

## LA TRAGEDIA DE LA GNEISENAU Y SU IMPACTO EN LA MÁLAGA DEL MOMENTO

*Elías de Mateo Avilés*

### RESUMEN

El presente artículo corresponde al texto íntegro de la conferencia del mismo título ofrecida por el autor el 15 de diciembre del año pasado dentro del ciclo "El naufragio de la Gneisenau y la Málaga de 1900". El naufragio de la fragata-escuela alemana Gneisenau junto al morro de Levante del puerto de Málaga el 16 de diciembre de 1900 es analizado en detalle a partir de las fuentes de la época y de los estudios ya realizados sobre el tema. El autor destaca el abnegado, valeroso y solidario comportamiento del pueblo de Málaga y su repercusión en todo el mundo así como el contexto internacional que explica la presencia en la Málaga de entonces del navío de guerra alemán.

**Palabras clave:** Gneisenau, Málaga, Muy, Hospitalaria, Hospital Noble, Cementerio Inglés, Capitán Kretsmann.

### **Presentación y justificación.**

Mañana, día 16 de diciembre hará justamente un siglo de un acontecimiento que impactó profundamente a los malagueños de entonces y que ha dejado un rastro importante en la memoria colectiva de nuestra ciudad. Nos referimos, como no y dado el título del ciclo de conferencias que hoy culminamos y la exposición que pueden ustedes visitar en la sala de enfrente, al naufragio de la fragata de guerra alemana "Gneisenau" junto al morro de Levante de nuestro puerto. Allí perdieron la vida cuarenta y una personas en medio de un fuerte temporal. Todo el pueblo de Málaga reaccionó sin distinción de clases para ayudar a los infortunados marinos germanos, poniendo en peligro incluso la vida en algunos casos. Aquel episodio de heroísmo y solidaridad daría pronto la vuelta al mundo y le valdría a la ciudad como colectivo la concesión por el gobierno español del título de "Muy Hospitalaria" que figura desde entonces en su escudo.

Este suceso extraordinario, no por episódico menos significativo del talante generoso de nuestro pueblo y que hoy vamos a tratar de exponer aquí ante ustedes, ha sido objeto de atención recurrente de estudiosos y periodistas, que desde diversas perspectivas se han acercado al mismo. En este sentido queremos poner de manifiesto aquí y ahora nuestro reconocimiento a los trabajos de Fernando José García Echegoyen, Julián Sesmero, Ezequiel Páez Galián y Francisco Pérez Triano, así como a la reciente conferencia del profesor García Montoro, imprescindibles para profundizar en la tragedia de la Gneisenau, así como las magníficas fotografías del francés P. Vendry que han conservado en nuestros archivos la imagen gráfica de la tragedia.

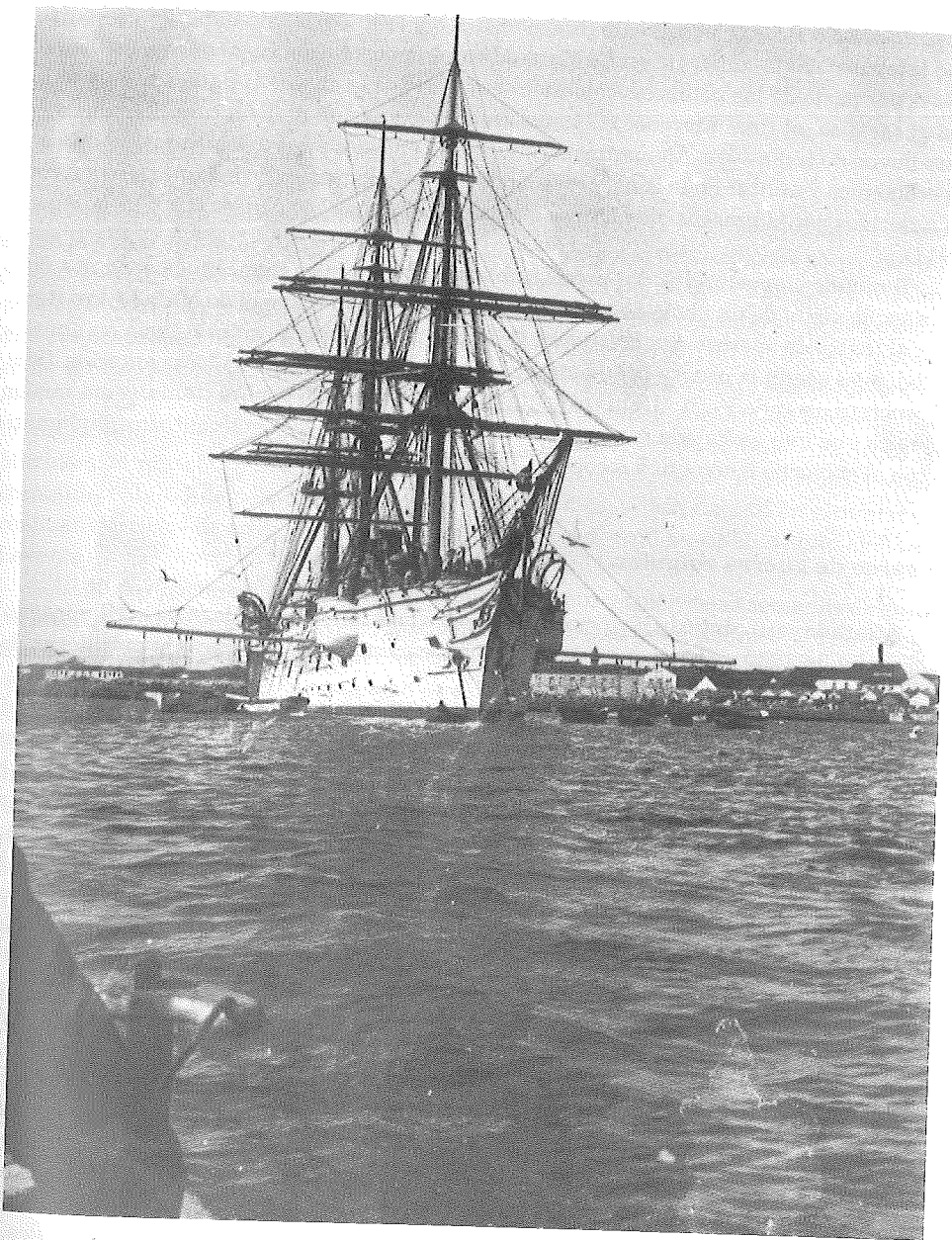
Pero nuestra intención hoy aquí es no sólo exponer ante ustedes las circunstancias del hundimiento de la fragata alemana junto a nuestro puerto, el comportamiento generoso de los malagueños ante esta catástrofe y sus múltiples repercusiones posteriores, sino además transcender lo anecdótico para encuadrar este memorable suceso en su contexto histórico.

Un siglo ha transcurrido desde aquel 16 de diciembre de 1900, y el pueblo de Málaga, con sus instituciones representativas al frente y también la marina, el gobierno y el pueblo alemán no han olvidado el evento. Todavía nuestros mayores recuerdan los funerales, las visitas a las tumbas de las víctimas y las ofrendas de flores y coronas en el Morro de Levante durante muchos años. Este mismo año, sin ir más lejos, el 16 de junio, se celebró un acto de homenaje y recuerdo a las víctimas del naufragio cuando la tripulación de nueve unidades navales alemanas, de visita en nuestro puerto, y representantes de nuestro Ayuntamiento ofrecieron coronas de flores en la tumba de los marinos germanos fallecidos en el Cementerio Inglés para, a continuación, rezar un responso en presencia del Cónsul alemán en Málaga y del agregado militar alemán en Madrid.

### **El porqué de la presencia de la Gneisenau en Málaga hace un siglo.**

Muchos de ustedes se preguntarán por las razones de la estancia en un lugar tan lejano a su país de origen de un barco de guerra alemán. Pues bien, para intentar comprender el contexto de esta visita hay que referirse a dos fenómenos importantes en el contexto internacional de la época. Por una parte, el entonces Imperio Alemán de Guillermo II deseaba contar con una fuerte marina de guerra que le permitiera realizar una política expansionista a nivel mundial y tratar de tú a tú a la todopoderosa flota británica de la época. El nombramiento del almirante Von Tirpitz como ministro de Marina en 1897 y un programa acelerado de construcción de una gigantesca flota de combate a partir de 1898 darían como resultado una declarada rivalidad en los mares entre Alemania e Inglaterra y un despliegue por todo el mundo de unidades de la naciente y modernísima marina alemana.

Pero además la presencia en concreto de la "Gneisenau" en Málaga al filo del cambio de siglo hay que ponerla en relación también con la debilidad que por aquel entonces



La fragata Gneisenau anclada en la bahía días antes de la catástrofe (Archivo Temboursy).

mostraba Marruecos en el contexto internacional y su estado de impotencia y descomposición internas que lo convertía en fácil presa para la penetración económica e incluso conquistada por parte de las potencias coloniales europeas de la época. Aunque por su proximidad geográfica, al final Marruecos fue un área de expansión de Francia y España con el visto bueno de Inglaterra, Alemania no renunciaba en estos años a dejar sentir su presencia económica y militar en la zona, provocando incluso momentos de máxima tensión como los acaecidos por la presencia de barcos de guerra alemanes en Tánger (1905) y en Agadir (1911).

Teniendo en cuenta los dos procesos históricos generales mencionados, no nos debe extrañar la visita de un navío de guerra alemán a un puerto como el de Málaga, tan inmediato al teatro de operaciones marroquí. De hecho no era insólita su presencia en nuestra ciudad, pues según la prensa del momento ya había visitado Málaga el año anterior, 1899. En concreto, cuando llegó al puerto malagueño el 13 de noviembre, tenía como misión esperar a que una embajada extraordinaria alemana concluyese sus contactos diplomáticos con el gobierno marroquí y recogerla en el puerto de Mogador.

### **Un barco de guerra singular.**

Aclarado ya el contexto histórico que propicia la estancia en Málaga de la "Gneisenau" en el otoño de 1900, cabe preguntarnos por las características técnicas y marineras del mismo.

En la época en que las marinas de guerra europeas estaban realizando un tremendo esfuerzo de modernización y construcción de grandes buques de hierro, cada vez mayores, dotados de mayor protección —coraza— y de una artillería poderosa, los acorazados, la Gneisenau era un buque medio ya algo antiguo para aquel momento. En concreto se trataba de una fragata construida combinando todavía el hierro y la madera con tres palos y que era utilizada como buque-escuela por la Marina Imperial alemana. Pertenecía a la serie Bismark, junto a otras cuatro unidades gemelas. Botada en 1879, tenía pues, diecinueve años de servicio, la Gneisenau desplazaba 2.856 toneladas. Con 74,5 metros de eslora y 13,80 de manga, tenía un calado de 4,5. Montaba diez cañones de 150 mm. y dos de 80. Aunque empleaba generalmente las velas para la navegación en alta mar, para maniobras en los puertos y días de calma contaba con una máquina de vapor de alta y triple presión de 2.500 caballos que le permitía una velocidad de diez nudos. Era, salvando las distancias, un barco con una función similar a nuestro buque-escuela Juan Sebastián Elcano. Su dotación era de cuatrocientos setenta hombres, entre los que figuraban cincuenta y seis guardiamarinas. Al mando del buque se encontraba, en 1900 el capitán de navío Kretschmann, un experto marino de cuarenta y seis años, conocido y apreciado desde hacía tiempo en los medios mercantiles malagueños, desde que, durante los agitados días de la I República había intervenido en la captura de la fragata Numancia a los cantonales de

Cartagena y había protegido los intereses materiales y las vidas de la colonia alemana en Málaga durante los agitados días de la rebelión cantonal en 1873.

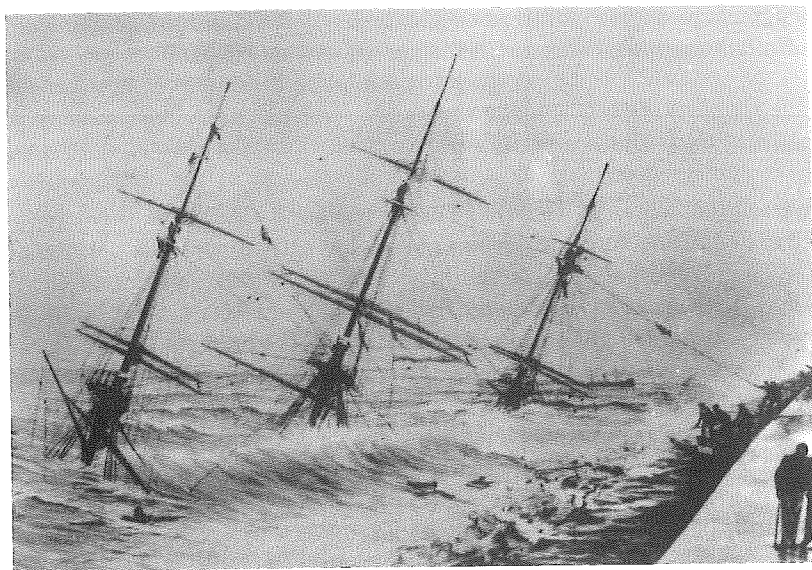
### El naufragio

Durante varias semanas, desde el 13 de noviembre, la Gneisenau permanecía anclada en la bahía de Málaga, fuera de nuestro puerto. Los actos protocolarios de recibimiento y agasajo a los marinos germanos se multiplicaron en los últimos días de noviembre y primeros de diciembre. El Ayuntamiento, los representantes consulares de los distintos países europeos en nuestra ciudad, asociaciones culturales y recreativas de tanto abolengo como el Liceo se desvivieron por ofrecer recepciones y homenajes con la eficaz colaboración del cónsul germano en Málaga, Adolfo Pries. Para la inmensa mayoría de los malagueños la airosa silueta del buque escuela alemán que era visible desde el muelle, la acera de la Marina y el naciente Parque se convirtió en un elemento más de nuestra casi siempre tranquila bahía. Además, la Gneisenau se internaba casi diariamente en alta mar para realizar ejercicios de navegación y tiro volviendo a fondear al anochecer junto al dique de Levante.

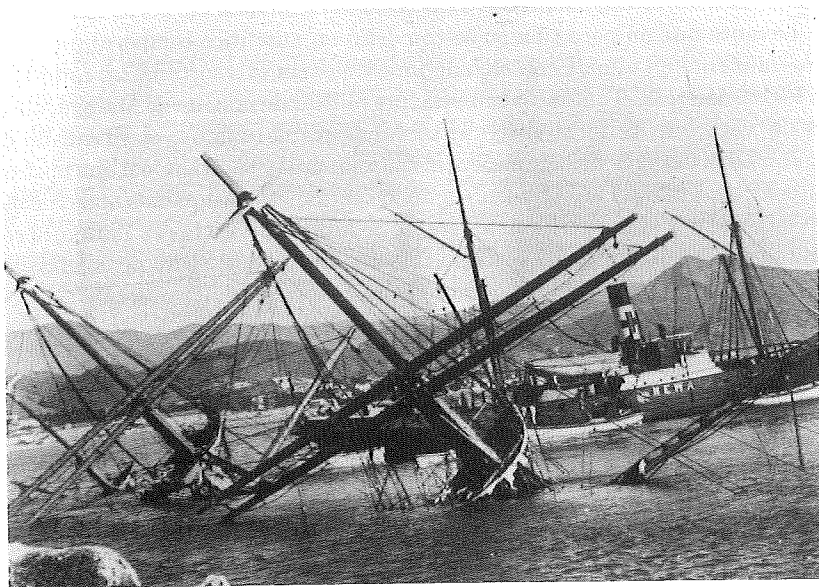
El 15 de diciembre, tal día como hoy hace cien años y tras varias semanas de gozar el característico clima malagueño, sol y buena temperatura, el tiempo empeoró. Tras nublarse el cielo, comenzó a llover intensamente. Tras cesar ésta lluvia a las pocas horas, arreció el viento de Levante que en poco tiempo se convirtió en auténtico temporal que se dejaba sentir especialmente en el mar con olas de una violencia extraordinaria. Ante la bajada rápida de los barómetros, el entonces comandante militar de marina de Málaga, don Julián García de la Vega, envió un mensaje al comandante del buque, el ya citado capitán Kretschmann advirtiéndole de la inminencia del temporal y sugiriéndole que entrase en el recinto interior del puerto. Pero el aviso, según los periódicos de aquellos días, fue desatendido y la "Gneisenau" permaneció donde estaba. Según Francisco Pérez Triano, la respuesta alemana fue contundente: "Agradezco sus buenas intenciones, pero las aguas del Mediterráneo son mansas. La Gneisenau siempre salió victoriosa en los mares".

En la mañana del día 16, dentro de unas horas hará cien años, la situación del navío alemán comenzó a empeorar. De sus dos anclas, una se rompió. La tripulación intentó encender las calderas para poner en marcha el barco, pero fue imposible. Finalmente, también se partió la segunda ancla, el barco quedó a merced de los elementos y el comandante ordenó evacuar la tripulación. Eran las 11,30 de la mañana. Un periódico local del día siguiente, *La Unión Mercantil* nos ofrece una pormenorizada e intensa descripción de la catástrofe que siguió y que hoy aquí no nos resistimos a leer ante ustedes:

Fue horrible el espectáculo. El barco lanzado en una de sus muchas sacudidas contra las piedras de la escollera debió destrozarse recibiendo grandes vías de



Hundimiento de la Gneisenau contra el morro de Levante. (Archivo Temboury).



Restos de la Gneisenau al día siguiente. (Archivo Temboury).

agua y empezó a irse a pique. Momentos de indescriptible y espantosa confusión que la pluma se resiste a describir. Marineros que para no sumergirse se suben a las vergas demandando socorros (...). Botes que tan pronto se llenan de náufragos como se hunden en el mar arrastrando la carga de muchos hombres que se confunden con las irritadas olas. Jóvenes en la plenitud de la vida que pretenden salvarla nadando desesperadamente hasta que cansados, sin aliento, desaparecen en el agua tragados por el abismo. Otros eran empujados contra las piedras, abriéndose la cabeza, rompiéndose los brazos y las piernas, destrozándose mutuamente. El buque fue hundiéndose mientras tanto quedando sólo las extremidades de los palos fuera, cubierta por el agua la cubierta y hasta la chimenea. Sobre los palos continuaban los que habían buscado la salvación en las alturas (...).

### **El salvamento de los náufragos y los primeros auxilios.**

La rapidez de los trágicos acontecimientos descritos y la ausencia por aquel entonces de radio a bordo de los barcos impidió que se produjese cualquier llamada de auxilio. Sin embargo, fueron los técnicos, marinos y trabajadores de nuestro puerto, así como el personal de la Comandancia de Marina, los primeros en darse cuenta de la desesperada situación de la "Gneisenau" y de sus tripulantes y, con prontitud, acudieron a la escollera donde se estaba produciendo el hundimiento lanzando cabos con largas cuerdas primero a la mural (cubierta) y cuando ésta se hundió, a las cofas y a las vergas, elementos utilizados normalmente para disponer y asegurar las velas del barco. También se arrojaban desde las rocas del morro cuerdas con salvavidas a los náufragos que se habían arrojado al agua y que luchaban desesperadamente contra el fuerte oleaje. Incluso varias lanchas y pequeñas embarcaciones salieron de su seguro refugio en el interior del puerto con el objetivo de rescatar a los marinos alemanes casi desfallecidos de nadar, poniendo en peligro pescadores y marinos españoles su propia vida. El comandante del buque, el capitán Kretschmann permaneció sobre la cubierta del barco hasta que ésta se hundió y entonces, arrojado al agua luchó nadando desesperadamente durante dos horas hasta que, desfallecido, sin poder alcanzar tierra por la fuerte resaca, el mar concluyó por sumergirlo.

Vista la gravedad de la situación, las autoridades navales malagueñas, en especial el Comandante de Marina, decidieron intentar una operación de rescate en toda regla, embarcando en el moderno vapor de la Compañía Ibarra "Cabo Tortosa" fondeado aquel día en nuestro puerto, para acercarse lo más posible a los restos del naufragio y recoger a los supervivientes a punto de zozobrar en los botes salvavidas y asidos a alguna tabla. Sin embargo, el estado del mar hizo imposible la maniobra.

Todos estos acontecimientos que se estaban desarrollando en nuestra bahía no pasaron desapercibidos al conjunto de los malagueños. Desde los balcones de la Cortina del Muelle y desde la Acera de la Marina muchas personas observaban que algo raro pasaba con el navío alemán junto a la farola. Según Julián Sesmero, a las doce del mediodía mu-



chas campanas de las iglesias de la ciudad dieron la señal de alarma a todos los malagueños. Pronto grupos de curiosos se concentraron en calle Larios y en la Alameda y corrió la anónima voz de alarma: ¡el barco alemán se está hundiendo! Una multitud dirigió sus pasos hacia el puerto y hacia el morro de Levante. También las autoridades, encabezadas por el alcalde, el gobernador militar, varios concejales, carabineros (la policía de entonces), funcionarios de sanidad del puerto, el cónsul de Alemania, Adolfo Pries y muchos integrantes de la colonia alemana en Málaga y de la Cruz Roja llegaron al lugar de la catástrofe e intentaron organizar los esfuerzos espontáneos de la multitud para ayudar a los alemanes.

Dada la proximidad al lugar de los hechos, los primeros auxilios a los naufragos rescatados de las aguas se prestaron en la misma Farola por los encargados de la misma. Allí fueron atendidos treinta y cinco heridos desnudos o semidesnudos proporcionándoles ropa seca y vino. También a la Farola llegaron los primeros envíos de ropa seca procedentes de la ciudad en coches de caballos. De aquel improvisado puesto de primeros auxilios los marinos alemanes fueron poco a poco trasladados a otros lugares de acogida. Los heridos graves fueron trasladados a los centros sanitarios de que entonces disponía la ciudad: el cercano Hospital Noble, donde quedaron ingresados treinta y ocho y el Hospital Civil, donde fueron atendidos otros cincuenta y cinco. Los heridos leves y los marinos ilesos fueron repartidos entre el hoy desaparecido Cuartel de Levante (situado donde actualmente se encuentra el Ayuntamiento) (ciento cuarenta), en el edificio que entonces ocupaba el Ayuntamiento, el antiguo Colegio de San Agustín (82) y algo más de veinte en un Sanatorio del Camino Nuevo, además de un número indeterminado en la sede del Consulado de Alemania.

Además de estos datos oficiales, resulta aquí imposible dar cuenta ante ustedes de los rasgos de generosidad individuales que los malagueños desplegaron en aquellas intensas horas de la mañana y la tarde del 16 de diciembre de 1900. Pero quizás destacaríamos aquí el comportamiento colectivo y unánime de los entonces humildes moradores del cercano barrio de la Malagueta que acogieron en sus casas a muchos naufragos dándoles comida y ropas. El Ayuntamiento, por su parte, en su sede de San Agustín facilitó a los marinos alemanes allí alojados ropa nueva, zapatos, una suculenta cena servida por el entonces prestigioso restaurante Café Inglés además de habilitar el salón de sesiones y varias salas como dormitorios con estufas y camas confortables proporcionadas estas últimas por la Cruz Roja y el Gobierno Militar.

### **Las víctimas y los héroes**

Dadas las circunstancias climatológicas y el lugar donde se produjo la tragedia se tardaron aún varios días en hacer un balance de las víctimas de la misma, pues hubo que coordinar el recuento de los supervivientes que se efectuó en el consulado alemán y esperar a que amainase el temporal para que el mar devolviera muchos cadáveres de ahogados



que incluso aparecieron varios días después. La cifra oficial que aún hoy se baraja por todos los estudiosos que se han acercado a este tema es de cuarenta y una víctimas mortales, todas ellas pertenecientes a la tripulación de la Gneisenau. Entre ellos se encontraban el comandante del buque, el capitán Kretschmann, el segundo comandante, el ingeniero-jefe y el maquinista, además de un guardiamarina y un nutrido grupo de suboficiales, marineros y grumetes. Hubo también heridos graves como consecuencia de los golpes recibidos contra las rocas, con heridas en la cabeza, cara, brazos y pies. También se produjo un caso de lo que entonces se llamaba "enajenación mental" y que hoy calificaríamos de crisis nerviosa y que, como muchos otros heridos, quedó internado en el Hospital Noble. Según algún testigo presencial, ningún tripulante de religión católica murió, pues éstos habían desembarcado temprano para asistir a misa en la Catedral.

Aunque como ya hemos narrado, el comportamiento colectivo de la ciudadanía malagueña y de sus autoridades fue en todo momento ejemplar, la prensa de aquellos días destacó sobremanera algunas acciones individuales auténticamente heroicas que merecieron galardones y condecoraciones por parte del gobierno español, algunas de las cuales pueden ustedes observar en la magnífica exposición que ha dispuesto nuestro Ayuntamiento en la sala contigua. Por encima de todos los héroes malagueños de aquella memorable jornada destacaron los periódicos especialmente el nombre del cabo de mar Rosendo Rodríguez, destinado en nuestro puerto y que "con gran riesgo de su vida salvó a muchos náufragos, metiéndose entre la escollera, auxiliando a los hombres que lanzaban los cables y recogiendo del agua a algunos marinos sin fuerzas". Junto a éste, nombres de marinos y pescadores o simples obreros como Francisco Gil, Francisco León, Inocencio Boadé, Antonio Bermejo, Ignacio Ramos, Bernabé Guerrero, Francisco Guerrero, José Bizcaíno, José Nallé, Eduardo Cholvis, Cristóbal Illescas, José Céspedes (a) el Paleño, Antonio Gaitán, Miguel Algarra, Melchor Andreu (a) el Buzo, José Valle, Angel Tous, Vicente Mínguez, Antonio Bru, José Aguilar, Ramón Burgos y los hermanos conocidos como "los Completos", además de los tripulantes de las balandras "Quico", "Ana Rita" y "San José" constituyen tan solo la punta del iceberg de una nómina extensísima de héroes populares, valientes y abnegados que pusieron hará mañana cien años sus vidas en juego para salvar las de sus semejantes. Vaya desde aquí nuestro reconocimiento un siglo después.

Aunque los estudiosos de esta catástrofe han apuntado la posibilidad de que entre doce y quince paisanos malagueños muriesen también víctimas de su arrojo y generosidad al querer salvar a los marinos germanos, hoy día y tras la investigación realizada por nuestra buena amiga M<sup>a</sup> Pepa Lara, archivera municipal, y su equipo en los fondos documentales del momento, podemos casi asegurar que, afortunadamente, el naufragio de la "Gneisenau" no costó la vida a ningún malagueño. Eso sí, hubo, según la prensa, algunos heridos como el estibador del puerto Luis Rodríguez Martínez que fue atendido de contusiones en pecho y caderas en el ya citado Hospital Noble o el caso de un cochero de tranvías que resultó también herido al salvar algunos náufragos.



Operaciones de rastreo de los restos del naufragio. (Archivo Temboury).

Por su parte, la entonces importante colonia extranjera residente en Málaga también se destacó en el salvamento y atención a los naufragos sin distinción de nacionalidades, por encima de odios y rivalidades entre países. Así, el súbdito alemán Jorge Kustner von Liebenan que puso en peligro su vida alcanzando la medalla de plata en el salvamento de naufragos y acogió en su casa del Paseo de Sancha a veinte compatriotas. Pero incluso un súbdito de Francia, cuya enemistad hacia Alemania era entonces visceral, Pablo Lechat salvó con riesgo de su vida la de varios marinos alemanes, mereciendo por ello varias condecoraciones españolas.

### **Las reacciones tras la catástrofe. Luto en la ciudad. El entierro de las víctimas y la partida de los supervivientes.**

Además del valor y de la generosidad y solidaridad mostrada por Málaga entera ante el naufragio, un profundo sentimiento de luto y dolor se apoderó de la ciudad. Los teatros, único espectáculo público de aquellos días, cerraron sus puertas en señal de duelo. De la coordinación de las ayudas y atención a los supervivientes se hizo cargo el tercero de borde de la "Gneisenau", capitán de fragata Werner, en unión del Cónsul alemán en Málaga, Adolfo Pries y del Agregado Militar de la embajada alemana en Madrid que inmediatamente se desplazó a nuestra ciudad. Se telegrafió la noticia a Berlín y a la sede de la flota alemana en el puerto de Kiel. También se permitió a todos los supervivientes mandar telegramas que tranquilizaron a sus familiares en Alemania.

Pero sin duda el momento cumbre posterior a la catástrofe fue el establecimiento de la capilla ardiente de las víctimas en la sede del consulado Alemán y su posterior sepelio en el cementerio inglés. Este último acto tuvo lugar en la mañana del miércoles 19 de diciembre de 1900 y podemos considerarlo aún hoy día como uno de los entierros más multitudinarios y solemnes que han tenido lugar en nuestra ciudad. La tripulación sobreviviente y en condiciones de asistir, el cuerpo consular, autoridades civiles y militares, un batallón del ejército español con bandera y música, la marinería del crucero español "Nueva España" que haría los honores de ordenanza, la Guardia Civil a caballo cubriendo carrera y una inmensa muchedumbre acompañó el cortejo fúnebre. En la capilla ardiente, el Cónsul alemán dio en primer lugar las gracias por el comportamiento ejemplar de Málaga entera. A continuación pronunció una oración fúnebre el pastor de a bordo (el capellán para nosotros) Sr. Kraam. Tras la conducción de los cadáveres y ya junto a la tumba, y leo textualmente de la prensa del día siguiente: "Nuevas oraciones por el pastor de a bordo, Sr. Kraam y por el pastor evangélico de esta colonia alemana, Sr. Elfert, depósito de las coronas, siendo la última la del comandante interino del buque, Sr. Werner que pronunció una breve alocución, después de la cual se hicieron las salvas de ordenanza por la infantería española, dándose por terminado el acto".

En los días posteriores a la tragedia llegaron al puerto de Málaga varios navíos de guerra de diferentes nacionalidades al objeto de ofrecer sus servicios y ayuda a los naufragos.

gos alemanes, entre ellos la fragata alemana "La Charlotte" "con ropas y otros efectos", varios acorazados, cruceros y torpederos ingleses. Sin embargo, los marinos alemanes serían transportados hasta Alemania, el día de Navidad, 25 de diciembre, por el vapor "Andalucía" tras una semana de convalecencia en nuestra ciudad, los heridos más graves en el ya citado Hospital Noble, la marinería en el cuartel de Levante y los oficiales en el consulado alemán y domicilios particulares. Las visitas de las damas de la alta sociedad malagueña de la época, especialmente de la colonia alemana al Hospital Noble, encabezadas por las respectivas esposas del alcalde y del gobernador civil, los obsequios y las invitaciones fueron algo usual en aquellos días tristes del cambio de año y de siglo.

### **Las repercusiones posteriores del naufragio y del salvamento de los náufragos.**

La catástrofe de la "Gneisenau" trascendió pronto el ámbito local. No sólo la prensa española, sino también la extranjera se hizo eco del noble comportamiento del pueblo de Málaga en aquella ocasión. Como afirmaba un periódico local algunas semanas después de la catástrofe, "el nombre de Málaga ha sido pronunciado con respeto en todo el mundo civilizado". La noticia fue recogida con detalle por la prensa alemana, inglesa e incluso francesa. En diarios como *Le Figaro* o *The Times* se alabó el generoso comportamiento de los malagueños con los infortunados marinos alemanes y se comparaba este naufragio que ahora estamos conmemorando con otras catástrofes marítimas famosas en aquella época, como la del navío francés "France" o el británico "Eurídice".

Pero fue naturalmente la prensa alemana la que con lógico y mayor interés trató el hundimiento de la Gneisenau. Periódicos como la *Gaceta Alemana del Norte*, el *Berliner Neweste* y *La Gaceta de Colonia* hablaron largo y tendido de la hospitalidad, generosidad y heroísmo de los malagueños. En concreto este último periódico afirmaba que "toda la población ha demostrado una prontitud en el sacrificio que merece el agradecimiento más íntimo. En los españoles viven las antiguas tradiciones marítimas, y los habitantes de las costas sienten como un santo deber la obra de salvación hacia todos los que se encuentran en peligro. Los malagueños han recogido nuestros desgraciados marinos como si se tratara de hijos de su propio país y han dado con esta conducta tan noble el testimonio más hermoso de la generosidad".

Realmente, en un época, hace un siglo, en que se comenzaba a vivir el hoy tan traído y llevado fenómeno de la globalización, la noticia dio la vuelta al mundo, e incluso desde América, en concreto desde Argentina donde la colonia española era especialmente importante, llegaron telegramas a nuestra ciudad alabando la conducta de los malagueños.

Por una vez, las autoridades españolas también estuvieron a la altura de las circunstancias y reconocieron para la posteridad el abnegado heroísmo del pueblo de Málaga. Poco más de dos semanas después de la tragedia, en concreto el 1 de enero de 1901, el gobierno, presidido entonces por el conservador general Azcárraga propuso a la reina re-

gente M<sup>a</sup> Cristina otorgar a la ciudad el título de “Muy Hospitalaria” “por su noble y hospitalaria conducta” así como por “los actos innumerables de abnegación, caridad y valor con que, en la luctuosa jornada, se vio rivalizar entre sí a todas las clases de la sociedad malagueña”. Dos días más tarde, el 3 de enero, se firmaba el Real Decreto correspondiente, y Málaga añadía así a su escudo de armas él hasta hoy máspreciado lema.

### **El agradecimiento alemán.**

Ni el Kaiser, ni el gobierno, ni el pueblo alemán olvidaron el comportamiento de Málaga con sus marinos durante aquellos días de diciembre de 1900. A los pocos días de la tragedia llovieron sobre Málaga, y especialmente sobre sus autoridades y entidades innumerables cartas de agradecimiento. Así la del escritor alemán Juan Fasterranth dirigida a su colega malagueño Díaz de Escovar, decía entre otras cosas: “... los alemanes, conmovidos por pruebas tan evidentes de abnegación y valor insuperables, damos nuestros corazones a los dignos hijos de la siempre heroica y siempre benéfica España, y rogamos a Dios que derrame sus bendiciones sobre cada marinero malagueño y sobre la ciudad que, si antes brindaba la salud a los enfermos, es hoy la samaritana de los heridos, presta toda clase de auxilios a los naufragos”.



Diploma enviado por el gobierno alemán a las autoridades malagueñas como agradecimiento.

Per esta gratitud no quedó en palabras, y ya el 30 de septiembre de 1901 tenía lugar en un solemne acto en los locales del Liceo (hoy Conservatorio M<sup>a</sup> Cristina) un reparto de varios regalos a la ciudad, entre ellos y de forma muy especial material sanitario para el Hospital Noble y diplomas de reconocimiento a las autoridades, entre ellas al alcalde y concejales del Ayuntamiento, firmados por el ministro de Marina Von Tirpiz en nombre del propio Kaiser. Uno de esos diplomas, celosamente conservado por la familia García-Herrera, figura en la exposición conmemorativa que se muestra en la sala de enfrente.

Pero va a ser con motivo de la gran inundación de septiembre de 1907 que arrasó materialmente nuestra ciudad cuando el pueblo alemán se volcó sobre Málaga. Los alemanes residentes en nuestra capital iniciaron una suscripción pública de ayuda que fue prontamente secundada por el propio Kaiser Guillermo II, ministros, ayuntamientos, entidades públicas y particulares de toda Alemania. La importante cantidad recaudada fue destinada a construir un puente peatonal metálico sobre el Guadalmedina que sustituyera al desaparecido de Santo Domingo. Aprobada su construcción en agosto de 1908 e inaugurado solemnemente el 16 de diciembre del año siguiente, 1909, fue ofrecido solemnemente al pueblo de Málaga por el cónsul alemán y es, aún día, un siglo después el testimonio físico y desde luego útil de gratitud y reconocimiento de toda una nación, Alemania, a la generosidad y abnegación de nuestros abuelos.