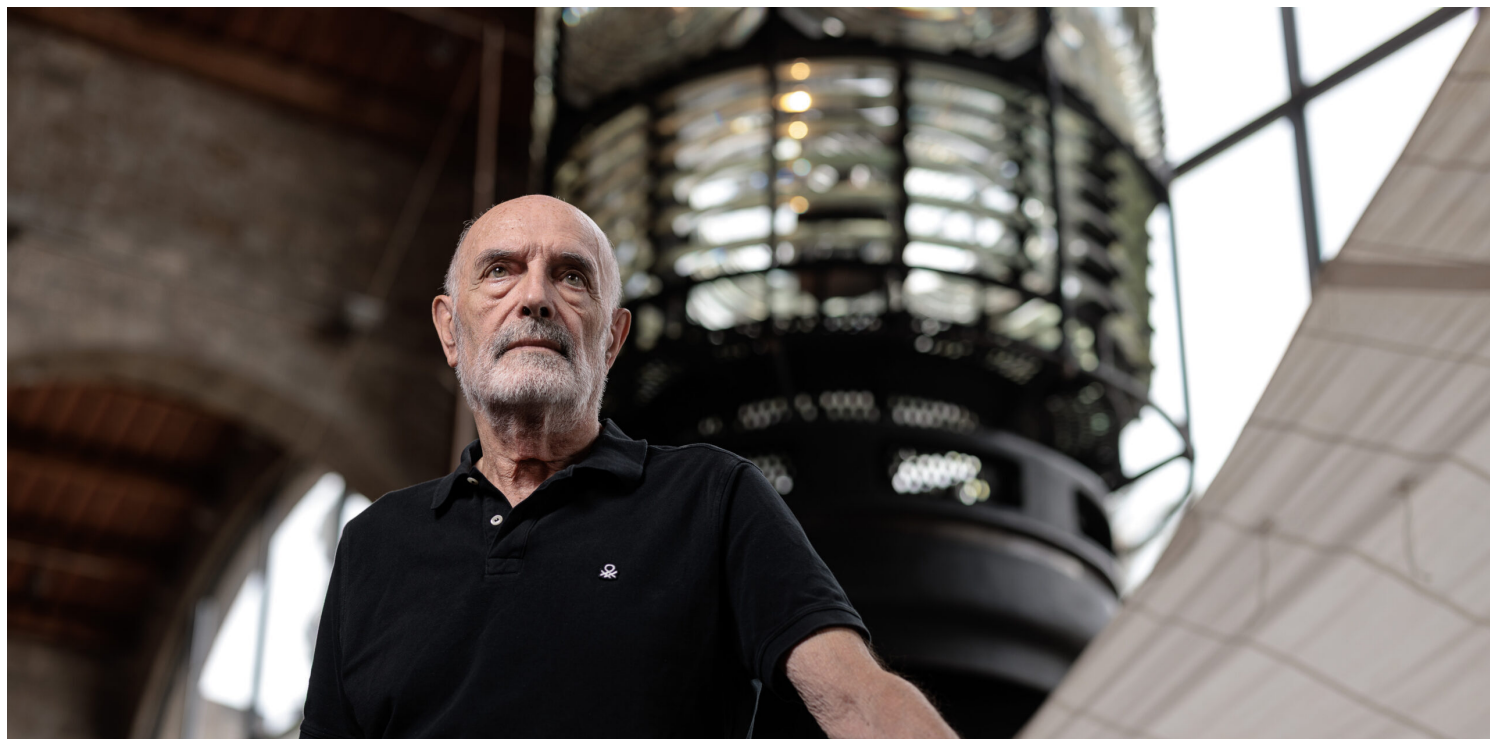


AÑATERVE SÁNCHEZ, CAPITAINE DE LA MARINE MARCHANDE



Quand les navires étaient une école de vie et des routes commerciales, des portails vers d'autres mondes

Section: [Entretien](#)

Numéro de magazine: [#15](#)

AUTOMNE 2025

TEXT: Jordi Garriga. Journaliste et écrivain.

FOTO: Quim Roser.

La navigation n'est plus ce qu'elle était. À une époque où traverser les océans signifiait s'évader du quotidien, le jeune Añaterve Sánchez prit la mer pour la première fois, cherchant – comme tant d'autres marins – bien plus qu'un simple emploi : un mode de vie, une façon d'appréhender le monde depuis le pont d'un navire. Aujourd'hui, fort de plusieurs décennies de voyages, il est la voix vivante de cette marine marchande disparue, où les escales étaient autant d'occasions de découvrir la géographie humaine et les ports, des portes ouvertes sur des cultures inconnues. Capitaine en temps d'aventure et d'incertitude, Sánchez nous invite à nous souvenir d'une époque où la navigation était synonyme de découverte. Son récit nous parle d'un mode de vie où le monde paraissait encore immense et les distances concrètes.

« Je viens d'une époque, d'un type de navigation, qui n'existent plus »

D'où vous vient votre vocation pour la mer ?

Je viens des îles Canaries, j'ai donc grandi entourée par la mer. Mon lien avec elle remonte à ma naissance. Nous allions souvent à Punta Hidalgo, à Tenerife. Là-bas, nous voyagions tous en bateau. La première fois que je suis montée sur un grand bateau, j'avais six ans, pour venir à Barcelone. Je me souviens que tout ce que je voyais m'intriguait : la traversée, les uniformes... J'étais fasciné ! Le fait est que, lorsque j'ai dû choisir mes études, je me suis inscrit à l'École nautique de Barcelone, contre l'avis de mon père. Quand on fait un choix comme celui-ci si jeune, on ne sait pas vraiment si c'est une vocation, ni si on a fait le bon choix, car la mer est un mode de vie qu'on ne découvre qu'une fois qu'on y est. Je ne me suis pas trompé.

À quoi ressemblait la formation pour devenir capitaine dans les années soixante ?

Le chemin pour devenir capitaine est long, plus long qu'on ne le croit. J'ai quitté la marine marchande en 1968 comme second. Ensuite, pour devenir capitaine, il faut suivre d'autres formations et accumuler des jours de navigation pour gravir les échelons. En 1968, j'ai embarqué sur le *Villa de Madrid* de la Transmediterránea, un navire de 140 membres d'équipage, avec l'intention de parcourir le monde, même si les choses ne se sont pas passées exactement comme prévu. Quoi qu'il en soit, j'y ai passé un an et demi pour mon stage. J'ai eu la chance d'avoir un bon capitaine et, malgré le fait de ne naviguer que sur les routes côtières et très peu au large, j'ai beaucoup appris.

Le truc, c'est qu'une fois mes stages terminés, on s'est rendu compte qu'il y avait une grave pénurie de pilotes, car à l'étranger, les salaires étaient meilleurs et beaucoup de pilotes d'ici étaient partis. Du coup, je suis devenu pilote et j'ai embarqué pour la compagnie Marasia. L'ambiance était fantastique. On faisait la liaison Galice-Italie et là, j'ai commencé à entrevoir les mensonges de notre monde, parce qu'en fait, on allait charger du marbre au Portugal pour l'acheminer jusqu'à Carrare, où, paraît-il, on trouve l'un des meilleurs marbres du monde...

Et ensuite, comment s'est poursuivi votre carrière maritime ?

En tant que pilote, je suis retourné sur la Tramediterránea, à bord de l'emblématique *Ernesto Anastasio*, mais au bout d'un mois, je suis parti car la rémunération était très faible. C'est ainsi que je suis retourné à Marasia.

De fait, si je ne me trompe pas, c'est à Marasia que vous avez fini par mener toutes vos activités en tant que capitaine, n'est-ce pas ?

Oui, exactement. Je suis retourné à Marasia et je n'en suis reparti que lorsque je suis revenu sur le continent.

Avec quel type de navires travailliez-vous et quels itinéraires empruntiez-vous ?

Au début, nous avions de très vieux navires, mais nous en étions propriétaires. Plus tard, nous les avons affrétés. Il y avait aussi le *Pedro de Alvarado*, un navire dont nous étions propriétaires, rebaptisé *Pacífico*, et qui servait de navire-école pour les ingénieurs et les pilotes.

Quant aux itinéraires, j'en ai fait un paquet, j'ai été partout. Au début, je faisais la ligne du Pakistan oriental. Là-bas, on chargeait du jute et on l'emmenait en Espagne. C'était comme un autre monde. C'était comme

voyager dans le temps, on aurait dit qu'ils vivaient à un autre siècle...

Et comment étaient définies les lignes et les itinéraires que vous empruntiez ?

Les contrats d'affrètement ou les lignes régulières étaient l'apanage du franquisme, avec une rémunération pour « services rendus ». Cela signifiait que si vous n'aviez pas de lignes attitrées, comme c'était le cas pour Marasia, vous deviez gagner votre vie dans le transport de marchandises ; sinon, vous n'étiez rien. Mais à Marasia, nous étions très compétents dans ce domaine et, malgré des navires bien moins performants que ceux des Allemands, par exemple, nous avions des contrats d'affrètement en Amérique du Sud, en Afrique de l'Est et de l'Ouest, et même en Australie.

Tant de mondes à découvrir... Votre vie est assurément faite d'une bonne quantité d'anecdotes...

Oh, oui, tellement de choses ! Je pourrais écrire un livre, voire plusieurs ! La navigation, à l'époque où j'y travaillais, était bien différente d'aujourd'hui. Je viens d'une époque, d'un type de navigation, qui n'existent plus. Je me souviens d'une fois où nous transportions une importante cargaison d'oranges à Rostock, en Allemagne de l'Est. Nous étions en plein régime franquiste. C'était la première fois que je quittais l'Espagne et je me suis soudain retrouvé dans un port où nous étions constamment surveillés par des hommes armés de mitrailleuses. De là, nous sommes allés à Anvers. Quel changement ! J'avais une vingtaine d'années et j'ai soudain découvert l'existence d'une Europe civilisée et moderne. Plus de Guardia Civil, plus de questions... J'ai découvert la liberté !

Et quels souvenirs gardez-vous de vos premiers voyages en Amérique centrale et du Sud ?

L'Amérique a été une véritable découverte pour moi ! C'est un pays aux mille facettes... J'ai traversé le canal de Panama 21 fois, alors on peut dire que j'ai tout vu. La traversée à elle seule vaut le détour, c'est spectaculaire. La première fois, c'est à couper le souffle.

Je vous ai dit que j'étais très jeune, et je me souviens de la première fois où nous avons traversé le canal. Nous nous sommes arrêtés pour faire le plein et manger dans une sorte de « zone franche », pleine de bars et de restaurants. Une fois assis, une mulâtresse s'est approchée de moi et m'a demandé : « Qu'est-ce que tu vas boire, mon amour ? ». Waouh ! Imaginez, je pensais avoir déjà fait une rencontre... jusqu'à ce que je réalise qu'elle disait la même chose à tout le monde. C'était une découverte permanente, on prenait conscience des différentes formes de relations qui existent partout dans le monde. J'ai aussi été témoin du grand bouleversement qu'a connu le Chili. J'ai connu le Chili d'Allende. J'étais jeune, et c'était un pays joyeux et insouciant, avec beaucoup d'étudiants. Mais ensuite, j'ai connu le Chili de Pinochet, et plus rien n'était pareil. Mitrailleuses, descentes de police dans les bars, beaucoup de tristesse. Que dire de plus que nous ne sachions pas...

J'imagine que vous avez aussi dû vivre des expériences plus ou moins dangereuses...

Oui, bien sûr. En Colombie, dans le port de Buenaventura, considéré comme l'un des plus dangereux au monde. L'accès est difficile, mais une fois à terre, le spectacle est impressionnant. Le port regorge de tavernes et de ce qu'ils appellent des « casas de discos ». Elles sont alignées les unes à côté des autres, et la cumbia résonne à plein volume. Et à l'intérieur, une faune inimaginable. Comme dans les films de pirates, mais en version moderne. Franchement, c'était effrayant.

En parlant de situations dangereuses, en avez-vous déjà vécu en mer ?

Je dirais que, bien sûr, j'ai traversé des situations compliquées, mais je n'ai jamais vraiment eu l'impression de risquer ma vie ou celle de mon équipage. Maintenant, voir des assiettes, des chaises et toutes sortes d'objets voler, souvent... La traversée de l'Atlantique prend de nombreux jours, surtout au retour, et j'ai

vécu des situations périlleuses, mais jamais je ne me suis demandé « qu'est-ce que je fais ici ? » ; bien au contraire. Une mer bordée d'arbres, au retour d'Amérique, entre deux cyclones qui dominent les vagues... C'est magnifique. C'est plein de charme. C'est la nature, et l'on prend conscience de son insignifiance. Bien sûr, la cargaison, toujours bien arrimée, très bien arrimée.

Vous avez également navigué autour de l'Afrique. Vous devez y avoir accumulé une belle expérience.

Oui, bien sûr. L'Afrique était multiple. À mon époque, c'était un continent post-colonial et presque encore colonial. L'Afrique anglo-saxonne était très différente de l'Afrique française, sans parler de l'Afrique du Sud de l'apartheid... Alors, quand on passait le Cap Blanc, il fallait changer d'état d'esprit. C'était un autre monde.

Une fois, pendant la violente guerre civile en Angola pro-soviétique, nous nous sommes retrouvés ancrés dans le port de Luanda, au cœur d'une atmosphère extrêmement tendue. Finalement, notre navire est devenu une sorte de zone libre, un no man's land, une zone de paix. Des médecins cubains et des mercenaires des différentes factions qui s'affrontaient y affluaient, tous venus pour se nourrir de truites et de jambon. Ce fut une semaine pour le moins singulière.

Vous me disiez avant qu'à Marasia vous étiez très bons, malgré la concurrence d'entreprises possédant de meilleurs bateaux. Quel était votre secret ?

Le début de chaque trajet était identique pour toutes les compagnies : le chargement dans un port européen. Ensuite, nous traversions le canal de Panama et mettions le cap au sud. C'est là que la différence commençait. Nos concurrents déchargeaient leurs navires jusqu'au dernier port au sud, puis les rechargeaient pour retourner en Europe. Nous, dès le premier port de déchargement, nous recommençons à charger, et ce jusqu'au dernier port de retour en Europe. L'important était d'avoir une organisation irréprochable afin d'éviter tout déplacement de cargaison. Nous excellions dans ce domaine, car nous prenions plaisir à élaborer des plans d'estive. Et heureusement, nous étions très indépendants. Comme nous étions performants, la compagnie nous laissait faire.

Une bonne partie de l'équipage de Marasia venait de la Barceloneta. Quel rôle jouait la compagnie dans ce quartier portuaire de Barcelone ?

Il est vrai que Marasia offrait beaucoup d'emplois aux habitants du quartier. Il y avait un bar, Los Dos Hermanos, où les compagnies maritimes venaient recruter des équipages. Une fois, sous le régime de Franco, lorsque le gouverneur civil avait fermé tous les bordels de Barcelone, de nombreux chômeurs se sont retrouvés dans ce bar. Juste à ce moment-là, nous devions y aller pour recruter des marins, et ils sont tous venus. Ouf, quelle bande ! C'était un voyage très compliqué, je pourrais écrire un autre livre...

Qu'est-ce qui vous a poussé à quitter la marine marchande et à commencer à travailler à terre ?

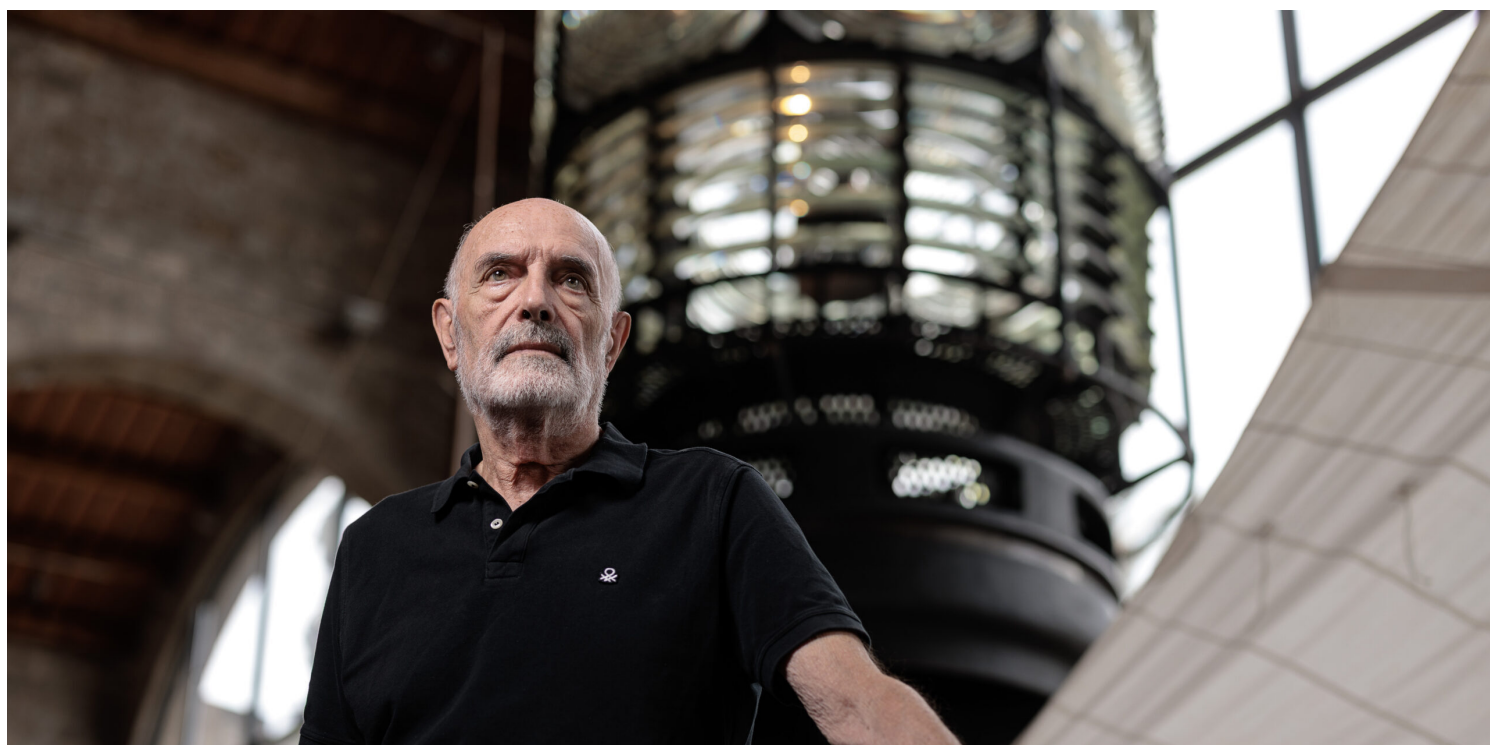
J'ai peu à peu réalisé que lorsque je voyageais avec des personnes âgées, elles étaient tristes. La plupart pensaient trop à leur famille. Je ne voulais pas que cela m'arrive. Je voulais voir mes enfants grandir. Voilà pourquoi. À mon époque, sans téléphones portables ni internet, la navigation était incompatible avec la vie de famille. Pour naviguer, il faut être libre. C'est pourquoi, lorsque je suis tombée amoureuse, j'ai commencé à travailler chez Sea Spain, une compagnie maritime, jusqu'à ce qu'on me propose la direction de Gandara à Barcelone. L'entreprise était spécialisée dans la production industrielle d'éléments de navigation, il y avait donc encore un certain lien avec la mer. Je ne peux pas dire que c'était un travail qui me passionnait autant que la navigation, mais j'avais la chance de pouvoir trouver au moins une fois par an des projets personnels qui me satisfaisaient, comme par exemple la fourniture de tout le matériel nécessaire à l'agrandissement de port Ginesta.

Un autre de ces projets, si je ne m'abuse, a été la restauration de la goélette *Santa Eulàlia*, l'un des navires amiraux du Musée maritime de Barcelone.

Oui, tout à fait, et c'était passionnant et stimulant, précisément en raison des exigences du musée. Il nous fallait trouver un moyen de respecter les normes et réglementations en vigueur tout en réalisant une restauration aussi fidèle que possible à l'état du bateau en 1918. C'est ainsi qu'a débuté ma collaboration avec le musée, et j'en suis très heureux et satisfait.

Pour finir, vous m'avez dit avant que le type de navigation que vous aviez vécu n'existait plus. Expliquez-moi.

Voyez-vous, à mes débuts, et jusqu'à mon départ en 1982, pour atteindre les Caraïbes, il fallait naviguer à l'infini, de l'aube au crépuscule. On était à la merci du vent et des caprices de la météo, sans aucune prévision, et comme chacun sait, en navigation, le chemin le plus court entre deux points n'est pas forcément le meilleur. Mais, outre cela, l'ambiance à bord n'est plus la même. Aujourd'hui, pendant le temps libre, chacun est rivé à son téléphone portable ou en visioconférence. Le sens de la camaraderie n'est plus le même, ni celui des moments de convivialité autour des repas. De nos jours, dans la marine marchande, il est presque impossible de vivre les expériences que j'ai eu la chance de connaître. Les terminaux de fret sont désormais loin de tout et de tous. Presque plus personne à bord ne descend à terre.



LE DÉCALOGUE

Une mer ?

L'Atlantique.

Une plage ?

Celle de Lobito, en Angola.

Un animal marin ?

L'otarie à fourrure et l'albatros. Une fois, un couple d'albatros nous a accompagnés pendant 20 jours de navigation, de l'Australie à l'Afrique du Sud.

Un sport ou un loisir maritime ?

La natation.

Un livre à emporter dans une crique isolée ?

Au cœur des ténèbres.

Et un disque ?

J'ai délaissé la musique classique pour d'autres genres. Peut-être du John Coltrane ou du Miles Davis.

Quel est votre premier souvenir de la mer ?

Un bain avec mon grand-père à Tacoronte, Tenerife.

Pensez à la mer et décrivez-moi une nuance de son bleu.

C'est comme un fleuve : il n'y en a pas deux identiques. La mer est ma fidèle compagne, et je n'en ai pas peur, mais je la respecte profondément.

Si vous deviez vous enfuir, vous iriez à...

L'ouest.

Complétez la phrase : si la mer n'existait pas...

Je l'inventerai.



Añaterve Sánchez, au Musée maritime de Barcelone.