

## **APROXIMACIÓN A LA HISTORIA AMBIENTAL DEL PUERTO DE MOA DESDE UNA PERSPECTIVA HOLÍSTICA**

### **APPROACH TO THE ENVIRONMENTAL HISTORY OF THE PORT OF MOA FROM A HOLISTIC PERSPECTIVE**

M. Sc. Carlos Sánchez Cutiño. [csanchez@ismm.edu.cu](mailto:csanchez@ismm.edu.cu)

Fecha de recepción: 12 de diciembre de 2015

Fecha de aceptación: 15 de marzo de 2016

#### **RESUMEN**

Este estudio tuvo como propósito fundamentar una propuesta de acercamiento a la historia ambiental de la empresa Puerto Moa desde un enfoque holístico y para ello se utilizaron, esencialmente, los métodos histórico-lógico y el estudio de caso y como técnicas investigativas, la encuesta y la entrevista a profundidad. El resultado investigativo más importante fue la conformación de la historia ambiental de la empresa Puerto Moa. En esta se muestran los graves problemas ambientales vinculados con el desarrollo socioeconómico de la región e inherentes al propio e indetenible proceso civilizatorio, tales como: destrucción de los recursos forestales, pérdida de la biodiversidad, deterioro de la barrera coralina que rodea la bahía, así como la contaminación de sus aguas litorales e interiores.

**PALABRAS CLAVES:** problemas ambientales; desarrollo socioeconómico; empresa.

#### **SUMMARY**

The objective of this investigation is to justify the proposed approach to the environmental history of the Port of Moa from a holistic perspective. The historical-logical method was used as well as the

case study in addition to research techniques such as enquiries and detailed interviews. The most important result was to document the environmental history of the Port of Moa from a holistic perspective. The document shows serious environmental problems associated with the socio-economic development of the area and characteristic to the unstoppable process of the civilization (destruction of forest resources, loss of biodiversity, deterioration of the coral reef that surrounds the bay in addition to the contamination of inland and coastal waters).

**KEYWORDS:** enviromental issues; socioeconomic development; Enterprise.

## **INTRODUCCIÓN**

En la actualidad es necesario conocer adecuadamente la historia ambiental, entendida esta como la interrelación hombre-naturaleza-sociedad en la que el desarrollo económico productivo no agudice las problemáticas ambientales por las que atraviesa la humanidad en el presente.

Por primera vez en su historia apunta justamente Khun (1991):

Los seres humanos se enfrentan a la posibilidad de su propia desaparición como especie, al modificarse los patrones ambientales que han hecho posible la vida. La mayoría de esas modificaciones, son producto de las propias formas de organizar, pensar y manejar la naturaleza que el hombre ha implementado, a partir, sobre todo de la hegemonía de los valores de la civilización industrial.

En este sentido, el conocimiento histórico ambiental (saber especializado que pone su acento en la dimensión *tiempo*, en los procesos evolutivos y, por tanto, en el cambio) puede cooperar eficazmente con la ecología y otras disciplinas en la búsqueda de soluciones inmediatas a la crisis ecológica.

De aquí surge la necesidad social de la historia ambiental como campo de estudio especializado; en tanto la historia ambiental, en términos generales, no asuma la relación con la naturaleza como vector esencial de su análisis,

no podrá entender, por tanto, la dinámica de los ecosistemas aparejado a su evolución histórica.

Teniendo en cuenta lo anteriormente planteado, la historia ambiental puede constituir una herramienta útil para el diagnóstico correcto del estado de los ecosistemas. La fijación en el tiempo de los cambios antrópicos más decisivos y la búsqueda de los factores de diversa índole que los expliquen puede contribuir a un diagnóstico correcto de las patologías ambientales y a la búsqueda de soluciones adecuadas.

Por tanto, se aboga por la ruptura de la parcelación que ha existido en el conocimiento y en esa tarea los historiadores deben abandonar sus temores al contacto con otros científicos y con sus instrumentales, sin encerrarse en la seguridad que da un saber acotado, con instrumentos propios, muchas veces fabricados para dotar a la disciplina de un estatus diferenciado.

Lo mismo pudiera decirse de otras ciencias, cuya falta de perspectiva histórica puede conducirles a suposiciones erróneas. Es mucho lo que se ventila, lo que la sociedad demanda de su propia memoria, como para volver al ejercicio de una historia meramente academicista; la historia ambiental de cada pueblo, de las distintas regiones del mundo, debe contribuir a resolver los problemas y responder a los retos que tienen planteadas nuestras sociedades, inmersas en una grave crisis socioambiental que compromete su futuro.

Si se introducen las variables socioambientales y se les despoja de la teodicea economicista, el estudio del pasado puede constituir una herramienta básica en el diagnóstico de los problemas que aquejan a nuestros ecosistemas. La historia ambiental surgió hace varias décadas como un saber fuertemente conectado con el presente, donde se valora y se tiene en cuenta el desarrollo sustentable y el manejo eficiente de los recursos naturales y sus funciones ambientales.

Se desarrolló como respuesta a una coyuntura extrema generada por la crisis ambiental global que desde 1970 dio pie a una serie de conferencias internacionales, a un rango de publicaciones y a los comienzos de un movimiento social con ciertas características radicales.

Dadas estas circunstancias, no sorprende que la historia ambiental sea analizada holísticamente desde la cultura. Un estudio y análisis crítico en la reconstrucción del conocimiento es retomado por estudiosos del tema, tales

como Sotolongo (2005) y Delgado (2005), a partir de las direcciones del naciente saber contemporáneo: el nuevo holismo ambientalista.

El surgir del moderno enfoque holístico plantea que estamos entrando en una novedosa forma de comunicación dialogal con la totalidad de los seres y las relaciones. El universo debe ser revalorado desde este enfoque, porque todo interactúa con todo y en todo momento, donde cada proceso es indivisible de las partes, evitando la reducción; la historia ambiental, en este sentido, debe estar fundamentada sobre la base de este paradigma.

Teniendo en cuenta lo anteriormente planteado, es válido retomar el principio hologramático de Morin & Kern (1993), cuyo valor metodológico se halla en que supera el paradigma simplificador propuesto por Descartes, donde no se reduce el todo a las partes, ni las partes al todo, ni lo uno a lo múltiple, ni lo múltiple a lo uno, sino que concibe todas estas nociones, de forma a la vez complementaria y antagónica.

Partiendo de los sustentos teóricos analizados, la búsqueda de los ejes temáticos e históricos de una historia ambiental de la empresa Puerto Moa se hace imperiosa, al servir de soporte teórico a las múltiples alternativas que se buscan para proteger el medio ambiente natural y social del municipio.

Este estudio resulta novedoso, sobre todo, si tenemos en cuenta el desarrollo incipiente de investigaciones de esta índole en nuestro país; en tal sentido se destacan las desarrolladas por Ortiz (2008), quien expone los ejes temáticos e históricos que ayudarían a conformar una historia ambiental en Cuba. También valora aspectos tales como: la crisis ambiental que padece la humanidad, la presencia de la preocupación ambientalista en una secuencia que abarca desde el pensamiento cubano de fines del siglo XVIII hasta los años 60 del siglo XX y la contribución de la historia en la formación de una cultura ambiental que permita encarar con éxito la crisis en que han desembocado las relaciones del hombre con la naturaleza.

En este sentido sobresalen, además, los trabajos de Cunill & Grau (1995), Grau (1999), Carmagnani & Romano (1999) y, en particular, el de García & González (1999). En lo fundamental, estos autores explican que la historia ambiental forma parte de la cultura latinoamericana, desde donde nos ayuda a comprender de qué manera nuestros problemas ambientales de hoy son la consecuencia de las formas en que han venido siendo

organizadas nuestras relaciones con el mundo natural a lo largo de los últimos cinco siglos y, en particular, los últimos cincuenta años.

Partiendo de lo anterior y considerando la ausencia total de perspectivas investigativas dentro de esta dimensión, en el municipio minero-metalúrgico, este estudio se orientó a fundamentar una propuesta de acercamiento a la historia ambiental de la empresa Puerto Moa, desde un enfoque holístico, para lo cual se utilizaron, esencialmente, los métodos histórico-lógico y el estudio de caso. Como resultado se conformó la historia ambiental de la empresa Puerto Moa.

## **DESARROLLO**

### **Metodología del estudio**

#### **Estudio de caso**

El enfoque cualitativo de la investigación condujo a la elección del estudio de caso de tipo exploratorio y explicativo. El puerto de Moa fue seleccionado por los escasos antecedentes que existen en el municipio sobre su historia ambiental. Mediante el estudio de caso se pudieron identificar las relaciones reales que a lo largo del tiempo han existido entre el puerto de Moa y su contexto natural y social; posibilitó, además, la interpretación de los significados que adquiere la problemática tratada para los sujetos investigados.

#### **El análisis documental**

El análisis documental se empleó en todas las etapas de la investigación para revelar los aspectos esenciales de las fuentes consultadas y evidenció, desde un análisis minucioso, los antecedentes locales más importantes de la historia de la empresa Puerto Moa.

Se analizaron los trabajos referativos de Pich (1992) y de Rodríguez (1996), los cuales ofrecen una cronología de hechos determinantes en la instalación portuaria de Moa; además, profundizan en la estrategia ambiental y de desarrollo local del municipio y en las diferentes normativas, regulaciones y decretos existentes.

#### **Muestra**

Se realizó un muestreo de tipo intencional. Se tomaron como unidades de análisis a los trabajadores del puerto, especialistas del CITMA municipal, directivos municipales, habitantes de las comunidades aledañas, fundadores del puerto, entre otros.

La muestra seleccionada para el diagnóstico fue intencional, teniendo en cuenta que los escogidos fueran responsables de dirigir los procesos económicos, políticos y sociales de dicha empresa y del municipio (informante clave) y que fueran personas familiarizadas con el desarrollo socioeconómico y ambiental del puerto.

De un total de 136 trabajadores se seleccionaron 85, número que recoge también a los comunitarios encuestados. Se emplearon, además, técnicas de investigación como la entrevista, la encuesta, la observación participante y el análisis documental.

## **RESULTADOS**

### **Historia ambiental de la empresa Puerto Moa**

Las desfavorables consecuencias ambientales de la empresa Puerto Moa, en el poblado homónimo, parten desde la concepción original que existió para su construcción, la que tuvo lugar durante la segunda década republicana (1914) y se fue agravando con el tiempo, con la realización de diferentes actividades económicas que tuvieron al mar como vía de transportación.

La historia inicia cuando una compañía resinera holandesa decidió construir un punto de embarque para trasladar las resinas de *pinus cubensis* que se extraían de los extensos pinares del territorio de Moa. Esta abundante vegetación fue desapareciendo junto a muchos árboles de madera dura que se utilizaban con diversos fines comerciales.

La construcción del embarque portuario le fue encomendada a un español maestro de obra que enfermó y no pudo culminarla; luego, tras producirse la quiebra de la compañía, el proyecto quedó materializado solo en un estrecho muro de cemento que hoy se conserva, a pesar del tiempo, y constituye el primer sitio por donde se realizaran operaciones de carga y descarga.

Durante la década del treinta se incrementó en toda la región de Baracoa (Moa en esta época era barrio de Nibujón) la siembra de plátano fruta

(guineo, en el Oriente de Cuba) para el consumo humano y animal. Se usaba como complemento en las comidas, acompañando las carnes y el arroz o como suplente de este, en la mayoría de los casos, a la usanza rural.

Su siembra logró sobrepasar la demanda para la subsistencia campesina, originó una intensa actividad comercial a través del río Moa y facilitó el saqueo de las riquezas de estas costas, cuando embarcaciones pequeñas (llamadas jocosamente cayucas) trasladan el preciado fruto hasta los buques anclados en la Ciudad Primada y embarcan, también, pescado fresco y seco que podía capturarse en la bahía.

Los receptores para esta mercancía fueron la *United Fruit Company* y la *Freisy Standar*, fundamentalmente. El desarrollo de esta actividad quedó plasmado en diversas fuentes, fundamentalmente, en ejemplares de la prensa de la época (periódico *A la cámara*. Baracoa):

[...] es una sentida necesidad el mal estado en que se encuentran las vías de comunicación en el término municipal de Baracoa, provincia de Oriente. En aquella aún tienen sus moradores que utilizar las deficientes y peligrosas vías de comunicación desde que fueron construidas por los conquistadores. La agricultura que es la principal fuente de riqueza de aquella comarca sufre considerables prejuicios por la carencia absoluta de carreteras y caminos que faciliten la explotación de los terrenos. Las haciendas de Mariana, Capiro, Sabana, Quemados, Vertientes, Gran Tierra y Monte Cristo, son los terrenos donde preferentemente se cultiva el plátano Johnson (guineo).

Luego, se inició la explotación sistemática de los grandes recursos forestales de Moa por una firma norteamericana, consignataria de buques del puerto de Santiago de Cuba (*Wen Moren Buke*) y representantes de la *Lake Laing*, quienes constituían la compañía Maderas Moa, que se dedicaba a la explotación de pinares y a la tala de árboles portadores de maderas preciosas que también eran exportados a través de la bahía.

Según carta geográfica de Moa, a partir de 1938 se iniciaron las labores portuarias de descarga por el Arroyo de María, evidente muestra de las consecuencias medioambientales (en ese período era un arroyo caudaloso y de agua potable mientras que, hoy día, está seco y con altos niveles de contaminación dado el vertimiento de desechos sólidos y líquidos).

Hasta el momento no se ha efectuado una evaluación del impacto, un cálculo aproximado de lo que significa para la flora cubana la pérdida de

esta amplia zona boscosa ubicada en el macizo montañoso Sagua Baracoa; pero es evidente que el daño ecológico resulta invaluable, teniendo en cuenta que Moa, en la década del treinta, era solo montes y bosques donde pululaban el venado y los puercos cimarrones.

La misma firma norteamericana consignataria de buques en Santiago de Cuba, Wen Moren y Buke, después de las explotaciones pertinentes, sugirió la construcción de un aserradero. Para ello, el 7 de febrero de 1938 sesenta hombres comienzan a limpiar el área (hoy avenida Aserrío) donde se ubicaría la instalación.

Dado el desarrollo incipiente del poblado y la carencia de caminos se hacía muy dificultosa la travesía y casi imposible el traslado de esta tecnología por vía terrestre. Los equipos para su montaje, las diferentes maquinarias y el combustible para su instalación se traían por vía marítima en la goleta La Pinta y se desembarcaban en un muelle improvisado cercano a la playa.

Se realizaba esta operación mediante una patana que se dirigía a la goleta para recoger las primeras mercancías y equipos industriales llegados «al puerto». Se hacía una pequeña estacada para intentar facilitar la riesgosa labor de descarga, pues no se contaba siquiera con elementos para el izaje, por tanto, los obreros debían aprovechar como pudiesen los llenantes de la marea debido al poco calado que ofrecía el lugar.

A través de investigaciones realizadas se ha podido constatar que esta labor fue realizada por Joselillo e hijos, primeros pobladores asentados en estas tierras. El trabajo era rudimentario y riesgoso. El dragado era realizado mediante una pala tirada por bueyes y durante los secantes de marea se laboraba para tratar de ahondar y agrandar el canal del Arroyo de María, sin dejar de efectuar los embarques de madera, actividad económica fundamental para esos años finales de la década del treinta en Moa.

A fines de 1939, el aserrío comenzó a funcionar bajo el liderazgo de sus dueños, míster Walmore y Brooke, ambos de origen norteamericano y de su administrador, el jamaicano Greeth. Se abastecía con la madera que le proporcionaba el propio patio, la que era cortada por un motor adaptado a una sierra portátil, equipo operado por Vigo, obrero santiaguero. Su caldera fue traída desde Cayo Mambí por Eligio Pérez.

En esta instalación, de apariencia rectangular, con una especie de fachada puntiaguda, toda de zinc y madera, se explotaba, fundamentalmente, la

madera blanda y el pino, a excepción de dos cargas de ácana que fueron cortadas y aserradas para enviar a Estados Unidos con fines particulares.

La madera se acopiaba en la zona de la playa para después embarcarla. Se opina que esta última función se efectuaba en la Rafaela, embarcación con capacidad de carga de 25 000 pies. Dicha madera se comercializaba para la producción nacional y era utilizada en puentes, viviendas o muebles.

Al finalizar 1940 se inició la explotación del cromo, otra de las actividades económicas que incidió en la contaminación de la bahía de Moa, por el traslado de ese producto por vía marítima. Primitivo Portales mantuvo la explotación de las minas de Cayo Guam y Narciso durante dos años.

Luego, cuando las abandonó, en 1942, pasaron a un nuevo capitalista cubano mucho más explotador, Felipe Godoy, quien en el año 1951 se convirtió en el dueño absoluto de la producción de cromo en la zona al adquirir la mina Cromita. La mayor producción de estas minas corresponde al período de la Segunda Guerra Mundial, época en la que resultaba habitual ver fondeados en el puerto de Punta Gorda hasta cinco vapores.

La producción mensual de entonces llegó a alcanzar las 15 000 t. Los primeros obreros provenían de los alrededores de Baracoa, Santiago de Cuba y Sagua de Tánamo. Hacia el año 1940 sumaban 385; con ellos se garantizó la producción de cromo de estos años.

Los embarques de mineral los realizaban sindicatos marítimos de Baracoa, quienes le daban turno al personal de Punta Gorda cuando veían satisfechas sus ambiciones. En ocasiones estos turnos se cedían a la mitad, con lo que se ponía de manifiesto las diferencias dentro de la propia clase obrera.

Las volquetas que cargaban eran valoradas en \$ 0.05, precio irrisorio si se tiene en cuenta que todo el trabajo era manual. Cargaban winches hacia la patana donde, con palas, se trasladaba el mineral a los buques. En ocasiones, se pasaban hasta dos días sin poder bajar a tierra. Algunos trabajaban de forma muy eventual en la reparación de alguna embarcación que se encontraba en el varadero, en dependencia de la decisión del administrador.

Se asegura que en marzo de 1940, el Movimiento 26 de Julio (M-26-7) se estableció en Moa a través de una delegación de la Aduana encabezada por el primer delegado don Casimiro Pellicier y Leyva. Bajo esta acción se logró mitigar, en cierto modo, la situación de los embarques y se crearon nuevos

sitios de embarcadero para casi toda la zona norte de la bahía de Moa y se dio un poco más de amplitud y condiciones a las labores que se realizaban desde el antiguo muelle en el muro de cemento.

El salario pagado al obrero era muy bajo; se expedía a través de vales que tenían que invertir en el comercio de la mina, propiedad de Juan Pineda y Ricardo González (ambos administradores), donde adquirirían sal, frijoles y azúcar. En este período floreció el negocio de la prostitución. El prostíbulo, situado a orillas del mar, se llamaba Tasajera y era propiedad de un tal Carrillo. Las prostitutas eran traídas de otras partes del país.

Hacia 1948 se paró la extracción del cromo hasta nueve meses después. Mientras tanto, los obreros tuvieron que emigrar hacia su lugar de origen y emplearse en otros menesteres, sobre todo en el café. Solo quedaron alrededor de ocho familias en Cayo Guam. Estos paros, que resultaban frecuentes, con sus negativas repercusiones en la vida de los obreros, eran el resultado de la forma en que se desenvolvía la vida de la clase obrera en el país.

Al ocurrir el cambio de los dueños de la compañía Maderas de Moa, en 1948, se llevó a cabo la ampliación del muelle, algo ya visto como una necesidad imperativa ante las nuevas exigencias. Había que buscar mayor calado y facilidades para que se diera apertura a los ferrocarriles consolidados de Cuba como parte del proceso de ampliación que tuvo lugar en el encargo empresarial de Maderas Moa S. A.

La nueva demanda exigía suministrar grandes cantidades de madera, fundamentalmente de ocuje, para conformar bolos que pudieran ser utilizados en la estructura de puentes, traviesas, pilotes. Ello requería rapidez y seguridad en la manipulación de mercancía de gran tamaño y cantidad, por lo que se debía lograr una ampliación de aproximadamente 250 pies en la zona marítima de carga y causaba la permanencia o atraque de hasta tres goletas a la vez.

Alrededor de 1950 el ciudadano de origen norteamericano míster Colligan, representante de la *Freeport Sulphur Co.*, mediante el análisis de las muestras obtenidas en los yacimientos de Moa y de Gran Tierra consideró la posibilidad de extraer níquel y cobalto; el primero aleado con acero estaría destinado a la construcción de aviones y armamentos y el cobalto serviría como material atómico.

Estas investigaciones y experimentos se efectuaron en una planta piloto que operó en Haskin Mound, estado de Texas, Estados Unidos, para demostrar si dicho proceso resultaría factible a escala industrial. Para ello se solicitó un empréstito de ocho millones de dólares al gobierno norteamericano justificado en la creación de una planta piloto de mayor escala que operase durante un año utilizando las lateritas de Moa.

La *Chemico Corporation* fue la encargada del diseño y montaje de esta planta en Braithwite, Estados Unidos, la cual tenía capacidad para procesar diariamente 120 t secas de lateritas; con ello se demostró la factibilidad de dicho proceso.

Al obtener los recursos financieros la citada corporación solicitó la participación de distintas empresas especializadas que laboraron en el diseño. La *Badell & Nelson Co.* tuvo a su cargo la coordinación del proyecto y el diseño de las plantas de preparación, espesadores de pulpa, coral, lavaderos, neutralización, tratamiento de agua, termoeléctrica y demás facilidades; la *C. F. Brown Co.* diseñó las plantas de lixiviación y precipitación de sulfuros; la *Girdler Corporation* fue responsable de las plantas de hidrógeno y ácido sulfhídrico y la *Monsanto Co.* se responsabilizó de la planta de ácido sulfúrico.

Hacia 1953 se instaló una planta piloto especial en Louisiana para procesar las muestras de material extraído y al año siguiente la *Freeport Sulphur* y otros monopolistas norteamericanos instalaron en Cuba la codiciada planta. Por su parte, la *Nicaró Niquel Company* suscribió contrato con Domingo Benítez (quien se desempeñaba como dueño de la compañía) y se logró prolongar a unos cien pies más el propio muelle, con vista a los embarques de muestra de minerales (níquel y sus aliados) que a través de una ranfla eran embarcados en patanas hacia los buques surtos en el puerto.

A través de esta vía llegaron hasta el territorio los equipos necesarios para la instalación de una nueva planta para el procesamiento de níquel por la *Moa Bay Mining Company*. Su gerencia recibió una renta mensual de mil dólares por la utilización de ese muelle.

Las labores de dragado de la bahía, con vista a la construcción de una dársena artificial como base del puerto de Moa y para posibilitar la descarga de buques, equipos pesados e infraestructura para todo, el montaje de la planta niquelera, tuvieron lugar hacia febrero de 1957 cuando la draga

Diamante (de la firma BABUN) inició sus acciones, pero estas fueron interrumpidas cuando un grupo aliado al tirano Fulgencio Batista facilitó su hundimiento para cobrar una fuerte suma de dinero del seguro.

En septiembre de 1957 se le dio continuidad a las labores para el dragado de la dársena, esta vez empleando la draga Cartagena. También surgió la idea de construir un poderoso espigón que permitiese la descarga a gran escala con tonelaje. Se requería que contara con un gran terraplén para la descarga de Cabotaje a Inaguas y con un pequeño amarradero con pasarela, a través de la cual la goleta Guaso y otras patanas de las habituales en estos menesteres pudieran realizar el descargue de combustible para ser utilizado en las instalaciones de la industria. Hacia abril de 1958 se calcula que habían concluido los trabajos de dragado de la dársena, con lo que se logró que tuviera una capacidad de treinta pies de profundidad.

El 21 de agosto de 1958 se suscribió un contrato de trabajo entre la Federación Local del Puerto de Baracoa y la *Moa Bay*, a partir del cual se marca la culminación para la construcción del muelle de Moa.

En este mismo año atracó la motonave Anton Castle, con bandera alemana, que trasladaba un cargamento de tubos de hormigón con piedra de cuarzo para ser utilizados en la conducción del mineral desde la industria al puerto. Luego se sucedieron otras operaciones similares para el completamiento de esa necesidad industrial.

Por otra parte, Pich acredita que en mayo de 1958 el sargento Rivera le arrebató a la señora Irene Pellicier Ortiz toda la documentación que existía en la Delegación de Aduanas y que contenía la información real sobre la vida orgánica y funcional de estos puertos, con lo que privó a la historia de una importante fuente documental para corroborar las operaciones antes mencionadas.

Ahora bien, el desarrollo económico estaba en contradicción con el desarrollo social. Por esos años, entre la *Moa Bay* y el Sindicato de Obreros de los Subpuertos de Moa, Maraví y sus anexos se suscribió un contrato de trabajo, en forma de destajo. En este se coordinó el pago de bultos ligeros a ocho centavos cada uno y los bultos pesados, que tuvieran más de cien libras, a un peso cada uno.

Se originó, sin embargo, un serio problema por la ambición desmedida manifestada por los jefes de turno del Sindicato de Obreros de los Subpuertos, que fue conocida e inscripta en la Oficina Provincial de Trabajo de Oriente bajo el Expediente #334/47: se trabaja por la cifra de ocho centavos el bulto para descargar las goletas que llegaban con carga blanca para el comercio ilegal.

Esto hizo cotidiano el compadreo entre unos pocos para la obtención de ganancias bajo la frase: «Hoy le toca a Guingo, mi compadre y yo», aunque mal elaborada gramaticalmente expresa el derrotero y el reparto unitario de un dinero mal habido, mientras se acrecentaba la pobreza y la insalubridad en las ya numerosas familias que desarrollaban su vida cerca de la costa.

En la etapa pululaban los ranchos confeccionados con residuos de pino sostenidos, fundamentalmente sobre pilotes y no hubo preocupaciones ecológicas ni de preservación ambiental.

En esta turbia manipulación financiera parecía estar involucrada también la Federación Local del Puerto de Baracoa que, de igual forma, se favorecía con las actividades del mujalismo que se practicaban en casi todos los sindicatos, influenciados por la pérdida de prestigio de su líder principal: Eusebio Mujal.

Aspecto significativo constituyó la creación del movimiento 26 de Julio y las actividades que realizó. Su antecedente está en la labor organizativa que desarrollaban Luis Abdalá y Enrique Sierra. Los contactos iniciaron cuando mister Chamberlain envió a Enrique Sierra a trabajar en la construcción de la fábrica y este inició la búsqueda que le permitió integrar aquí las células del Movimiento 26 de Julio.

Durante la etapa insurreccional el puerto de Moa, considerándolo en la superficie perimetral de su bahía, fue objeto de numerosas acciones relacionadas con el Ejército Rebelde y las acciones del Segundo Frente Oriental Frank País, porque se realizaban acciones de embarque de combustible y mercancías para la zona rebelde.

Tomaron parte importante en estas operaciones Pastorcito González y sus hijos con su lancha nave Mar. Cooperó con ellos Chicho Fernández y se sumaron también colaboradores que pertenecían directamente al M-26-7, a través de los cuales se estableció el contacto, tal es el caso del compañero

Antonio García (Garcíta) que propició el acercamiento directo con la guerrilla.

Cuando se produjo la entrada definitiva de las tropas rebeldes y se declaró a Moa territorio libre los tenientes Celso Valdés y Teotino Rodríguez, miembros del Comité Revolucionario del 26 de Julio, hicieron cumplir la disposición del gobierno revolucionario, por lo que se intervino el sindicato portuario mujalista que hasta ese momento venía operando en el poblado.

Con ello, quedó cesante la actividad del puerto. En acto efectuado en el club deportivo de Moa se dio por concluido el ciclo de operaciones en el territorio, ante todos los trabajadores y con la presencia de José García; Julián Rizo Álvarez, capitán del Ejército Rebelde y Luis Abdalá Jalill, coordinador del Movimiento 26 de Julio.

En este espacio se destituyó al secretario provisional y se nombró a un ejecutivo sindical a tono con las nuevas circunstancias. También se ratificó a Irene Pellicier Ortiz en su cargo de delegada de Aduanas.

El 14 de febrero de 1959 y de acuerdo con lo dispuesto por el ejecutivo revolucionario de la Federación Obrera Nacional en su circular primera, emitida el 17 de enero de 1959, junto a Luis Abdalá y miembros de la Sección Sindical de Obreros de los SubPuertos se seleccionaron como Secretario General: Orlando Pich Borges, Secretario de Actas: Orlando Zúñiga Carmenates, Secretario de Finanzas: Hermes de la Cruz Montero, Secretario Organizador: Blas Durán y como Delegado, ante los organismos oficiales y patronales: Luis Justiz Vázquez.

Por estos años, en el puerto tuvo lugar la descarga de una gran cantidad de equipos destinados a la planta de níquel. Se instaló el muelle y un moderno sistema para realizar las operaciones de carga y descarga, a través de torres portadoras de fácil instalación, así como mangueras para la descarga paulatina de azufre licuado.

También tuvo lugar el proceso de carga de sulfuros de níquel en forma semilíquida para el vapor SORKA, acondicionado especialmente para realizar estas operaciones que demoraban entre 24 o 26 horas para realizarse. A los obreros se les pagaba un salario convenido suscrito por la *Moa Bay Mining Co.* y la Federación Local del Puerto de Moa.

El pago se hacía por el total de horas trabajadas en el buque mediante cheques en salarios valorados entre \$ 2 860 y \$ 731.62 para el pago de los

delegados. Por acuerdo de la Asamblea, parte del dinero colectivo se usaba para fines sociales, tanto para sufragar gastos de la Reforma Agraria, como para la adquisición de un local frente al sitio donde cayera el mártir Pedro Sotro Alba.

A partir del triunfo revolucionario del primero de enero los trabajadores del puerto se integraron a las principales tareas que se originaron en el proceso de construcción socialista. Se inscribieron en el pelotón de las Milicias Nacionales Revolucionarias y también participaron en la custodia de la empresa de níquel tras el cierre de la misma.

Además, se incorporaron a la Campaña de Alfabetización en 1961 y pusieron en funcionamiento un aula en el local social. Asimismo, prestaron un gran servicio en otras tareas de la Revolución y, en particular, durante el azote del ciclón Flora.

Puede afirmarse que, durante esta etapa, el puerto reforzó sus acciones mediante su apoyo a la actividad económica del territorio, tales como el embarque del cromo, aunque se generaron contradicciones en el seno de los propios trabajadores, dada la existencia de un sindicato único que involucraba por igual a los de patana, a los de a bordo de Moa y también a los obreros procedentes de Baracoa.

Los disturbios se originaron porque estos últimos se sentían con el derecho de poder realizar trabajos en ambos puertos. Los hechos progresaron hasta momentos de gran conflicto, cuando los trabajadores de la patana de Punta Gorda fueron expulsados de sus labores por reclamar aumentos de salario y mejoras en las condiciones de trabajo.

Este asunto fue objeto de análisis en la Oficina Nacional de Asuntos Marítimos y en la Federación Obrera Nacional; se le dio solución. Los trabajadores fueron beneficiados con un 50 % para los obreros de a bordo que se ocupaban de la carga de cromo extraída de las minas y compartían el jornal con el de la patana.

En 1968 se creó el comité de base de la Unión de Jóvenes Comunistas en el puerto y un año después, al dictarse la Resolución de Racionalización y el pago fijo a los trabajadores portuarios del país, desaparecieron las listas rotativas de los puertos, lo que garantizó la estabilidad de los obreros.

En fin, en el transcurso de los años de la Revolución se ha trabajado para revertir toda la situación que presentara la empresa Puerto Moa. Aunque

todavía no se han logrado los resultados deseados en cuanto a la reducción, al mínimo, de los índices de afectación al medio ambiente.

## **DISCUSIÓN**

La historia ambiental de la empresa Puerto Moa revela los momentos más significativos de la evolución histórica de esta empresa en interrelación con el resto de las instituciones, factores, organizaciones sociales y de masa. Expone, además, cómo la interrelación con los enclaves económicos contribuye a agudizar la difícil situación ambiental del territorio.

No obstante, el desarrollo investigativo actual ha permitido que se trabaje en la reversión de la misma y ya se presentan logros en este sentido. Durante el 2005 el Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente hizo acreedora a la institución de un reconocimiento por haberse declarado centro libre de cloro fluoro carbono, es decir, como empresa obtuvo resultados en el cumplimiento de los compromisos con el Protocolo de Montreal, sobre todo en la eliminación del uso de una sustancia agotadora de capa de ozono.

Internamente han tomado medidas que favorecen al medio ambiente. Entre ellas está la reunión y valoración periódica de las principales problemáticas medioambientales y la adopción de acuerdos encaminados a solucionarlas, por parte del Frente Femenino de la organización sindical.

También se creó un Club Femenino Ecologista para la protección del medio ambiente y, sobre todo, evitar los derrames de lubricantes, eliminar el exceso de polvo, así como mantener la limpieza y la buena presencia de las áreas verdes.

Además, los hijos de compañeras y compañeros del puerto participan en el evento nacional *El mar y los niños*, con trabajos relacionados con la conservación del medio marino. Asimismo, se vinculan al proyecto ECOARTE para la siembra de mangles y, de esta manera, restablecer el equilibrio ecológico del medio costero.

## CONCLUSIONES

En la historia ambiental de la empresa Puerto Moa se desgajan los graves problemas ambientales vinculados con el desarrollo socioeconómico en la región e inherentes al propio e indetenible proceso civilizatorio: destrucción de los recursos forestales, pérdida de la biodiversidad, deterioro de la barrera coralina que rodea la bahía, así como la contaminación de sus aguas litorales e interiores.

La historia ambiental de la empresa Puerto Moa revela la urgente necesidad de encontrar alternativas que permitan equilibrar el proceso productivo de la empresa con su entorno natural y detener el deterioro en curso, creando las condiciones políticas, sociales, ambientales, culturales y económicas.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CARMAGNANI, M. H. C. & ROMANO, A. (1999). *Para una historia de América I: Las estructuras*. México: Colegio de México.
- CUNILL, P. & GRAU, P. C. (1995). *Las transformaciones del espacio geohistórico latinoamericano 1930-1990*. México: Colegio de México.
- DELGADO, C. J. (comp). (2005). *Bioética y medio ambiente*. La Habana: Editorial Félix Varela.
- GARCÍA, B. & GONZÁLEZ, A. (1999). *Estudios sobre historia y ambiente en América. Argentina, Bolivia, Mexico y Paraguay*. México: El Colegio de México y el Instituto Panamericano de Geografía e Historia.
- GRAU, P. C. (1999). La geohistoria. En *Para una historia de América* (pp. 13-159). México: El Colegio de México.
- KHUN, T. (2011). *La estructura de las revoluciones científicas*. México: Fondo de Cultura Económica.
- MORIN, E. & KERN, A. B. (1993). *Tierra-patria*. Editorial Kairós.
- ORTIZ, A. (2008). Hacia la búsqueda de una historia ambiental en Cuba (siglo XVIII hasta los años 60 del siglo XX). Disponible en: [Pipl.com/directory/name/Ortiz](http://Pipl.com/directory/name/Ortiz)
- PICH, O. (1992). Historia del puerto de Moa. Documento del archivo del puerto. Inédito.

RODRÍGUEZ, M. (1996). Historia del puerto. Documento del archivo del puerto. Inédito.

SOTOLONGO, P. L. (2005). Los retos de los cambios cualitativos en el saber *contemporáneo* y el pensamiento social crítico. *Diosa Epísteme* 1(3).

PERIÓDICO «A LA CÁMARA». (1925). Archivo del Museo Matachín. Baracoa. 30 de mayo.