

## LA LAJA DEL CABO DE GATA

La Laja del Cabo de Gata, situada a 800 metros de la costa, frente al castillo de San Francisco de Paula, hoy faro de Cabo de Gata, es un bajo que siempre ha sido peligroso para la navegación. Muchos de los barcos que doblaban el Cabo de Gata para dirigirse a Almería o los que salían de su puerto hacia el norte, se ceñían a la costa, pasando entre la Laja y la costa, donde hay agua suficiente para cualquier calado; pero corrían el peligro de ser empujados contra la costa al menor atisbo de temporal. Si querían evitar este riesgo, tenían que tomar una distancia amplia, para asegurarse pasar por fuera del bajo, pero no siempre hacía bien los cálculos.

En 1613 se hundía, tras chocar con la Laja, la “Patrona Real”, buque que llevaba a bordo al príncipe Filiberto. En 1777, naufragaba tras chocar con la misma Laja, el pinque napolitano “San Francisco de Paula”, justo frente al fuerte del mismo nombre, que se había construido en 1738. En 1797, naufragó ante el fuerte un barco místico español procedente de Alhucemas, que se dirigía a Melilla llevando a bordo al infante Muley Acelema, hermano del rey de Marruecos, que fue salvado y alojado en Almería, con su séquito.

La Laja del Cabo de Gata, que es un bajo de forma algo cónica, que emerge a unos tres metros en una zona rodeada de profundidades de más de veinte metros. Comprobada su peligrosidad, para balizarla, el 22 noviembre de 1864 se colocaba una boya de campana, que duró dos o tres días y fue arrastrada por el primer temporal.

Mientras se pensaba qué hacer para evitar los accidentes marítimos, los barcos seguían cayendo en el punto negro del Cabo. En 1867, naufragaba el brik-barca inglés “Jane Alice”; en 1872, se perdía el vapor inglés “Southampton”; en 1887, encallaba otro vapor inglés; en 1896 lo hacía el vapor “South Wales”, también británico; en 1900, naufragaba el vapor francés “Galatz” y, en 1904, otro vapor francés llamado “La Palisse”.

Viendo el poco éxito obtenido por el balizamiento con boya flotante, se propusieron diversas soluciones, como la colocación de espeques fijados sobre el mismo bajo, que no llegaron a realizarse.

En 1908, la Jefatura de Obras Públicas proponía la voladura del bajo, que es el proyecto contenido en el documento que nos ocupa, firmado por el ingeniero José Molero. El proyecto estaba basado en otro anterior para la voladura del escollo “Los Cabezos”, en el estrecho de Gibraltar, hecho por el ingeniero Enrique Martínez Ruiz de Azua. Éste proponía un calado para que pasase un barco de 8,5 m de puntal, que era el mayor en ese momento, pero el autor del nuevo proyecto hacía sus presupuestos para 11, 13 y 15 m. de calado. El trabajo no era fácil de acometer por la dureza de la roca y las condiciones del lugar. Se descartó la gran voladura porque era complicada de realizar y podía afectar al faro de Cabo de Gata, que se había inaugurado en 1863, incluso destruyéndole. Finalmente, se proponía el sistema de pequeñas voladuras haciendo taladros para colocar los cartuchos de goma 2, que serían entre dos y seis mil, según el calado por el que se optase. El presupuesto oscilaba de entre las 121.128 y 336.604 pesetas, para los diferentes calados. El proyecto nunca llegó a realizarse y la Laja sigue intacta.

En los años siguientes, el bajo siguió cobrándose víctimas, como el vapor francés “Namusco”, en 1926; o el vapor checo “Arna”, en 1928, cuyo pecio es muy visitado por los buceadores, que disfrutan del paraíso de estos fondos rocosos, poblados de innumerables especies de animales y plantas, protegidos desde 1987 dentro del Parque Natural Cabo de Gata-Níjar.

Desde noviembre de 1978, existe un sector rojo en la linterna del faro de Cabo de Gata, que señala la dirección en la que se encuentra este peligroso bajo.

Mario Sanz Cruz

Técnico de Ayudas a la Navegación (farero) de Mesa Roldán