

# AÑATERVE SÁNCHEZ, CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE



De cuando los barcos eran escuela de vida y las rutas comerciales, portales a otros mundos

Sección: [Entrevista](#)

Número de revista: [#15](#)

OTOÑO 2025

**TEXT:** Jordi Garriga. Periodista y escritor.

**FOTO:** Quim Roser.

Navegar ya no es lo que era. En una época en la que cruzar océanos significaba alejarse realmente de todo, el joven Añaterve Sánchez se embarcó por primera vez buscando —como tantos otros marineros— algo más que un trabajo: una forma de vida, una forma de entender el mundo desde la cubierta de un barco. Hoy, con décadas de travesías a sus espaldas, es una voz viva de aquella marina mercante que ya no existe, cuando las escalas portuarias eran lecciones de geografía humana y los puertos, puertas a culturas desconocidas. Capitán en tiempos de aventura y de incertidumbres, Sánchez nos invita a recordar una época en la que navegar era sinónimo de descubrir. Su relato nos habla de una forma de vivir en la que el mundo todavía parecía inmenso y las distancias, verdaderas.

**«Yo soy de una época, de una navegación, que ya no existe»**

¿De dónde le viene la vocación por el mar?

Yo soy canario, por lo que crecí rodeado de mar. Mi relación con el mar es desde que nací. Íbamos mucho a Punta Hidalgo, en Tenerife. Allí, todos viajábamos en barco. La primera vez que me subí a un barco grande fue a los 6 años, para venir a Barcelona. Recuerdo que todo lo que vi me llamó mucho la atención: el pasaje, los uniformes... ¡Me fascinó! El caso es que, cuando tuve que decidir qué estudiar, me matriculé en la Escuela de Náutica de Barcelona, en contra de lo que pensaba mi padre. Entonces, cuando tomas una elección como esta siendo tan joven, en realidad no sabes si la vocación es real o no, y si te has equivocado, porque el mar es una forma de vida que no conoces hasta que no estás ahí. Yo no me equivoqué.

### **¿Cómo era la formación para llegar a capitán en los años sesenta?**

La trayectoria hasta que eres capitán es larga, más de lo que la gente piensa. Yo salí en 1968 como agregado. Después, para ser realmente capitán, todavía tienes que realizar otros cursos y acumular días de navegación para ir subiendo escalafones. El caso es que en 1968 me embarqué en el *Villa de Madrid* de Trasmediterránea, un barco con 140 tripulantes, con la intención de salir y ver mundo, aunque no fue exactamente eso. Sea como fuere, allí estuve un año y medio haciendo prácticas. Tuve la suerte de tener un buen capitán y, a pesar de realizar únicamente rutas costeras y muy poca navegación de altura, aprendí mucho.

La cosa es que, al terminar aquellas prácticas, resultó que había mucha carencia de pilotos, puesto que en el extranjero pagaban mejor y muchos pilotos de aquí se marchaban. Esto propició que me habilitaran como piloto y me fui a navegar con la compañía Marasia. El ambiente era fantástico, genial. Hacíamos la ruta Galicia-Italia y allí empecé a constatar algunas de las mentiras de nuestro mundo, ya que resulta que íbamos a cargar mármol a Portugal y lo llevábamos hasta Carrara, donde, supuestamente, está uno de los mejores mármoles del mundo...

### **Y después de esto, ¿cómo continúa su carrera marítima?**

Ya como piloto, volví a Trasmediterránea, al emblemático *Ernesto Anastasio*, pero al mes desembarqué porque pagaban muy mal. Y es así como volví a Marasia.

### **De hecho, si no estoy equivocado, en Marasia es donde acaba desarrollando toda su actividad como capitán, ¿verdad?**

Sí, exactamente. Volví a Marasia y ya no salí hasta que, digamos, volví a tierra firme.

### **¿Con qué tipo de barcos trabajaban y qué rutas hacían?**

En un principio, teníamos barcos muy viejos, pero de propiedad. Más adelante los fletábamos. También estaba el barco de propiedad *Pedro de Alvarado*, que cambió de nombre a *Pacífico*, y que era un barco escuela para maquinistas y pilotos.

En cuanto a las rutas, yo he hecho muchas, he estado en todas partes. Al principio, hacíamos la línea de Pakistán oriental. Allí cargábamos yute y lo llevábamos a España. Aquello parecía otro mundo. Era como viajar en el tiempo, parecía que vivían en otro siglo...

### **¿Y cómo se definían las líneas y rutas que hacían?**

Las conferencias o líneas regulares las había marcado el franquismo, como pago a «servicios prestados». Esto significa que, si no tenías líneas asignadas, como era el caso de Marasia, tenías que buscarte la vida en el mundo de los fletes; si no, no eras nadie. Pero de esto, en Marasia, sabíamos mucho y, a pesar de tener barcos muy inferiores en comparación, por ejemplo, con los alemanes, tuvimos conferencias en Sudamérica, en el este y el oeste de África y hasta Australia.

## **Muchos mundos por descubrir... Seguro que su vida está hecha de un montón de anécdotas...**

Claro, ¡por supuesto! Podría escribir un libro, ¡o más de uno! La navegación, cuando yo me dedicaba a ella, era muy diferente de la de ahora. Yo soy de una época, de una navegación, que ya no existe. Recuerdo una vez que llevábamos un gran cargamento de naranjas para desembarcarlo en Rostock, en la Alemania Oriental. Estábamos en pleno franquismo. Era la primera vez que yo salía de España y de repente me encuentro en un puerto donde nos vigilaban continuamente hombres con ametralladora. De ahí, fuimos hasta Amberes. ¡Menudo cambio! Yo tenía veintipico años y de repente descubro que hay una Europa civilizada y avanzada. Sin Guardia Civil, sin preguntas... ¡Descubro la libertad!

## **¿Y qué recuerda de sus primeros viajes a Centroamérica y Sudamérica?**

Para mí, ¡América fue todo un descubrimiento! Son tantas cosas... Yo he cruzado veintiuna veces el canal de Panamá, así que puedes contar que he vivido de todo. Solo el paso del canal vale la pena, es espectacular. La primera vez te corta la respiración.

Ya te he dicho que yo era muy joven, y recuerdo la primera vez que cruzábamos el canal, cuando paramos para echar combustible y fuimos a comer a una especie de zona franca, llena de bares y sitios donde comer y, una vez sentados, se me acercó una mulata y me dice «¿Qué vas a tomar, mi amor?». ¡Ostras! Imagínate, yo pensando que ya había ligado... hasta que vi que a todo el mundo le decía lo mismo. Todo era un descubrimiento permanente, te ibas dando cuenta de las diferentes formas de relación que hay en cada parte del mundo. También fui testigo del inmenso y desgraciado cambio que sufrió Chile. Yo conocí el Chile de Allende. Yo era joven y ese era un país alegre y divertido, con muchos estudiantes. Pero luego conocí al Chile de Pinochet, y ya nada era igual. Ametralladoras, redadas en los bares, mucha tristeza. Qué te voy a contar, ya lo sabemos todos...

## **Supongo que también debió de pasar por experiencias más o menos peligrosas...**

Sí, por supuesto. En Colombia, en el puerto de Buenaventura, que se tiene por uno de los puertos más peligrosos del mundo. El acceso ya es difícil, pero es que una vez amarras y bajas a tierra, el espectáculo es impresionante. Está repleto de tabernas y lo que ellos llaman casas de discos. Una al lado de la otra y la cumbia sonando a toda pastilla. Y dentro de los locales, pues una fauna inimaginable. Como en las películas de piratas, pero en moderno. Daba miedo, la verdad.

## **Hablando de situaciones peligrosas, ¿en alta mar ha sufrido alguna?**

Yo diría que, evidentemente, he vivido situaciones complicadas, pero yo en realidad no tengo la sensación de haber sufrido nunca por mi vida ni la de mis tripulantes. Ahora, ver platos, sillas y todo tipo de objetos volando, muchas veces. Cruzar el Atlántico son muchos días, sobre todo de vuelta, y he pasado situaciones de riesgo, pero en ninguna de ellas he pensado «¿qué hago yo aquí?»; más bien lo contrario. Un mar arbolado, volviendo de América, entre dos ciclones, gobernando la ola... Es maravilloso. Tiene su encanto. Es la naturaleza y te das cuenta de lo ínfimo que llegas a ser. Eso sí, la carga, siempre bien tesada, muy bien tesada.

## **Usted también navegó por África. Seguro que también tendrá una buena colección de experiencias.**

Sí, por supuesto. África eran muchas áfricas. En mi época era un continente poscolonial y casi todavía colonial. Era muy diferente el África anglosajona de la francesa, por no hablar de la Sudáfrica del *apartheid*... Nada más superar cabo Blanco tenías que cambiar el chip. Aquello era otro mundo.

Una vez, durante la violenta guerra civil de la Angola prosoviética nos encontramos fondeados en el puerto de Luanda en medio de un clima de mucha tensión, pero resultó que al final nuestro barco acabó

convirtiéndose en una especie de zona franca, tierra de nadie o zona de paz. Acudían a la vez desde médicos cubanos hasta mercenarios de las distintas facciones enfrentadas a comer tortilla y jamón. Fue una semana bastante extraordinaria.

**Antes me hablaba de que en Marasia eran muy buenos, a pesar de tener la competencia de compañías con mejores barcos. ¿Cuál era su secreto?**

El inicio de cualquier ruta era igual para todas las compañías, es decir, cargar en algún puerto de Europa. Después hacíamos el canal de Panamá e íbamos hacia el sur. Y ahí empezaba la diferencia. Nuestra competencia iba vaciando hasta que llegaban al último puerto del sur y entonces volvían a cargar para regresar a Europa. Nosotros, en el primer puerto de descarga ya empezábamos a cargar de nuevo, y así íbamos haciendo hasta llegar al último puerto para volver a Europa. La cuestión era tenerlo muy bien organizado para no tener que remover cargas. En esto, éramos los mejores, y esto es así porque nosotros disfrutábamos haciendo planes de estiba. Y la suerte es que éramos muy independientes. Como éramos buenos, la compañía nos dejaba hacer.

**Buena parte de las tripulaciones de Marasia provenían de la Barceloneta. ¿Qué papel tenía la compañía en esa Barcelona portuaria?**

Es verdad que Marasia daba bastante empleo a gente del barrio. Había un bar, Los Dos Hermanos, en el que las navieras solían reclutar tripulantes. Una vez, en pleno franquismo, cuando el gobernador civil había hecho cerrar todas las casas de citas de Barcelona, mucha gente sin trabajo fue a parar a ese bar. Justo en ese momento nosotros tuvimos que ir a buscar tripulación, y nos vinieron todos. Buf, ¡menuda pandilla! Fue un viaje muy complicado, daría para escribir otro libro...

**¿Qué le hizo dejar la marina mercante y empezar a trabajar en tierra firme?**

Yo me fui dando cuenta de que, cuando viajaba con gente mayor, era gente triste. La mayoría pensaba demasiado en su familia. Yo no quería que esto me ocurriera a mí. Yo quería ver crecer a mis hijos. Esa fue la razón. En mi época, sin teléfono móvil y sin internet, navegar era incompatible con mi familia. Para navegar debes ser libre. Por eso, cuando me enamoré, empecé a trabajar en Sea Spain, una empresa consignataria, hasta que me ofrecieron la dirección de Gandara en Barcelona. La empresa se dedicaba a producción industrial de elementos para la navegación, por lo que todavía existía cierta relación con el mar. No puedo decir que fuera un trabajo que realmente me apasionara como la navegación, pero tenía la suerte de que al menos una vez al año podía encontrar proyectos propios que me satisfacían, por ejemplo, proveer de todo lo que nosotros hacíamos a la ampliación de Port Ginesta.

**Otro de esos proyectos, si no me equivoco, fue la restauración del pailebote *Santa Eulàlia*, uno de los buques insignia del Museo Marítimo de Barcelona.**

Sí, exacto, y fue muy interesante y estimulante, justamente por las exigencias del Museo. Tuvimos que encontrar la manera de cumplir con las exigencias y normativas actuales y, al mismo tiempo, hacer una restauración lo más fiel a cómo era la embarcación en 1918. Aquí empezó mi relación con el Museo, y estoy muy contento y satisfecho.

**Por último, antes me comentaba que la navegación que usted vivió ya no existe. Explíquemelo.**

Pues, mire, cuando yo empecé y hasta que dejé de trabajar, en 1982, para llegar al Caribe nos situábamos astronómicamente, desde el amanecer hasta el ocaso. Estabas sometido al viento y a la meteorología sin tener prácticamente ninguna previsión y, como se sabe, dependiendo de todos estos factores, en navegación la distancia más corta entre dos puntos no tiene por qué ser la mejor. Pero es que, por lo demás,

el ambiente en un barco tampoco es el mismo. Ahora, en los ratos libres, todo el mundo está enganchado al móvil o haciendo videoconferencias. El concepto de compañerismo ya no es el mismo, ni tampoco el de las tertulias a la hora de las comidas. Hoy, en la marina mercante, es casi imposible vivir las experiencias que yo he tenido la suerte de vivir. Ahora, las terminales de carga están alejadas de todo y de todo el mundo. Ya casi nadie de a bordo baja a tierra firme.



## EL DECÁLOGO

### ¿Un mar?

El Atlántico.

### ¿Una playa?

La de Lobito, en Angola.

### ¿Un animal marino?

El lobo marino y el albatros. Una vez, un par de albatros nos acompañaron durante veinte días de navegación, de Australia a Suráfrica.

### ¿Un deporte o afición marítima?

Nadar.

### ¿Un libro para llevarse a una cala solitaria?

*El corazón de las tinieblas.*

### ¿Y un disco?

Yo he pasado de la música clásica a otras cosas. Quizás alguno de John Coltrane o de Miles Davis.

**¿Cuál es su primer recuerdo del mar?**

Un baño con mi abuelo en Tacoronte, en Tenerife.

**Piense en el mar y dígame algún matiz para describir el azul.**

Es como el río; no hay dos iguales. El mar es mi gran compañero, y no le tengo miedo, pero sí mucho respeto.

**Si tuviera que huir se iría rumbo a...**

El oeste.

**Termine la frase: si no existiera el mar...**

Me lo inventaría.



Añaterve Sánchez, en el Museo Marítimo de Barcelona.