ja és difícil, però és que un cop amarres i baixes a terra, l'espectacle és impressionant. És tot ple de tavernes i el que ells en diuen cases de discos. Una al costat de l'altra i la cúmbia sonant a tota pastilla. I dins dels locals, doncs una fauna inimaginable. Com a les pel·lícules de pirates, però en modern. Feia por, la veritat.

Parlant de situacions perilloses, a alta mar n'ha patit?

Jo diria que, evidentment, he viscut situacions complicades, però jo en realitat no tinc la sensació d'haver patit mai per la meva vida ni la dels meus tripulants. Ara, veure plats, cadires i tota mena d'objectes volant, moltes vegades. Creuar l'Atlàntic són molts dies, sobretot de tornada, i he passat situacions de risc, però en cap d'elles he pensat «què faig jo aquí?»; més aviat el contrari. Una mar arborada, tornant d'Amèrica, entre dos ciclons, governant l'onada... És meravellós. Té el seu encant. És la natura i t'adones de com d'ínfim arribes a ser. Això sí, la càrrega, sempre ben trincada, molt ben trincada.

Vostè també va navegar per Àfrica. Segur que també hi deu tenir una bona col·lecció d'experiències.

Sí, és clar. Àfrica eren moltes àfriques. A la meva època era un continent postcolonial i gairebé encara colonial. Era molt diferent l'Àfrica anglosaxona que la francesa, per no parlar de la Sud-àfrica de l'apartheid... Així que passaves Cap Blanc havies de canviar el xip. Allò era un altre món.

Un cop, durant la violenta guerra civil de la Angola prosoviètica ens vam trobar fondejats en el port de

Luanda enmig d'un clima de molta tensió, però va resultar que al final el nostre vaixell es va acabar convertint en una mena de zona franca, terra de ningú o zona de pau. Venien alhora des de metges cubans fins a mercenaris de les diferents faccions enfrontades a menjar truita i pernil. Va ser una setmana bastant extraordinària.

Abans em parlava que a Marasia eren molt bons, tot i tenir la competència de companyies amb millors vaixells. Quin era el seu secret?

El començament de qualsevol ruta era igual per a totes les companyies, és a dir, carregar en algun port d'Europa. Després fèiem el canal de Panamà i anàvem cap al sud. I aquí començava la diferència. La nostra competència anava buidant fins que arribaven a l'últim port del sud i aleshores tornaven a carregar per tornar cap a Europa. Nosaltres, en el primer port de descàrrega ja començàvem a tornar a carregar, i així anàvem fent fins a arribar a l'últim port per tornar cap a Europa. La qüestió era tenir-ho tot molt molt ben organitzat per no haver de remoure càrregues. En això, érem els millors, i això és així perquè nosaltres gaudíem fent plànols d'estiba. I la sort és que érem molt independents. Com que érem bons, la companyia ens deixava fer.

Una bona part de les tripulacions de Marasia provenien de la Barceloneta. Quin paper tenia la companyia en aquella Barcelona portuària?

És veritat que Marasia donava força ocupació a gent del barri. Hi havia un bar, Los Dos Hermanos, on les navilieres acostumaven a anar a reclutar tripulants. Un cop, en ple franquisme, quan el governador civil havia fet tancar totes les cases de cites de Barcelona, molta gent sense feina va anar a parar a aquell bar. Just en aquell moment nosaltres vam haver d'anar a buscar-hi tripulació, i ens van venir tots. Buf, quina colla! Va ser un viatge molt complicat, donaria per escriure un altre llibre…

Què el va fer deixar la marina mercant i començar a treballar a terra ferma?

Jo em vaig anar adonant que quan viatjava amb gent gran, era gent trista. La majoria pensava massa en la seva família. Jo no volia que això em passés a mi. Jo volia veure créixer els meus fills. Aquesta va ser la raó. A la meva època, sense telèfon mòbil i sense internet, navegar era incompatible amb la família. Per navegar has de ser lliure. Per això, quan em vaig enamorar, vaig començar a treballar a Sea Spain, una empresa consignatària, fins que em van oferir la direcció de Gandara a Barcelona. L'empresa es dedicava a producció industrial d'elements per a la navegació, de manera que encara hi havia una certa relació amb el mar. No puc dir que fos una feina que realment m'apassionés com la navegació, però tenia la sort que almenys un cop l'any podia trobar projectes propis que em satisfeien, per exemple, proveir de tot allò que nosaltres fèiem en l'ampliació de Port Ginesta.

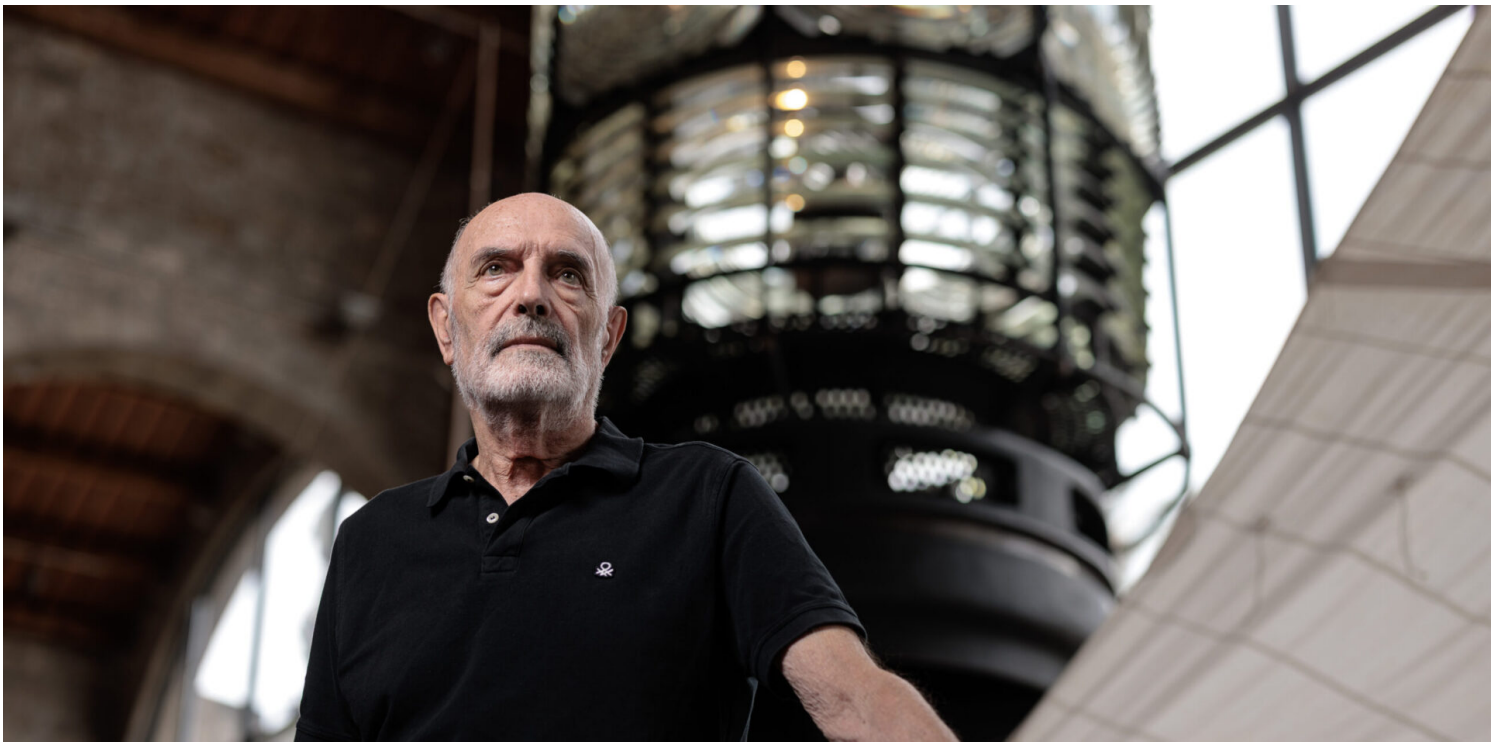
Un altre d'aquests projectes, si no m'equivoco, va ser la restauració del pailebot *Santa Eulàlia*, un dels vaixells insígnia del Museu Marítim de Barcelona.

Sí, exacte, i va ser molt interessant i estimulant, justament per les exigències del Museu. Vam haver de trobar la manera de complir amb les exigències i normatives actuals i, alhora, fer una restauració el màxim de fidel a com era l'embarcació el 1918. Aquí va començar la meva relació amb el Museu, i n'estic molt content i satisfet.

Per acabar, abans em comentava que la navegació que vostè va viure ja no existeix. Expliqui-m'ho.

Doncs, miri, quan jo vaig començar i fins que vaig plegar, el 1982, per arribar al Carib ens situàvem astronòmicament, des de l'albada fins a l'ocàs. Estaves sotmès al vent i a la meteorologia sense tenir pràcticament cap previsió i, com se sap, depenent de tots aquests factors, en navegació la distància més

curta entre dos punts no té perquè ser la millor. Però és que, a banda d'això, l'ambient en un vaixell tampoc no és el mateix. Ara, a les estones lliures, tothom està enganxat al mòbil o fent videoconferències. El concepte de camaraderia ja no és el mateix, ni tampoc el de les tertúlies a l'hora dels àpats. Avui, en la marina mercant, és gairebé impossible viure les experiències que jo he tingut la sort de viure. Ara, les terminals de càrrega estan allunyades de tot i de tothom. Ja gairebé ningú de bord baixa a terra ferma.



EL DECÀLEG

Un mar?

L'Atlàntic.

Una platja?

La de Lobito, a Angola.

Un animal marí?

El llop marí i l'albatros. Un cop, un parell d'albatros ens van acompanyar durant 20 dies de navegació, d'Austràlia a Sud-àfrica.

Un esport o afició marítima?

Nedar.

Un llibre per endur-se a una cala solitària?

El corazón de las tinieblas.

I un disc?

Jo he passat de la música clàssica a altres coses. Potser algun de John Coltrane o de Miles Davis.

Quin és el seu primer record del mar?

Un bany amb el meu avi a Tacoronte, a Tenerife.

Pensi en el mar i digui'm algun matís per descriure'n el blau.

És com el riu; no n'hi ha dos d'iguals. El mar és el meu gran company, i no li tinc por, però sí molt de respecte.

Si hagués de fugir se n'aniria rumb a...

L'oest.

Acabi la frase: si no existís la mar...

Me la inventaria.



Añaterve Sánchez, al Museu Marítim de Barcelona.