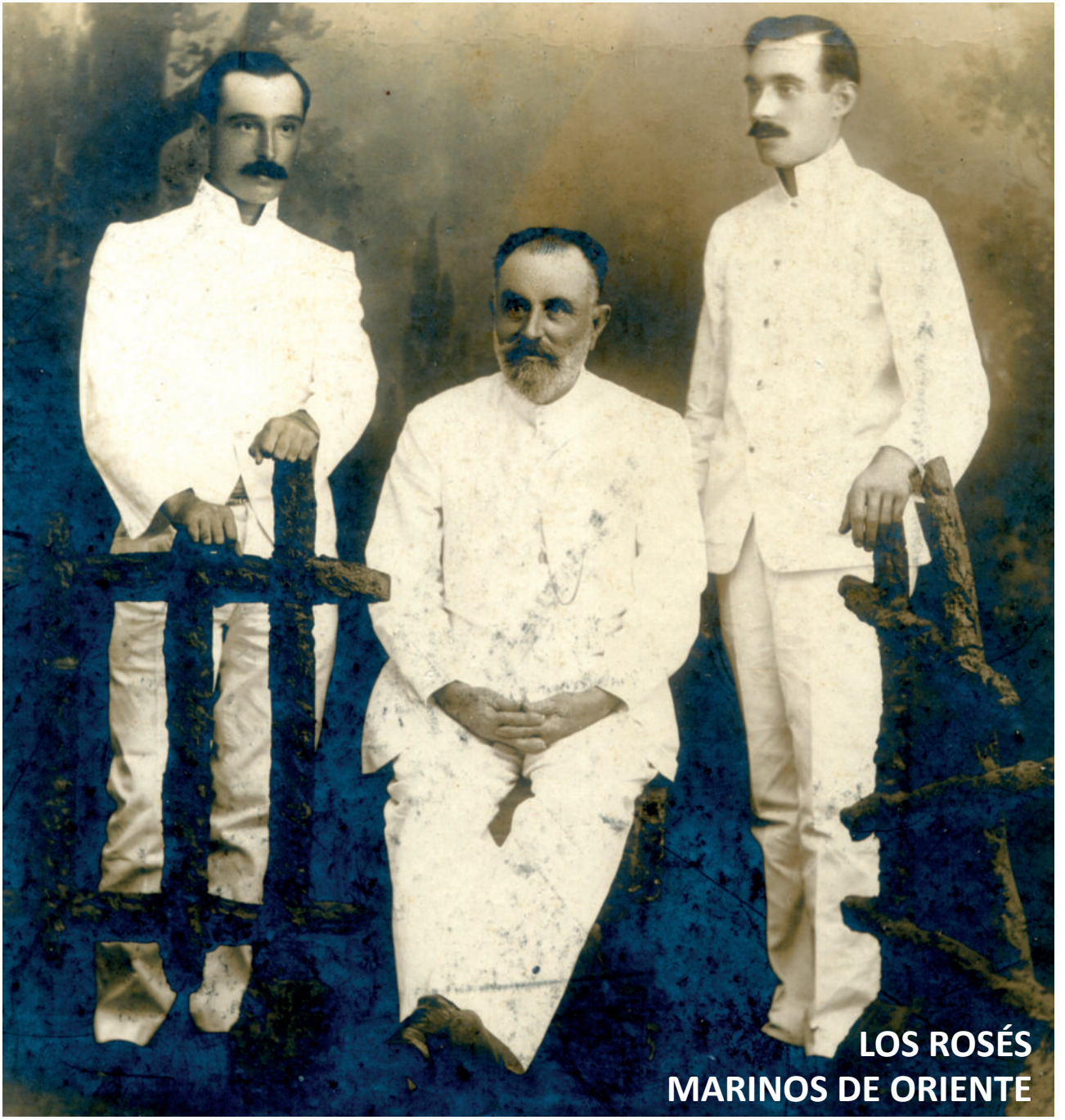
COLECCION TRASATLANTICA 20.6



LOS ROSÉS MARINOS DE ORIENTE

Ejemplar numero:

LOS ROSES
MARINOS DE ORIENTE

Francesca Rosés Rosés
Vicente Luis Sanahuja Albiñana

Foto portada: En el centro el patriarca de la familia, **Gerardo Rosés Suñol**. A su derecha **Gerardo Rosés Arimón** y a su izquierda **Gabriel Rosés Arimón**. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

© del texto: Vicente Luis Sanahuja Albiñana: vicentesanahuja@gmail.com
© del libro: Ignasi Sanahuja Piera:. ignasi.sapi@gmail.com
© de las fotografías y grabados: Arxiu Municipal del Masnou. Arxiu Nacional de Catalunya.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley.

Edición no venal limitada a 50 unidades.

D.L.:

Ediciones Ignasi Sanahuja Piera. Barcelona 2020
Diseño grafico y maquetación: Mónica Calvo Artigas: monica.calvo.a@gmail.com
Impreso en QP Print. Barcelona: administración@qpprint.es

Colección Trasatlántica.

Grupo 20 Tripulantes.

20.1 Agustín Gibernau Maristany. Un capitán de leyenda.
20.2 Eduardo Fano Oyarbide. De saga de capitanes.
20.3 José María de Gorordo e Igartua. Honor y Gloria
20.4 Los Pérez-Vizcaíno: Una estirpe de marinos.
20.5 José Manuel Lon. Un maquinista de records.
20.6 Los Roses. Marinos de Oriente.
20.7 Marinos del Maresme que navegaron en la Cía. Trasatlántica y sus filiales.

Los costos de este libro han sido soportados en mecenazgo por el señor **Antonio Durall Serra**.
Nuestro agradecimiento

Con la colaboración del
Arxiu Nacional del Masnou

Con la colaboración del
Arxiu Nacional del Catalunya

Con la colaboración del Museu Marítim de Barcelona.





Entrando a Manila en el **P. DE SOTOLONGO**. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.



A les dones de la meva vida:
La meva àvia María i la meva mare Paquita.

Francesca Rosés Rosés.



PRÓLOGO

Escena de principios del siglo XX donde se ve cómo era la manipulación de los pesados fardos de tabaco en los puertos de carga y descarga. Foto cedida por Francesca Rosés Rosés.

Cuando Vicente Sanahuja se puso en contacto conmigo para decirme que estaba trabajando en una investigación sobre mis antepasados por parte materna, tuve una gran alegría al percibir que el deseo de llevar a término el relato de la que fue la vida de mis abuelos y bisabuelos en tierras tan lejanas como las de Filipinas, podría tomar forma gracias a él.

Yo tenía mucha documentación que mi madre había guardado con gran cariño en algún cajón. Siempre había oído hablar, sin prestarle mucha atención, de aquella tierra donde mi abuela **María**, siguiendo el trabajo de marino de su marido **Gerard**, en la **Compañía General de Tabacos de Filipinas**, vivió unos años y donde nacieron mi madre y sus hermanos. También se comentaba que una parte de la familia se había establecido allí pues mi bisabuelo, que también era marino y trabajaba para la misma ***Compañía***, quiso que sus otros hijos, **Gabriel** y **Pere**, hicieran su carrera marinera en aquella parte del mundo.

Desgraciadamente, en aquellos tiempos las comunicaciones eran difíciles. Esto hizo que perdiera cualquier contacto con sus descendientes.

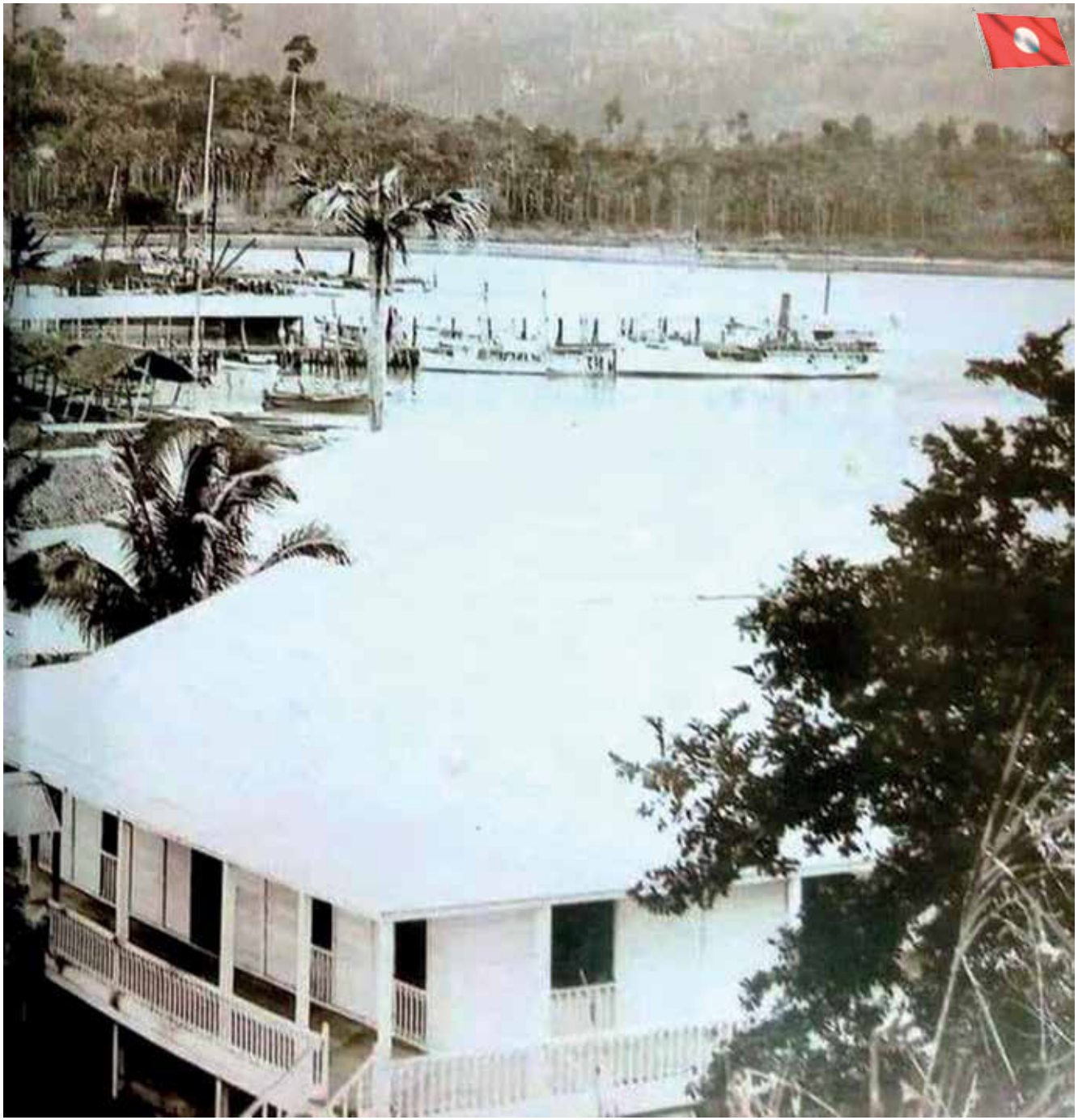
Con la llegada de las nuevas tecnologías y como historiadora que soy, se despertó en mí el interés por conocer más de aquellas vidas que también forman parte de mi linaje. Y localicé estas familias, parte de las cuales viven actualmente en Filipinas y Estados Unidos.

Ahora tenía más elementos para poder dar forma a un relato que se presentaba apasionante y la casualidad ha hecho que, gracia a Vicente -persona entusiasta del mundo del mar- estas vidas podrán ser recordadas a través de este libro en el que, con mucho gusto, he podido colaborar.

He tenido pues, la oportunidad de investigar y descubrir "secretos" que desconocía, encontrar nuevos familiares, anécdotas curiosas, conocer vidas llenas de hazañas, en lugares insólitos, hostiles y a la vez amables; imaginar cómo era la vida al inicio del siglo XX en un entorno tan y tan diferente del que ahora estamos acostumbrados, ha sido para mí una aventura.

Encajando piezas que desconocía de la vida de mi familia, me ha llevado a comprender y apreciar más las cosas de las que ahora disfrutamos y de las que cien años atrás no existían ni en la mente más fantasiosa.

Francesca Rosés i Rosés



PROLEG

Puerto de Tacloban. Se aprecia la silueta del **EDUARDO PELAYO** atracado a Muelle.

Quan en Vicenç Sanahuja es va posar en contacte amb mí per dir-me que estava treballant en una investigació de qui varen ser els meus avantpassats per part de mare, vaig tenir una gran alegria en preveure que el desig de dur a terme el relat de la que va ser la vida dels meus avis i besavis en terres tan llunyanes com les de Filipines, podria prendre forma gràcies a ell.

Jo tenia molta documentació que la meva mare havia guardat amb gran estima en algun calaix . Sempre havia sentit parlar, sense parar-hi massa atenció, d'aquella terra on la meva àvia Maria, seguint la feina del seu marit, en Gerard, a la **Compañía General de Tabacos de Filipinas**, s'hi va establir per un temps i on varen néixer la meva mare i els seus germans. També es comentava que una part de la família s'hi havia establert doncs el meu besavi, que també era marino i treballava per a la mateixa ***Compañía,*** va voler que els seus altres fills, Gabriel i Pere fessin també la seva carrera marinera en aquella part del món.

Malauradament, en aquell temps la comunicació era feixuga. Això va fer que es perdés qualsevol contacte amb els seus possibles descendents.

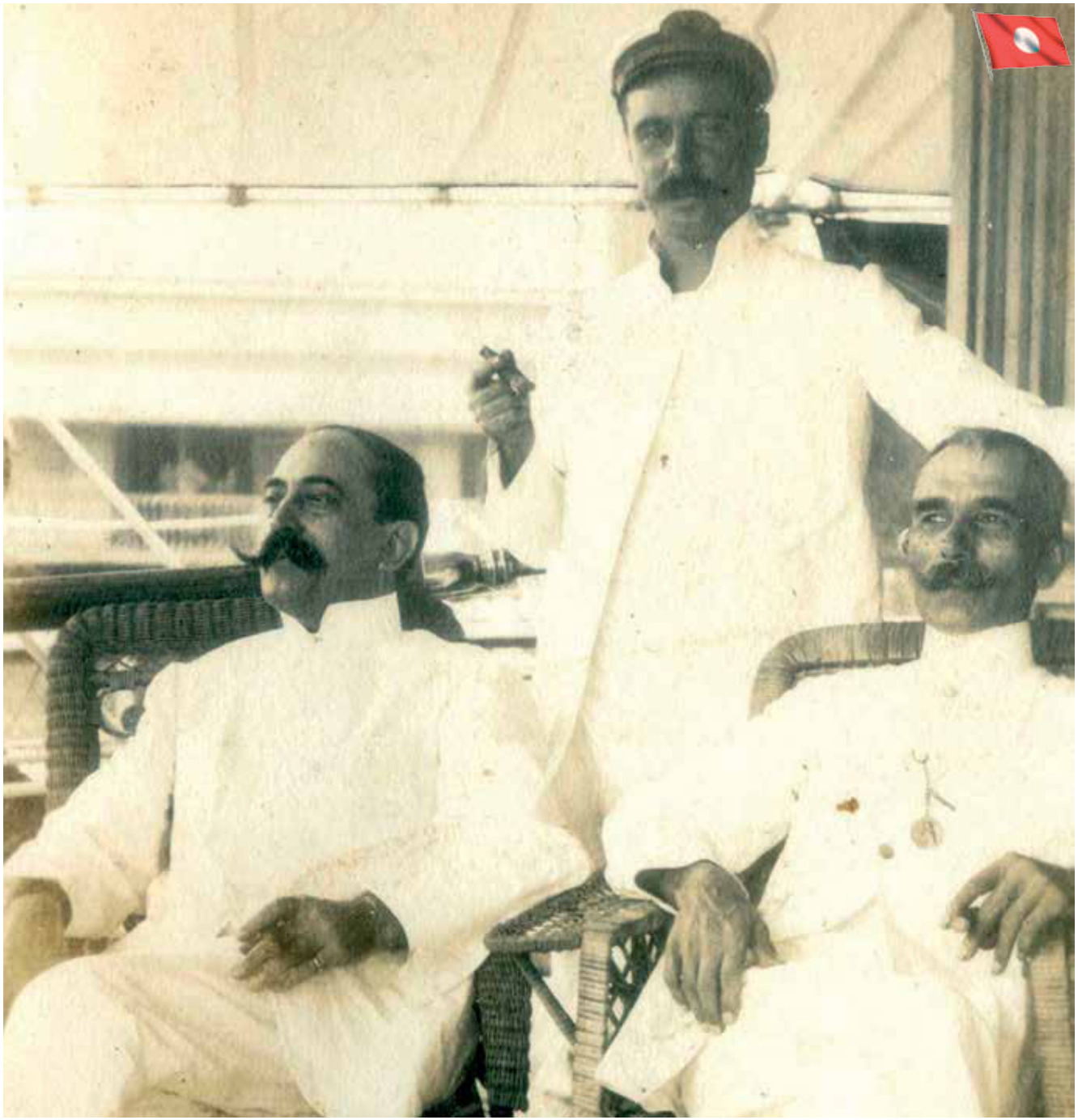
Amb l'arribada de les noves tecnologies i com a historiadora que soc, es va despertar el meu interès per saber més d'aquestes vides , que també formen part del meu llinatge. I vaig localitzar aquestes famílies, part de les quals viuen actualment a Filipines i als Estats Units.

Ara tenia més elements per poder donar forma a un relat que se'm presentava apassionant i la casualitat ha fet que, gràcies al Vicenç-persona entusiasta del món del mar- aquestes vides podran ser recordades en aquest llibre en el que, amb molt de gust he pogut col·laborar.

He tingut doncs, l'oportunitat d'investigar i descobrir "secrets" que desconeixia, trobar familiars nous, anècdotes curioses, conèixer vides plenes d'aventures, en uns llocs insòlits, hostils i a la vegada amables. Imaginar com era la vida a l'inicií del segle XX en un entorn tan i tan diferent del que ara estem acostumats, ha sigut per a mí una aventura.

Encaixant peces que no tenia de la vida dels meus familiars, m'ha portat a comprendre i estimar més les coses de les que ara gaudim i fa només cent anys no existien ni a la ment més fantasiosa.

Francesca Rosés i Rosés



INTRODUCCIÓN

En el centro de la foto vemos a **Gerardo Rosés Arimón**, junto a dos personajes desconocidos, seguramente capitanes de la **C.G.T.F**. Una anotación en la parte trasera de la foto indica: The tres gracias. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

Hemos titulado este libro ***Los Rosés. Marinos de Oriente***, porque, incluido el patriarca de la familia, **Gerardo Rosés Suñol**, que solo en parte de su vida marítima navego en Oriente, los demás, **Gerardo**, **Gabriel** y **Pedro Rosés Arimon**, curiosamente, desarrollaron su labor comercial en aquellas lejanas aguas de Filipinas. Que sepamos solo en las familias de marinos **Millet y Pagés** y los **Estival** se dio este caso, aunque a un nivel más limitado.

Es probable, también, que alguna saga de marinos vasca fuese marcada por los designios de Oriente, ya que, sobre todo, vascos y catalanes, tripularon los buques de las navieras de capital nacional más importantes en Filipinas; *Ynchausti y Cía*, el conglomerado de la *Compañía Marítima* y la ***C.G.T.F***.

En esta introducción veremos primero los buques y las líneas más importantes de la **C.G.T.F**., y luego el teatro en que se desarrollo esta historia.

La flota de la **C.G.T.F**., hasta la llegada de los grandes vapores comprados durante la Gran Guerra, la que hacia cabotaje en las líneas antes citadas, estaba compuesta por los siguientes buques:

COMPAÑÍA DE FILIPINAS, **J.BUSTAMANTE**, **MAUBAN**, **UNION** (ex **P. DE SOTOLONGO**, ex **TYNE**), **TARLAC** (ex **ISIDORO PONS**), **LAL-LOC**, **BORONGAN, TAYABAS**, **ILOCOS** (ex **EDUARDO PELAYO**), **ANTONIO**, **CATILLOCHU** y los remolcadores a paletas **ANTONIO LOPEZ** (luego **CAGAYAN** y **MAGAT**) **y MAGAPIT**, junto a un puñado de lanchas remolcadoras a vapor.

Curiosamente, la **C.G.T.F**., también dispuso de dos tragavientos con aparejo de fragata; la **CELESTE BURILL** y la **PRINCE ALBERT**, bien para su comercio de cabotaje, o, muy posiblemente, para ser usados como pontones.

Posteriormente, durante la Gran Guerra, la imposibilidad de fletar buques o espacios para el transporte, forzaron a la **C.G.T.F**. a adquirir, a precios desorbitados, grandes vapores que tuvieron una vida marítima muy trágica y breve. Entre ellos estaban los **RIZAL, M. ARNUS, ARNUS, SOTOLONGO, CEFERINO, VILLEMER** y la barca **KATHERINE**, formidable recuerdo viviente de la época de los tragavientos.

Las líneas más importantes explotadas por la **C.G.T.F**., en las que nuestros protagonistas navegaron, fueron las siguientes:

Línea 1. Servicio bisemanal con salidas de Manila en jueves alternos para San Fernando de la Unión, Vigan, Salomage, Currimao, Aparri y Lal-Loc, con regreso por los mismos puertos. Era la línea más importante y la de mayor tráfico.

Generalmente operaban en esta línea –aunque no siempre- los vapores **BUSTAMANTE**, **MAUBAN**, **TARLAC** y **UNION**; los mejores de la **C.G.T.F**.

Línea 2. Servicio bisemanal con salidas de Manila en viernes alternos para Sorsogon, Legaspi, Atimonan y Mauban, con regreso por los mismos puertos.

Generalmente operaban en esta línea –aunque no siempre- los vapores **COMPAÑÍA DE FILIPINAS** y **UNION**.

Línea 5. Servicio bisemanal con salidas de Manila en viernes alternos para Calbayo, Catbalogan, Carigara, Tacloban, Guiuan y Borongan, con regreso por los mismos puertos.

Generalmente operaban en esta línea –aunque no siempre- los vapores **TARLAC**, **UNION** y **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**.

Línea 12. Servicio decenal con salidas de Manila en los días 6, 16 y 26, para Batangas, Calapan, Lucena, Boac, Sta. Cruz y Catanauan, con regreso por Lucena, Calapan y Batangas.

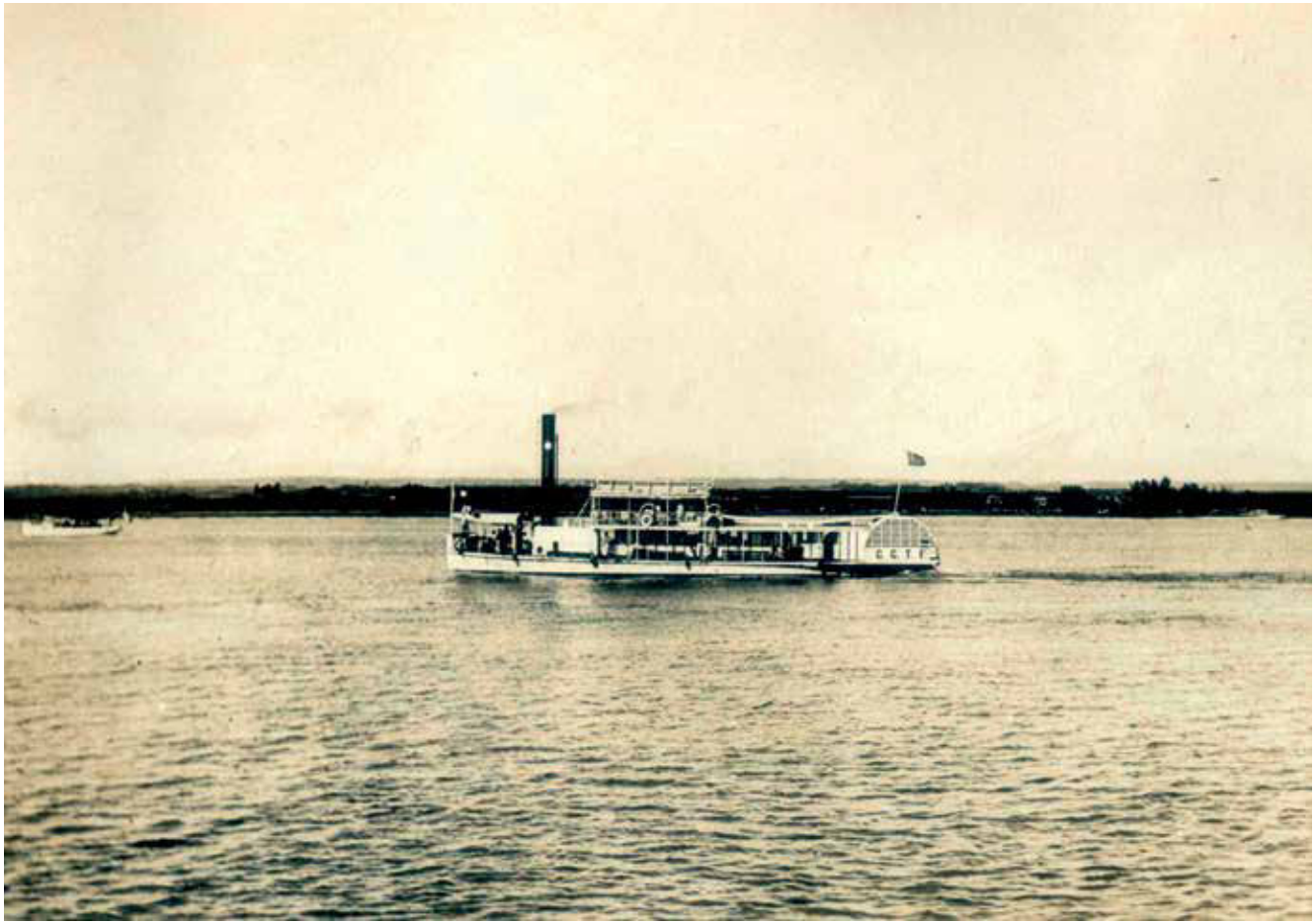
Generalmente operaban en esta línea –aunque no siempre- los vapores **BORONGAN**, **LAL-LOC** y **TAYABAS**.

Línea 13. Servicio quincenal con salidas de Manila en los días 1 y 15 para Romblón, Calivo, Capíz e Ilo-Ilo, con regreso por los mismos puntos.

Generalmente operaban en esta línea –aunque no siempre- los vapores **LAL-LOC** y **BORONGAN**.

Otras rutas menores, como la comunicación entre las islas Visayas, eran operadas por pequeños vaporcitos como el **ILOCOS**, el **ANTONIO** o el lanchón **CATILLOCHU**.

Aparte de estas bizarras líneas comerciales de navegación, existía otra ruta muy importante para la



El **MAGAT** o el **MAGAPIT** en la rada de Aparri. Al fondo una lancha remolcadora de la **C.G.T.F.**
Estos buques hacían la línea de Aparri a Tuguerarao. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.



Imagen de ambiente tropical con el **J. BUSTAMANTE** fondeado en la rada de Romblon. La navegación en estas radas y puertos necesitaba de un arte y experiencia especiales. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.



Otra foto del **J. BUSTAMANTE** en Romblon. Se aprecia la belleza del lugar y lo limitado de las instalaciones portuarias.
Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

C.G.T.F., en el inframundo del Rio Grande del Cagayan; la que unía Aparri y Lal-Loc con Tuguegarao, unas decenas de millas aguas arriba del Cagayan. Esta línea, navegable para grandes buques hasta Lal-Loc, solo era apta, a partir de aquel fondeadero, para pequeños remolcadores y lanchas a vapor que tiraban de grandes trenes de gabarrones, transportando arriba y abajo tabaco, café, arroz y personas.

Operando en esta línea fluvial estaban los vapores a paletas **ANTONIO LOPEZ** (luego rebautizado como **CAGAYAN** y **MAGAT**) y **MAGAPIT**, junto a varias lanchas remolcadoras a vapor como las **PEDRITO**, **ISABEL**, **MARIA**, **PEPE** y **MONTSERRAT**.

Los documentos fotográficos, obtenidos y vertidos en este libro, son notables, gracias al *Archivo de la **Compañía General de Tabacos de Filipinas***, consultado en el *Arxiu Nacional de Catalunya*, y al archivo familiar de la estirpe de los **Rosés**, amablemente cedido por la autora de este libro, **Francesca Rosés i Rosés**, al *Arxiu Historic Municipal del Masnou*.

Las *Memorias* de dicha Sociedad, las generales, y sobre todo las internas, nos han permitido hacernos una idea del teatro colonial y comercial en que se desarrollo la vida de estos buques, y por ende, la de los valientes marinos que los tripularon.

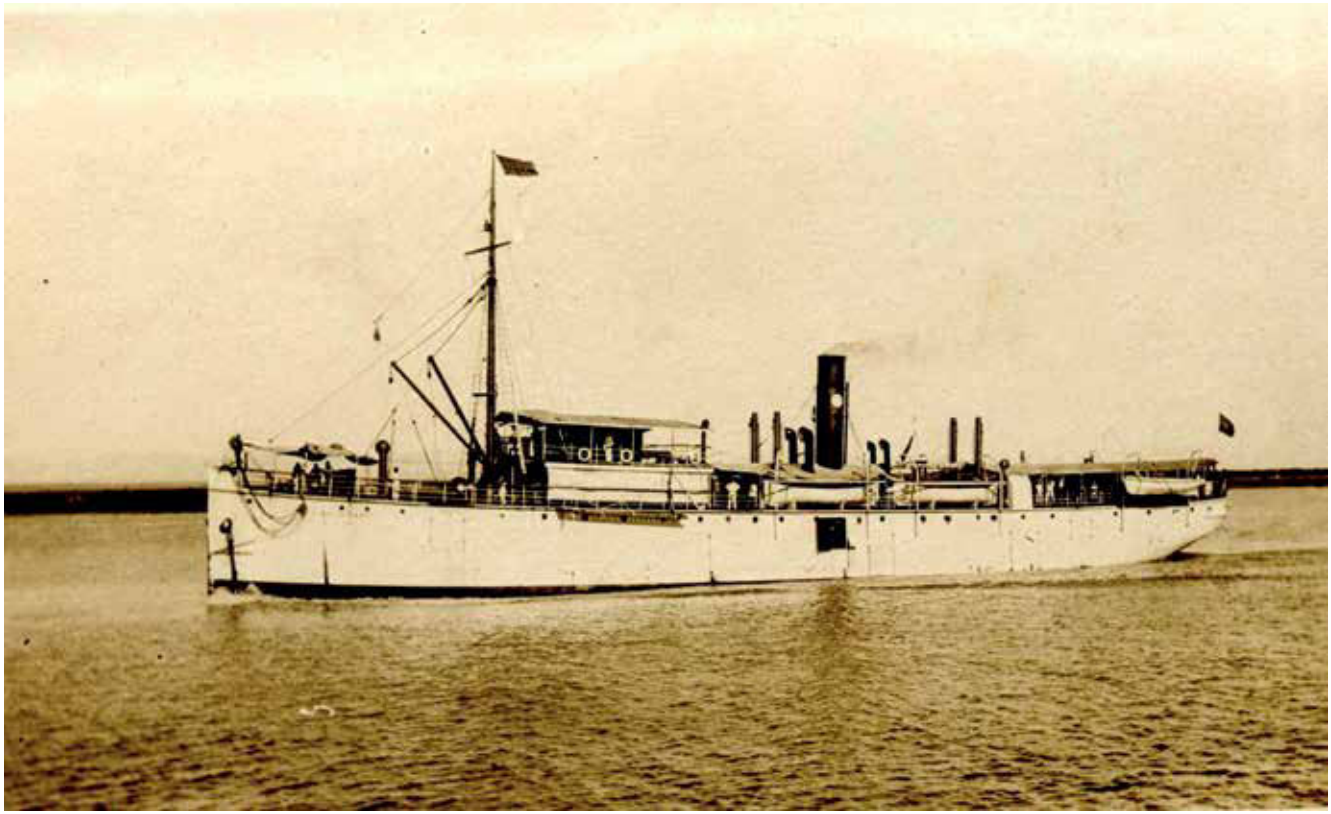
Lo primero que hacemos al redactar los libros de esta colección es buscar en alguna revista, libro, o documento, algún escrito que muestre las vivencias de algún personaje que hubiese viajado a bordo de los barcos de referencia; en este caso hemos encontrado lo buscado, gracias a los archivos de la familia **Rosés**.

Los marinos de la estirpe de los **Rosés** navegaron, algunos durante toda su vida, en las cálidas aguas del archipiélago Filipino, en buques de la **Compañía General de Tabacos de Filipinas**, bajo bandera española o americana, ya que, perdida la guerra, y adaptándose a las circunstancias de una manera especialmente inteligente, la Compañía cambio el pabellón de sus buques, luciendo a partir de entonces el americano, y volvió a emprender la vida comercial, aquella que nunca se trunca, construyendo pequeños y prácticos vapores y un nuevo tren de acopios, o flotilla, que lideraba el nuevo **MAGAPIT**, *near sister* del **ANTONIO LOPEZ**, con el que compartiría aventuras por unos años.

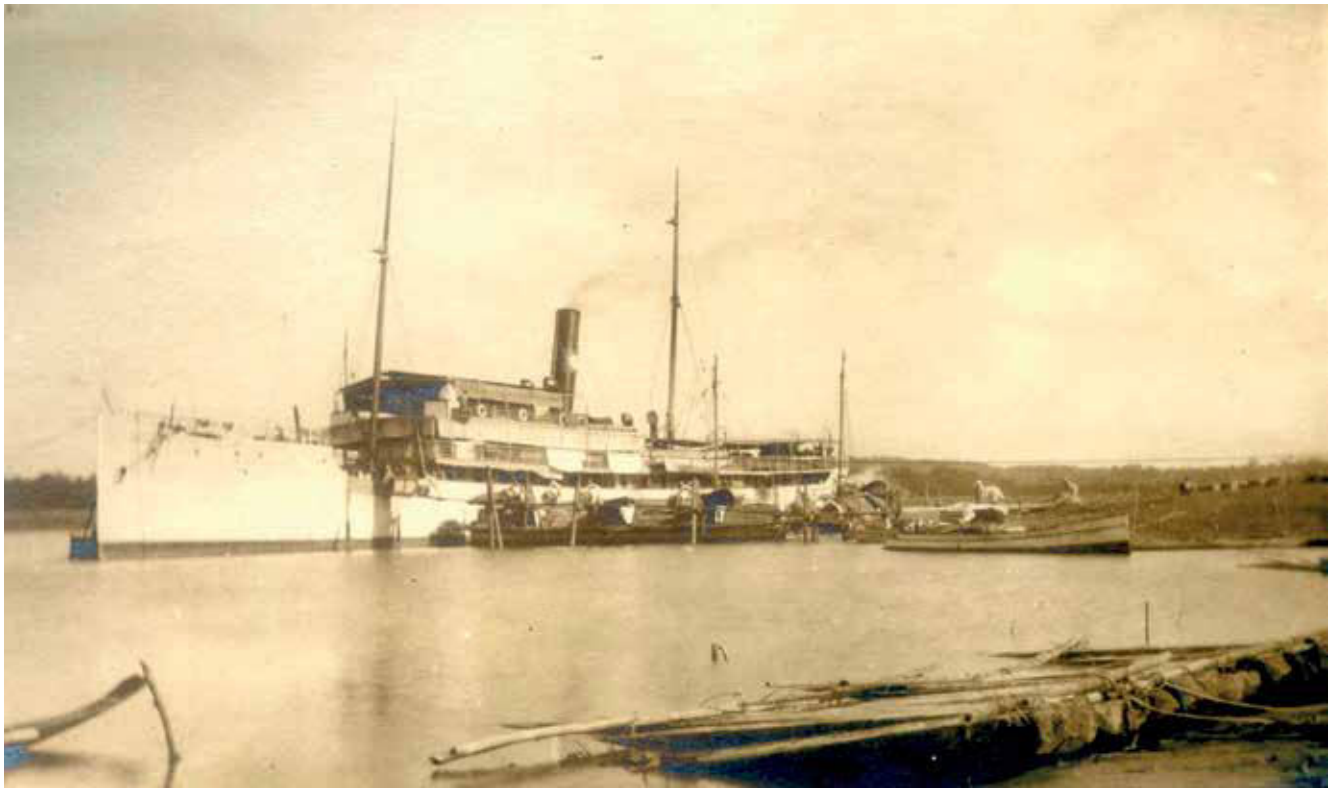
Los libros que citaremos en el texto narran las aventuras de aquellos marinos, ciudadanos y gobernadores españoles, en aquellas remotas tierras, sin prácticamente comunicación efectiva con la capital, Manila, durante la guerra de 1898, en los que muestran su disgusto con el *Gobierno de España* y su agra-



Rada de Tacloban con algunos vapores atracados a pequeños pantalanes.



El **P. DE SOTOLONGO**, ya modificado, haciendo su entrada en la rada de Aparri. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.



El vapor **J. BUSTAMANTE** fondeado, seguramente en Lal- Loc, junto a una de las lanchas de vapor y varias gabarras para el transporte de tabaco. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

decimiento a la ordenada infraestructura dispuesta por la **Compañía General de Tabacos de Filipinas** en aquel mundo perdido que era el valle del ***Rio Grande de Cagayan***.

El Rio Grande de Cagayan fue parte fundamental en la historia de esta familia de marinos, como ya vimos, porque allí estaba la factoría de Lal-Loc, en la que trabajaron como prácticos, capitanes, oficinistas o maquinistas.

Río Grande de Cagayán es el río más largo y caudaloso del archipiélago de Filipinas. Se encuentra en el valle de Cagayán, en el Noreste de la isla de Luzón y riega las provincias de Nueva Vizcaya, Quirino, Isabela y Cagayán.

Las cabeceras del río se encuentran en la sierra de Caraballo del Luzón Central a una altura de 1.524 metros. El río fluye hacia el Norte, unos quinientos kilómetros, hasta su desembocadura en el Canal Babuyán cerca de la ciudad de Aparri.

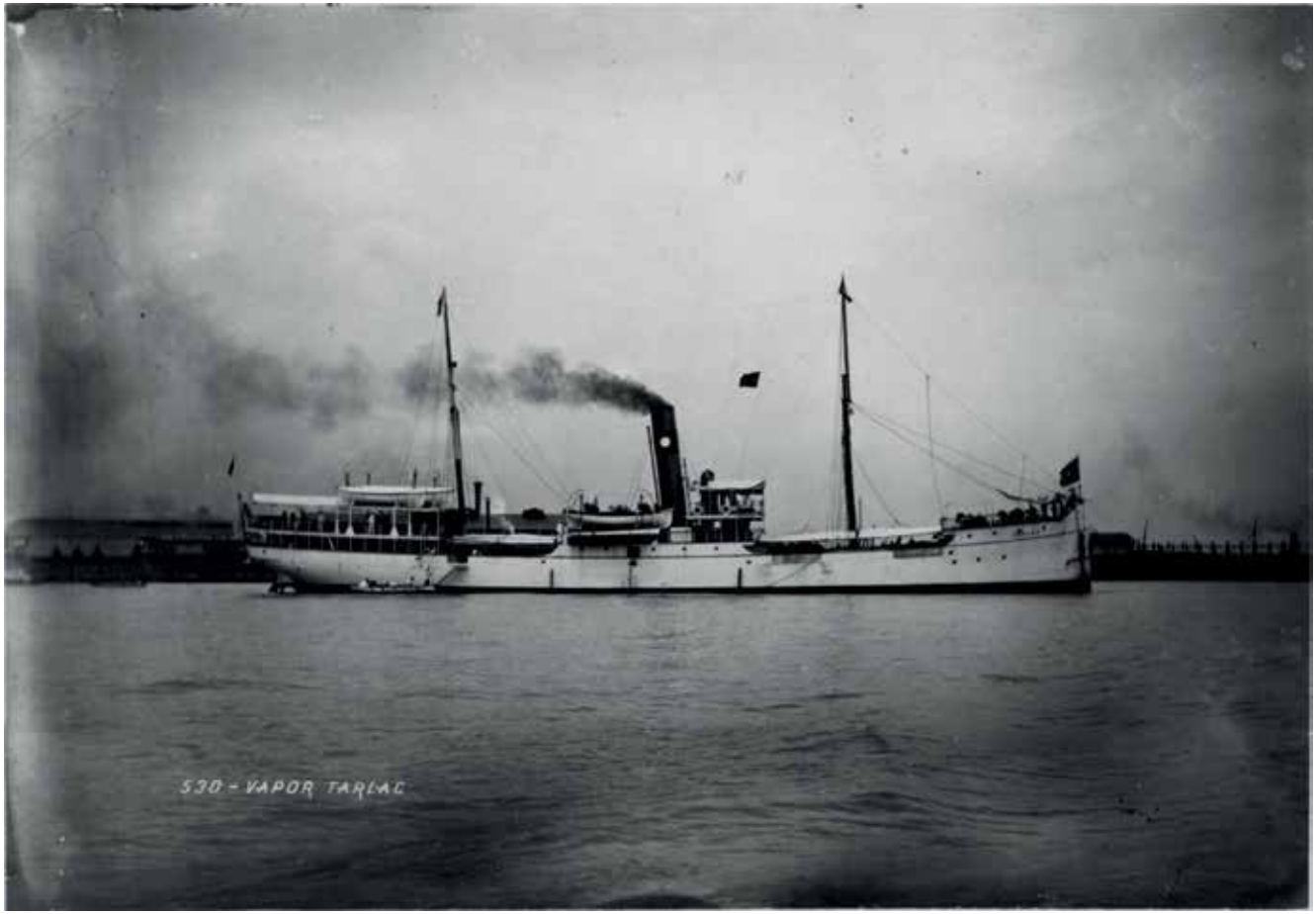
Aparri, en 1898, era el único puerto del rio, si eso podía llamársele a un arenal con tres batalanes, o pequeños muellecillos de madera. En aquel lugar, el Cagayan… ***tiene á más de una legua distanciadas las orillas, por su desembocadura en Aparri; en el centro de la corriente aparecen tres islas cubiertas de juncos y visitadas por las garzas y patos, y las que desaparecen de la superficie en las grandes avenidas***, según se leía en el libro ***Nostalgias Orientales. Una retirada***, escrito por ***Enrique Polo de Lara***.

La razón de ser de la flota de la **C.G.T.F**., de aquellas instalaciones y de aquella flotilla, era el tabaco. El diario ***La Publicidad***, en su edición del 30 de septiembre de 1896, daba interesantísimos datos que nos permitirán comprender lo narrado en este libro:

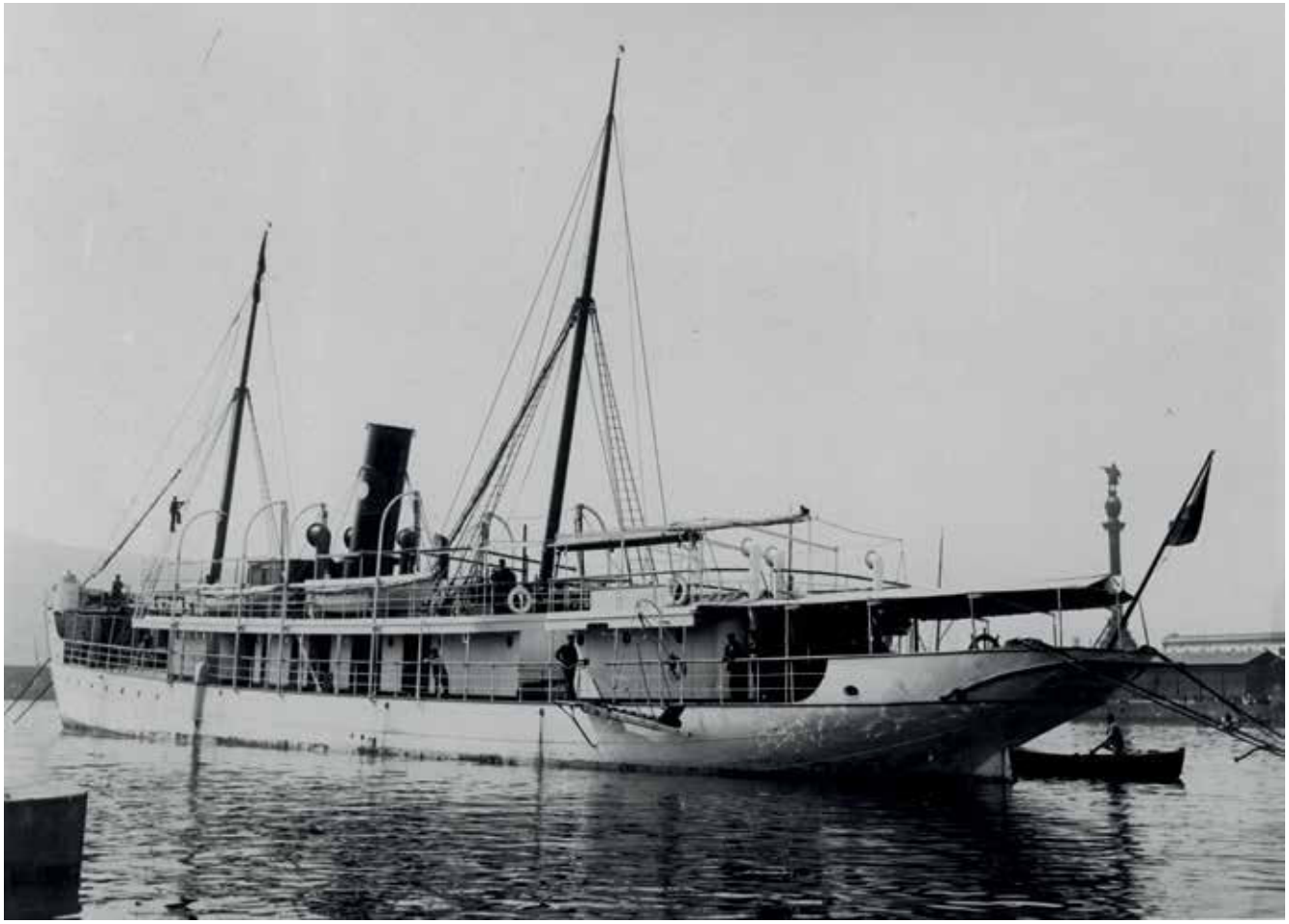
Cuando la Exposición Universal de Barcelona, vinieron indígenas de Filipinas que preparaban á la vista del publico el tabaco para la fabricación de los cigarros puros, que con agilidad extremada, aunque llevados los movimientos necesarios como si obedecieran á un ritmo pausado y soñoliento, salían de sus manos.
Al principio el cultivo del tabaco estaba estancado, de manera que cada familia filipina había de pagar un tributo consistente en cierto número de hojas de tabaco. Hecha la recolección, se llevaba ante el gobernadorcillo, quien tomaba nota de los fardos, y los empleados del fisco seleccionaban las hojas, no por su calidad, sino atendiendo á su longitud.



El vapor **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**, de increíble historia, atracado en Manila.
© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9563-305752. Fons **C.G.T.F**.



El vapor **TARLAC** en julio de 1909. Lugar indeterminado.
© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9454-307922. Fons **C.G.T.F**.



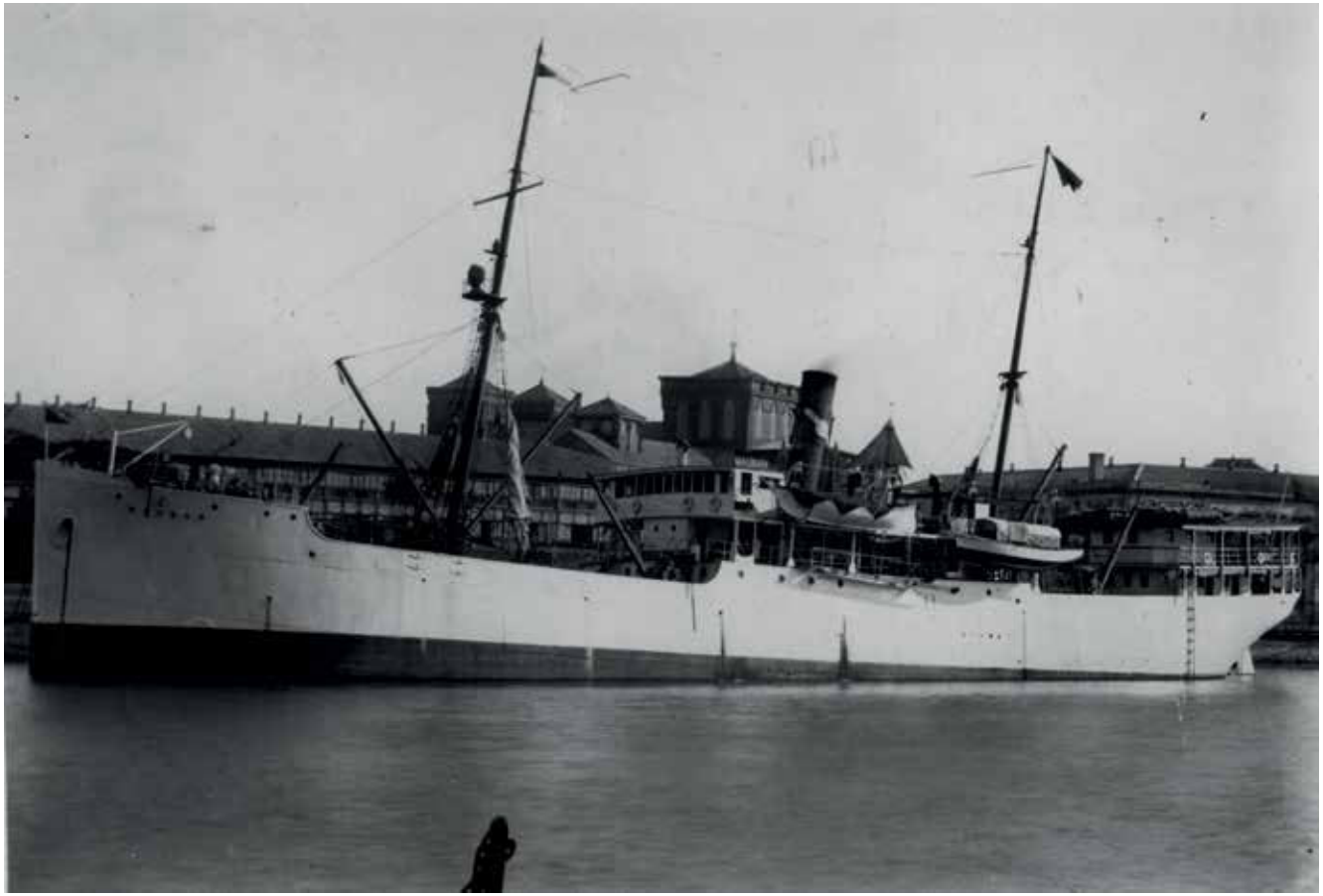
El **P. DE SOTOLONGO** antes de su transformación en Hong-Kong. Enero de 1897.
© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9462-307930. Fons **C.G.T.F**.

Las hojas se consideraban según cuatro divisiones de tamaño y se pagaban al precio fijado por el Gobierno. Desde 1882, el cultivo del tabaco puede hacerse libremente y el Estado no ejerce el monopolio de compra y venta.
Como esta planta es de fácil cultivo, dada la holgazanería habitual de los indígenas era este un trabajo apropiado para ellos…
…El tabaco de Filipinas es muy bueno y sería mejor si se cuidara mejor. El que tiene más renombre es el tabaco de Cagayán, vasta comarca situada entre las dos grandes Cordilleras del Norte, en Luzón, regada por numerosos riachuelos que son afluentes del río que da su nombre á la provincia.
El tabaco cultivado en las montañas tiene las hojas pequeñas, pero en cambio posee un aroma más fino y delicado.
El contrabando de tabaco era muy activo en Filipinas antes de la nueva reforma. Después desapareció, porque el Gobierno para favorecer esta industria creciente decretó seis meses de tráfico libre, sin ninguna clase de impuestos.
Los indígenas preparan el tabaco sobre mesas muy bajas ó sobre el suelo. Para adelgazar los nervios de las hojas se sirven de piedras planas y cortantes, siendo tal el ruido que arman con este tragín, que es imposible dormir en las cercanías de una fabrica.

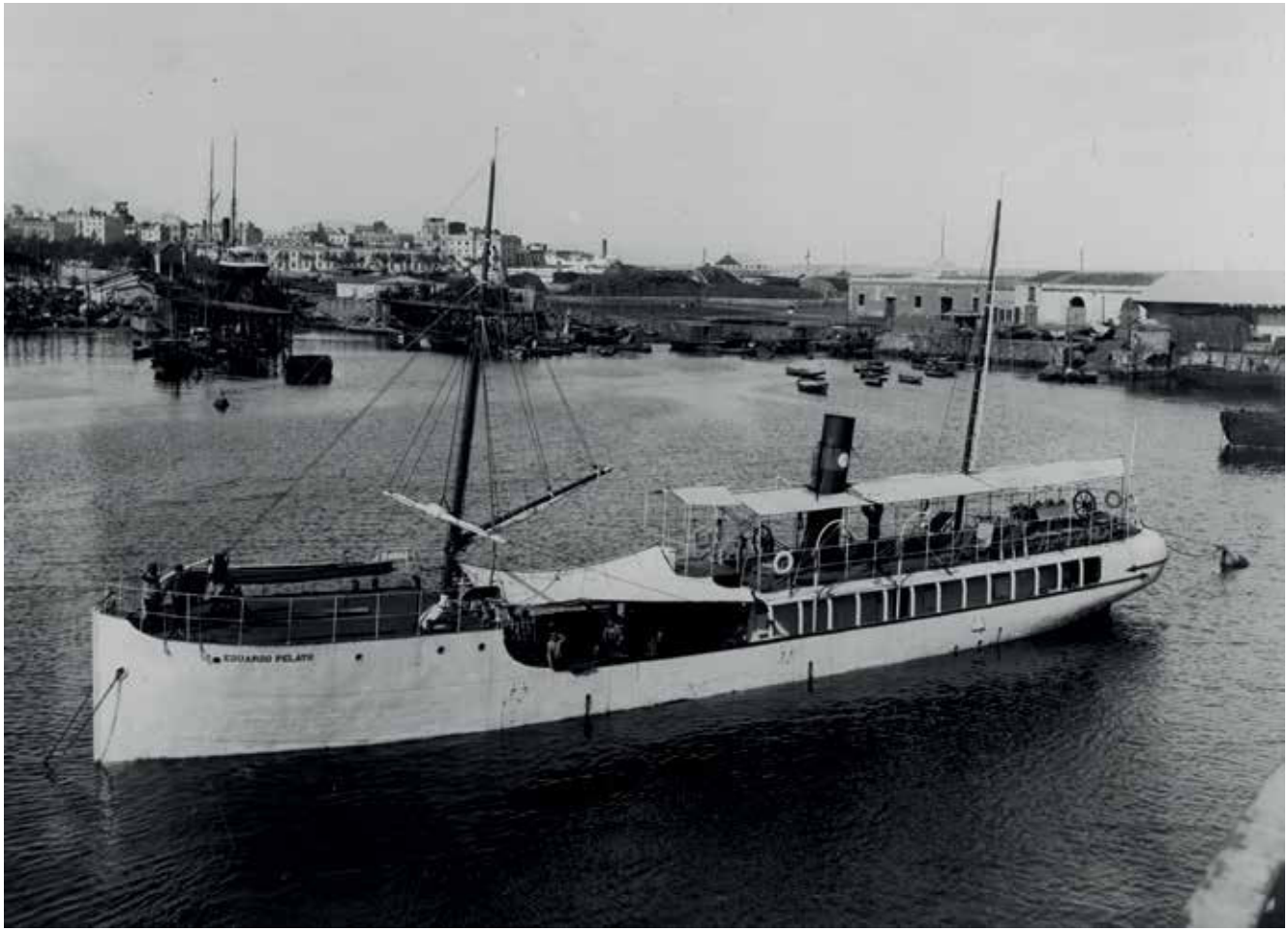
Este relato interesante, pero poco humano en la consideración a los indígenas, obviaba que en la época de los monzones los trabajadores recolectaban en un medio que estaba a mas de 30º de temperatura y con una humedad superior al 90 por ciento; es decir, se cocían vivos.

Aun a riesgo de ser repetitivos, pero en la confianza de aportar datos necesarios para explicar el lugar en que se desarrollaba la vida marítima de los **Rosés**, y el porqué del comercio en el que operaban, tomamos un resumen muy interesante de cómo eran las labores de acopio del tabaco, y su transporte; lo daba el libro *La **Compañía General de Tabacos de Filipinas**. 1881-1981*, escrito por *Emili Giralt Raventos*, en que se anotaba:

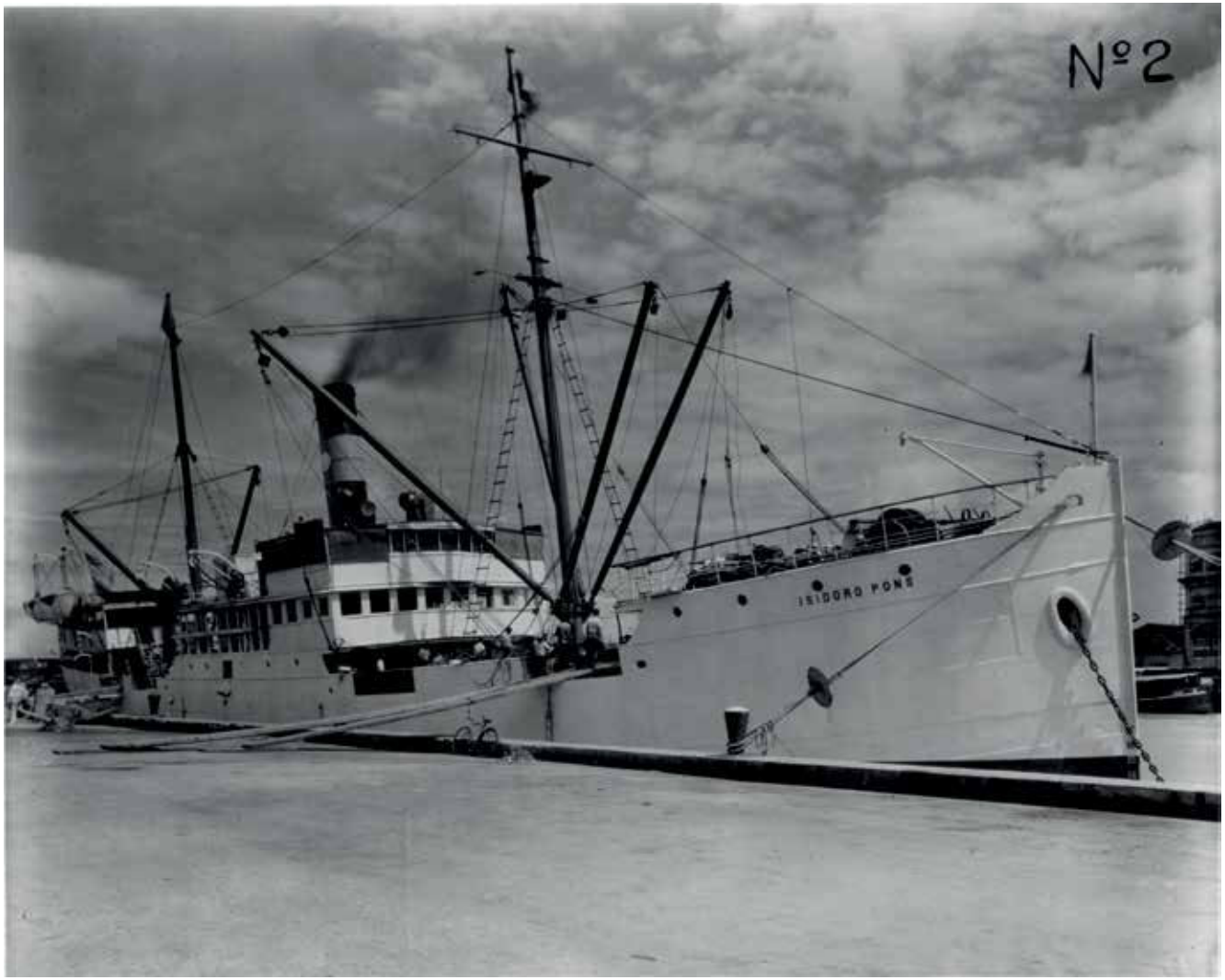
…Siendo conveniente para la Compañía la adquisición de la mayor cantidad posible del tabaco producido en las provincias de Cagayan y La Isabela, sus primeros esfuerzos se dirigieron a organizar el acopio en el Valle de Cagayan, nombre que se da al vasto territorio que desde la provincia de Nueva Vizcaya hasta el puerto de Aparri forma la extensa cuenca del Río Grande de Cagayan. Dividiose esta vasta región en dos circunscripciones o distritos tabaqueros: el llamado de la Casa de Cagayan que se extendía desde Aparri hasta el sur del pueblo de Cabagan Nuevo, y el denominado de la Casa



El vapor **MAUBAN**, unido a la vida marítima de **Gerardo Rosés Arimón**. 1926.
© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9477-307937. Fons **C.G.T.F**.



El vapor **EDUARDO PELAYO** en Barcelona, poco antes de zarpar con destino a Filipinas.
© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9550-307975. Fons **C.G.T.F**.



Vapor ISIDORO PONS ya modificado. Lugar y fecha indeterminados.
© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9552-307977. Fons **C.G.T.F**.

de la Isabela que comprendía desde el pueblo de Tumauini hasta el límite de La Isabela con Nueva Vizcaya…

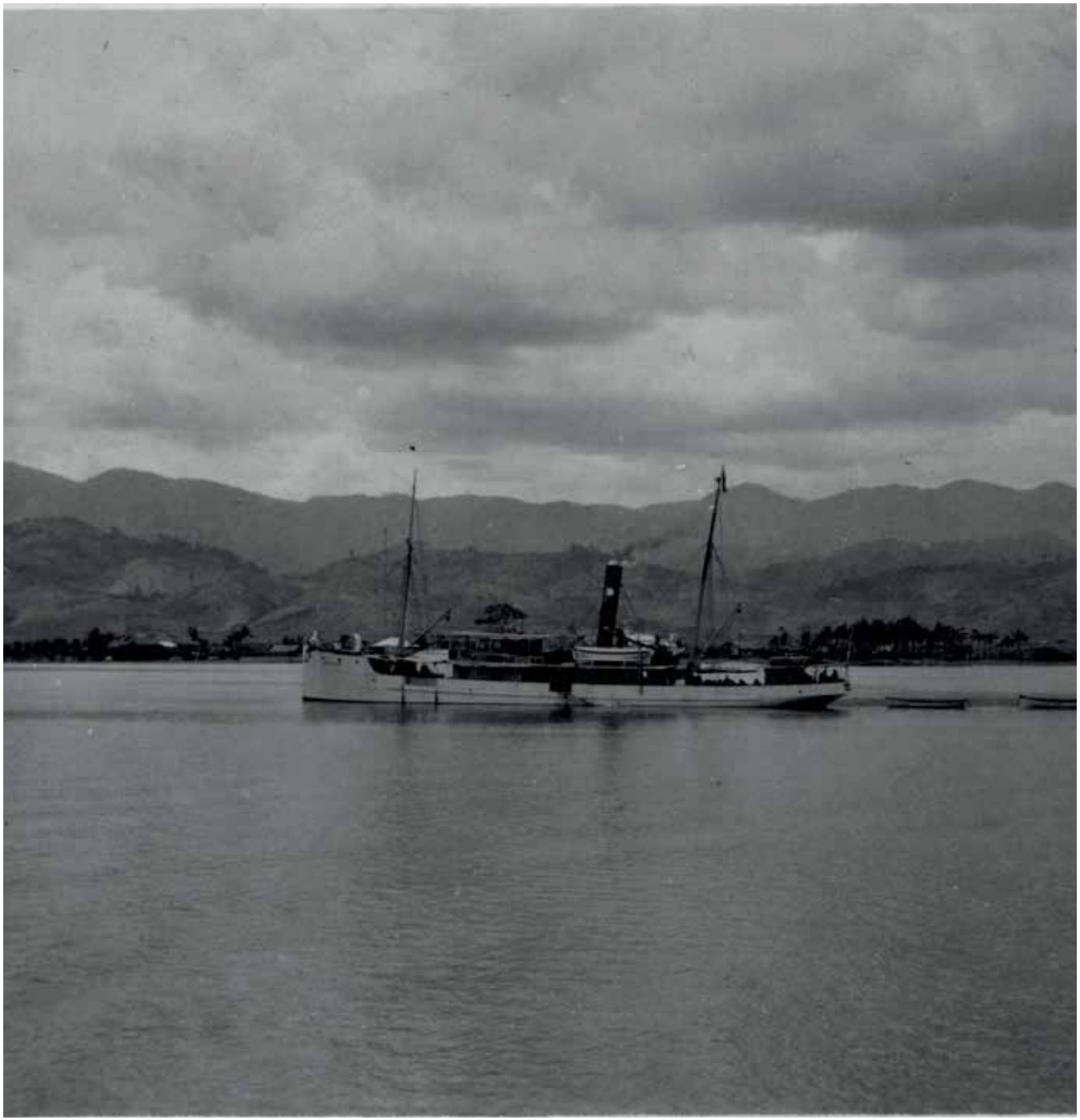
… El sistema que en esta circunscripción se seguía para el acopio era el siguiente: los cosecheros acudían con sus partidas de tabaco a los almacenes locales de la Compañía, y en ellos eran recibidos y pagados por el almacenero. Las entregas las hacía el cosechero en fardos compuestos de 40 manos, componiéndose cada mano de 100 hojas. Estas eran clasificadas por el aforador en cinco clases según su tamaño y naturaleza. Una vez clasificadas se formaban las mandalas, en las que el tabaco sufría una completa fermentación –beneficio- y luego eran empacadas para su envío a los almacenes generales de Lal-loc. La conducción a estos almacenes se hacía por el Río Grande de Cagayan, en la época en que la altura de las aguas lo permitía.

Lal-loc -puerto situado a orillas del Río Grande, cerca de su desembocadura- era uno de los engranajes más importantes en la organización del tabaco en rama de la Compañía. Allí se realizaba el recuento, reaforo, prensado y empacado de todo el tabaco acopiado en la región del Valle, así como del procedente de las haciendas de la Compañía. Desde Lal-loc era enviado a las fábricas de Manila para su elaboración o se preparaba debidamente clasificado para su exportación al extranjero. Los primeros almacenes generales habían pertenecido hasta 1883 a Hacienda española, y fueron adquiridos por la Compañía en pública subasta. Posteriormente fueron ampliados hasta darles una capacidad para albergar dos millones de kilos de tabaco. Una vía férrea de más de mil metros de longitud, servida por doce vagonetas con una capacidad de carga de cuatro fardos cada una, unía los almacenes con el desembarcadero. Todas las dependencias de Lal-loc estaban adscritas administrativamente a la Casa de Cagayan, la segunda Casa encargada del acopio en el Valle de este nombre.

La Casa de Cagayan se componía de una oficina central situada en Tuguegarao, cabecera de aquella provincia, de las comisiones de acopio directo establecidas en diversos pueblos -que inicialmente fueron seis, pero que a finales de siglo, después de haberse suprimido algunos, llegaron a ser catorce- y de la Agencia del distrito de Itaves. Estaban además adscritos a la Casa de Cagayan, los ya citados almacenes de Lal-loc y el servicio de conducciones por vía fluvial….

…Esta era a grandes rasgos la organización que la Compañía dio a los servicios para el acopio de tabaco en el Valle de Cagayan.

Los **Rosés** navegaron en prácticamente todos los buques de la **C.G.T.F.** viviendo todo tipo de aventuras, personales y familiares, destacando entre ellos, por su impacto histórico y emocional, los vapores **VILLEMER**, **RIZAL**, **MAUBAN** y **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**.



Vapor **LAL-LOC** en navegación. En la foto se anota en su llegada a San Carlos (Guinea) lo cual dudamos.
© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 4744-308979. Fons **C.G.T.F**.



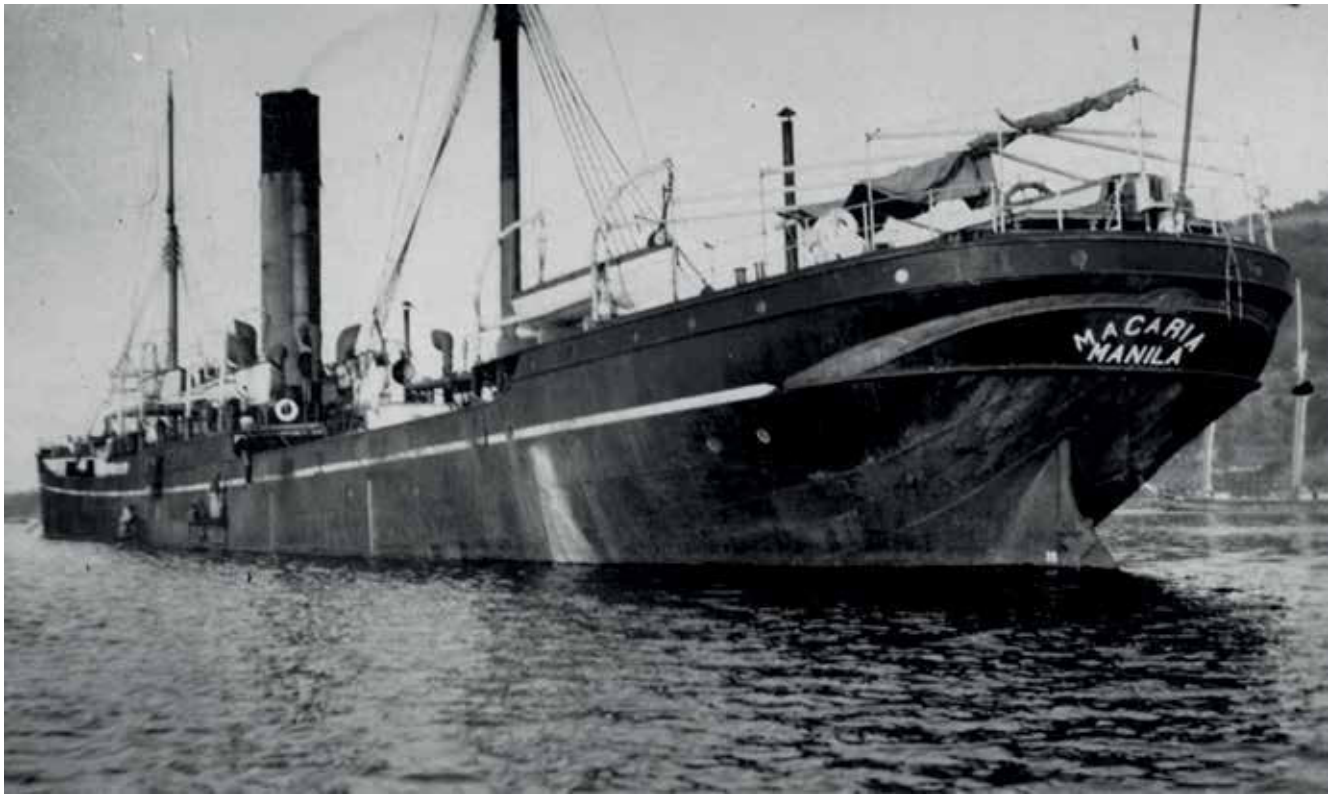
Fragata **CELESTE BURILL** fondeada en Manila, actuando, seguramente, como pontón flotante de almacenamiento.
© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9587-309863. Fons **C.G.T.F**.



El lanchón **CATILLOCHU**, que vivió bizarras experiencias de guerra durante su vida marítima.
© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9596-309866. Fons **C.G.T.F**.

Las líneas de cabotaje fueron recorridas por estos valientes tocando, prácticamente, en todos los puertos importantes del cabotaje filipino.

Con esto, podemos tener, ya, una clara idea de la localización geográfica y la realidad social donde actuaban los marinos que son objeto de estas biografías. Sobre sus vidas, marítimas y personales, como tendría que ser norma para ellos, y para cualquier marino, debe tenerse en cuenta que pasaban meses, y muy a menudo años, sin pisar sus hogares ni ver a sus familias, con lo que tratar de juzgarlos moral, política, o intelectualmente, no ha lugar, sobre todo sin haber pisado aquellas tierras, en aquellos complicados años, o sin haber navegado –durante campañas interminables- aquellos mares ardientes, peligrosos y mortales, preñados de piratas y baguios.



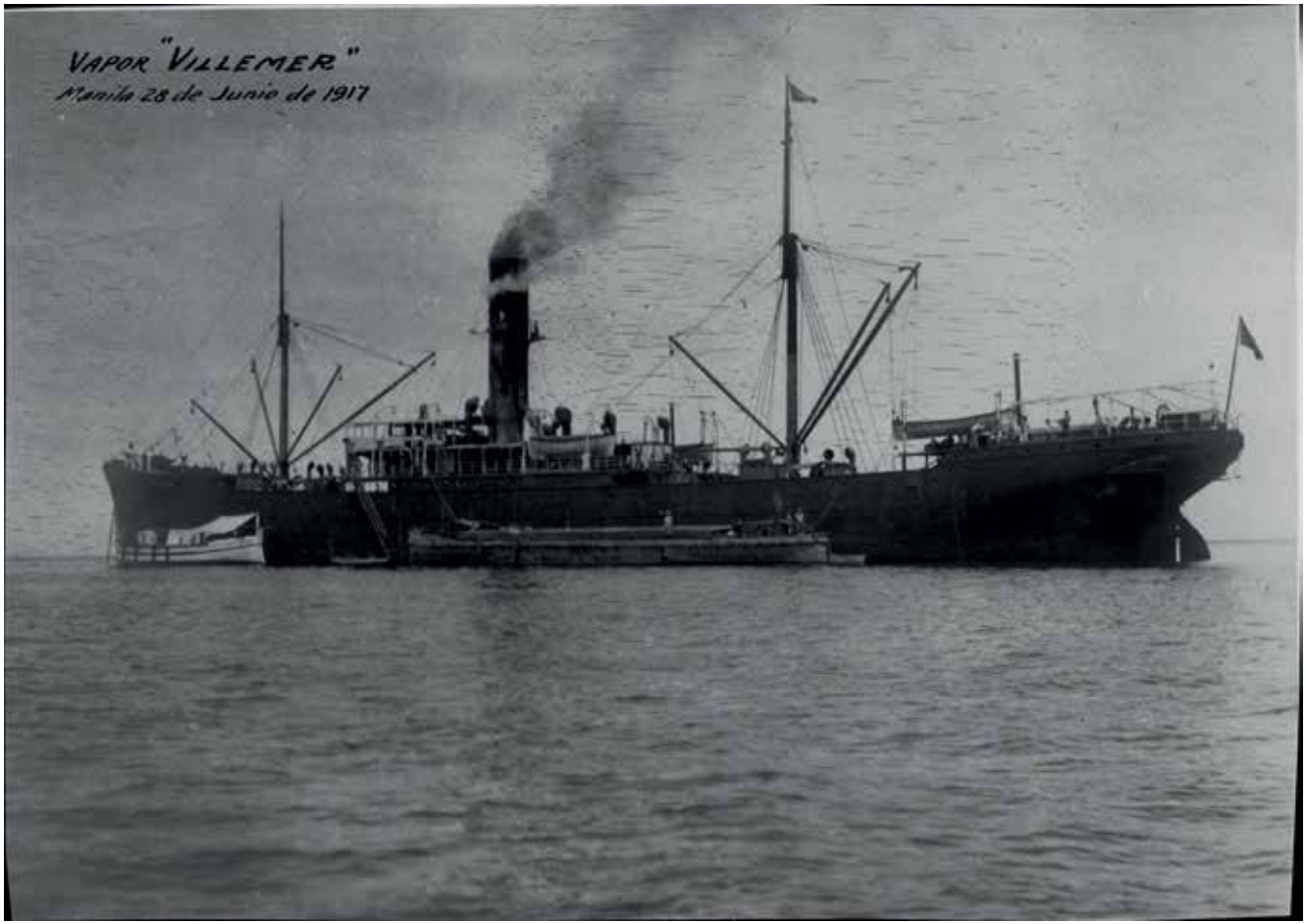
El vapor **MACARIA**, que luego sería bautizado como **VILLEMER**, en Manila.
© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9498-310425. Fons **C.G.T.F**.



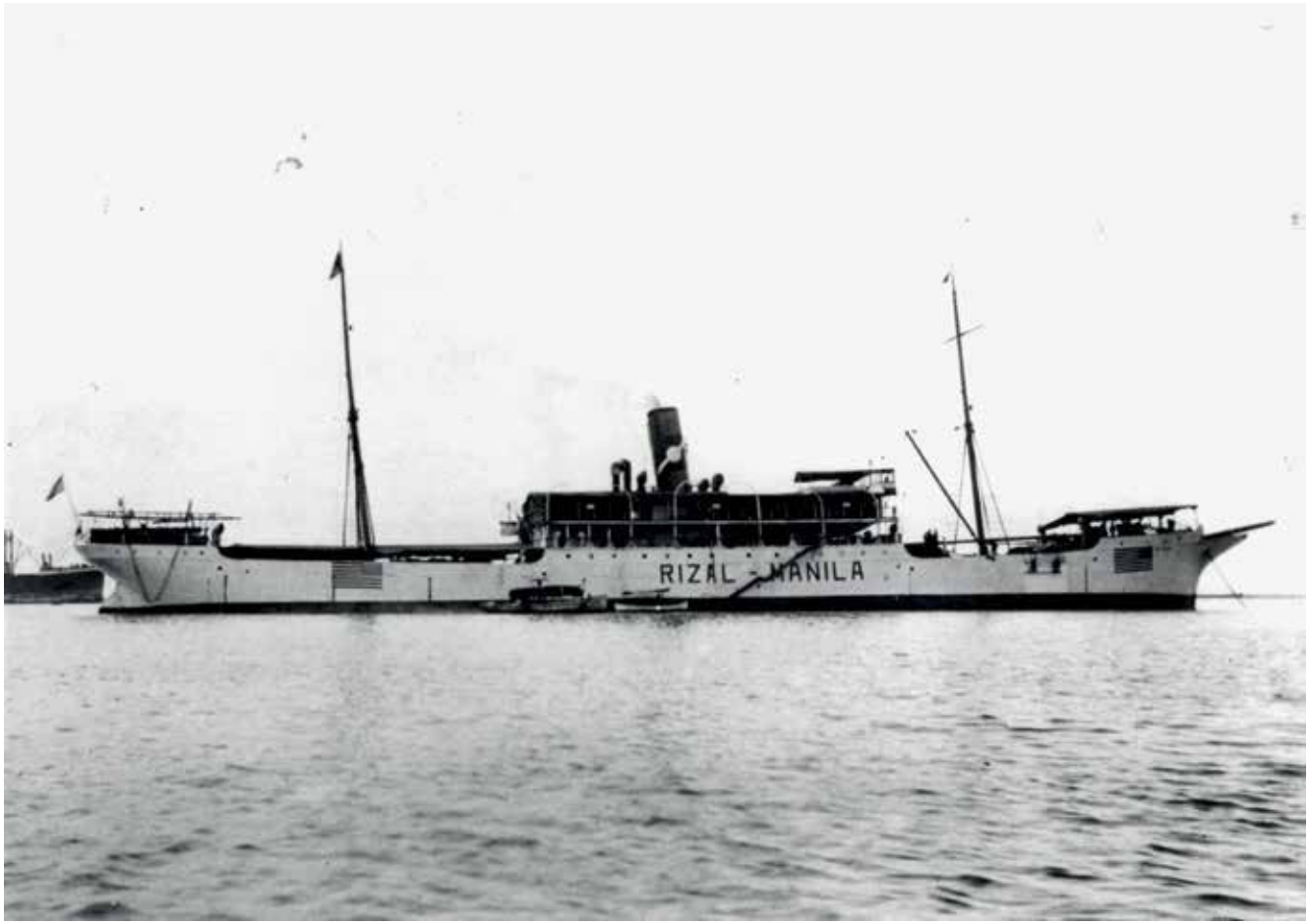
El vapor **M. ARNUS** fondeado en Manila.
© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9571-311197. Fons **C.G.T.F**.



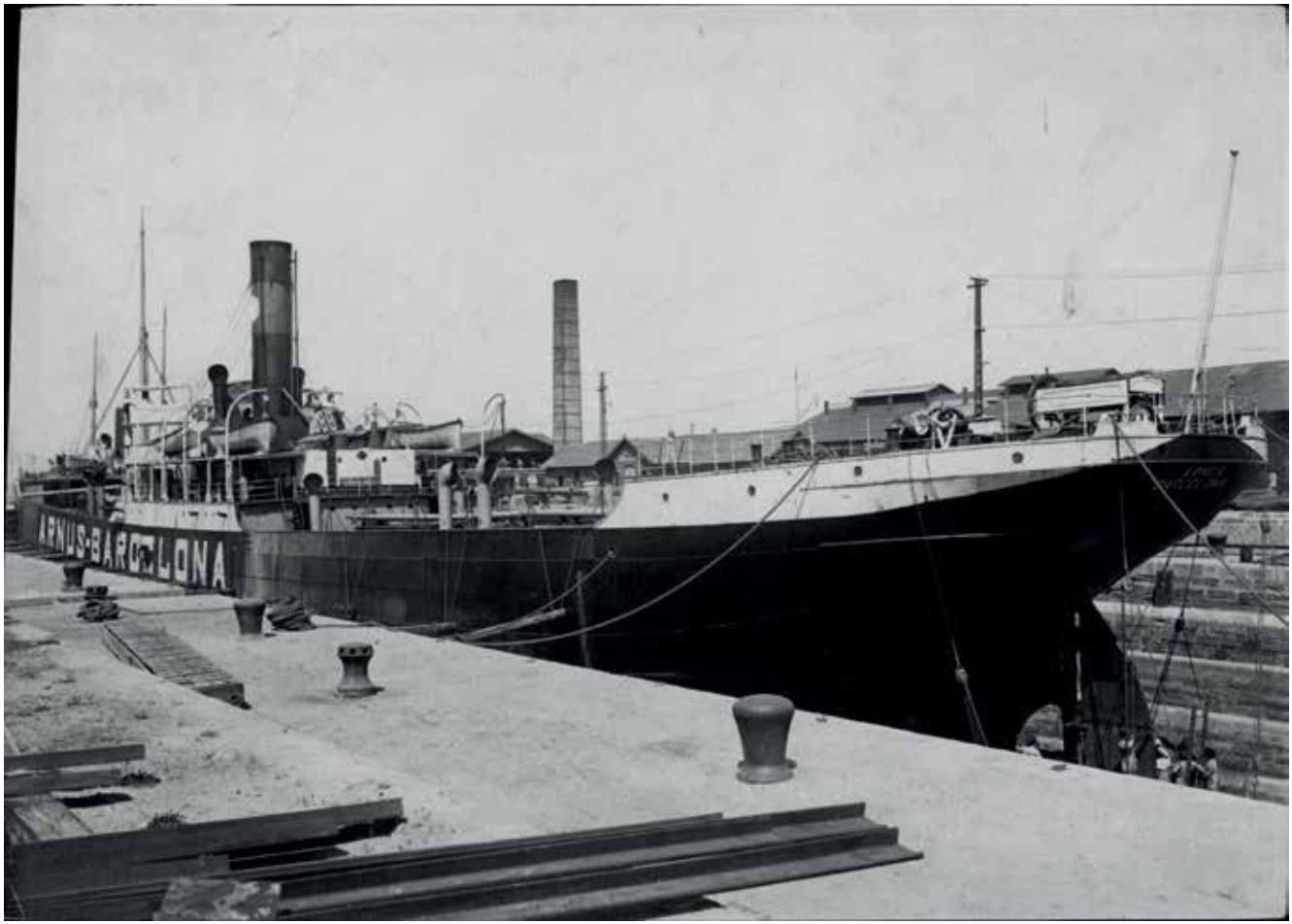
El **SOTOLONGO** en lugar y fecha indeterminados.
© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9468-307934. Fons **C.G.T.F**.



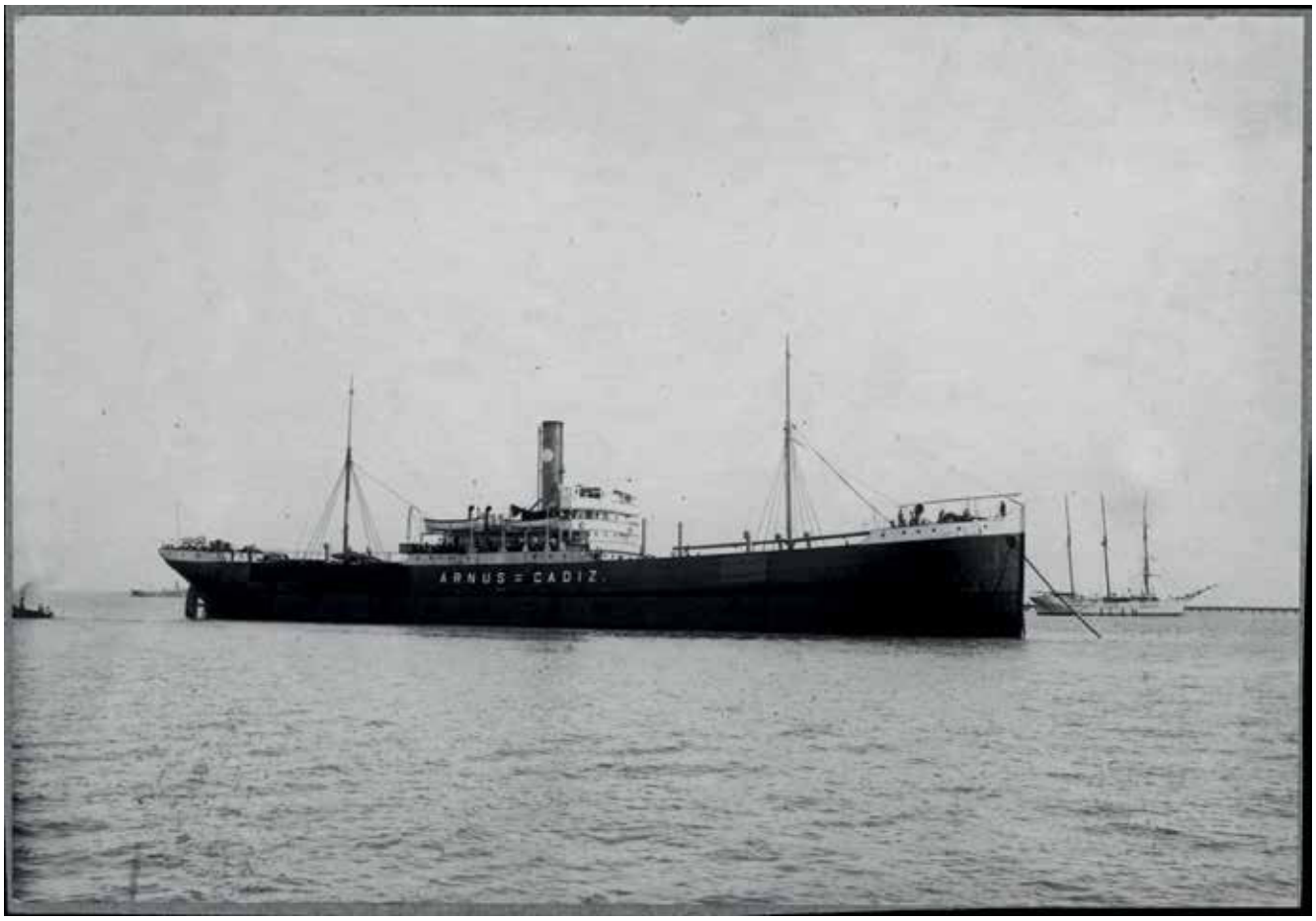
El **VILLEMER** fondeado en Manila el 28 de junio de 1917.
© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9488-307946. Fons **C.G.T.F**.



El **RIZAL** fondeado en Manila. Ca. 1917. Este buque fue torpedeado y hundido en el Mediterráneo.
A bordo iba de 1º maquinista **Gabriel Rosés**.
© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9564-307987. Fons **C.G.T.F**.



El **ARNUS** en lugar y fecha indeterminados.
© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9570-307991. Fons **C.G.T.F**.



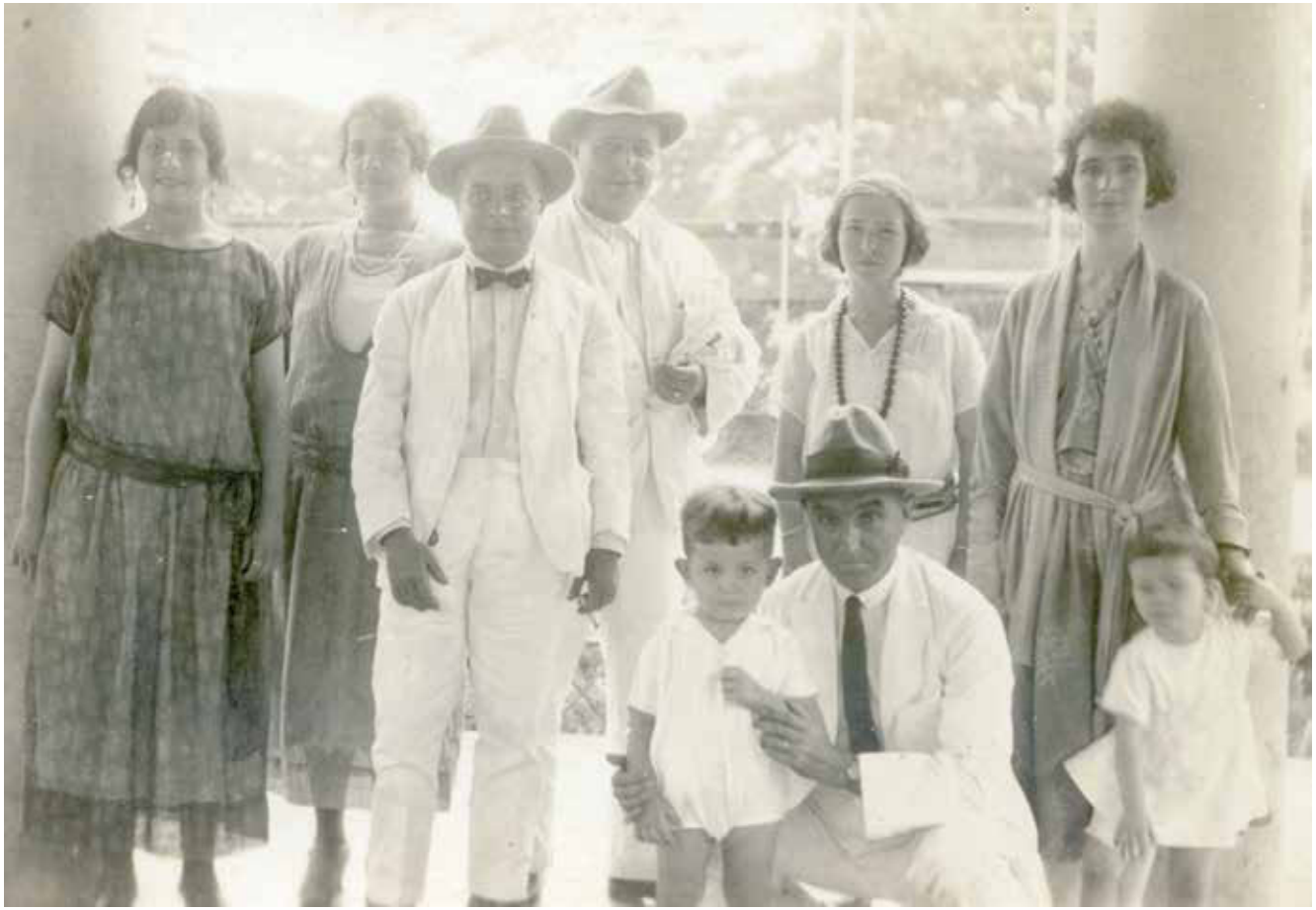
El **ARNUS**, probablemente en la bahía de Cádiz. Ca. 1916.
© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9581-307998. Fons **C.G.T.F**.



El pequeño **MAGAPIT** varado o fondeado en la rivera del rio Cagayan.
Arxiu Nacional de Catalunya. Codi de referència: ANC1-138-N-9602. Prohibida su reproducción sin permiso del *A.N.C*.



La imponente barca **KATHERINE** ya modificada al transporte de petróleo.



ESTIRPE DE MARINOS

Foto de familia.
Foto cedida por **Francesca Rosés**.

La base más solida que tenemos sobre la estirpe de los **Rosés**, son los datos referentes a **Gerardo Rosés Suñol**, cuyo padre fue el también marino **Gerardo Rosés Pons** (nacido el 8 de diciembre de 1827 en el Masnou y fallecido el año 1871) y su madre **Amalia Suñol Fàbregas** (nacida el 20 de abril de 1831 en el Masnou).

A **Gerardo Rosés Pons** le apodaban "*hereu Serinya*" porque a su padre le pusieron como apodo "*Serinya*".

Este apodo es debido a que un **Rosés** de principios del S. XVIII casó con una mujer de apellido **Serinyà**, y de aquí les vino el mote, ya que eran descendientes de aquel **Rosés**.

Ir atrás en el tiempo a partir de **Gerardo Rosés Pons**, es aventurado y complicado, no estando seguros de que los **Gerardo Rosés** encontrados en Internet estén emparentados con nuestros biografiados, aunque el uso del nombre Gerardo era habitual para los ***hereus***.

En cuanto a **Gerardo Rosés Pons**, su padre fue **Gabriel Rosés Oliver** (a) *Serinyà*, nacido en Masnou (Teià) el 4 de diciembre de 1792. Figura como oficio suyo "marino" y su fallecimiento en fecha 3 de enero de 1883, en Masnou.

Gabriel Rosés Oliver caso con **Isabel Pons** –nacida el 14 de abril de 1801, en Marsella (suponiendo que su padre era marino ya que Marsella era un destino habitual de ellos). **Isabel Pons** falleció en Masnou el año de 1872.

Remontándonos mas en la historia familiar, tenemos que **Gabriel Rosés Oliver** era hijo de **Grau (Gerardo) Rosés Pi**, pescador (que a su vez era hijo de **Francisco Rosés**, carpintero y de **Francesca Pi**) y de **Madrona Oliver Mates** (hija de **José Oliver Pontí**, también marino –pescador- y de **Marianna Mates Duran**).

Gerardo Rosés Pi y **Madrona Oliver Mates** se casaron en Teià el 1 de mayo de 1790. **Gerardo Rosés Pi** nació en Teià el 30 de diciembre de 1761.

Respecto a la posible propiedad de buques de pequeño tamaño –llauts o lanchas de pesca- la información recogida en Internet es poco clarificadora. Apuntaremos, sin embargo, anotando nuestro desconocimiento en cuanto a su pertenencia, o no, a la familia **Rosés**, aquí biografiada, los siguientes datos:

En septiembre de 1805 aparece un patrón **Gerardo Rosés** al mando del laúd **SAN ANTONIO**, entrando en Barcelona.

En enero de 1806 volvía a aparecer el patrón **Gerardo Rosés** al mando del laúd **SAN ANTONIO**, entrando en Barcelona, desde Cádiz, en un tránsito de… 42 días.

En la prensa aparece el laúd **SAN ANTONIO**, mandado por el patrón **Gerardo Rosés**, que entraba en Barcelona en septiembre de 1807.

En agosto de 1807 entra en Barcelona, desde Algeciras, al mando del **SAN ANTONIO**.

Entre 1805 y 1808 hay continuas entradas del laúd **SAN ANTONIO** al mando de **Gerardo Rosés**.

En febrero de 1812, con el laúd **LA CARIDAD**, o **CARIDAD**, entraba en Palma, con vino, aguardiente y papel.

El 20 de junio de 1814 se le habilitaba para zarpar a bordo del laúd **LA CARIDAD**.

En 1815 figura un nuevo laúd al mando del patrón **Rosés**; el **VIRGEN DEL CARMEN**.

Con el laúd **SAN ANTONIO** entraba en Cádiz el 14 de noviembre de 1816, procedente de Barcelona.

En diciembre de 1916, al mando del **SAN ANTONIO**, procedente de Cádiz, entraba en Barcelona.

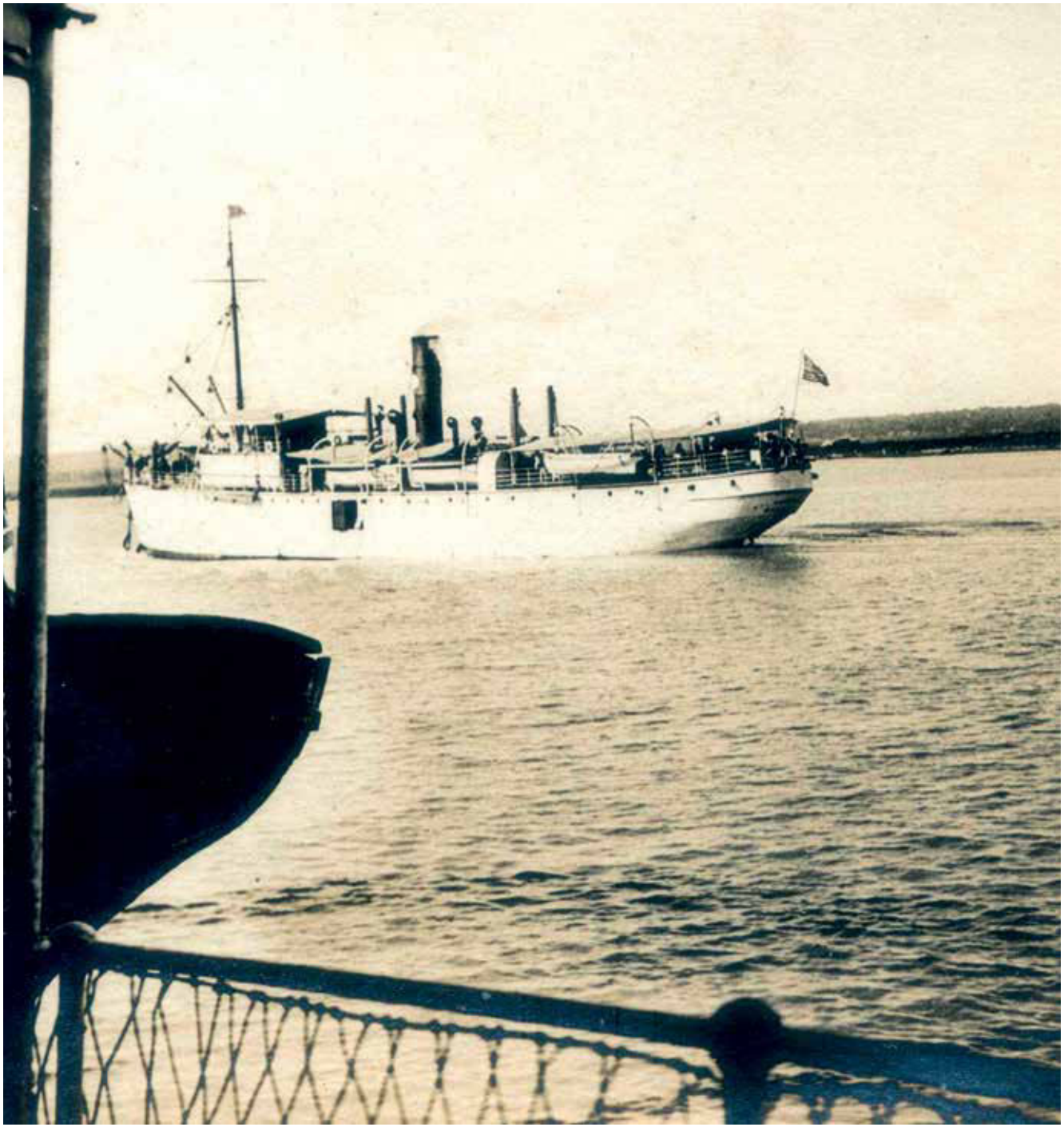
En febrero de 1817, como patrón del laúd **LA CARIDAD**, volvía a entrar en Cádiz, procedente de Barcelona.

Durante el año 1818 aparece siempre al mando del laúd **LA CARIDAD**.

En febrero de 1819 aparece al mando del místico **SAN JOAQUIN**.

A partir de este momento cesan las anotaciones.

La polacra **PARATONS**, ya pasada la mitad del siglo XIX, y según la L.O.B., pertenecía al armador **Gerardo**



El **P. DE SOTOLONGO** en Aparri. Foto cedida por **Francesca Rosés**.

Coll, y, probablemente, en sus inicios, fue propiedad, de don **Carlos Francisco Rosés**, que desconocemos si era una rama de los **Rosés** de Oriente. También hubo un bergantín goleta **CELIA**, siempre en viajes a Montevideo, que según la L.O.B. pertenecía al armador **Carlos Francisco Rosés**.

Nosotros, con las reservas arriba citadas, dejamos constancia de estos datos, para quien quiera tratar de verificar y clarificar estas incógnitas.



ROSÉS SUÑOL, GERARDO *(a) Xami*

Gerardo Rosés Suñol con el uniforme de la **Cía. Trasatlántica**, cuando era capitán interino. Hong Kong. Ca. 1900.

Gerardo Rosés Suñol, fue hijo del también marino **Gerardo Rosés Pons** (Nacido el 8 de diciembre de 1827 en el Masnou y fallecido el año 1871) y de **Amalia Suñol Fàbregas** (Nacida el 20 de abril de 1831.
Fallecida el 25 de junio de 1893 en Masnou).

Gerardo nació el 6 de enero de 1853.

Fueron tres hermanos: **Gerardo, Amalia** y **Josefa Rosés Suñol**.

Vivió en la calle del Pou, numero 7.

El 19 de mayo de 1880 casó con **Paquita Arimón Ferrer**, hermana del también marino mercante **Higinio Arimón Ferrer**.

Tuvo cinco hijos: **Gerardo**, **Gabriel**, **Francisca**, **Pedro** y **Amalia Rosés Arimón**. Los tres varones formaron parte, en su momento, de la **C.G.T.F**.

Desconocemos su fecha de ingreso en la **Cía. Trasatlántica**, que debió ser entre 1885 y 1890.

En junio de 1891 obtuvo el título de capitán de la *Marina Mercante*.

Sabemos que de marzo a diciembre de 1891, con el cargo de 2º oficial, formaba parte de la dotación del **ALFONSO XII**, a las órdenes de su amigo, el capitán **Antonio Gardón**.

El **ALFONSO XII** (2º) era un soberbio vapor que había sido botado el 29 de marzo de 1888, en Neptune yard, Low Walker, y se entrego a **Trasatlántica** el 7 de septiembre de aquel mismo año.

De extrema belleza, con proa de clíper y cuatro grandes palos, los dos de proa cruzados, fue, junto a la pareja **ALFONSO XIII** y **REINA MARIA CRISTINA**, uno de los buques más hermosos de la Marina Mercante nacional.
A diferencia de sus hermanos de flota tenía un toque de distinción único; dos altas y negras chimeneas. De estampa soberbia, fue, en su momento, el buque más grande botado en el Clyde. Allí fue a parar, con mucho orgullo, de 2º oficial, el joven **Gerardo Rosés**.

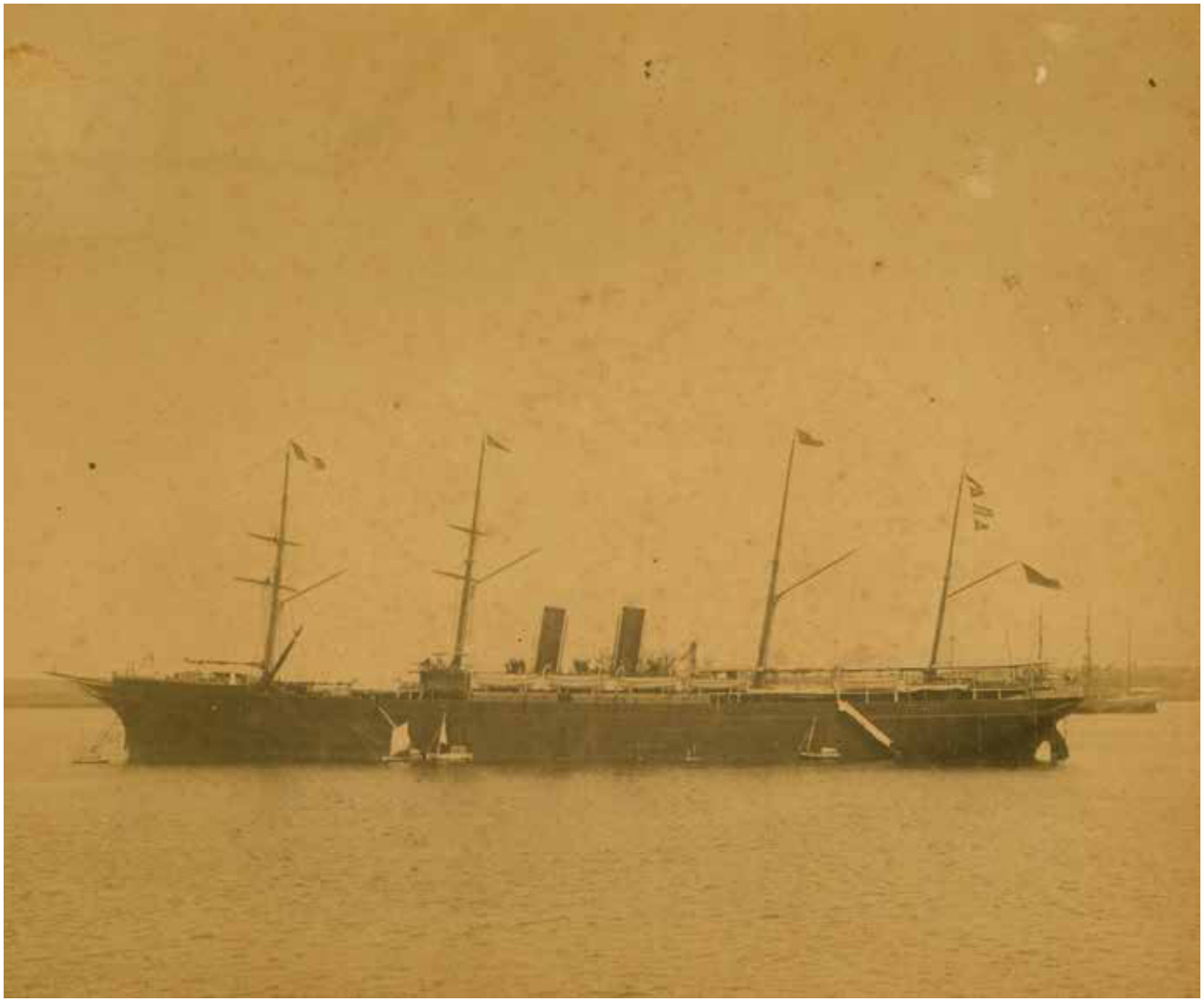
El primer capitán del **ALFONSO XII** fue **Adolfo Chaquert y del Cotorro**, y el buque estaba adscrito a la línea de Cuba y Méjico, aunque al inicio de su vida dio un importante viaje al Plata.

El día 24 de agosto de 1891 entraba el **ALFONSO XII** en Veracruz, llevando de pasajera, o invitada a bordo, a doña ***Emilia Serrano de Wilson, Baronesa de Wilson***. Esta gran escritora y viajera, que recopilaba datos para complementar su monumental ***Historia del Nuevo Mundo***, califico –con gran acierto- el vapor **ALFONSO XII** como "*palacio flotante*". **Gerardo Rosés** tuvo ocasión de conocerla, y, de aquel viaje, es una de las fotos que ilustran este libro.

Más adelante, en febrero de 1894, mientras navegaba en el **CIUDAD CONDAL**, **Gerardo Rosés** se entero de la muerte de su amigo, el capitán don **Antonio Gardón**, y escribió una sentida nota en el *Boletín de la* ***Compañía Trasatlántica*** (28 febrero 1894), que decía así:

D. ***Antonio Gardón****.*
Capitán del vapor correo ***ALFONSO XII****.*
La muerte de este malogrado Capitán, nos impone el triste deber de escribir estos sencillos renglones y con ellos tributar un modesto recuerdo á su memoria. Nosotros tuvimos la dicha de ser subordinados suyos desde Marzo á Diciembre de 1891, en el mismo buque donde ha exhalado su último suspiro; y en este tiempo tuvimos ocasión sobrada de poder apreciar lo mucho que valía como hombre de mar y las excepcionales condiciones que reunía como Capitán, distinguiéndose de éstas el trato con el personal á sus órdenes, que por las buenas formas que empleaba se hacía querer de todos. Separados de él y en distinto tráfico, cada vez que en nuestros viajes nos reuníamos en un mismo puerto y nuestras ocupaciones nos privaban de momento pasar á su buque a saludarle cual deseábamos, allá venia el bueno de D. Antonio á visitarnos, siempre interesado por nosotros, atenciones y deferencias que agradecíamos en extremo, haciendo que por él sintiéramos afecciones entrañables. Deploramos vivamente esta pérdida, pues con ella perdemos á un verdadero amigo. Descansen en paz sus restos, y que Dios haya acogido en la santa gloria, un alma noble y generosa, y aunque para siempre desaparezca del mundo de los vivos, su grata memoria siempre vivirá en nosotros.
Gerardo Rosés*. Vapor* ***CIUDAD CONDAL****, New York, 16 Febrero 1894.*

El 7 de enero de 1892 trasbordo en la Habana al vapor **CIUDAD CONDAL**, con el cargo de 1º oficial interino, procedente del **ALFONSO XII** en el que ejercía de 2º oficial. El buque estaba al mando de don **Miguel Carmona**, y de 2º oficial iba su paisano y amigo don **Juan Bonet**.



El elegante vapor **ALFONSO XII** (2º) fondeado en La Habana. *Arxiu Municipal del Masnou*.

El **CIUDAD CONDAL** era una vieja gloria que fue, en origen, el **WASHINGTON**. Fue construido por los astilleros *Oswald & Co.*, en Inglaterra, para intereses de la *Baltischer Lloyd* (*Stettiner Amerikanische Dampfs A.G.*)**.** Su número de grada fue el 131, y fue botado en mayo de 1873. En 1875 paso a la contraseña nacional, a intereses de **A. López y Compañía**, con el nombre de **CIUDAD CONDAL**.

Debemos recordar que el **CIUDAD CONDAL** fue el último de los vapores en que navego el ilustre poeta Rvdo. D. **Jacinto Verdaguer y Santaló**, nacido en Folgarolas, Barcelona, el 17 de mayo de 1845, y fallecido en Vallvidrera, el día 10 de junio de 1902. Fue, sin duda, el capellán más famoso de la **Cía. Trasatlántica**.

Suponemos que durante un breve periodo de tiempo –de limites indeterminados- trasbordo al **HABANA**.

El 26 de febrero de 1894, procedente del vapor **HABANA**, tomaba el mando, provisionalmente, del **CIUDAD CONDAL**. Durante esta comisión, y demostrando gran iniciativa y arte marinero, constato, y dio fe, de la presencia de unos bajos no documentados en la entrada del puerto de Veracruz. En el *Boletín de la Compañía Trasatlántica* (30 junio 1894) se anotaba:

Descubrimiento de un placer en la travesía de Veracruz á Progreso, no señalado en la Carta.
*El Capitán del vapor **CIUDAD CONDAL**, **D. Gerardo Roses**, participa a la Compañía con fecha 30 de Mayo último, que en la reciente travesía efectuada de Progreso a Veracruz y en sitio en que la Carta señal a de fondo de 27 a 31 brazas, notó un cambio de color en el agua que a poco de percibirlo volvió de nuevo á convertirse en el natural.*
Sospechando que lo observado pudiera ser algún bajo fondo, en el viaje de retorno procuró estudiar este particular aprovechando las favorables circunstancias del tiempo.
Con sus observaciones practicas pudo analizar el placer en cuestión, previa una serie de sondeos que si no testimonian suficientemente la completa y total investigación de toda la superficie del bajo, acusan desde luego un bajo fondo de siete ú *ocho brazas en sitio precisamente señalado con 27 brazas por los mejores planos publicados.*
El centro de este placer quedó situado por rumbo y distancia navegada, resultando hallarse en Lat. N 20º 50´30" Long. O. 86º 7´0" y se halla á 7,5 millas al S. verdadero del «Triangulo noroeste» y à 8,0 millas al S. verdadero del Triangulo SE.
El sondeo verificado se redujo á recorrer dos líneas en la dirección E—O y N—S pasando por el centro del placer, así como de recorrer también el veril. Se ignora el braceaje en el espacio no sondado.



En esta foto datada en 1891, a bordo del **ALFONSO XII** (2º) se ve a **Gerardo Rosés Suñol**, de pie, a la izquierda. A su izquierda, su paisano **José Coll Rosiñol**, y sentado en el centro, delante de él, el capitán don **Antonio Gardón**. También se ve al 1º maquinista, Mr. **Henry Gray**. *Arxiu Municipal del Masnou*.

La palabra ***placer*** es un canarismo que significa una zona de baja profundidad del fondo marino cubierta de algas y muy abundante en pescado.

El 25 de mayo de 1895 **Gerardo Rosés** desembarco del vapor **SAN IGNACIO DE LOYOLA**, en el que servía como 1º oficial interino, ***con licencia para tomar aguas***. Este eufemismo equivalía a decir ***con licencia por enfermedad***. Las largas campañas a bordo, a veces en climas tropicales extremos, minaban la salud de los marinos que necesitaban de descanso y balnearios para reponerse.

El 22 de junio de 1895 embarco de nuevo, como 1º oficial interino, en el vapor **ALFONSO XII**, desembarcando de ese buque el 30 de julio de 1895. Era el tiempo de los grandes embarques de tropa a Cuba. Gracias a estos embarques, y a su competente trabajo, **Gerardo Rosés Suñol** ganaría la *Cruz blanca del Merito Militar, de primera clase*.

En el libro de la *Colección **Trasatlántica***, *2.2, El segundo **ALFONSO XII***, se daba cuenta de esta expedición:

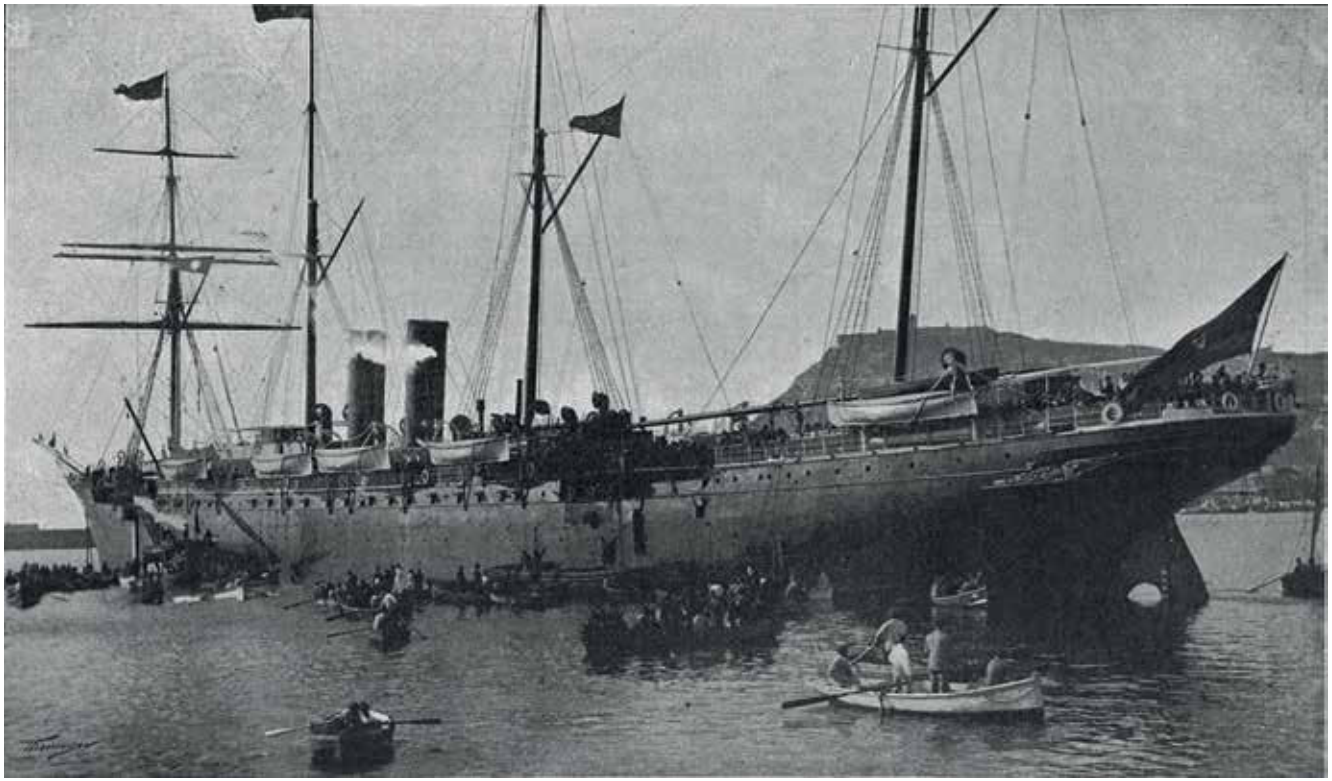
Procedente de Santander, llegaba a Barcelona el domingo 22 de junio con algunos efectos y 2 pasajeros. En Barcelona se reorganizaba el llamado batallón Aragón y se alistaba también el llamado Gerona, según anotaba La Vanguardia, en su edición del miércoles 26 de junio de 1895:
*El batallón de Gerona, debe llegar de Zaragoza a las cuatro y media de esta madrugada, en tren militar. Desde la estación irá si muelle nuevo de la Barceloneta y á las seis se embarcará en el vapor-correo **ALFONSO XII**. Enseguida hará lo propio el batallón de Aragón, que al efecto saldrá á las seis del cuartel de Jaime I.*
Las músicas de Luchana y Alfonso XII y la banda municipal irán é esa hora al nombrado muelle para tocar algunas piezas musicales mientras se verifica el embarque de dichas tropas.
El citado buque, zarpará de este puerto tan pronto como queden embarcados los expresados batallones, y por esta razón los pasajeros particulares debieron dormir anoche á bordo.
El Ayuntamiento regalará una peseta y tabaco a los soldados, dos pesetas á las clases y habanos á los jefes y oficialas.
Dirigirán el embarque el comisario de guerra don Juan Van-Wabre y el comandante de Estado Mayor don Alfredo Sierra.
En dicho vapor embarcarán además el profesor de 2ª de veterinaria militar don Juan Matamoros; capellán 1º don Francisco Molina; médico 1º de Sanidad militar don Manuel Andrés, y el primer teniente de caballería don Federico Ochotorena.



Vapor **CIUDAD CONDAL**. En este vapor **Gerardo Rosés** efectuó valiosos trabajos para la **Cía. Trasatlántica**.



Escena marinera a la entrada del puerto de Cádiz. Vapor **ANTONIO LOPEZ** (2º). *Adolfo Giraldez Peñalver*.



El vapor **COLON** embarcando tropas en Barcelona. 23 de noviembre de 1895.
Foto de la revista *La Ilustración Artística*. 2 de diciembre de 1895.

*Ayer fueron embarcados en el **ALFONSO XII** 1.800 fusiles Remigtons.*
*El embarque de tropas se realizo mediante vaporcitos golondrinas y, por orden directa del **marqués de Comillas**, el **ALFONSO XII** cargó un crecido número de sacos de harina para hacer frente a posibles necesidades durante la travesía si por algún imprevisto aquella se hiciese más larga de lo previsto. Estos sacos de harina se vendían en Cuba –si no se consumían en el viaje- y con su beneficio se compraban otros nuevos para tener siempre harina fresca durante los viajes.*
*El **ALFONSO XII** levó anclas á las nueve y minutos de la mañana del día 26 de junio de 1895. En total más de 1.800 hombres se enviaban directamente a Cuba. Durante su salida el vapor colonial fue escoltado por decenas de pequeños buques y golondrinas que le despidieron emotivamente.*
De Barcelona fue directo a Puerto Rico, descargando parte de la carga y desembarcando parte de la tropa, saliendo de esta plaza el día 9 de julio en dirección a Gibara, para posteriormente ir a La Habana, levando anclas de aquella hermosa bahía el 17 de julio con destino a Vigo.

El 30 de julio de 1895, de vuelta a España, en Vigo, desembarcaba el 1º oficial, **Gerardo Rosés**, siendo sustituido por el de igual graduación **Manuel Zaragoza**.

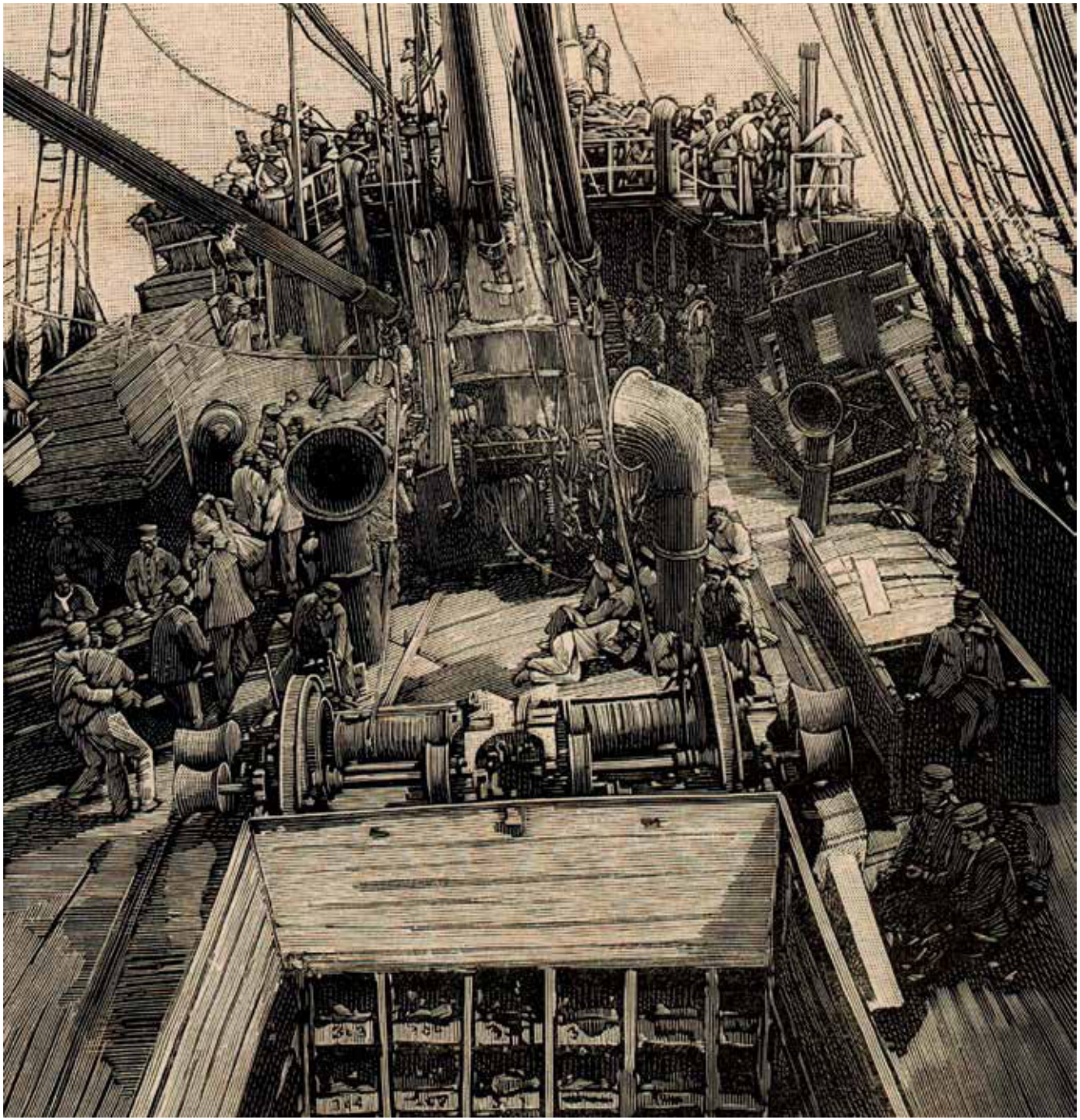
El 1º de agosto de 1895 fue por tierra a Londres para embarcar, con el cargo de 1º oficial interino, en el fabuloso vapor **COLON**.

Como todos sus compañeros de flota, **Gerardo Rosés** era un peón en aquella fabulosa operación logística emprendida por la **Trasatlántica**. La guerra inminente y los disturbios en las colonias, hicieron que el Estado solicitase a la **Compañía Trasatlántica** la disponibilidad de buques para el transporte masivo de tropas. La respuesta de la Compañía fue el fletamento, con posterior adquisición en algunos casos, como veremos, de hasta 10 grandes liners. Dos de ellos, gemelos, pasaron a llamarse **COLON** y **COVADONGA**; eran los preciosos **ARAWA y TAINUI**, de *Shaw, Savill & Albion*.

Poco tiempo debió estar **Gerardo Rosés** en el **COLON**, ya que paso al **SANTIAGO** –otro de los fletados- desarrollando los mismos cometidos de transporte de tropas

El 6 de octubre de 1895, procedente del vapor **SANTIAGO**, embarcaba en Cádiz, de 1º interino, en el vapor **ALFONSO XII**.

La incorporación de **Gerardo Rosés** al **ALFONSO XII** se hizo mientras el buque se convertía en crucero



Escena en Cádiz del embarque de los batallones del Rey y León en el vapor **COLON**.
Por estos servicios, **Gerardo Rosés** recibió valiosas condecoraciones.

auxiliar en el dique de Matagorda. El capitán del buque era, en aquel momento, **Francisco Moret y Martin**. Este capitán no dejaría el mando del **ALFONSO XII** hasta la destrucción de este, por los americanos, en 1898.

El día 12 de noviembre de 1895, el **ALFONSO XII** zarpaba de Cádiz, con 1.656 pasajeros a bordo, llevando, además del batallón de infantes, a 276 reclutas voluntarios, 154 soldados, 23 guardias para Cuba y 105 reclutas para Puerto Rico. Llevaba también 222 cajas de pólvora-embarcadas desde la balandra **MARIA**- una batería de cañones rodados –cuatro de bronce- que se habilitarían para armar buques cayeros mercantes en Cuba, 800 granadas, unos machetes de nuevo diseño para oficiales y los dos millones de pesos antes citados (Fuente: ***El Guadalete***. 13 noviembre 1895)

Rosés iba de 1º oficial a bordo, lo que, en un buque decimonónico, suponía cargar con todos los trabajos y responsabilidades. Una autentica tortura física y mental que requería, y requiere, de hombres de carácter excepcional.

En enero de 1896 se le concedía la ***Cruz blanca del Merito Militar***, de primera clase, por su actuación, en el cargo de 1º oficial, en los transportes de tropas a Cuba a bordo del **ALFONSO XII**.

El 20 de enero de 1896, **Gerardo Rosés** tuvo el privilegio de convivir con los protagonistas de aquella historia, ya que el general *Martínez Campos* regresaría a la Península en el **ALFONSO XII**. El día 20 de enero, tras una despedida afectuosa al general, el vapor dejaba La Habana, y habiendo embarcado a todo el Estado Mayor del famoso militar emprendía su vuelta a casa.

Carlos Llorca Baus, en su libro *La **Compañía Trasatlántica** en las campañas de Ultramar*, cita sobre este episodio:

…En la carta de dimisión que dirige a Cánovas, concluye Martínez Campos…estamos jugando la suerte de España; pero yo tengo creencias y son superiores a todo y me impiden los fusilamientos y otros actos análogos. La insurrección hoy en día es más grave, más potente que a principios del 76; los cabecillas saben más y el sistema es distinto al de aquella época.

Se esperaban revueltas en Coruña a la llegada de ***Martínez Campos***, pero estas no se dieron y el vapor, tras descargar un importante cargamento de azúcar, procedió a Santander. La descarga del azúcar, res-



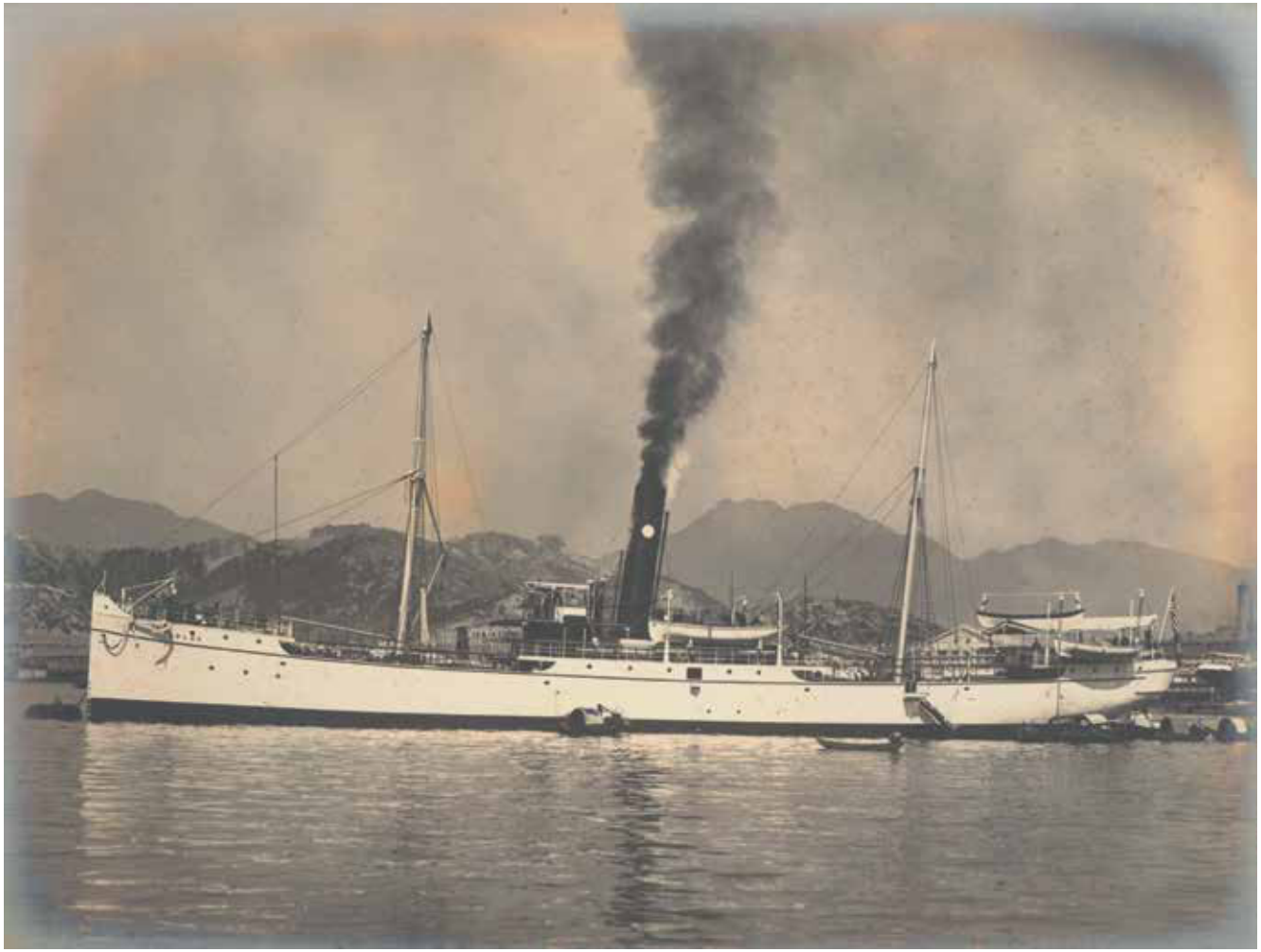
El **UNION** en operaciones de alargamiento y transformación en Hong Kong.
© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9444. 309848. Fons **C.G.T.F**.

ponsabilidad directa del 1º oficial **Gerardo Rosés**, notable en su cantidad y rapidez, salía reflejada en la *Revista de Navegación y Comercio*, Núm. 175, Año VIII, en su edición del 15 de febrero de 1896, en que se citaba:

Puerto de la Coruña.
Coruña 6 de febrero de 1896.
Sr. Director de la Revista de Navegación y Comercio.
Muy Sr. mío y de toda mí consideración: Tengo la satisfacción de escribir á V. para manifestarle con sumo gusto, la sorpresa que en esta población causó la rápida operación de descarga, efectuada por el vapor-correo de la ***Compañía Trasatlántica, ALFONSO XII****.*
Este magnífico buque, fue el que trajo desde la Habana al ilustre general Martínez Campos, saliendo de aquel puerto el día 20 de Enero y llegando á éste el 2 del actual, durante la travesía, fue sorprendido por contrarios y violentos temporales que retrasaron bastante el viaje.
Para el comercio de esta plaza conducía más de 800 toneladas de carga en su mayoría sacos de azúcar. Este numeroso cargamento lo alijó en el corto espacio de tiempo de 14 horas, lo cual causó extraordinario asombro y sorpresa, siendo el primer caso que se presenta en este puerto, de haber realizado la descarga en tan poco tiempo y con tal rapidez, de tan excesivo número de toneladas de carga.
Toda la prensa local dedicó con justicia artículos encomiando el orden y la disciplina que deben existir en dicho buque, y envíandolé la enhorabuena al ilustrado y experto capitán D. ***Francisco Moret****, lo mismo que á la digna oficialidad á sus órdenes por el hecho que dejo mencionado.*
La Revista de Navegación y Comercio, es lo que con más gusto se lee siempre abordo de los buques, y esto influirá en su ánimo, Señor Director, para dar salida en sus columnas á estas mal trazadas líneas, que servirán de estímulo á mis compañeros, los cuales verán que es de justicia, hacer público nuestro tributo de admiración y respeto, á nuestros queridos compañeros los del ***ALFONSO XII****.*
Antonio López Perea.
Profesor de Astronomía y Navegación.

En el siguiente viaje, en que el **ALFONSO XII** actuaba como transporte de tropas, el 19 de marzo de 1896, salía de Coruña en dirección a la Gran Antilla, directo a La Habana, llegando el día 2 de marzo de 1896, fondeando en la bahía y descargando carga y tropa entre aclamaciones populares de residentes españoles.

El 28 de mayo de 1896, después de un periodo de entrenamiento militar y artillado, salió de Cádiz en dirección a Barcelona, para un nuevo viaje regular, aunque en realidad siguió embarcando grandes canti-



El vapor TARLAC que mando **Gerardo Rosés**. Fons: Familia **Gibernau Maristany**.

dades de tropa y material bélico; la situación en Cuba era de guerra total no declarada, ya que-a efectos prácticos- suponía una guerra civil entre una nación soberana y su colonia.

El 30 de mayo llegaba a Barcelona y, estando fondeado, cargaba en primera instancia 127.000 cartuchos para fusiles ***Remington*** modelo 1871, que procedían del Parque de artillería de Jaca.

El día 5 de junio de 1896 dejaba Barcelona en un nuevo viaje intercontinental, embarcando en aquel puerto a 121 individuos de tropa –voluntarios rezagados- con destino a la guerra en Cuba; en sus costados eran bien visibles cuatro grandes cañones y dos ametralladoras pesadas, más otras dos de estas, sin montar, pero listas para ser usadas.

En este viaje se estrenaba el sistema de tripulaciones mixtas –militares y civiles- en que el mando en cuestiones de navegación recaía en los capitanes de **Trasatlántica**, y el mando en operaciones militares en personal del Cuerpo General de la ***Armada.***

A las 1330 horas de la tarde del 10 de junio de 1896, zarpaba de Cádiz con 135 tripulantes y un total de 815 pasajeros, junto a 163 sacas de correspondencia. Emprendía un nuevo viaje –esta vez triste- a la muy conflictiva Cuba.

El 29 de julio de 1896 se le concedió a **Gerardo Ros**é**s** la efectividad como 1º oficial.

Todos los viajes que realizo **Gerardo Rosés** en el **ALFONSO XII** fueron para llevar tropas a Cuba.

El 28 de noviembre de 1896 desembarco en Cádiz del **ALFONSO XII** con licencia bien merecida.

En 16 diciembre de 1896 embarcó en el vapor **ANTONIO LOPEZ** procedente de licencia. Este bonito buque se perdería en la guerra hispano-americana bajo el mando de un masnouense ilustre; don **Ginés Carreras Roca**, que sería su capitán en aquel buque.

El **ANTONIO LOPEZ** (2º) fue un soberbio liner, en su momento, pero ya sobrepasado en las fechas en que **Gerardo Rosés** embarco en el.

La construcción de los grandes vapores trasatlánticos de antaño, siempre tenía gran resonancia mediática,



Intenso tráfico en el interior del puerto de Manila. Atracado a muelle el **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**.
© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 2920. 310685. Fons **C.G.T.F**.

y el **ANTONIO LOPEZ**, en su momento, fue un vapor de importancia. En el diario *El Eco de la Provincia de Gerona*: diario político, de avisos y noticias, Año II, Número 59, edición de 10 de febrero de 1882, se leía:

*…"Ha sido ya botado al agua, en Dumbarton, el magnífico vapor **ANTONIO LOPEZ**. Tiene de eslora 410 pies; de manga 46 y de puntal 33. Su casco es de acero y su capacidad para alojar 150 pasajeros de primera, 72 de segunda y hasta 1200 de tercera.*
*En los muros de popa tiene los camarotes de primera cada uno de los cuales tiene dos literas y un sofá, hallándose situados alrededor de un gran salón espléndidamente decorado al estilo árabe, con cuadros que representan asuntos del **Cid**.*
En la cubierta, y alumbrado y ventilado por lumbreras acristaladas, se halla el comedor, cuya magnificencia está en consonancia con la general del barco.
En los camarotes de segunda existen cuatro literas, disponiendo los pasajeros que los ocupen, de otro comedor situado en la proa.
Los oficiales y maquinistas se alojan en una cámara especial situada en el centro de la cubierta, y el resto de la gente de abordo en el castillo de popa.
Este vapor es el primero que la empresa ha mandado construir de planchas de acero y aljibe celular para lastre, y bajo cubierta tiene instalada una despensa refrigerante, donde obtiene la baja temperatura para mantener en buen estado de conservación los víveres.
Se emplean los aparatos de ventilación de Roberstan y se utilizaran los eléctricos de Siran para el alumbrado.
La construcción del vapor está contratado en 10.400.000 reales, pero para ponerlo en estado de navegar y prestar servicio costara 12 millones"…

Su último embarque en buques de la **Cía. Trasatlántica** seria en su buque talismán.

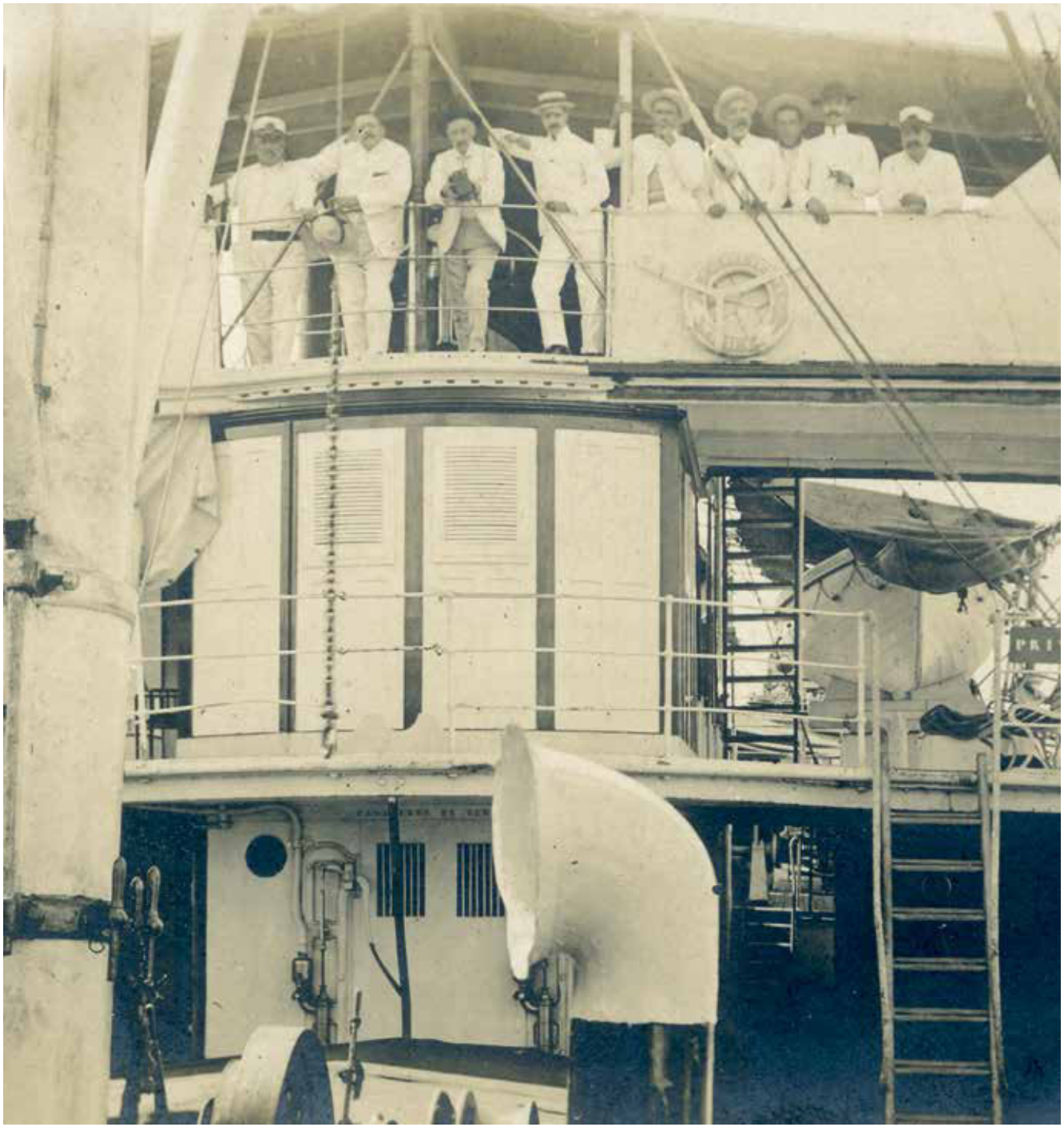
El 29 de marzo de 1897 **Gerardo Rosés** trasbordo en Cádiz al **ALFONSO XII** procedente del **ANTONIO LOPEZ**. En este buque volvió a estar a las órdenes del capitán **Francisco Moret**.

Tras unos viajes regulares, aun con carga y personal militar, **Gerardo Rosés**, el 16 de junio de 1897, desembarco en Barcelona del **ALFONSO XII** y fue de transporte a Manila en el **LEON XIII** para tomar el mando de un vapor de la **C.G.T.F**.

Llego a Manila el 17 de julio de 1897, en plena revolución filipina. Desconocemos el cómo, y el porqué,



El capitán **Gerardo Rosés Suñol** en el castillo de proa del **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**.
Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.



Escena a bordo del **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.



Escena a bordo del **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

de esta decisión personal de **Gerardo Rosés**, pero con ella sello su destino, y el de sus hijos, que pasarían a ser marinos de Oriente.

Inmediatamente ingreso en la **C.G.T.F**., el 13 de agosto de 1897, con un sueldo anual de 1.500 pesos. Un muy buen sueldo para la época.

Desconocemos si tuvo mando de buques de 1897 a 1899, creemos que no, pero sabemos que actuó de práctico en el rio Cagayán. Así, en el libro ***ANTONIO LOPEZ Y MAGAPIT***. *La flotilla del Rio Grande de Cagayan*, perteneciente a la *Colección Trasatlántica*, *5.1*, se anota que en fecha 13 de junio de 1898:

*…A las once y media de la mañana fondeó el **CLARA** en Lacl-loc. Traía de Capitán á Hen J. Bruhun* y práctico á ***Gerardo Rosés**; venía bastante correspondencia de la Compañía para sus representantes y Empleados en el Valle, alguna particular de España y Manila para los peninsulares, entre los que yo fui agraciado con carta de mi familia; la oficial brillaba por su ausencia; ni siquiera una carta particular de los Jefes en Manila para conocer nuestra situación ó decir algo de lo que allí pasaba; esto me indignó en estremo; no por ello, ni por las noticias alarmantes que el práctico señor **Rosés** dio, desistí del propósito que tenía de no abandonar mi puesto, ni permitir que los demás lo abandonaran; por el contrario, el desprecio que sentí á los que de tal modo lo hacían con nosotros, me animó mas á cumplir con mi deber…*

Aquel trabajo, o practicaje, era extremadamente difícil. El Cagayan tenía grandes avenidas en la época de lluvias, y grandes sequias durante el estiaje, que creaban corrientes y bajos no identificados; **Gerardo Rosés** demostró su pericia marinera en aquellos años, lo que le valió la confianza de sus superiores.

Finalizada la guerra con los americanos, los servicios de **Gerardo Rosés** fueron requeridos por la **Compañía Trasatlántica**, para una comisión especial. Sabemos que en marzo de 1899 iba a bordo del vapor **RIO NEGRO**, de *Chargueurs Réunis*, mandado por el capitán **Agustín Richard**. Sus servicios fueron muy destacados y profesionales y recibió la felicitación de las autoridades. El viaje lo resumía el diario *Las Provincias*, de Valencia, en su edición del 19 de marzo de 1899:

Los repatriados de Filipinas.
*Según dijimos, anteanoche, a las doce llego a nuestro puerto el vapor **RIO NEGRO**, trayendo una expedición de repatriados del Archipiélago filipino, los cuales, por la hora de la llegada, quedaron a bordo con el ansia natural de que llegase el día para pisar al fin la tierra española.*



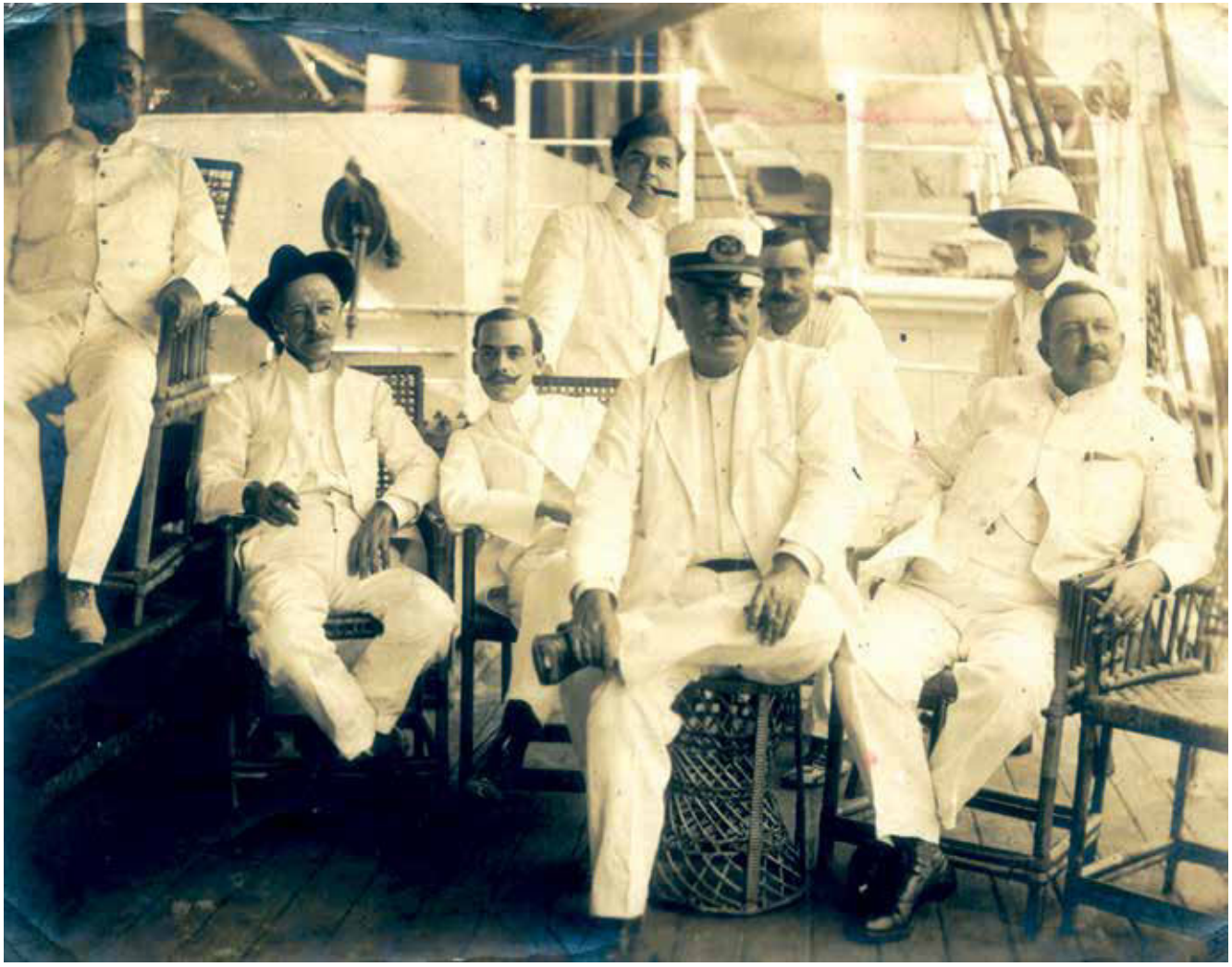
Escena a bordo del **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**. A la izquierda el capitán **Gerardo Rosés**.
Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

Jefes, oficiales y soldados pasaron largo rato sobre cubierta contemplando los desiertos muelles; pero al cabo se dio la orden de silencio y todos fueron en busca de las literas, que quedaron abandonadas en los primeros albores de la mañana.
Hecho el baldeo del buque, la cubierta, la toldilla y los puentes volvieron a verse llenos por la tropa y por las familias de la oficialidad; pero como no había orden de bajar a tierra, todo el mundo se resigno a esperar. A las siete se sirvió el desayuno, consistente en café y galleta y a dicha hora la Sanidad hizo su visita al barco, quedando este admitido a libre platica.
Los primeros en presentarse a bordo después del director de Sanidad marítima señor Martínez Barcia, fueron el comisionado de la ***Trasatlántica*** *Sr.* ***Carreras****, el consignatario Sr.* ***Llobet****, acompañado del comisionado de la casa Sr. Domingo; el inspector general de la Compañía de Charguers reunís, a la que pertenece el trasatlántico, Mr. Bugault y uno de nuestros compañeros de redacción, que fueron recibidos con exquisita amabilidad por el capitán del vapor, Mr.* ***Agustín Richard*** *y por el oficial comisionado de la* ***Compañía Trasatlántica*** *D.* ***Gerardo Rosés****, que dicho sea de paso, han atendido al mejor trato y alimentación del numeroso pasaje durante la larga travesía…*
…El personal del barco lo componen el comandante ***Richard****, siete oficiales y cincuenta y cinco individuos más entre clases y marinería, a los que hay que añadir el capitán español Sr.* ***Rosés*** *y varios individuos de la* ***Trasatlántica*** *española a sus órdenes…*
…Certificados satisfactorios.
El jefe de la expedición, como así mismo el médico mayor de la misma, entregaron al delegado de la ***Trasatlántica*** *Sr* ***Rosés****, expresivos certificados en los que se hace constar la gratitud hacia dicho señor, como también al capitán del barco, por el buen trato y excelente comida que durante la travesía se ha dado al pasaje…*

En total fueron 1.121 las personas repatriadas en aquel viaje, teniendo la suerte **Gerardo Rosés** de efectuar un viaje muy tranquilo, comparado con otras expediciones infernales en que la muerte y la naturaleza se aliaron para torturar a los repatriados.

La labor de aquella comisión consistía en chequear y hacer cumplir los estándares de calidad y confort contratados en el fletamento del buque.

Finalizada la pesadilla de la repatriación, las aguas volvieron a su cauce en el Archipiélago filipino, y **Gerardo Rosés** volvió a sus funciones dentro de la **C.G.T.F**., aunque, como veremos, los hechos que vivió le impidieron olvidar la guerra por unos años.



Escena a bordo del **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

En su expediente en la **C.G.T.F**., consultado en el *Arxiu Nacional de Catalunya (UdI 387-unidad 3505)*, consta lo siguiente, como consecuencia de la comisión antes citada:

*Según acta de 13 de mayo de 1899 se hace constar que deja el servicio de la Compañía y vuelve a la **Trasatlántica**. Queda sin efecto el anterior acuerdo según acta de la G G de septiembre de 1899 computándosele los meses transcurridos como en uno de licencia*.

Su siguiente campaña en la **C.G.T.F**., comenzaba el 27 de febrero de 1900, embarcando como capitán en el **TAYABAS**.

Este buque, anteriormente bautizado como **CAMIGUIN**, y también como **CALDERON**, era un pequeño costero construido en 1873 por ***Thomson & Co.***, de 194 toneladas de registro bruto y 130,2 pies de eslora. Tenía una pequeña maquina compound de dos cilindros y estaba matriculado en Manila.

En marzo de 1900 el **TAYABAS** entraba en Manila con prisioneros españoles que todavía estaban en poder de tropas filipinas. En el ministerio de Estado español se recibía el siguiente telegrama del cónsul en Manila:... *Acaba de llegar vapor **TAYABAS** con 66 prisioneros libertados. Calculo poder tagalos sólo quedan unos 900 por rescatar*.

La labor de **Gerardo Rosés** al mando del **TAYABAS** en la liberación de rehenes españoles fue muy destacada, profesional y humana. El cónsul español en Manila, el 16 de abril de 1900, enviaba otro cable al Ministro de Estado, que decía: *Acaban de llegar 92 prisioneros libertados en vapor **TAYABAS***.

Sabemos que a principio de abril de 1900 zarpaba de Manila, para Taal, con carga general, y a finales de aquel mes lo hacía con destino a Lucena.

A su vuelta de Lucena, el 5 de mayo de 1900, desembarcaba otros diez prisioneros españoles rescatados de los tagalos. La labor humanitaria de **Gerardo Rosés** debió compensar el dolor de las víctimas.

Como carga habitual, el buque descargaba en Manila coprax.

En junio de 1900 embarco de capitán en el vapor **UNION**. Este vapor se llamo anteriormente **P. DE SOTOLONGO** y **TYNE**.



El capitán **Gerardo Rosés Suñol** en 1906.. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

El **TYNE** había sido propiedad de la ***Royal Mail Steam Packet Company***, de London, y se había construido para el servicio interinsular en el Caribe. Fue construido por ***Ramage & Fergusson***, de Leith, con el número de grada 103, y fue botado el 15 de noviembre de 1890 y completado en febrero de 1891. Con 204,6 pies de eslora, 28,1 pies de manga y 14,6 pies de puntal (15,5 pies de puntal de trazado) tenía un registro bruto de 997,48 toneladas y un registro neto de 634,30. La capacidad de carga máxima era de 750 toneladas. La máquina, construida por el mismo astillero, era una alternativa de triple expansión. En 1897 lo compra la **C.G.T.F**. y lo bautiza como **PEDRO DE SOTOLONGO**; en 1900 se renombra **UNION**; sufre una gran modificación en Hong-Kong y vuelve a llamarse **PEDRO DE SOTOLONGO** en 1910 y, en 1916, se vende a *Hijos de José Taya, Sociedad en Comandita*, renombrándose **TERESA TAYA**.

Gerardo Rosés, durante su embarque como capitán en el **UNION**, dio viajes a Ilo-Ilo, Cebu, Sorsogon, Aparri, Vigan, Currimao, San Fernando de la Unión, y otros, es decir, prácticamente navegando en todas las líneas de cabotaje de la **C.G.T.F**.

Dadas las navegaciones que hacía, y la carga que llevaba, a menudo remolcaba gabarrones de la **C.G.T.F**. cargados con hoja de tabaco.

En junio 1902 embarcaba de capitán en el **TARLAC**, con un sueldo anual de 1.800 pesos. El **TARLAC** fue en origen el ilustre **ISIDORO PONS**. Construido en Matagorda, tenía las siguientes características técnicas: Eslora, 66m, 55; manga, 9m,72; puntal, 5,65 ; tonelaje para carga, 1.450 toneladas; material, acero *Siemens* ; Maquina de triple expansión, con cilindros de 406 mm, 682 mm, 1.092 mm, curso 838 mm ;hélice de bronce; aparejo de goleta…

Era un barco muy bonito, con entrepuentes abiertos para los nativos y bonitas cámaras para los colonos. En junio de 1896 el buque partía hacia Filipinas. Lo acreditaba el diario *El Guadalete* en su edición del 28 de junio de 1896, en que citaba:

*…El vapor **ISIDORO PONS*** que acaba de construirse en el *Astillero de la **Compañía Trasatlántica*** marchara el *día 30 para Filipinas, en donde prestara servicio a la **Compañía General de tabacos,** que lo ha adquirido de la **Trasatlántica**…*

En junio de 1902, en el momento de tomar el mando del buque **Gerardo Rosés**, se anunciaba la salida



El capitán **Gerardo Rosés Suñol**. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

del vapor para los puertos de Legazpi, Mauban y Atimonan. Admitía carga y pasaje en el escritorio de la compañía, en la calle Isla del Romero, número2, en Manila.

Hasta el 14 de octubre de 1903, en que zarpa en demanda de Hong Kong, el **TARLAC**, al mando de **Gerado Rosés**, dio repetidos viajes a Mauban y Atimonan, con algún viaje ocasional a Lucena.

El 16 de enero de 1904 iniciaba un viaje a Ormoc, Baybay, Cebu, Malitbog, Tacloban, Carigara y Calbayog. Pura esencia colonial y tropical.

Después vuelve a la línea de Legazpi, Mauban y Atimonan y también, ocasionalmente, a Cebú, Borongan y Tacloban.

Cada uno de aquellos viajes, en aquellas fechas, era una gran aventura en la que el destino jugaba, a cara y cruz, con la vida y la muerte de cada uno de los tripulantes de aquellos vapores que, perdidos en el tiempo, se disipaban en la inmensidad de la mar.

Su siguiente mando en la **C.G.T.F.** fue un buque mítico, que navego bajo las banderas española, filipina, americana, viviendo gloria y traición; el **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**.

El 20 de mayo de 1904 **Gerardo Rosés** tomaba el mando del **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**.

Sus características técnicas, según el ***Lloyd´s Register of Shipping*** eran las siguientes:

…Vapor de hélice con casco de acero; registro bruto: 707 toneladas; under deck: 505 toneladas; registro neto: 390 toneladas; eslora entre perpendiculares: 180 pies; manga: 29,9 pies; puntal en bodega: 12,0 pies; matricula de Manila; maquina alternativa de triple expansión; diámetro de los cilindros: 15, 25 y 40 pulgadas, para una carrera de 30 pulgadas; potencia nominal, 88 caballos; maquina construida por Lobnitz & Co, en Renfrew»…

Mucho antes de que **Gerardo Rosés** tomase el mando del **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**, este buque vivió –en 1898- un dramático episodio que se relata en el libro ***La Compañía General de Tabacos de Filipinas. 1881-1981.*** escrito por el historiador *Emili Giralt Raventos*:



El capitán **Gerardo Rosés Suñol**. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

…Más triste tenía que ser el balance de lo acontecido en el mar. El día 13 de julio, el agente D. ***José Puig****, comunica desde Hong-Kong que el vapor* ***COMPAÑÍA DE FILIPINAS****, en ruta hacia aquel puerto chino, al llegar a la altura de las Islas Batanes cambió de rumbo y se fue a Subic, donde se sumó a los insurrectos. Días más tarde se confirma y amplía la noticia: la tripulación se sublevó, asesinó al capitán, a los dos oficiales y al primer maquinista, y bajo el mando del segundo –que era un cubano- el buque se dirigió a Cavite con bandera insurrecta. Unas semanas después fue también apresado el vaporcito* ***ANTONIO****, sin que hubiera que lamentar desgracias personales…*

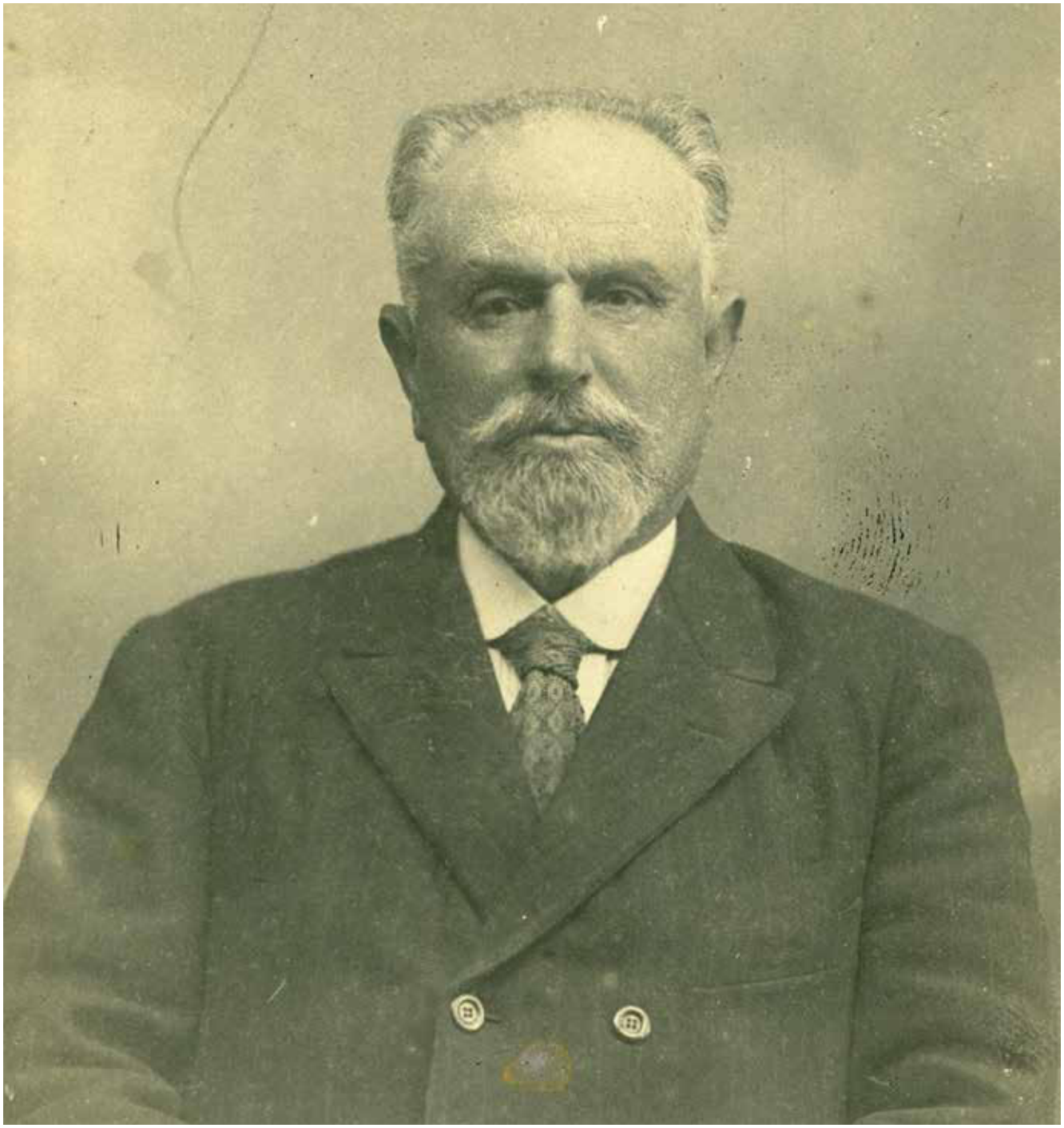
Este episodio, y la vida marítima completa del **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**, los veremos en un libro de esta colección, de próxima edición.

Mientras tanto, como ya hemos dicho, **Gerardo Rosés** tomaba el mando del **COMPAÑÍA DE FILIPINAS** el 20 de mayo de 1904. La línea, la ya muy conocida por este capitán, con destino a Legazpi, Mauban y Atimonan.

Los siguientes cuatro años de **Gerardo Rosés**, a bordo del **COMPAÑÍA DE FILIPINAS** estuvieron exentos de incidentes y se desarrollaron en navegaciones en las principales líneas de navegación de la **C.G.T.F**.

En su hoja de servicios hay una anotación que dice:

Según telegrama de 13 de julio de 1908 presento la dimisión.
Murió en Masnou en Mayo de 1927.



El capitán **Gerardo Rosés Suñol** ya anciano. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.



ROSÉS ARIMÓN, GERARDO

Gerardo Rosés Arimón y **Maria Fabregas Sensat**. Tiempos felices. Ca. 1900.
Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

Nació en El Masnou el 12 de marzo de 1881.

Hijo del capitán de la Marina Mercante **Gerardo Rosés Suñol** (n-1853) y de **Francisca Arimón Ferrer** (n-1859)

Fue el primero de cinco hermanos: **Gerardo**, **Gabriel, Francisca, Pedro** y **Amalia Rosés Arimón**.

Como ya hemos anotado, **Gerardo**, **Gabriel** y **Pedro Rosés Arimón**, así como su padre, formaron parte, todos ellos, de la **C.G.T.F**.

Casó el 25 de mayo de 1907 con **María Fábregas Sensat** (1883-1966) y tuvo cuatro hijos: **Gerardo** (n-1908-f-1908), **Gerardo**, **Agustín** y **Francisco Rosés** Fábregas. Esto oficialmente.

Debemos hacer aquí una anotación sobre la complicada vida privada en Filipinas de **Gerardo Rosés Arimón**, para narrar la cual, debemos recordar, y hablar, de una película inglesa –fantástica- que si los lectores pudiesen ver, no haría falta dar más explicaciones: ***The Captain´s Paradise***.

El paraíso del capitán, protagonizada por el icónico *Sir Alec Guiness*, por *Celia Johnson* y por *Yvonne de Carlo*, narraba las aventuras de un capitán –*Henry St. James*- que con su buque hacía una línea regular entre Gibraltar y África, y, con el tiempo, y sin darse cuenta, se ve inmerso en una doble vida familiar con esposas en Gibraltar y Tánger, que le llevaran al cielo mientras ellas ignoran su destino…hasta que todo se descubrió. Lo mejor de la película –aunque toda ella es excelente- son las explicaciones del capitán ante el juez en la parte final de la película.

Los autores advertimos que la doble vida familiar que vivió el alma de **Gerardo Rosés Arimón** no se puede juzgar según leyes o morales que no sean las de la mar, ya que las decisiones que toma un hombre, y más en aquellos climas e inframundos, tenían, y tienen, potestad de jurisdicción en sí mismas, ejercidas a través del sacramento de la reconciliación. Como cristianos, y a riesgo de herir sentimientos, aun no siendo sacerdotes, debemos actuar *in persona Christi*, y absolver de culpa…de toda culpa, a **Gerardo Rosés**.

Gerardo Rosés Arimón, tuvo su familia, legalmente oficial, en Manila, y a veces en Masnou, mientras vivió una segunda vida, con **Conception Ramos**, que vivía en Aparri, donde el **MAUBAN** recalaba con

frecuencia. Con ella tuvo cinco hijos: **Gerardo**, **Pedro** (nacido en 1925) **José**, **María** (nacida en 1927) y **Betty Rosés Ramos**.

El paralelismo con la película inglesa ***The Captain´s Paradise*** es real y mucho más común de lo que el lector más avezado pueda imaginar. La vida del marino decimonónico, con campañas de navegación que, a veces, superaban los 24 o 36 meses de embarque, era proclive a situaciones que el intelecto de los "***seres terrestres***" no podía conciliar con la moral victoriana.

Sea como fuese, el 18 de junio de 1897, un jovencísimo **Gerardo Rosés Arim**ón**n**, ingresaba como agregado en la **Cía. Trasatlántica** embarcando en Barcelona en el vapor **LEON XIII**. Debió cumplir en **Trasatlántica** los 400 días de navegación obligatorios para presentarse al examen de piloto. En sus primeros viajes, en la línea de Filipinas, estuvo a las órdenes de capitanes como don **Gerónimo Galiana**, don **Aurelio Gómez**, don **Laureano de Ugarte** y don **José Riquer**, fantásticos maestros de los que aprender la ciencia marinera.

En aquellos viajes estuvo llevando y trayendo tropas y mandos, entre los que figuraban los generales ***Jaudenes, Toral y Primo de Rivera***, con los que compartió aquella triste historia.

Finalizado el periodo de agregado, y obtenido el título de piloto, paso a navegar en Oriente. Según su expediente en la **C.G.T.F**., consultado en el *Arxiu Nacional de Catalunya (UdI 376-unidad 2764)*, su hoja de servicios fue la siguiente:

El 10 de octubre de 1901 ingreso en la **C.G.T.F.** con un sueldo anual de 720 pesos, como empleado de Dirección. Suponemos que tendría el apoyo de su padre, don **Gerardo Rosés Suñol**.

El 20 de noviembre de 1901, en Hong Kong, paso a ser oficial del **LAL-LOC** con un sueldo de 840 pesos anuales.

Este vapor fue construido por los astilleros escoceses ***Lobnitz & Co.,*** de Renfrew, que lo botaban en sus gradas de West Yard, con el número 530, el 20 de febrero de 1901. Era un costerito para carga general con casco de acero y propulsión por hélice. Tuvo un gemelo, el **BORONGAN**, con el que navegaba habitualmente en la línea 13 de la **C.G.T.F**. La compañía le puso a navegar en el cabotaje de Filipinas para los servicios de esta.



Gerardo Rosés Arimón. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

De 368 toneladas de registro bruto y 185 de registro neto, estaba propulsado por una maquina compound de dos cilindros de diámetro 27 y 56 pulgadas para una carrera de 46; su potencia nominal era de 177 caballos. Con una eslora entre perpendiculares de 150,2 pies, una manga de 26,0 y un puntal en bodega de 9,5 pies, tenía la matrícula de Manila.

Resumiendo la vida marítima del **LAL-LOC**, el 18 de mayo de 1924 se incendio en Iligan Bay, al Norte de Mindanao, siendo reparado y vendido a intereses de *Visayan Stevedoring Transportation Co.*, de Manila, quienes le renombran **SAN CARLOS II**. Se bautiza posteriormente como **SAN ISIDORO** y desaparece de los registros en el año 1932.

El 5 de enero de 1902 **Gerardo Rosés** figuraba como auxiliar de las conducciones fluviales en la factoría de Lal-Loc. Suponemos –aunque no podemos confirmarlo- que en este periodo atendió las labores de oficina en la factoría, al tiempo que debió aprender lo necesario para navegar en los pequeños remolcadores de paletas por el Cagayan. Estos, junto a su remolque de barcazas, podían subir el rio hasta Tuguegarao.

El 16 de agosto de 1902 fue nombrado oficial del **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**. Un buque icónico, como ya hemos visto anteriormente, efectuado viajes, normalmente, en la Línea 1, a Lal-Loc. Sus visitas a Aparri fueron regulares durante meses y años, lo que marcaria su vida personal, como veremos más adelante.

El 14 de noviembre de 1903 fue nombrado oficial del vapor remolcador a paletas **MAGAT** (ex **CAGAYAN** ex **ANTONIO LOPEZ**)

Curiosamente, otros marinos del Masnou y el Maresme tuvieron este mismo destino, como los **Estival** o los **Millet y Pagés**. Aquel desempeño era bizarro por sus cuatro costados. Era, puramente, una aventura colonial en el inframundo olvidado de la selva tropical de Luzon. Para percibirlo, tomaremos un extracto del libro *Antonio López y Magapit. La flotilla del Rio Grande de Cagayan*, perteneciente a la *Colección Trasatlántica*, donde se da una descripción de aquel buque, el rio y su factoría:

Sea como fuese, desde 1886, aquellas aguas cálidas, dulces y preñadas de vida del Gran Cagayan, donde habitaba el raro ludong, eran trilladas por un pequeño vaporcito de inmensa chimenea, casi tan grande como el propio cascaron de su casco, con abiertos puentes entoldados, donde se estivaban tanto fardos de tabaco, como ganado vivo, sacos de arroz o legumbres, y en donde dormitaban los nativos que viajaban en él; este guapo mozo lucía en sus costados el nombre de ***ANTONIO LOPEZ****…*



Gerardo Rosés Arimón. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

…Era un pequeño remolcador con paletas a popa, de belleza decimonónica y colonial, en cuyo puente entoldado destacaban su patrón y oficiales de riguroso blanco, conocedores en profundidad de los peligros del rio y de la selva que les rodeaba. En esta se podía escuchar el curioso canto del Calao, de imponente resonancia, viéndose acercar a besar las aguas del rio a las palmeras, los grandes batilinang o los durísimos calantas, con una madera muy parecida al ébano. En las orillas del Cagayan nacían salvajes los ananás y aloes y, perfumando la selva, el coqueto tulipán, las preciosas azucenas y sampaguitas, o algún que otro alcanfor de azulada flor abrazado a las ramas de potentes y florecidas salvias; por la noche, al ponerse el sol, aquellos sensuales perfumes acariciaban la piel del rio y llegaban hasta los exhaustos tripulantes y pasajeros del pequeño vapor, cuyos poros eran materialmente acribillados por hordas de mosquitos guerrilleros; era la selva en todo su esplendor…
…También eran imagen típica del rio los carabaos, grandes búfalos que los nativos cuidaban como a uno más de la familia, dándoles reconfortantes baños en las orillas del rio; todo aquello eran vivencias inenarrables que solo podían disfrutarlas, a más de treinta grados de temperatura y con una humedad infinita, los tripulantes de aquel vaporcito que llevaba con orgullo la insignia nacional…

El 1º de abril de 1904 fue nombrado 2º oficial del **TARLAC**. Como sabemos, este vapor, normalmente, también estaba adscrito a la Línea 1. El **TARLAC**, como también sabemos, fue, anteriormente, y con posterioridad, el **ISIDORO PONS**, bautizado así en honor del que fue vice-presidente de la **Compañía General de Tabacos de Filipinas** desde su fundación en 1881, hasta el 1885, y después, consejero hasta su muerte en 1889.

El 2 de mayo de 1904 fue nombrado 2º oficial del vapor **UNION**, habitual de las líneas 1, 2 y 5 de la **C.G.T.F**. Como ya hemos anotado, este vapor fue en origen el **TYNE**, después el **P. DE SOTOLONGO**, y acabo su vida como **TERESA TAYA**.

El 5 de agosto de 1904 fue nombrado oficial de los vapores **MAGAT** y **MAGAPIT**, del servicio de conducciones fluviales del rio Cagayán, con un sueldo de 960 pesos anuales.

En otro extracto del libro ***ANTONIO LOPEZ Y MAGAPIT***. *La flotilla del Rio Grande de Cagayan*, vemos las características técnicas de estas "señoras para todo" que tan buenos resultados dieron a la **C.G.T.F**.:

Aunque el tren de trabajo, o flotilla del Cagayan, se construyo en Renfrew, por Lobnitz, podemos asegurar que fue embarcado y llevado a Manila, hasta un lugar llamado San Nicolás, a El Varadero de Manila.



Gerardo Rosés Arimón. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.



Gerardo Rosés Arimón. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.



Maria Fabregas Sensat. Ca. 1900. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

*Compañía Anónima, que eran unas pequeñas gradas, gestionadas por **Rafael Reyes**, uno de los hermanos **Reyes**, reconocidos navieros en Filipinas, donde fue montado definitivamente; este varadero aparece en las cuentas de explotación de la **C.G.T.F.**, con lo que debía ser, en parte, o totalmente, de su propiedad.*
*El **ANTONIO LOPEZ** fue contratado por 4.750 libras esterlinas, costándole a Lobnitz 4.164 libras, 6 chelines y 4 peniques, lo que les dejo un beneficio de 585 libras, 13 chelines y 5 peniques.*
Respecto a las cuatro gabarras, fueron contratadas, y se pagaron por ellas, 3.000 libras esterlinas, costándoles a Lobnitz 3.243 libras, 19 chelines y 11 peniques, lo que les supuso unas pérdidas de 243 libras, 19 chelines y 11 peniques (Fuente: Glasgow University Archive Services. Lobnitz & Co balance sheets for 1885. Reference UCS4/4/12)
Sobre sus características técnicas, en el Lloyd´s Register of Shipping, Año 1901, se anotaba:
***ANTONIO LOPEZ**: Steel Sc. (vapor a hélice de acero, lo que no era cierto); capitán **A. Estival** -97; registro bruto: 128 toneladas; registro neto: 58; construido en San Nicolás, Manila. 1886; armador: **Cía. Gral. de Tabacos de Filipinas**; eslora entre perpendiculares: 104,4 pies; manga: 19,1; puntal en cubierta: 5,3; matricula de Manila.*
*El **ANTONIO LOPEZ** era el numero 275 de West Yard, gradas de Lobnitz & Co., en Renfrew.*
Algunos le dan un registro bruto de 135 toneladas, anotando que era un Iron Stern Paddle Wheel, aunque casi todas las fuentes consultadas afirman que era de construcción en acero.
La maquina, según parece ser, era compound, de dos cilindros, con potencia de 249 caballos indicados y 40 caballos nominales para efectos legales y técnicos. Su velocidad en carga debía ser algo superior a los 5 nudos.
En la Lista Oficial de Buques, año 1891, se daban datos más concretos sobre el buque:
***ANTONIO LOPEZ**; señal distintiva: HCSK; 40 caballos nominales; construido en San Nicolás, Manila; año de la construcción: 1886; eslora entre perpendiculares: 31,82; manga de trazado: 5,82; puntal: 1,62; material de construcción: acero; registro bruto: 128,10 toneladas; registro neto: 57,64 toneladas.*

Eran, como vemos en las fotos, unos buques muy bonitos y elegantes, y con el detalle notable de estar mandados por capitanes. **Salvador Millet y Pagés**, que en 1890 ya había mandado el **ANTONIO LOPEZ**, escribió en una carta a su hermano… ***hoy mando un vapor de agua dulce…que cualquier marinerito podría manejar tan bien como yo…*** lo cual, creemos, vistas las dificultades de la navegación en el Cagayan, no era correcto.

El 15 de noviembre de 1904 fue nombrado 1º oficial del vapor **LAL-LOC**, navegando en una línea bizarra y aventurera, como era la línea 12. Esta línea tenía un servicio decenal con salidas de Manila en los



Maria Fabregas Sensat. Ca. 1910. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

días 6, 16 y 26, para Batangas, Calapan, Lucena, Boac, Sta. Cruz y Catanauan, con regreso por Lucena, Calapan y Batangas.

El 19 de enero de 1905 fue nombrado 1º oficial del vapor **TARLAC**, en viajes a Carigara, Tacloban y Borongan.

El 1 de abril de 1905 fue nombrado 1º oficial del vapor **LAL-LOC**. En aquellos momentos **Gerardo Roses** ya era un experto en el difícil y peligroso arte del cabotaje filipino.

El 19 de mayo de 1905 fue nombrado 1º oficial del vapor **MAUBAN**, con un sueldo de 1.200 pesos anuales.

El 2 de junio de 1905 fue nombrado 1º oficial del vapor **LAL-LOC**, con un sueldo de 960 pesos anuales.

El 22 de enero de 1906 fue nombrado 1º oficial del vapor **MAUBAN**, con un sueldo de 1.200 pesos anuales.

En esta campaña, el **MAUBAN** iniciaría una serie de viajes a Saigón, que darían comienzo en febrero de 1907, y no acabarían hasta octubre de 1907. En aquellos seis viajes descargo en Manila 128.231 sacos de arroz que dejaron un flete de 56.295,52 pesos.

El 16 de abril de 1907, **Gerardo Rosés** marcha a España con licencia, hasta el 15 de diciembre de 1907.

El 1 de enero de 1908 fue nombrado 1º oficial del vapor **BUSTAMANTE**, con un sueldo de 1.200 pesos anuales.

El 4 de marzo de 1908, obtiene su primer mando; el vapor **TAYABAS**. Este era, como ya hemos visto, el antiguo **CAMIGUIN**, generalmente adscrito a la línea 12 de la **C.G.T.F**.

El 20 de agosto de 1908 fue nombrado capitán del **LAL-LOC**, con un sueldo de 1.500 pesos anuales.

El 1 de abril de 1909 fue nombrado capitán del **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**, con un sueldo de 1.500 pesos anuales.



Maria Fabregas Sensat con sus hijos **Gerardo**, **Agustín** y **Paquita**. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

El 1 de mayo de 1910 fue nombrado capitán interino del **LAL-LOC**, con un sueldo de 1.500 pesos anuales.

El 3 de mayo de 1910 fue nombrado capitán del **BUSTAMANTE**, con un sueldo de 1.500 pesos anuales.

El 1 de noviembre de 1911, como capitán del **BUSTAMANTE**, se le aumento el sueldo a 1.800 pesos anuales.

El 27 de mayo de 1912 fue nombrado capitán del **MAUBAN**, con un sueldo de 1.500 pesos anuales. Este vapor marcaria su vida marítima y, durante años, ejercería su mando en el. En este buque, y hasta octubre de 1913, estuvo navegando junto a su hermano **Gabriel Rosés**.

Del 23 de diciembre de 1912 al 13 de enero de 1913 se tomo licencia por asuntos familiares.

El 14 de enero de 1913 fue nombrado capitán interino del **MAUBAN**, con un sueldo de 1.800 pesos anuales.

El 11 de julio de 1914 desembarco a petición propia.

El 24 de julio de 1914 fue nombrado capitán del **MAUBAN**, con un sueldo de 1.800 pesos anuales.

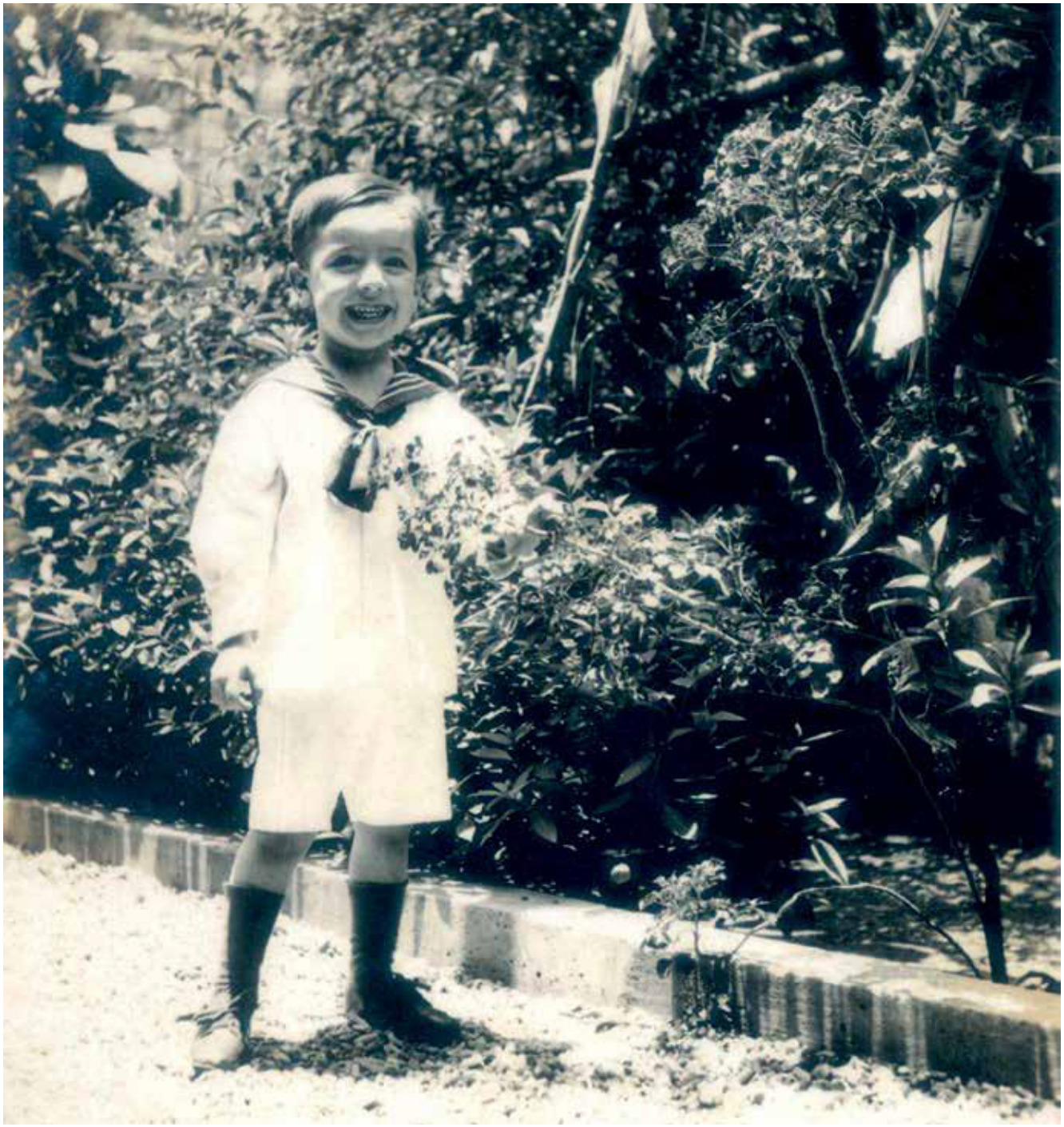
El 28 de julio de 1914 estallaba la Gran Guerra en Europa, en la que España permaneció neutral, y en los primeros compases de esta, desde Filipinas se veía muy lejana e irreal; años más tarde **Gerardo Rosés** sentiría en su propia piel la crueldad de aquel horror.

El 1 de marzo de 1916, como capitán del **MAUBAN**, se le incremento el sueldo a 2.100 pesos anuales.

El 20 de septiembre de 1916 fue nombrado capitán del **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**, con un sueldo de 1.800 pesos anuales.

El 17 de noviembre de 1916 fue nombrado capitán del **M.ARNUS**, con un sueldo de 2.100 pesos anuales.

Del 18 de diciembre de 1916 a febrero de 1917 estuvo en España con licencia.



Gerardo Rosés Fábregas. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

En 20 de septiembre de 1917 fue nombrado capitán del **VILLEMER**, hundido por los alemanes, poco después.

Los diarios daban confusas noticias sobre el lugar del hundimiento del **VILLEMER**, que fue, realmente, el 7 de noviembre de 1917, en latitud 35º 10´N y 27º 06´ E, es decir al Este de Creta, por el submarino **UC-38**, mandado por **Hans Hermann Wendlandt**. Se perdieron dos vidas.

En el diario **El Imparcial**, de Madrid, edición de 15 de noviembre de 1917, se citaba:

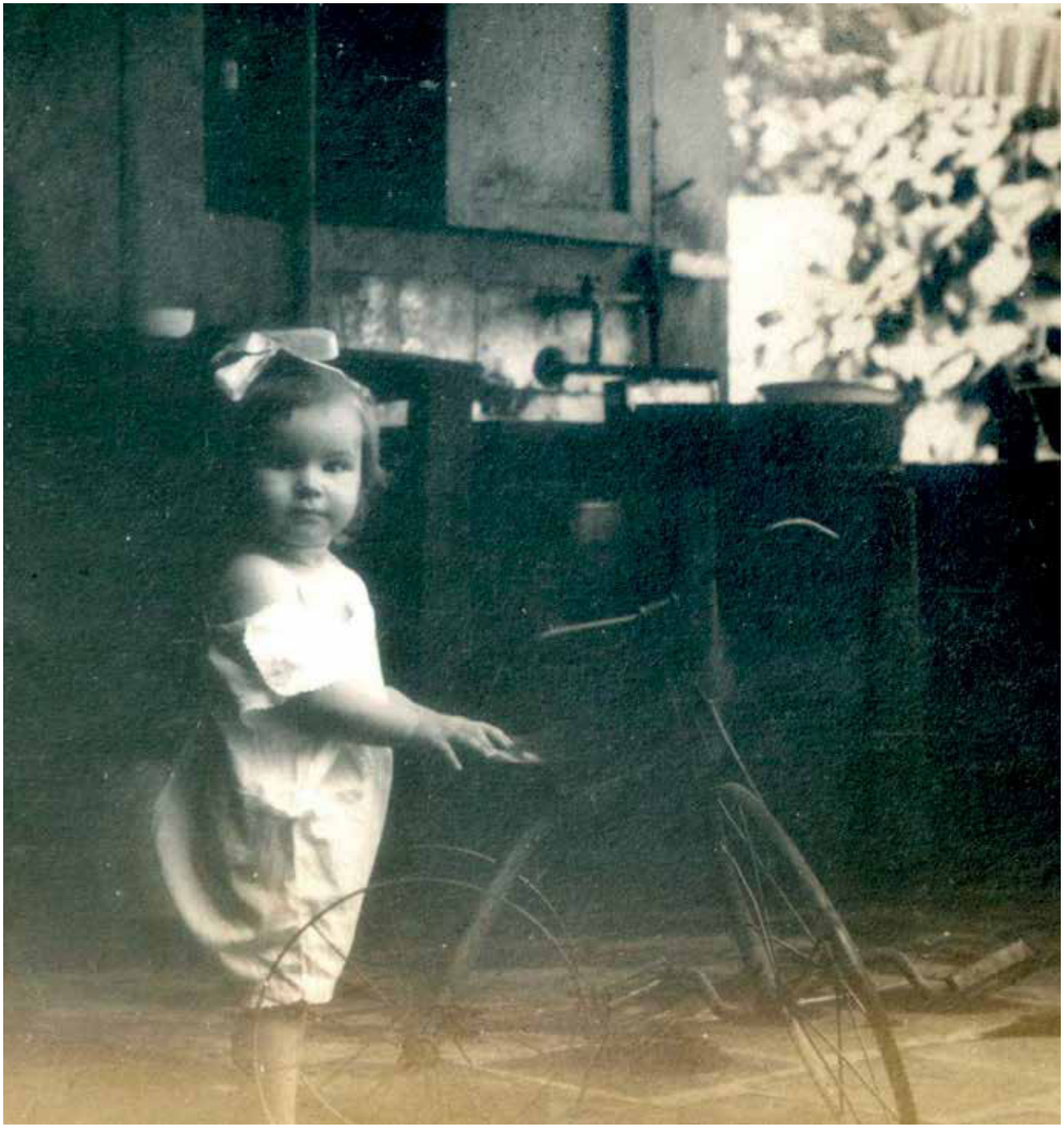
…Dos vapores españoles torpedeados.
Barcelona 14 (11,50 noche).
*Esta mañana comenzaron a circular rumores de que habían sido torpedeados dos barcos de esta matrícula. Esta tarde se ha sabido positivamente que los vapores **RIFAT*** (Realmente **RIZAL**) *y **VILLEMER**, propiedad de la **Compañía de Tabacos de Filipinas**, habían sido torpedeados hacia cuatro o cinco días frente a Argel y Alejandría, respectivamente, con veinticuatro horas de intervalo, por submarinos alemanes.*
Estos barcos, aunque de nacionalidad española, a causa del tráfico a que estaban dedicados ostentaban pabellón norteamericano, y se dirigían a ésta con fardos de tabaco para la elaboración nacional.
*Existe gran indignación entre los marinos, especialmente en Masnou, donde reside la familia del capitán del **VILLEMER**.*
En la Casa consignataria no se tienen más noticias y se ignora la suerte que hayan podido correr las tripulaciones, aunque se confía en que han podido salvarse…

En el diario *La Publicidad*, de Barcelona, en su edición del 16 de noviembre de 1917, se anotaba:

*…La noticia ha causado gran indignación entre los marinos, especialmente en la vecina villa de Masnou, donde reside la familia del capitán del **VILLEMER**, el experto nauta señor **Rosés**…*

Abundaba en la noticia el diario *La Publicidad*, de Barcelona, en su edición del 16 de noviembre de 1917:

*El torpedeamiento del **RIZAL** y **VILLEMER**.*
Los submarinos en las costas de Asia.
*Desgraciadamente se ha confirmado la noticia del torpedeamiento del vapor **RIZAL** a unos 300 kilómetros al Este de Argel.*



Paquita Rosés Fabregas. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

Alcaldia Constitucional

DE

Masnou

*

Registro de Extranjeros



D. María Fábregas Sensat de Rosés y sus de nacionalidad Islas Filipinas natural de Masnou (Barcelona) de edad 34 años, domiciliado en esta localidad, calle de Guardia número 3 queda inscripto en el Registro de Extranjeros de Masnou al folio 1 tomo 1º de conformidad con lo prevenido, párrafo 1º artículo 6º del Real decreto de 12 de Marzo de 1917.

Masnou a 14 de Abril de 1917

de 1917

El Secretario de la Alcaldía,

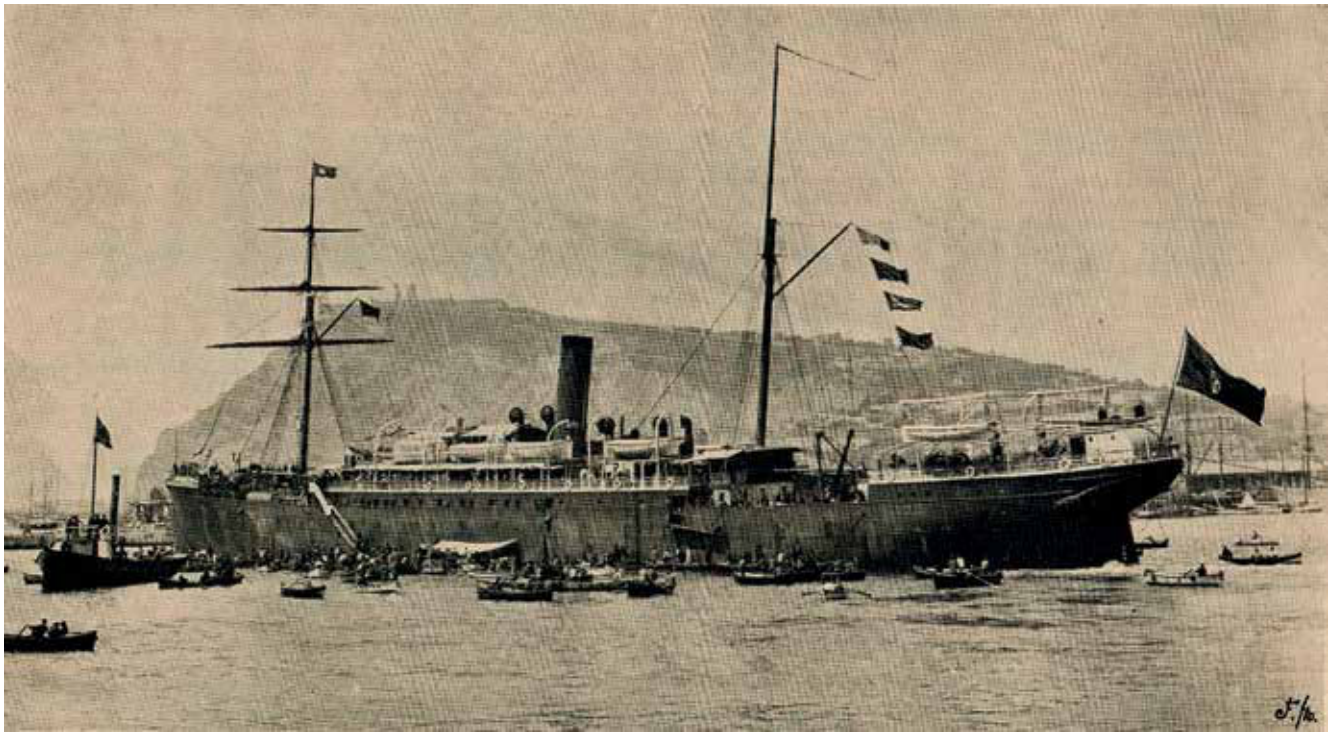




viuda 1883

Por gastos de material y expedición, UNA PESETA. (Artículo 14 del R. D. de 12 de Marzo de 1917).

Maria Fabregas Sensat con sus hijos **Gerardo**, **Agustín** y **Paquita**. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

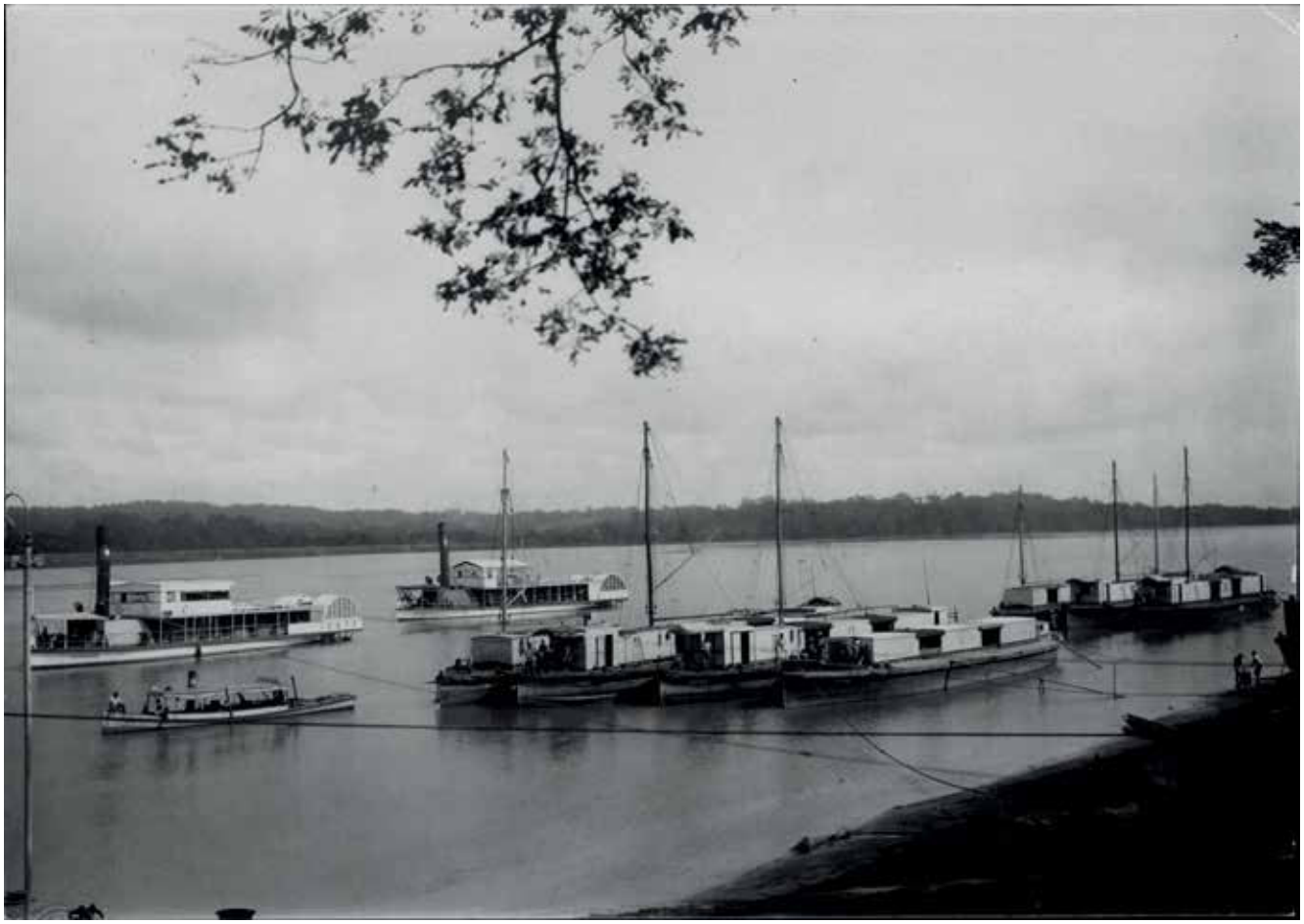


El vapor **LEON XIII** en el que **Gerardo Rosés Arimón** hizo sus prácticas de alumno y vivió las penosas circunstancias bélicas de finales del siglo XIX. Foto de la revista *La Ilustración Española y Americana*. Número desconocido.

*El **RIZAL** era esperado uno de estos días en Barcelona, y según hemos podido averiguar, se ha dado orden al Depósito flotante de carbones, de que pueden disponer del carbón que le tenían preparado.*
*Del **VILLEMER** no tenemos todavía noticas concretas, pero todos los detalles que llegan basta nosotros hacen suponer que este buque fué torpedeado a unas 30 millas de Adén, mientras navegaba rumbo a Filipinas, de conserva con otros ocho buques norteamericanos, los cuales también fueron hundidos por el submarino alemán.*
Esto revela que los alemanes prefieren hacer creer que son capaces de llevar su acción de piratería en todo el océano Pacifico; pero no pasará esto de una tentativa y una alarma, pues es le suponer que las escuadrillas japonesas y norteamericanas cuidarán de acosarlos, descubrir sus bases de aprovisionamiento hasta exterminarlos.
*Como ya dijimos ayer, el capitán del vapor **VILLEMER** es el señor **Roses**, vecino de Masnou, quien tenía dos hermanos (capitán y maquinista) embarcados en el vapor **RIZAL**.*
La noticia corno es de suponer, ha causado gran sensación en esta ciudad, y sobre todo en Masnou.

La conducta de la **Compañía General de Tabacos de Filipinas** fue ejemplar, según leemos en un recorte de un diario indeterminado, en posesión de la familia **Rosés**:

La noble conducta de la Tabacalera
*Con arreglo a la ley marítima, las obligaciones de la **Compañía General de Tabacos de Filipinas** con los marineros del vapor **VILLEMER**, (torpedeado en el Mediterráneo), que la semana pasada llegaron á Manila, cesaban con el hundimiento del barco. No ha sucedido tal, sin embargo. La Compañía ha seguido pagando religiosamente á estos hombres su sueldo, subsistencia etc., como si hubiesen estado prestando servicio, y pasando aquí á sus familiares las cuotas que ellos habían señalado.*
*El viaje de todos ellos á Manila, á bordo del **TRINI**, ha sido también costeado por la Compañía.*
Ayer, en presencia de testigos oficiales, recibieron estos marineros el importe de sus liquidaciones finales. Las viudas de los que perecieron en la catástrofe, recibieron á razón P200 cada una.
*El capitán D. **Gerardo Roses** que ha regresado con sus marineros, pasa á mandar el **ISIDORO PONS**, de este cabotaje. El capitán **Roses**, como todos saben, es uno de los más expertos marinos del Oriente y su historial es brillantísimo. En cuanto á los marineros del **VILLEMER**, forman un grupo de fornidos y guapetones chicos, llenos de vigor y saturados del más alto espíritu de laboriosidad y cumplimiento, como si el trance por que han atravesado hubiese vigorizado en ellos estas virtudes y cualidades.*
*Los diarios americanos en sus ediciones de esta mañana, elogian la noble y humanitaria conducta de la **Compañía General de Tabacos de Filipinas**.*



La famosa flotilla del Rio Grande de Cagayan. Mandando el **MAGAT** y el **MAGAPIT Gerardo Rosés** accedió al mando de unidades mayores de la **C.G.T.F**.

La *Protesta de mar* se hizo en Port Said. Como el **VILLEMER** lucia la contraseña americana, el capitán **Gerardo Roses** se presento ante el cónsul americano de aquel puerto, siendo el texto de la citada *Protesta*, copiado a la letra, el siguiente:

Marine Note of Protest.
American Consular Service.
Port of Port Said, Egypt.
9th November,1917.
*En este noveno día de Noviembre en el año de nuestro Señor mil novecientos y diecisiete, ante mí, E.V. White, Agente Consular Americano para Port Said, Egipto, y las dependencias de la misma, se presento personalmente **Gerardo Rosés**, capitán del buque nombrado **VILLEMER**, matricula de Manila del tonelaje de 3.401,21/1832,38 aproximadamente, que declaro que en el dia veintiocho de septiembre de 1917 dejo el último puerto de escala, Torrevieja, cargado con sal, y que el 7 de Noviembre de de 1917, dicho buque se perdió por acción del enemigo, y por esta nota se presenta la correspondiente protesta, para servirle y beneficiarle en el futuro, si fuese necesario.*
Firmado. (E.V.White)
Agente Consular de los Estados Unidos de América.
Atestado.
Firmado. (Gerardo Roses). Capitán.
Hay un sello.

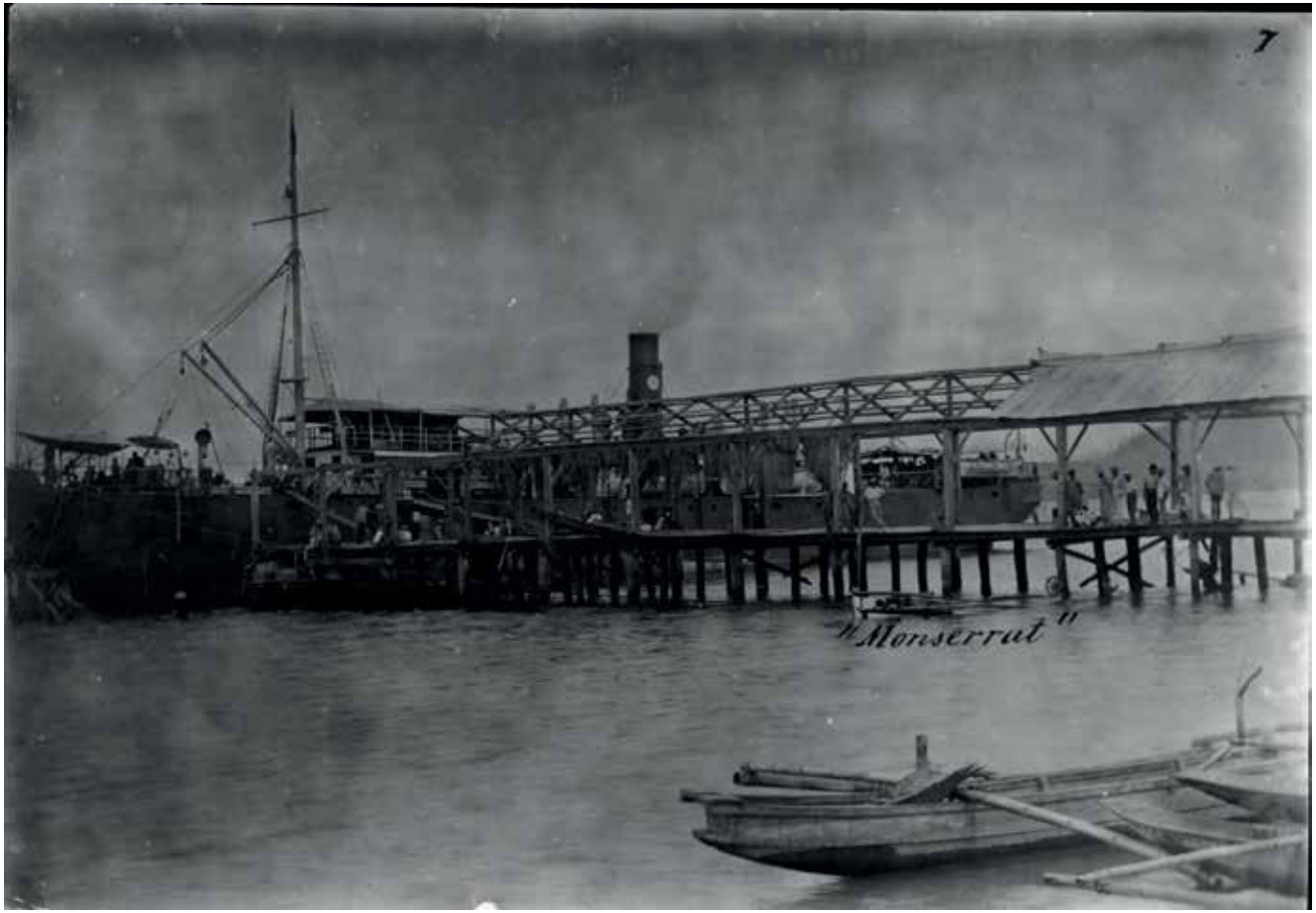
A continuación venia el texto en sí de la protesta, que condensamos en la parte más interesante:

*…Ante mí, el mencionado **E.V. White**, de nuevo, esta el llamado **Gerardo Roses**, también vienen **Miguel Minana**, oficial, **Harito Hita**, carpintero, **Mariano Buenaje** y **Sancho Giofano**, marineros, todos ellos tripulantes del mencionado buque, todos ellos habiendo jurado ante mi debidamente sobre los santos evangelios de Dios todopoderoso decir solamente la verdad, declaran solemnemente deponer y declarar lo siguiente: Que estos presentes, el 28º día de septiembre, en sus puestos comentados anteriormente, a bordo del **VILLEMER**, procedente de Torrevieja, España, cargado con sal, con destino al puerto de Manila, P.I., que el buque estaba en estado estanco y fuerte, y su carga estaba bien estivada y asegurada, que tenía sus tapas de bodega bien cerradas y cubiertas, que tenia la tripulación necesaria, avituallado y provisto con todo lo necesario para un buque de servicio mercante y particularmente para este viaje que estaban emprendiendo, que el 7º de Noviembre de 1917 a las 1. 15 p.m., correspondien-*



Puente y cubierta de proa del **TARLAC**, donde navego, en su momento, **Gerardo Rosés**.
*© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9455-307923. Fons **C.G.T.F**.*

*tes a las 11. 20 a.m. G.M.T., el **VILLEMER** estaba situado en el extremo derecho de un convoy de seis vapores mercantes, incluyendo el **VILLEMER**, escoltado por un grupo de cuatro arrastreros y un destructor, llevando el rumbo S 49 E.M., en latitud 34º 54´N, y longitud 27º 06´E., de Greenwich.*
Escuchamos una detonación seguida de una explosión sobre la línea de flotación, en el costado de estribor, a popa, bajo los camarotes de la tripulación.
El segundo oficial estaba de guardia en el momento del impacto junto a un marinero de guardia. Ambos declaran que no vieron nada.
Por otra parte, un marinero llamado Sancho Giofano que estaba descansando cerca de la rueda de timón de popa, declaro que vio, a unas 20 yardas de distancia del costado del vapor, viniendo directamente a donde él estaba descansando, un torpedo pintado de gris, con tres franjas negras en el centro.
El torpedo golpeo al vapor y causo la explosión (este hecho fue jurado antes ante las autoridades británicas de este puerto)
Teníamos en el momento de la explosión, dos arrastreros a nuestro estribor, y uno a popa, el otro delante y el destructor estaba delante de nosotros.
Como el hundimiento fue muy rápido no hubo ocasión de salvar el vapor y bajamos tres botes con ayuda de la tripulación.
Permanecimos allí hasta que el vapor desapareció bajo las aguas aproximadamente once minutos después de la explosión.
Poco después fuimos tomados a bordo de uno de los arrastreros y pasamos lista, encontrando que faltaban los dos siguientes hombres:
***Cipriano Villanueva** (engrasador)*
***Eulogio Canalete** (palero)*
Los dos hombres estaban de descanso, fuera de turno, durmiendo.
Otros dos de la tripulación estaban heridos:
***Eugenio Espiritn** (Cocinero)*
***Pastor Dalida** (Palero)*
*Después fuimos transferidos al destructor **ACHERON** y llegamos a Port Said el 9 de Noviembre de 1917 estando aquí frente al Agente Consular de los Estados Unidos de América. Hemos firmado esta protesta a nombre de quien concierna.*
*Y estos testigos, bajo los juramentos antes mencionados, declaran y dicen: Que durante el mencionado viaje ellos, junto a sus compañeros de tripulación, hicieron todo lo posible para preservar el mencionado **VILLEMER** y su carga de cualquier tipo de pérdida, daño o avería.*
*Porque el mencionado **Gerardo Rosés** ha protestado, y por estos hechos, yo, el mencionado Agente*



El **UNION** amarado en puerto desconocido, junto a los restos de la lancha **MONTSERRAT**.
*© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9599-309869. Fons **C.G.T.F**.*

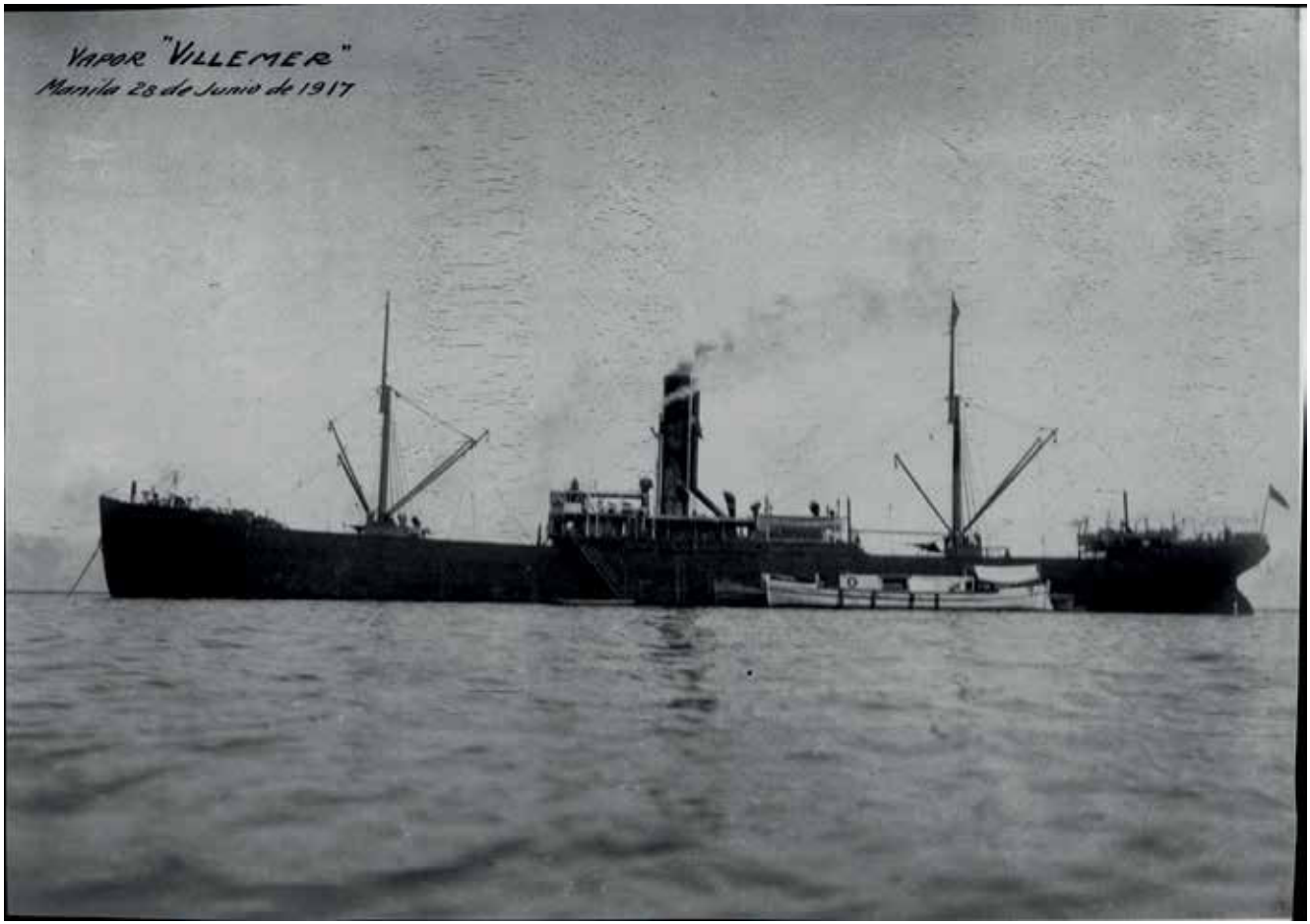
*Consular, a su instancia y requerimiento, hago publica y solemne protesta, contra todo y cada accidente, problema y causa, tenida y conocida con el antedicho, por la presente y en razón de lo cual el mencionado **VILLEMER** o su carga ya tiene o en el futuro tendrá, sufrirá o soportara daño o avería.*
*Y declaro que todas estas pérdidas, daños, costos, cargos y gastos que le han ocurrido al **VILLEMER** o a su carga o a ambos, son una responsabilidad que deben asumir aquellos a quienes les corresponden por derecho, ya sea por avería o de otra manera habiendo ocurrido lo mismo que se menciono anteriormente y no por, o a causa, de la insuficiencia de dicho **VILLEMER**, su falta o negligencia de estas apariencias, sus oficiales o cualquiera de sus marineros.*
Asi hecho y protestado en el puerto de Port Said (Egipto) el 9 de Septiembre en el año de nuestro Señor mil novecientos diecisiete…
…Una copia de esta protesta fue legalizada ante el cónsul británico por nuestra Agencia en Londres ante el cónsul español en Barcelona.

Sabemos que en enero de 1918 **Gerardo Rosés** estaba de capitán en el **MAUBAN**, lo no está registrado en su historial de la **C.G.T.F**. ya que, en aquel entonces, el **MAUBAN** pertenecía a la **Tabacalera Steamship Co**. Creemos que esta historia, sobre su mando en el **MAUBAN**, puede explicarse a través del texto del libro *La Compañía General de Tabacos de Filipinas. 1881-1981, s*egún indica *Emili Giralt Raventos*:

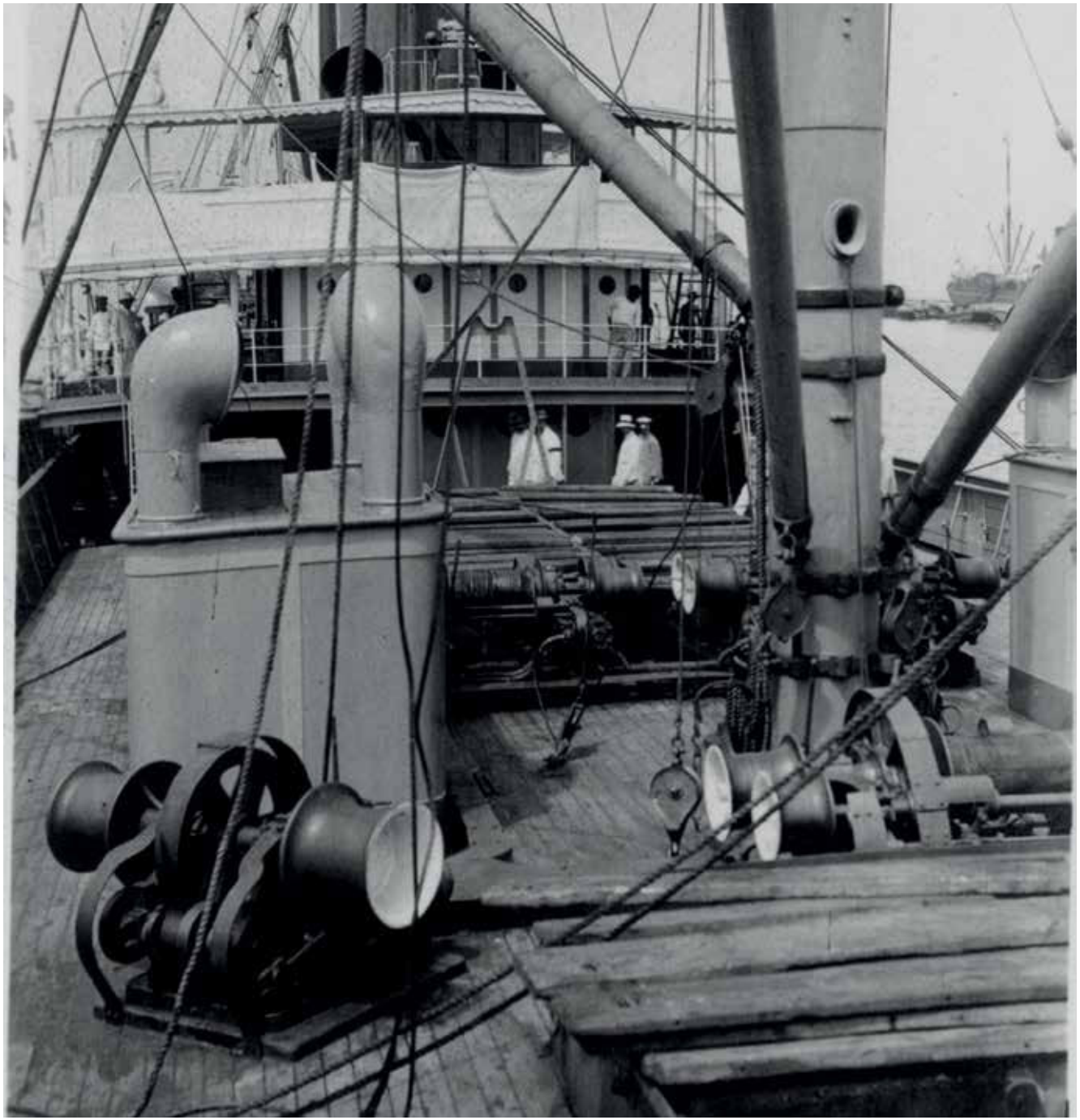
*En cuanto al vapor **MAUBAN**, que desde 1900 formaba parte del material flotante de la Compañía prestando servicio de cabotaje ya que sus 1.252 toneladas no le hacían muy indicado para la navegación de altura, fue destinado, a pesar de ello, a la carrera de Europa como el **PEDRO DE SOTOLONGO** y el **RIZAL**, formando los tres la pequeña flota de la recién creada **Tabacalera Steamship Company**, domiciliada en Manila.*
*El día 20 de noviembre de 1917, navegando el **MAUBAN** en convoy con buques ingleses, chocó con el **BILBSTER** y sufrió grandes averías en la proa. El suceso ocurrió a las doce de la noche, a la altura del cabo de Finisterre. Se creyó de momento que los desperfectos eran de tal consideración que ocasionarían el hundimiento del buque, razón por la cual sus tripulantes se trasladaron al **CORBY**, una de las unidades que formaban el convoy. Más tarde, el capitán y un grupo de marineros volvieron al **MAUBAN** que, con la dotación incompleta y por sus propios medios, consiguió llegar felizmente a Cádiz. Allí se procedió al reconocimiento de la avería y se hizo la protesta consiguiente a los efectos del seguro. El resto de la tripulación llegó a Gibraltar con el **CORBY**, sin que por un lado ni por otro hubiera que lamentar desgracias personales.*



El vapor **COMPAÑÍA DE FILIPINAS** ya muy modificado. Ca. 1920.
*© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9560-307984. Fons **C.G.T.F**.*



El vapor **VILLEMER**, de la **C.G.T.F.**, torpedeado en el Mediterráneo, bajo el mando de **Gerardo Rosés**.
© *Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9487-307945. Fons **C.G.T.F**.*



El puente del **VILLEMER**, desde el que **Gerardo Rosés** vivió el torpedeamiento del buque bajo su mando.
*© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9492-311184. Fons **C.G.T.F**.*

*Varado en los astilleros gaditanos, se estimó que los daños del **MAUBAN** ascendían a unas 200.000 pesetas, y que tardarían unas cinco o seis semanas en ser reparados. Estando todavía en dichos astilleros, a finales de febrero —cumplido, pues, con exceso el plazo dado para su reparación— el Cónsul de los Estados Unidos en Cádiz notificó al capitán que su barco —abanderado filipino— había sido requisado por el Shipping Board de los Estados Unidos, para un período de tiempo a determinar por el Gobierno americano, y con indicación de que se pusiera a disposición del general Pershing, jefe del ejército estadounidense en el frente francés. Las condiciones de la requisa, en lo que respecta a fletes y seguro, no fueron de momento conocidas por la Compañía, hasta que en mayo de 1918 se le comunicó que el Gobierno de Washington cubría el seguro de 600.000 dólares y pagaría unos fletes de 7 dólares por tonelada y mes.*
*En junio de 1918, la Agencia de la Compañía en Nueva York comunicó que el buque había sido torpedeado, noticia que dichosamente pudo ser desmentida poco después. Terminada la guerra, en junio de 1919 el **MAUBAN** fue devuelto a la **Tabacalera Steamship Company** bajo cuya insignia siguió prestando servicio entre los puertos de Filipinas.*

Del estudio de este texto creemos, aunque no podemos confirmarlo, que **Gerardo Rosés** debió ser comisionado por la **C.G.T.F**., en Barcelona, a presentarse en Cádiz, en Matagorda, entre diciembre de 1917 y enero de 1918, relevando en el mando al capitán que sufrió el abordaje, y haciéndose cargo de las obras de reparación del **MAUBAN**, desembarcando de este, en fecha indeterminada, para poder tomar el mando del **ISIDORO PONS** en junio de aquel año. Las fechas de hundimiento del **VILLEMER**, creemos, hacen imposible que estuviera en el mando del **MAUBAN** en el momento de la colisión.

Respecto al **MAUBAN**, como ya sabemos, sufrió daños en una colisión el 20 de noviembre de 1917 y fue llevado a Matagorda para reparaciones. Durante su estancia, el cónsul estadounidense en Cádiz notificó al capitán, **Gerardo Rosés**, que su barco había sido requisado por el *U.S. Shipping Board* para uso del general *Pershing*. Posteriormente fue reasignado a la *U.S. Navy* para sus operaciones y fue comisionado en Cardiff, Gales, el 3 de octubre de 1918.

Asignado al *Naval Overseas Transportation Service*, el **MAUBAN** operaba bajo la supervisión del *Army y Shipping Board*, transportando suministros entre puertos británicos y franceses. Completó sus viajes como carguero en febrero del año 1919 y, tras cargar lastre de arena, zarpó de Cardiff el 18 de febrero, llegando a New York el 14 de marzo, siendo dado de baja en Brooklyn el 11 de abril de 1919, siendo entregado al *U.S. Shipping Board* para su devolución a la **C.G.T.F**.



El vapor **MAUBAN** en Cádiz, una vez reparado. Ca. 1918. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

Sea como fuere, pasadas estas tragedias, **Gerardo Rosés**, en 26 de junio de 1918 fue nombrado capitán del **ISIDORO PONS**, con un sueldo de 1.800 pesos anuales.

En 3 de octubre de 1919 fue nombrado capitán del **MAUBAN**, con un sueldo de 2.340 pesos anuales. Tras ser devuelto el **MAUBAN** por el Gobierno americano, **Gerardo Rosés** tomaba de nuevo el mando del buque que marco su vida marítima.

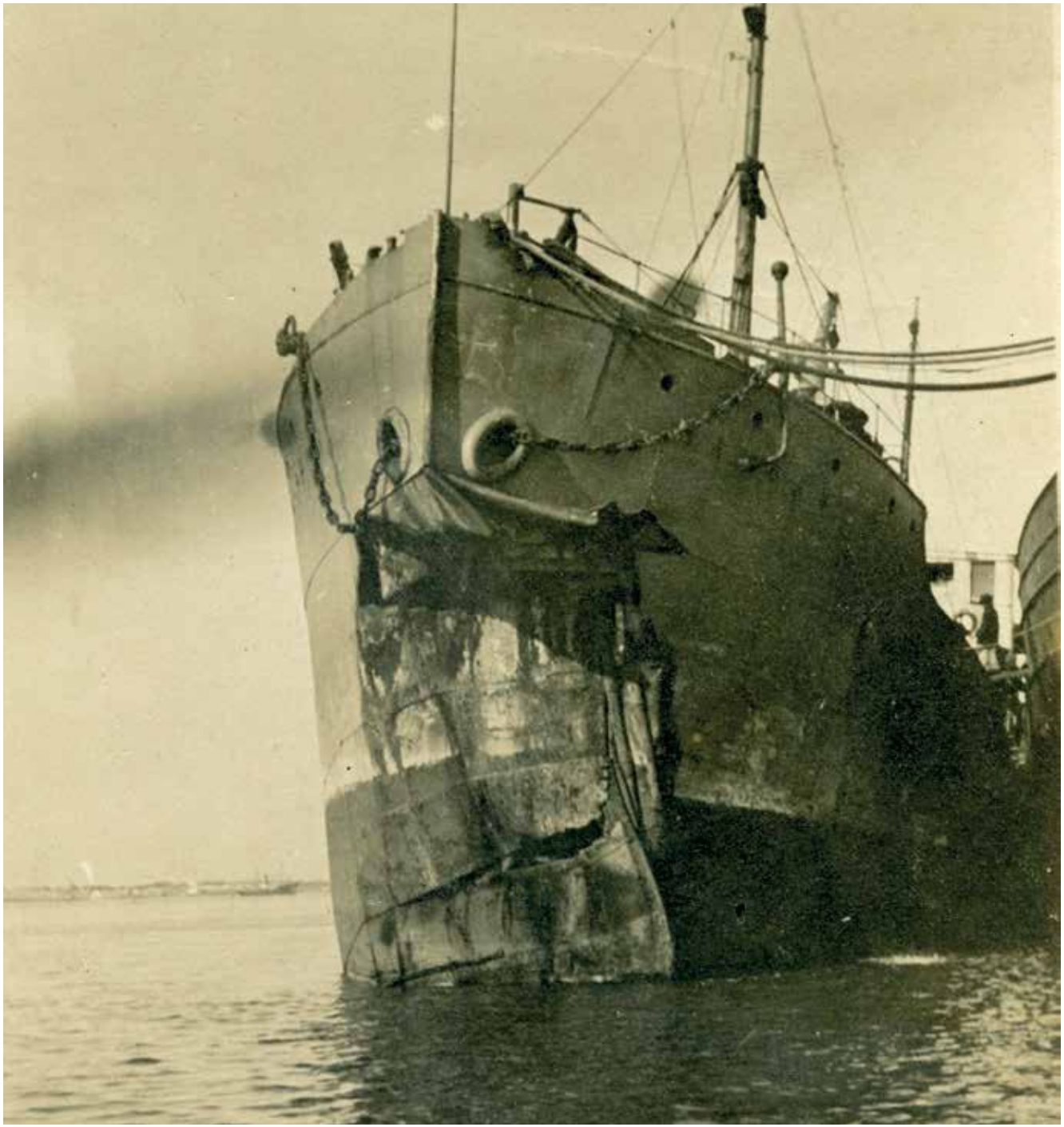
El 1 de julio de 1920 se le subió el sueldo a 3.000 pesos anuales.

El 1 de enero de 1922 todavía estaba al mando del **MAUBAN**.

El 16 de enero de 1924, procedente de licencia, vuelve a tomar el mando del **MAUBAN**, con un sueldo mensual de 250 pesos.

Gerardo Rosés vivió la conmoción geopolítica que supusieron los hechos violentos acaecidos en China. Según indica *Emili Giralt Raventos* en el libro *La Compañía General de Tabacos de Filipinas. 1881-1981*, la **C.G.T.F**. contribuyo con el envió del **MAUBAN** a Shanghái, al mando de **Gerardo Rosés**:

Durante los años 1924 y siguientes la Compañía se manifestó especialmente preocupada por los acontecimientos revolucionarios de China y sus posibles repercusiones internacionales. La «efervescencia» del antiguo y celeste Imperio es atribuida a «la eficaz propaganda en aquellas razas de ideas perturbadoras, de cuyo peligro debemos hacer mención —dice la Compañía dirigiéndose a sus accionistas— por estar enclavado el centro de nuestras operaciones en Filipinas, obligándonos a mirar con mucha atención cuánto ocurra en aquellos países por la influencia grande que pueden tener los cambios políticos en nuestro tráfico o negocio».
*Precisamente con motivo de «los graves sucesos» acaecidos en China en 1926 —sucesos que obligaron al Gobierno español a mandar a Shangai el buque de guerra **BLAS DE LEZO** para proteger los intereses españoles— la Compañía ofreció al Gobierno el vapor **MAUBAN** de la **Tabacalera Steamship**. Aceptado el ofrecimiento dicho vapor estuvo en Shangai a las órdenes de las autoridades diplomáticas españolas durante unos meses «enarbolando por especial concesión del Gobierno norteamericano la bandera española en aquel puerto» y sirviendo de refugio a residentes españoles.*
Con este servicio realizado sin compensación económica, quiso la Compañía «demostrar una vez más nuestra adhesión a España y nuestro interés por cuanto en el Extremo Oriente con ella se relaciona».



Vista de la grave avería sufrida en la proa del **MAUBAN**. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

*Una Real Orden del Gobierno agradeció dicho servicio y la colonia española de aquel puerto chino entregó al capitán del **MAUBAN** «una artística placa de plata como demostración del agradecimiento de los súbditos y protegidos españoles» a la actuación de la Compañía.*

El 23 de marzo de 1927 zarpaba el **MAUBAN** de Manila, con destino Shanghái.

De aquella campaña del **MAUBAN**, en la que permaneció fondeado en el rio Yangtze, la familia conserva una serie de postales, enviadas, por grupos, a su hijo mayor, **Gerardo Rosés** Fábregas, en las que le habla de la vida a bordo y las costumbres de los nativos en China. Seleccionando algunas de las observaciones de **Gerardo Rosés**, anotamos lo siguiente:

En postales remitidas el 7 de abril de 1927, dice:

Querido hijo: Hace mucho tiempo que no te escribo, debido a mi viaje a China, pero desde aquí te mandare muchas postales…
Shanghai, 7 4 27. Esta antigua calle de una vieja ciudad china es muy europea todavía. Las hay mucho peores, donde no pasan dos personas de lado.

En postales remitidas el 21 de abril de 1927, dice:

A más de hacerse cortar el pelo, los chinos se hacen limpiar los oídos y aquí tienes al barbero metiendo las pinzas dentro del nido para extraer la suciedad…

En postales remitidas el 25 de abril de 1927, dice:

Entre los chinos ahora se matan como chinches…
Pronto volveremos a Manila y dejaremos a estos chinos que se maten entre ellos…

De estos comentarios deducimos un cierto cansancio, o estrés, debido a la situación de guerra que estaba viviendo, y el desconocimiento suyo de lo que iba a durar su comisión en el Yangtze.

En postales remitidas el 5 de mayo de 1927, dice:



El vapor **M. ARNUS**. El capitán Rosés también mando este buque.
*© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9571-311197. Fons **C.G.T.F**.*

Puede que creas que esto es una procesión de gegants como las que se hacen en Barcelona, pero no, esto es un entierro de primera y los gigantes representan que el difunto era una persona de elevada posición social…
En china hay mucha afición a los polichinelas. Las comedias chinas duran días y días como las películas de series…
Todavía estamos por aquí, esperando que se aniquilen los chinos, pero parece que hay para rato…

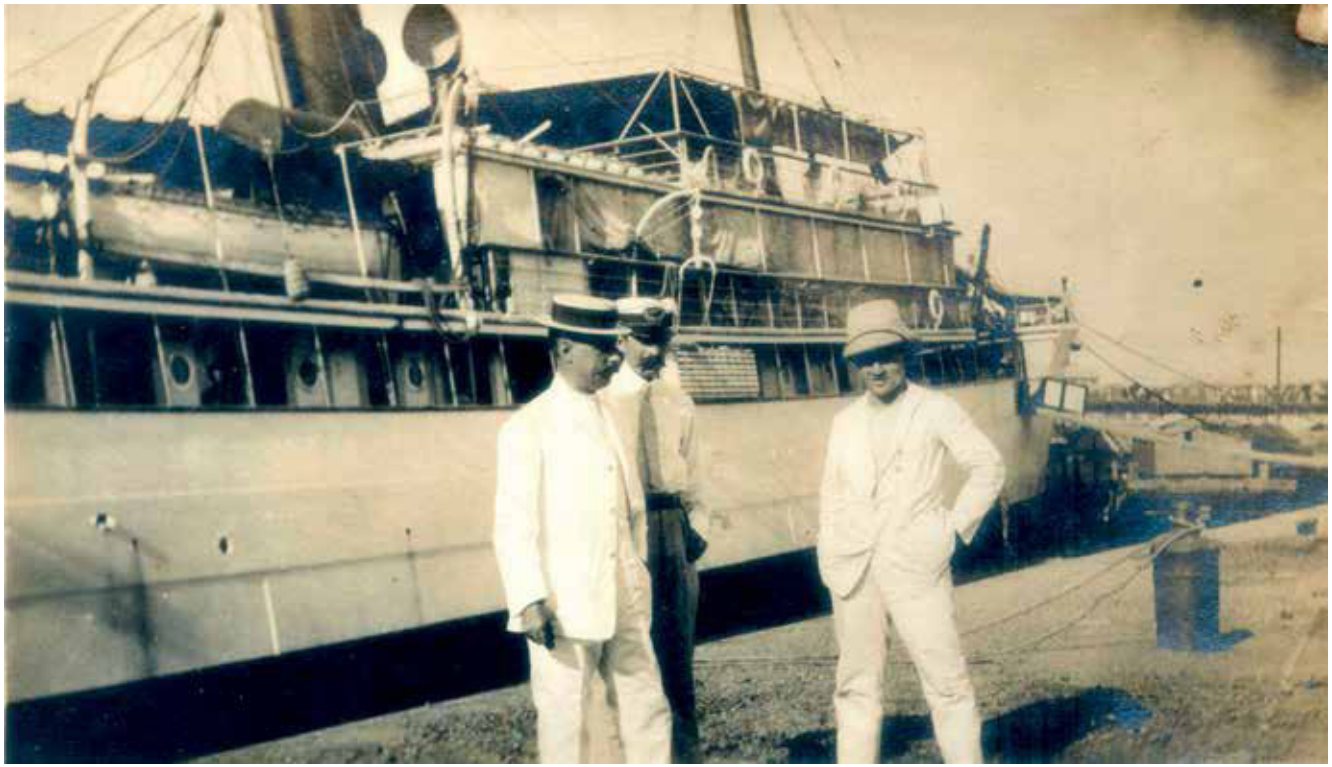
Finalizada su aventura en aguas de China, el **MAUBAN**, al mando de **Gerardo Rosés** volvió a Manila. Como consecuencia de este viaje, el Gobierno de España y los españoles que allí vivían ofrecieron un presente al capitán del **MAUBAN**. Así lo acredita el diario *El Día Grafico* (9 junio 1927):

Los españoles de Shanghai.
*Como homenaje de gratitud a la **Compañía General de Tabacos de Filipinas**, por haber puesto a disposición del Gobierno español, y enviado a Shanghai su vapor **MAUBAN**, la colonia española de dicho puerto chino le ha dedicado una preciosa placa de plata en las que están grabadas artísticas vistas del crucero **BLAS DE LEZO** y del vapor **MAUBAN**, en el rio Yangtze Kiang, teatro de los últimos acontecimientos de China.*

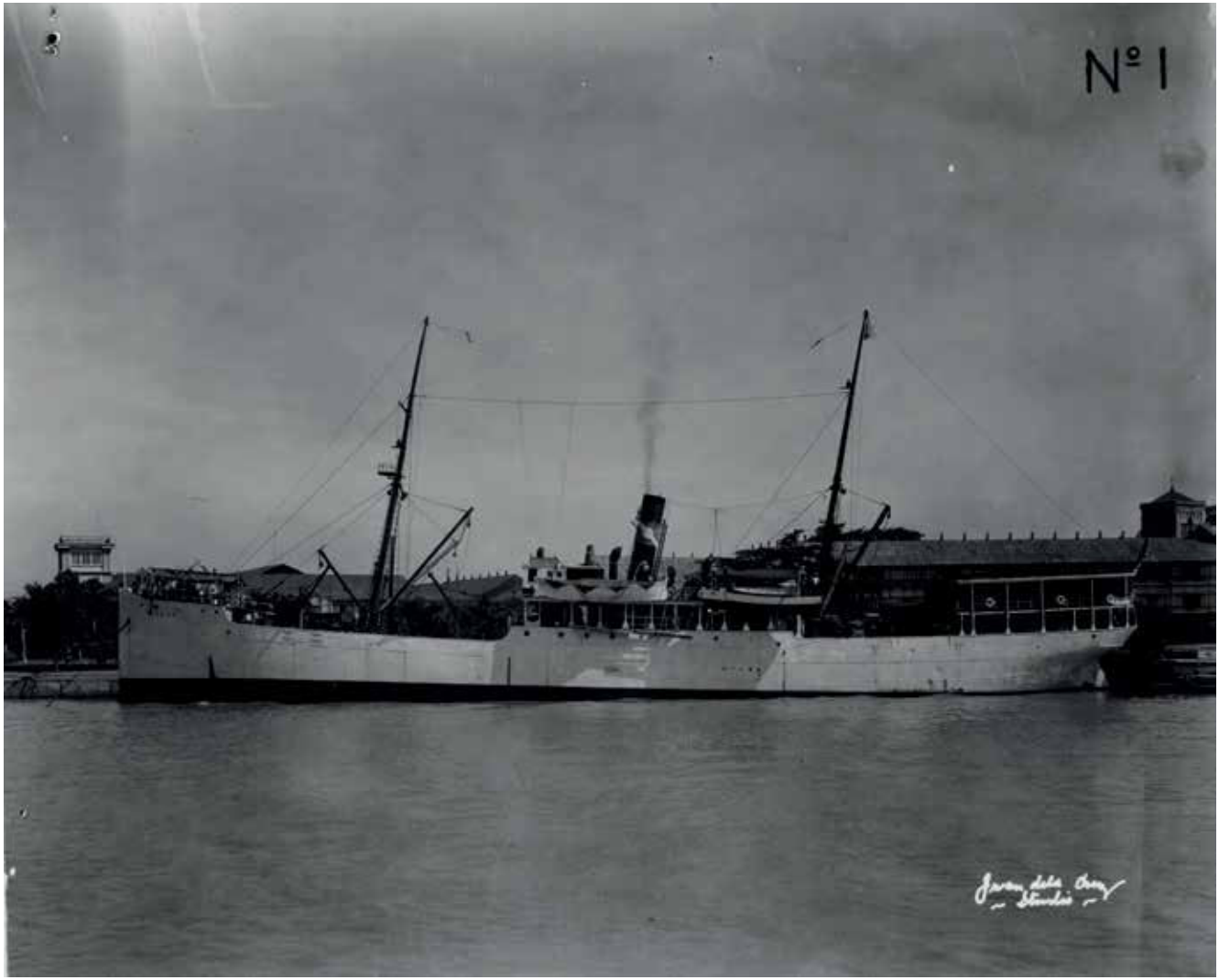
La última anotación en su hoja de servicios es del año 1930, del 7 de enero, en que volvía a hacerse cargo del mando del **MAUBAN**.

Se mantuvo en aquellas navegaciones, con buques de la **C.G.T.F.** bajo la bandera norteamericana, por más de treinta años, según leemos en el diario filipino *La Vanguardia*, en su edición del 6 de agosto de 1932:

Un Capitán despoja de todo misterio a la isla de Yami.
*Despojando de todo romanticismo y misterio a la Isla de Yami al norte de Filipinas, el capitán del **MAUBAN** Sr. **Gerardo Roses**, dice lo siguiente de la Isla de los Desaparecidos, en una carta dirigida a esta redacción. Dice el capitán **Roses**:*
En estos últimos días, he leído en La Vanguardia, varias informaciones sobre el supuesto hallazgo o supuesta estancia del aviador Glenn Brophy en la Isla de Yami del grupo de las Batanes.
No es mi intención discutir la existencia o no de este aviador en dicha isla aunque es bastante raro que en su vuelo de Macao o Hong-kong a Luzón sufriera un desvió tan grande como el que supone ir a parar a la Isla de Yami.



El **J. BUSTAMANTE**. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.



El **MAUBAN** en la época de la aventura en el Rio Yangtse.
*© Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9478-307938. Fons **C.G.T.F**.*



Interesante foto de la cubierta del **MAUBAN**. © *Arxiu Nacional de Catalunya. Codi: 9480-307940. Fons* ***C.G.T.F***.

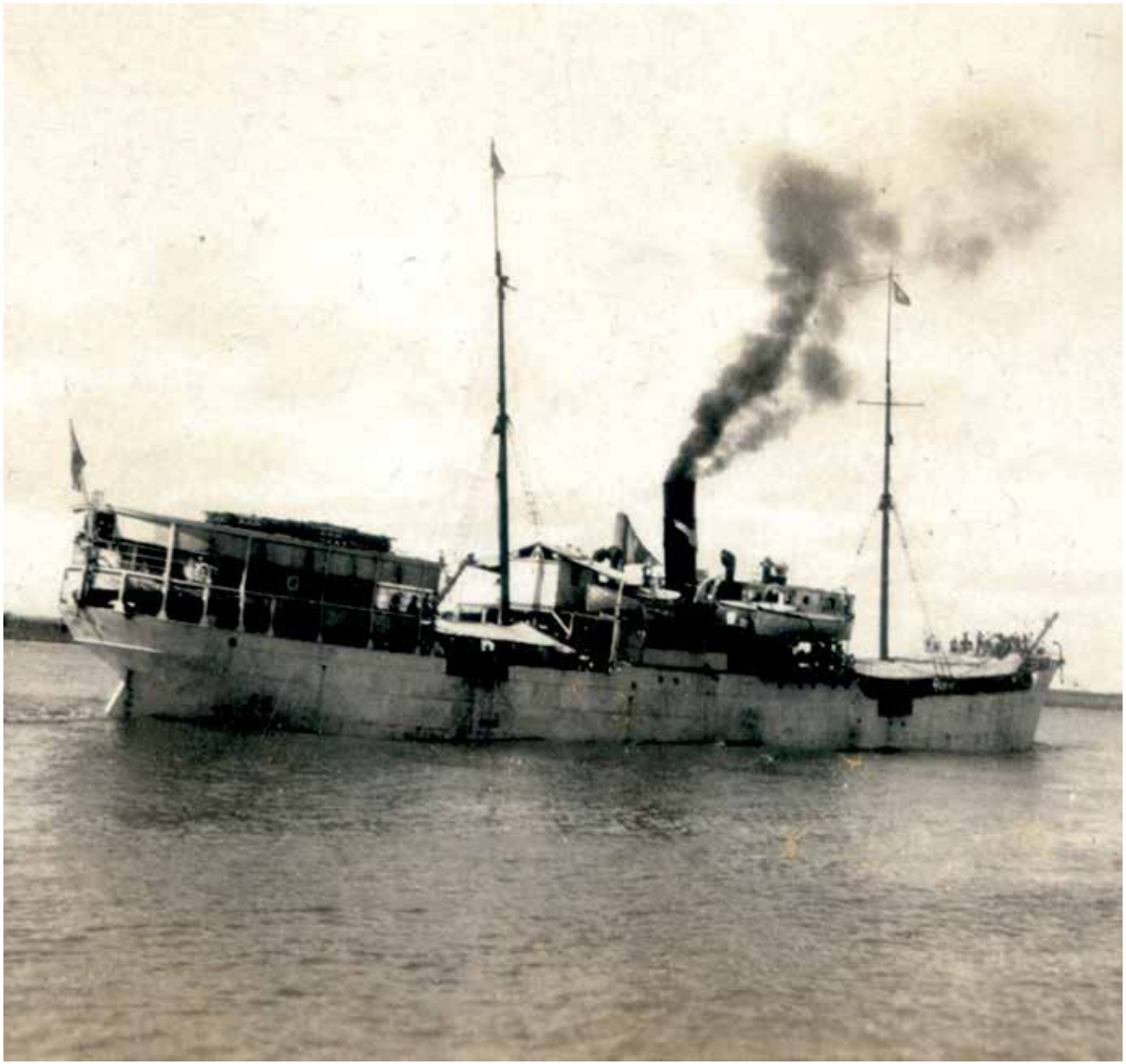
Mi objeto es desvanecer tanta fantasía como la que se emplea en hablar de dicha isla. En mis treinta y tantos años de navegar por las costas del Norte de Luzón y las Islas Batanes y Babuyanes, he visitado varias veces todas las islas grandes y pequeñas de dichos grupos y refiriéndome particularmente a la de Yami, debo decirle que ésta es un simple montecillo de unos 700 pies de altura y solo habitable para cabras monteses que es lo único que he visto en ella, las veces que la he visitado, nada de tribus salvajes ni cosas por el estilo. Alguno que otro pescador japonés, de la Isla de Formosa son los que suelen frecuentar dicha isla cuando andan de pesca por aquellos alrededores.
*Esta isla ha sido visitada infinidad de veces por el **PATHFINDER** de la Coast and Geodetic Survey cuando hace pocos años levantaba el plano de aquellas islas.*
Todo esto de las corrientes que impiden llegar a dicha isla y otras dificultades insuperables, no son más que fantasías de quien les proporciona a ustedes estas informaciones. La Isla de Yami es tan asequible y tan tranquila como cualquiera otra del Archipiélago.

Gracias a otros documentos de la familia **Rosés**, podemos confirmar su mando en el **MAUBAN** tras su cambio de nacionalidad. En un documento oficial firmado por el secretario general de la **C.G.T.F**., señor don **José Sánchez Garrigos**, se anota:

*Certifico que según los antelos antecedentes que obran en estas oficinas, dn **Gerardo Rosés Arimon**, de nacionalidad filipina, desempeña actualmente el cargo de capitán del vapor **MAUBAN** de la matricula de Manila, propiedad de la **Tabacalera Steamship** entidad filial de la **Compañía General de Tabacos de Filipinas**.*
*Y para que conste donde convenga, extiendo la presente con el Visto Bueno del señor Vice-Directorde la compañía Dn. **Carlos A. Ferrándiz** y con el sello de la misma, en Barcelona a veintisiete de agosto de mil novecientos treinta y seis.*

La última noticia que tenemos de su mando en el **MAUBAN** corresponde a un artículo de la revista *Tribuna*, de fecha indeterminada, en manos del archivo familiar de los **Rosés**. El artículo, copiado a la letra, cita:

*Embarrancamiento del vapor **PLANET**.*
Habitantes aislados del resto de Filipinas.
Unos 2.000 habitantes de la isla Calayan en el grupo Babuyan, al Norte de la costa de Luzon, están completamente separados del resto de las Filipinas como consecuencia del embarrancamiento en la



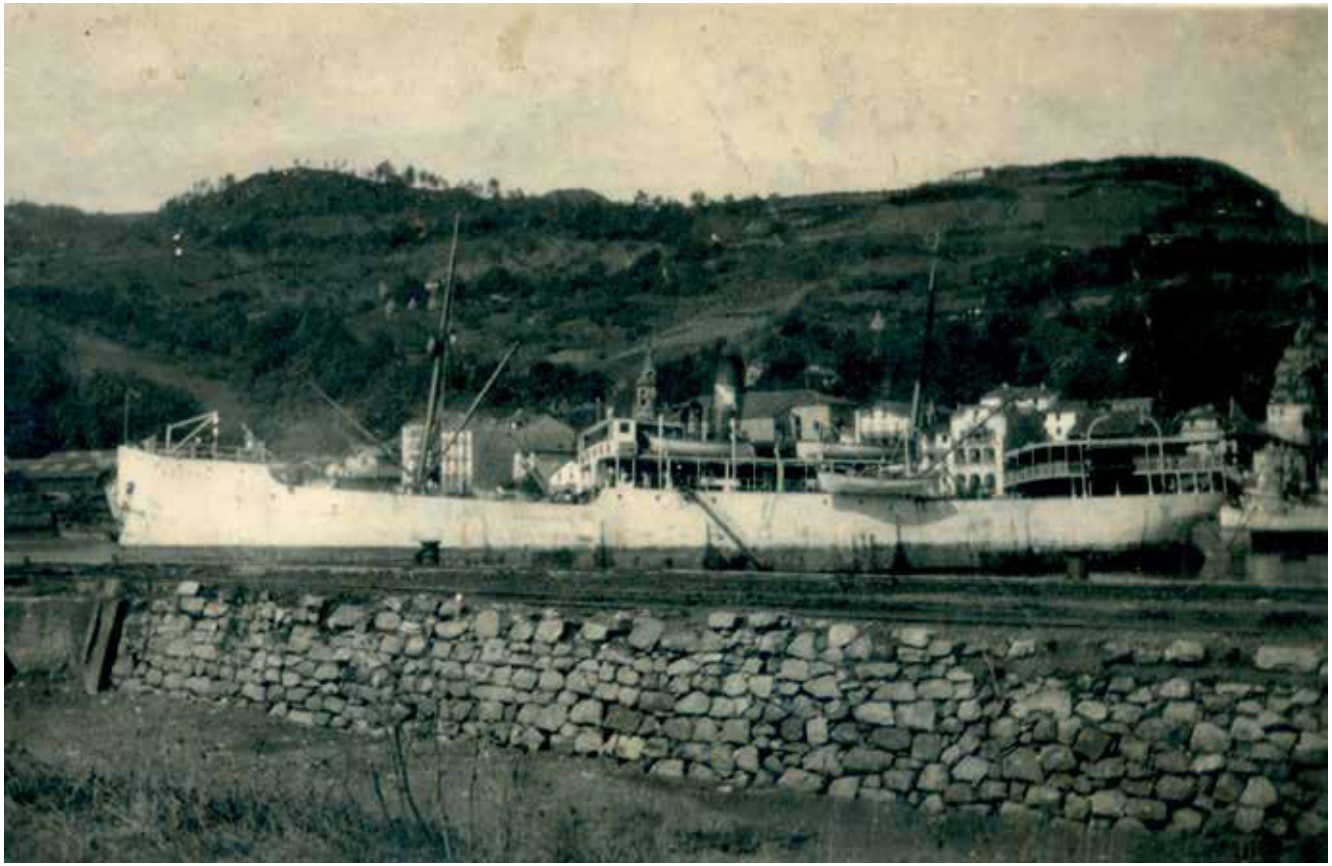
El **MAUBAN** en la rada de Aparri. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

*costa de la motonave **PLANET**. El vapor **PLANET** que ha alarmado la villa entera de Aparri, Cagayan, es el único medio de comunicación entre el Norte de Luzón y Calayan.*
*Esta noticia fue llevada a Manila por el capitán **Rosés** del vapor **MAUBAN** al llegar ayer por la tarde tras llevar socorro a la isla de Calayan. El **MAUBAN** fue enviado por la **Compañía Tabacalera** a la búsqueda del vapor **PLANET** que se echaba en falta, en vista de que el Gobierno filipino no había tomado ninguna medida de socorro. El vapor de la Tabacalera encontró al **PLANET** embarrancado en la playa de la isla de Calayan, con todos los oficiales y tripulantes, y, a más, el Sr. **E. de Vries**, propietario del **PLANET**.*
*El capitán **Rosés** nos dijo que al **PLANET** se le abrió un agujero en el casco como consecuencia del embarrancamiento y que probablemente tendrá que ser reparado durante un mes. Con el embarrancamiento del buque la isla de Calayan queda completamente aislada. El capitán **Rosés** lamenta que el Gobierno haya descuidado aquella isla que tiene una población de unos 2.000 habitantes, y sugiere que se levante una estación de radio en la isla de Calayan.*
***Juan Tort**, hombre de negocios muy importante de Aparri, y asociado al señor **E. de Vries**, comerciante alemán de Aparri, decía ayer a la Tribuna que la población entera apreciaba que se hubiese enviado al **MAUBAN** en búsqueda del **PLANET**. El señor **Tort** llego ayer llevando una carta de agradecimiento para los oficiales de la **Compañía General de Tabacos**, propietaria del **MAUBAN**.*
*El Sr**. Tort** declara que el día del embarrancamiento del **PLANET** los residentes de Calayan, voluntariamente, ofrecieron sus servicios para ayudar a la tripulación del buque en las operaciones de sacarlo de las rocas. La gente, según él, estaba muy interesada en el rescate del PLANET, ya que es la única comunicación existente con tierra firme.*
*Aprovechando la presencia del vapor **MAUBAN** en Calayan, el diputado tesorero, maestros municipales y otras personas tomaron pasaje a bordo del **MAUBAN** con destino Aparri. Se tienen noticias de que el Sr. **E. de Vries** enviara obreros a Calayan a reparar el **PLANET**.*
*Los oficiales y tripulación del buque embarrancado fueron llevados a Aparri a bordo del **MAUBAN**.*

Este destacado servicio es la última noticia que tenemos de la vida marítima de **Gerardo Rosés Arimón**.

Durante toda su vida marítima **Gerardo Rosés Arimon** tuvo un compañero del alma en sus viajes entre aquellas islas olvidadas y misteriosas; su perro **Tik**.

En una carta a su esposa **María**, en el Masnou, anota:



El **MAUBAN** lugar y fecha indeterminados. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

*Hablando del perro, del cual me acuerdo muchísimo, añorándolo al mismo tiempo, os diré que he pensado que si os molesta y no lo queréis me lo podéis enviar por el **LOPEZ**. Si lo vais a hacer, hacedle una jaula bien grande para que este cómodo. Sobre todo dile a **Gibernau** que le recomiende al capitán, ya que si él lo dice lo trataran bien y así también decirle que lo vigilen y lo saquen de la jaula de tanto en tanto, y que lo bañen diariamente cuando haga calor. Dile a **Gibernau** que si puede ser pagar por el flete a Manila, lo hare, y si no puede ser id a sacar un conocimiento de embarque a can **Ripoll**, diciendo que es para un PERRITO, que vale menos.*

El **Gibernau** del que habla es **Agustín Gibernau Maristany**, capitán formidable, vecino de la familia **Rosés** en Masnou, e Inspector General de la **Compañía Trasatlántica**, y el can **Ripoll** a que se refiere la carta, son los agentes consignatarios en Barcelona de la **Trasatlántica**.

Sobre anécdotas familiares, en las cartas personales disponibles, cedidas por **Francesca Rosés**, hay una serie de misivas con anotaciones muy interesantes sobre la vida de estos marinos en Filipinas. Son cartas escritas por **Agustín Rosés Fábregas** (N. Manila 4 octubre 1911. F. Manila 19 febrero 1945) hijo de **Gerardo**, desde Manila, con destino al Masnou, dirigidas a su madre y hermanos, narrándoles sus vivencias e historias de su padre y tíos. Corresponden a las fechas comprendidas entre 1936 y 1940, ya que, de aquella fecha a 1945, no hay datos.

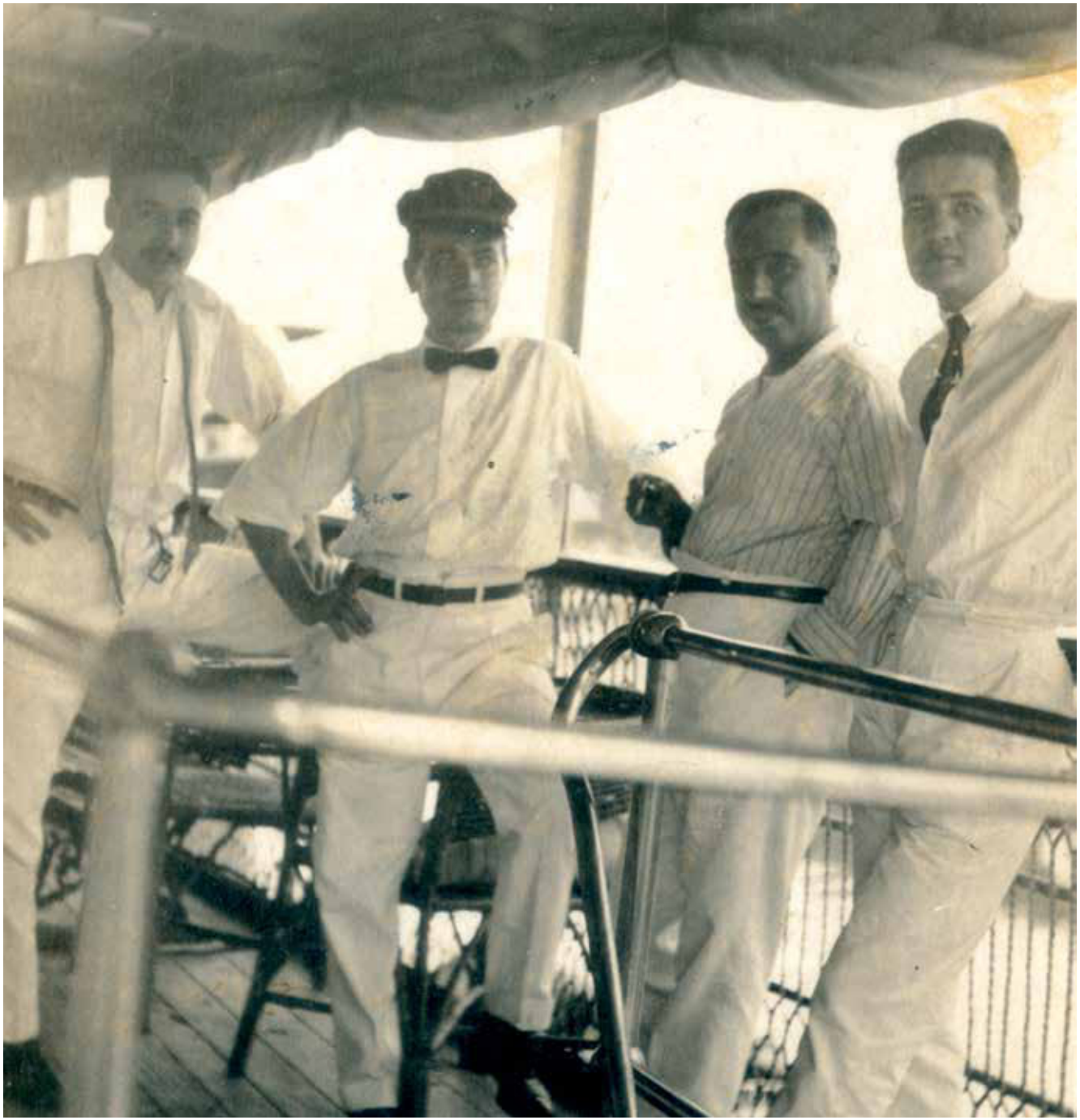
Veamos algunos apuntes seleccionados por **Francesca Rosés**:

*Parece ser que durante el año 1936 **Agustín Rosés*** Fábregas *huyo del Masnou hacia Filipinas, como consecuencia del inicio de la Guerra Civil. Debido a su afiliación al las Joventuts Cristianes de Catalunya, se sintió perseguido y marcho a Manila, con su padre, **Gerardo Rosés Arimón**.*

En este país pudo desarrollar sus inquietudes artísticas en el campo de la publicidad. El destino fue cruel con él ya que los japoneses, durante la Segunda Guerra Mundial, invadieron Filipinas, ocupando Manila, asesinando a muchos ciudadanos civiles y militares, entre los cuales estaba Agustín.

Según cuenta el testimonio de un superviviente, el Rvdo. **Belarmino de Celis**:

"En el mes de febrero de 1945, durante la batalla de Manila, Agustín, se refugió – como muchos otros- en la Iglesia y en el Convento de san Agustín, Intramuros, Manila…



Gerardo Rosés con otros personajes no identificados. Seguramente a bordo del vapor **MAUBAN**.
Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

…Más tarde, dicho señor con el declarante y otros muchos caballeros fueron arrestados por las fuerzas japonesas…
…El día 19 de febrero de 1945, dicho señor, el declarante y otros caballeros fueron encerrados por los japoneses en un refugio, frente a la Catedral de Manila, en Intramuros, Manila y una vez dentro cerraron las entradas del refugio, y por un orificio arrojaron bombas de manos, muriendo casi todos los que estaban dentro"…entre los cuales figuraba Agustín Róses.

Veamos otros apuntes seleccionados por **Francesca Rosés**:

*En carta fechada el 18 de septiembre de 1936 anota que su padre, **Gerardo Rosés**, y el, se encuentran bien y comen menús "a la catalana" a bordo del **MAUBAN**.*
Trabaja y dice que no deja de llover y sabe que el Antonet se ha prometido. Anota también, que el arte de pintar no se conoce en Filipinas, solo el arte de las americanas de pintarse la cara.
En carta fechada el 3 de febrero de 1937, tras un viaje de vuelta a Filipinas, tras haber estado en Masnou, escribe, desde Colombo, pidiéndole a su hermana Paquita que cuide de sus cosas y de su hermano Gerardo, que pasee a su perro Duk y que se quiere casar con Rosa Font (su novia que vive en Masnou) También cita que están a mas de 30º de temperatura.
En carta fechada el 9 de febrero de 1937 envía una postal desde Singapur.
En carta fechada el 12 de marzo de 1937, en Manila, anota que ha comenzado a trabajar y que su padre está cansado de Filipinas.
En carta fechada el 22 de abril de 1937 anota que su padre está muy bien, que le cuida mucho y que navega en una línea regular que tiene una duración de diez días.
En carta fechada el 12 de junio de 1937 anota que su padre hace vida normal. Sale los viernes y vuelve doce días después. Dice que es el hombre más fresco del mundo, y que vive en una casa de solteros con lujos y comodidades. También dice que Manila tiene un regusto ochocentista español muy bonito.
*En carta fechada el 28 de junio de 1937 anota que su padre siempre que puede le lleva al **MAUBAN** intentando hacer siempre menús catalanes, ya que está cansado de la tinola y la morisqueta, manjares típicos filipinos. También dice que su padre le deja el coche a veces.*
*En carta fechada el 3 de julio de 1937 anota que ha experimentado la furia de un baguio, ya que es la temporada de lluvias y tifones y no cesa de llover. También anota que a pesar de las tempestades su padre salía a la mar con el **MAUBAN**.*
*En carta fechada el 5 de octubre de 1937 anota que su padre va de capitán en el **MAUBAN**, contándole que vivió un gran terremoto y que paso miedo.*



Los perros a bordo, como vemos en el texto, eran una de las debilidades de **Gerardo Rosés Arimón**. Aquí vemos a su favorito: **Tik**.
Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.



Tik contra el monstruo marino. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

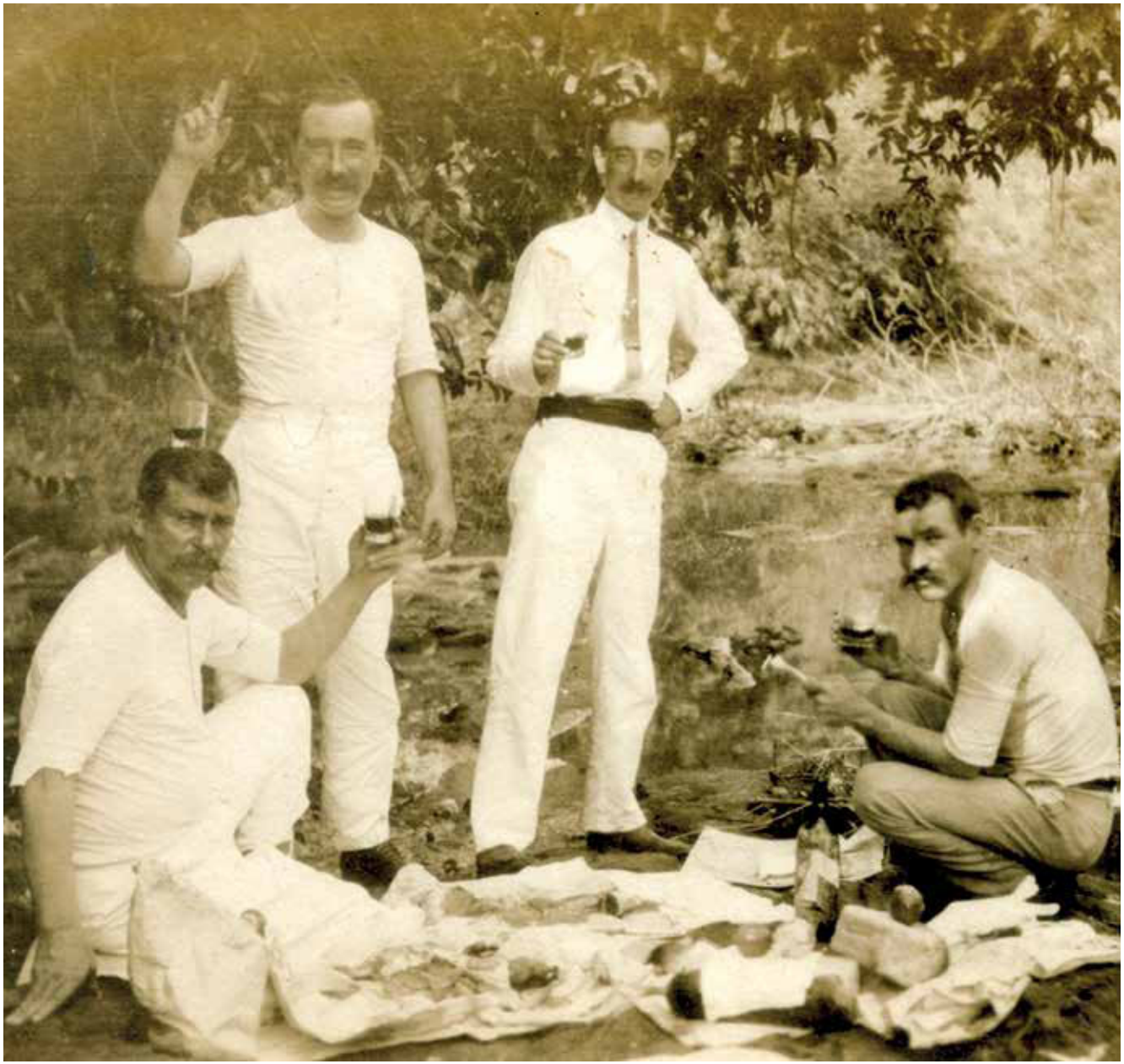


Momentos de relax a bordo. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

En carta fechada el 23 de octubre de 1937 anota que ha hecho una prueba en una empresa de publicidad y que su padre está muy contento.
*En carta fechada el 30 de octubre de 1937 anota que cuando **Gerardo Rosés** no navega, va mucho al cine, y que ya tiene el trabajo.*
*En carta fechada el 6 de noviembre de 1937, **Agustín Rosés** comenta con orgullo que su padre, **Gerardo**, es conocidísimo en Manila, con amistades en todos los estamentos, comentando también que los europeos que por allí andaban "eran una colla de burros" y que había gran movimiento de personas como consecuencia del conflicto chino-japonés.*
*En carta fechada el 15 de enero de 1938 decía que el **MAUBAN** no podía salir de Aparri por el mal tiempo y que el rio Cagayan estaba desbordado e impracticable.*
*En carta fechada el 19 de marzo de 1938 anotaba que pediría unas vacaciones para navegar en el **MAUBAN**, con su padre, hasta unas islas al Sur que, según le contaba su padre, estaban completamente vírgenes y que eran dignas de verse por los usos y costumbres de los pocos habitantes que allí habían, y que tenían una flora y fauna increíbles. También hace comentarios sobre el bombardeo de Barcelona.*
*En carta fechada el 19 de marzo de 1938 anotaba que iría de vacaciones en el **MAUBAN** con su padre.*
*En carta fechada el 9 de abril de 1938 anotaba que cuando su padre llegaba a Manila en el **MAUBAN**, el siempre comía muy bien y bebían vinos de Alella. También comentaba que, por primera vez en treinta años se habían reunido los tres hermanos **Rosés Arim**ón**; Gerardo**, **Gabriel** y **Pedro**.*
En carta fechada el 1 de octubre de 1938 anotaba que su padre, Gerardo, le había comprado un Ford, y que con el MAUBAN salía todos los viernes de viaje.
*En carta fechada el 27 de julio de 1939 anotaba que **Gerardo Rosés** estaba débil de salud, con albumina.*
En carta fechada el 30 de septiembre de 1939 anotaba que su padre tenía una gran infección en la boca. Era piorrea, lo que en Filipinas era muy frecuente, y que en el hospital le había arrancado todos los dientes, habiendo mejorado mucho su salud.
En carta fechada el 30 de septiembre de 1939 anotaba que su madre y hermanos cobraban una pensión de la C.G.T.F. de 250 pesetas al mes.

Esta pensión la había solicitado **Gerardo Rosés Arimón** a la **C.G.T.F**.

Estos apuntes narrados, extractos resumidos de cartas, nos dan idea de los últimos años en la vida de **Gerardo Rosés Arimón**, de su pérdida de salud y de su incondicional fidelidad a la **C.G.T.F**., como la de sus hermanos, y de su unión sentimental y firme con el vapor **MAUBAN** que, indudablemente marcaria su sino y el de su vida marítima.



Las excursiones a lugares exóticos formaban parte de la vida en Oriente. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

Después llego la guerra con Japón. Días después de Pearl Harbor, el **MAUBAN**, el 27 de diciembre de 1941, fue hundido en la bahía de Manila para evitar que cayera en manos japonesas. Hay varias fotos del vapor hundido y ardiendo en Manila, que, aun así, fue reflotado por los nipones y se convirtió en el **MANBO MARU**.

Según un documento del *Commander Naval Forces. Far East, de Tokio, Japon, file CNFE/S94/rh (80), serial (2761)* fechado el 22 de noviembre de 1947, del *Commander Naval Forces, Far East, al Ministry of Transportation,* via *Central Liaison Office, Tokio,* sobre *Captured Vessels, Authorization for Removal,* y en referencia al **MAUBAN**, se anotaba:

*…SS **MAUBAN**. G/T 1.255. Lugar: Kobe. Desguace para completar en Julio de 1948…*

Estas operaciones de desguace del **MAUBAN** deberían comenzar en abril de 1948.

Otras fuentes citan que toco una mina y se hundió definitivamente frente a Wadanomisaki el 12 de mayo de 1945.

Gerardo Roses falleció el 30 de diciembre de 1943, según un cablegrama que envió la **C.G.T.F.**, el 4 de enero de 1944.

Con el fallecía una leyenda de la **C.G.T.F**., marcando el fin de una época en la que el hombre era mucho más importante que la maquina.



Anuncio en diarios de la *Línea del Norte de Luzón*, en la parte final de la vida del **MAUBAN**.
Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.



27 de diciembre de 1941. El **MAUBAN** hundiéndose en el rio Pasig, tras ser incendiado por los americanos. Foto *John Tewell*.

File:CNFE/S94/rh(80)
Serial: (2761)

COMMANDER NAVAL FORCES, FAR EAST
Tokyo, Japan

22 November 1947

From: Commander Naval Forces, Far East.
To : Ministry of Transportation.
Via : Central Liaison Office, Tokyo.

Subject: Captured Vessels - Authorization for Removal of.

Reference: (a) SCAP Memo. to ComNavFe, File AG 560(6 Nov 47)CPC/Fe dated 6 November 1947.
(b) SCAJAP ltr., Serial 68[illegible], dated 14 November 1945.
(c) Min. of Trans. ltr. C&B 1433(MN-SV-222) dated 19 Nov. 1947.

1. Reference (c) submitted an application for removal of the following listed captured vessels which are menace to navigation in the Inland Sea fairways.

VESSEL & TONNAGE	LOCATION	TYPE OF SALVAGE	TO COMPLETE	SALVAGERS
SS AN LEE G/T 1,668	Kanmon Strait	Scrap	July 1948	Not decided.
SS LEPUS G/T 1,937	Kanmon Strait	Scrap	July 1948	Not decided.
SS MAUBAN G/T 1,255	Kobe	Scrap	July 1948	Not decided.

2. The application is hereby approved in accordance with reference (c), and the operation will start in April 1948, completing in July 1948.

3. In accordance with provisions of reference (b), the Japanese Government Ministry of Transportation is hereby directed to submit to Commander Naval Forces, Far East, complete information on progress of the above operations in the regular monthly report on salvage operation.

H. W. BAIRD,
Chief of Staff.

cc:
SCAP
G-3
G-4
ESS
CPC
CTS
CG 8th Army (MG) 10

24 Nov 2.00 p.m.
CNFE
D of GA

交通部海運課

Documento del *Commander Naval Forces. Far East, de Tokio, Japon, file CNFE/S94/rh (80), serial (2761)* fechado el 22 de noviembre de 1947, del *Commander Naval Forces, Far East, al Ministry of Transportation,* via *Central Liaison Office, Tokio,* sobre *Captured Vessels, Authorization for Removal,* en referencia al **MAUBAN**.



ROSÉS ARIMÓN, GABRIEL

Gabriel Rosés Arimón y **Felicin** Gómez-Pastrano y Villacampa. Foto remitida por **Francesca Rosés Rosés**.

Nació en Masnou en el año de 1883.

Hijo del capitán de la Marina Mercante **Gerardo Roses Suñol** (n-1853) y de **Francisca Arimón Ferrer** (n-1859)

Fue el segundo de cinco hermanos: **Gerardo**, **Gabriel, Francisca, Pedro** y **Amalia Roses Arimón**.

Casó el 17 de julio de 1926 en la *Parroquia de Santiago Apóstol, de Tanjay, Isla de Negros, Filipinas,* con **Felicin** Gómez-Pastrano y Villacampa (n-1901)

Tuvo tres hijos: **Gerardo**, **Gabriel** y **Francisca de las Nieves Roses y Gómez Pastrano**.

De los tres hermanos que navegaron en los mares de Oriente, fue el único que eligió ser maquinista naval.

Según su expediente en la **C.G.T.F**., consultado en el *Arxiu Nacional de Catalunya (UdI 376-unidad 2764)*, nació en el año de 1885.

El mismo expediente anota: ***Habla ingles*** y, también, que se dio de ***baja por jubilación el 1 de Abril de 1954***.

Sabemos que llego a Manila, a bordo del vapor **ALICANTE**, a principios de febrero de 1905.

No tenemos conocimiento de sus embarques –si los hubo- antes de pasar a ser 1º maquinista en la **C.G.T.F**., en marzo de 1905.

En su ***Hoja de Servicios***, en el apartado ***Destino y Ascensos***, figura:

*Marzo 1905. 1er maquinista Vapor **BUSTAMANTE**. Sueldo anual 105 pesos*.

Estos sueldos, comparados con los de los capitanes, eran extremadamente bajos, desconociendo los autores el porqué de esta circunstancia, aunque es posible, aunque no podemos confirmarlo, que, por error, se consignase como sueldo anual, siendo en realidad mensual.

La máquina en la que reinaba **Gabriel Rosés** había sido construida por los Sres. **Lobnitz y Cia.**, de Renfrew (Escocia) y montada en España por **Francisco Benítez.** Era de triple expansión con condensador de superficie y desarrollaba una fuerza de 1.075 caballos, que imprimían al buque una velocidad de trece millas, una más de las exigidas en el contrato. Las calderas eran dos y trabajaban a una presión de 175 kg. Tenía también una caldereta para el servicio de las maquinas auxiliares. Este buque era uno de los mejores de la **C.G.T.F**. y acabo su vida marítima, sorprendentemente, como buque cablero.

*1 Marzo 1906. 2º maquinista vapor **TARLAC**. Sueldo anual 153 pesos*.

El **TARLAC**, ex **ISIDORO PONS**, fue otro buen vapor costero de la compañía, que, a menudo, se le veía en viajes a Carigara, Tacloban, Guiuam y Borongan. Aunque era también habitual de las principales líneas de la **C.G.T.F**.

En aquel vapor tuvo varios jefes, entre ellos los los maquinistas, señores **José Muñiz** y **Pedro Figueroa**.

Es curiosa la forma en la que los diarios daban la información sobre los pasajeros que iban en estos vapores. El diario **El Comercio**, de Manila, en su edición del 14 de mayo de 1907, anunciaba:

*Salieron. Por el vapor **TARLAC**, para Tacloban: John Brown, José Suarez y varios á proa*.

Aquel "*varios a proa*" era el alma, pura y dura, del concepto de "*steerage,*" es decir, la tarifa más barata y la forma más miserable de transportar seres humanos.

En agosto de 1907, debido al mal tiempo generado por un baguio, el vapor **TARLAC** se refugiaba en Catbalogan, sin poder salir para Calbayog. Estos vapores, en la temporada de ciclones, siempre andaban jugando al gato y al ratón con aquellos meteoros, que ponían en peligro la vida de pasajeros y tripulantes.

*1 Febrero 1908. 2º Maquinista vapor **MAUBAN***.

Aquel **MAUBAN** fue el *fatum* de la familia **Rosés**.

*1 Marzo 1912. 1º maquinista interino vapor **MAUBAN**. Sueldo anual 175 pesos*.



Gabriel y Felicin junto a sus hijos Gerardo y Gabriel. Foto remitida por **Francesca Rosés Rosés.**

En el **MAUBAN** se dio el hecho de que los tres **Rosés Arimón** tuvieron, en puente o maquinas, la máxima responsabilidad sobre aquel buque.

*Octubre 1913. 1er maquinista vapor **LAL-LOC**.*

Febrero 1914. Categoría de 1er Maquinista en la compañía.

Se cita en algunas fuentes muy serias, aunque no hemos podido confirmarlo, que estaba a bordo del **RIZAL**, cuando este fue torpedeado el 9 de noviembre de 1917. Daba noticias de este hecho el diario ***La Publicidad*** (15 noviembre 1917) que anotaba:

Los piratas en acción.
Anteayer circuló por el puerto, casas consignatarias y navieras el rumor de que habían sido torpedeados dos buques españoles.
Como que la noticia era de gravedad suma, y sin fundamento alguno no es humano sembrar la alarma entre las familias de los tripulantes, quienes navegan en medio de toda clase de peligros, nos abstuvimos de publicarlo en la edición de ayer. Pero ya no era el periódico quien podía alarmar a las familias de los marinos en aquellos buques embarcados: algunas de ellas recibieron telegramas muy significativos, en los cuales les notificaban que estaban sanos y salvos en Alejandría y Argel.
*Algo había ocurrido. Y de nuestras averiguaciones entresacamos que los vapores **RIZAL** y **VILLEMER**, propiedad de la **Compañía general de Tabacos** de habían sido torpedeados por un submarino alemán, hace cuatro o cinco días, frente a Argel y Alejandría respectivamente, y en un intervalo de veinticuatro horas.*
Estos dos buques, por estar matriculados en Filipinas, ondeaban pabellón norteamericano; pero son de propiedad española, y sus armadores tienen buen cuidado de no dedicarlos a tráficos que puedan ser objeto de odio de los beligerantes.
Estos buques cargan generalmente fardos de tabaco para la elaboración nacional, y éste era el cargamento que llevaban a bordo cuando fueron hundidos por el torpedo alemán, que no sabe ni quiere saber si los tripulantes son honrados españoles.
*La noticia ha causado gran indignación entre los marinos, especialmente en la vecina villa de Masnou, donde reside la familia del capitán del **VILLEMER**, el experto nauta señor **Rosés**.*
En la casa consignataria de los buques torpedeados, donde hemos acudido en demanda de noticias, nos han dicho que no tenían confirmación oficial del hecho, confirmación que han pedido al Almirantazgo inglés.



Gabriel Rosés Pastrana. Foto remitida por **Francesca Rosés Rosés.**

*El **RIZAL** era un buque de 2.744 toneladas, matrícula de Manila, fue construido en 1890 y había estado algunas veces en nuestro puerto. El **VILLEMER** era de tipo parecido.*
Desearíamos no acertar y que nos fueran desmentidos estos rumores que ayer circularon por el puerto, casas consignatarias y navieras. De todas maneras, bueno es anticipar que se cree no han habido desgracias personales.

Abundaba en la noticia el diario ***La Publicidad*** (16 noviembre 1917) que anotaba:

*El torpedeamiento del **RIZAL** y **VILLEMER**.*
Los submarinos en las costas de Asia.
*Desgraciadamente se ha confirmado la noticia del torpedeamiento del vapor **RIZAL** a unos 300 kilómetros al Este de Argel.*
*El **RIZAL** era esperado uno de estos días en Barcelona, y según hemos podido averiguar, se ha dado orden al Depósito flotante de carbones, de que puede disponer del carbón que le tenían preparado.*
*Del **VILLEMER** no tenemos todavía noticas concretas, pero todos los detalles que llegan basta nosotros hacen suponer que este buque fue torpedeado a unas 30 millas de Adén, mientras navegaba rumbo a Filipinas, de conserva con otros ocho buques norteamericanos, los cuales también fueron hundidos por el submarino alemán.*
*Esto revela que los alemanes prefieren hacer creer que son capaces de llevar su acción de piratería en todo el Océano Pacifico; pero no pasará esto de una tentativa y una alarma, pues es de suponer que las escuadrillas japonesas y norteamericanas cuidarán de acosarlos, descubrir sus bases de aprovisionamiento hasta exterminarlos. Como va vimos ayer, el capitán del vapor **VILLEMER** el señor **Rosés**, vecino de Masnou, quien tenía dos hermanos (capitán y maquinista) embarcados en el vapor **RIZAL**. La noticia corno es de suponer, ha causado gran sensación en esta ciudad…*

Tras el torpedeamiento, los tripulantes del **RIZAL** fueron llevados a Barcelona por el vapor **MAR MEDITERRANEO**.

Pasada la guerra, **Gabriel Rosés** efectuaba sus últimos servicios a bordo de los buques de la **C.G.T.F**.

1 Septiembre de 1919. Aumento sueldo a 200 pesos.

1 Mayo 1920. Aumento sueldo a 325 pesos.



Paquita Rosés Pastrana. Gabriel Rosés Pastrana. Foto remitida por **Francesca Rosés Rosés.**

A partir de este momento **Gabriel Rosés** pasó a efectuar trabajos en tierra, no volviendo a embarcar en los vapores de cabotaje o altura de la compañía.

*Junio de 1923. Encargado en el montaje de la máquina de la lancha **PEDRITO***. Esta era una de las lanchas a vapor de la flotilla del Cagayan, que auxiliaba en las operaciones del tren de acopios de la compañía, remolcando gabarrones o auxiliando a los vapores interinsulares.

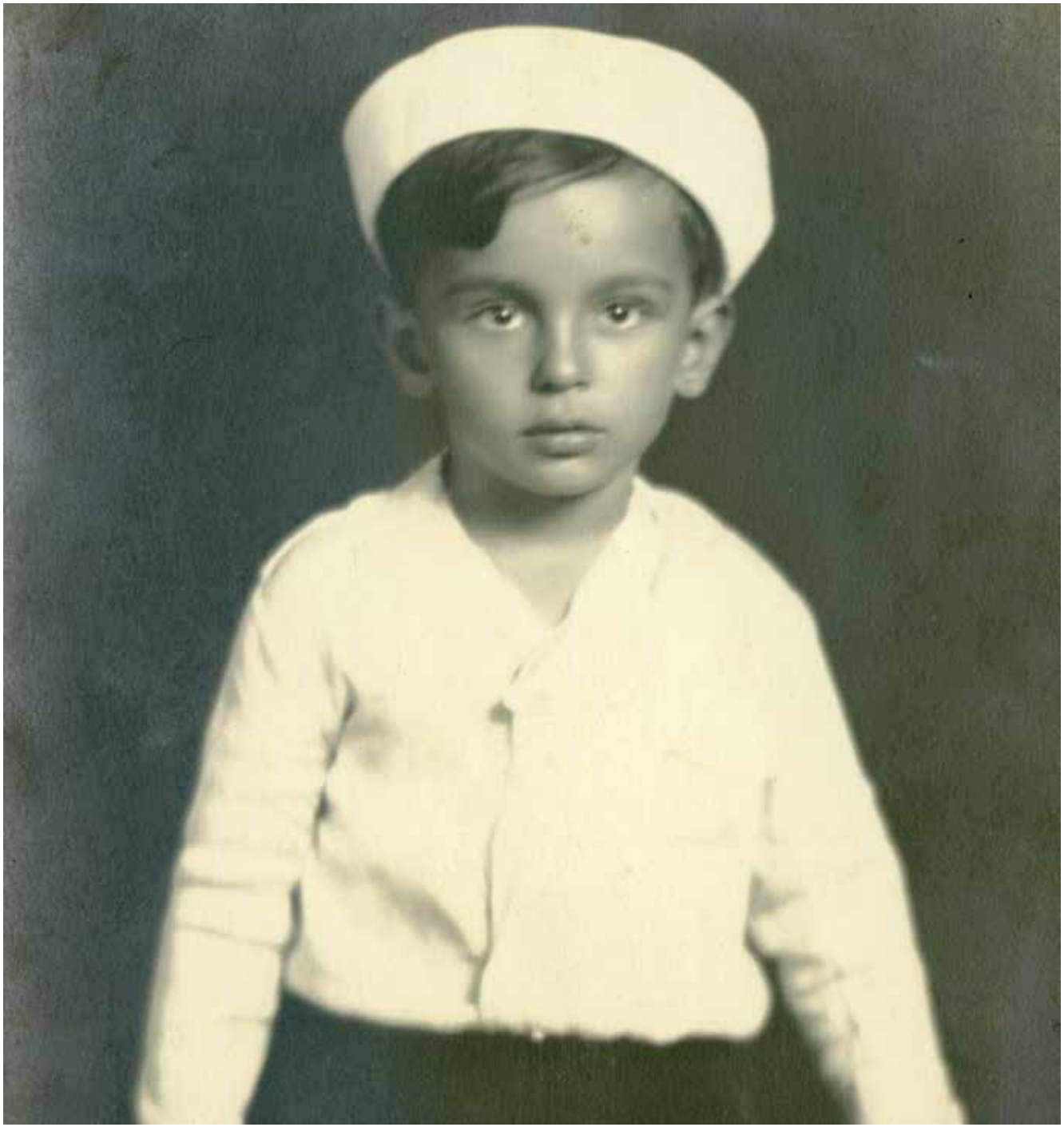
A partir del mes de febrero de 1924, en que aparece como "*Encargado del taller de reparaciones de Manila*", pasa a hacerse cargo de las maquinas de vapor instaladas en las centrales azucareras de la **C.G.T.F**.

El azúcar fue un elemento clave en la explotación comercial de la compañía, tal cual ***Emili Giralt Raventos*** anota en el libro ***La Compañía General de Tabacos de Filipinas. 1881-1981***:

…Respecto al azúcar —negocio para el cual la Compañía se preparaba desde hacía años con el fin de aprovechar al máximo las circunstancias favorables que pudiera ofrecer el comercio con los Estados Unidos— constituía ya antes de 1914 uno de los negocios más rentables. Su acopio y exportación durante la guerra sólo registró una pequeña pérdida en 1917, debido a la paralización del mercado de China y a que por falta de tonelaje fue imposible dar salida a un stock destinado a los Estados Unidos. Durante el quinquenio bélico se alcanzaron unos beneficios cuyo monto total cuadruplicó con exceso los de la preguerra, llegando en 1918 al índice 776 respecto a la media de las ganancias del período anterior.
*En 1918 la Compañía fundó la **Central Azucarera de Bais**, uno de los pilares que le aseguraron un lugar de primer orden en la producción de azúcar filipino, cuya exportación constituiría desde ahora hasta los inicios de la segunda guerra mundial, la más caudalosa fuente de lucro para la **Compañía General de Tabacos de Filipinas**. La dorada etapa del azúcar había comenzado…*

Y allí, en la Isla de Negros, en febrero de 1924, fue **Gabriel Rosés** a trabajar, con el cargo de maquinista, en la *Central Azucarera de Bais*.

Vista la efectividad y excelente labor de **Gabriel Rosés** en sus funciones de maquinista, en febrero de 1925, según su ficha profesional, tuvo un "*aumento de sueldo a 500 pesos*".



Gabriel Rosés Pastrana. Foto remitida por **Francesca Rosés Rosés.**



Gabriel Rosés Pastrana. Foto remitida por **Francesca Rosés Rosés.**



Vapor MAUBAN. *Arxiu Nacional de Catalunya. Codi de referència: ANC1-138-N-9479. Codi: 307939.*
Prohibida su reproducción sin permiso del ***A.N.C***.

Ya consolidado en sus funciones en tierra, y terminadas las obras en la **Central Azucarera de Tarlac**, se le envió a esta planta con las máximas responsabilidades. Esta importante central azucarera, según indica *Emili Giralt Raventos* en el libro *La Compañía General de Tabacos de Filipinas. 1881-1981*, tuvo la siguiente gestación:

El segundo lote del patrimonio territorial de la Compañía lo constituía la hacienda La Luisita, de Tarlac, adquirida también en 1882. Durante la etapa de entreguerras fue la finca que mostró mayor dinamismo, y la que vivió una transformación más honda. En 1935, las 10.222 hectáreas queja formaban estaban distribuidas entre el cultivo de la caña dulce, con 5.666 hectáreas, y el del arroz, con otras 2.575; el resto de los terrenos, eran en gran parte incultos, o absorbidos por la zona comercial y residencial. Las vías férreas, los caminos y los canales que se entrecruzaban por su territorio representaban una extensión de 42 hectáreas.

Para llegar a este estado fue necesario que durante los años veinte se realizara un gran esfuerzo para transformar la hacienda, esfuerzo ya iniciado, aunque a ritmo más lento, en etapas anteriores.

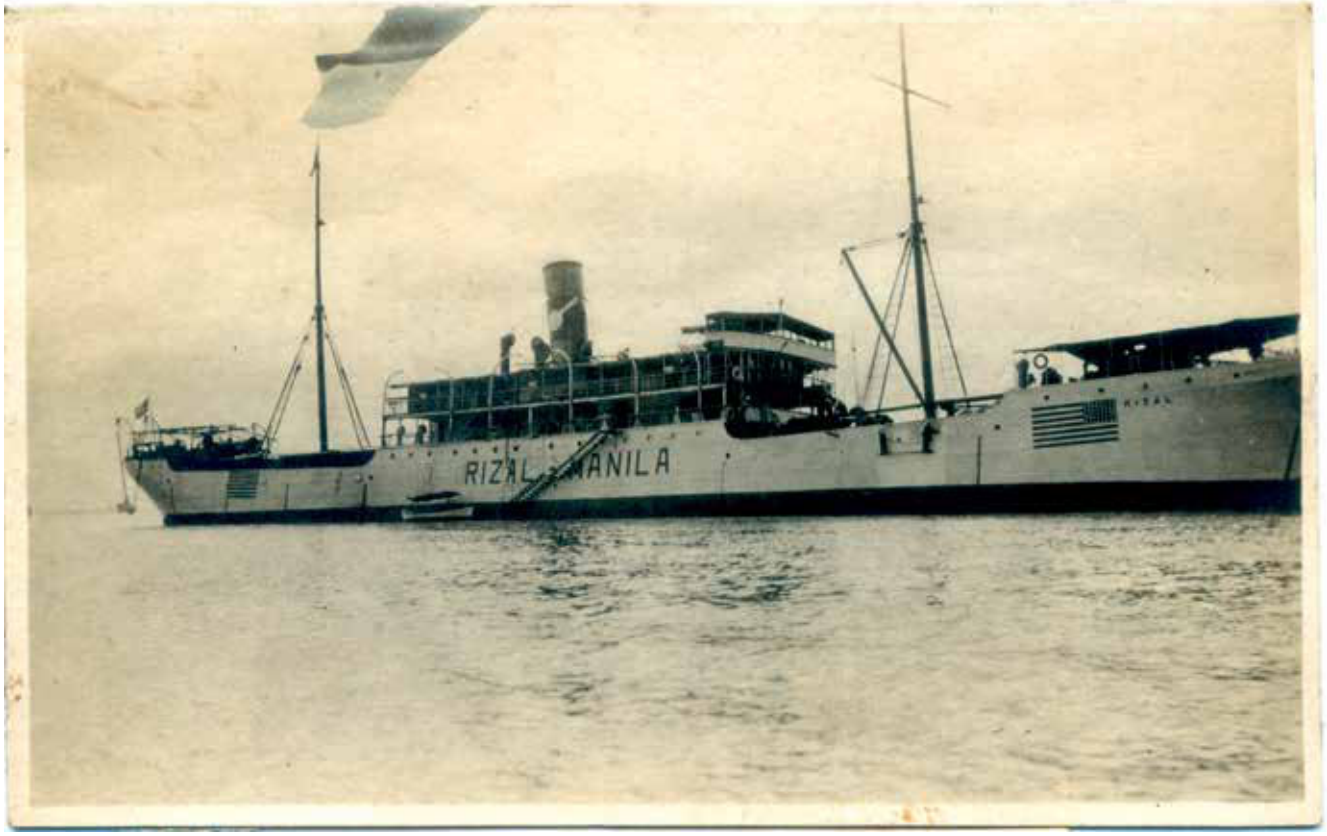
Después del período de explotación forestal, la hacienda se convierte en una explotación eminentemente arrocera, gracias a la canalización del río O'Donnell.

En 1921 se hicieron los primeros ensayos a nivel industrial del cultivo de la caña, cultivo que se fue ampliando sucesivamente hasta convertirse en el cultivo dominante, aunque no exclusivo.

En 1922 quedó terminado el ferrocarril que con sus ocho kilómetros de longitud enlazaba las distintas zonas de cultivo de arroz, caña dulce y tabaco con la línea férrea de Manila a Dagupan. El tendido del ferrocarril había de facilitar la explotación de la hacienda y el transporte de sus productos a los molinos de palay, ya instalados por la Compañía, y a la central azucarera más próxima —llamada Central del Carmen—con la que la Compañía tenía un contrato para la molienda de su caña.

En 1925 se obtuvo del Gobierno filipino el reconocimiento de los derechos para ampliar la zona regada, con lo que el sistema de regadío de La Luisita, cuyos canales tenían una longitud de cuarenta kilómetros, se convirtió en la obra hidráulica más importante de las Islas. Por ello y por la ampliación de las plantaciones de caña, la Compañía pudo comunicar a la Junta General de accionistas que las esperanzas que desde antiguo se habían puesto en la explotación de la hacienda, se habían convertido en «espléndida realidad». «Sus cultivos de caña —dice la Memoria del año 1925— alcanzan hoy una extensión verdaderamente importante, pudiendo aun intensificarse considerablemente».

*Con las dilatadas plantaciones de caña y con la perspectiva de poderlas ampliar, la Compañía empezó a estudiar la posibilidad de construir en **La Luisita** una central azucarera como la que desde 1919 funcionaba en Bais (Negros Oriental). Contando con «capitalistas y terratenientes de la región», se constituyó*



El vapor **RIZAL**, de la **Tabacalera Steamship Co**., en el que **Gabriel Rosés** vivió una emocionante aventura, al ser torpedeado este, en 1917.
Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

*la empresa denominada **Central Azucarera de Tarlac**, cuya fábrica quedó terminada en 1927 y dispuesta para moler la zafra del año siguiente.*
Sin forzar su marcha, podía moler diariamente 4.500 toneladas de caña y se esperaba que, salvo contratiempos, podría producir cada año 40.000 toneladas de azúcar. Su capacidad de molienda fue posteriormente ampliada a 6.000 toneladas diarias y, antes de la limitación de 1934, su producción de azúcar había alcanzado las 89.500 toneladas.
*La hacienda **La Luisita** quedaba indisolublemente unida a la **Central Azucarera de Tarlac**.*
*La crisis de 1929 y la larga depresión económica que le siguió afectó a la producción y a los rendimientos de la hacienda. Ya en 1930, considerando que la parsimonia en los gastos no era suficiente para hacer frente a la crisis, se intensificaron y mejoraron los cultivos. También aquí se contrataron los servicios de un especialista holandés, con largos años de experiencia en Java, donde los rendimientos por hectárea eran sensiblemente superiores a los de Filipinas. Pero, a pesar de que las mejoras introducidas disminuyeron los costes de producción, el cultivo cañero no fue remunerador hasta 1933, año en que una alza en la cotización del azúcar coincidió con la «plena explotación» de **La Luisita**.*
Antes de 1934 la producción de azúcar de la hacienda era de unas 40.000 toneladas, cifra que hubo forzosamente que reducirse a 28.000 al ponerse en vigencia las disposiciones legales sobre restricción de cosechas.
En 1935 los resultados económicos de la finca hubieran sufrido un retroceso en su marcha progresiva, sin las compensaciones por la caña que dejó de molerse otorgadas por el Gobierno. Para las cosechas futuras quedó implantado un plan económico que acatando las normas restrictivas de la producción, permitió la explotación de la hacienda en condiciones satisfactorias…

Allí fue **Gabriel Rosés**, a aquella selva cerca de Manila, a tomar su cargo de 1º maquinista. En su hoja de servicios figura: *Diciembre de 1927. 1er maquinista Central Azucarera de Tarlac. Aumento de sueldo a 800 pesos*.

La responsabilidad era máxima, las maquinas, calderas y dispositivos mecánicos de la factoría estaban bajo su responsabilidad y no podían fallar.

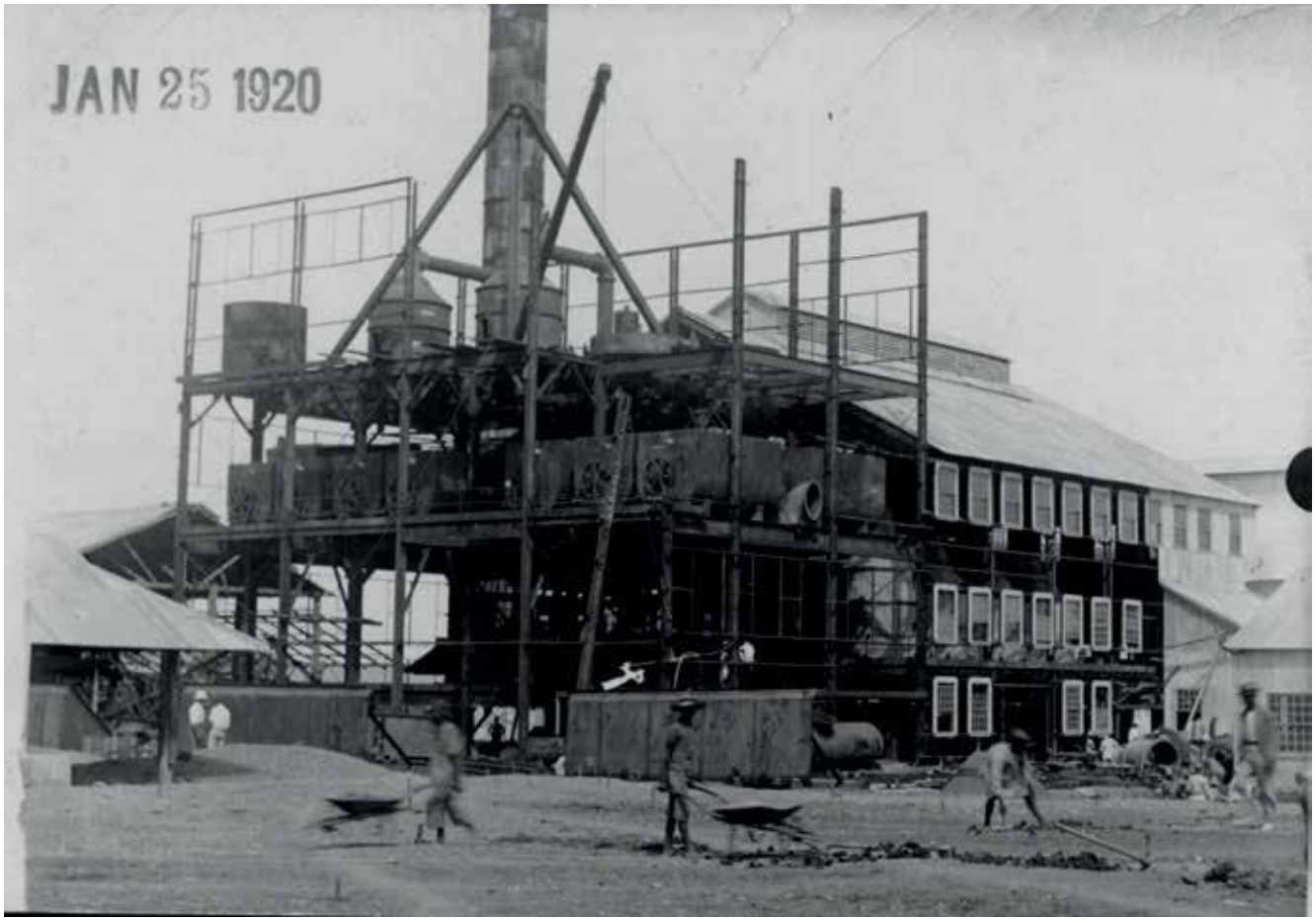
Sobre anécdotas familiares, en las cartas personales disponibles, cedidas por **Francesca Rosés**, hay una serie de misivas con anotaciones muy interesantes sobre la vida de estos marinos en Filipinas. Son cartas escritas por **Agustín Rosés** Fábregas (N. Manila 4 octubre 1911. F. Manila 19 febrero 1945) hijo de **Gerardo**, desde Manila, con destino al Masnou, dirigidas a su madre y hermanos, narrándoles sus vivencias



El **J. BUSTAMANTE** en navegación. Foto remitida por **Francesca Rosés Rosés**.



Lancha de vapor **PEDRITO**, de gran auxilio en las aguas del Cagayan. Detrás un buque indeterminado de la **C.G.T.F**.
La maquinaria de esta lancha fue montada y supervisada por **Gabriel Rosés Arimon**.
Arxiu Nacional de Catalunya. Codi de referència: ANC1-138-N-9616. Prohibida su reproducción sin permiso del *A.N.C*.



Obras de construcción de la **Central Azucarera de Bais** (Bais Central. Isla de Negros. Filipinas.
Gabriel Rosés pasó la mayor parte de su vida profesional en esta central.
Arxiu Nacional de Catalunya. Codi de referència: ANC1-138-N-2978. Codi: 310743. Prohibida su reproducción sin permiso del ***A.N.C***.

e historias de su padre y tíos. Corresponden a las fechas comprendidas entre 1936 y 1940, ya que, de aquella fecha a 1945, no hay datos.

Veamos algunos apuntes seleccionados por **Francesca Rosés**:

*En carta fechada el 9 de mayo de 1937, Agustín anota que ya conoce toda Manila. Que hace una vida muy tranquila. Dice que Filipinas está muy bien pero no hay nada como Cataluña y envía recuerdos de parte del tío **Gabriel** y su mujer **Felicing**.*

En carta fechada el 17 de julio de 1937, anota que, de vez en cuando, va a ver al tío Gabriel que vive en Tarlac. Sus hijos viven en Manila y a veces va con ellos al cine y a pasear.

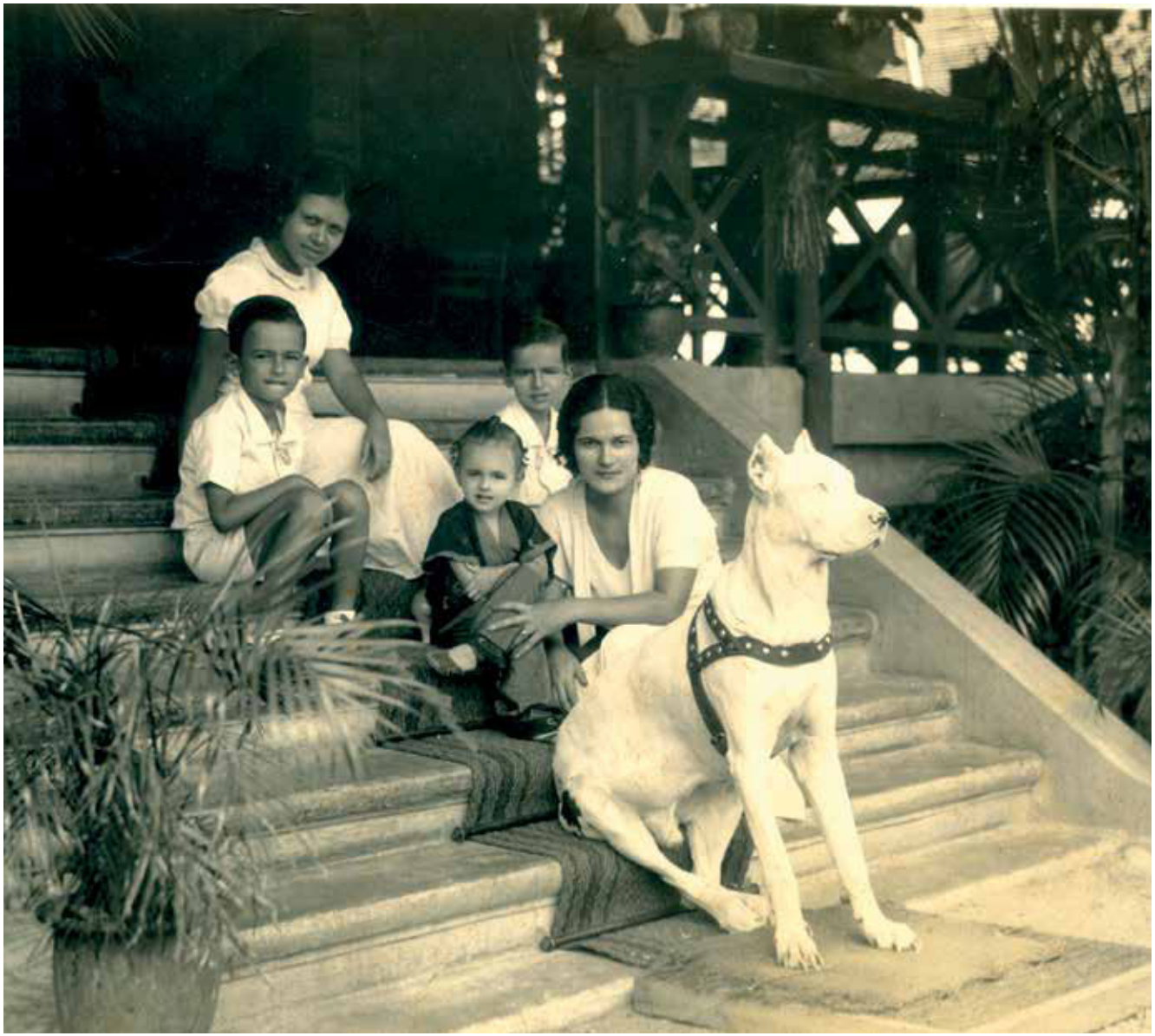
*En carta fechada el 7 de enero de 1939, Agustín anota que ha pasado el fin de año en Tarlac con su tío **Gabriel** y familia; de la piscina al tenis y del tenis a la piscina. El fin de año se celebra mucho en Manila.*

En carta fechada el 17 de febrero de 1940, Agustín anota que de momento no volverá a Cataluña. Que en Tarlac tienen un huerto con tomates y otras verduras.

Vemos pues que **Gabriel Rosés Arimón** mantenía contacto con su familia en Manila, ya que Tarlac, y su refinería, estaba muy próxima a la capital.

También podemos añadir, en palabras de su hijo **Gabriel Rosés Pastrana**, según carta fechada el 15 de junio de 2012, destinada a Francesca Rosés, lo siguiente:

*Habiendo cumplido 50 años de soltero se casó con una mujer de 20, **Roberta Felicing Pastrano**. Ella era hija de un pintor español y una nativa filipina. Se trasladaron a San Miguel, provincia de Tarlac, Luzón, donde levantó la Central Azucarera de Tarlac (en aquel tiempo el tercer ingenio más grande del mundo). Mis hermanos y yo pasábamos ocho meses cada año internos estudiando en Manila. Durante los cuatro meses de vacaciones lo pasábamos como príncipes en nuestra casa junto a la central. La propiedad tenía campo de golf , piscina, campo de baloncesto etc.*
Teníamos hasta 15 sirvientas (una para cada hijo) y además un empleado de la fábrica venía semanalmente a cortarnos el pelo. Nunca se va a poder repetir el lujo de la vida que estábamos pasando. Todo terminó en enero de 1942, cuando los japoneses invadieron las islas.



Esta foto, enviada por **Felicin** –esposa de **Gabriel**- a **María** –esposa de **Gerardo**- el 3 de julio de 1933 tiene en la parte posterior el siguiente texto: A pesar de no tener noticias vuestras te mando esta para que veas a **Tik**, pues Grau (Gerardo) nos lo dejo aquí en casa una temporada larga. Como veras la nena no está muy bien, ni los otros niños tampoco, pero cuando se tornen estos mejores ya te mandare…

…Recibid junto con **Gabriel** un abrazo de vuestros hermanos. **Felicin**

(La chica en la foto es mi prima)

Foto remitida por **Francesca Rosés Rosés**.

Gabriel Rosés permaneció en Tarlac durante años y años, incluidos los difíciles tiempos de la ocupación japonesa, en que su vida corrió peligro, y en que la compañía, en vista a sus resultados le fue incrementando el sueldo paulatinamente.

En su hoja de servicios figura:

1º Mayo 1941. Sueldo de 1.133 pesos.

1º Febrero 1945. Sueldo de 1.165 pesos.

23 Octubre 1951. Sueldo de 1.365 pesos.

Se jubilo, como ya hemos visto, el 1º de abril de 1954. Aunque había sido dado de baja el 30 de septiembre de 1953.

En mayo de 1954, por necesidades económicas, pedía su reingreso en la **C.G.T.F**., aunque no sabemos si le fue concedido.

En la *Hoja de Servicios*, en la parte, *Servicios y Comisiones Especiales, Meritos Contraídos, Gratificaciones Etc*., se anota:

*Se ha abonado al Sr. **Roses** un año de su sueldo P. 16.380, en consideración a haber cumplido casi 50 años de servicio. Esta bonificación se ha repartido a proporción entre la Compañía y las Centrales Azucareras de Bais y Tarlac.*

10 de abril de 1951. Se le concede una gratificación por servicios extraordinarios de P. 2.500.

Falleció en Manila en febrero de 1966, a la edad de 79 años.



Carnaval en Manila. 1932. **Central Azucarera de Bais.** Foto remitida por **Francesca Rosés Rosés.**



A la derecha **Felicin** Gómez-Pastrano y Villacampa**, esposa de Gabriel Rosés Arimon**. Foto remitida por **Francesca Rosés Rosés**.



Gabriel Rosés Arimón con uno de sus hijos. **Gabriel Rosés Pastrana**. Foto remitida por **Francesca Rosés Rosés.**



ROSÉS ARIMÓN, PEDRO

Antes de Filipinas. **Pedro Rosés Arimón**. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

De todas las historias de este libro, la de **Pedro Rosés Arimón** es, sin duda alguna, la más triste. Fue un brillante e inteligente marino, alegre y feliz en su vida familiar, hasta julio de 1936, en que cambio su sino. La fuerza del destino hizo que, bajo su mando, el **ISIDORO PONS** naufragase durante un baguio, y este golpe moral nunca lo supero. Se volvió taciturno, su familia se rompió y murió en marzo de 1939, prácticamente en la indigencia, aunque voluntaria, al hundirse todo su mundo.

Pedro Rosés Arimón nació en Masnou el 7 de septiembre de 1890.

Hijo del capitán de la Marina Mercante **Gerardo Roses Suñol** (n-1853) y de **Francisca Arimón Ferrer** (n-1859)

Fue el cuarto de cinco hermanos: **Gerardo**, **Gabriel, Francisca, Pedro** y **Amalia Roses Arimón**.

Casó en fecha indeterminada y tuvo, según parece ser, una hija; **Montserrat Rosés**.

En la Hoja de Servicios de **Pedro Rosés** en la **C.G.T.F**., figuraban los siguientes datos:

*Ingresaba en la **C.G.T.F.** el 30 de marzo de 1914 como agregado de cubierta en el vapor **ISIDORO PONS**. Sin sueldo*.

*El 4 de diciembre de 1915 embarcaba en el vapor **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**, de agregado, sin sueldo.*

*Finalizadas sus prácticas y con el título de piloto, el 2 de marzo de 1916 embarcaba de 2º oficial de puente en el vapor **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**, con un sueldo anual de 1.260 pesos.*

*El 17 de abril de 1916 transbordaba con el cargo de 3º oficial al vapor **ISIDORO PONS**, con un sueldo de 960 pesos anuales.*

*El 16 de mayo de 1916 se le concedía el cargo de 2º oficial interino a bordo del vapor **ISIDORO PONS**, con un sueldo anual de 1.260 pesos.*

*El 13 de julio de 1916 trasbordaba con el cargo de 2º oficial interino al vapor **RIZAL**, con un sueldo anual de 1.260 pesos.*

*El 10 de octubre de 1917 trasbordaba con el cargo de 1º oficial al vapor **LAL-LOC**, con un sueldo anual de 1.476 pesos.*

De esta manera, **Pedro Rosés** se salvaba de vivir la tragedia del torpedeamiento del **RIZAL**, en noviembre de aquel año.

*El 1 de diciembre de 1918 trasbordaba de 1º oficial al vapor **ISIDORO PONS**, con un sueldo anual de 1.836 pesos.*

*El 1 de febrero de 1919 trasbordaba de 1º oficial al vapor **LAL-LOC**, con un sueldo anual de 1.476 pesos.*

*El 5 de junio de 1919 trasbordaba de 1º oficial al vapor **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**, con un sueldo anual de 1.836 pesos.*

*El 3 de octubre de 1919 trasbordaba de 1º oficial al vapor **ISIDORO PONS**, con un sueldo mensual de 153 pesos, más un emolumento mensual de 45,90 pesos, lo que hacía un total mensual de 198,90 pesos.*

*El 14 de noviembre de 1919 trasbordaba de 1º oficial al vapor **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**, con un sueldo mensual de 153 pesos, más un emolumento mensual de 45,90 pesos, lo que hacía un total mensual de 198,90 pesos.*

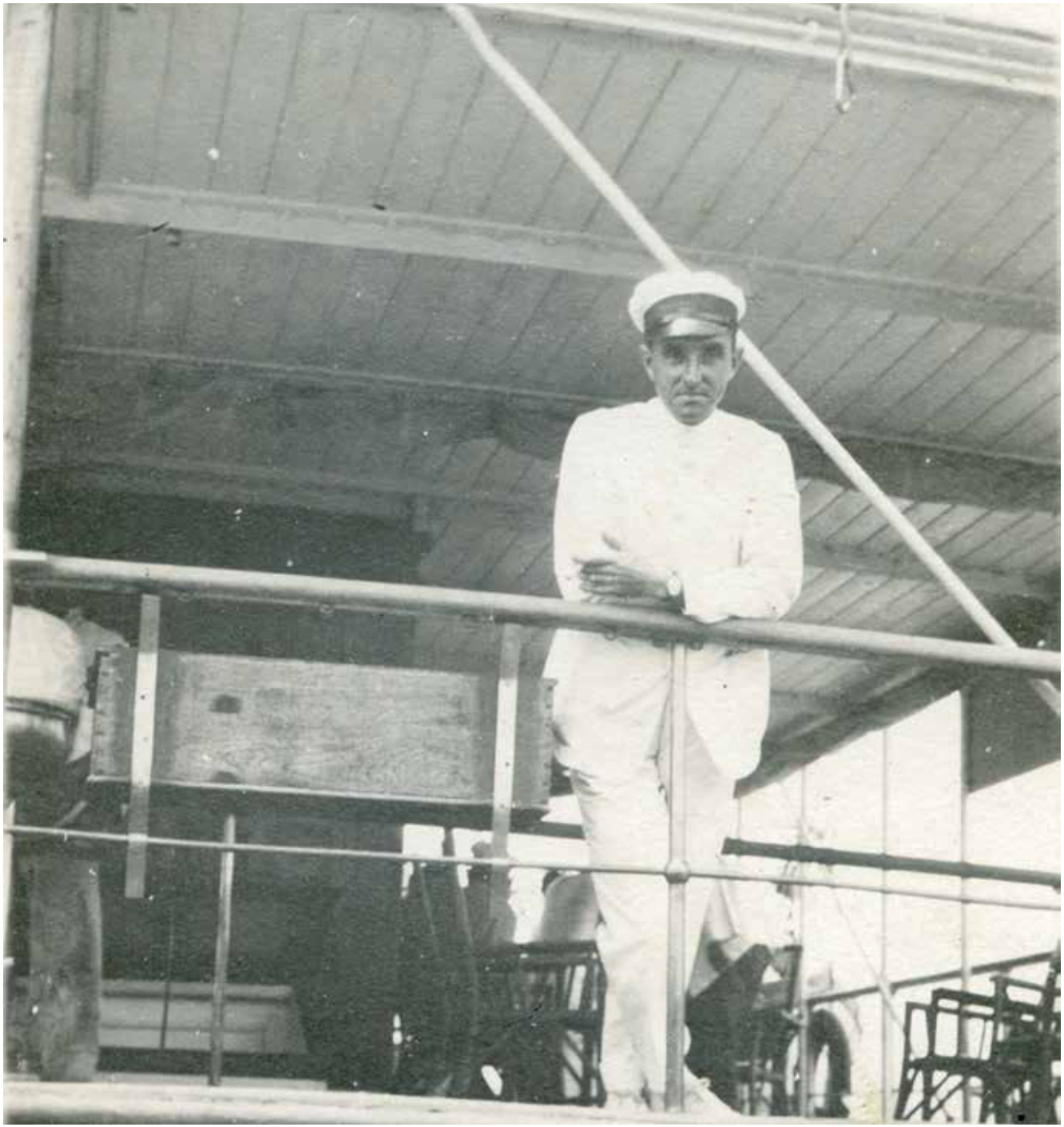
*El 29 de noviembre de 1919 era nombrado capitán del vapor **LAL-LOC**, con un sueldo mensual de 273 pesos.*

*El 16 de agosto de 1920 desembarca del **LAL-LOC** para examinarse y obtener su titulo de capitán.*

*El 28 de septiembre de 1920 embarca de capitán en el vapor **LAL-LOC**, con un sueldo mensual de 375 pesos.*

*El 15 de junio de 1923 trasborda como capitán al vapor **COMPAÑÍA DE FILIPINAS**, con un sueldo mensual de 375 pesos.*

El 25 de marzo de 1924 desembarca con licencia sin sueldo.



Pedro Rosés a bordo del **ISIDORO PONS**. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

El 11 de abril de 1924 salía de Manila hacia España, embarcando de regreso el 24 de agosto de 1924.

El 22 de diciembre de 1924, procedente de licencia, embarca de 1º oficial en el ***COMPAÑÍA DE FILIPINAS****, con un sueldo mensual de 275 pesos.*

El 22 de octubre de 1928 embarca de 1º oficial en el vapor ***MAUBAN****, con un sueldo mensual de 275 pesos.*

En fecha indeterminada de abril de 1929 embarca de capitán al vapor ***MAUBAN****, con un sueldo mensual de 400 pesos.*

En febrero de 1930 trasborda como 1º oficial al vapor ***ISIDORO PONS****, con un sueldo mensual de 275 pesos.*

En abril de 1931 figuraba como 1º oficial al vapor ***ISIDORO PONS****, con un sueldo mensual de 260 pesos.*

El 27 de octubre de 1932 se hace cargo interinamente del mando del vapor ***ISIDORO PONS****, con un sueldo mensual de 325 pesos.*

En fechas indeterminadas, figuraba como 1º oficial, y después capitán, del vapor ***ISIDORO PONS****.*

Sabemos que en octubre de 1934 aparecía en la prensa filipina como "*capitán* ***Pedro Rosés***"

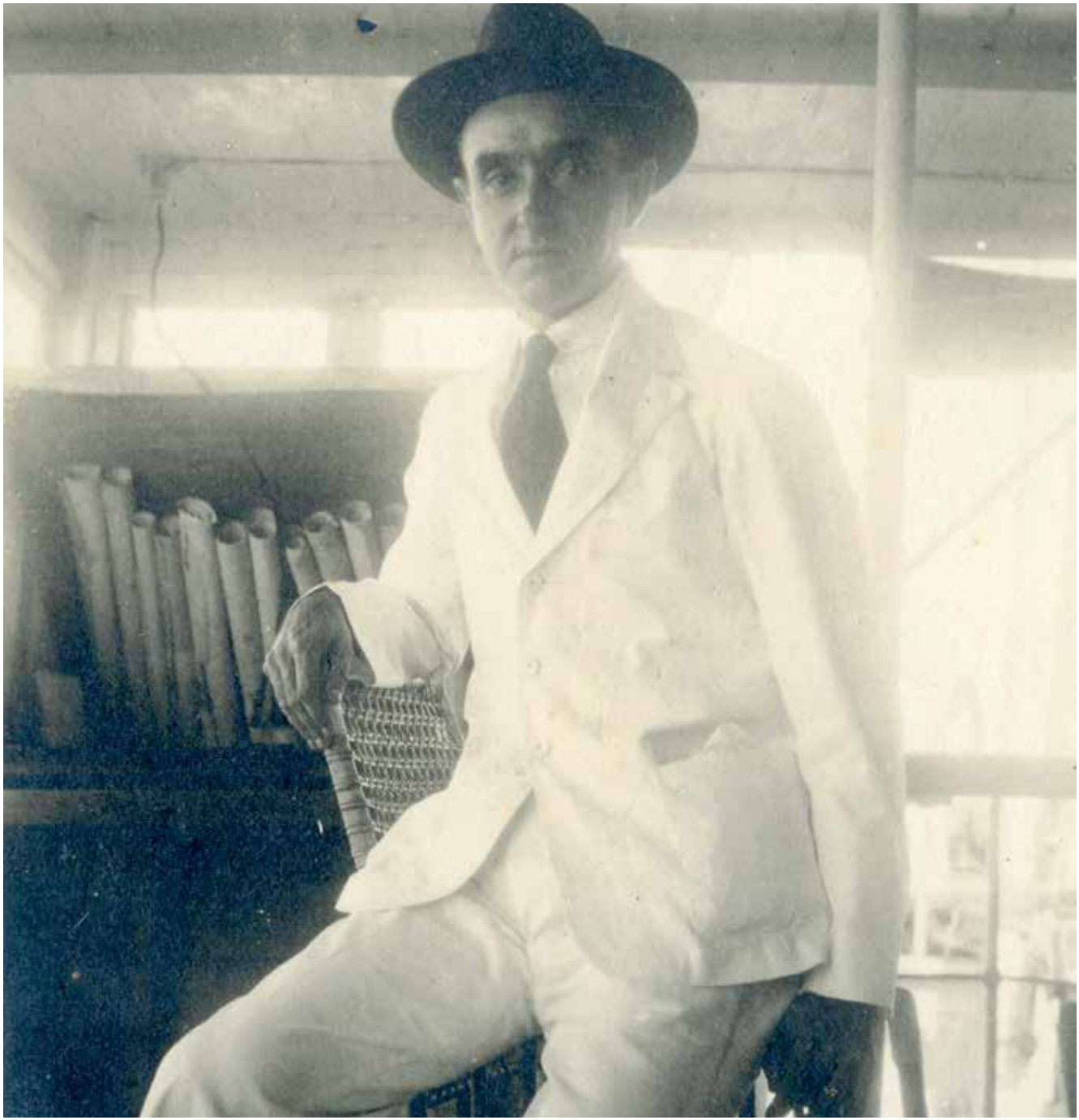
En fecha indeterminada tomaba el mando del **ISIDORO PONS**, en navegaciones a Pandan, Currimao y Aparri.

Con su buque vitalicio, el **ISIDORO PONS**, tuvo un final trágico. **Pedro Rosés** se enfrento, en julio de 1936, a la pesadilla de cualquier capitán que navegase por las cálidas aguas tropicales de Filipinas; un baguio.

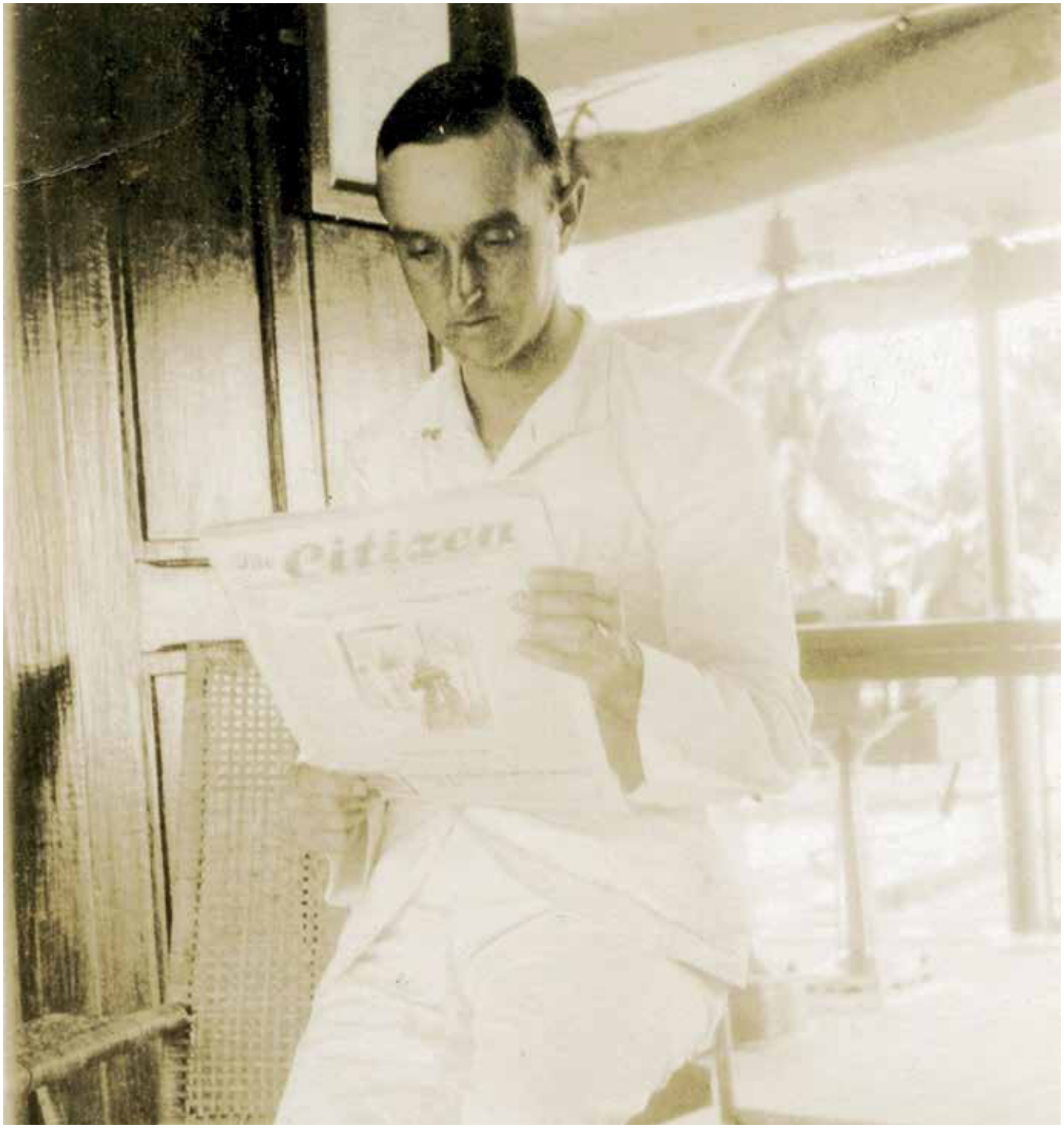
Como consecuencia de las terribles condiciones climáticas en que se vio envuelto el buque de su mando, naufragó, salvándose, afortunadamente, tripulantes y pasaje.



Un joven **Pedro Rosés** a bordo de un buque indeterminado. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.



Pedro Rosés a bordo del **ISIDORO PONS**. Obsérvese el curioso armario para las cartas náuticas.
Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.



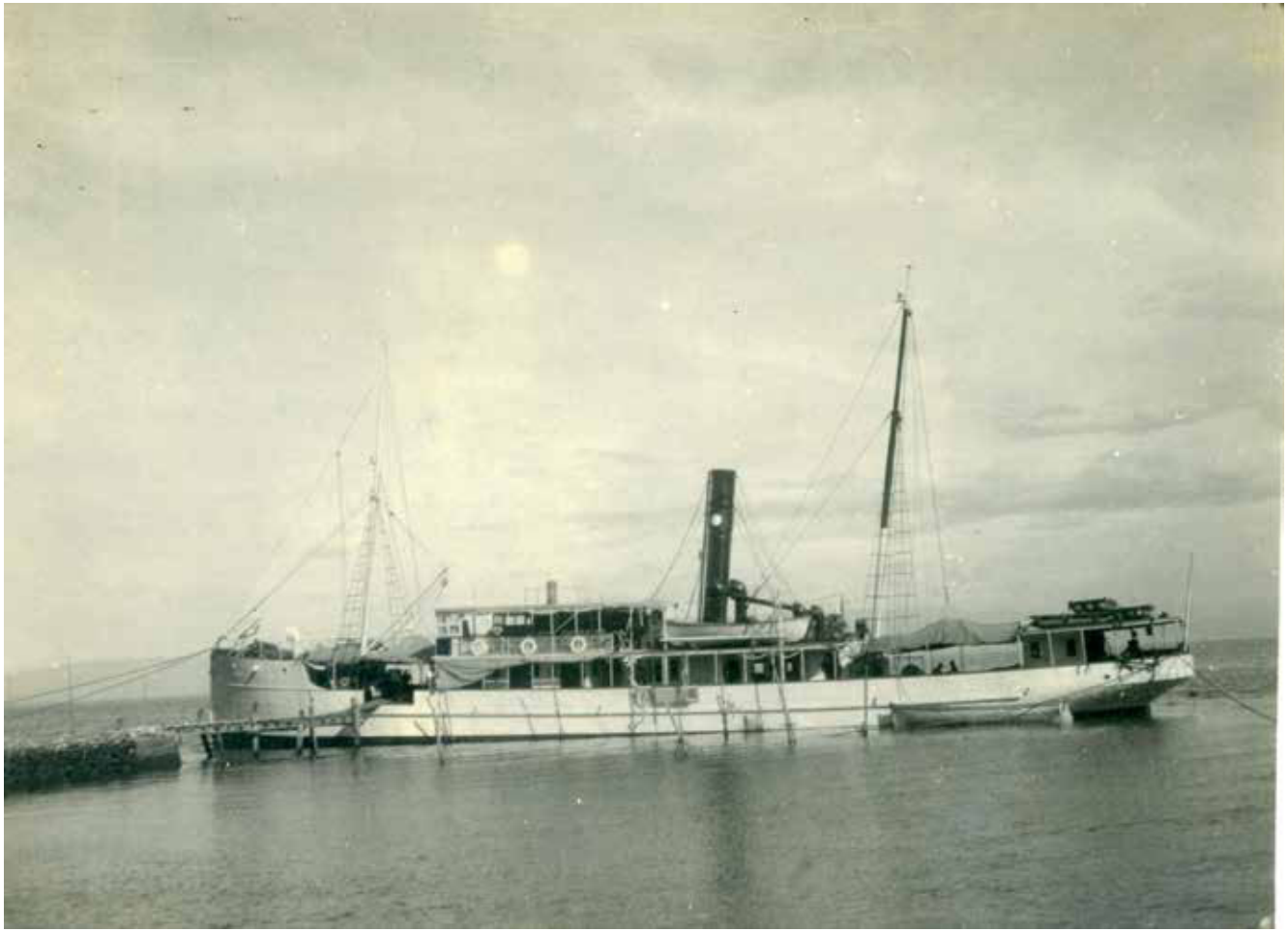
La prensa escrita. La gran aliada del marino. **Pedro Rosés**. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

Según el *Chester Times*, en su edición de 21 de julio de 1936:

*…El vapor de cabotaje **ISIDORO PONS**, con 43 pasajeros a bordo, envió una llamada urgente de socorro hoy, de madrugada. Radio Corporation of América reporto que el mensaje no se emitió al completo. El breve mensaje decía que el buque de 553 toneladas se estaba hundiendo en medio de un temporal. El buque se hallaba cerca de la costa de Zambales. RCA reporto que el buque estaba mandado por el capitán* **Pedro Roses***…*

Abundaba en la noticia del naufragio el diario ***La Vanguardia***, de Manila, en su edición del miércoles, 22 de julio de 1936, en que anotaba:

*El **ISIDORO PONS** se hunde cerca de Iba.*
*El **ISIDORO PONS** se va a pique. Tripulación salvada.*
*Lanzado violentamente contra las rocas de Kinabacbagan, a cinco millas al Sur de la Punta Palawig, en las costas de Zambales el vapor **ISIDORO PONS** de la **Compañía General de Tabacos de Filipinas**, se fue a pique a las 3 de la tarde de ayer, cogido por el tifón que se formo en el Mar de China o sus afectos. Toda su oficialidad y los 35 miembros de la dotación se han salvado y partieron por tierra desde Iba en dirección a Manila a las 8:30 de esta mañana, esperándoseles aquí a primeras horas de esta tarde. El cargamento entero del barco clasificado en el manifiesto de la Aduana como mercancías generales, se ha perdido*.
*Un telegrama retrasado enviado por el primer oficial del barco siniestrado, **Avelino de Osma**, a su familia en Manila esta mañana, daba cuenta del hundimiento del **ISIDORO PONS**, informando al mismo tiempo que toda la tripulación se había salvado. A bordo no había ningún pasajero.*
***Juan Atayde Jr**., segundo maquinista del barco naufragado también telegrafió esta mañana a su familia limitándose a informarla que toda la tripulación se había salvado y que el barco había naufragado con todo el cargamento.*
*El vapor tanque **MACTRA** en dos radiogramas transmitidos a Manila a las 2 y a las 7:16 de esta mañana describía la escena del hundimiento del **ISIDORO PONS** como muy peligrosa por la densa neblina y las lluvias torrenciales. Ignorando el desastre final del barco, el **MACTRA** daba cuenta de no haberlo encontrado. Los primeros informes recibidos en Manila daban cuenta de que el barco había embarrancado*.
*La teoría que predomina aquí es que el **ISIDORO PONS** lanzado sobre las rocas de Kinabacbagan, permaneció unos minutos empotrado en las mismas dando tiempo a su tripulación a ganar tierra. Las fuertes olas, sin embargo, lo habrán arrancado de su sitio haciéndolo naufragar.*



El **LAL-LOC** en lugar y fecha indeterminados. Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

*El **ISIDORO PONS** no podrá ser reemplazado por la **Compañía General de Tabacos de Filipinas** en vista de que la Ley 3.084 prohíbe a una corporación extranjera reemplazar ningún de sus barcos en operación interinsular…*
*…El despacho radiográfico recibido en Manila esta mañana y que comunicaba el naufragio del **ISIDORO PONS** iba firmado por el capitán del barco, Pedro Roses.*
*El **ISIDORO PONS** dedicado al servicio de carga interinsular, salió de Manila a las 11 de la noche del lunes con rumbo a Pandan, Currimao y Aparri. Ayer mañana el barco se encontraba a 70 millas de Manila en dirección a Masinlock, Zambales*.
*La lista de oficiales es la siguiente: Capitán **Pedro Roses**; **Avelino de Osma** primer oficial; **Cecilio Jiménez** segundo oficial; **Carlos Sarasua** tercer oficial; **Guillermo González** primer maquinista; **Álvaro Rodríguez** primer maquinista auxiliar; **Juan Atayde Jr.** segundo maquinista y **A. Esteves** radiografista. Hay una tripulación de 35 personas.*

En la mar, siempre que hay una avería o un naufragio se redacta, por el capitán, la consiguiente ***protesta de mar***. Así lo hizo **Pedro Rosés Arimón**, en su momento, lo que dio lugar a la consiguiente investigación del hecho.

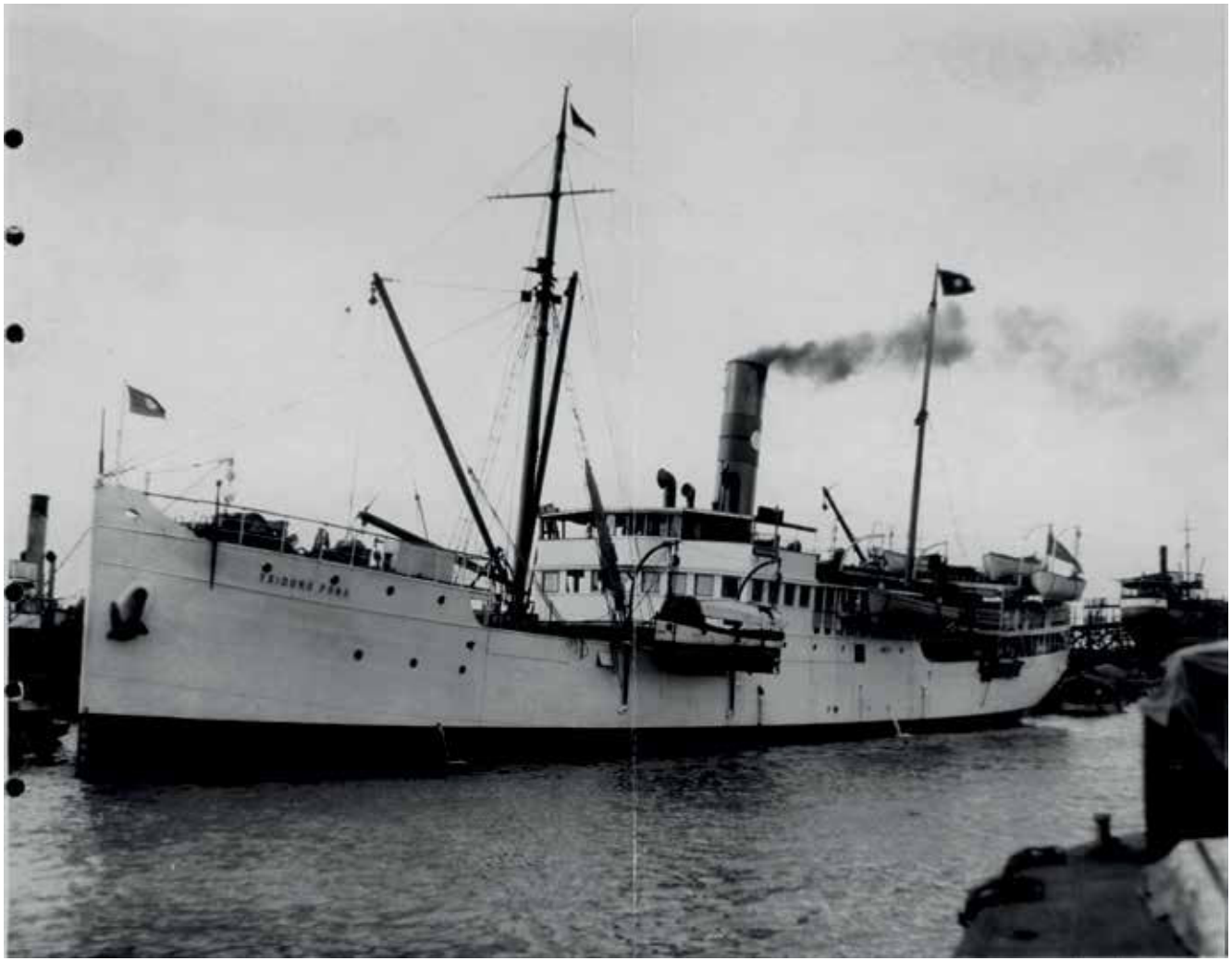
El diario de Manila, ***La Vanguardia***, en su edición del miércoles, 12 de agosto de 1936, anotaba:

Investigación terminada de un naufragio.
*La Junta de Investigaciones Marítimas ha completado ya la investigación del naufragio del vapor **ISIDORO PONS** de la **Compañía General de Tabacos de Filipinas** ocurrido a mediados del mes pasado frente a Punta Palauig, en las costas de Zambales.*
*El Capitán **Pedro Roses** y todos los miembros de la oficialidad del barco siniestrado han desfilado ya ante los investigadores de la Aduana dando sus respectivas versiones acerca de cómo ocurrió el accidente. Todas estas versiones, sin embargo, parecen recordar en que el naufragio se debió a fuerza mayor*.

Cecilio Jiménez, segundo oficial, era quien se encontraba de guardia en el momento del naufragio.

Desconocemos a partir de esta fecha su vida profesional en la **C.G.T.F**.

Sobre anécdotas familiares, en las cartas personales disponibles, cedidas por **Francesca Rosés**, hay una serie de misivas con anotaciones muy interesantes sobre la vida de estos marinos en Filipinas. Son cartas



El **ISIDORO PONS** en Manila. En este buque ejerció el mando, por varios años, Pedro Rosés.
Foto: Arxiu Nacional de Catalunya. VC 9556. Sig. 307981. Fons CGTF.

escritas por **Agustín Rosés** Fábregas (N. Manila 4 octubre 1911. F. Manila 19 febrero 1945) hijo de **Gerardo**, desde Manila, con destino al Masnou, dirigidas a su madre y hermanos, narrándoles sus vivencias e historias de su padre y tíos. Corresponden a las fechas comprendidas entre 1936 y 1940, ya que, de aquella fecha a 1945, no hay datos.

En todos estos extractos de carta se aprecia la fuerza con que el naufragio del **ISIDORO PONS** afecto a la salud de **Pedro Rosés**. Sin duda, fue un impacto traumático que acabaría con su vida.

Veamos algunos apuntes seleccionados por **Francesca Rosés**:

*En carta fechada el 9 de mayo de 1937, **Agustín Rosés** anota que su tío **Pedro** se ha ido a vivir muy lejos.*

*En carta fechada el 17 de julio de 1937, **Agustín Rosés** anota que su tío, **Pedro Rosés**, desde el naufragio del **ISIDORO PONS**, vive en el interior de la isla trabajando en una explotación de minas.*

*En carta fechada el 25 de septiembre de 1937, **Agustín Rosés** anota que no sabe nada de su tío **Pedro**, que se ha escondido y ha invertido en negocios de minas.*

*En carta fechada el 30 de abril de 1938, **Agustín Rosés** anota el fallecimiento de la esposa de **Pedro Rosés**. Que era hija del general Concepción y que estaban separados, siendo, aun así, una pesadilla para **Pedro**. También anota que **Pedro** no tiene interés en volver a España y que buscara otro barco para embarcarse.*

*En carta fechada el 4 de junio de 1938, **Agustín Rosés** anota que su tío Pedro parece un búho, que a veces come con ellos y no pronuncia una sola palabra.*

*En carta fechada el 20 de agosto de 1938, **Agustín Rosés** anota que desde Manila envían provisiones a casa de su madre, en Masnou y que su tío **Pedro** ha encontrado un embarque en Panamá.*

*En carta fechada el 17 de septiembre de 1938, **Agustín Rosés** anota que su tío **Pedro** se ha desdicho de ir a Panamá y está esperando que la compañía (¿**C.G.T.F**.?) le dé un barco.*

*En carta fechada el 3 de marzo de 1939, **Agustín Rosés** anota que **Pedro Rosés** falleció súbitamente.*



El **ISIDORO PONS** en Manila. Obsérvese la toldilla sobreelevada.
Foto: Arxiu Nacional de Catalunya. VC 9551. Sig. 307976. Fons CGTF.



El **ISIDORO PONS** en Manila. Detalle de la cubierta.
Foto: Arxiu Nacional de Catalunya. VC 9554. Sig. 307979. Fons CGTF.



Pedro Rosés en los duros años de su retiro.

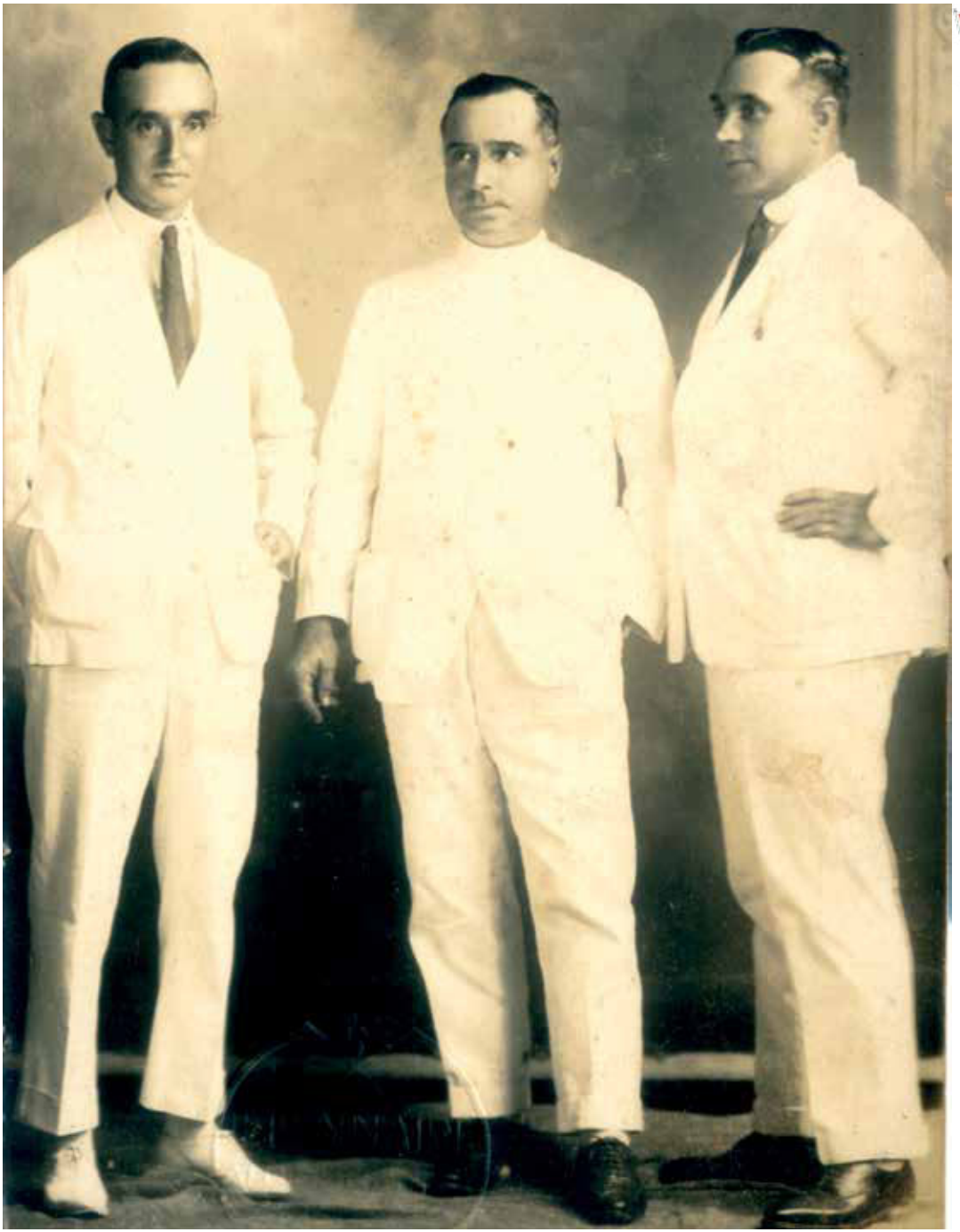
Que llevaba dos años sin trabajar y que Dios le había hecho un favor. Falleció solo, en casa extraña y sin dinero.

En carta fechada el 3 de noviembre de 1939, ***Agustín Rosés*** *habla de la hija de* ***Pedro Rosés, Montserrat****. Dice que esta nena vive con sus tías, que ejercen la prostitución y apunta que* ***Jaime*** *y* ***Amalia*** *se la deberían quedar.*

No sabemos el destino final de la pequeña **Montserrat**, pero sabemos que, mientras vivió su padre, como deducimos de algunas fotos y citas en periódicos, estuvo bien cuidada y disfruto de la abundancia familiar. Esperamos que su final, Dios lo quiera, en bien de la memoria de su padre, fuese todo lo bueno que fue cuando sus primogénitos velaban su niñez.



Pedro Rosés en los duros años de su retiro.



EPÍLOGO

Los tres hermanos **Rosés Arimón** que escribieron su historia en Filipinas.
En el centro, **Gerardo**, a su izquierda, **Gabriel**, y a su derecha **Pedro**.
Foto cedida por **Francesca Rosés Rosés**.

A 10.000 millas de casa, o, lo que es lo mismo, a 30 días de navegación del dulce hogar y la familia, con campañas que podían durar años, en los que, al volver a su tierra, no conocían ni a sus hijos, quienes, junto a sus madres, ya habían recorrido lo mejor de su vida y lo más tierno de ella… aquello fue lo que vivieron los marinos de la familia **Rosés**; no solo una, sino dos generaciones completas.

¿Quién no queda marcado por ese duro sino?

¿Quién se atreve a juzgar conductas y hechos de aquellos duros marinos?

¿Quién puede negar que, en el fondo, todos somos seres humanos, con nuestras fortalezas, y debilidades, de las que depende el camino que tomamos en nuestras vidas?

La vida en Oriente, en clima ecuatorial, en inframundos salvajes, en los que se cocía a fuego abrasador la salud de las personas, y se preguntaba uno a que maldito encaje del destino se debía su presencia en aquellas remotas latitudes, forjaba, y doblaba, gustase o no, hasta el alma más consistente, y aquella forja, a veces, provocaba heridas que nunca curaban.

Al final, los **Rosés**, fueron los que decidieron, uno a uno, ir a escribir su historia a Oriente, a las antípodas de su querido Masnou, con desigual suerte pero con el mismo denominador común; ganarse la vida y sustentar a sus familias.

Gerardo Rosés Suñol fue, sin duda, el causante de aquella emigración de marinos a Oriente. Pudo no ser así…pero fue.

En aquel verano de 1897, convulso y peligroso en las colonias, no sabemos porque, **Gerardo** decidió marchar a Manila -dejando la **Compañía Trasatlántica**, en la que tenía una muy buena reputación, y en la que estaba muy próximo de tomar el mando de algún vapor- pasando a servir los intereses de la **C.G.T.F**., una organización que era todo un ejemplo de orden en la muy desordenada colonia filipina.

¿Cómo y porque apareció, de repente, como practico en el Rio Grande del Cagayan?... No lo sabemos.

Sea como fuese, **Gerardo Rosés Suñol** acabo su vida marítima en Filipinas, y, como consecuencia de esto -suponemos que por aquello de los genes- sus hijos repitieron aquella historia con acento tagalo.

Gerardo Rosés Arimón fue, posiblemente, el más destacado de todos, navegando bajo la contraseña de la **C.G.T.F.** unos cuarenta años, recorriendo todas las líneas de aquella compañía y navegando, prácticamente en todos sus buques. Era conocido, y reconocido, en todos los círculos sociales de Manila, viviendo una intensísima vida, junto a su pequeño vapor **MAUBAN**, que, prácticamente, sucumbió en las mismas fechas en las que **Gerardo** falleció.

La doble vida familiar que quiso vivir su alma no se puede juzgar según leyes o religiones, ya que las decisiones que toma un hombre, solo a su alma incumben…***Nullum crimen, nulla poena sine lege***.

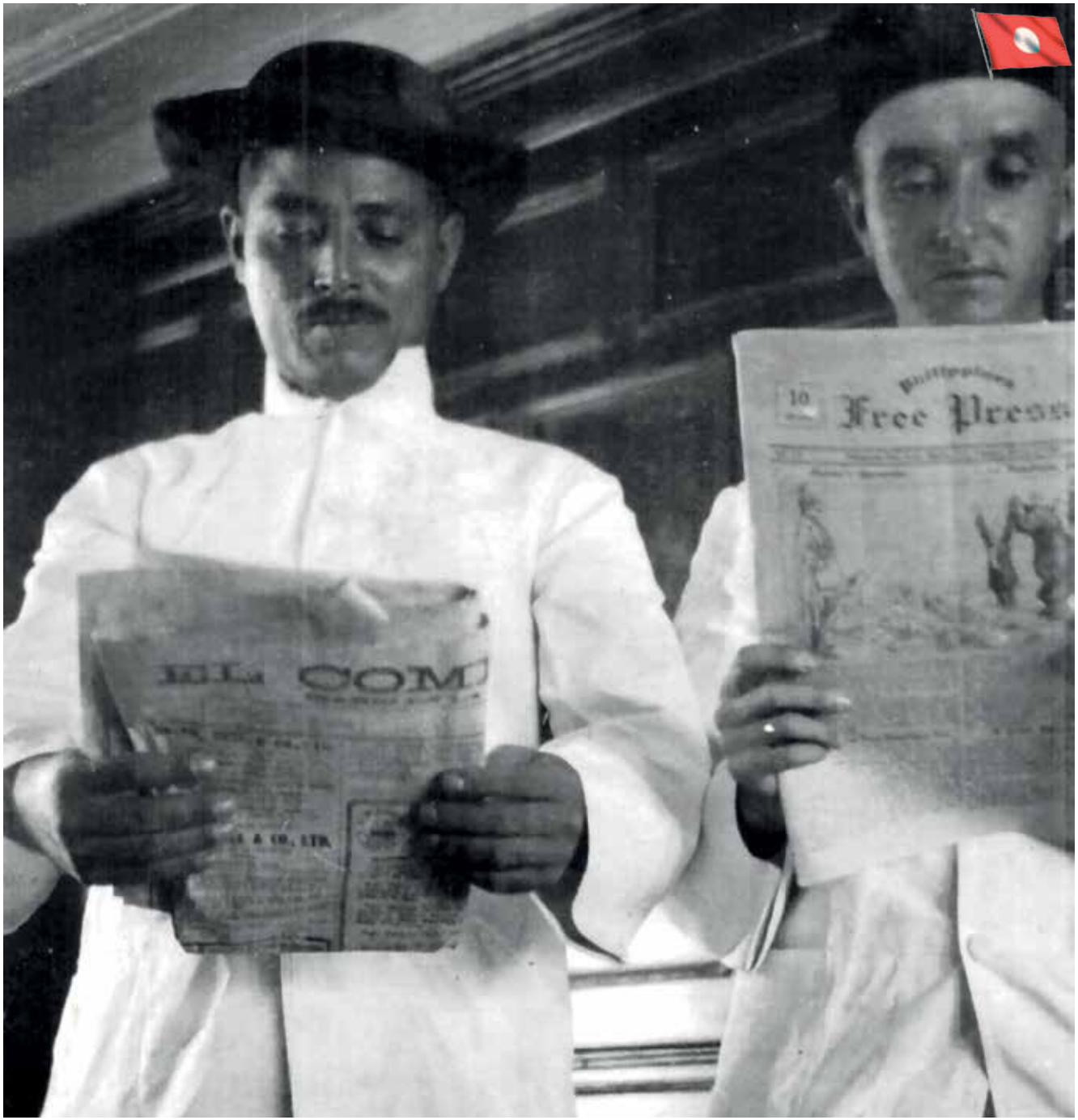
Como ya hemos visto, de todos ellos, solo **Gabriel Rosés** decidió dedicar su vida a las maquinas y, tras un breve periodo embarcado, fue, en las operaciones en las salas de maquinas y calderas de las azucareras, donde escribió su pequeña historia que nosotros hemos tratado aquí de narrar y comprender.

Su alma de aventurero y emigrante quedo rota entre el amor a los que le vieron nacer en su Masnou natal y aquella mujer de lejanas tierras, de belleza perturbadora, que le dio hijos y estabilidad en su vida adulta. Nadie, que no sea marino, sabe cómo se adora a aquel ser sin el cual la vida no tiene sentido.

Gabriel fue, posiblemente, el que mejor resolvió su vida en Filipinas. Tras unos pocos embarques, paso a tierra y ocupo un puesto destacado en la compañía como responsable de maquinas en varias factorías, manteniendo a su familia y disfrutando de una vida fácil y cómoda que le llevo a estar más de cincuenta años en la **C.G.T.F**., por lo que fue generosamente recompensado.

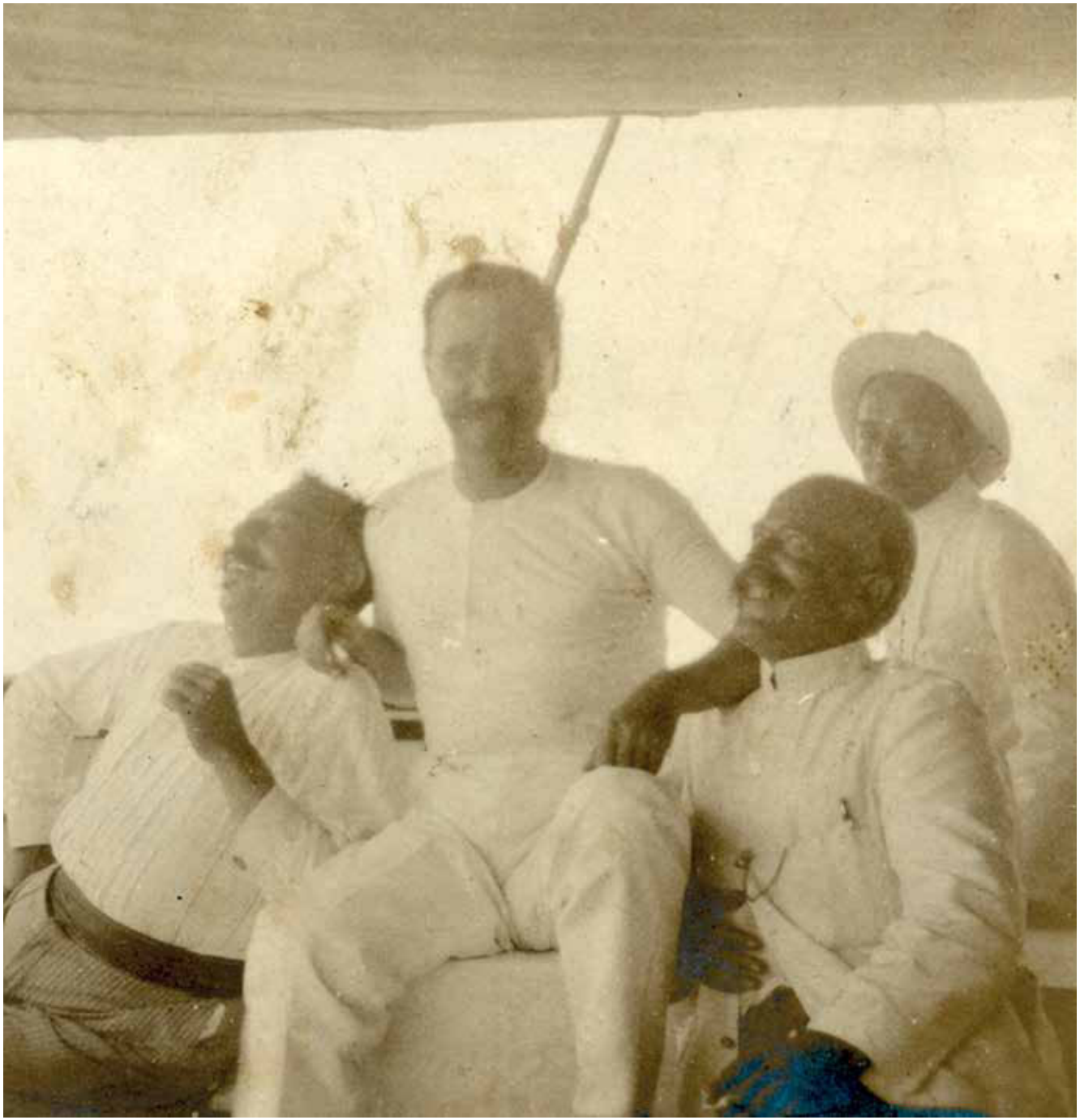
La cruz de la moneda –injusta- fue **Pedro Rosés Arimón**, quien tras más de veinte años de brillantes servicios en los buques de la **C.G.T.F**., debido a la fuerza del sino, aquella fuerza sobrenatural y predeterminada que nos marca la vida, perdió, por causas meteorológicas extraordinarias, el vapor **ISIDORO PONS**, y con el perdió la razón y gano la locura. No pudo superar aquel trance, y, como ya hemos visto, en las cartas que entre familiares se escribían, los últimos años de su vida fueron una pesadilla que vivió sin alma y con la voluntad y la razón ya desquiciadas y rotas.

A todos ellos Dios les guarde en su memoria y, a sus descendientes, recordarles que… ***familia ante omnia.***

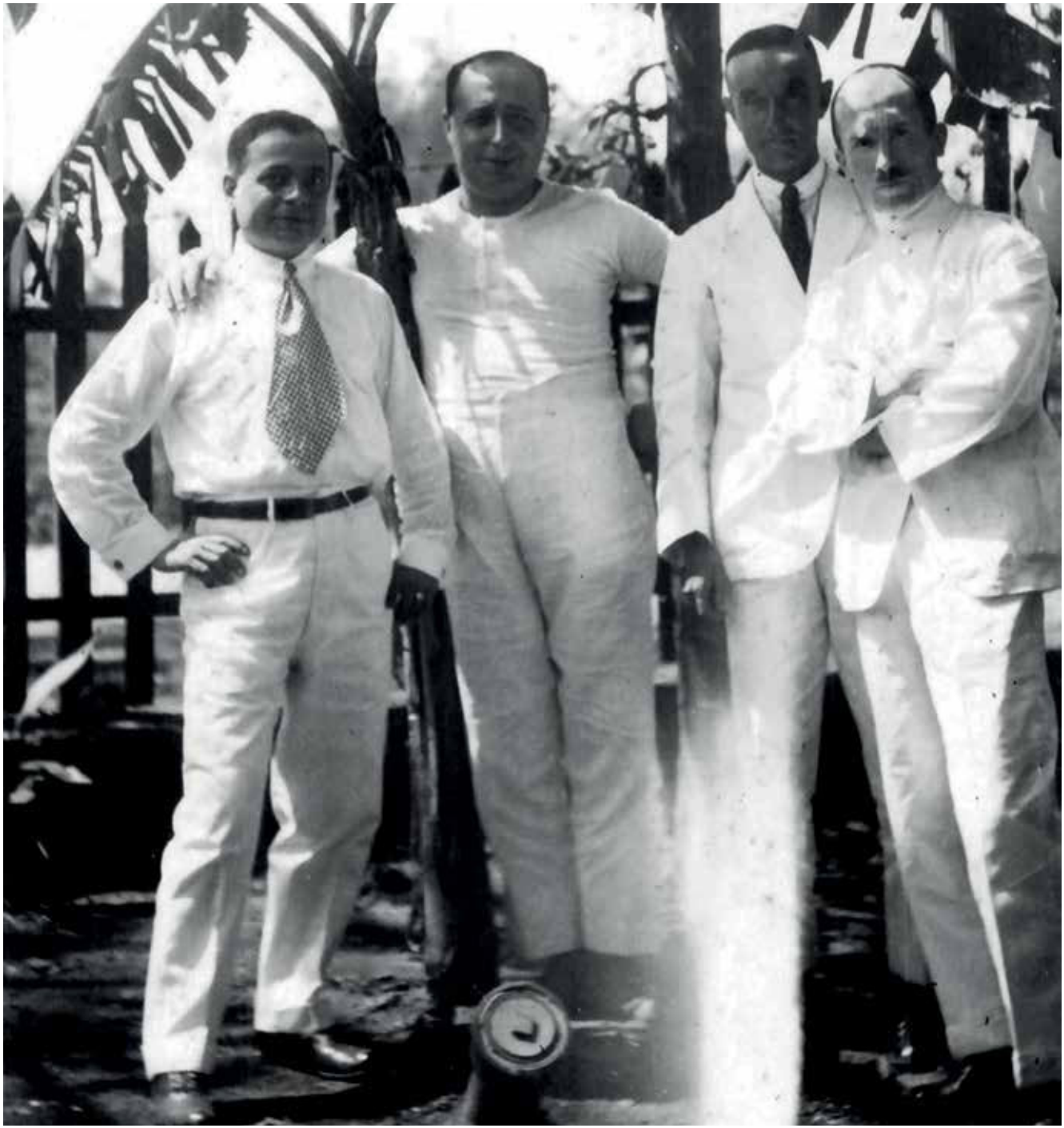


LA VIDA EN FILIPINAS

La prensa escrita es la mejor amiga del marino contra el aburrimiento.
Pedro Rosés disfrutando de la lectura del diario Free Press. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



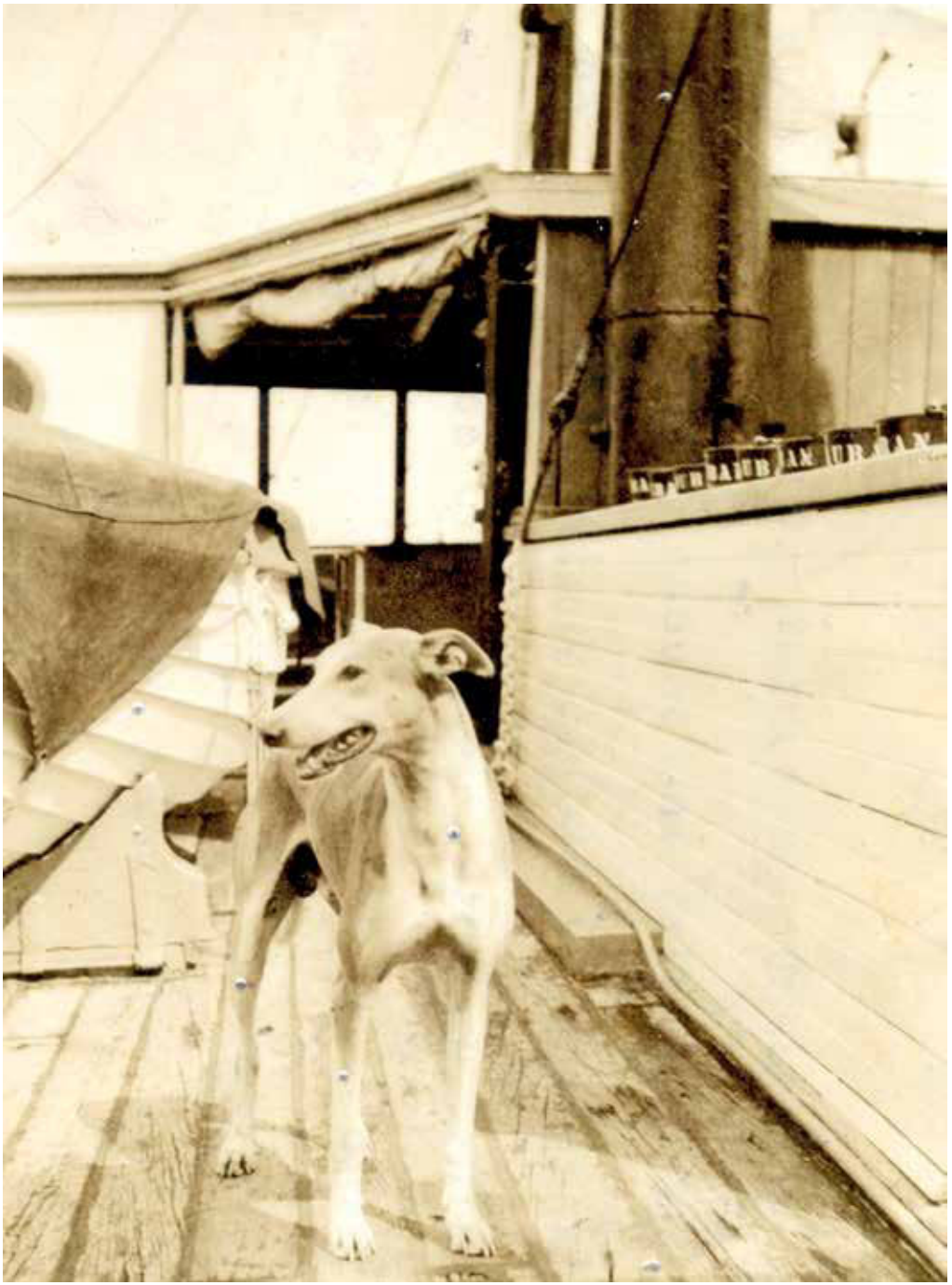
Los buenos amigos también hacen olvidar el aburrimiento a bordo. **Gerardo Rosés** en los buenos momentos de la vida marinera.
Foto remitida por **Francesca Rosés**.



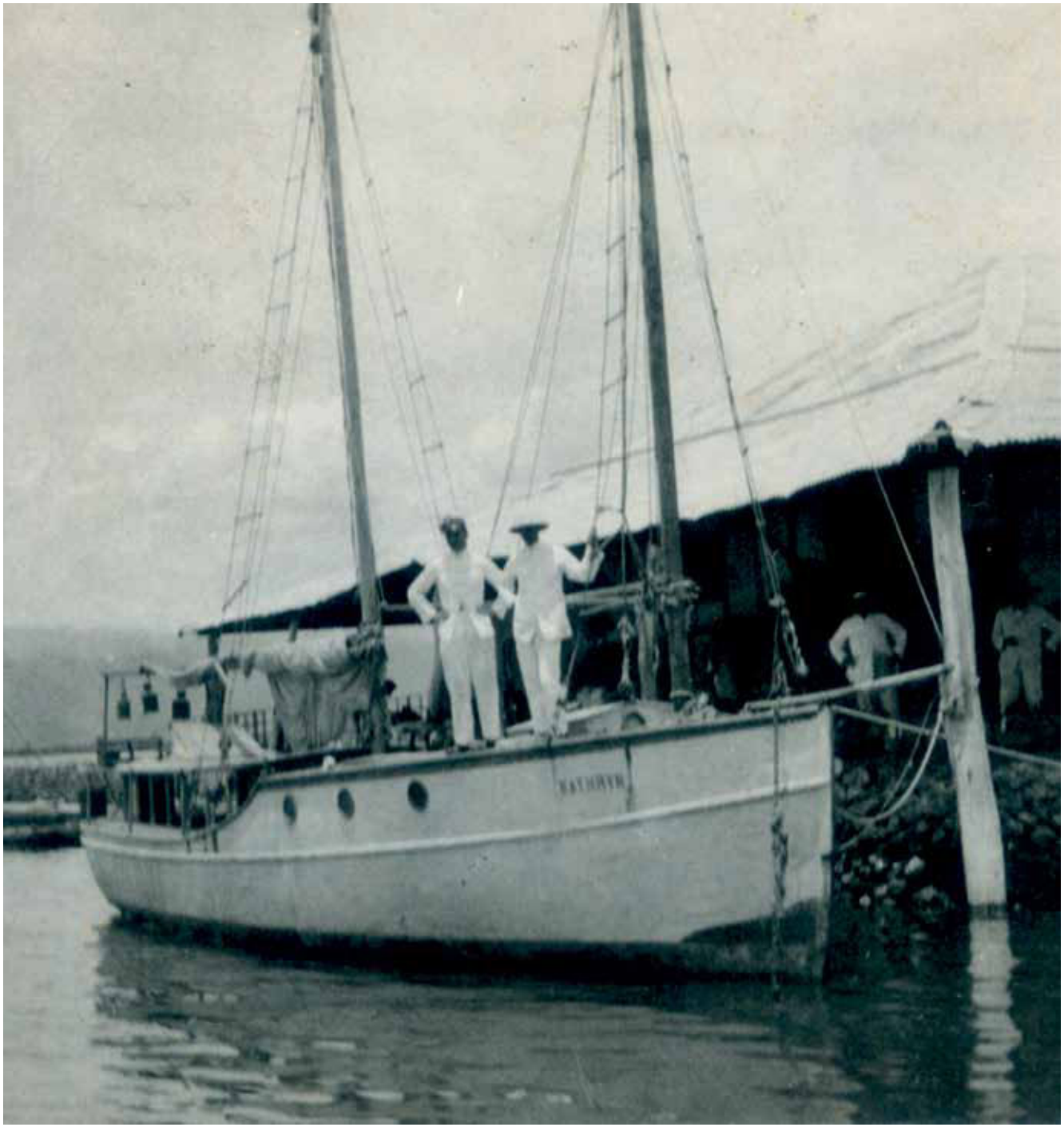
Gent del Masnou en la selva tropical filipina. Foto remitida por **Francisca Rosés**.



Gerardo Rosés Arimón fue quien más sintetizo el concepto de marino aventurero y colonial. Su vida fue digna de una película de aventuras. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



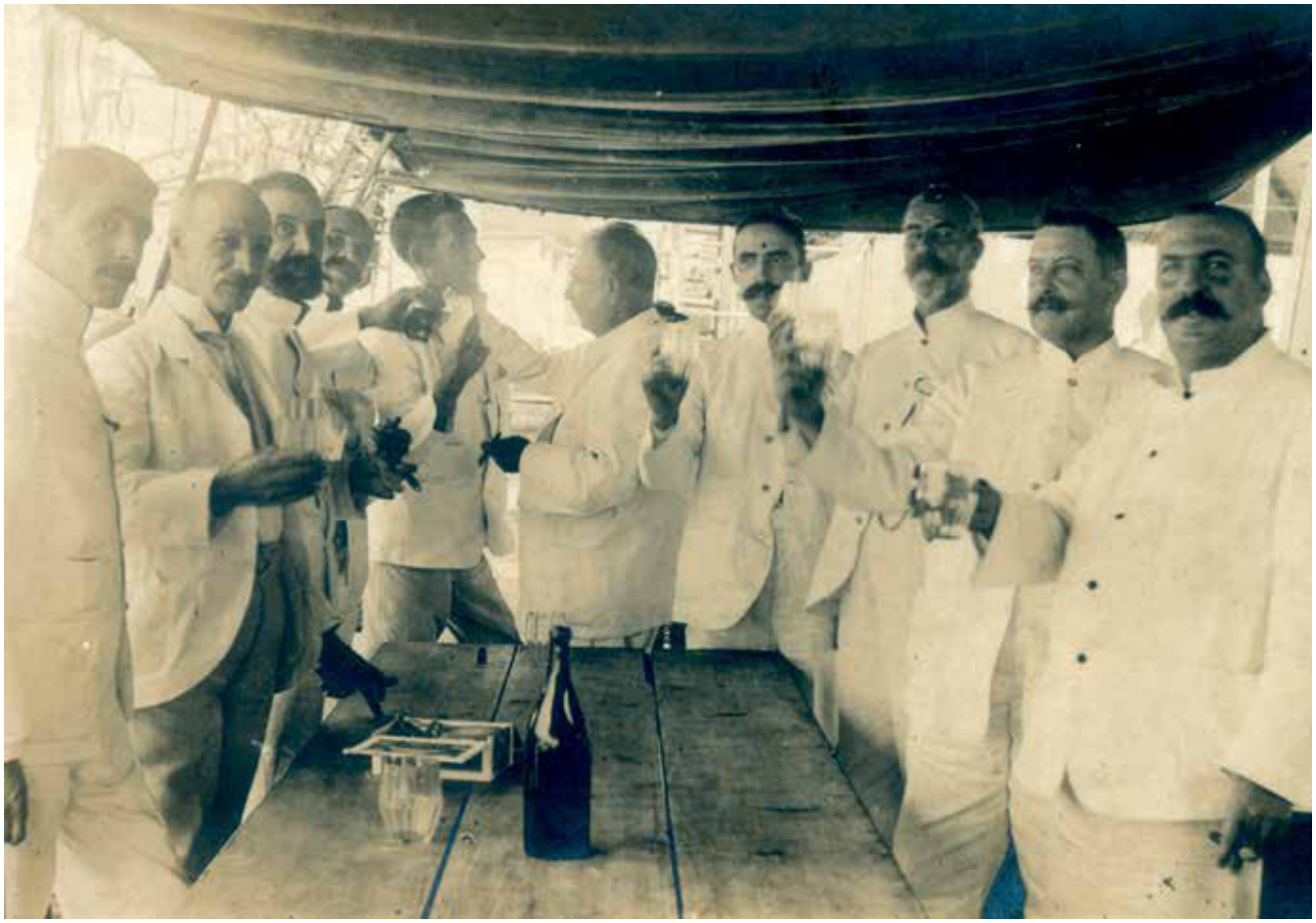
Los perros a bordo siempre formaron parte de la vida marítima de los **Rosés**. Obsérvense los cubos “anti incendio” dispuestos para su uso inmediato. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



Pedro Rosés a bordo del **KATHRIN**. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



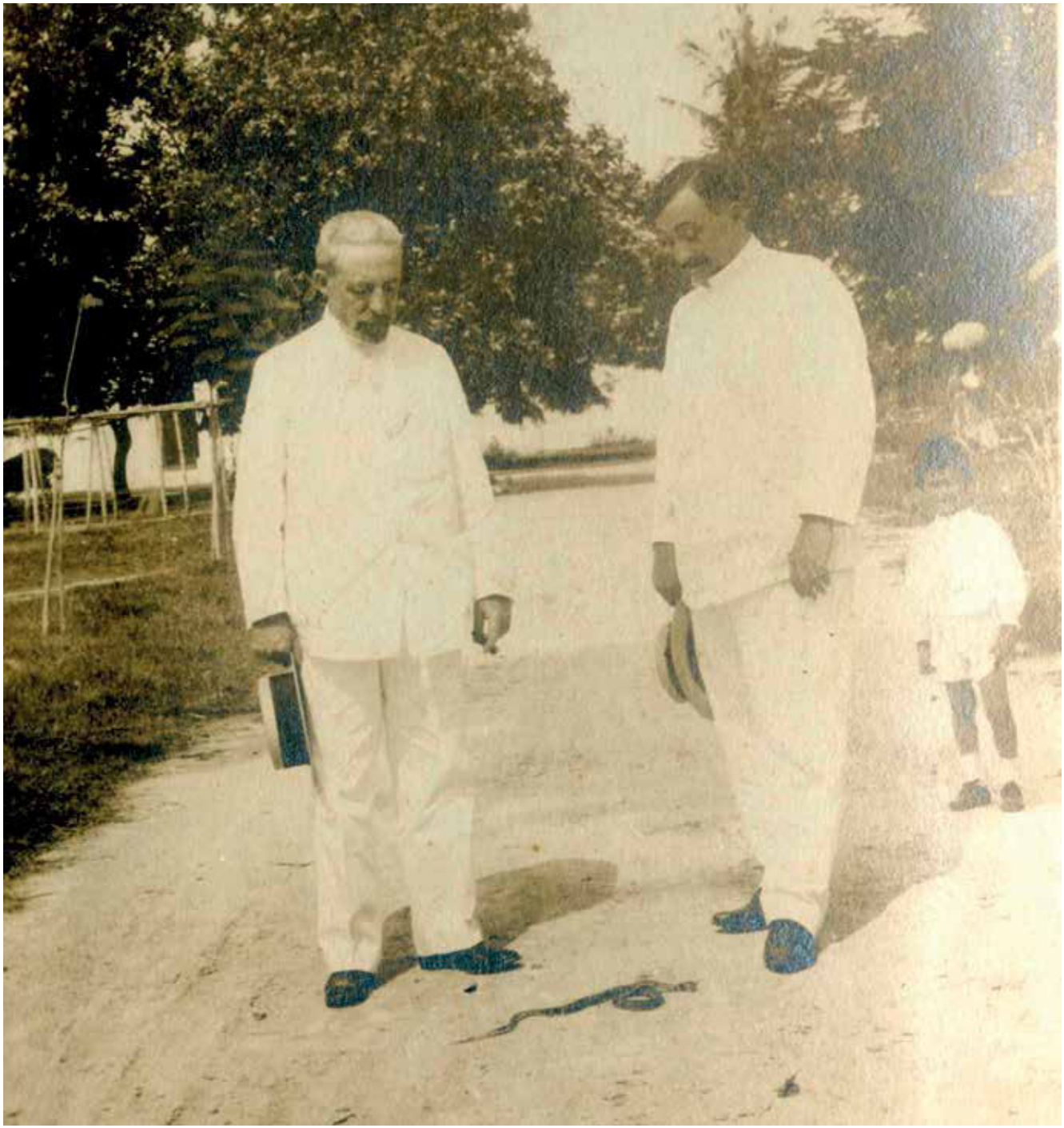
Las familias coloniales adineradas disponían de criados para sus hijos.
El caso de **Gabriel Rosés**, en la **Central Azucarera de Bais**, era un buen ejemplo. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



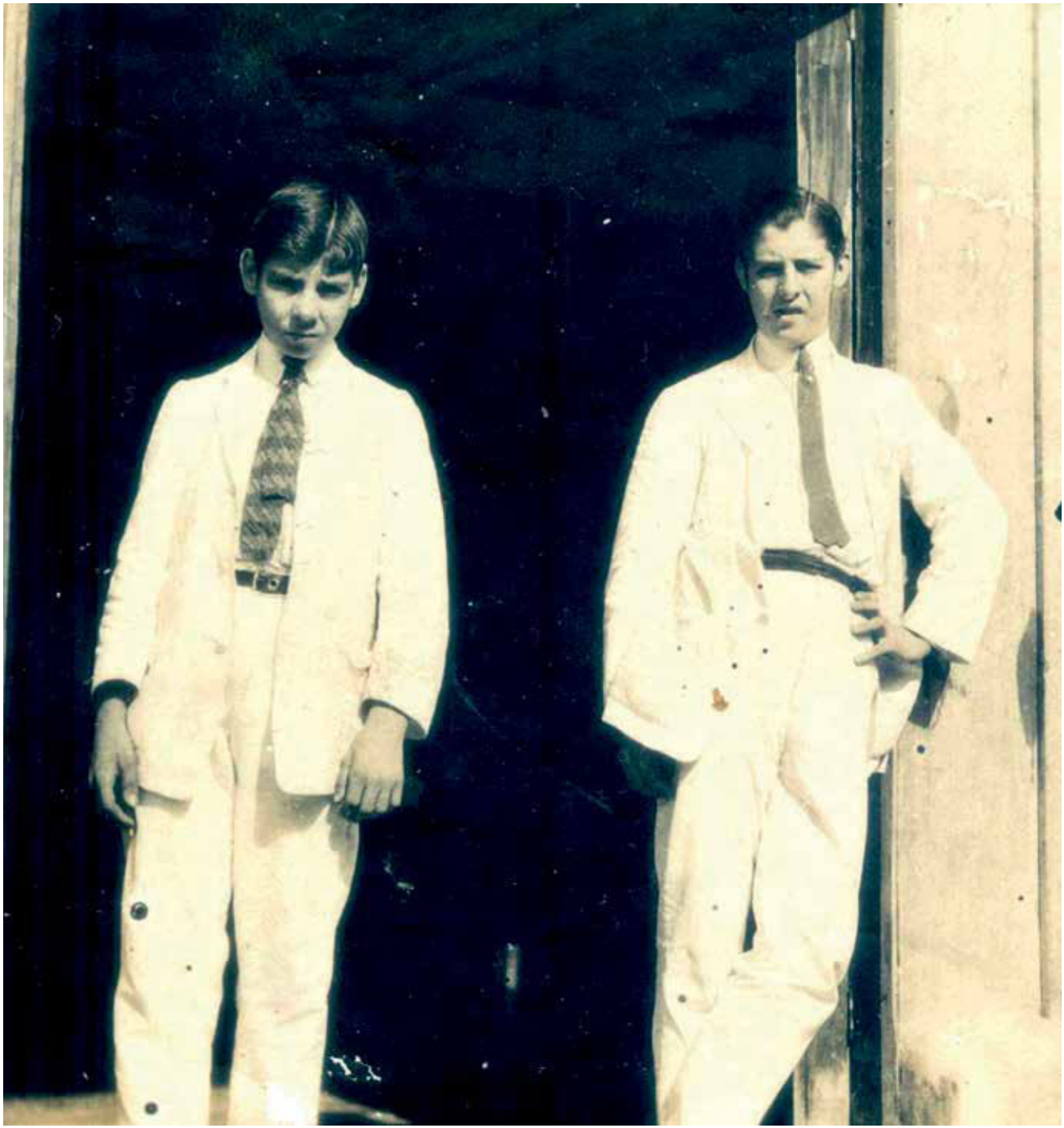
Cualquier motivo era bueno para una fiesta a bordo. En el centro, creemos, **Gerardo Rosés Suñol**.
Foto remitida por **Francisca Rosés**.



Fiesta entre buenos amigos. Al fondo la selva filipina. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



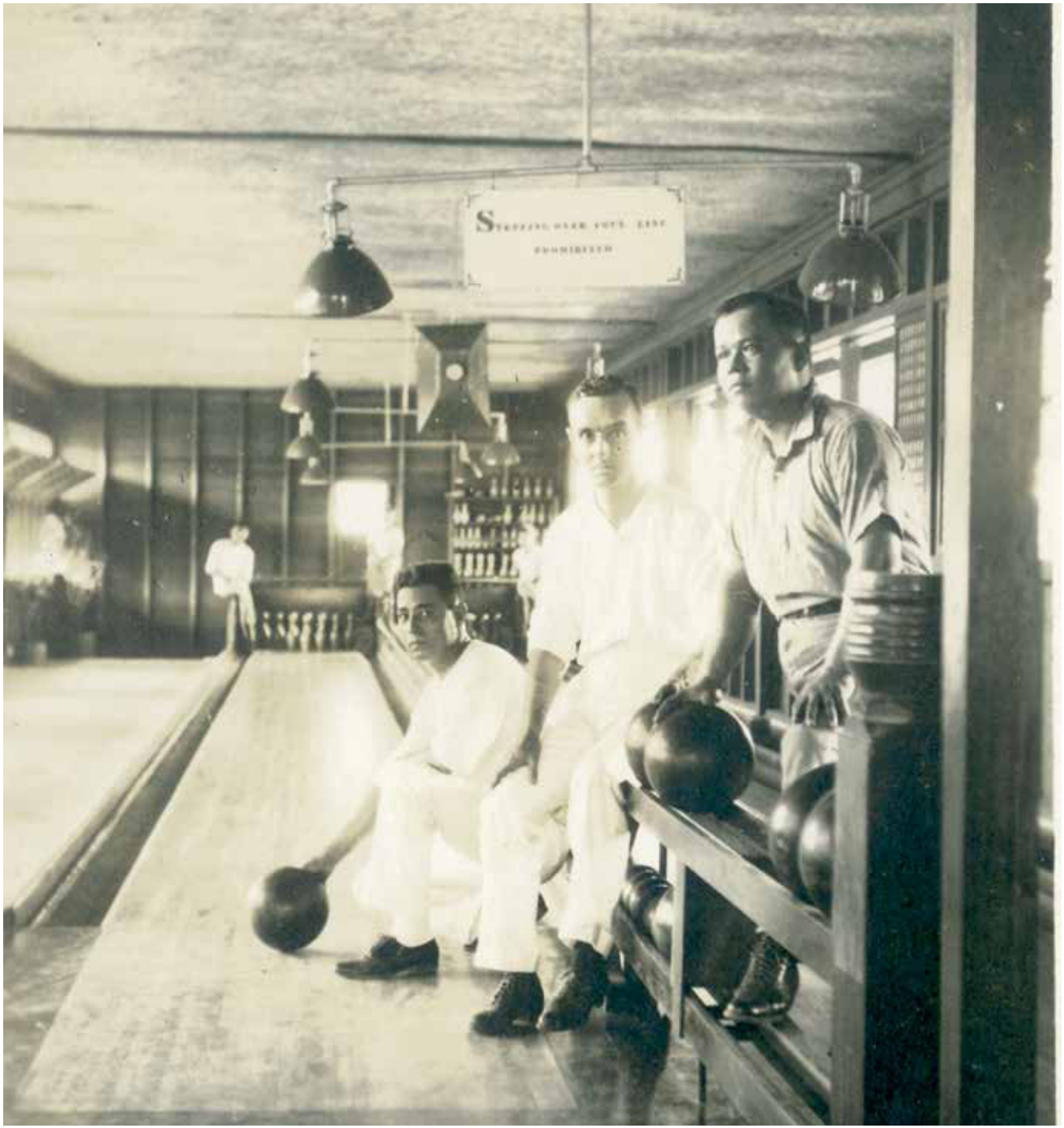
Los peligros de la selva. Foto remitida por **Francisca Rosés**.



Desconocemos el nombre de estos personajes que, suponemos, son de la familia **Rosés**. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



Bautismo de vino en plena selva tropical. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



Pedro Rosés Arimón con unos amigos en la bolera. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



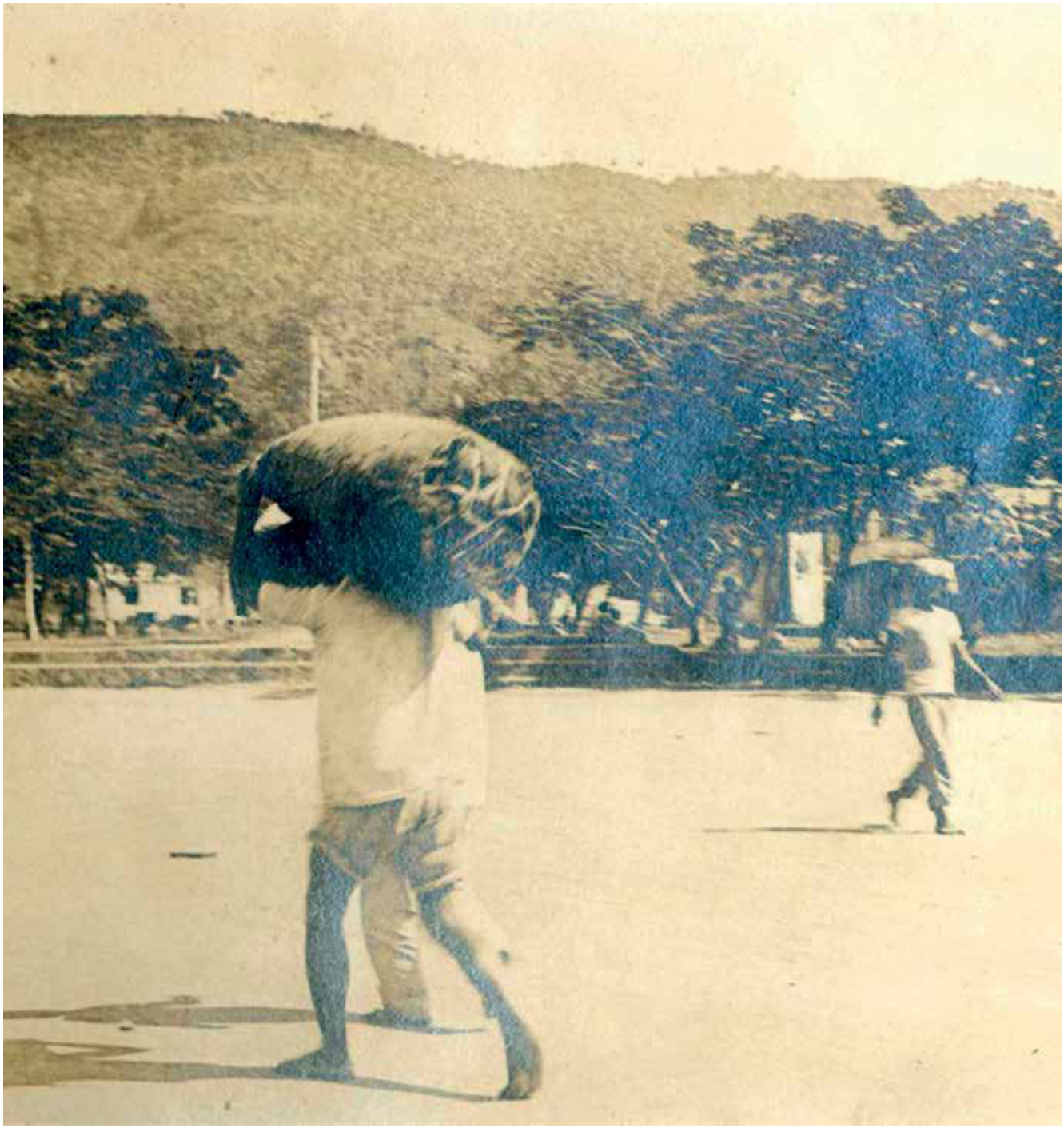
Gerardo Rosés Arimón en un momento de tranquilidad a bordo. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



Gerardo Rosés Arimón haciendo la siesta a bordo. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



Tik custodiando los cubos anti incendio. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



Descarga del tabaco. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



Descarga con la ayuda de animales en el rio Cagayan. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



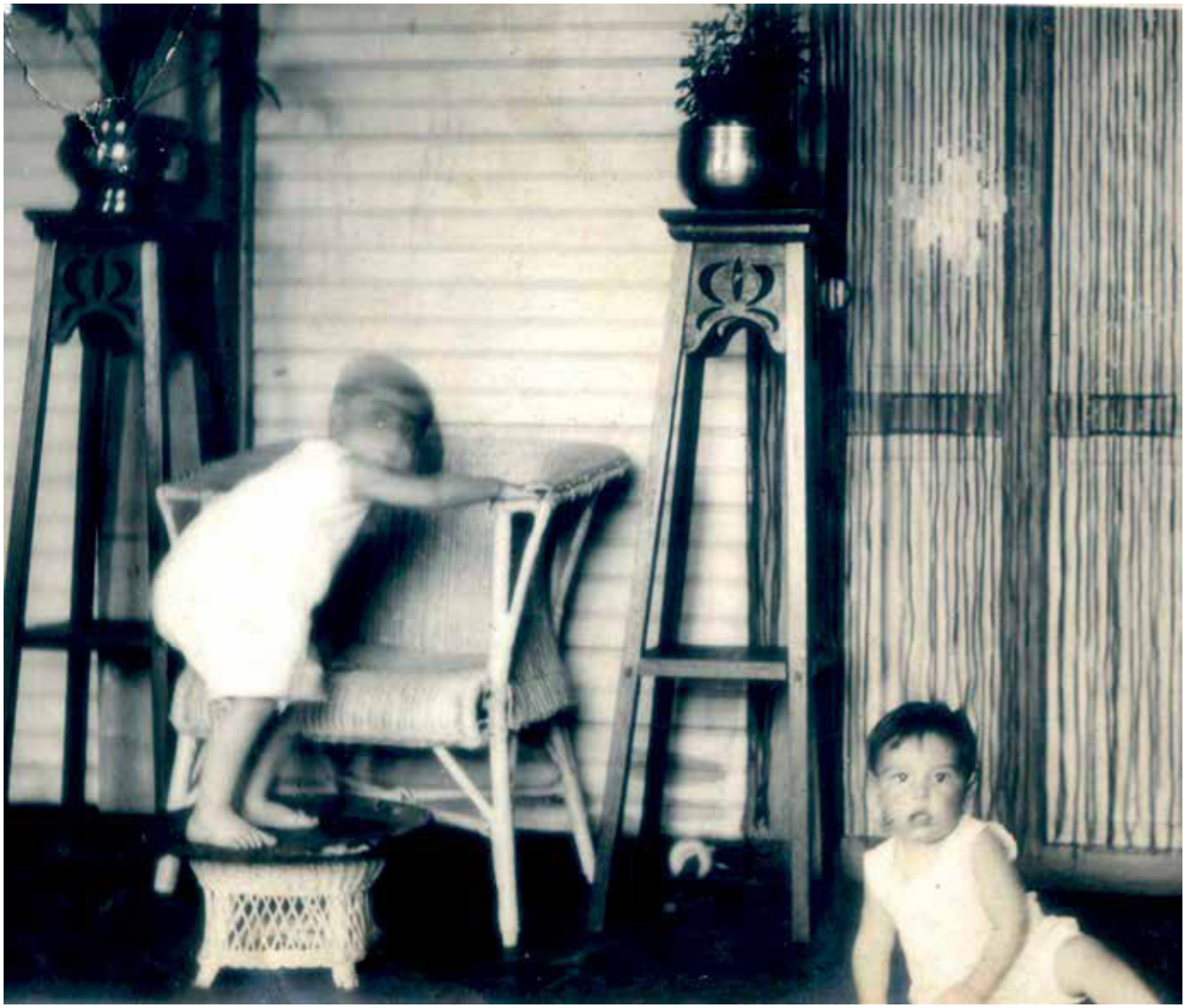
Una dama filipina. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



Desconocemos la identidad de este marino, amigo de **Gerardo Rosés**. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



Desconocemos la historia oculta tras esta foto. A la izquierda, **Pedro Rosés Arimón**. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



Sangre joven de los **Rosés** en Filipinas. El jarrón, a la izquierda, se conserva hoy en día en casa de la autora de este libro.
Foto remitida por **Francesca Rosés**.



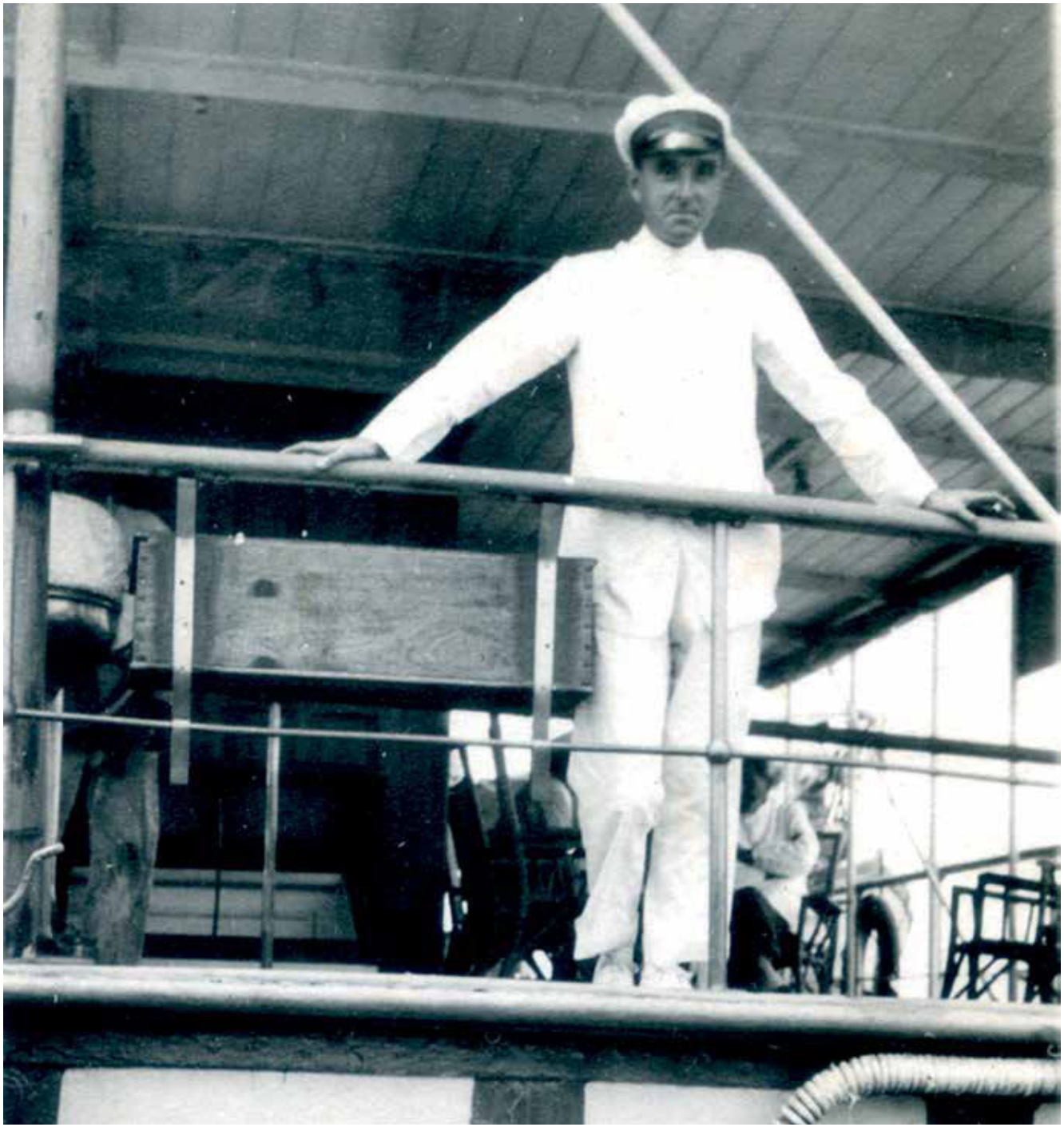
La vida social de los **Rosés** era intensa. Aquí, una reunión de amigos. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



Gerardo Rosés Fabregas. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



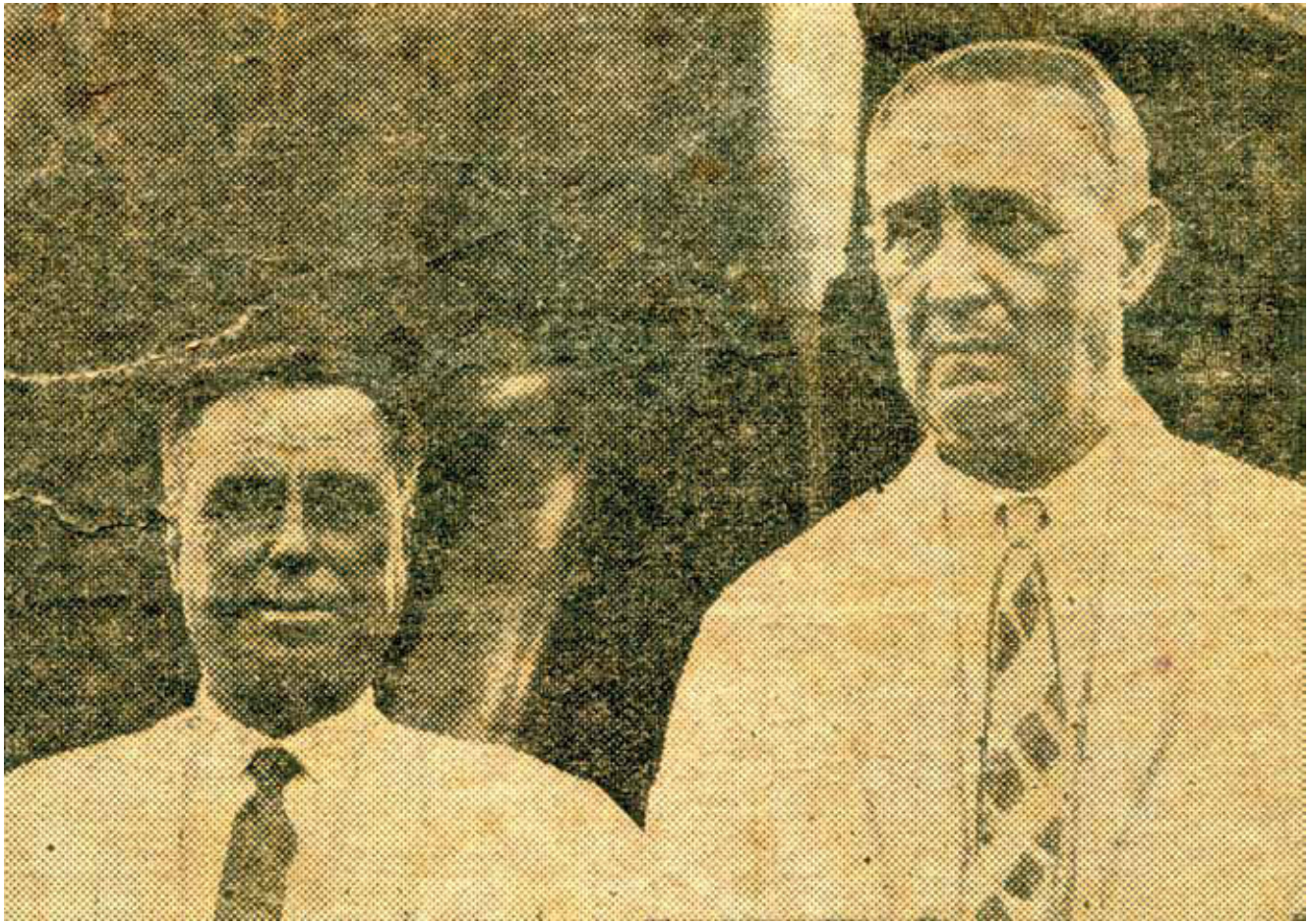
Pedro Rosés a bordo del **KATHRIN**. Foto remitida por **Francesca Rosés.**



Pedro Rosés en los momentos felices de su vida. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



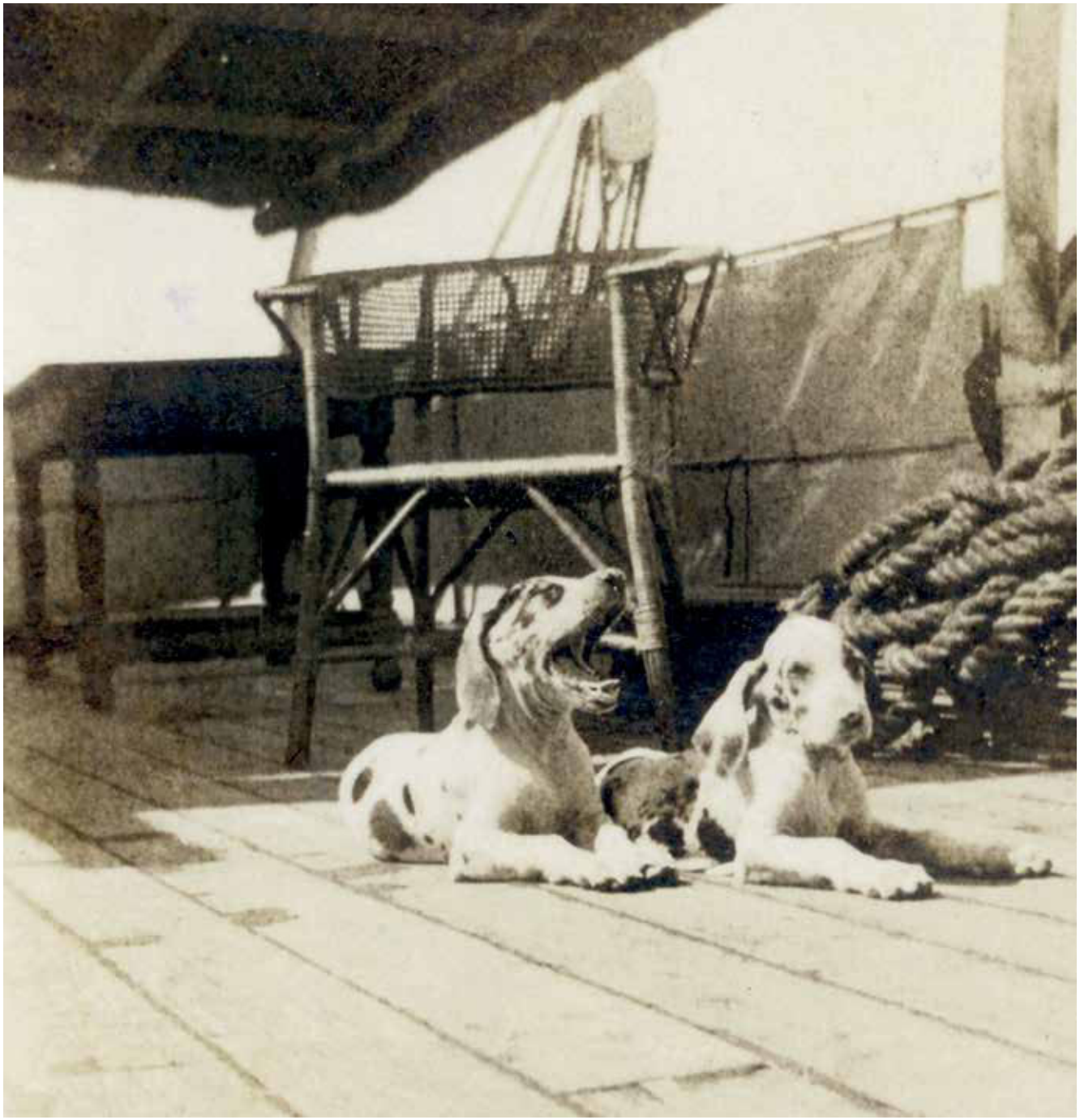
El estero de Romblon. La belleza de los paisajes filipinos es infinita. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



El capitán del **MAUBAN**, **Gerardo Rosés** y el armador del vapor **PLANET**, embarrancado, señor *Sr. **E. de Vries***.
La historia se narra en este libro. Revista La tribuna. Fecha indeterminada. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



La presencia yanqui en Filipinas. Transporte americano **SEWARD**. Foto remitida por **Francesca Rosés**.



Los perros a bordo. Un capricho del capitán **Gerardo Rosés**. Foto remitida por **Francesca Rosés**.

AGRADECIMIENTOS



Maresia y salitre a la villa del Masnou, cuna inmemorial de almas y arte marinero.

Agradecimiento especial a **Francesca Rosés Rosés** por su valentía y generosidad en pro de la historia y su conservación. Su generosa entrega del archivo familiar al *Arxiu Municipal del Masnou* es ejemplar, modélica y paradigma de orgullo fraterno.

Agradecimiento especial a **Carles Pino Andújar**, sin cuya ilustre colaboración no se hubiese podido realizar este libro.

Agradecimiento especial a **Joan Muray i Rubio**, sin el que no podría entenderse la historia y alma del Masnou.

Agradecimiento especial al **Ajuntament del Masnou**, por su cooperación en la recuperación de la historia de los marinos que enaltecieron aquella villa.

BIBLIOGRAFIA



Arxiu Nacional de Catalunya. Fons C.G.T.F. Memorias internas de la compañía.

Arxiu Nacional de Catalunya. Fons C.G.T.F. Listados de personal.

Arxius del Museu Marítim de Barcelona. Diversos documentos según texto.

Boletín de la Fiesta Mayor de San Pedro, de Masnou, del año 1957. *Damián Sampera.*

Colección Trasatlántica. Volúmenes 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, 4.1, 5.1, 20.1. 20.2. 20.3. 20.4. 20.5 Vicente Luis Sanahuja Albiñana.

Compañía Trasatlántica Española. Historias de la Marina Mercante española. Volumen 2. Varios autores.

Compañía Trasatlántica Española. Historias de la Marina Mercante española. Volumen 3. Varios autores.

Compañía Trasatlántica. Libros de Información al Pasajero. Varios números de diferentes años, según texto.

Diseños de la villa del Masnou y de su marina de vela del ochocientos. Bassegoda Musté, Pere-Jordi

El mundo del trabajo en la Marina Mercante española (1834-1914). *Enric García Domingo*.

El transport marítim a través del moviment del port de Barcelona en l'any 1860 i els capitans que hi participaren, por Laureano Carbonell Relat.

Els mars del meu avi, de *Sara Masó.*

Enciclopedia Universal Ilustrada Espasa Calpe. Varios volúmenes.

Històries de la vila... del Masnou II. Estudis maresmencs. Joan Muray.

Històries de la vila... del Masnou III. Joan Muray.

Històries de la vila... del Masnou I. Estudis maresmencs. Joan Muray.

Información, documentación y fotos aportadas por los archivos familiares de los Rosés.

La Compañía General de Tabacos de Filipinas. 1881-1981. *Emili Giralt Raventos*.

La Compañía Trasatlántica en las campañas de Ultramar. *Carlos Llorca Baus*.

La Compañía Trasatlántica Española en las Guerras Coloniales del 98. *José Luis Asúnsolo García*. Revista *Militaría*. Número 13, del año 1999. ISSN 0214-8764. Páginas 77 a 92.

La Compañía Trasatlántica. Cien años de vida sobre el mar. 1850-1950. Francisco de Cossio.

La construcción naval en España (1850-1975) Hitos de la industria militar y mercante. El caso de A. López y Cía. y la Compañía Trasatlántica. Escrito por *Juan Carlos Díaz Lorenzo*.

La dimensión asiática de la Compañía General de Tabacos de Filipinas: la diversificación de los mercados en Asia como estrategia comercial (1881-1919) Guillermo Martínez-Taberner. Universitat Pompeu Fabra

La Roca de Xeix. Núm. 1.

La Roca de Xeix. Núm. 10.

La Roca de Xeix. Núm. 11-12-13.

La Roca de Xeix. Núm. 14-15.

La Roca de Xeix. Núm. 18-19-20.

La Roca de Xeix. Núm. 2.

La Roca de Xeix. Núm. 23-24.

La Roca de Xeix. Núm. 25.

La Roca de Xeix. Núm. 4, 5 i 6.

La Roca de Xeix. Número 31.

Llibre de contribucions del que pagaven pels vaixells en propietat del 1845 al 1853 (Arxiu Municipal del Masnou).

Llibre d'enterraments del Masnou (Arxiu Municipal del Masnou).

Masnou: Notas para la contribución al estudio de la Historia de Masnou. Bassegoda Musté, Pere-Jordi

Nautilus, Revista. Varios números.

Nostalgias Orientales. Una retirada, escrito por *Enrique Polo de Lara*.

Padró d'habitants. Varios años (Arxiu Municipal del Masnou).

Pirata i negrer: Joan Maristany i Galceran "Tara" genocida de l'Illa de Pasqua. Joan Muray.

Registre civil del Masnou (Arxiu Municipal del Masnou).

República de marins: la vida dels capitans del Masnou del vuit-cents. Joan Muray.

Vapores. Varios autores. *Museu Marítim de Barcelona*.

WEBS DE CONSULTA



Archivo Histórico Nacional: www.pares.mcu.es

Arxiu de Revistes Catalanes Antigues: www.arca.bcn.cat

Arxiu Fotografic. Ajuntament de Barcelona: www.ajuntament.barcelona.cat

Arxiu Municipal del Masnou: www.elmasnou.cat/arxiu

Arxiu Nacional de Catalunya: www.anc.gencat.cat

Biblioteca Nacional de España: www.bne.es

Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes: www.cervantesvirtual.com

British Newspaper Archive: www.britishnewspaperarchive.co.uk

Galiciana: www.biblioteca.galiciana.gal

Genealogy: www.genealogy.com

Geneanet: www.es.geneanet.org

Hemeroteca de Gijón: www.hemeroteca.gijon.es

Inmigrant Ships: www.inmigrantships.net

Jable: www.jable.ulpgc.es

La Vanguardia, Hemeroteca: www.lavanguardia.com/hemeroteca

Leiden University Libraries. Digital Collections: www.digitalcollections.universiteitleiden.nl

Library of Congress: www.loc.gov

Liburuklik: www.liburuklik.euskadi.eus

Lloyd´s Register of Ships on line: www.lrfoundation.org.uk

Museu Marítim de Barcelona: www.mmb.cat

National Archives: www.archives.gov

Naval History and Herytage Command: www.history.navy.mil

Plimsoll Ship Data: www.plimsollshipdata.org

Prensa Histórica: www.prensahistorica.mcu.es

Puente de mando: www.puentedemando.com

Real Academia de la Historia: www.rah.es

Rootsweb: www.rootsweb.com

Scientific American: www.archive.org

Sea-Distances: www.sea-distances.org

The New York Times, Hemeroteca: www.nytimes.com

Trove: www.trove.nla.gov.au

Tyne and Wear Archives: www.twarchives.org.uk

Vida Marítima: www.vidamaritima.com

Wikimedia Commons: www.commons.wikimedia.org

INDICE ONOMÁSTICO



Arimón Ferrer, Higinio: 57.

Arimón Ferrer, Paquita: 57. 93. 151. 177.

Atayde Jr., Juan: 186.

Benítez, Francisco: 152.

Bonet Rovira, Juan: 58.

Buenaje, Mariano: 114.

Canalete, Eulogio: 116.

Carmona, Miguel: 58.

Carreras Roca, Ginés: 80.

Celis, Belarmino de: 136.

Chaquert y del Cotorro, Adolfo: 58.

Coll Rosiñol, José: 61.

Coll, Gerardo: 54.

Dalida, Pastor: 116.

Espiritn, Eugenio: 116.

Esteves, A.: 186.

Estival: 96.

Fábregas Sensat, María: 92. 93. 101. 103. 105. 110. 134.

Ferrándiz, Carlos A.: 132.

Figueroa, Pedro: 152.

Galiana, Jerónimo: 94.

Gardón, Antonio: 57. 58. 61.

Gibernau Maristany, Agustín: 71. 136.

Giofano, Sancho: 114.

Gómez Pastrano y Villacampa, Felicin: 150. 151. 153. 168. 169. 172.

Gómez, Aurelio: 94.

González, Guillermo: 186.

Gray, Henry: 61.

Hita, Harito: 114.

Jiménez, Cecilio: 186.

Llobet: 80.

Mates Duran, Marianna: 51.

Millet y Pagés, Salvador: 96. 102.

Miñana, Miguel: 114.

Moret y Martín, Francisco: 68. 74.

Muñiz, José: 152.

Oliver Mates, Madrona: 51.

Oliver Pontí, José:

Osma, Avelino de: 184. 186.

Pi, Francesca: 51.

Pons, Isabel: 51.

Ramos, Conceptión: 93.

Reyes, Rafael: 102.

Richard, Agustín: 78. 80.

Ripoll: 136.

Riquer, José: 94.

Rodríguez, Álvaro: 186.

Rosés Arimón, Amalia: 57. 93. 151. 177.

Rosés Arimón, Francisca: 57. 93. 151. 177.

Rosés Arimón, Gabriel: 17. 57. 93. 106. 142. 149. 150. 151. 152. 153. 154. 156. 158. 163. 164. 166. 167. 168. 169. 170. 172. 173. 177. 196. 198. 206.

Rosés Arimón, Gerardo: 16. 17. 57. 91. 92. 93. 95. 96. 97. 99. 100. 104. 106. 108. 111. 112. 114. 115. 116. 118. 121. 122. 124. 126. 127. 128. 132. 134. 136. 137. 138. 139. 142. 144. 151. 154. 164. 177. 188. 196. 198. 201. 203. 213. 214. 219. 227. 229.

Rosés Arimón, Pedro: 17. 57. 93. 142. 151. 154. 175. 176. 177. 178. 179. 180. 181. 182. 183. 184. 186. 187. 188. 191. 192. 193. 196. 198. 200. 205. 212. 220. 224. 225.

Rosés Fábregas, Agustín: 93. 105. 110. 136. 142. 164. 188. 192.

Rosés Fábregas, Francisc**a**: 93. 105. 109. 110.

Rosés Fabregas, Gerardo: 93.

Rosés Fábregas, Gerardo: 93. 105. 107. 110. 223.

Rosés Oliver, Gabriel: 51.

Rosés Pí, Gerardo: 51.

Rosés Pons, Gerardo: 51. 57.

Rosés Ramós José: 94.

Rosés Ramós Pedro: 94.

Rosés Ramós, Betty: 94.

Rosés Ramós, Gerardo: 94.

Rosés Ramós, María: 94.

Rosés Suñol, Amalia: 57

Rosés Suñol, Gerardo: 17. 51. 55. 56. 57. 58. 60. 61. 62. 63. 66. 67. 68. 70. 71. 72. 74. 75. 78. 79. 80. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 93. 94. 151. 177. 197. 207.

Rosés Suñol, Josefa: 57.

Roses y Gómez Pastrano, Francisca de las Nieves: 151. 157.

Roses y Gómez Pastrano, Gabriel: 151. 153. 155. 159. 160. 168. 173.

Roses y Gómez Pastrano, Gerardo: 151. 153.

Rosés, Carlos Francisco: 51. 54.

Rosés, Gerardo: 52.

Rosés, Montserrat: 177. 192.

Sánchez Garrigos, José: 132.

Sarasua, Carlos: 186.

Suñol Fábregas, Amalia: 51. 57.

Ugarte, Laureano de: 94.

Verdaguer y Santalo, Jacinto: 60.

Villanueva, Cipriano: 116.

Wendlandt, Hans Hermann: 108.

White, E.V.: 114.

Zaragoza, Manuel: 66.

INDICE DE BUQUES



ACHERON: 116.

ALFONSO XII (2º): 57. 58. 59. 61. 62. 66. 68. 70. 72. 74.

ALICANTE: 151.

ANTONIO LOPEZ: 17. 22. 78. 96. 98. 102.

ANTONIO LOPEZ (2º): 64. 72. 74.

ANTONIO LOPEZ (3º): 136.

ANTONIO: 17. 18. 88.

ARAWA: 66.

ARNUS: 17. 44. 45.

BILBSTER: 118.

BLAS DE LEZO: 124. 128.

BORONGAN: 17. 18. 94.

CAGAYAN: 17. 22. 96.

CALDERON: 82.

CAMIGUIN: 82. 104.

CATILLOCHU: 17. 18. 37.

CEFERINO: 17.

CELESTE BURILL: 17. 36.

CELIA: 54.

CIUDAD CONDAL: 58. 60. 63.

CLARA: 78.

COLON: 65. 66. 67.

COMPAÑÍA DE FILIPINAS: 17. 18. 27. 34. 73. 75. 76. 77. 79. 81. 86. 88. 96. 104. 106. 119. 177. 178. 180.

CORBY: 118.

COVADONGA: 66.

EDUARDO PELAYO: 17. 32.

HABANA: 60.

ILOCOS: 17. 18.

ISABEL: 22.

ISIDORO PONS: 17. 33. 84. 98. 112. 122. 124. 152. 177. 178. 179. 180. 182. 184. 186. 187. 189. 190. 198.

J. BUSTAMANTE: 17. 18. 20. 21. 25. 104. 106. 129. 151. 165.

KATHERINE: 17. 47.

KATHRIN: 205. 224.

LA CARIDAD: 52.

LAL-LOC: 17. 18. 35. 94. 96. 102. 104. 106. 154. 178. 185.

LEON XIII: 74. 94. 111.

M. ARNUS: 17. 40. 106. 127.

MACARIA: 39.

MACTRA: 184.

MAGAPIT: 17. 19. 22. 46. 78. 98. 113.

MAGAT: 17. 19. 22. 96. 98. 113.

MANBO MARU: 144.

MAR MEDITERRANEO: 156.

MARIA: 22.

MARIA (balandra): 68.

MAUBAN: 17. 18. 31. 34. 93. 104. 106. 118. 122. 123. 124. 125. 126. 128. 130. 131. 132. 133. 134. 135. 137. 138. 142. 144. 145. 146. 147. 152. 154. 161. 180. 198. 227.

MONTSERRAT: 22. 117.

P. DE SOTOLONGO: 17. 24. 29. 53. 82. 84. 98. 118.

PARATONS: 52.

PATHFINDER: 132.

PEDRITO: 22. 158. 166.

PEPE: 22.

PLANET: 132. 134.

PRINCE ALBERT: 17.

REINA MARIA CRISTINA: 57.

RIO NEGRO: 78.

RIZAL: 17. 34. 43. 108. 112. 118. 154. 156. 163. 177. 178.

SAN ANTONIO: 52.

SAN CARLOS II: 96.

SAN IGNACIO DE LOYOLA: 62.

SAN ISIDORO: 96.

SAN JOAQUIN: 52.

SANTIAGO: 66.

SEWARD: 228.

SOTOLONGO: 17. 41.

TAINUI: 66.

TARLAC: 17. 18. 28. 71. 84. 86. 98. 104. 115. 152.

TAYABAS: 17. 18. 82. 104.

TERESA TAYA: 84.

TRINI: 112.

TYNE: 17. 82. 84. 98.

UNION: 17. 18. 69. 82. 84. 98. 117.

VILLEMER: 17. 34. 39. 42. 108. 112. 114. 116. 118. 120. 121. 122. 154. 156.

VIRGEN DEL CARMEN: 52.

WASHINGTON: 60.

INDICE



Dedicatoria 5

Prólogo 7

Pròleg 11

Introducción 15

Estirpe de marinos 49

Rosés Suñol, Gerardo (a) Xami 55

Rosés Arimón, Gerardo 91

Rosés Arimón, Gabriel 149

Rosés Arimón, Pedro 175

Epílogo 195

La vida en Filipinas 199

Agradecimientos 231

Bibliografía 233

Webs de consulta 235

Índice onomástico 237

Índice de buques 239