

## Carambolas de la historia: Del hundimiento de la corbeta Gneisenau a la construcción del puente de Santo Domingo

Pocas veces la historia nos permite ver tan claramente la relación causa-efecto entre los acontecimientos que le dan forma. En el caso que ahora nos ocupa podemos comprobar cómo un naufragio acaecido junto al puerto y una inundación ocurrida 7 años más tarde, acabaron confluyendo en la construcción de un puente por todos conocidos que ha dibujado con trazo firme la fisonomía de una parte de nuestra ciudad desde los inicios del siglo XX hasta hoy.

### El naufragio

El siglo XX arranca en Málaga con una tragedia naval sin precedentes en la ciudad. Todo comienza el 15 de diciembre, hacia las cuatro de la tarde, cuando el buen tiempo reinante durante el día se torna fuerte lluvia en la tarde, una tormenta que empeorará progresivamente conforme avance el día siguiente. En aquel momento, la corbeta de crucero Gneisenau, fondeaba a 700 metros al Sureste del espigón de levante del puerto de Málaga, donde aguardaba desde el día 13 de noviembre a que el embajador alemán finalizase una tarea estrictamente diplomática.

La Gneisenau era un buque escuela destinado al adiestramiento de marineros, no de guardiamarinas. Su armamento consistía en 14 cañones y 6 ametralladoras, mientras que su tripulación la componían 19 jefes y oficiales, 51 guardiamarinas y 186 suboficiales, marineros y personal auxiliar. El cuerpo de aspirantes a marineros estaba compuesto por 210 grumetes de joven edad.

A las 9,30 de la mañana del día 16, un bote recoge a algunos miembros de la colonia alemana en Málaga para asistir al oficio religioso del domingo a bordo del barco. A las 10,00 la brisa del Norte amaina por completo; sin embargo, quince minutos después comienza a batir un viento del Sureste que alcanza en muy pocos minutos la velocidad de 100 kilómetros por hora, por lo que la corbeta comienza a recibir fuertes sacudidas. En ese momento se da orden de poner a punto la nave para salir del lugar (peligroso por la cercanía del espigón) lo antes posible. No obstante, serán necesarios al menos 45 minutos para que las calderas alcancen la presión suficiente que ponga el barco en funcionamiento.

Ezequiel Páez Galán, en su artículo publicado en la revista Jábega, asegura que la comandancia del puerto había avisado a primera hora de la mañana al mando del barco sobre la tormenta que se avecinaba, invitando al barco a entrar a puerto, a lo que (según Pérez Triano en un artículo de Sur de 5 de febrero de 1971) el comandante Krestchmann habría respondido altivamente declinando la invitación, arguyendo la fortaleza de la nave y menospreciando la bravura del Mediterráneo.

Por otra parte, Fernando José García Echegoyen, en su libro "Naufragio: crónica del mar y la muerte", asegura que esto es del todo incorrecto. García Echegoyen piensa que estos avisos nunca existieron, pues si Krestchmann hubiese conocido el temporal que se avecinaba, habría tenido a punto las calderas para abandonar el fondeadero a toda prisa y no habría recogido a los civiles que iban a asistir al servicio religioso. Además, los oficiales supervivientes del naufragio negaron tener noticias sobre un posible empeoramiento del tiempo.

## Carambolas de la historia: Del hundimiento de la corbeta Gneisenau a la construcción del puente de Santo Domingo

---

Para salir del peligroso lugar, Krestschmann ordena arrancar la máquina, dejando la subida del ancla para el último momento, con la finalidad de aprovechar la poca presión disponible. Sin embargo, a las 10,50 el ancla comienza a garrear, arrastrándose por el fondo marino a causa de las fuertes embestidas del temporal, y la Gneisenau se acerca al peligroso espigón. En ese momento, el comandante da la orden, tardía ya, de izar el ancla, pero la presión de la máquina es poca, y la nave queda a la deriva. Para evitar el zarandeo, se lanza el ancla de estribor, que no agarra a causa del fondo pedregoso.

El primer golpe contra el espigón se produce a las 11,05, provocando una enorme entrada de agua en la sala de máquinas. Se da la orden de abandono de la nave y unos treinta marineros saltan a tierra. Unos minutos más tarde, estalla una de las calderas, si bien, el personal de la sala de máquinas salva la vida gracias a que habían abandonado dicha sala unos minutos antes. Algunos botes, arriados y llenos de marineros, son arrojados contra la escollera y acaban naufragando.

Los medios de rescate son nulos. Tan solo algunos cabos arrojados desde la Gneisenau a tierra que son aferrados por los propios brazos de pescadores o del personal del puerto, situados sobre el espigón. Ángel Tou, patrón de un pesquero que acababa de entrar a puerto, sujetó uno de aquellos cabos por el que se salvaron 15 tripulantes, hasta que finalmente, en la confusión, varios marineros se aferraron a dicho cabo, haciendo caer al mar al patrón, que acabó falleciendo.

La Gneisenau se hundió a las 11,25 pereciendo en la tragedia el comandante, el segundo de a bordo, el jefe de máquinas, el maquinista, el guardiamarina, 4 suboficiales, 11 marineros y fogoneros, 19 grumetes, 2 civiles: en total 41 tripulantes de la nave, mientras que otros cien sufrieron heridas de distinta gravedad. Además, una docena de malagueños perdieron también la vida en los diversos intentos de rescate, si bien este dato no puede asegurarse con certeza.

El suceso fue recogido por la prensa de todo el mundo, alabando la actitud arrojada del pueblo malagueño, la cual tuvo como recompensa el otorgamiento del título de Muy Hospitalaria por parte de la Reina Regente, el 3 de enero de 1901.

### **La inundación**

Desde que los Reyes Católicos tomaran la ciudad de Málaga en 1487, un cambio en el modelo productivo transformó también la fisonomía de los montes circundantes, cuyos árboles fueron talados para el cultivo de la vid. Esta circunstancia dejó la tierra desprotegida de la lluvia y las tormentas, provocando graves inundaciones durante toda la Edad Moderna, más concretamente en 1661, 1764 y 1786. Ya en el siglo XX, se agrava la situación a causa de la plaga de filoxera, que obliga a abandonar casi por completo el cultivo, quedando los montes y la ciudad aún más desguarnecida ante las trombas de agua. Es por eso que se producen riadas en 1901, en 1902 (el 4 de noviembre) y el 4 de septiembre de 1905.

Esta escalada de inundaciones culminó la noche del 23 al 24 de septiembre de 1907, en la que una gran avalancha de agua y barro bajó por el cauce del río Guadalmedina arrasándolo todo a su paso, sin que en la ciudad llegase a caer una sola gota de lluvia. El puente de la Aurora fue derribado por la fuerza del agua y todos sus materiales se vieron arrastrados río abajo, hasta la pasarela de Santo Domingo, cuyos huecos se vieron

## Carambolas de la historia: Del hundimiento de la corbeta Gneisenau a la construcción del puente de Santo Domingo

---

taponados, formando así una barrera que impedía la bajada del agua hasta el mar. De esta manera, el aluvión de agua fue acumulándose a la altura de Santo Domingo, hasta que el nivel rebasó los paredones del cauce y la riada de barro y broza acabó apoderándose primero de las calles adyacentes y luego de todo el centro de la ciudad y los barrios de El Perchel y la Trinidad.

El puente de Santo Domingo cedió finalmente a la presión del agua y fue también destruido por la imparable avenida, de modo que sus materiales y todo lo arrastrado acabaron por cegar ahora el Puente de Tetuán y el del ferrocarril, provocando nuevas inundaciones en la parte de la ciudad más cercana al Ensanche de Heredia: Alameda y Plaza de la Marina. El puente de Tetuán fue el único que resistió al diluvio, pues el del ferrocarril se vio también destruido.

Durante toda la noche se oyeron gritos de socorro por toda la ciudad, las campanas de la catedral tocaban a rebato y no dejaron de oírse los silbatos de los serenos. Los bomberos y las fuerzas militares que acudieron al rescate se encontraron con la casi total imposibilidad de moverse por las calles, tal era la magnitud de desperdicios repartidas por la ciudad. En algunos puntos, el agua alcanzó la altura de cinco metros, y las montañas de lodo eran tan altas que era más fácil acceder a algunas casas por los balcones que por las propias puertas, ahora cegadas.

La limpieza duró dos meses, y los daños ocasionados se valoraron en torno a los cinco millones y medio de pesetas de la época, si bien se recibieron ayudas de muchos lugares, pues la noticia fue conocida en todo el mundo. El Rey Alfonso XIII visitó la ciudad y quedó impresionado por la magnitud del desastre.

### **El puente de Santo Domingo**

La colonia alemana en Málaga, que aún no había olvidado la generosa actitud del pueblo para con los marineros de la corbeta Gneiseanu, tuvo la iniciativa de reconstruir el Puente de Santo Domingo, usando para ello los donativos que llegaban del pueblo germano. El propio Kaiser Guillermo encabezó la colecta.

El consulado alemán presentó un proyecto de diseño industrial, muy del gusto de la época, que fue aprobado por acuerdo del Ayuntamiento el 12 de agosto de 1908. Las obras se le encargaron a la sociedad Martos y Compañía y comenzaron el 31 de agosto de 1909. Tras tres meses y medio de trabajo ininterrumpido, el 16 de diciembre del mismo año, aniversario del naufragio de la Gneisenau, el puente fue entregado a la ciudad. Y a pesar de ser bautizado con el nombre de su predecesor (puente de Santo Domingo) ha tomado también el nombre popular de Puente de los Alemanes.

En el año 1984, a causa su mal estado de conservación, el puente fue restaurado por el gobierno alemán a solicitud del Ayuntamiento de Málaga.

***Miguel Torres López de Uralde***

### El documento

El documento que presentamos pertenece al tomo 310 de la serie de Actas Capitulares, concretamente a la sesión de cabildo correspondiente al 17 de diciembre de 1909 (folio 353 vto.), en la que se leyó esta carta dirigida por el cónsul alemán al Ayuntamiento en relación a la entrega que se realiza a la ciudad de este nuevo puente por parte del pueblo alemán.

En ella se reúnen los tres sucesos históricos de los que hemos venido hablando en este artículo: el naufragio de la Gnesenau, la inundación de 1907 y la construcción de este puente. Así mismo se habla de la deuda de gratitud que el pueblo alemán tenía contraída con la ciudad de Málaga desde el aciago 16 de diciembre de 1900, que se ha visto correspondida tras la catástrofe de septiembre de 1907 y materializada en esta donación.

### BIBLIOGRAFÍA

- Ezequiel Páez Galian, El naufragio de la fragata alemana "Gneisenau" y el puente de Santo Domingo, JÁBEGA 29, Málaga, Diputación Provincial, 1980.
- Archivo Municipal del Malaga. Exposición conmemorativa del centenario de la Gneisenau, 1900-2000, Málaga, Ayuntamiento, 2000
- Fernando José García Echegoyen. Los Grandes naufragios españoles. Barcelona, Alba, 1998.

Nuevo Pucela de San  
to Domingo.

Conde el Ayuntamiento quedar autorado.

Por disposicion de la Presidencia y por la relacion que guarda con el anterior asunto se dió lectura al siguiente escrito:

Al Excmo Ayuntamiento Constitucional de Malaga = Señor Presidente.  
Señor = El Pueblo Aleman tenia contrada una deuda de gratitud con los malagueños = Una terrible catástrofe, el naufragio de la fragata Escuela de Guardias Abcainas "Grisenau", y el humanitario comportamiento observado por Malaga entera desde que se percibió del peligro que corria el buque y los tripulantes de la Sesion Auzga, fueron origen de un profundo sentimiento de gratitud y simpatia hacia esta noble y muy hospitalaria Ciudad por parte del pueblo alemán, con cuya representacion me honro = Una segunda catástrofe, no menos terrible y dolorosa que la primera y cuyos desastrosos efectos aun siguen sintiendose en esta hermosa Ciudad, ha brindado ocasion de evidenciar tales sentimientos = la Colonia Alemana, que no podia olvidar como los hijos de Malaga rivalizaron el infamto dia del 16 de Diciembre de 1900 en solicitud y heroismo, luchando con interes y abnegacion sublimes para el salvamento de sus hermanos los naufragos y que aun tiene presentes el amor y el desinterés con que todos se disputaron el alojamiento de los supervivientes, durante los dias que estos permanecieron entre nosotros, apenas tuvo conocimiento de la formidable inundacion del 23 al 24 de Septiembre de 1907, que tantas victimas y destruccion causó en esta provincia, sintió recurrir con mas vivos los hermosos sentimientos de la caridad y la gratitud, aprestándose a mitigar con su obolo tanta desdicha = Una suscripcion iniciada por esta colonia Alemana, 24 horas despues de ocurrida la inundacion, encabezada por S. M. el Emperador Guillermo II con una respetable suma y secundada por ministros, Ayuntamientos, Camaras de Comercio y otros centros oficiales y particulares de Alemania, ha producido lo suficiente para costear la pasarela que en nombre de mis representados tengo el honor de ofrecer al noble pueblo de Malaga por mediacion de un digno Alcalde = No quisiera terminar estas palabras sin hacer constar que en las gestiones encomendadas a la Comision recaudadora han rivalizado con igual entusiasmo, los Señores Don Rodolfo Beer, Don Otto Belschke, Don Pablo Sagel y Don Maximiliano Lemcke, de la Junta, aqui presentes, a cuya cabeza figuraba como Presidente el Conde de Alemania, nuestro malogrado auzga el Excmo Señor Conde de Pries = A este correspondia el puesto que en este acto inmediatamente ocupo = De todos eran conocidos sus excepcionales aptitudes y no creo enganarme si afirmo que



de todos fue con justicia igualmente querido y respetado. No es, pues, mi  
 ánimo hacer su apología, pero permítame, al menos, dedicar en este  
 solemne momento, invocando su nombre, un recuerdo al prestigio y la me-  
 moria de nuestro inolvidable Consul, quien, con la energía y amor  
 a la humanidad en él habituales, contribuyó a la preparación y desa-  
 rrollo de la obra que desdichadamente no ha podido ver realizada = Ma-  
 laga, 16 de Diciembre de 1909 = El Consul Suplente del Imperio  
 Aleman = Alejandro Karbel =

El Señor Presidente dijo: Que como habrán visto los Señores Concejales en el día  
 de ayer se hizo entrega a la Corporación del Puente de Santo Domingo y que  
 hay necesidad de adoptar algunos acuerdos que tiendan a demostrar el profundo  
 agradecimiento de Malaga a la Colonia Alemana por su importante donativo pro-  
 poniendo a este efecto los siguientes.

- 1.º Que se haga constar en acta el reconocimiento de la Corporación a la  
 Colonia Alemana por su generosidad al construir por su cuenta y cargo a la  
 ciudad el expresado puente.
- 2.º Que este acuerdo se le comunique por medio de un mensaje que se-  
 rá entregado al Señor Consul del Imperio Aleman en esta Plaza por una  
 comisión de Señores Concejales
- 3.º Que se coloque en el citado puente una lápida en la que conste  
 el donativo para que sea conocido de las generaciones venideras y
- 4.º Que se eleve una exposición al Breve Señor Ministro de la Gobernación  
 en suplica de que solicite del Sr. Estado se conceda una distinción al Consul  
 del Imperio Aleman en esta Plaza por los trabajos realizados en este  
 asunto.

El Ayuntamiento por unanimidad aprobó la proposición de la Pre-  
 sidencia en cuantos extremos comprende.

Nota de Obras por Leida la nota duplicada del importe de obras que se han ejecutado por  
 adimon. adimon en la semana de 5 al 11 del actual que anota un total de 852'75  
 pesetas por jornales y 763'59 pesetas por materiales, con 593'59 por destino  
 se acordó su publicación en el D. O. de la Provincia

Extracto de acuerdos. Fue aprobado el extracto formado por Secretaría de los acuerdos adop-