



Esta versión digital ha sido realizada por la Dirección de Patrimonio Documental de la Oficina del Historiador de La Habana con fines de investigación no comerciales. Cualquier reproducción no autorizada por esta institución, está sujeto a una reclamación legal.

Perfil institucional en Facebook
Patrimonio Documental
Oficina del Historiador



PAT
DOC
OFICINA
D

TERMINAL DE HELICOPTEROS



TERMINAL DE HELICOPTEROS

1956



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



REPUBLICA DE CUBA
MINISTERIO DE EDUCACION

JUNTA NACIONAL DE ARQUEOLOGIA Y ETNOLOGIA
LA HABANA

3

DOCTOR ANGEL SUAREZ ROCABRUNA, Secretario Letrado en funciones de la Junta Nacional de Arqueología y Etnología de la República de Cuba.

CERTIFICA: Que en la sesión ordinaria celebrada por la Junta Nacional de Arqueología y Etnología, el martes día 13 del presente, entre otros se tomó el siguiente acuerdo:

Por el Presidente de la Sección de Arqueología Colonial se da cuenta con el expediente No. 7566 del Departamento de Arquitectura y Urbanismo del Municipio presentado por el Sr. Vladimir S. Kresin, en solicitud de licencia para construir un edificio para comercios, oficinas y parqueo de automóviles en la manzana limitada por las calles Mercaderes, Obispo, San Ignacio y O'Reilly en esta Ciudad y visto los planos del proyecto presentado, así como la memoria descriptiva, informa que a su juicio no se ofrece inconveniente alguno en que sea aprobada la construcción siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

Primer: Que la altura total no sea mayor que la diseñada en los planos, y que en ningún caso sería mayor que la del Palacio Municipal por la calle de Mercaderes.

Segundo: Que las fachadas por todas sus calles sean revestidas con chapas de piedra de Jaimanitas.

Tercero: Que la fachada por la calle de Mercaderes debiera ser modificada, haciendo un nuevo estudio sobre todo



4

REPUBLICA DE CUBA
MINISTERIO DE EDUCACION

JUNTA NACIONAL DE ARQUEOLOGIA Y ETNOLOGIA
LA HABANA

2

en cuanto a la portada principal, la que será sometida a la ulterior aprobación a la Sección de Arquitectura Colonial de esta Junta, concediéndoles un plazo no mayor de 30 días.

Al propio tiempo informa que siendo estos los únicos aspectos que conciernen a esta Junta de Arqueología y Etnología, no vé inconveniente alguno en que sea aprobado por la misma.

La Junta, de conformidad con lo propuesto, acuerda aprobar el proyecto con las condiciones señaladas, las que deben ser aceptadas por escrito por el propietario, previamente a la concesión de la licencia, y exigir su cumplimiento, devolviendo el expediente al Sr. Alcalde Municipal de esta Ciudad, por conducto del Departamento de Arquitectura y Urbanismo, a sus efectos.



Arq. Silvio Acosta
Presidente.

Angel Suarez Rocabruna
Secretario.

Proyectos para la construcción de
un Edificio destinado a oficinas
establecimientos comunitarios y parques
interiores, en la Manzana limitada
por las calles, Mercaderes, Obregón, Pte.
Madero y San Francisco —

La Junta concienció del proyecto presentado
y remitió por el Dpto. de Arquitectura y
Urbanismo y oculta: - que no tiene
alguna que huelga en cuanto altura
del edificio, segun los planos acom-
pañados, que no puede ser mayor
que la del Palacio Municipal. Y, se
comienda que los fachadas sean
revestidas de piedra de Fairbank, y
la del frente por la calle de Mercaderes,
será modificada, de acuerdo con las
sugerencias que se le han hecho al
Dpto. de Fomento, conforme al proyecto.
Estos aspectos son los únicos, considerados
por esta la Junta General de Arquitectura
y Urbanismo, por ser los únicos de su

Correspondencia. —
A los efectos de este acuerdo
se confiere trascrito el Acta
de la Sección de Arqueología
Colonial Arch. h. Emilio
Rozas en ellos para que
los asienten acuerdos firmados
Alfonso Grullon

23, p.

Mesa
Gay Calbo
Weiss
Miner Juncy
Vasconcelos
Alvarez Cossell
Portuondo
Rovig
Acosta
Suarez

6

()

JUNTA NACIONAL DE ARQUEOLOGIA Y ETNOLOGIA

Junio 19 - 53.

Sr. Justo Luis del Pozo,
Alcalde Municipal de La Habana.
Ciudad.

Señor Alcalde Municipal:

Tengo el honor de devolver a usted el presente expediente No. 33541 del Municipio de La Habana, promovido por el Presidente del Banco Nacional de Cuba en solicitud de autorización para construir un edificio destinado al Banco Nacional de Cuba, y que será emplazado en la manzana limitada por las calles de Obispo, San Ignacio, O'Reilly y Mercaderes, habiéndose remitido dicho expediente a la consideración de la Junta Nacional de Arqueología y Etnología, teniendo en cuenta que el lugar en que se proyecta la construcción, está comprendido dentro de una zona declarada Monumento Nacional.

La Junta Nacional de Arqueología y Etnología oido el informe del Arquitecto Emilio Vasconcelos, Presidente de la Sección de Arqueología Colonial, de esta Junta, lo aprobó por unanimidad teniendo en cuenta que:

En efecto, el sitio seleccionado para llevar a cabo la erección del edificio se encuentra frente al Palacio Municipal, a una cuadra de la Plaza de Armas y también a una cuadra de la Plaza de la Catedral, es decir, dentro de la zona de influencia de los dos lugares históricos más notables de nuestra Capital, y en los que el Estado y el Municipio han invertido crecidas cantidades para su conservación y restauración y los que han

sido declarados Monumentos Nacionales, por lo que de acuerdo con distintas resoluciones de esta Junta no debe permitirse la construcción de edificios que por su altura, masa, estilo arquitectónico y materiales de sus fachadas, vengan a restarle importancia o a modificar la estructuración colonial de estos lugares.

Del examen de los planos del proyecto se llega a la conclusión de que se trata de un hermoso edificio de líneas armónicas y masas muy bien equilibradas y estudiadas. El edificio proyectado tiene una altura total de 57.80 metros y 14 plantas, es de carácter monumental en estilo moderno, funcional, muy en armonía con su destinación, siendo estos motivos de altura y estilo los que obligan a esta Junta, de acuerdo con las disposiciones que la rigen y las diversas resoluciones y acuerdos tomados en distintos casos similares a recomendar al Sr. Alcalde Municipal que no sea concedida la autorización solicitada ya que en caso contrario este edificio vendría a desnaturalizar la armonía del conjunto de estas dos más notables joyas arquitectónicas coloniales de nuestra capital.

La Junta Nacional de Arqueología y Etnología basa su criterio al rechazar el proyecto presentado como lo haría con cualquier otro de condiciones semejantes en lo que establecen los artículos V, VI, y VII del Decreto No. 3158 de 21 de septiembre de 1944, refrendado por el Presidente Fulgencio Batista y el Primer Ministro y Ministro de Educación Anselmo Alliegro, y publicados en la Gaceta Oficial de 2 de octubre de ese mismo año y que disponen lo siguiente:

"Artículo V.- A los efectos de los Decretos de 9 de agosto de 1937, 3 de mayo de 1941, 25 de noviembre de 1942 y 16 de junio

de 1944, se entenderá que son monumentos nacionales:

- a) El espacio que comprende la Plaza de Armas, hoy denominada de Carlos Manuel de Céspedes.
- b) El Castillo de la Fuerza y sus pertenencias con sus fosos y espacios abiertos, circundados por rejas.
- c) El Palacio de la Intendencia o del Segundo Cabo, hoy ocupado por el Tribunal Supremo.
- d) El Palacio de los antiguos Capitanes Generales, hoy sede de la Alcaldía y Ayuntamiento de La Habana, con la estatua de Cristóbal Colón y las obras de arte que contiene.
- e) El edificio conmemorativo de El Templete, con los cuadros históricos que lo decoran, la columna del Cajigal de la Vega, y el monumento natural de la Ceiba, más los jardines y explanada exterior comprendidos dentro de las Rejas que lo encuadran.
- f) El Palacio que fué del Marqués de Santovenia marcado con el número 9 de la calle de Baratillo.

Artículo VI.- Los edificios que se construyan o reconstruyan en el frente de la Plaza que queda por completar, dando a la calle de Obispo, así como también los que forman las esquinas de las bocacalles aledañas, conservarán en sus fachadas las sencumbres estéticas del estilo arquitectónico colonial cubano imperante en los principales palacios y casonas de la plaza, y no podrán tener más de tres pisos, incluyendo la planta baja, con objeto de no sobrepasar la altura que tiene el Palacio Municipal y el Palacio que fué de la Intendencia y los proyectos de fabricación deberán ser aprobados antes de la expedición de la correspondiente licencia, por la Junta Nacional de Arqueología y Etnología.

Artículo VII.- Iguales disposiciones se aplicarán a aquellos edificios situados en las cercanías de la Plaza de Armas o en las calles aledañas, cuyo interés histórico y artístico contribuyen a armonizar los accesos a la plaza y a la conservación del carácter o estilo arquitectónico de dicha zona de la ciudad colonial y que son: en la calle de Obispo marcada con el número 152; la marcada con el número 64 de la calle de Mercaderes (estas dos últimas restos del antiguo convento de Santo Domingo); y las marcadas con los números 111, 115, 121, 112, 114, 116, 120, 122, 124, 151, 153 de la calle de Mercaderes; las marcadas con los números 116, 118, 156 y 158 (antiguo Palacio de Calvo de la Puerta), 160 y 162 de la calle de Obrapia".

De usted muy atentamente,

(f) Arq. Silvio Acosta
Presidente p. s. r. de la Junta Nacional
de Arqueología y Etnología.

Tendrá La Habana una terminal de helicópteros

Precisamente en el corazón de La Habana Vieja, en Obispo. Hoy se firmaron las escrituras

POSEE LA NUEVA COMPAÑÍA UN CAPITAL DE \$5.000,000

Esta mañana quedó formalizada mediante la escritura correspondiente, la operación de arrendamiento de la manzana comprendida entre las calles de Obispo, Mercaderes, O'Reilly y San Ignacio, donde por años estuvo el Instituto de la Habana y antes la Universidad, y en la cual se pretendió construir el edificio del Banco Nacional de Cuba.

Según dicha escritura el Banco Nacional de Cuba —propietario de ese terreno— cede en arrendamiento dicha manzana de terreno a la Compañía Terminal de Helicópteros S. A., por un término de treinta años.

Esta compañía, que fué constituida por escritura pública el pasado día dos del corriente mes de agosto y que tiene un capital de cinco millones de pesos (\$5.000,000) de los cuales quedó suscrito un millón en el acta de constitución, construirá un edificio especial destinado a Terminal de Helicópteros, de cuatro plantas, preparado especialmente para que su azotea sirva de pista para esos modernos aparatos, la cual además de pista de aterrizaje estará dotada de todos los equipos necesarios y accesorios para cuanta operación sea requisito o necesario para tales aparatos y para el pasaje.

La operación de arrendamiento se realiza mediante la suma de \$24,000 mensuales, a partir de esta fecha y ese alquiler será aumentado anualmente en mil pesos hasta llegar a \$50,000 anuales, al finalizar la operación o fecha de arrendamiento. Vencida esta fecha el edificio construido pasará a ser propiedad del Banco Nacional de Cuba o a la entidad que por cualquier operación o designación realice el banco en ese periodo.

La Compañía que realizará dicha obra y negocio está formada por los señores Vladimiro M. Kresin, presidente; Harry Fanjul, vicepresidente; doctor Jesús Valdés Castro, secretario y doctor José Lavastida, vicesecretario.

La escritura de arrendamiento y operaciones antes referida se firmó ante el notario de esta capital doctor Augusto Maxwell, por los señores doctor Joaquín Martínez Sáenz, como presidente del Banco Nacional de Cuba; Vladimiro M. Kresin, como presidente de la Terminal de Helicópteros, S. A., el doctor Pedro López Dorticos, secretario; Manuel de J. Fernández Cepero, administrador del Banco y el señor Harry Fanjul, como vicepresidente de la compañía arrendataria.

Anunciaron los integrantes de la empresa antes citada que se proponen ultimar todo el proyecto de construcción del edificio, para ejecutar la obra en el más breve plazo posible.

At. 2, 14/62

Cubana Libre

LUIS CONTE AGÜERO

HELICOPTEROS HABEMUS

EL PAÍS, en su edición de ayer, informa que, mediante la escritura correspondiente, quedó formalizada la operación de arrendamiento de la manzana comprendida entre las calles Obispo, Mercaderes, O'Reilly y San Ignacio, por el Banco Nacional de Cuba a la compañía Terminal de Helicópteros S.A. El contrato de arrendamiento es por treinta años. La compañía fue constituida por escritura pública el día 2 de este mes, tiene cinco millones de pesos, de los cuales quedaron suscritos un millón en el acto de constitución. La compañía se propone construir un edificio especial de cuatro plantas. La azotea servirá de pista de aterrizaje a los helicópteros.

El tiempo avanza, los pueblos crecen, el progreso derriba las fronteras que lo limitan. El sitio escogido tiene una tradición de cultura. Allí estuvo la Universidad, se graduaron miles de cubanos, se abrieron nuevos horizontes a la sabiduría y el espíritu. Allí estuvo el Instituto de Segunda Enseñanza de la Habana. Allí se pretendió construir el edificio del Banco Nacional de Cuba, idea que fue desechada posteriormente.

Y en ese lugar de la Habana Vieja, sitio cargado de tradiciones, de antiguas presencias, de rincones evocadores del pasado colonial, habrá de alzarse la Terminal de Helicópteros, como si se tratara de una réplica del progreso, de una respuesta del hoy al ayer que lucha por perdurar. Los tiempos mandan, imponen a empellones sus características, derriban los obstáculos del pasado y los que sirven al pasado desde el presente. A veces se trata de una herejía, de una agresión a un lugar histórico o un alto valor cultural. Entonces la ciudadanía se opone y el propósito se frustra, estrellado contra el muro de la opinión pública. Esa oposición, a veces útil porque evidencia una preocupación cultural, histórica o urbanística, en otras es dañina. En este caso no sabemos cuál reacción habrá de producirse. Pero todo hace presumir que no hay inconvenientes y que el propósito cuajará en concreción.

Los habaneros podrán solazarse en el espectáculo de los helicópteros, su hélice peculiar colocada sobre el cuerpo del aparato y no al frente como en los aviones, su vuelo bajo y relativamente lento, su aterrizaje vertical. Inicialmente habrá comentarios, escándalos, curiosidad, sensacionalismo; después de esos atropelamientos del interés, el hecho tomará sus cauces naturales, todos nos acostumbraremos y no habrá sitio para las sorpresas y los asombros.



IP

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

2)

Si el transporte por helicópteros se establece, ya tendremos algo de altura. Dicen que la política es rastrera por que los líderes sienten, predicen libertades y apoyan sistemas despóticos, hablan de democracia y son dados a las prácticas dictatoriales, proclaman desinterés y son títeres de la ambición; dicen que los gobernantes son rastreros porque se preocupan del enriquecimiento propio y no de la prosperidad nacional, porque imponen sus torpes criterios mediante la fuerza y la violencia, porque son duchos en pillerías y peritos en fraudes, porque sus propósitos malvados andan a ras de tierra; dicen que la vida habanera tiene un nivel moral rastrero por el auge del juego ilícito, la prostitución, las inversiones y los degeneramientos, dicen que es rastrero el nivel espiritual de nuestros lugares por el auge del adulterio, los choques entre familias y el resquebrajamiento de la educación bajo el techo; dicen que es rastrero el afán de lucro de patronos ávaros, de comerciantes codiciosos, de financieros sin escrúpulos.

Pues bien, algo nos consuela de tanto rastrerismo, de tanto vuelo bajo. Ya tenemos algo que vuela alto: los helicópteros con terminal y todo.

Pad, ay 8/36

Señalan el anacronismo de una Terminal de Helicópteros en una zona colonial habanera.

El Director General del Departamento de Urbanismo y Arquitectura del Municipio de La Habana, arquitecto señor Cán-
los Maruri, al ser interrogado por los periodistas del sector, mu-
nicipal acerca de la proyectada Estación Terminal para Helicópteros que se pretende construir en los terrenos próximos al
Palacio Municipal, donde en principio se pensó construir el edi-
ficio para el Banco Nacional, dijo que hasta el momento des-
conocía el proyecto, por no haber sido presentado ante el De-
partamento a su cargo, pero que a "prima facie" tenía la im-
presión de que esa Estación Terminal de Helicópteros, creará
una congestión muy grave a la circulación de nuestra ciudad,
especialmente en la zona de La Habana Colonial.

"Además, dijo el señor Maruri, el edificio tendrá que pro-
yectarse dentro del estilo requerido, es decir, Colonial, por la
zona arqueológica donde se encuentran comprendidos los te-
rrenos". Terminó sus declaraciones con estas palabras: "A mi
juicio resultaría anacrónico para un edificio que ha de prestar
una función tan moderna, como lo es una Estación de Helicóp-
teros, mantener un estilo colonial, además de que la altura de
dicho edificio estaría limitada a la de los Palacios del Municipio
y del Tribunal Supremo de Justicia".

Mercante, Agosto 1957

Será Construída en una Manzana de La Habana Vieja

Primera Terminal de Helicópteros en Cuba

Mediante la firma de la correspondiente escritura, se ha procedido al arrendamiento de la manzana comprendida entre las calles de Obispo, Mercaderes, O'Reilly y San Ignacio, —donde por largos años estuvo el Instituto de La Habana y la Universidad— para instalar en ella una Terminal de Helicópteros, en ese lugar, que constituye el corazón de la llamada Habana Vieja.

De conformidad con la aludida escritura, el Banco Nacional de Cuba, propietario de ese terreno, cede en arrendamiento esa manzana a la Compañía Terminal de Helicópteros S. A., por un término de treinta años.

La referida compañía fué cons-

tituida por escritura pública el dia dos del corriente mes y tiene un capital de cinco millones de pesos, de los cuales quedó suscrito un millón en el acto de constitución.

Al efecto, será construido un edificio especial destinado a la finalidad apuntada, de cuatro plantas, preparado especialmente para que su azotea sirva de pista a los helicópteros, estando dotada de todos los equipos requeridos y accesorios para cuanta operación sea necesaria para tales aparatos y para el pasaje.

La operación de arrendamiento se ha realizado mediante la suma de \$24,000 anuales, cuyo al-

quiler será aumentado anualmente en mil pesos hasta llegar a \$50,000 anuales, al finalizar la operación o fecha de arrendamiento.

Vencida esta fecha, el edificio construido pasará a ser propiedad del Banco Nacional de Cuba o a la entidad que por cualquier operación o designación realice el banco en ese periodo.

La compañía que realizará dicha obra y negocio está formada por los señores Vladimiro M. Kresin, presidente; Harris Fanjul, vicepresidente; doctor Jesús Valdés Castro, secretario y doctor José Lavastida, vicesecretario.

La escritura de arrendamiento

y operaciones antes referida se firmó ante el Notario de esta Capital, doctor Augusto Maxwell, por los señores doctor Joaquín Martínez Sáenz, como presidente del Banco Nacional de Cuba; Vladimiro M. Kresin, como presidente de la Terminal de Helicópteros S. A., el doctor Pedro López Dorticos, secretario; Manuel de J. Fernández Cepero, administrador del Banco y el doctor Harry Fanjul, como vicepresidente de la compañía arrendataria.

Los integrantes de esta nueva empresa anunciaron que se proponen ultimar todo el proyecto de construcción del edificio, para ejecutar la obra en el más breve plazo posible.

W, ay 8/33



ACTO DE FIRMAR la escritura de arrendamiento de la manzana comprendida entre las calles de Obispo, Mercaderes, O'Reilly y San Ignacio, propiedad del Banco Nacional, a la compañía Terminal de Helicópteros, S. A.. Aparecen de derecha a izquierda, los señores C. P. Manuel de J. Fernández Cepero, administrador; doctor José Lavastida, doctor Pedro López Dorticos, secretarios de ambas organizaciones; doctor Joaquín Martínez Sáenz, presidente del Banco Nacional de Cuba; de pie, doctor Augusto Maxwell, notario que intervino en la operación. Vladimiro Kresin, presidente de la Terminal de Helicóptero, S. A., Harry Fanjul y doctor J. Valdés Crespo.

Opónese a la Terminal de Helicópteros

Sería Perjudicial al Tránsito si se Hace en la Habana Colonial

Via 9/56
Interrogado por los periodistas del sector municipal el director general del departamento de Arquitectura y Urbanismo del Municipio de La Habana, arquitecto Carlos Maruri, sobre la proyectada Estación Terminal de Helicóptero, en La Habana Vieja, en terrenos cercanos al Palacio Municipal y otras dependencias oficiales, expresó lo siguiente:

"Hasta el momento no conozco el proyecto, por no haber sido presentado en el departamento a mi cargo, pero a prima fase tengo la impresión de que esa Estación Terminal de Helicópteros va a crear una congestión muy grave a la circulación de nuestra ciudad, especialmente en la zona de La Habana Colonial.

"El edificio manifestó el arquitecto Carlos Maruri, tendrá que proyectarse dentro del estilo requerido por la zona arqueológica donde se encuentra La Habana Colonial.

"A mi juicio resultaría anacrónico para un edificio que ha de prestar una función tan moderna como la de una Estación de Helicópteros; además, la altura de dicho edificio estaría limitada a la de los Palacios de las oficinas municipales y el Tribunal Supremo de Justicia".

M, ay 9/56

LOS PROYECTOS
DE INVERSIÓN

Terminal

para helicópteros con
obstáculos técnicos

**Creará grave congestión en
circulación de vehículos, se-
gún el jefe de Urbanismo
Municipal**

El proyecto de construir una Estación Terminal para Helicópteros, en la manzana comprendida por Mercaderes, San Ignacio, Obispo y O'Reilly, al fondo del Palacio Municipal, parece que confronta obstáculos de carácter técnico, según la opinión del jefe de la Sección de Urbanismo del Municipio, arquitecto Carlos M. Maruri, quien declaró: "Hasta el momento no conozco el proyecto, por no haber sido presentado en el departamento a mi cargo; pero a prima facie tengo la impresión de que esa Estación Terminal para Helicópteros, va a crear una congestión muy grave, en la circulación de vehículos, en nuestra ciudad, especialmente en la zona de La Habana Colonial.

"El edificio tendrá que proyectarse dentro del estilo requerido, es decir, de tipo colonial, dado la zona arqueológica donde radica La Habana Colonial. A mi juicio, resultaría anacrónico para un edificio que ha de prestar una función tan moderna, como es la de una Estación de Helicópteros; además de que la altura del mismo estaría limitada a la de los edificios del Municipio y del Tribunal Supremo de Justicia".

Ynf, Ag 9/76

IP

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

TRAS LA NOTICIA

El Jefe Local de Salubridad de Jaruco escribe a la revista CARTELES: "Con motivo del accidente sufrido en días pasados por un ómnibus de los que hacen el recorrido de Guanabo a Jaruco, se publicó en la sección "Tras la Noticia" que la ambulancia de Salubridad no prestó servicio alguno por entonces cargando palmiche en una finca del término, cuando lo cierto es que dicha ambulancia estaba en los talleres del Ministerio sometiéndose a una reparación". Respuesta: En ningún momento dijimos que la ambulancia de Salubridad estaba cargando palmiche el día del accidente. Nos limitamos a informar que no apareció por ningún lugar y que el Club de Leones de Jaruco había anunciado las labores de acarreo de palmiche y frutos menores en la referida ambulancia, tan sólo unos días antes del accidente. Lo que sí sabemos es que la ambulancia que estaba reparándose en la localidad era la del Municipio, lo que motivó que no fuera utilizada en el traslado de los heridos. En cuanto a que la ambulancia de Salubridad estaba también en reparación no lo ponemos en duda. Sabemos que allí los caminos son malos y que el trabajo del campo acaba con los vehículos.



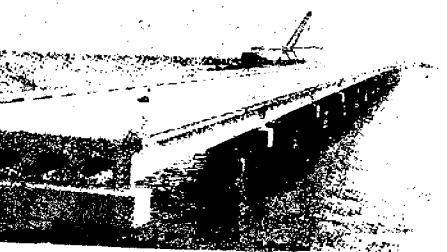
ARTURITO.

Se le avecina una batalla con Genovevo Pérez.

terio de Comunicaciones. Agradecido. • Hace unas semanas publicó CARTELES un artículo en el que se denunciaba lo que está sucediendo con las dragas areneras en todo el litoral de la república. El artículo se titulaba "Ladrones de estaban sacando arena en grandes cantidades. Pero lo curioso es que desde la publicación del artículo, las dragas se han duplicado y amenazan convertir en un pedregal los arenales de las playas Baracoa y Habana. Confiamos en que después de publicada esta nota, el número de dragas no se eleve a ocho en vez de las cuatro que hay ahora. • De todos los lugares de la república nos llegan cientos de telegramas, protestando por el intento de establecer en Cuba el ferrocarril, que llevará a la miseria a cientos de obreros y empleados del transporte motorizado. • "Las perspectivas de Cuba a largo plazo, están nubladas por "las incertidumbres de la situación azucarera mundial y por la posibilidad de inestabilidad monetaria, resultante de los gastos públicos en gran escala". Comentario del importante diario norteamericano "Foreign Commerce Weekly", en su última edición. • Algo raro está ocurriendo con la entrega de los cheques a los veteranos en el interior de la república. Algunos patriotas nos han informado de las dificultades que han tenido para cobrar sus miseriosos cheques. • Actualmente hay en Cuba dos helicópteros, uno en poder del Ministerio de Obras Públicas y otro en manos del Ejército. Sin embargo ya La Habana, adelantándose a las más modernas ciudades de los Estados Unidos, tiene en proyecto una base para helicópteros. Para ese fin, en una concesión generosa que ha dejado perplejo a todo el mundo, se ha arrendado, por treinta años, el valioso terreno que comprende la manzana de las calles de O'Reilly, Obispo, Mercaderes y San Ignacio. Más claro, al fondo del Ayuntamiento. La feliz Compañía que ha obtenido esa maravillosa concesión, está presidida por un ruso nacionalizado que tiene el pomposo cargo de embajador "at large". Sin embargo lo interesante de la noticia no es la generosidad de nuestras autoridades, ni la suerte de los integrantes de la Compañía, sino lo que se avecina. En cuanto a esto podemos adelantar que el plan, bien secreto por cierto, es establecer un edificio de tres plantas para oficinas y parqueo y dejar, como hay que hacerlo obligatoriamente cuando se le pone techo a un edificio, una limpia azotea que se

va a denominar "Base de Helicópteros" para justificar la concesión. • Varios miembros

del bufete de García Rayneri figuran entre los altos directivos de la Compañía Operadora de la Base de Helicópteros de La Habana Vieja. • La designación del doctor Arturo Quintana como Delegado del P.R.C. ante el Tribunal Superior Electoral no es obra del Comité Parlamentario, como creen algunos, sino decisión expresa del doctor Ramón Grau San Martín. • El Hospital General de Bayamo, atraviesa una aguda crisis. Los



El puente de Pontchartrain, en Lujana, que servirá de pauta al de Isla de Pinos.

entermos se quejan de que no hay medicinas, de que carecen de los más

piedad de Veneranda y "Tongo" ofreció la suma a cambio del poder. Más tarde se hizo uso del mismo para vender la finca al propio "Tongo" en un valor que se asegura que es muy inferior al verdadero. Y éste fué el punto de comienzo.

La familia de Veneranda se revolvió indignada contra ese poder dado por el viejo. El mismo Antonio María aseguró que sus propiedades estaban pasando todas a manos de su hijo, el juez "Tongo". Y puso el asunto en manos de los abogados. El bufete de Dorta Duque quedó encargado de solicitar la nulidad del poder y su hijo Zenobio era la persona que mantenía los contactos, porque el muchacho vivía en La Habana y su novia era familia del doctor Duque. Las gentes de Pinar del Río aseguraban que corrían vientos de fronda entre ambos hermanos.

Por eso cuando se dispersó como una epidemia la noticia del asesinato de Zenobio, la gente acusaba mentalmente. Y no fue una sorpresa cuando el viejo Antonio María, abrazándose a su cadáver de su hijo, exclamó entre lágrimas:

— ¡"Tongo" mismo me lo mató! — ¡Sé que fué él!

El juez fué detenido como instructor y como autor material

fué Juan Roque Hernández, agradable del Juzgado de San Lázaro que hacia las veces de guarda espaldas del primero. Y cuando el pueblo supo de las detenciones y acusaciones, se reunió en amplio grupo frente a la Audiencia y acusó en forma popular:

— ¡Asesinos, asesinos!

El director de la cárcel, asustado por el sesgo de los acontecimientos, solicitó la presencia del Ejército para "garantizar la vida de los detenidos".

El caso apasionaba a toda la ciudad. Los bandos se dividían, en muy pequeña medida a favor del Juez y en gran mayoría, casi absoluta, en contra. Y un nuevo personaje apareció en escena, por lo menos de nombre, el doctor Luis Alberto Rubio, abogado y gran amigo personal de "Tongo". Los hermanos de Zenobio, Zoilo y Padrón, publicaban y hacían circular por Pinar del Río, la siguiente suelta:

"Pueblo pinareño: hacemos declaraciones para todo aquello que desconozca la verdad de lo ocurrido en el horrendo asesinato de la noche del 2 de agosto de 1956: Sí; el doctor Luis Alberto Rubio se ha prestado despojarnos por medio de nosotros, a nuestro padre y a otros, en contubernio con "Tongo" de nuestras legítimas piedad. Sí: en varias ocasiones y precisamente el día de los chos, el asesino de nuestro mano se le vió en compañía de "Tongo" y del doctor Luis Alberto Rubio. Si: una vez comprobó el asesinato de nuestro hermano "Tongo" huyó, refugiándose en la casa del doctor Luis Alberto Rubio, teniendo las autoridades la necesidad de exigirle la entrega de éste. Tanto "Tongo" como el doctor Alberto Rubio, son autores intelectuales del asesinato de nuestro hermano. Lamentamos demente que el dinero de nuestro padre fuese utilizado, pagado por un mal

TRAS LA NOTICIA

Por ANTONIO LLANO MONTES

EL Jefe Local de Salubridad de Jaruco escribe a la revista **CARTELES**: "Con motivo del accidente sufrido en días pasados por un ómnibus de los que hacen el recorrido de Guanabo a Jaruco, se publicó en la sección "Tras la Noticia" que la ambulancia de Salubridad no prestó servicio alguno por encontrarse cargando palmiche en una finca del término, cuando lo cierto es que dicha ambulancia estaba en los talleres del Ministerio sometiéndose a una reparación". Respuesta: En ningún momento dijimos que la ambulancia de Salubridad estaba cargando palmiche el día del accidente. Nos limitamos a informar que no apareció por ningún lugar y que el Club de Leones de Jaruco había anunciado las labores de acarreo de palmiche y frutos menores en la referida ambulancia, tan sólo unos días antes del accidente. Lo que sí sabemos es que la ambulancia que estaba reparándose en la localidad era la del Municipio, lo que motivó que no fuera utilizada en el traslado de los heridos. En cuanto a que la ambulancia de Salubridad estaba también en reparación no lo ponemos en duda. Sabemos que allí los caminos son malos y que el trabajo del campo acaba con los vehículos.

● Recibimos el libro "Cantera de Civismo", de Alfredo Fernández Suárez, obra interesante donde se exponen hechos históricos y patrióticos de la gloriosa institución de los telegrafistas del Ministerio de Comunicaciones. Agradecido.

● Hace unas semanas publicó **CARTELES** un artículo en el que se denunciaba lo que está sucediendo con las dragas areneras en todo el litoral de la república. El artículo se titulaba "Ladrones de Playas" y se refería concretamente a las playas Habana y Baracoa, de donde estaban sacando arena en grandes cantidades. Pero lo curioso es que desde la publicación del artículo, las dragas se han duplicado y amenazan convertir en un pedregal los arenales de las playas Baracoa y Habana. Confiamos en que después de publicada esta nota, el número de dragas no se eleve a ocho en vez de las cuatro que hay ahora.

● De todos los lugares de la república nos llegan cientos de telegramas, protestando por el intento de establecer en Cuba el ferrocarril, que llevará a la miseria a cientos de obreros y empleados del transporte motorizado.

● "Las perspectivas de Cuba a largo plazo,

están nubladas por "las incertidumbres de la situación azucarera mundial y por la posibilidad de inestabilidad monetaria, resultante de los gastos públicos en gran escala".

Comentario del importante diario norteamericano "Foreign Commerce Weekly", en su última edición.

● Algo raro está ocurriendo con la entrega de los cheques a los veteranos en el interior de la república. Algunos patriotas nos han informado de las

dificultades que han tenido para cobrar sus miseriosos cheques.

● Actualmente hay en Cuba dos helicópteros, uno en poder del Ministerio de Obras Públicas y otro en manos del Ejército. Sin embargo ya La Habana, adelantándose a las más modernas ciudades de los Estados Unidos, tiene en proyecto una base para helicópteros. Para ese fin, en una concesión generosa que ha dejado perplejo a todo el mundo, se ha arrendado, por treinta años, el valioso terreno que comprende la manzana de las calles de O'Reilly, Obispo, Mercaderes y San Ignacio. Más claro, al fondo del Ayuntamiento. La feliz Compañía que ha obtenido esa maravillosa concesión, está presidida por un ruso nacionalizado que tiene el pomposo cargo de embajador "at large". Sin embargo lo interesante de la noticia no es la generosidad de nuestras autoridades, ni la suerte de los integrantes de la Compañía, sino lo que se avecina. En cuanto a esto podemos adelantar que el plan, bien secreto por cierto, es establecer un edificio de tres plantas para oficinas y parqueo y dejar, como hay que hacerlo obligatoriamente cuando se le pone techo a un edificio, una limpia azotea que se

va a denominar "Base de Helicópteros" para justificar la concesión.

● Varios miembros del bufete de García Rayneri figuran entre los altos directivos de la Compañía Operadora de la Base de Helicópteros de La Habana Vieja.

● La designación del doctor Arturo Quintana como Delegado del P.R.C. ante el Tribunal Superior Electoral no es obra del Comité Parlamentario, como creen algunos, sino decisión expresa del doctor Ramón Grau San Martín.

● El Hospital General de Bayamo,

atraviesa una aguda crisis. Los

entermos se quejan de que no hay medicinas, de que carecen de los más

elementales instrumentos quirúrgicos y que hay que pagar hasta la sonrisa. ● Genovevo Pérez y su Estado Mayor se proponen invadir Camagüey tan pronto como anuncien las elecciones parciales y disputarle la jefatura a Arturito Hernández Tellacheche. ● El gobierno debía aprovechar la crisis del Cercano Oriente y el temor de las potencias occidentales a la nacionalización del petróleo árabe, para dar un empuje a la industria petrolera cubana.

● Cayo Sal, a tan sólo 25 minutos de vuelo de Varadero, ubicado por los ingleses en el grupo de las Bahamas, fué arrendado por el norteamericano Mr. C. B. Moody al gobierno de Su Majestad en mil pesos anuales.

El arrendatario de la pequeña isla rodeada de bellos arenales no ha perdido el tiempo y ya está haciendo un refugio para yates y una pista de 700 metros para aviones privados. Mr. Moody se propone explotar el pequeño cayo, convirtiéndolo en un paraíso de pescadores y bañistas.

● La revista "Visión" está mal informada. El agregado de prensa de la Embajada norteamericana en La Habana Richard G. Cushing, habla el español correctamente y tiene las mayores cortesías con la prensa cubana.

● Las soluciones políticas a que estamos acostumbrados los cubanos, son bien conocidas de

la opinión pública. Lo que necesita urgentemente el país es la creación de fuentes de trabajo para evitar que los miles de jóvenes que arriban a la mayoría de edad todos los años, emigren o sean pícaros en su propia tierra. Los políticos que giran alrededor de la órbita de las soluciones, son los mismos que han estado aprovechándose de la República un cuarto de siglo sin que les importe la miseria del pueblo, ni el futuro de nuestra juventud.

● Los partidos políticos de oposición coinciden en una cosa: que, como paso previo para iniciar cualquier tipo de arreglo político, es necesaria una amplia amnistía para presos políticos y militares.

● El puente de la Costa Sur de Cuba a Isla de Pinos es motivo de preocupación para muchos. Hace algunos días, el conocido hombre de negocios Francisco Cagigas anunció en Isla de Pinos que no descansará hasta ver convertida en realidad esa obra. En charla con "Tras la Noticia", Cagigas afirmó estar dispuesto a construir una fábrica de cemento en la Isla del Tesero, para suministrar a esa obra el cemento necesario a 50 centavos el saco. Afirmando Cagigas que una obra similar a la del puente de Pontchartrain, en Luisiana, sería la más viable para unir a Cuba con la Isla de Pinos. Es una obra—finalizó diciendo—que podría convertir este bello rincón de Cuba en un paraíso para los turistas del mundo.

● A los veinte aspirantes a la presidencia de la República, se han sumado los cincuenta y tantos aspirantes a la Alcaldía de La Habana.

● El alcalde de La Habana, Justo Luis Pozo, es un aficionado a la búsqueda de tesoros. Desde hace años está localizando los restos de un galeón hundido en la Siguanea, que transportaba a España una fortuna en objetos de oro. El referido galeón fué perseguido por los piratas en el estrecho de Yucatán y tuvo que navegar hacia Isla de Pinos, internándose en la ensenada de la Siguanea, donde le dieron fuego. Pero lo más interesante del caso es que el Mayor habanero ha localizado las tablas quemadas del buque, los cañones de bronce y el lugar exacto donde fué quemado por sus tripulantes, no así el precioso cargamento. La anécdota más interesante de esta búsqueda ocurrió no hace mucho tiempo, cuando Justo Luis encontró en un cayo de la Siguanea, en medio del espeso mangle, una gran cantidad de carbón de piedra.

Este lo desconcertó, ya que sus razonamientos le indicaron que en esa época no había calderas de vapor, ni nada parecido. Siguió buscando y otro pequeño cayo, a poca distancia de donde encontró el carbón, le dio la solución al problema: en el encontró varias fraguas y los moldes para hacer los lingotes. Se dedujo que los tripulantes, en el largo viaje a España, pensaban ocupar su tiempo fundiendo el oro en lingotes. A pesar de poseer estos detalles, producto de la investigación minuciosa, el alcalde Justo Luis no ha podido dar con el tesoro de la Siguanea.

● La pista del aeropuerto de Rancho Boyeros no ha podido ser alargada, por la negativa de los ferrocarriles a vender a un precio razonable la faja por donde cruza el tren. Aun así, dejando por medio la línea, la pista ha sido alargada. Pero como esto puede provocar un accidente entre un avión y un tren, en la Torre de Control del Aeropuerto hay una pizarra por medio de la cual se puede desviar el tren si advierten que va a chocar con el avión que esté entrando a la pista.

● Olba Benito discrepó con la jefatura del Partido en cuanto a la reorganización y a la entrega de los carnets electorales y esto le costó al cargo de delegado ante el Tribunal Superior Electoral.

● Mario Cobas está eufórico por los resultados de sus disposiciones sobre el tránsito, especialmente el día de las regatas de Varadero.

● Se afirma que Carlos Prío Socarrás embarcará a Europa tan pronto su pequeña hija se encuentre establecida de la operación a que fué sometida. El ex Presidente estará tres meses viajando por el Viejo Continente y entre otros países visitará España, Francia e Inglaterra.



ARTURITO.

Se le avecina una batalla con Genovevo Pérez.



OLBA BENITO.

Por discrepan con la jefatura lo sustituyeron.

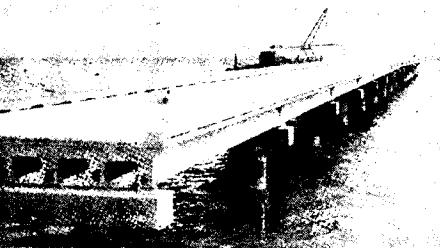


El arrendamiento de "Cayo Sal" al norteamericano Mr. Moody.



CARLOS PRÍO.

Se va para Europa tan pronto se restablezca su hija.



El puente de Pontchartrain, en Luisiana, que servirá de pauta al de Isla de Pinos.

entremos se quejan de que no hay medicinas, de que carecen de los más

**Agradecida al DIARIO
la Empresa Terminal
de Helicópteros, S. A.**

La Terminal de Helicópteros, S. A., ha tenido la cortesía de enviar a nuestro Director el siguiente testimonio de gratitud:

"Dr. José I. Rivero Hernández, Director,

DIARIO DE LA MARINA.
Paseo de Martí 553, Habana.

"Distinguido amigo:

"En días pasados, ese diario, bajo su eficiente dirección, recogió y publicó una noticia de innegable trascendencia para el desarrollo de esta progresista ciudad: La Terminal de Helicópteros.

"El periódico que usted dirige supo, aquilatar toda la honda significación de esa noticia que, una vez materializada, será timbre de orgullo de los cubanos.

"Al darle las gracias más expresivas por la deferencia y amabilidad de que Ud. hizo gala al presentar la noticia a la opinión pública nacional, aprovechamos la oportunidad para saludarlo y ponernos a su entera disposición.

"De usted con la mayor consideración,

"Terminal de Helicópteros, S. A.
(Fdo). Adolfo G. Merino,
Relaciones Públicas".

Adm, Ag 24/76

**COMIENZAN LAS OBRAS DE
CALA Y REPLANTEO PARA
LA TERMINAL DE
HELICÓPTEROS**

Con motivo de haber comenzado los trabajos de cala y replanteo para levantar el edificio de la Terminal de Helicópteros, quedó cerrada al parqueo la zona comprendida en la manzana de O'Reilly, Mercaderes, Obispo y San Ignacio, propiedad del Banco Nacional de Cuba.

El jefe de Urbanismo, arquitecto Carlos Maruri informó que aún no se ha presentado proyecto alguno relacionado con la obra, aunque la Compañía constructora ya está estudiando la forma de adaptar el edificio a las condicionales de la zona colonial y, que por consiguiente, no podrá exceder de cuatro plantas.

Arance, Sept 10/56

Aclara Sobre una Obra el Municipio

En relación con las obras que están llevando a efecto en la manzana de terreno comprendida por las calles de Obispo, O'Reilly, San Ignacio y Mercaderes, frente al Palacio Municipal y en cuyo lugar según se ha anunciado se pretende construir una Terminal de Helicópteros, el director del departamento de Arquitectura y Urbanismo del Municipio de La Habana, señor Carlos Maruri expresó lo siguiente:

"Aún no se han presentado en este departamento los proyectos y solicitud de licencia para la construcción de la Terminal de Helicópteros, aunque tengo entendido que la compañía constructora se adaptará a las condiciones de esa zona colonial, y el edificio no podrá ser mayor de cuatro plantas, de estilo colonial, y la ampliación de las cuatro calles que circundan la manzana, así como la planta baja, será de sótano para parqueo de autos".

“Sobre la destrucción de los edificios coloniales”

Por Erasmo Quintanal

En medio de la peculiar, seca y arisca belleza de los rascacielos modernos, se extienden, por todo el continente Latino-Americano, edificios barrocos, que, bajo el patriota sin entender lo que es nombre de coloniales, son el re-cuerdo y la base melancólica de un pasado español ya transcurrido.

Estos edificios, con sus ventanas rajadas, su rugosa piel de cante-ria gris y sus adornos de base maciza y borde filoso, parecen te-rebaños de oscuros animales que reabaron a su tiempo ya ido, y con el ánimo de ver y admirar que andan extraviados en busca esos edificios. Y tampoco com-de un ambiente. El mantenimien-to de estas edificaciones es nece-sario por varios conceptos. Como memoria histórica objetiva sirven de asidero y apoyo a un continen-te que, como el nuestro, sólo mi-ra al porvenir, desafiando, con lido. Es el genio de la solera his-pana que cobra plasticidad y se desliza a nuestras ciudades, brin-dando, con su sabor arcaico, un regusto de prestigio y de espiritu-alidad histórica y social que pin-ta caracteres especiales a las me-trópolis latino-americanas. Estéti-camente sería muy difícil igualar que, aunque fina y nerviosa, es ya aturdida, de los paramentos expresando con esto lo siguiente:

de un antiguo palacio colonial; aún en Latino-América ni criti-y jamás la apariencia de un tem- plo de reciente construcción, po-drá alcanzar la fuerza expresiva y de las agujas gemelas de una ca-tedral del siglo XVIII. Estas afir-maciones no se podrán rebati-los que jamás negarán la belleza pura, defendido... pero en general ha-Y la belleza, aunque se diga lo habido poca agudeza en los co-contrario, es intemporal y eterna. Y de la misma manera que hoy ha llegado a amar ni a odiar el paladeamos un soneto de Lope o coloniaje; aunque muchos no lo crean, en el fondo se ha sido indernic' no podrán negar jamás que siempre brindará placer la salzado y se le ha atacado, pero contemplación de uno de esos momentos con que firmaron los españoles el cuadro de la con-quista.

Este artículo sobre los edificios coloniales viene a colación, porque en nuestro país, y muy es-pcialmente en nuestra ciudad de La Habana, la pica demoledora de famosa ligereza los viene echando abajo con toda inver-cundia. Con torpeza increíble se argumenta y se habla del progre-so, ese señor tan discutible. I-no se dan cuenta que estos recintos viejos y amables no lo es-torban para nada, y sólo dese-an un breve espacio para seguir exis-tiendo y recordando. Con más torpeza aún se arremete contra ellos diciendo que son residuos de la colonia.

Quizás si estos patriotas hueros y huecos fueran nativos de Espa-ña hubieran pedido la demoli-

ción de los morunos alcázares de Andalucía. O tal vez en la Roma de César habrían clamado contra los palacios de corte griego. Ni siquiera estos utilitaristas, progre-sistas sin entender el progreso y

ficios coloniales. Esperemos que alguien ataje la mano destructo-ria, y que podamos seguir contan-do con estos viejos compañeros, y que algún día, en un futuro, los podamos exhibir como constancia de bueno y antiguo linaje.

digo, de que estos edificios anti-guos los benefician enormemen-te. No pueden comprender que La Habana con las ciudades nor-americanas, que eso es en el

peculiar y su carácter esencial.

Todo este fenómeno se ha que-dece a un feminismo siempre cambiante de la construcción. Yo no lo creo completamente. Creo más bien que este deseo casi ma-niático de demoler edificios coloniales se debe a dos razones: una, la ignorante incomprendión; en los edificios modernos la gracia otra, el exceso de potencia. A ig-que, aunque fina y nerviosa, es ya norante comprensión me refiero algo aturdida, de los paramentos expresando con esto lo siguiente: de un antiguo palacio colonial; aún en Latino-América ni criti-cos, ni historiadores, ni pueblo, han llegado a ver completamente el profundo sentido de la conquista, de la colonia, y de la indepen-dencia. Mucho se ha hablado, mu-diciendo simplemente que los gus-tos cambian, porque por debajo cada ciertas cosas, otros las han de los gustos está la belleza pura. defendido... pero en general ha-Y la belleza, aunque se diga lo habido poca agudeza en los co-contrario, es intemporal y eterna. Y de la misma manera que hoy ha llegado a amar ni a odiar el paladeamos un soneto de Lope o coloniaje; aunque muchos no lo crean, en el fondo se ha sido indernic' no podrán negar jamás que siempre brindará placer la salzado y se le ha atacado, pero contemplación de uno de esos momentos con que firmaron los superfcie-

La otra razón, la del exceso de potencia, es simplemente la petu-lancia de un conjunto de países adolescentes que, creyéndose suficientes, porque sienten los jugos vigorosos en los músculos nuevos y la sangre caliente y rica, impe-tuosa, por las venas, se lanza con tra todas las ataduras reales e imaginarias. Latino-América, con su poco de pedantería de buena ley y fácilmente excusable, se re-vuelve, y quiere aparecer ante el mundo como libre de lo que ella llama un "vasallaje oprobioso". Este "vasallaje oprobioso", cuan-do se comprenda de verdad, es toy seguro de que se mirará con óptica muy diferente.

Estas razones, junto con otras más accesorias, constituye lo que a mi ver palpita en el trasfondo de ~~esta~~ esta cuestión de los edi-

se halló que había legado al Bando de Piedad su finca Sitio Liborio.

"Desde aquella fecha, primero el doctor José Pérez Cubillas y más tarde el doctor Gustavo Odio de Granda en sus respectivos períodos de gobierno, hubieron de realizar cuantos esfuerzos fueron imaginables para obtener la entrega de ese generoso legado, cuya posesión garantizaría a nuestros pequeños asilados un estado de salubridad que permitiría su mejor desarrollo físico, preparándolos así para la vida, sin que a pesar de los ingentes esfuerzos los responsables de hacernos su entrega, amparándose en mil y una artimañas al margen del Derecho, la efectuaran.

"En los primeros meses del año de 1939, al tomar posesión como Presidente, en que se redoblaron todos los esfuerzos, en que no se dejó transcurrir un solo día sin aportar una nueva gestión, llamando a todas partes, tocando en todos los corazones, sin que el desaliento mordiera nuestro pecho ante las dificultades que nos cerraban el paso, logramos por fin convertir en realidad tangible lo que en el fondo de nuestro ánimo comenzaba a prender el temor de perderse indefinidamente, y tres meses después, el 11 de abril de ese año de 1939, aniversario de la muerte de Mrs. Ryder, fué firmada la escritura por la cual se nos daba posesión de la finca Sitio Liborio, llevando la tranquilidad y la confianza al seno de la Sociedad que vivió cerca de cinco años de ansiedad y de zozobra con la mirada fija en este problema que tanta trascendencia habría de tener en sus destinos.

"Y en el resultado de estos esfuerzos tuvo fuerza indiscutible el anuncio de una sesión en el Club Rotario de La Habana señalada para el dia 11 de abril de 1939, en la cual yo había anunciado que acusaría públicamente a los detentadores de nuestra propiedad por destacada que fuera su personalidad.

"Y a las tres de la madrugada de la víspera de esa sesión se firmaba el documento a que me he referido anteriormente.

"De entonces acá el Club Rotario de La Habana año tras año ha prestado su constante apoyo moral y material al Bando de Piedad y muchos de sus hombres y mujeres han militado y militan en nuestras filas. Por todo esto nuestra institución otorgó el título de Miembro de Honor a este Club Rotario y por eso en ninguna otra tribuna estaría más justificado iniciar los actos en que se festejan sus Bodas de Oro.

DONATIVOS

"Para completar nuestra obra y colmar nuestros deseos desde hace diez años, hemos realizado cuantas gestiones han sido imaginables para tener un hospital y shepter para el cuidado y atención de los animales. Por gestiones personales de la señora Ruby H. Phillips, se consiguió con el Honorable señor Presidente de la República, parte de un sorteo de la Lotería Nacional para la fabrica-

cion de un nuevo Shelter por la cantidad de \$12,500. También gracias a sus gestiones obtuvo de la señora Margarite Doe Ravenscroft, inglesa residente en Estados Unidos, un donativo, consistente en la cantidad de cinco mil pesos (\$5,000) destinados al mismo fin antes indicado, que serán entregados al Bando, a la terminación del edificio.

"Desgraciadamente no obstante todos nuestros esfuerzos, no hemos podido ver realizada esta obra a pesar de estar terminados los planos y proyectos de esa construcción realizados desde hace varios años por el Ministerio de Obras Públicas y en los cuales han trabajado con exemplar empeño un grupo de funcionarios y de modestos empleados en el Departamento de Urbanismo bajo la dirección del arquitecto señor Salvador Figueras, siguiendo las orientaciones de los Directores de Arquitectura y Urbanismo, Arquitectos Eugenio J. Albarrán y Vicente J. Sallés, para todos los cuales queremos dejar constancia de nuestro agradecimiento.

"Las gestiones que hemos realizado en los últimos meses, nos permiten asegurar que al cumplirse las Bodas de Oro serán una realidad los propósitos del señor Ministro de Obras Públicas, arquitecto Nicolás Arroyo, que cumpliendo los deseos del señor Presidente de la República, general Fulgencio Batista se propone llevar a feliz término esta obra, a la cual ha contribuido el señor alcalde municipal de La Habana Justo Luis Pozo cediendo los terrenos donde se levantará este hermoso monumento funcional en memoria de Mrs. Ryder.

"Hasta aquí he destacado a grandes rasgos cómo nació y cómo perdura el Bando de Piedad de Cuba, al cumplir su Cincuentenario, cuyos integrantes no tenemos otro pensamiento, practicando el lema rotario Dar de Sí antes que pensar en Sí, que el de lograr la consolidación permanente y engrandecimiento de esta obra, hasta conseguir que la piedad para con los animales sea practicada por cada ciudadano de este país y que nuestra casa del Sitio Liborio esté abierta para recibir con los brazos abiertos a todo niño desvalido que necesite calor de hogar, logrando con ello que sean innecesarios los hospitales para niños enfermos del cuerpo y los reformatorios para los enfermos del alma".

PROXIMA SESION

Al terminar la sesión, el presidente Miranda dió a conocer que la correspondiente a la próxima semana será dedicada a celebrar el "Día de las Naciones Unidas" que se conmemora cada 24 de octubre.

DIRECTIVOS DE HONOR

El doctor Sigarroa explicó que la directiva del Bando de Piedad de Cuba había acordado designar como miembros de honor a los que han ocupado y ocupan cargos dirigentes en el rotarismo habanero, y a ese efecto dos niñas que se educan en el Hogar del Bando colocaron al presidente Miranda y al secretario doctor Manuel Oli-

ver, los botones que les acreditan como tales.

PRESIDENCIA

La mesa presidencial fué ocupada por los mencionados anteriormente, así como por los señores, doctor José R. Gutiérrez, secretario; Miguel Kohly, tesorero, y su esposa, señora Carmen Cosculluela; María Teresa Guedes de González, viceteresora; Lelia Marchena viuda de Baiz, directora del Departamento de Niños; Ruby Phillips, directora del Departamento de Animales; Miriam Sigarroa, vicesecretaria; Carmen Sánchez Galarraga, vocal; ingeniero Mario Guiral, miembro de honor, doctor Miguel Ibarra, médico del Departamento de Niños; doctor Manuel de J. Rodríguez, abogado y notario del Bando; doctores Federico Coronado y Francisco Llanio, médicos veterinarios; Margarita Cintas, jefa de despacho; todos del Bando de Piedad. Ingeniero Vicente Sallés, jefe de Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas; arquitecto Salvador Figueras, funcionario de ese Departamento; arquitecto Antonio Luis Sánchez, proyectista de la obra que será ejecutada; los rotarios ex presidentes del Bando, doctor José M. Pérez Cubillas, José M. Rosette y doctor Gustavo Odio Granda; arquitecto Horacio Navarrete, constructor del Hogar Infantil de Sitio Liborio; Elena Gómez Plata de Miranda, esposa del presidente del Club; Mario Quevedo, en representación del Departamento de Orientación Infantil; las señoritas Estrella Marcos y Mercedes Marcos, y las señoritas Josefa Cid y Rosa Fernández, educadas en la institución, y las niñas que actualmente se educan en el Bando, Margarita Mesa, Magali Valdovino, Teresa Navarro, Miriam Valdovino y Dulce M. Sánchez.

Será construida la Terminal de Helicópteros con capital cubano

Interés de los inversionistas en la Bolsa de La Habana. Transporte para atraer a turistas

Por G. Pérez Lavieille de la Redacción del DIARIO DE LA MARINA

En los últimos meses se ha desarrollado una extraordinaria actividad en nuestro país en la colocación del capital cubano en múltiples empresas, dedicadas a diversas iniciativas industriales y comerciales. Todo ese cambio en la estructura económica del país, se ha reflejado inmediatamente en las actividades de la Bolsa de Valores de La Habana. Este aserto se comprobó hace pocos años cuando se inició el movimiento bursátil de valores en petróleo y minerales; y es notar que los capitalistas cubanos participaron activamente en el desenvolvimiento de estas importantes fases del desarrollo económico nacional.

Otro ejemplo saludable del interés del capital cubano en la participación directa del desarrollo económico de la nación es el mostrado por los inversionistas en las acciones de la Terminal de Helicópteros S. A., puestas a la venta en la Bolsa de La Habana y ello se debe al estudio realizado sobre esa inversión, —según han informado corredores de nuestra Bolsa—, teniendo en cuenta que constituye una inversión sólida y con buenas posibilidades respecto al pago de dividendos.

Existe otro factor apreciable en el interés de los inversionistas, de acuerdo con los propios informantes, y es que los dirigentes de la Terminal han mostrado su interés en no aceptar financiamientos ni bonos hipotecarios para la construcción del edificio de dicha empresa, alegándose que al aceptar tales obligaciones gravaría de antemano un negocio que precisamente ha estimulado el interés de los inversionistas.

Se nos ha informado que diferentes grupos de inversionistas han ofrecido a la Terminal de Helicópteros capital necesario para su construcción en forma de hipoteca. Sin embargo, la compañía ha rechazado esas proposiciones y es que la empresa ha tomado la decisión de costear la construcción con capital propio.

No hay duda que esa determina-

ción de la compañía confirma el interés demostrado por inversionistas con respecto a la compra de acciones de la Terminal en la Bolsa de La Habana, como ha ocurrido igualmente con otras empresas dedicadas a la explotación de petróleo y minerales.

Se ha informado además por miembros de la Bolsa local, que la construcción del edificio de la Terminal de Helicópteros costará alrededor de dos millones y medio de pesos y la compañía tendrá a su disposición unos veinte mil metros cuadrados dedicados a oficinas y comercios en alquiler, esperándose que la renta sea suficiente para poder abonar a los accionistas atractivos dividendos.

Por supuesto, este cuadro halagador que de inmediato ofrece la inversión, dependerá, en mucho, de la política futura que desarrollen los directores de la compañía. Según informes, los dirigentes de la empresa tienen intenciones de organizar una subasta para la edificación de la Terminal, lo que le permitirá lograr los precios más bajos que, en definitiva, será una garantía para todos los interesados en el negocio.

Muchas ofertas está recibiendo la citada empresa para montar líneas de Helicópteros para efectuar viajes a ciudades cercanas a la capital y también en transportes para los turistas que en viajes rápidos pueden contemplar desde el aire las bellezas de nuestra Gran Habana y sus alrededores.

Es de esperar que Cuba logre sembrar en el mundo de los negocios la práctica que llaman los norteamericanos "business like organization", que opera en la poderosa nación vecina en la edificación y explotación de grandes inmuebles. En fin de cuentas si esta experiencia de financiamiento para una edificación, con capital propio y no con bonos hipotecarios, da resultado, se abrirá a los inversionistas capitalistas cubanos grandes posibilidades en el propio país, con beneficios muy apreciables, no sólo para los capitalistas, sino para el imprescindible desarrollo económico de la República.

D

Presentan Planos Para la Terminal De Helicópteros

Martes 15/1/1956
 Como propietario de la Terminal de Helicópteros S.A., el señor Vladimiro M. Kresin, con domicilio en la calle Habana 258, en esta ciudad, presentó en las últimas horas de la mañana de ayer, en el Municipio de La Habana, los planos y memorias, para la construcción de un edificio de 4 plantas en la manzana de terrenos limitadas por las calles de Obispo, O'Reilly, Mercaderes y San Ignacio, que se destinará a ese servicio de transporte aéreo.

Se señala en los planos que la construcción abarca 23,586.17 metros cuadrados, con un valor de un millón 455 mil 544 pesos con 75 centavos, siendo el director técnico de dicha obra el arquitecto Jorge Luis Echarte Mazorra, y los mismos han sido aceptados por el Colegio Provincial de Arquitectos.

Estos terrenos, corresponden a los que adquirió el Banco Nacional Cubano, en donde radicó el antiguo Instituto de La Habana y que ahora se le arrendó a la Compañía que operará la Terminal de Helicópteros.

Tendrá la Azotea de la Terminal de Helicópteros 4,000 Metros de Área

Por ANGEL GUTIERREZ
CORDOVI

Especial Para EL MUNDO

La construcción de un edificio de cuatro plantas, cuya azotea de 4,000 metros de área de fabricación permitirá el aterrizaje y despegue de los helicópteros que en su día conducirán pasajeros y carga entre La Habana y las poblaciones cercanas, es ya cosa resuelta.

Se considera que este proyecto, que agrupará estación de helicópteros, parqueo de automóviles, ensanchamiento de las calles sumamente angostas, y departamentos para oficinas y comercios, podrá quedar terminado en doce a catorce meses, por lo que bien pudiera ser inaugurado para fines del año 1957.

De las ciudades latinoamericanas, La Habana será la primera

en tener dentro del centro urbanizado una estación de la índole de la que nos ocupa, igualándose con ello con las grandes ciudades norteamericanas que cuentan con edificios especialmente construidos para el aterrizaje de helicópteros y el que hace breves días se dió cuenta de haberse acometido, uno igual en Montevideo, Uruguay.

Asimismo pudo saberse que con este edificio de cuatro pisos en el corazón de La Habana antigua, se facilitará el parqueo de unos doscientos automóviles dentro de aquella estrechísima zona capitallina.

Bajo la competente dirección del ingeniero civil y arquitecto, Jorge Luis Echarte y Mazorra, se han desenvuelto estos trabajos. Con el arquitecto Echarte han laborado en este proyecto los arquitectos cubanos señores Jorge A. Rivero Montes, Rafael Rodríguez Ginot, José Licea Delgado y Allan Borroto.

Las características de la "Terminal de Helicópteros, S. A.", son bien sencillas. De más de 5,000 metros de terrenos la edificación sólo tendrá unos 4,000 metros para permitir el ensanchamiento de las calles de San Ignacio, Obispo, Mercaderes y O'Reilly. Amplias aceras y el edificio dejará paso a los portales para el tránsito del peatón. Por la parte de Mercaderes, esto es, al fondo del Palacio Municipal, se dejará además

de todo lo mencionado, una zona dedicada a jardines. Toda esa porción del edificio formará juego con el Palacio Municipal para no romper la armonía de la arquitectura colonial.

Constará de cuatro plantas y una azotea destinada al aterrizaje y despegue de los helicópteros con las correspondientes facilidades para los pasajeros. Allí estarán además los servicios fijados para una Terminal de esta clase. La planta baja se destina integralmente para los distintos comercios, que a su vez tienen vidrieras permitiéndose la deambulación por sus portales. Las tres plantas restantes se dedicarán a oficinas.

El centro del edificio estará ocupado por un garaje o parqueo, el cual constará de sótano y dos plantas adicionales. El acceso a estos parqueos, los cuales tienen una capacidad total de 200 automóviles, estará por la calle de Mercaderes, comunicándose por medio de rampas con las demás plantas de estacionamiento. La ventilación de estos parqueos será por medios mecánicos.

Con el fin de facilitar el acceso y mejores vistas a los comercios, los proyectistas han ampliado todas las aceras a 1.66 metros y además, se construirá, como decimos anteriormente, un portal todo alrededor de 3.00 metros de ancho, lo cual además de facilitar grandemente la circulación, dará una verdadera protección contra los elementos y devolver el tradicional portal para la ciudadanía, protegiéndola contra los elementos y que a cuantos arquitectos extranjeros vienen a La Habana, les llama muchísimo la atención.

Sobre las áreas de comercios de la planta baja se construirá un mezzanine para los comercios, los cuales estarán comunicados a dichos establecimientos por medio de escaleras individuales de cada uno de ellos.

Se tiene la idea de alquilar los comercios preferentemente a establecimientos con interés turístico de alguna clase, además de la instalación de una cafetería moderna, venta de productos cubanos, agencias de pasajes y oficinas que tengan relación con el turismo.

Como dejamos consignado, las calles que forman la manzana serán ensanchadas. Se tomará como alineación, la del edificio del Palacio Municipal o sea la de Mercaderes, prosigiéndose así por O'Reilly, San Ignacio y Obispo, que serán duplicadas en su anchura. De ahí hecho sobresaliente que de esos 5,000 metros

de terreno, se destinen 1,000 ó más para esta finalidad.

Por las calles de Obispo y O'Reilly estarán los vestíbulos de entrada a los elevadores y escaleras que conducen a las diversas plantas. Los tres pisos de oficinas tienen cada una sus correspondientes vestíbulos y áreas de circulación, en caso de ser necesarias estas últimas. Los vestíbulos de acceso serán tratados de acuerdo con la importancia del edificio, por lo que se emplearán materiales ricos, tales como mármol, granito y terrazo, etc.

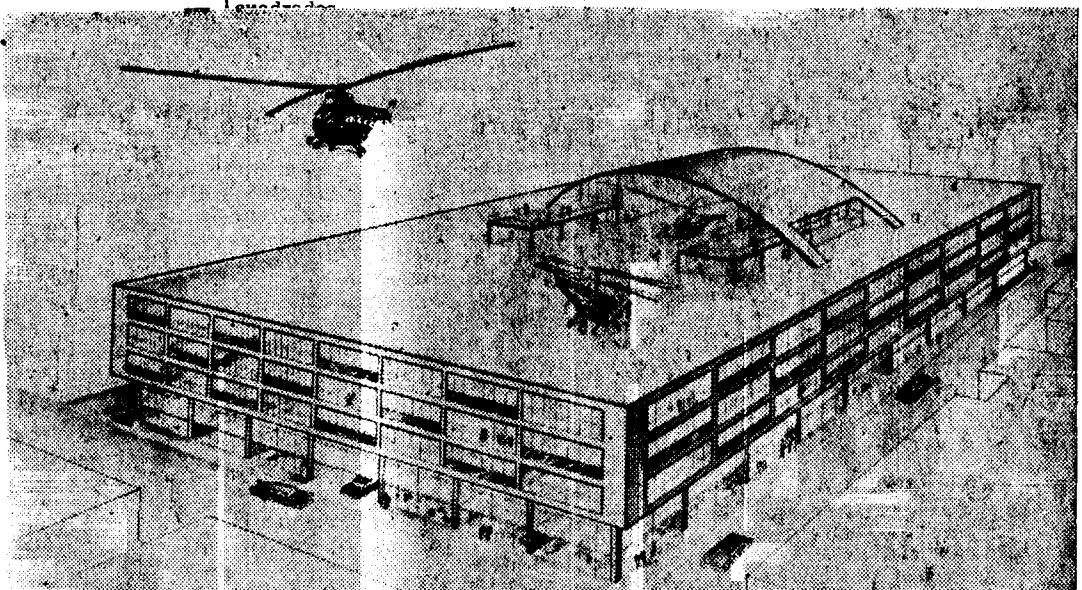
Se han situado tres elevadores en el vestíbulo de la calle Obispo y dos en el de la calle de O'Reilly, siendo de una capacidad de 2,500 libras cada uno y de una velocidad de 250 pies por minuto, siendo todos automáticos, aunque también pueden ser operados por ascensoristas.

Las plantas de oficinas no ocuparán la totalidad del área a fabricar, pues se han dejado patios, los cuales en caso necesario, ayudan grandemente a la ventilación e iluminación adecuada de las oficinas. La distribución de columnas permite subdividir las áreas según se deseé, con un mínimo aproximado de 40.00 metros cuadrados.

Los pisos, iluminación, aire acondicionado, ventanas, cielos rasos falsos, etc., serán todos de primera calidad y los más modernos en el mercado.

El costo total de esta obra solamente en cuanto a la edificación, ha sido presupuestado en \$1.500,000.00; pero hay que adicionarle \$1.000,000.00 más para cubrir las grandes unidades de aire acondicionado; los elevadores; ventanas de aluminio, etc., y una serie de detalles que son presupuestados distintos a los de la fabricación del edificio en sí.

Finalmente, debemos de consignar que de un momento a otro, se iniciarán los trabajos. Para ello se espera la aprobación del proyecto por los organismos correspondientes. En tanto esto acontece, el director facultativo de la obra, arquitecto Echarte, está preparando todos los cuadernos correspondientes a las distintas subastas que se han de realizar y que no tienen carácter de públicas, sino como la experiencia profesional le ha hecho ver, mediante invitación a las más competentes y cumplidoras firmas del mercado.



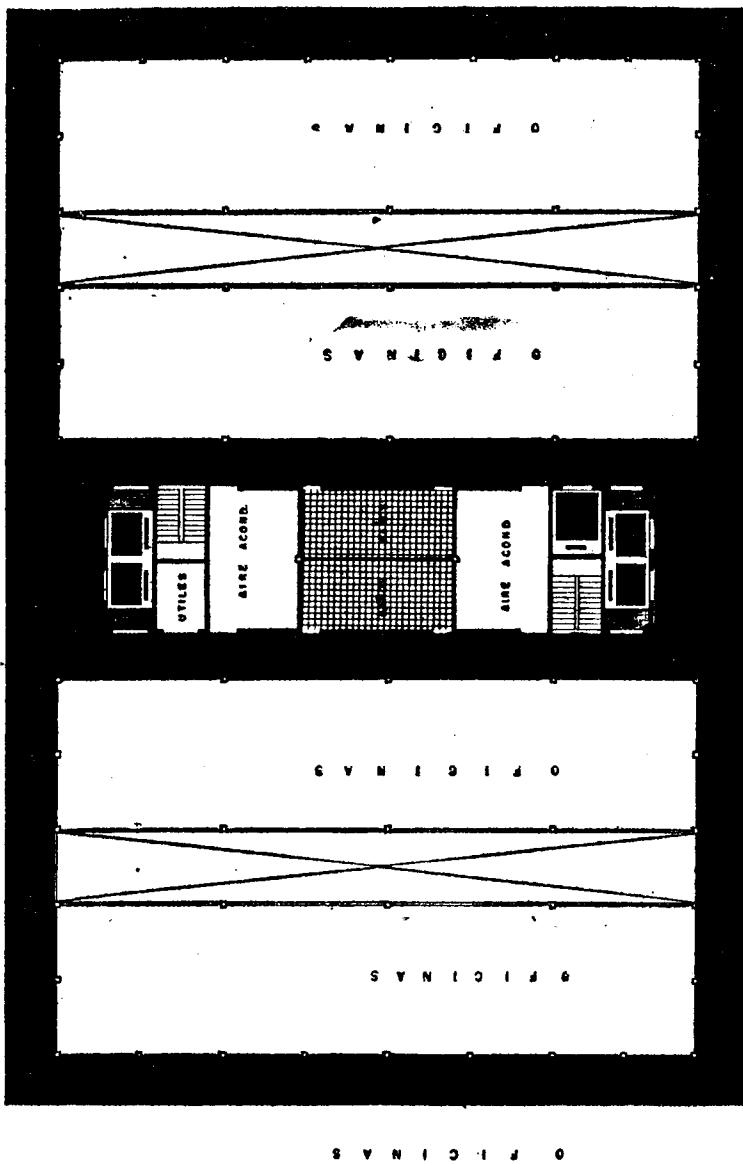
PERSPECTIVA DEL EDIFICIO destinado a Terminal de Helicópteros que se alzará en la manzana de Mercaderes, O'Reilly, San Ignacio, y Obispo. Se trata de un edificio de cuatro plantas, apreciándose en el proyecto la planta de aterrizaje y demás servicios.

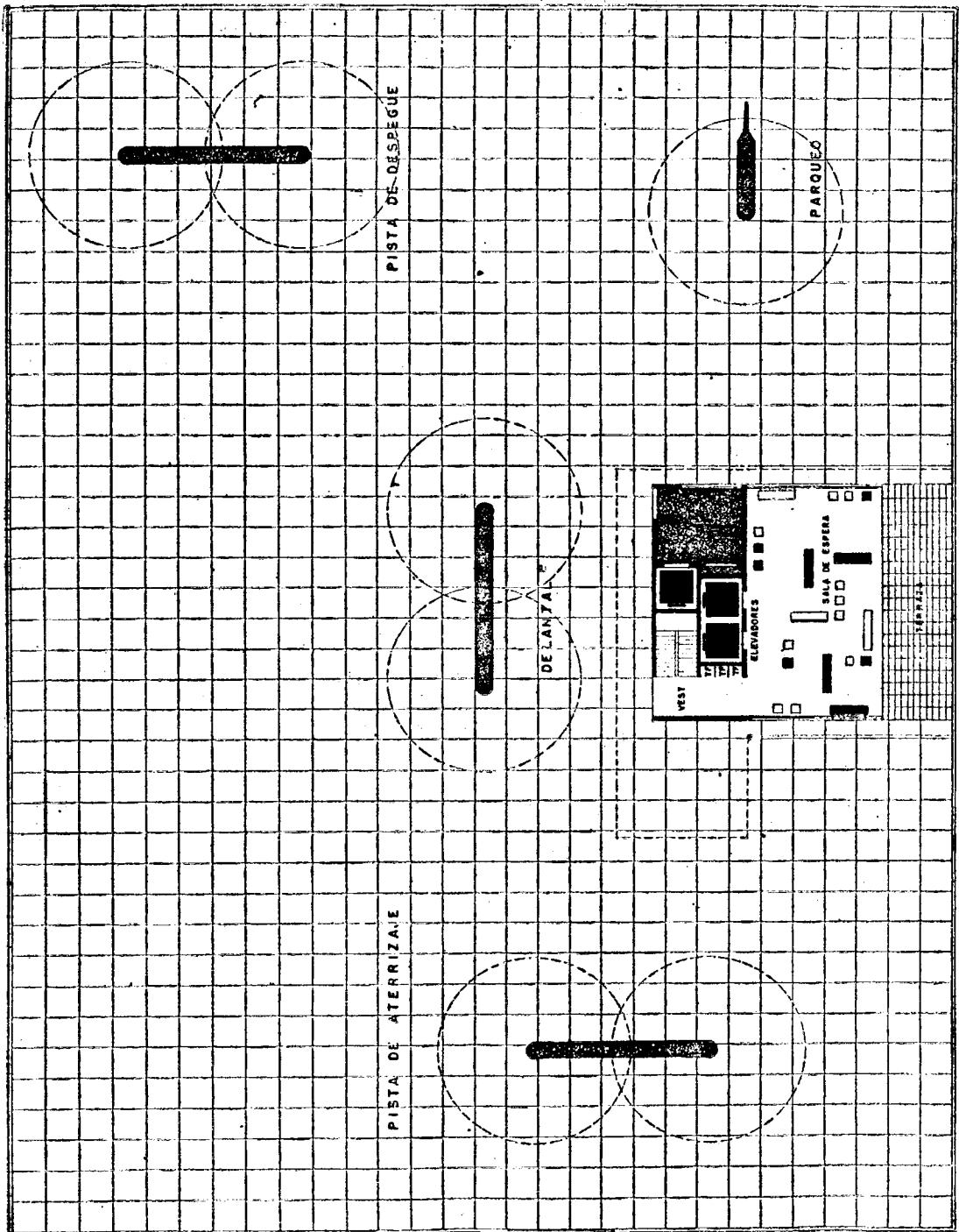
JORGE LUIS ECHARTÉ

ARQUITECTO

EN ESTE OTRO DIBUJO del Edificio de Terminal de Helicópteros en La Habana Vieja, mostramos las áreas dedicadas para el montaje de oficinas que irán en las cuatro plantas y con la distribución que se dará para el aire acondicionado, los cinco elevadores que en total se le colocarán a los servicios correspondientes y las escaleras de escape.

PLANTA DE OFICINAS





PLANTA DEL HELIDROMO

JORGE LUIS ECHARTE

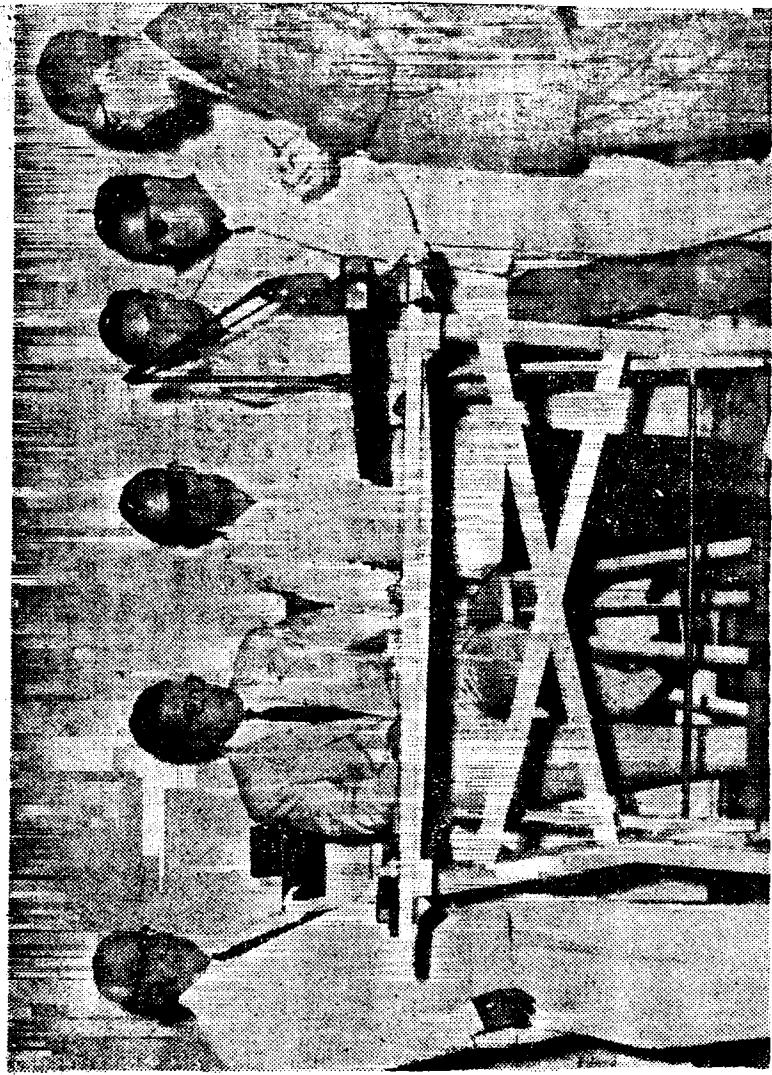
A R Q U I T E C T O

CROQUIS DE LA PLANTA del helidromo o campo completo de aterrizaje y despegue de los helicopteros. Obsérvese bien la zona de aterrizaje; la dedicada a delantala para venir a la zona de parqueo. También está la pista de despegue de los aparatos y, al centro, la parte destinada a terraza, sala de espera, elevadores y servicios.

IP

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



PRESENTAMOS EN ESTA fotografía a los arquitectos que han intervenido en la construcción del edificio destinado a Terminal a Helicópteros en La Habana Vieja. Son ellos, de izquierda a derecha, Jorge Luis Echate Mazonra, director facultativo; Jorge A. Rivero Montes; Rafael Rodríguez Gino; José Licea Delgado y Allan Borroto, cuando explican a nuestro reporter Angel Gutiérrez Cordoví, todos los detalles de la construcción que costará \$2.500,000. (Fotografía de José Manuel Núñez).

Años
Solicitan licencia

para la Terminal
de Helicópteros

de Helicópteros

6

Fueron presentados hoy en el Municipio, por el señor Vladimiro M. Kresin, propietario de la Terminal de Helicópteros, S. A., los planos y memorias para la construcción de un edificio de 4 plantas en la manzana de terrenos limitada por Obispo, O'Reilly, Mercaderes y San Ignacio, que se destinará a dicha terminal.

La construcción abarca 23,586.17 metros cuadrados, con un valor de 1.455.544.75. Dirigirá la obra el arquitecto Jorge Luis Echarte Mazzorra.

Estos terrenos los adquirió el Banco Nacional Cubano y allí radicó el antiguo Instituto de La Habana.

IP)

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Trasladan a dos Juntas
Técnicas planos de la
Central de Helicópteros

En relación con la solicitud de licencia presentada por el señor Vladimiro M. Kresin, para la construcción de una Terminal¹¹ de Helicópteros en la manzana de terrenos, comprendida por las calles de Obispo, Mercaderes, O'Reilly y San Ignacio, consistente en un edificio de 4 plantas y por un valor de 1.455,544 pesos con 75, informó el Jefe de Urbanismo y Arquitectura del municipio, señor Carlos Maruri, que se trasladará dicho expediente a la Junta Nacional de Planificación y a la Junta Nacional de Arqueología y Etnología, a fin de

que rindan sus informes sobre las condicionales señaladas para la zona donde se proyecta construir dicha Terminal.

Sábese que los planos y memorias serán aceptados, ya que fueron confeccionados ajustándose a las especificaciones vigentes, para lo cual, representativos de la Cia. Terminal de Helicópteros, el alcalde y miembros de dichas Juntas celebraron un cambio de impresiones acerca de cómo podría construirse el edificio, sin afectar esa zona colonial.

Un



EL TUNEL MAS LARGO DEL MUNDO

En atención a los hermosos pinares que adornaban sus laderas, los romanos llamaron monte *Penninus* a aquel macizo de los Alpes Centrales que coronan el techo del mundo. Sus nieves perpetuas culminan la Punta Dutour a cuatro mil seiscientos metros de altitud. Sus glaciares se licúan lenta y despaciozamente ante la mirada atónita del forastero, en un derroche de belleza inigualable que la palabra no osa describir. Y bajan las nieves espesas como río de espuma desde el monte Rosa, derramándose por las vertientes de la imponente cordillera, a cuyo través, serpeando entre la urdimbre geológica de rocas diversas, pasa el Simplón: el túnel más largo del mundo.

El famoso paso fué construido como carrera militar por Napoleón en 1807. Justamente un siglo más tarde, por debajo del camino castrense del Gran Corso, se realizó el túnel ferroviario que salva los veinte kilómetros existentes entre el valle del Ródano y el de Tesino. Y los viajeros del tren jamás reparan sino en el frío intenso de la montaña y en la agobiante presión que la altura ejerce sobre sus venas.

Pero aquel del Simplón es un túnel horadado en la piedra dura, como el de Cascade en las Montañas Rocosas; como el de Loetschberg, como el de San Gotardo, como el de Mont Cenis. Todos túneles clásicos, no muy difíciles de realizar.

LOS TUNELES SUMERGIDOS

Son obras de ingeniería de mayor grandeza los túneles construidos bajo el lecho de los ríos, tales como el Mersey, que une a Liverpool con Birkenhead; el que cruza bajo el estuario del Támesis, los varios conductos por donde el metropolitano de París atraviesa el Sena, el Lincoln Tunnel bajo las aguas de Hudson, y otros importantes de Manhattan.

Este tipo de túnel se perfora mediante el empleo de un dispositivo metálico accionado por aire comprimido, llamado escudo, que proteje el frente de ataque de la excavación. A veces, cuando el terreno es deleznable, se requiere la frecuente entibación, que consiste en armar soportes de madera o de hierro que sirvan de contén a la roca y a los deslizamientos de tierra, a medida que se va avanzando en la perforación.

Mas, la técnica moderna usada para la construcción de túneles sumergidos —invento francés— se identifica con el novedoso sistema de armazón seccional, consistente en la apertura de un zanjón en el fondo de las aguas donde se coloca una serie de tubos o cajones de hormigón, fabricados previamente. Esta nueva modalidad en la ejecución de conductos o vías submarinas es la que se está empleando en la realización del Túnel de La Habana.

EN LAS ENTRANAS DEL TUNEL HABANERO

INDEPENDIENTEMENTE de consideraciones ulteriores, el llamado Túnel de La Habana constituye por sí mismo —no hay duda posible— una magna obra de ingeniería moderna. Podemos afirmarlo sin ambages quienes, para honor nuestro, hemos sido los primeros periodistas que realizamos un recorrido completo a través de las obras que se llevan a cabo en la vía suinergida del futuro.

Por espacio de varios días observamos detenidamente —exhaustivamente— la loable gestión que ejecutan los ingenieros franceses de la Société des Grands Travaux de Marseille, en colaboración estrecha con ingenieros cubanos, para dotar a la capital de la República de una obra segura, eficiente y perdurable.

Entrando distintamente desde el mar y desde la costa, recorrimos en toda su longitud los dos accesos del túnel que corresponden a ambos lados del canal del puerto, informándonos detalladamente de cada labor par-

EL TUNEL BAJO LA BAHIA

Oct 7847 m

Túneles rocosos y túneles sumergidos. Una nueva modalidad: el túnel seccional. En las entrañas del Túnel de La Habana.

La Fabricación de la roca artificial. Sus características

EL TUNEL MAS LARGO DEL MUNDO

EN atención a los hermosos pinares que adornaban sus laderas, los romanos llamaron monte Penninus a aquel macizo de los Alpes Centrales que coronan el techo del mundo. Sus nieves perpetuas culminan la Punta Dufour a cuatro mil seiscientos metros de altitud. Sus glaciares se licúan lenta y despacioseamente ante la mirada atónita del forastero, en un derroche de belleza inigualable que la palabra no osa describir. Y bajan las nieves espesas como río de espuma desde el monte Rosa, derramándose por las vertientes de la imponente cordillera, a cuyo través, serpeando entre la urdimbre geológica de rocas diversas, pasa el Simplón: el túnel más largo del mundo.

El famoso paso fué construido como carretera militar por Napoleón en 1807. Justamente un siglo más tarde, por debajo del camino castrense del Gran Corso, se realizó el túnel ferroviario que salva los veinte kilómetros existentes entre el valle del Ródano y el de Tesino. Y los viajeros del tren jamás reparan sino en el frío intenso de la montaña y en la agobiante presión que la altura ejerce sobre sus venas.

Pero aquel del Simplón es un túnel horadado en la piedra dura, como el de Cascade en las Montañas Rocosas; como el de Loetschberg, como el de San Gotardo, como el de Mont Cenis. Todos túneles clásicos, no muy difíciles de realizar.

LOS TUNELES SUMERGIDOS

SON obras de ingeniería de mayor grandeza los túneles construidos bajo el lecho de los ríos, tales como el Mersey, que une a Liverpool con Birkenhead; el que cruza bajo el estuario del Támesis, los varios conductos por donde el metropolitano de París atraviesa el Sena, el Lincoln Tunnel bajo las aguas de Hudson, y otros importantes de Manhattan.

Este tipo de túnel se perfora mediante el empleo de un dispositivo metálico accionado por aire comprimido, llamado escudo, que protege el frente de ataque de la excavación. A veces, cuando el terreno es deleznable, se requiere la frecuente entibación, que consiste en armar soportes de madera o de hierro que sirvan de contén a la roca y a los deslizamientos de tierra, a medida que se va avanzando en la perforación.

Mas, la técnica moderna usada para la construcción de túneles sumergidos —invento francés— se identifica con el novedoso sistema de armazón seccional, consistente en la apertura de un zanjón en el fondo de las aguas donde se coloca una serie de tubos o cajones de hormigón, fabricados previamente. Esta nueva modalidad en la ejecución de conductos o vías submarinas es la que se está empleando en la realización del Túnel de La Habana.

EN LAS ENTRANAS DEL TUNEL HABANERO

INDEPENDIENTEMENTE de consideraciones ulteriores, el llamado Túnel de La Habana constituye por sí mismo —no hay duda posible— una magna obra de ingeniería moderna. Podemos afirmarlo sin ambages quienes, para honor nuestro, hemos sido los primeros periodistas que realizamos un recorrido completo a través de las obras que se llevan a cabo en la vía sumergida del futuro.

Por espacio de varios días observamos detenidamente —exhaustivamente— la loable gestión que ejecutan los ingenieros franceses de la Société des Grands Travaux de Marsella, en colaboración estrecha con ingenieros cubanos, para dotar a la capital de la República de una obra segura, eficiente y perdurable.

Entrando distintamente desde el mar y desde la costa, recorrimos en toda su longitud los dos accesos del túnel que corresponden a ambos lados del canal del puerto, informándonos detalladamente de cada labor par-

SECCIONAL DE LA HABANA

Garantía de una obra segura, eficiente y perdurable, aseguran los técnicos. La Aldea quedará atrás, perdida en la escobrera de la historia. Orgullo muy legítimo de una gran ciudad.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

ticular, a medida que nos formábamos un concepto general de la obra.

Nuestra observación del dique seco, ubicado junto a la fortaleza de La Cabaña, donde se hallan, terminadas, las dos primeras secciones del túnel, requirió el empleo de dos días. Por una escala de hierro bajamos a las entrañas de ambos conductos, discurriendo ampliamente sobre el piso que será mañana la superficie de rodamiento para los vehículos, mientras conversábamos con ingenieros, capataces y obreros.

Asimismo, visitamos los diversos talleres donde un enjambre de hombres labora noche y día en las partes que componen las miles facetas de la importante estructura de los "cajones". Consultamos los planos generales de la importante obra bajo las indicaciones pormenorizadas de los ingenieros, oyendo con sumo interés las explicaciones de los técnicos, obteniendo al final las exclusivas fotografías que ilustran la presente información.

Empero, ardua tarea representa para nosotros la traducción en palabras inteligibles de todo cuanto nos fué dable conocer en lo que hasta ahora se ha construido del Túnel de La Habana. Por ello, lo que sigue no puede tomarse más que como reseña escueta —recatada y modesta— que esperamos sirva al lector para tener una idea de cómo se realiza la construcción de la vía submarina, que pronto unirá a la antigua capital de la República con los terrenos adonde se alzará en el futuro La Habana del Este.

EL TUNEL SECCIONAL

DICHO sin rebozo, el Túnel de La Habana no es otra cosa que un zanjón abierto a veinticinco metros de profundidad en el lecho de la bahía, sobre el cual se colocarán cinco tubos de hormigón preesforzado con un largo total de 520 metros.

Con excepción de uno de dichos "cajones" que sólo tiene una longitud de 90 metros, los cuatro restantes miden 107.50 metros de largo cada uno. Todos, lógicamente, tienen un ancho exacto de 21.85 metros y una altura común de 7.10 metros.

Sin embargo, contando el largo de los portales a cada lado del canal y las bóvedas de acceso en ambas orillas, el Túnel de La Habana tendrá en definitiva un largo aproximado de 800 metros. Poco menos de la mitad del Lincoln Tunnel.

Las operaciones realizadas hasta ahora han consistido en la construcción de los dos primeros tubos, dentro del dique seco señalado, el cual está cerrado por una barrera natural de roca que ahora se destruye gradualmente para permitir el paso de los "cajones" al canal del puerto.

Esta operación, según las informaciones obtenidas por nosotros, pudiera realizarse remolcando los tubos y haciéndolos navegar por si mismos, mediante el juego de flotadores con que cuenta cada uno, pero para mayor seguridad y precisión, se usarán patanas especiales importadas de Francia, equipadas

con cuatro winches de 80 toneladas, los cuales alzarán y bajarán las secciones de hormigón, que pesan 16,000 toneladas cada una, sólo a dos metros por hora. La labor de estas patanas unidas por puentes de acero especiales para este tipo de operaciones, consistirá en colocar cada tubo en la posición correcta para su unión con las demás partes de la obra.

Una vez colocadas las dos primeras secciones, es decir los tubos 1 y 2, el dique seco volverá a cerrarse, esta vez con una compuerta de hierro, y comenzará la fabricación de los tubos 3 y 4, repitiéndose la operación hasta el final.

Los tubos o "cajones" correspondientes a los accesos del túnel en ambos lados del canal de la bahía, acoplarán, una vez sumergidos al nivel preestablecido, con las torres de ventilación, cuyo novísimo sistema permitirá renovar el aire en la totalidad del conducto en menos de tres minutos.

La segunda operación de importancia en los trabajos hasta ahora realizados en la construcción del Túnel de La Habana, estriba en la apertura de los portales o conductos abovedados a cada lado de la bahía. El acceso desde La Habana, del cual ofrecemos fotografías en la presente información, es el más avanzado, pudiendo apreciarse a simple vista la amplitud y consistencia de la calzada que conducirá a través del mar a La Habana del Este. En el lado de La Cabaña se ha cortado la loma que le da nombre en una gran extensión, vislumbrándose ya la importancia de la Vía Monumental que atravesará la nueva ciudad y que entroncará con el "cajón" número cinco del conducto sumergido.

DETALLES DE LA OBRA

EL trazado de un túnel, cualesquiera que sea su tipo, exige un estudio detallado de la constitución topográfica y geológica del terreno antes de comenzar la excavación. Sólo así es dable conocer la naturaleza de las rocas, la conductibilidad térmica de éstas —factor que influirá en la temperatura del conducto— y la existencia de capas acuíferas, a fin de proceder a la oportuna impermeabilidad que permita el trabajo.

Esta última condición acuífera, de permeabilidad de los terrenos, ha tenido lugar en la actual construcción del Túnel de La Habana. Antes de proceder a la excavación, y aún en el curso de la misma, la empresa constructora tuvo necesidad de gastar un millón de pesos en la impermeabilidad de diversas zonas, que por su cercanía al mar, o por constituir inclusive terrenos ganados al mismo mediante rellenos, filtraba agua en tal cantidad que impedían toda acción.

El procedimiento seguido para esta importante labor lo llamaremos "de construcción de roca artificial", una frase no técnica, de nuestra invención, que sin embargo dará al lector una idea de lo que queremos decir. Consistió la fabricación de roca artificial en la inyección, a gran profundidad, de una mezcla formada por cemento, silicato y ben-

tonite, en una medida exacta de cuarenta mil metros lineales. Solidificada la amalgama inyectada y formada la roca artificial en la profundidad antes anegada, fué posible la excavación para el dique seco, el dragado del canal del puerto y el acondicionamiento de los terrenos junto a ambas costas para dar acceso a las dos cabezas del túnel.

Vencidos los factores geológicos contrarios las obras del Túnel de La Habana, a su terminación, representarán un movimiento de tierra total equivalente a seiscientos mil metros cúbicos.

GARANTIA DE PERDURABILIDAD

MAS, no obstante lo expresado grosso modo con relación a las obras que se ejecutan para la realización del Túnel de La Habana, lo que —profanos en la materia— logramos colegir en nuestra larga visita a los trabajos de dragado, excavación y fabricación de las secciones, que constituyen la base de la vía en formación, quisimos nosotros excavar también en la historia de la empresa constructora, a fin de aportar a nuestra información elementos que sirvieran al lector para establecer su propio juicio en un hecho de indiscutible impronta histórica.

La Societé des Grands Travaux de Marseille, con sede en París, responsable del Túnel de La Habana, fué fundada en Francia el año 1892. Desde entonces ha venido ejerciendo su prolífica actividad en las realizaciones más disímiles en diversos países de Europa, Asia, África y las tres Américas.

Entre las obras por ella terminadas se hallan treinticinco caídas de agua, veintiséis de las cuales fueron ejecutadas en Francia y el resto en otros países europeos. Tales como las plantas hidroeléctricas de Kembs Ottmarsheim en el Rhin; las presas de Génissiat, de Dozères-Mondragon y Montelimar en el Ródano y de Castillon Chaudanne en el Véndón. Otras obras de gran magnitud debidas a la GTM se levantan en el África francesa, en Polonia, en Indochina y en Egipto.

Asimismo, ha edificado la GTM diecinueve plantas térmicas en Francia y en el África francesa y más de 178,000 mil metros de túneles en diferentes partes del mundo. A su

cargo están las caídas de agua del Nilo en Assouan, de una potencia de cuatrocientos mil kilowatts; las del río Paranaiba en el Brasil, calculadas para una fuerza de 350,000 kilowatts, y otras en varios países americanos.

Su participación en la construcción de veinte puertos franceses, once en África, cuatro en Italia y dos en la Argentina, sus trabajos en la educación de aguas y trazados de puentes, dan la medida de los poderosos recursos técnicos con que cuenta la Societé des Grands Travaux de Marseille, tanto en personal como en equipos, y son garantía de perdurabilidad, eficiencia y seguridad, para la obra que ahora realiza de enlazar La Habana de hoy con La Habana del porvenir.

ORGULLO DE LA HABANA

HASTA aquí, hemos querido dar a los lectores de EL MUNDO, en apretada síntesis, las primicias de lo que un día será el Túnel de La Habana, orgullo legítimo de la gran ciudad que se proyecta hacia el futuro como una de las más hermosas de América. Con el túnel en construcción la aldea quedará atrás, definitivamente olvidada en la escombrera de la historia. La nueva ciudad que se edificará en el Este pertenece ya al porvenir, a lo que vendrá a ser marco adecuado a la vida de nuestros descendientes.

El conducto submarino que hará posible la expansión de la urbe capitalina al otro lado de la bahía, no tendrá —no puede tener— por su corta extensión— la importancia que otros famosos túneles del mundo señalados en los comienzos de esta información. Mas, empero el bello escenario que sirve de acceso al túnel del Simplón —el mayor del mundo—, ningún habanero, ningún cubano —de ello estamos seguros— cambiaría el ambiente de su convulsa isla por las heladas cúspides alpinas.

El Túnel de La Habana, acorde con nuestro rápido progreso, no viene a ser, en fin de cuentas, sino un aporte más a los encantos de esta bulliciosa ciudad de San Cristóbal de La Habana, de cuyo túnel submarino en proceso volveremos a hablar en el próximo reportaje.

IP

Darán Helicópteros Avance Urbanístico A La Habana Vieja

*Texto de Angel Gutiérrez Cordovi
Fotografías de José Manuel Núñez*

El inicio de un programa privado para mejorar las condiciones del tránsito motorizado y de fácil circulación de peatones en una zona densamente poblada de la Habana Vieja, está a punto de comenzar, con la construcción del edificio de cuatro plantas, destinado a alojamiento de la Estación Terminal de Helicópteros.

Bajo la inspiración del señor Vladimiro M. Kressin, ciudadano cubano, el conocido arquitecto e ingeniero civil, Jorge Luis Echarte Mazorza, ha levantado el proyecto definitivo que permitirá el mejoramiento de la zona comprendida por la manzana de 5.500 metros cuadrados, haciendo la rehabilitación y transformándola por completo.

Ello determinará que, no menos de 1.300 metros cuadrados de terrenos que ahora son de la propiedad del Banco Nacional de Cuba, sean destinados a mejoramiento de la comunidad, pues permitirá hacer la ampliación de las cuatro calles —en esas cuadras respectivamente— de Mercaderes, O'Reilly, San Ignacio y Obispo, y que resultan vias tan angostas que es muy difícil la circulación de automóviles y del peatón por esa área.

El proyecto original del arquitecto Echarte y de sus co-asociados profesionales, se halla en estos momentos sometido a la consideración del Departamento de Urbanismo del Municipio de La Habana; de la Comisión Nacional de Arqueología y de la Junta Nacional de Planificación, pues requierese el estudio del mismo en su integridad ya que esa área es zona monumental colonial y deben cumplirse hasta requisitos muy pequeños para no fabricar un edificio que rompa la línea arquitectónica colonial.

Esta construcción que comprenderá un garaje central con capacidad para el parqueo de 200 automóviles, distribuidos a su vez en seis rampas especiales bajo techo; montaje de comercios con vista a las calles de la manzana; determina asimismo darle un ancho a las aterras de 1.66 metros, más 3.00 metros cuadrados para los portales, de modo que la circulación del peatón sea completa y esté resguardada de los elementos del trópico y del rodaje de los vehículos motorizados.

Y para completar ese gran mejoramiento se le da el doble de anchura a los tramos de calles de O'Reilly, San Ignacio, Obispo y Mercaderes, lo que estimase que contribuye a resolver las actuales dificultades del tránsito y estacionamiento de automóviles. El resto de los pisos, se destinarán a oficinas particulares. En cuanto a la azotea del edificio, se dedicará a Estación de Helicópteros con zona de aterrizaje y de despegue y salas para el movimiento de pasajeros.

El levantamiento de esta obra permitirá que el habanero dentro de pocos meses contemple que, la Habana Vieja de zona encalmada, se convierta, en esa faja, en centro de intensidad de movimientos.

En distintos eventos profesionales de arquitectos e ingenieros se ha venido solicitando que elementos capitalistas, en estrecha colaboración con el Gobierno de la República, debían llevar adelante la repoblación urbana de extensa zona de la Habana Vieja; pero esos proyectos no han pasado de la confección de los estu-

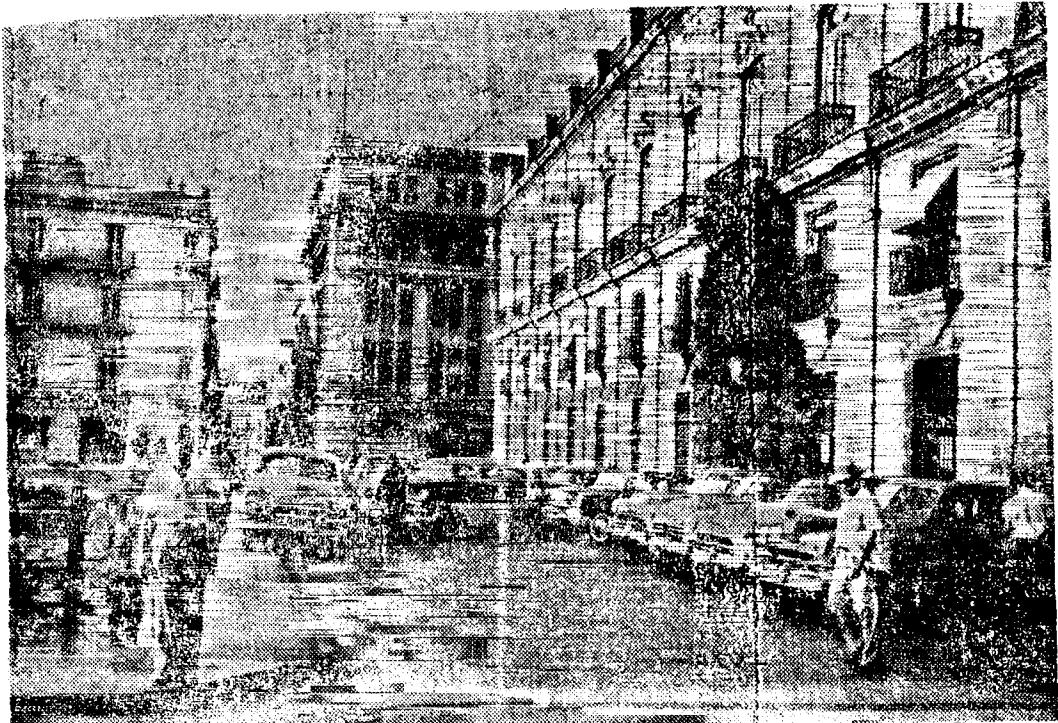
dios por sus autores porque, en un orden práctico, no se han podido viabilizar por causas que todos conocen.

Esta cuestión de transformación y remodelación de esa pequeña faja privada, precisamente por elementos particulares con visión completa, será el primer paso efectivo para demostrar que aquellos proyectos pueden desenvolverse, aún arriesgándose fuer-

tes sumas de dinero, como en este caso de la Terminal Helicópteros, cuyo costo es de \$2.500.000.00 y la entidad que lo impulsa está actuando bajo el potencial de \$5.000.000.00.

Finalmente, debemos de consignar que los terrenos mencionados, han sido cercados y por el personal competente se están haciendo las pruebas o caídas necesarias para saber, con exacti-

tud, las condiciones del subsuelo. Todo lo cual demostrará que si es aprobado por las autoridades competentes el proyecto del arquitecto Echarte Mazorra y de sus compañeros co-asociados, se registrará, sin dudas de ninguna clase, un movimiento general hacia darle mayor vida y por tanto transformar, la inerte masa de la Habana Vieja con sus antiguas edificaciones coloniales.



LA CALLE DE MERCADERES con el fondo del Palacio Municipal. Aquí se aprecian las dificultades del parqueo. Esa vía será ampliada y hermoseada.

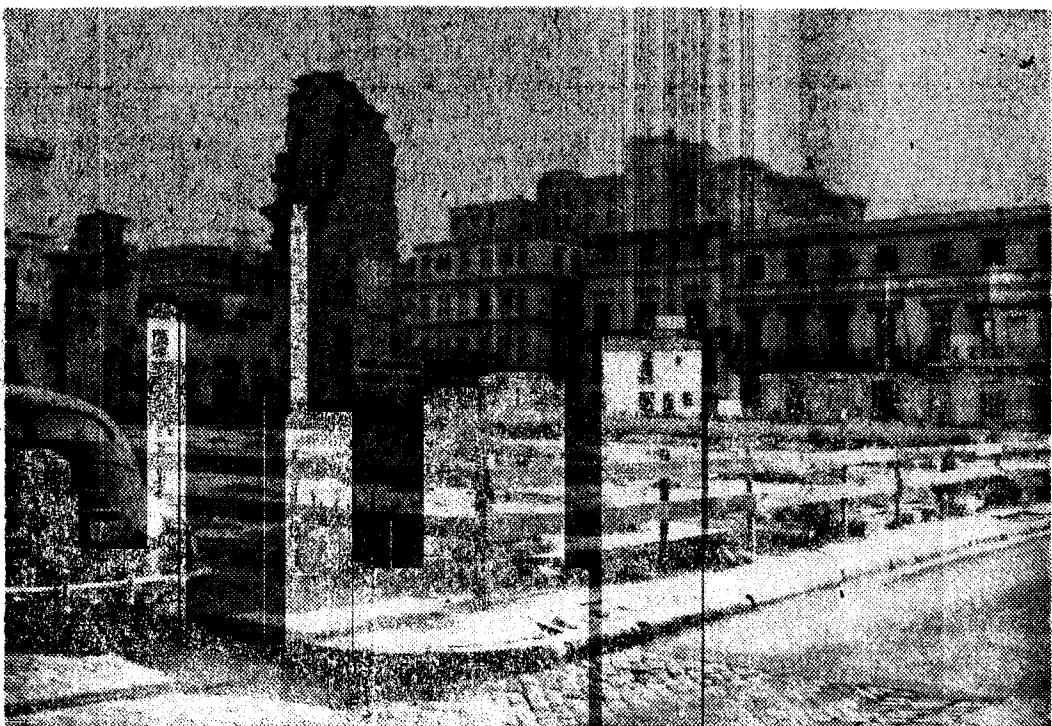


ARQUITECTO JORGE LUIS Echarte Mazorra, que con un grupo de arquitectos y colaboradores, ha ejecutado el proyecto para levantar el edificio de la Terminal de Helicópteros en la zona de La Habana Vieja.

Ip))

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

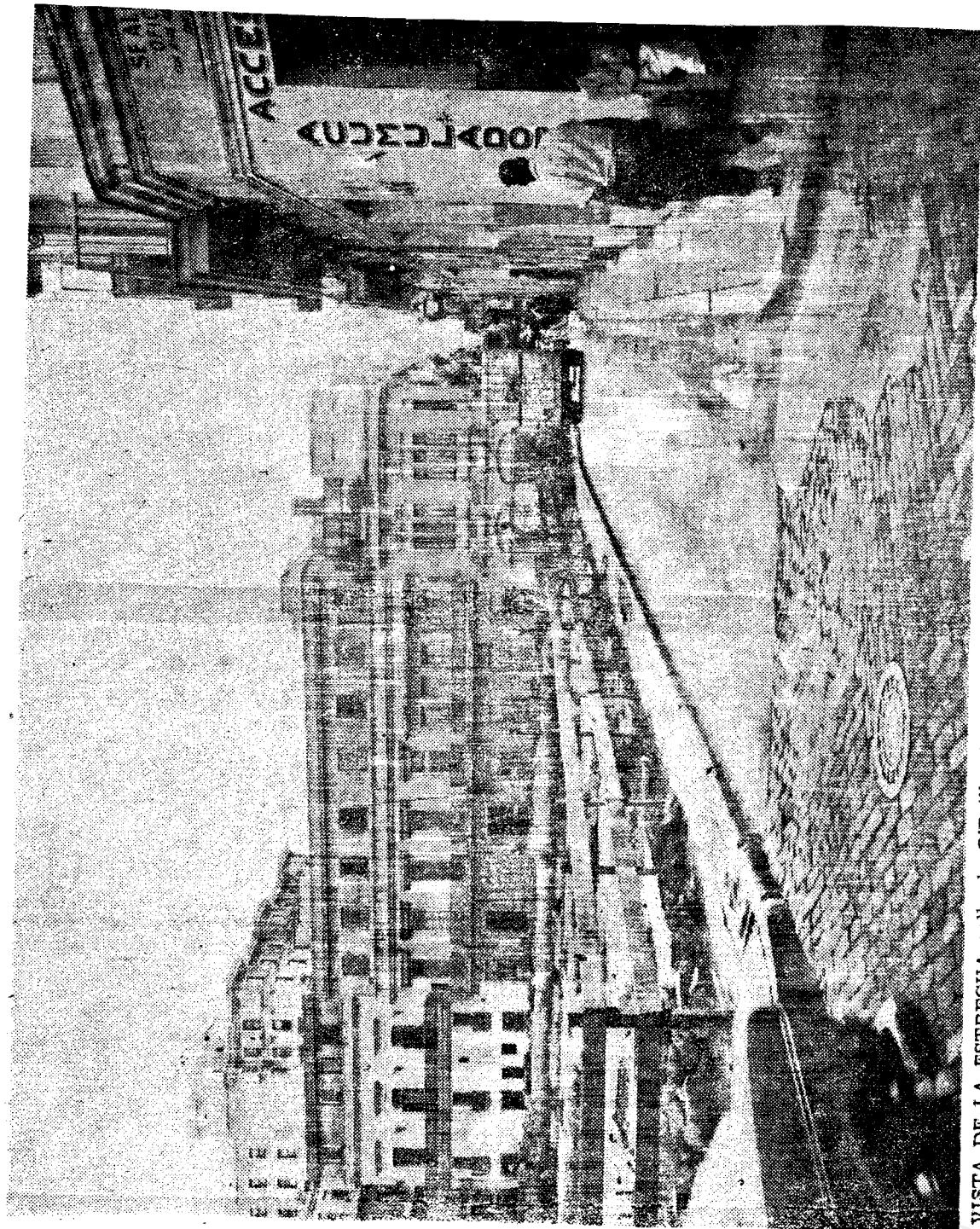


ESTOS TERRENOS SERVIRAN para emplazar el edificio de cuatro pisos de la Terminal de Helicópteros. Ya se ejecutan trabajos en el subsuelo.

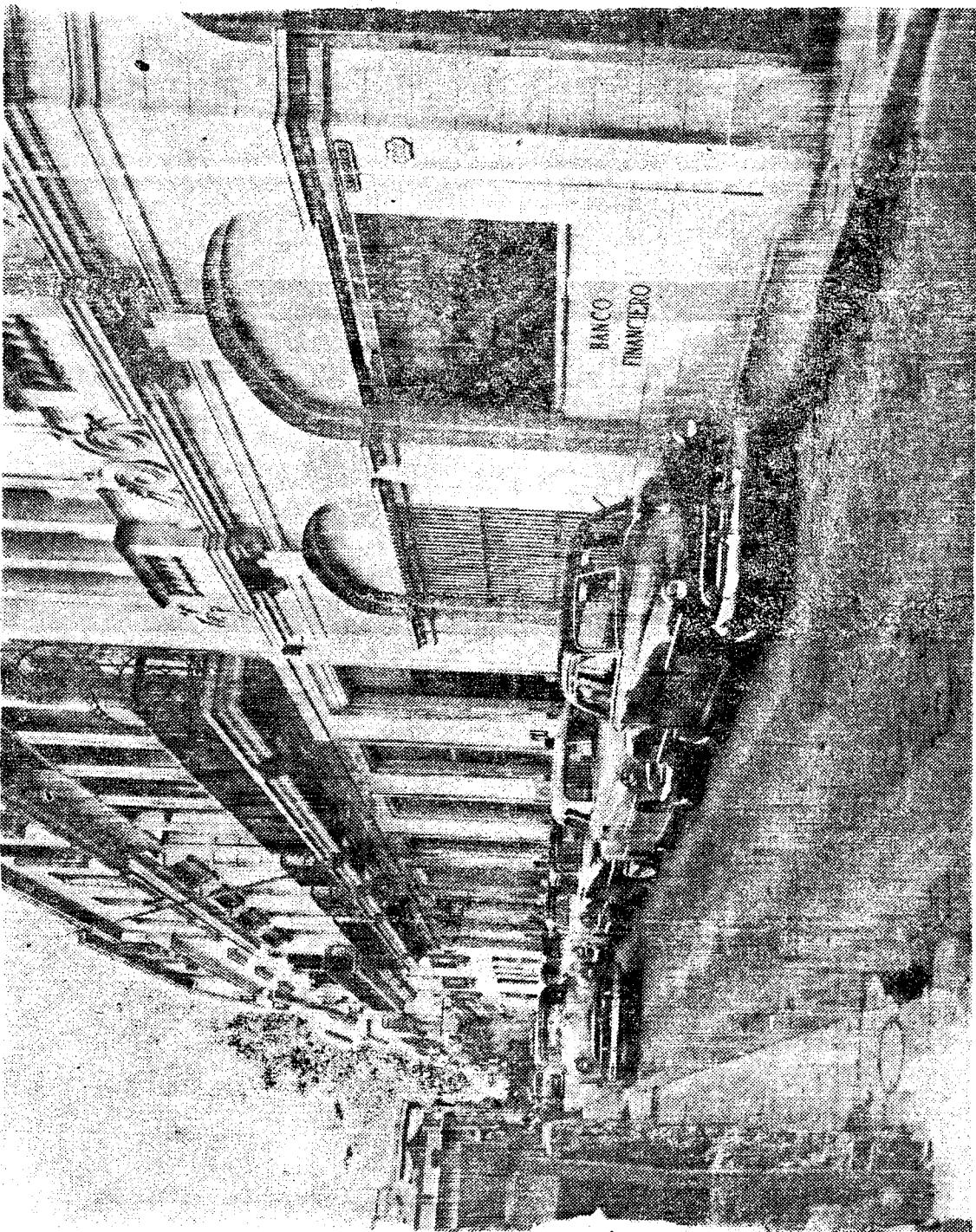
Ip

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

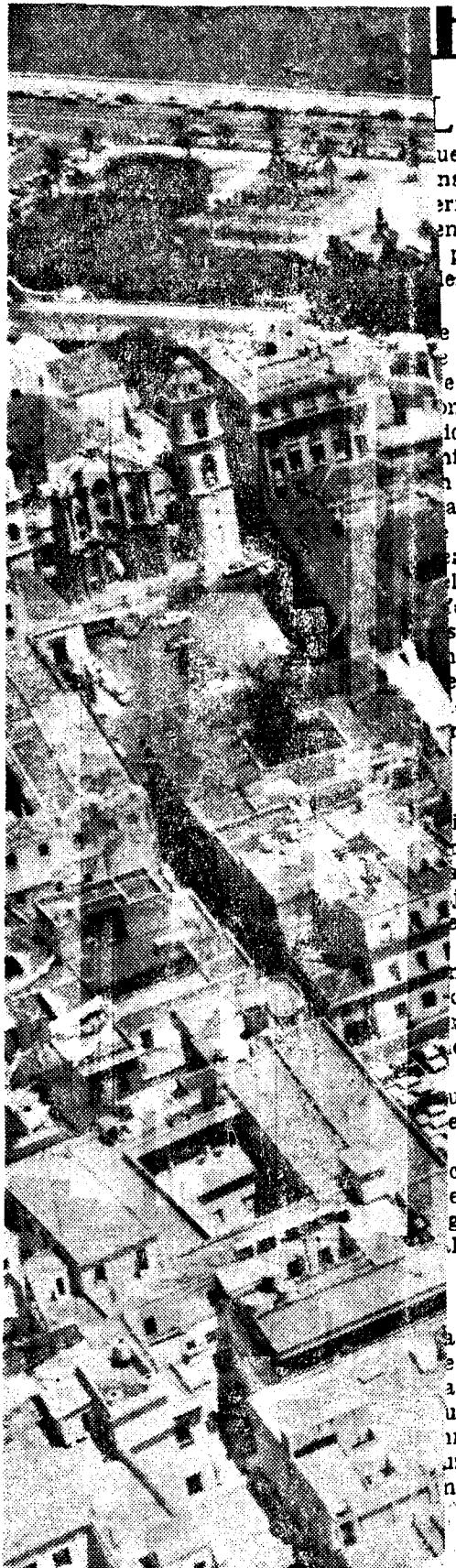


VISTA DE LA ESTRECHA calle de O'Reilly circundante a la Terminal de Helicópteros S. A., que al ejecutarse esa obra será ampliada en ese tramo al doble de su ancho, contribuyendo a resolver el problema del tránsito.



EN ESTA FOTOGRAFIA se aprecia la forma del parqueo irregular de automóviles en la calle de San Ignacio y que apenas da paso a otro carro. Esta vía será ampliada con la construcción de la Terminal de Helicópteros.

EL DOMINÓ



ESTA MAGNIFICA VISTA aérea muestra en primer término, al centro, el gran sol fabricación. A la derecha, el Palacio M. Malecón. A la izquierda, apreciase la Ca. apparentemente no romperá la linea arg para aterrizaje y despegue de helicópteros.

A tarde del sábado nos reveló la gran desgracia. Acepto que nada especialmente maligno hay en el sábado, que es un día como los otros, que no es lícito imaginarle na naturaleza predisposta a lo terrible—siquiera a los errores de la justicia. Y comprendiéndolo no puedo conernerme: afirmo que me fué antipático desde antes, como presintiese que sólo su luz podría revelarnos las heladas lezas, la minuciosa boca del Dominó.

Fué el crepúsculo. Es preciso aclarar que yo también se movido las piececillas sobre la negra encia, temblando ansiedad cuando me era posible triturar a la suerte entre dos números propicios; no tuve ninguna prevención contra el benigno juego, ni vi nunca en sus guíños excéntricas otra cosa que un propósito soñoliento. Así las reñones del piso de arriba pasaron, durante meses, como un estrépito natural que la simpatía hace tolerable; funase el vocero de los jugadores, cada sábado, al estruendo la ciudad; lo esperaba el oido; lo deseaba la costumbre. Pero ayer al crepúsculo dejé mi libro porque algo extraño coló el aire mismo: habían cesado por primera vez las vibraciones de la derrota y el amable berrear de los triunfos, coincidiendo con una gran pausa general. Cuando al fin entendi que desde hacia rato me inquietaba la increíble tensión de ese silencio fué que pude escuchar el golpe del marfil contra el mértil—an enorme, acompañado entrecocar de molares en la tarde.

* * *

El dueño de los altos es un hombre grueso, enorme, a quien veíamos conducir sus negocios envuelto, como un sacerdote antiguo, en la inmaculada escarcha de su dril blanco. ¿Era el dominó la justificación de su largo trabajo, la cisterna en que sumergía sus fuerzas periódicamente, refrescándolas? Me libra la más simple prudencia plantearme siquiera el tema del mercader; no preguntamos por qué se echan raíces cada vez más graves y sunosas ni es este el tiempo—¡ah del tiempo!—para permanecer en tan agradables laberintos. Me basta con saber que en su enorme semana de trabajo—bien entendido que complacía en sus esfuerzos, como una bestia que disputa con el útil poderío de sus músculos—que en su enorme semana de trabajo—inmóvil un instante, seguro bajo dril fresco—soñaba con el sábado como el día que se coge para mostrar que uno es el dueño de su vida, perdura la tarde en lo que no importa, en lo que es, incluso, go modesto, no una ostentación necesariamente, porque él es su gana real.

* * *

De los otros jugadores no he visto—no los conozco a nunca!—más que a un señor alto, cargado de hombros, e expresión grisácea; y un reflejo verde que dió la espalda de su mujer en la escalera. Nunca he logrado distinguir sus voces, porque se mezclan—se mezclaban—en el imenso clamoreo de los sábados. Lo cierto es que los izgaba por el traje de dril de mi vecino; los veía a todos envueltos en aquel blanco próspero.

* * *

Ahora, mientras escribo en el silencio de la terrible regua del Domingo, veo que el fulgor de ayer tarde ilumina otros incidentes que antes se disolvieron por trivialidad, sacándoles su color de avisos. Conservo aun la independencia necesaria para comprender que fué hace tiempo cuando advertí—sin entenderlo, volviéndome a acollar en mis costumbres—que su traje de dril blanco comenzaba a corromperse.

Una tos, que libre. Salmamente. Ito las ma del ancho Afue risueño. recuerdo la ida in necia inn do prolor en tumul la posició confusión me dejó e contra lo de los ter ocurre—n de él com ción de l por tanto minó. Si riendo co ahora co se vale d el Domin mi retóri vaga sen volvi a d

¿Cuán da, trivia puedo pi transform si logro e tud de lo plandor de la su porque n sa—etapa unos días toda la j sonriente tantes cu lidad son alberga a las fuerz mo, cuar arrojarlo santuario tiempo u conserve creciente

La t final: la cesa; ni se oír.

Esta irritació zagados. xible; es es el res como la



ESTA MAGNIFICA VISTA aérea muestra la zona de La Habana Vieja donde se trata de construir el edificio de cuatro plantas para la Estación Terminal de Helicópteros. En primer término, al centro, el gran solar de más de 5,500 metros cuadrados (ocupado por los numerosos automóviles allí parqueados) y que es el sitio indicado para esa fabricación. A la derecha, el Palacio Municipal seguido de la Antigua Plaza de Armas y el Palacio del Tribunal Supremo, con el Castillo de las Fuerzas y la Avenida del Malecón. A la izquierda, apreciase la Catedral de La Habana y la plaza que tiene a su frente, rodeado de los palacios y edificios coloniales. El edificio de cuatro pisos aparentemente no romperá la línea arquitectónica colonial de esta zona, constituyendo una extraordinaria novedad y con visión de futuro la construcción de ese edificio para aterrizaje y despegue de helicópteros; gran garage y zona de parqueo para 200 automóviles y la ampliación de las calles adyacentes a la construcción.

Tendrá Líneas Regulares el Servicio de Helicópteros

Expone el Señor V. M. Kresin las Diferentes Fases de ese Vasto Proyecto

Por ANGEL GUTIERREZ
CORDOVI

Especial Para *EL MUNDO*

No será utopía que desde la Habana Vieja se manipule el servicio de helicópteros, tanto de pasajeros como de carga, en un futuro más cercano de lo que pueda pensarse. La ejecución de diversas etapas dentro del magnífico y bien concebido proyecto, que incluyó la constitución de una compañía con \$5.000.000.00; arrendamiento de los terrenos donde se construirá la Terminal de Helicópteros y la confección del proyecto del edificio de cuatro plantas, cuya azotea de unos 4.000 metros de extensión será el helipuerto habanero, revelan bien claramente que se está en presencia de un programa bien estudiado.

El señor Vladimiro M. Kresin, es el pionero de estas actividades en Cuba. Es el presidente de la "Terminal de Helicópteros S. A." Nacido en Rusia y cubano por naturalización, hace unos 20 años que vive en nuestra República, pudiendo afirmarse que ama tanto a nuestra nación como odia el régimen prevaleciente en su país de origen, pues sabe mejor que nadie que allí la libertad está totalmente muerta.

Es hombre de iniciativa y de empresa. Fué presidente de la Compañía de Puertos y Navegación de Cuba, arrendataria de la Zona Franca de Matanzas, la que traspasó más tarde a la compañía organizada por don Carlos Núñez, el banquero que es el presidente de la entidad bancaria que lleva su apellido. El señor Kresin empezó, a principios de la Segunda Guerra Mundial, el transporte de mercancías cubanas a la Florida, por medio de goletas a motor. Después de este inicio, muchas otras compañías, siguiendo su ejemplo, utilizaron este medio para intercambiar miles de toneladas de artículos con aquellos puertos norteamericanos.

Servicios de Helicópteros

El señor Kresin dijo a *EL MUNDO* que la "Terminal de Helicópteros S. A." no tiene inten-

ción de operar ella misma los servicios de helicópteros en su edificio, limitándose tan sólo a las actividades del helipuerto, o sea, funcionando no solamente como una terminal de aterrizaje de helicópteros, sino dando a los mismos todo el servicio técnico necesario, venta de gasolina y aceites, piezas de repuestos, etc.

"Esto significa que la organización no participará eventualmente con una u otra compañía que opere los helicópteros, especialmente cuando se trate del llamado servicio de "taxi service". Ello quiere decir que si la compañía interesada en regir el servicio de helicópteros puede llevar a cabo sus planes sin ayuda ajena a la misma, la Terminal no tiene intención de entrar en el negocio. Pero si por el contrario faltare alguna ayuda a la misma, está en disposición de dar su apoyo a la creación de la nueva compañía de helicópteros, para prestar dicho "taxi service" o para una línea regular.

Declaró que "esperamos, basándonos en la experiencia que tienen las compañías de helicópteros en los Estados Unidos, Bélgica, Inglaterra, etc., que el primer año de servicio en la Terminal de la Habana Vieja sea especialmente de "taxi service" y helicópteros privados".

Se sabe que diferentes compañías azucareras, ganaderas, etc., están en negociación para la compra de sus propios aparatos helicópteros, asegurándose así un rápido y efectivo medio de transporte entre sus fincas e ingenios y la capital.

Las Líneas Regulares

Enfocó el señor Kresin la siguiente etapa del desarrollo de la comunicación por helicópteros y que será la creación de líneas regulares entre La Habana y diferentes puntos del interior de la República, tales como Varadero, Isla de Pinos, Finar del Río, etc. "Las líneas regulares entre estos puntos—declaró—y eventualmente entre La Habana y Key West o Miami, en la Florida, serán una realidad en los próximos tres o cuatro años, cuando salga la línea de producción de helicópteros con capacidad para treinta o cuarenta pasajeros con dos o tres motores. Estos helicópteros, los cuales se producirán por las com-

pañías norteamericanas e inglesas alrededor de 1958, tendrán una seguridad absoluta para el pasaje.

Como constarán de más de una hélice, en caso de necesidad pueden posarse en cualquier punto con la ayuda de las auxiliares. Estos grandes aparatos tendrán una velocidad crucero de más o menos 150 millas por hora, velocidad mucho menor que los aviones, pero suficiente para distancias cortas, además del ahorro de tiempo en el viaje hasta los aeropuertos, casi siempre instalados en las afueras de la ciudad.

"El futuro desarrollo del "helibus" revolucionará a su vez el desarrollo de las secciones residenciales de las grandes ciudades. Si se toma en consideración que el viaje desde repartos como Country Club y Santa Fe hasta el distrito comercial de La Habana no tomará más de cinco minutos por este medio, se comprenderá muy bien que las personas que viven en estos centros residenciales pueden estar en menos tiempo en sus oficinas en La Habana que las que viven en el Vedado u otros puntos más cercanos. Esto agranda la posibilidad para muchas personas de vivir en secciones residenciales a 50 ó 60 kilómetros de la ciudad sin tener que 10 ó 15 minutos el traslado al centro de la capital.

"Tomemos por ejemplo—señaló—el Supermercado de la ciudad de Los Angeles, en California. Este Supermercado está construyendo una pista de aterrizaje para helicópteros en su edificio, especialmente dedicadas a personas que viven fuera de la ciudad en fincas, etc., y que van a Los Angeles a hacer sus compras.

"Por supuesto, en el futuro, la Terminal de Helicópteros S. A., y su edificio no podrán servir a todo el desarrollo del tráfico de helicópteros, especialmente usando grandes aparatos de 30 ó 40 pasajeros. Será entonces necesario construir un muelle, tal vez en el Malecón, como se está llevando a cabo en estos momentos en la ciudad de Nueva York.

"En Nueva York, en el río Hudson, a la altura de la calle 30, se construye un muelle especial para el aterrizaje de helicópteros. Esto es prácticamente "down town", o sea el distrito comercial y financiero de Nueva York.

"La experiencia aprovechada de la organización y explotación de la Terminal de Helicópteros, podrá fácilmente ser usada, sin lugar a dudas, por la construcción de otras terminales en la misma Habana y en otros lugares de la República", significó el señor Kresin.

Otros Aspectos Interesantes

La Terminal de Helicópteros en viará a principios del próximo año

tres mecánicos de aviación de Cuba a tres diferentes fábricas de helicópteros en Estados Unidos, para aprender el manejo y funcionamiento de los aparatos. La organización ya trabaja en estrecha colaboración con el Departamento de Aviación del "Port Authority of New York", la máxima autoridad en organización y servicio de helicópteros en Nueva York, utilizando toda su experiencia y conocimientos de este asunto.

A parte del aspecto de los helicópteros, la construcción del edificio de la Terminal, como una moderna construcción para oficinas, comercios, etc., sin duda tendrá una influencia muy grande en la futura reconstrucción de la Habana Vieja. Con absoluta seguridad se puede contar que después de la terminación de este edificio, muchos inmuebles alrededor del mismo, serán remozados por sus propietarios, subiendo los valores de los mismos y casi todos los edificios adyacentes.

Por otra parte la construcción del túnel bajo de la bahía de La Habana sin duda aumentará también la importancia de la Habana Vieja como distrito comercial de la ciudad. Las calles de Obispo, Mercaderes, San Ignacio y O'Reilly, que ganarán muchísimo con la construcción de este edificio, sin lugar a dudas en los próximos dos o tres años contarán con otras modernas construcciones con calles más anchas, que cambiarian por completo la fisonomía de las mismas.

Esta reconstrucción de ninguna forma alteraría la belleza de las antiguas plazas existentes en aquella área, sino por el contrario, realzarian por contraste la belleza de las mismas.

Y también en el edificio de la Terminal de Helicópteros se construirá un restaurante de lujo, locales para barberías, etc., así como los comercios necesarios para un centro comercial de esta categoría. Aparte de esto, un garaje de 200 automóviles de capacidad, con toda su instalación ultramoderna, será también instalado junto con otros servicios públicos.

Terrenos e Inversión

La idea de construir la Terminal de Helicópteros en la Habana Vieja surgió en la mente de Kresin como consecuencia de sus contactos con hombres dedicados a la aviación, de modo especial Sikorsky, el famoso diseñador de aeronaves y ahora de helicópteros, y las grandes dificultades tenidas por el Banco Nacional de Cuba para la construcción de un edificio de quince pisos en la manzana de terrenos antes mencionada.

Kresin sopesó todos los factores que tenía ante si y comenzó a poner en juego sus planes. Lo primero que hizo fué asociarse con personas de consideración y valer en nuestros medios hasta llegar a la constitución de la compañía que él preside. Su directiva

3

está compuesta por Harris Fanjul, como vicepresidente; Dr. Jesús Valdés Castro, secretario; tesorero Jorge Luis Echarte y el doctor José Lavastida, como vice-tesorero.

Esta Compañía se constituyó por escritura pública el día dos de agosto de 1956, con un capital de \$5.000.000,00, de los cuales se suscribieron en ese acto \$1.000.000,00. La citada entidad hizo dos emisiones de acciones. Una de la Serie A. por \$4.000.000,00, de las cuales están en circulación, acciones por valor de \$1.500.000,00. La Serie B, la constituyen acciones por \$1.000.000,00 (emisión), de las cuales hay en circulación un millón de pesos.

Estas dos series de acciones fueron registradas en la Bolsa de Valores de La Habana y se cotizan en ese centro bursátil con la denominación de Terminal de Helicópteros S. A.

Por rescritura pública del siete de agosto de 1956, extendida ante el notario, doctor Augusto Maxwell, el Banco Nacional de Cuba concedió en arrendamiento a la Compañía Terminal de Helicópteros, S. A., por el término de 30 años, la manzana de terrenos de Mercaderes, O'Reilly, San Ignacio y Obispo.

El arrendamiento es por \$24,000 anuales y este alquiler será aumentado gradualmente en \$1,000 hasta llegar a \$50.000,00 anuales al finalizar la operación o fecha del cese del arrendamiento. Expirado aquel término, el edificio pasará a ser de la propiedad del Banco Nacional y éste estará en condiciones de realizar la operación que crea más conveniente. Esta escritura fué firmada por el Presidente de la institución doctor Joaquín Martínez Sáenz y el señor Vladimiro M. Kresin.

**PLANOS DE ESTACION
DE HELICOPTEROS**

El presidente de la empresa Terminal de Helicópteros, S. A., señor Vladimiro Kreisin, presentó ayer en el Municipio los planos firmados por el arquitecto director de la obra de construcción de dicha Terminal, que se proyecta en la manzana comprendida por las calles Obispo, San Ignacio, Mercaderes y O'Reilly, haciendo constar que han sido cumplidas todas las disposiciones de las Juntas Nacionales de Arqueología y de Etnología, de cuya autorización, según dijo, acordada el 19 de noviembre, ha sido informado el Director de Urbanismo.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Aplazan licencia a la Terminal de Helicópteros

Tiene que informar a la Junta de Planificación la entidad que la proyectó varios detalles

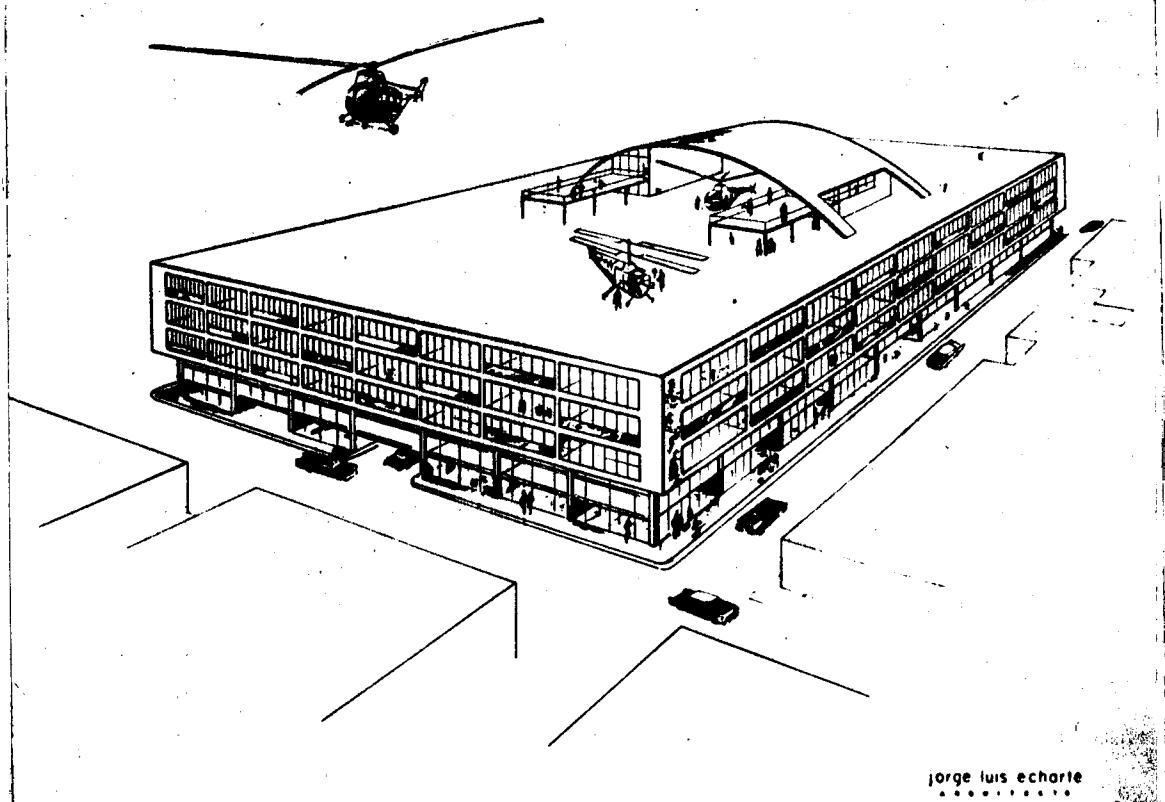
DA PERMISO DE OBRAS AL "DIARIO DE LA MARINA"

La Junta Nacional de Planificación acordó dejar sobre la mesa la solicitud de licencia de la "Compañía Terminal de Helicópteros", S. A., para la construcción de un edificio destinado a ese comercio, parqueo y terminal de helicópteros en la manzana integrada por las calles del Obispo, O'Reilly, Mercaderes y San Ignacio, hasta que por dicha entidad se eleve una información tan documentada sobre ese proyecto que incluya hasta las tarifas del servicio de transporte aéreo que piensa establecer en La Habana. Asimismo se acordó por la Junta solicitar asesoramiento de la Comisión de Aeronáutica Civil,

antes de conceder tal licencia.

Este doble acuerdo de la Junta Nacional de Planificación ha sido recibido con general beneplácito, pues numerosas entidades y urbanistas han protestado de que en sitio de ubicación histórica como el de la manzana antes indicada, donde se repudió antes por el Alcalde hasta la construcción del edificio central del Banco Nacional, se vaya a instalar ahora una actividad tan nueva como esa de los helicópteros que debe buscarse otro emplazamiento que no afecte el patrimonio urbanístico nacional.

Otro acuerdo tomado sobre distinto asunto por la Junta fué el de dar licencia al "Diario de la Marina", para refabricar su solar de Prado y Teniente Rey retirándose unos cuatro metros de la linea de propiedad por esta última calle, lo que al mismo tiempo de ampliar sensiblemente el ancho del pavimento de la calle y facilitar el tránsito de vehículos, permitirá en un futuro ensanchar la referida calle desde Prado al Parque de Cristo, lo que dejará ver todo el Capitolio Nacional con mejor visión.



Jorge Luis Echarte



Terminal de Helicópteros de La Habana

Proyecto hecho por el ingeniero Jorge Luis Echarte para la Terminal de Helicópteros, S. A., de La Habana. El edificio se levantará en la manzana (fotografía) comprendida entre las calles Obispo, San Ignacio, Mercaderes y O'Reilly.

tará en la manzana (fotografía) comprendida entre las calles Obispo, San Ignacio, Mercaderes y O'Reilly.

1957

IP
PATRIMONIO
MENTAL
OFICIAL AUTORIZADOR
DE LA

Autorizan la Terminal de Helicópteros

Aprobó el Alcalde J. L. Pozo la construcción del edificio, que será de cuatro plantas

COMENZARAN EN ESTE MES LOS TRABAJOS INICIALES

Después de una larga entrevista entre el Alcalde señor Pozo y el Jefe de Urbanismo, arquitecto Carlos M. Maruri, se dió a conocer oficialmente que el proyecto presentado por el señor Vladimir M. Kresin, presidente de la Cia. Terminal de Helicópteros, S. A., para la construcción de un edificio de 4 plantas con destino a ese servicio de transporte aéreo, había sido aprobado por el Mayor habanero visto el informe del Departamento de Arquitectura y de los enviados por la Junta Nacional de Arqueología y Etno-

logía y de la Junta Nacional de Planificación.

Las obras de este edificio se realizarán en la manzana de terreno que comprende las calles Obispo, San Ignacio, O'Reilly y Mercaderes, y que tendrá un área de excavación de unos 30 mil metros, siendo condicional que el frente sea tipo colonial por la calle Mercaderes, revestida de piedras (cantería) y armonizando con ésta las fachadas restantes, no pudiendo sobre pasar la altura del edificio del Palacio Municipal. Se pagará por arbitrios municipales, al expedirse la licencia alrededor de 23 mil pesos, considerándose que tendrá dicha construcción un costo de 3 millones y medio de pesos, a que asciende el financiamiento bancario. Estos terrenos son de la propiedad del Banco Nacional y lo han arrendado por un término de 50 años a la Cia. Terminal de Helicópteros, S.A.

Se anunció que los trabajos de excavación comenzarán después del 15 de Febrero, proyectándose terminar el edificio para fines de noviembre e inaugurar el servicio en el mes de diciembre del presente año, donde los habaneros podrán disfrutar de este sistema de transporte aéreo.

La zona de parqueo, que venía funcionando en estos terrenos desde que el Banco Nacional los adquirió, quedó cerrada desde el pasado mes de diciembre.

O B J E T A

Planificación la T. de Helicópteros

(ca. 1959)
Entiende que el Estado deberá
expropiar los terrenos de la
manzana: Obispo-Mercaderes

La Junta Nacional de Planificación acaba de recomendar que la manzana de terreno en la calle Obispo junto al Palacio Municipal, propiedad hoy del Banco Nacional de Cuba, sea adquirida por el Estado para dedicarla a plaza o área verde con árboles de sombra, que valoricen aquel soberbio monumento arqueológico de la antigua Plaza de Armas o que, si eso no es posible, se ajuste al edificio que se proyecta fabricar allí para Terminal de Helicópteros a unas condiciones mínimas.

Estas últimas, según el acuerdo de la última sesión celebrada por la JNP bajo la presidencia del Ministro de Obras Públicas, arquitecto Nicolás Arroyo Márquez, son en resumen las siguientes: que la altura total del edificio no exceda a la del Palacio Municipal por Mercaderes; que su finalidad principal sea proporcionar áreas de estacionamiento para vehículos; que se establezcan entradas y salidas para estos últimos tanto por San Ignacio como por Mercaderes y que se amplíen las calles circundantes.

También la Junta tomó decisión en cuanto a la pretensión de establecer un Servicentro en

la Plaza del Mediodía. El dictamen es desfavorable, ya que tal instalación constituiría un constante peligro de accidentes y entorpecería la fluidez del tránsito en la Autopista.

NO TRATA DE HELICOPTEROS

**La Junta de Planificación,
por falta de información**

En su última reunión la Junta Nacional de Planificación, presidida por el arquitecto Nicolás Arroyo, acordó:

No emitir criterio sobre el establecimiento de una Terminal de Helicópteros en la manzana comprendida por las calles de Obispo, O'Reilly, San Ignacio y Mercaderes, porque la información a ellos facilitada es insuficiente; recomiendan que esa manzana sea adquirida por el

Estado o Municipio y dedicada a Plaza o área verde con árboles de sombra; caso de no ser posible y se edifique, que el edificio no sea superior en altura al Palacio Municipal por la calle Mercaderes, con áreas de estacionamiento para vehículos, con entradas y salidas para los mismos tanto por San Ignacio como por Mercaderes; y que los frentes de edificación se retiren de las líneas de propiedad a fin de ampliar el ancho de las calles circundantes especialmente de las calles San Ignacio y Mercaderes, por las cuales se recomienda establecer entradas y salidas del estacionamiento.

Contra Servicentro en el Mediodía

También se manifiesta contra el establecimiento de un servicentro en la Plaza del Mediodía, porque las entradas y salidas de autos, situadas en la curva de la Autopista, constituirán un constante peligro de accidentes; y el funcionamiento del mismo entorpecería la fluidez del tránsito en la Autopista, por lo que recomienda la expropiación de los terrenos que se dedicarían a ese fin, para así asegurar la correcta utilización de los mismos como áreas verdes, con lo cual se contribuiría notablemente a la belleza del paisaje de los alrededores de la Plaza.

Informe de la Junta Para Planificación Sobre los terrenos para helicópteros

Aunque la Junta Nacional de Planificación recomienda que el terreno seleccionado para la Terminal de Helicópteros sea adquirido por el Estado o el Municipio para dedicarlo a plaza o área verde, con árboles de sombra, de no ser factible esta solución, considera imprescindible que el edificio se ajuste a unas condiciones mínimas.

Estas últimas, según el acuerdo de la última sesión celebrada por la JNP bajo la presidencia del ministro de Obras Públicas, arquitecto Nicolás Arroyo Márquez, son en resumen las siguientes: que la altura total del edificio no exceda de la del Palacio Municipal por Mercaderes; que su finalidad principal sea proporcionar áreas de estacionamiento para vehículos; que se establezcan entradas y salidas para estos últimos, tanto por San Ignacio como por Mercaderes y que se amplíen las calles circundantes.

En cuanto a la pretensión de establecer un Servicentro en la Plaza del Mediodía, el dictamen es desfavorable, ya que tal instalación constituiría un constante peligro de accidentes y entorpecería la fluidez del tránsito en la Autopista.

TERMINAL DE HELICOPTEROS

El acuerdo referente a la Terminal de Helicópteros adoptado por la Junta Nacional de Planificación está redactado en los términos siguientes:

Informar al Señor Alcalde Municipal de La Habana los siguientes particulares:

«Primero: La J. N. P. no puede emitir criterio sobre el establecimiento de una Terminal de Helicópteros en la azotea del edificio proyectado toda vez que la información suministrada por los interesados —a solicitud de la Junta— es insuficiente.

«Segundo: La recomendación de esta Junta para el uso del terreno y con vista a la reestructuración del sector de La Habana Antigua, es que el Estado o el Municipio adquieran la manzana de terreno para dedicarla a Plaza o área verde con árboles de sombra, siempre que se disponga de los medios económicos para ello.

«De no ser factible esta recomendación, no deberá autorizarse la construcción de edificio alguno que no se ajuste a las condiciones mínimas siguientes:

«a) Que su altura total no exceda de la del Palacio Municipal por la calle Mercaderes, como ha sido recomendado por la Junta Nacional de Arqueología y Etnología, debiendo comprobarse, como garantía para el futuro, que las secciones de hormigón y refuerzos de acero de los cimientos y columnas del edificio, sean las indispensables, dentro de un factor de seguridad normal, para sopportar las cargas del edificio que se proyecte.

«b) Que la finalidad principal del edificio sea proporcionar áreas de estacionamiento para vehículos, debiendo tener capacidad para un número de inferior al que actualmente se estaciona en la manzana de terreno donde se proyecta la edificación.

EXPEDIDA LA LICENCIA PARA LA CONSTRUCCION DE LA TERMINAL DE HELICOPTEROS

En la mañana de ayer y por el Departamento de Urbanismo del Municipio de La Habana, fue expedida al señor Viadimir M. Kresin, presidente de la Compañía Terminal de Helicópteros, S. A., la licencia para la construcción de una Estación para Helicópteros, en la manzana comprendida por las calles Mercaderes, San Ignacio, Obispo y O'Reilly, que constará de cuatro plantas y de estilo Co'onal.

Al ser liquidado el referido expediente correspondiente a la solicitud de dicha licencia, pudo comprobar el jefe de Liquidaciones, Antonio Z. Camaraza, que el terreno de esa obra mide una superficie de 23,586 metros cuadrados de fabricación, girándose por el municipio los recibos para el pago de los arbitrios, por la suma de \$21,760.40, entregándosele al señor M. Kresin, la licencia para dichas obras.

LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

INICIARAN LA CONSTRUCCION DE LA TERMINAL DE HELICOPTEROS

La próxima semana. "La Habana Vieja siempre será una zona comercial importante". dice V. M. Kresin

Con motivo de haber sido expedida por el Departamento de Urbanismo del Municipio de La Habana la correspondiente licencia para la construcción de una Estación para Helicópteros en La Habana Vieja, el señor Vladimiro M. Kresin, presidente de la Terminal de Helicópteros, S. A., declaró ayer que la semana próxima comenzarán las obras para el edificio de la citada Terminal en la manzana comprendida entre las calles Mercaderes, San Ignacio, Obispo y O'Reilly.

Exponiendo sus puntos de vista sobre el presente y el futuro de la zona comercial conocida con el nombre de Habana Vieja, el señor Kresin ha hecho las siguientes manifestaciones:

"Me gusta la idea de la Junta Nacional de Planificación, de construir parques en la Habana Vieja por las muchas ventajas que supondría para una buena urbanización. Estos parques en La Habana Vieja harían de esta parte de la ciudad una zona maravillosa con expansión para los niños y la descongestionarian, resolviendo el problema del tránsito; asegurando la buena marcha de los negocios allí establecidos y abriendo la posibilidad de otros nuevos con la facilidad de parqueo y tránsito. Lo que sucede es que, para llevar a cabo esas obras, el Ayuntamiento de La Habana necesita de cien a ciento cincuenta millones de pesos o que los bancos u hombres de negocios establecidos en La Habana Vieja le regalen los edificios que sería necesario

expropiar. Pero ni los bancos ni los hombres de negocios pueden regalar sus propiedades a nadie y el Ayuntamiento, para llevar a cabo las obras a que me refiero, tendría que comprar las propiedades, proyecto de todo punto imposible.

"Para una rehabilitación adecuada de La Habana Vieja, hay que ir a la construcción de calles más anchas y de nuevos edificios con parqueo interior que eliminan el parqueo en las calles. Esto es exactamente lo que va a hacer la Terminal de Helicópteros y ésa es la solución. Pero en este momento se ha de tomar en consideración, no sólo el problema del edificio de la Terminal de Helicópteros, su estilo, su funcionalidad o sus proporciones; todo ello es secundario. El problema es si La Habana Vieja ha muerto o no como zona de negocios y centro financiero de la capital de la República y si se va a producir un desplazamiento de los negocios y las finanzas hacia el Vedado, concretamente, hacia la calle 23; esto es si de La Habana Vieja vamos a hacer un museo o no. Mucha gente cree sinceramente que los negocios se desplazan hacia la calle 23 del Vedado, y que La Habana Vieja está muerta; que los funerales oficiales sólo es cuestión de tiempo y, naturalmente, para ellos es una sorpresa que se construya un gran edificio en los terrenos del Banco Nacional, situados detrás del Ayuntamiento porque, desde su punto de vista, es un mal ejemplo, ya que ello estimulará a otros propietarios a modernizar sus edificios y malogrará el desplazamiento que creen inevitable hacia el Vedado. En su agresividad y energía de cosa joven, quienes propongan el desplazamiento de La Habana Vieja como centro de negocios niegan a ésta el derecho a vivir. Pero lo cierto es que nadie puede hacer proyectos de planificación de la capital de la República sin tomar en consideración los cientos de millones que hay invertidos en La Habana Vieja. No tener en cuenta esto, sería provocar una catástrofe económica y llevar a cero el valor de las propiedades de esta parte de la ciudad. La Habana Vieja es el centro geográfico de la capital y nada ni nadie puede anular su importancia como centro de negocios comparable al "down town" de la ciudad de Nueva York. En definitiva, todo ataque a la Terminal de Helicópteros, es en el fondo una cortina de humo para eludir este problema entre La Habana Vieja y la Nueva."

INICIARAN LA CONSTRUCCION DE LA TERMINAL DE HELICOPTEROS

La próxima semana. "La Habana Vieja siempre será una zona comercial importante", dice V. M. Kresin

Con motivo de haber sido expedida por el Departamento de Urbanismo del Municipio de La Habana la correspondiente licencia para la construcción de una Estación para Helicópteros en La Habana Vieja, el señor Vladimiro M. Kresin, presidente de la Terminal de Helicópteros, S. A., declaró ayer que la semana próxima comenzarán las obras para el edificio de la citada Terminal en la manzana comprendida entre las calles Mercaderes, San Ignacio, Obispo y O'Reilly.

Exponiendo sus puntos de vista sobre el presente y el futuro de la zona comercial conocida con el nombre de Habana Vieja, el señor Kresin ha hecho las siguientes manifestaciones:

"Me gusta la idea de la Junta Nacional de Planificación, de construir parques en la Habana Vieja por las muchas ventajas que supondría para una buena urbanización. Estos parques en La Habana Vieja harían de esta parte de la ciudad una zona maravillosa con expansión para los niños y la descongestionarian, resolviendo el problema del tránsito; asegurando la buena marcha de los negocios allí establecidos y abriendo la posibilidad de otros nuevos con la facilidad de parqueo y tránsito. Lo que sucede es que, para llevar a cabo esas obras, el Ayuntamiento de La Habana necesita de cien a ciento cincuenta millones de pesos o que los bancos u hombres de negocios establecidos en La Habana Vieja le regalen los edificios que sería necesario

expropiar. Pero ni los bancos ni los hombres de negocios pueden regalar sus propiedades a nadie y el Ayuntamiento, para llevar a cabo las obras a que me refiero, tendría que comprar las propiedades, proyecto de todo punto imposible.

"Para una rehabilitación adecuada de La Habana Vieja, hay que ir a la construcción de calles más anchas y de nuevos edificios con parqueo interior que eliminan el parqueo en las calles. Esto es exactamente lo que va a hacer la Terminal de Helicópteros y ésa es la solución. Pero en este momento se ha de tomar en consideración, no sólo el problema del

edificio de la Terminal de Helicópteros, su estilo, su funcionabilidad o sus proporciones; todo ello es secundario. El problema es si La Habana Vieja ha muerto o no como zona de negocios y centro financiero de la capital de la República y si se va a producir un desplazamiento de los negocios y las finanzas hacia el Vedado, concretamente, hacia la calle 23; esto es si de La Habana Vieja vamos a hacer un museo o no. Mucha gente cree sinceramente que los negocios se desplazan hacia la calle 23 del Vedado, y que La Habana Vieja está muerta; que los funerales oficiales sólo es cuestión de tiempo y, naturalmente, para ellos es una sorpresa que se construya un gran edificio en los terrenos del Banco Nacional, situados detrás del Ayuntamiento porque, desde su punto de vista, es un mal ejemplo, ya que ello estimulará a otros propietarios a modernizar sus edificios y malogrará el desplazamiento que creen inevitable hacia el Vedado. En su agresividad y energía de cosa joven, quienes propugnan el desplazamiento de La Habana Vieja como centro de negocios niegan a ésta el derecho a vivir. Pero lo cierto es que nadie puede hacer proyectos de planificación de la capital de la República sin tomar en consideración los cientos de millones que hay invertidos en La Habana Vieja. No tener en cuenta esto, sería provocar una catástrofe económica y llevar a cero el valor de las propiedades de esta parte de la ciudad. La Habana Vieja es el centro geográfico de la capital y nada ni nadie puede anular su importancia como centro de negocios comparable al "down town" de la ciudad de Nueva York. En definitiva, todo ataque a la Terminal de Helicópteros, es en el fondo una cortina de humo para eludir este problema entre La Habana Vieja y la Nueva."

LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

EL PROYECTO PARA UNA TERMINAL DE HELICOPTEROS FUE APROBADO

ab. 5/957.

Costará \$3.500,000... La inaugurarán en diciembre.
Aumentó la demanda de sus 2 emisiones de acciones

El proyecto para la construcción de una Estación Terminal para Helicópteros, presentado al Ayuntamiento por el señor Waldimir M. Kresin, como Presidente de la Compañía Internacional de Helicópteros, S. A., fué aprobado por el Alcalde, señor Justo Luis Pozo, según se anunció, después del informe favorable del Departamento de Arquitectura y Urbanismo, en el cual consta que dicha obra será realizada en la manzana comprendida por las calles de Obispo, Mercaderes, O'Reilly y San Ignacio y que el proyecto fué aceptado también por la Junta Nacional de Arqueología y Etnología, así como por la Junta Nacional de Planificación.

En vista de esa aprobación, se procederá a la expedición de la licencia, en la que se advertirán las modificaciones introducidas al primitivo proyecto, que comprenden que la fachada estará por la calle Mercaderes; que el edificio será de cuatro plantas, de estilo colonial, revestido de piedra, armonizando con las fachadas de edificios de la zona en que quedará enclavado.

El edificio tendrá un área de fabricación de 28,000 a 30,000 metros, y abonará un derecho, por nueva construcción de \$24,000, constando que se invertirán en la obra no menos de \$3.500,000, y que el contrato de arrendamiento a dicha empresa será por 50 años.

El interesado, señor Kresin, informó en el Municipio que las excavaciones comenzarán a mediados del presente mes y que las obras terminarán en noviembre de este año, inaugurándose la Estación en diciembre.

Con motivo de haberse concedido la mencionada licencia, en la Bolsa de Valores de La Habana se notó una corriente de optimismo que se tradujo en demanda de las dos emisiones de acciones de la Terminal de Helicópteros S. A.

IPD

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

PRESENTE Y FUTURO DE LA HABANA VIEJA

**ASEGURAN SU FUTURO LA PERMANENCIA
DE IMPORTANTES NEGOCIOS Y TAMBIEN
DIVERSOS PROYECTOS DE GRAN ALCANCE**

CON motivo de la construcción de una Estación para Helicópteros en la manzana comprendida entre las calles Mercaderes, San Ignacio, Obispo y O'Reilly, han vuelto a la actualidad los puntos de vista sobre el presente y el futuro de la gran zona comercial conocida con el nombre de la Habana Vieja.

Es absurdo sostener que esa vasta zona se ha de considerar como cosa del pasado, porque la propia realidad presente se encarga de demostrar lo contrario, advirtiéndose solamente los cientos de millones de dólares que hay invertidos allí.

No hay que confundir el crecimiento de la ciudad y de la población, que aumenta, naturalmente, las zonas industriales y comerciales, con la desaparición de unas y la resurrección de otras. Es un fenómeno que se contempla en todas las grandes ciudades.

La propia situación de la Habana Vieja, junto a los muelles, la constante y actual residencia en ese dilatado sector de grandes instituciones bancarias, de diversos comercios, oficinas de profesionales, corredores de aduanas, agentes de seguros, etcétera, aseguran no sólo su actual situación de zona comercial, sino que la hacen idónea para el futuro, demostrándolo así proyectos bien conocidos de expansión.

En reciente oportunidad se planteó la cuestión, sosteniéndose polémicas en las que intervieron urbanistas, industriales, profesionales y hombres de negocios, llegándose a una conclusión cierta: que no existe ni podrá existir lo que se puede calificar de un desplazamiento total de los negocios hacia otras zonas.

Repetimos que no debemos confundir desplazamiento con expansión. De la misma manera que nadie puede oponerse, sino por el contrario aplaudir el nacimiento de zonas comerciales con todos los adelantos modernos, que dan mayor auge y prestigio a la capital de la República, ha de estimularse el engrandecimiento de la tradicional zona comercial y profesional de la Habana Vieja.

Lo otro sería sostener un criterio estrecho de dar vida a unos para eliminar a otros; eliminación, que, por otra parte, se hace imposible porque no pueden desconocerse razones geográficas, económicas y de otra índole basadas, como dijimos, en grandes inversiones y beneficiosos proyectos para el futuro.

Con sobrada razón se ha dicho que no se pueden hacer proyectos de planificación de la capital de la República sin tomar en consideración esos cientos de millones de pesos que hay invertidos en la Habana Vieja, a no ser —y esto sería otro tremendo absurdo— que se quiera provocar una catástrofe económica y llevar al cero el valor de las propiedades de esa parte de la ciudad.

Lo artificial no puede triunfar ante lo real. Y lo positivo es, que junto a la gran expansión de La Habana en otras zonas, se mantiene y progresá, con un futuro muy cierto, la tradicional zona comercial de la Habana Vieja.



7 de febrero 1957

Iniciadas las obras de la Terminal de Helicópteros

Son inauguradas las obras del edificio para la Terminal de Helicópteros de La Habana que se levantará en la manzana comprendida por las calles O'Reilly, Obispo, San Ignacio y Mercaderes. Un tractor inicia las labores de excavación en presencia de los señores Emérico Kabos, Adolfo Merino, doctor Adalberto Me-

neses, Luis Echevarría, Vladimir Kresin, presidente de la empresa; doctor José Regalado, ingeniero Jorge Luis Echarte y Luis Echevarría. En una de las fotografías, cambiando impresiones sobre la obra (de izquierda a derecha) el señor Echevarría, el ingeniero Echarte y el señor Kresin. (Fotos Oller).

Dp

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

2

69



IP

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

3

70



IPD

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Feb. 19 1937

Vladimiro Kresin y señora de Kresin.

IPD

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

LOS SISTEMAS
DE TRANSPORTE

La primera

línea de helicópteros de
12 pasajeros, en estudio

Posible que sea la de Terminal-Cotorro-San José de las Lajas... Irán tres mecánicos a EE. UU. a especializarse

La primera línea de helicópteros será establecida, casi con toda seguridad, entre San José de las Lajas y el Cotorro y el edificio de la Terminal. La creación de esa primera línea regular está garantizada por el acuerdo preliminar entre la empresa operadora y varias industrias ubicadas en esas poblaciones y que tendrán sus oficinas centrales en el edificio de la Terminal de Helicópteros.

Los aparatos que cubrirán esa primera ruta tendrán una capacidad de 12 pasajeros.

De este modo, los altos funcionarios de esas industrias tendrán la posibilidad de contar con el medio de transporte aéreo más seguro del mundo y llegar a sus oficinas en cinco minutos, que es lo que tardarán los helicópteros en trasladarse de San José de las Lajas a La Habana Vieja.

A fin de brindar un servicio eficiente y seguro con personal enteramente cubano, el presidente de la Terminal de Helicópteros, señor Vladimiro M. Kresin, anunció que a principios del mes de mayo enviará a los Estados Unidos a tres mecánicos cubanos para que estudien el funcionamiento y mantenimiento de los motores de esas naves aéreas.

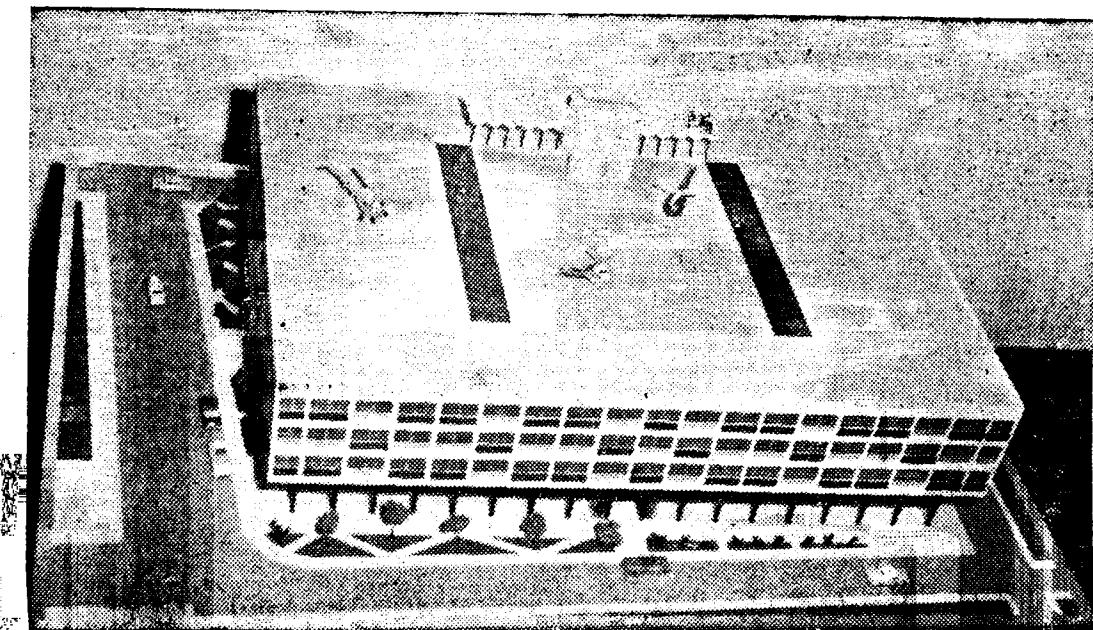
Un director general tendrá a su cargo la parte técnica de la explotación de la Terminal de Helicópteros. Al propio tiempo, la empresa estudia el establecimiento de otras líneas regulares.

IP

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Edificio Terminal de Helicópteros



UN CENTRO IDEAL para Bancos, Compañías de Seguros, Oficinas de Correos, mineros y petroleros, mercantiles y profesionales, adaptable a las más variadas necesidades.

ESTACIONAMIENTO interior con capacidad para más de 300 automóviles. Preferencia para los Inquilinos de Locales.

CAFETERIA (Self-Service) y Restaurante de Lujo.

TODAS LAS COMODIDADES están en el propio Edificio: Comisiones de Correo y de Vapores, Oficinas de Cablegramas, Agencias de Viajes, etc.

AIRE ACONDICIONADO en todo el Edificio y en sus 5 Modernas Planta

:TODO COMO SI USTED ESTUVIERA EN VENEZUELA

INFORMES EN HABANA 258. TELEFONOS M-6000

LOS HELICOPTEROS SON BUEN NEGOCIO

(Condensado de "The Wall Street Journal" por Selecciones del Reader's Digest)

Hace 10 años Knute Flint no tenía un centavo. Acababa de licenciarse de la fuerza aérea, donde había ganado unas cuantas medallas por hazañas tan singulares como pilotear un avión Catalina en misiones de salvamento en las Islas Aleutas y mandar un escuadrón de helicópteros en China. Terminada la guerra, pudo haber regresado a concluir sus interrumpidos estudios universitarios, pero había concebido la idea de que el helicóptero tenía un porvenir brillante en el mundo comercial y tenía que ponerla

a prueba. El tiempo le dió la razón. Hoy sus helicópteros operan en cinco continentes y él dirige 11 compañías asociadas que durante el año de 1955 tuvieron ingresos por valor de 1,600,000 dólares.

El primer problema de Flint consistió en encontrar algún capitalista que fuera tan temerario como él. Marchó a Los Angeles, donde se dedicó por las noches a ganar el sustento suyo y de su esposa vendiendo cepillos a domicilio. De día se las ingenia para que lo invitaran a almuerzos de agrupaciones como los Leones, los Kiwanians, los Optimistas y otras por el estilo, para quienes pronunciaba charlas en las que relataba sus aventuras de guerra, haciendo gran hincapié en el papel desempeñado por los helicópteros. Como había presentido, siempre se le acercaban al final tres o cuatro hombres de negocios para hacerle preguntas sobre cosas que habían despertado su curiosidad. Y Flint, el vendedor, trataba siempre de aprovechar estas coyunturas para encontrar capital que aventurar en su negocio.

Necesitó nueve meses para encontrar quien financiara el proyecto: un tal Enrique Armstrong, dueño de una red de hoteles para automovilistas. Armstrong aportó 15,000 dólares a la iniciativa de los helicópteros; un sobrino suyo, Juan Armstrong, puso una cantidad igual; y la nueva empresa obtuvo un préstamo bancario de 30,000 dólares. Aparte de unos 20,000 dólares más que engrosaron sus fondos desde entonces, más una abnegada reinversión de los beneficios obtenidos, ese es todo el capital que jamás poseyó la compañía, a pesar de lo cual actualmente declara un valor neto de 1,300,000 dólares.

La Compañía A-F (Armstrong Flint) de Helicópteros, que empezó a operar con dos aparatos Bell 47-B, se encargó desde un principio de toda clase de misiones imaginables. Trasportó todos los materiales para la construcción de una iglesia en el fondo del Gran Cañón del Colorado; ayudó a instalar un trasmisor de televisión en la cima de una montaña; hizo un estudio del Valle de la Muerte, y trasportó en la Navidad un nú-

mero desconcertante de papas Noel. Además de esto, firmó un contrato para patrullar 2,500 kilómetros de cables eléctricos de alta tensión sobre montañas, en parajes donde las perturbaciones atmosféricas presentaban grandes riesgos a la aviación.

Para lograr un original efecto cinematográfico, Flint montó una cámara en su helicóptero, voló casi a ras del mar, se remontó al llegar a un escarpado risco y terminó enfocando el objetivo a través de la ventana de un faro. En otra ocasión trasladó a un buscador de oro con su esposa a su campamento, que había quedado aislado por un desprendimiento de tierras. A la señora hubo que ponerle un contrapeso al otro lado del helicóptero... Pesaba 140 kilos.

El primer trabajo realizado por Flint fuera de los Estados Unidos fué en Alaska, donde hizo vuelos por cuenta del Servicio de Cartografía del Ejército. Los expedicionarios vivian en tiendas de campaña, y fueron muchas las veces que la señora Flint se levantó a las dos y las tres de la madrugada para hacer el desayuno de todos. El verano era corto, pero las horas de luz diurna eran muchas, por lo que los pilotos hacían vuelos de fantástico número de horas de duración para aprovechar el tiempo. Un día, Flint estuvo en el aire 17 horas.

NOTABLE EMPRESA

En el otoño de 1951 llegó una carta extraña de profético significado. Preguntaba cuánto cobraría la compañía por trasportar provisiones desde un punto de la costa hasta otro punto situado 40 kilómetros en el interior de tupida selva. La carta, procedente de Nueva York, era de una casa cuyo nombre nunca había oido Flint: la Corporación Asiática de Petróleos.

¿De qué costa sobre qué océano le hablaban? ¿De qué selva? Flint pidió detalles.

La Asiática de Petróleos resultó ser la oficina de compras para una sucursal de la Royal Dutch-Shell, la segunda compañía petrolera del mundo. La costa era la de la Nueva Guinea holandesa, casi al otro extremo del mundo. Los hombres de ciencia de la Shell estaban tropezando con grandes dificultades para penetrar en la selva de palmeras con el fin de hacer sus observaciones sísmicas y de gravedad en busca de petróleo. ¿Podría un helicóptero mantenerse en el aire sobre la selva y bajar hombres y abastecimientos por medio de un cabrestante y un cable?

Flint contestó que eso resultaría demasiado peligroso, y preguntó a su vez: "¿Por qué no despejan un trozo de selva?"

martz 14-53

La Shell ya había intentado esto para permitir a una nave aérea arrojar provisiones con paracaídas, pero había descubierto que una numerosa cuadrilla de hombres necesitaba seis semanas para talar un espacio suficientemente ancho y retirar los pesados troncos.

En consecuencia, Flint hizo un viaje de estudio a la Nueva Guinea y penetró en la selva con una partida de 10 hombres. En un día despejaron un espacio del tamaño preciso para que en él descendiera un helicóptero. Dejaron los árboles desparramados por el suelo, según habían caído, y sobre los tocones construyeron una plataforma de aterrizaje. Tras varias tentativas Flint logró reducir a medio día el tiempo necesario para despejar un sitio, con el trabajo de 20 hombres y el uso de sierras de cadena movidas con motor de gasolina. Consiguió un contrato experimental de seis meses, y envió sus helicópteros desde los Estados Unidos. Para principios de 1953 ya había demostrado que podía abreviar las exploraciones de la Shell hasta cerca de la tercera parte del tiempo normal y reducir el costo en un 40 por ciento. Desde entonces, los helicópteros Armstrong-Flint han estado siempre allí.

Con este éxito, la compañía de helicópteros empezó a obtener tantos negocios en partes remotas de la tierra que pronto tuvo que suspender sus vuelos en los Estados Unidos por falta de aparatos y personal, aun después de haber ampliado rápidamente su flota. La compañía ayudó a un equipo de hombres de ciencia daneses a explorar los helados parajes contiguos a la base aérea de Tule, en Groenlandia. También se adentró en Egipto, donde ha destinado hasta siete helicópteros a las tareas impuestas por un contrato que actualmente tiene con la Compañía Petrolera Egipcio-Norteamericana.

Como las arenas de Egipto están sembradas de minas cargadas dejadas allí durante la Segunda Guerra Mundial, ha habido que discurrir un método de protección del personal. Primero, un helicóptero se mantiene inmóvil a unos 35 cms. del suelo mientras que un especialista se inclina hacia fuera sosteniendo un detector de minas y comprueba la seguridad que ofrece un espacio suficiente para saltar a tierra. Una vez cerciorado de que no hay peligro, desciende del aparato, que se aleja a buscar a un geólogo provisto de su equipo de exploración del terreno. Para cuando regresa el aparato, el técnico de minas ha comprobado ya la seguridad del espacio suficiente para su aterrizaje. Después, el helicóptero se eleva con el especialista y pone rumbo al punto siguiente para repetir la operación. Esta misma técnica se ha llevado a Libia, donde la Compañía Petrolera Oasis busca petróleo en el subsuelo de viejos campos minados.

EQUIPOS

Las distintas compañías Armstrong-Flint poseen helicópteros ligeros Bell y van a adquirir el 49 por ciento de las acciones de Aerotécnica, S. A., compañía venezolana que es dueña de otros 11 aparatos. Estos últimos están des-

tinados para entrar de lleno en el campo de la exploración petrolera en Hispano América.

Además, las compañías A-F tienen dos Sikorskys S-55 (de tipo pesado, capaces de trasportar cargamentos de más de 800 kilos), y tres nuevos S-58, cada uno de los cuales tiene una capacidad de carga de dos toneladas.

En la Nueva Guinea holandesa uno de los S-55 no sólo cargó una máquina perforadora desmontada, alrededor de kilómetro y medio de tubería de taladrar, láminas de cartón estampado y hierro galvanizado para viviendas, y un tanque de agua, sino que, una vez en el sitio donde se hacían los trabajos, funcionó como grúa le construcción para colocar cada cosa en su puesto. El trasporte de los materiales, si se hubiera empezado por abrir carretera a través de la selva, hubiera tardado

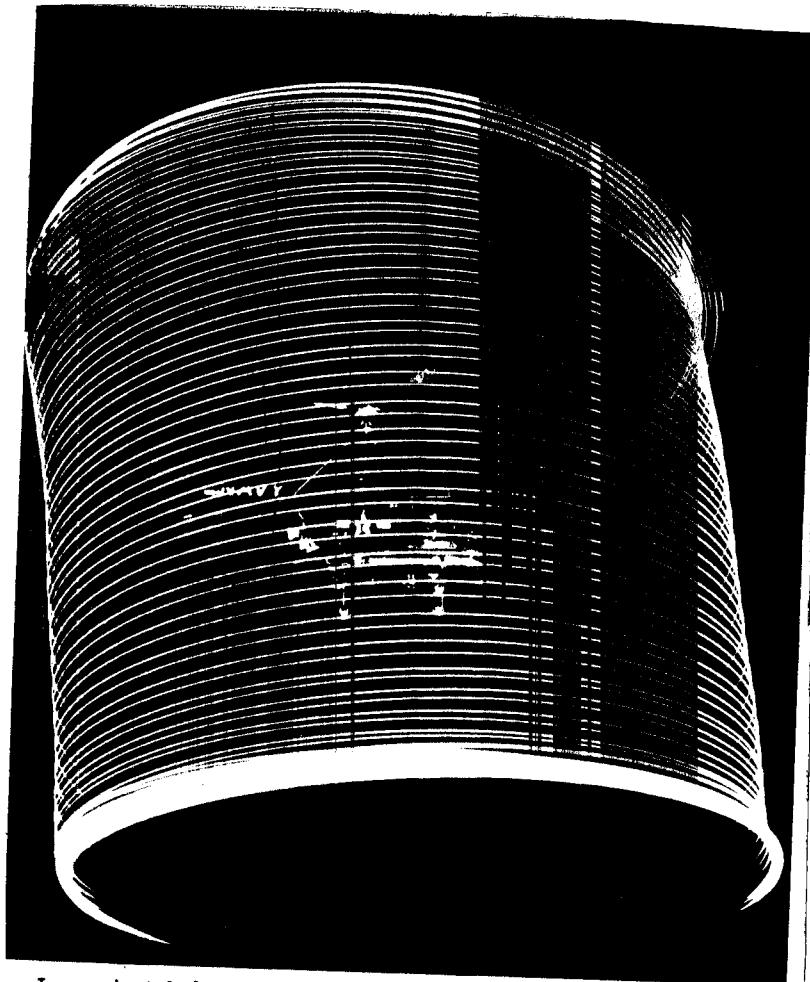
un año; gracias al helicóptero, en cambio, las perforaciones comenzaron en seis semanas.

Ambos S-55 están ahora contratados para trasportar hombres y materiales hasta plataforma de perforación ancladas al fondo del mar a 40 kilómetros de la costa de Borneo, donde durante gran parte del año las enormes olas impiden el uso de embarcaciones.

Quien crea que los vuelos en estas condiciones hacen estremecerse a los pilotos, no conoce su temple. En realidad, tienden a procurarse todavía emociones extra. Un día, en el borde de un claro de la selva virgen de Nueva Guinea, el piloto Alejandro Wheeler encontró una serpiente pitón de cuatro metros y le disparó varios tiros. Pensó que sería un trofeo excelente, y en consecuencia cargó sus 70 kilos en el asiento adyacente al suyo y emprendió el vuelo de regreso a la base.

Esto no tendría nada de extraordinario, desde luego... si el presunto cadáver no hubiera "resucitado". Entonces se planteó una competencia para ver si habría de ser Wheeler o la serpiente quien manejase los mandos. Wheeler no se puso a discutir con ella; se limitó a abrir la puerta y esperar los resultados. Cuando el helicóptero aterrizó, sus compañeros pudieron ver que la situación estaba dominada completamente. No ocurría nada de particular, con excepción de una serpiente que se retorcía enrollada en los pontones, con la cola todavía dentro de la carlinga.

3



Luces instaladas en el rotor de un helicóptero dibujan en la noche una figura geométrica de sorprendente precisión. La igualdad en la separación de las líneas evidencia la uniformidad en la maniobra, una de las razones que hacen del helicóptero un medio de transporte con singulares ventajas.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

4

1962



Muchas veces los aparatos de la Compañía Armstrong Flint han sido contratados para conducir pescadores aficionados a lugares alejados y casi inaccesibles por otras vías. Esta pareja se prepa-

ra para un recorrido por distintos parajes de excelente pesca. El helicóptero está dotado de pontones que le permiten acuatizar en cualquier parte.

Dp

PATRIMONIO
DOCUMENTALOFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

5



La utilidad múltiple del helicóptero se evidencia en esa fotografía: el Embajador norteamericano en España, John Davis Lodge, es trasladado de un submarino a un crucero al visitar varias unidades de la armada que realizan maniobras en el tráneo.

Dp

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



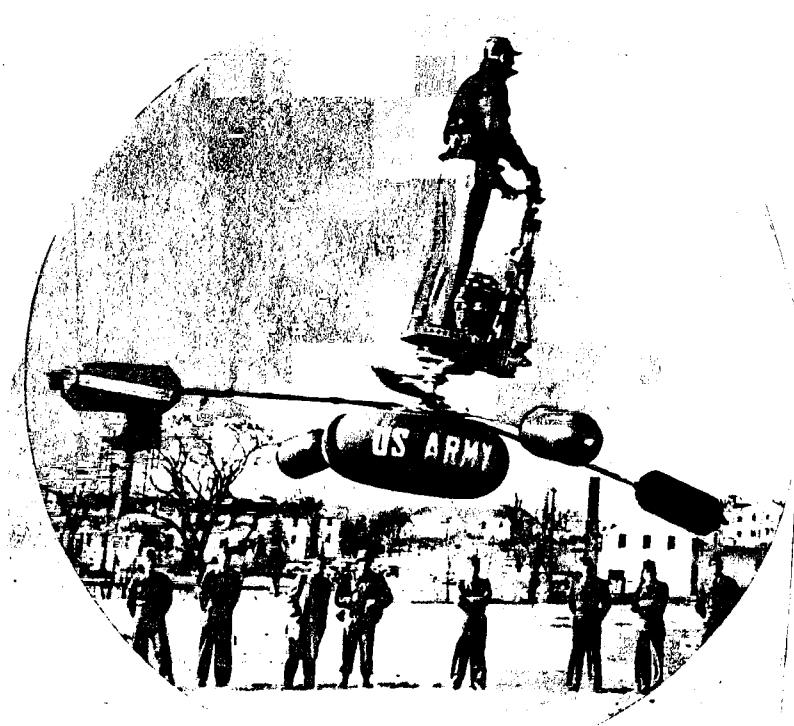
Sobre la azotea de un hotel de Chicago desciende un helicóptero conduciendo pasajeros que han llegado al aeropuerto Midway, en las afueras de la ciudad. Un recorrido que en automóvil toma casi una hora, lo realiza el helicóptero en cinco minutos.

Dp))

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

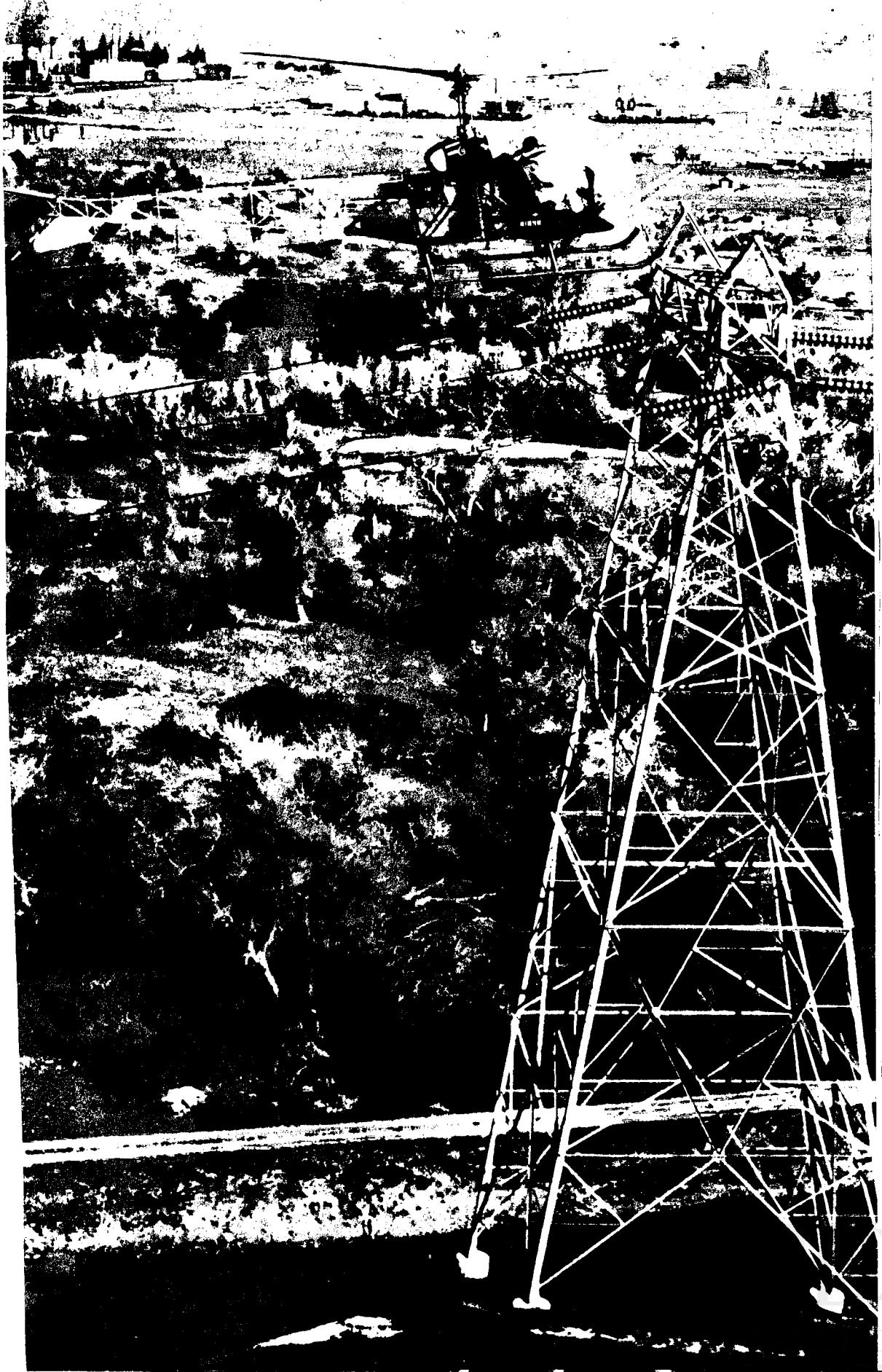
8



Entienden los expertos aeronáuticos que el helicóptero individual para uso civil será realidad en poco tiempo. Este modelo, llamado "heliciclo", es ensayado por el ejército norteamericano como medio de dar mayor movilidad a la infantería.

Ip

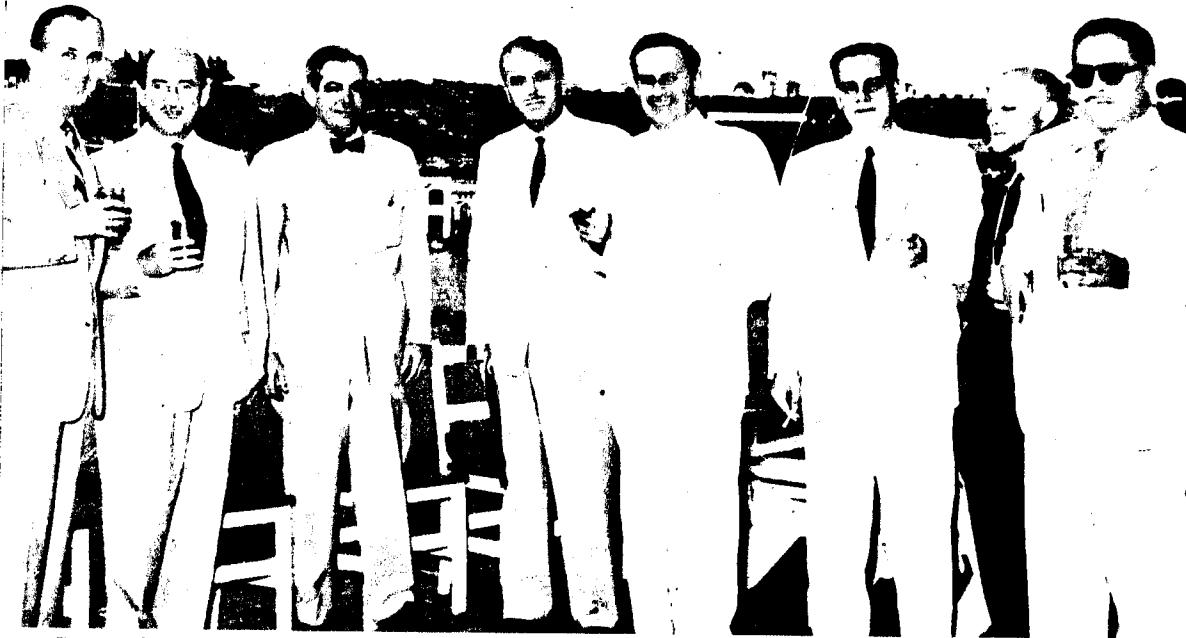
PATRIMONIO
DOCUMENTALOFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



9
Una de las tareas encomendadas a la Compañía Armstrong-Flint: recorrer en busca de posibles averías, 2,500 kilómetros de líneas conductoras eléctricas de alta tensión. Esta

81
tarea a través de bosques y montañas que por tierra sería penosísima y muy costosa, la realizan los helicópteros con sin igual rapidez y eficiencia.

DE PLANES PARA SU FUNDACION



Grupo de asistentes al "cocktail" que en el Club Náutico Internacional ofreció el señor Harry Fanjul, vicepresidente de la Terminal de Helicópteros, para tratar sobre la organización del Old Havana Club, que se instalará

en el edificio que se construye para la citada Terminal. De izquierda a derecha, señores Fanjul, Jesús Valdés Crespo, Alfonso Fanjul, Marcelino García Beltrán, Vladimiro M. Kresin, Jesús Regalado y Arturo C. Mora.



En un brindis, Vladimiro M. Kresin, Harry Fanjul, Jesús Valdés Crespo e Higinio Fanjul.

EL MUNDO DE LA HABANA



Concurrencia al "cocktail".



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Contrato para construir la Terminal de Helicópteros

El señor Vladimiro M. Kresin (derecha) y el arquitecto Emilio Cosculluela se estrechan la mano tras firmar el contrato que otorga la construcción del edificio para la Terminal de Helicópteros, entidad que preside el señor Kresin, a la Compañía Constructora Emilio Coscu-

lluela, S. A. Están presentes, de izquierda a derecha, los señores Adolfo G. Merino, doctor José Regalado, vi-

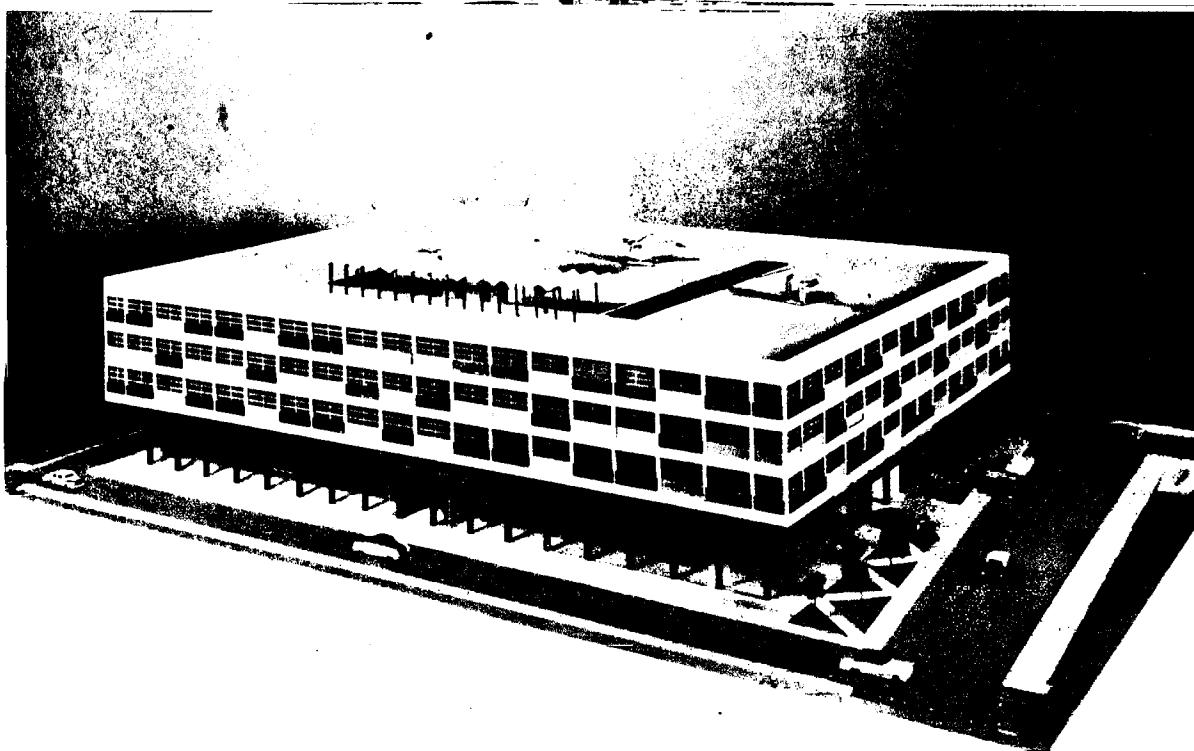
cetoscadero de la Terminal; doctor Jesús Valdés Crespo, secretario; ingeniero Jorge Luis Echarte, tesorero, y Harry Fanjul, vicepresidente.



Servicio de taxi aéreo de la Terminal 25 de Helicópteros 1957

Uno de los helicópteros modelo 44 diseñados originalmente para fines militares y que la Vertol Aircraft Corporation, de Morton, Pennsylvania, fabricará para uso civil. La Terminal de Helicópteros de La Habana ha establecido negociaciones con la citada empresa a fin de adquirir varios de estos aparatos. Tienen capacidad para 15 ó 20 pasajeros con todo su equipaje y alcanzan una velocidad de 130 kilómetros por hora, teniendo un radio de acción de 800 kilómetros. La Terminal espera operar estos helicópteros aún antes de terminar su edificio. Los utilizará en el llamado servicio de taxi, en viajes entre La Habana, Varadero y otros centros turísticos de Cuba.

1958



Terminal de Helicópteros de La Habana

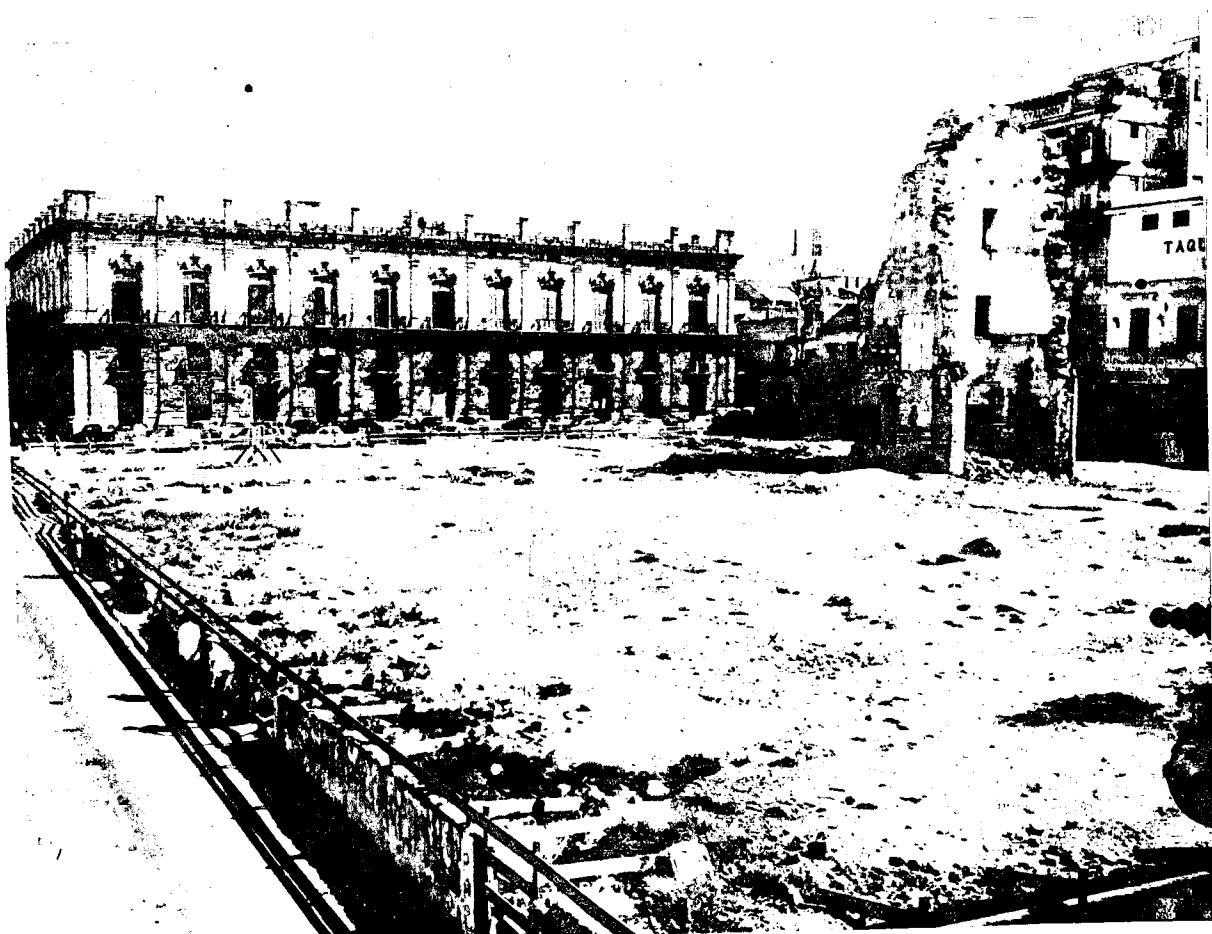
En la manzana limitada por las calles Obispo, O'Reilly, San Ignacio y Mercaderes, toma forma el edificio que será la Terminal de Helicópteros. Una vez terminado y puesto en funcionamiento este centro, podrá disponer La Habana de un servicio de helicópteros que, al igual que en grandes ciudades europeas como París, Amberes y Berna, proporcionará una rápida comunicación con las pobla-

ciones, zonas industriales y turísticas de sus cercanías, obviando las dificultades del tránsito urbano e interurbano. En estas fotografías, tres etapas en el proceso de creación de la Terminal de Helicópteros: los terrenos yermos donde se construye, tal como eran hace unos meses; el estado actual de las obras, y lo que será el edificio ya terminado.



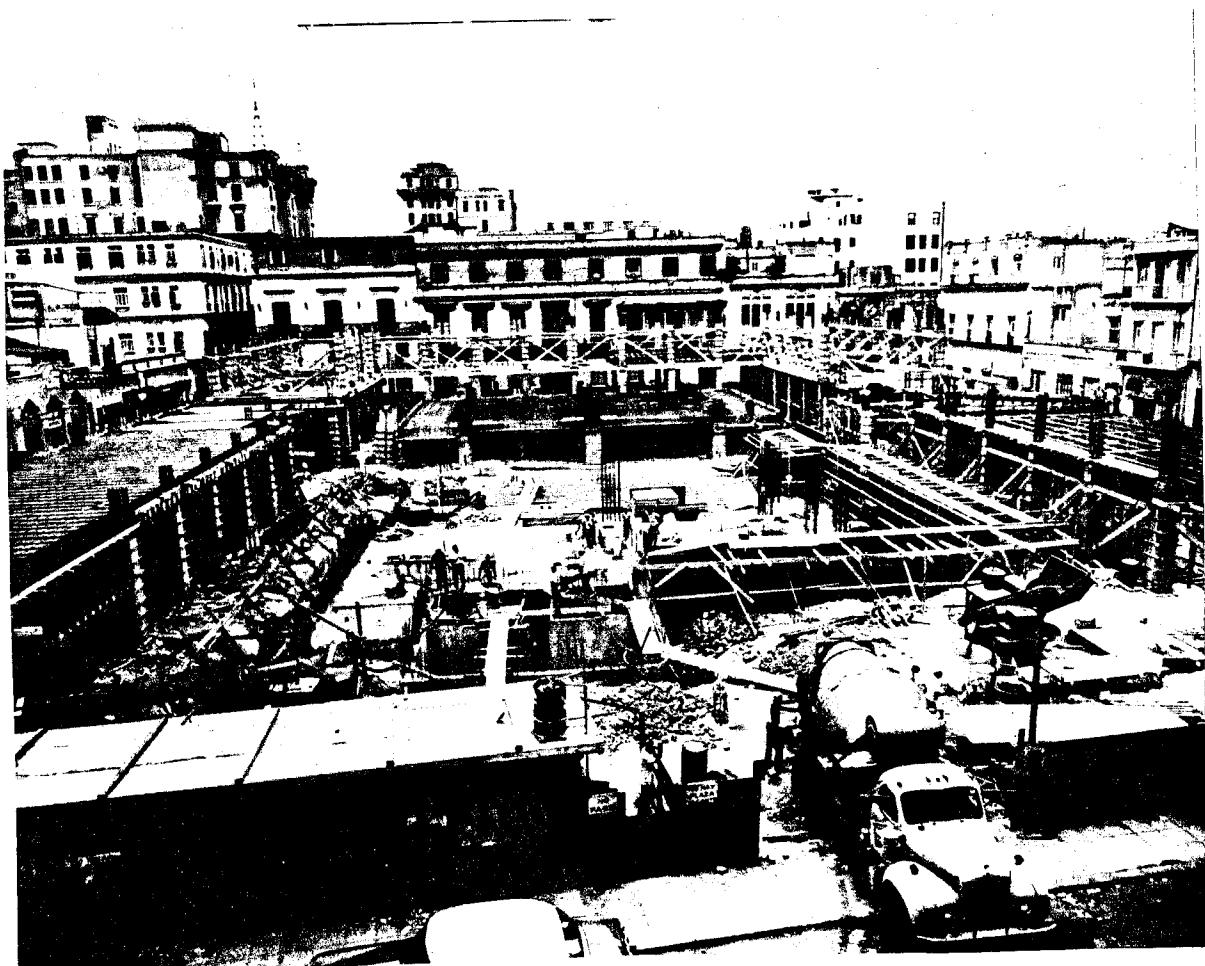
PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



P D

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



HELICOPTEROS PARA CUBA

El Excmo. Sr. A. S. Fordham C. M. G. Embajador de la Gran Bretaña en Cuba acompañados del Ingeniero Julio Iglesias y de la Torre así como de una representante de la casa suministradora, comentando las ventajas de los helicópteros "Westland" S-55



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

LA ASOCIACION
DE EJECUTIVOS

Producirán

en Cuba helicópteros
en escala comercial

Más baratos que los de EE.
UU. con fines militares...
Hay en el país 300,000
televisores *julio 24*

La próxima producción en escala comercial de helicópteros cubanos, para usos civiles y a precios contrastantes con los de los Estados Unidos, dedicados a fines militares, fué anunciada ayer por el ingeniero Juan de la Cierva Hoces, en la sesión almuerzo de la Asociación de Ejecutivos de Cuba.

El ingeniero de la Cierva Hoces es sobrino del desaparecido ingeniero español Juan de la Cierva, inventor del autogiro.

También usó de la palabra el señor Harry Fanjul, vicepresidente de la Terminal de Helicópteros, quien ratificó lo dicho por el ingeniero De la Cierva Hoces, y señaló qué en la Terminal en construcción es posible ver muchos helicópteros cubanos. *1958*

En relación con la intervención del ingeniero español De la Cierva en el desarrollo de la navegación aérea mediante la aplicación de alas giratorias el señor Fanjul repitió la lectura del párrafo íntegro de su anterior conferencia, el cual dice así: "Después de la Primera Guerra Mundial, el Ejército Americano y las autoridades militares de Europa empezaron a pensar que el helicóptero tenía posibilidades para uso militar y dieron su apoyo para el desarrollo de varios modelos. En esa época es digno de mencionarse el modelo construido por el gran genio español Juan de la Cierva, quien denominó el mismo con el nombre de autogiro".

De conformidad con lo anterior, el ingeniero De la Cierva Hoces añadió: "Es indudable que el invento del autogiro representó un jalón decisivo en el desarrollo de la aplicación de las alas giratorias".

"Pronto se verán helicópteros producidos por nosotros en Cuba para la Compañía Cubana de Aviación, volando en la Terminal de Helicópteros de La Habana."

"La producción en Cuba de helicópteros para usos civiles se hará de manera económica. Hoy toda la producción se destina a usos militares. En Estados Unidos una máquina de tres o cuatro plazas cuesta unos cien mil pesos. Nosotros daremos nuestros esfuerzos a la producción de máquinas civiles, de cuatro o cinco plazas, a un costo oscilante entre diez o quince mil pesos."

Luego habló de los heliports y los helystops, esto es, de los helipuertos o terminales, y las plataformas dispuestas de modo que los helicópteros puedan dejar y recoger pasaje y carga en ellas. Al hacerlo así, expresó que espera que las condiciones que se impongan en Cuba a estos tipos de construcciones o establecimientos sean más generosas que en los Estados Unidos, de modo que se facilite el desarrollo de este renglón de la navegación aérea.

El disertante principal de la sesión almuerzo de ayer lo fué el señor Miguel Angel Gutiérrez Torroella, quien trató acerca de la televisión en Cuba. Hizo sucinta historia del desarrollo de la misma en Cuba partiendo de 1950 "cuando en medio de un escepticismo casi general, comenzó a transmitirse por el Canal 4 los juegos de base ball".

"Concluida lo que fué aquella gran atracción de teleaudiencia —agregó— los productores pasaron a incrementar la programación. La inversión requerida para ello fué enorme, y sufrieron pérdidas en extremo sensibles, no compensadas hasta mucho después.

"Hoy, ocho años después, podemos enorgullecernos de ser uno de los países donde la televisión está más desarrollada, tanto por el número de empresas operantes, como por el número de aparatos receptores con que cuenta la población.

"Existen en la actualidad trescientos mil televisores en toda la República. Y La Habana se cuenta entre las tres o cuatro primeras ciudades del mundo en materia de televisión. Tan solo New York y Los Angeles cuentan con siete canales en operación. La Habana tiene seis y, además, es de los pocos sitios en que funciona la televisión en colores."

A continuación el señor Gutiérrez pasó a explicar detalles técnicos de organización, de programación y de extensión por toda la isla a través de emisoras satélites que fueron complementados después, mediante un recorrido industrial de la Asociación a la planta CMBF y a Televilla.

EL PROXIMO RECORRIDO INDUSTRIAL

Concluida la disertación del señor Gutiérrez, el presidente De la Gándara anunció que el segundo recorrido industrial, organizado por el señor Ronald C. Levy y el doctor Leslie Pantin, consistirá en una visita a la fábrica de gomas de la Goodrich, el día 27 de agosto en horas de la noche.

Yer
LOS SISTEMAS
DE TRANSPORTE

Inauguran el helipuerto habanero en diciembre próximo *agosto 22/958.* El primero en Cuba. Invitados expertos de E. U. para su instalación... Se denominará San Joaquín

Una exposición internacional de helicópteros se proyecta ofrecer entre los días 10 y 17 de diciembre de este año, al inaugurarse el Helipuerto de San Joaquín, en La Habana, que será el primero en Cuba y uno de los primeros de la América Latina. Al respecto se informó lo siguiente:

La construcción del edificio Terminal de Helicópteros ya entró en sus últimas etapas y la administración de la compañía espera que en noviembre de este año pueda empezar la explotación del edificio. En consecuencia, la Compañía Terminal de Helicópteros empezó los preparativos preliminares para la instalación del Helipuerto en la azotea de su edificio y ha invitado a expertos de los Estados Unidos para consultar todos los detalles técnicos relativos a dicha instalación.

Además, esperan para prin-

cipios de septiembre, la visita del presidente de la World Wide Helicopters Ltd., de Van Nuys, California, una de las mayores y mundialmente mejor conocidas compañías de helicópteros que desarrollan sus actividades en muchos países.

Mr. Knute Flint va a negociar con la Terminal de Helicópteros la posibilidad de una cooperación entre las dos compañías.

Entendemos que el nombre que se le dará a este helipuerto será el de San Joaquín. El Helipuerto de San Joaquín será el primero en Cuba y uno de los primeros de la América Latina.

En ocasión de su inauguración que se llevará a efecto entre los días 10 y 17 del mes de diciembre del presente año, la compañía proyecta una exposición internacional de helicópteros y a tal efecto ha invitado a distintas industrias en los Estados Unidos y Europa para que concurran a dicha exhibición.

El presidente de la Compañía Terminal de Helicópteros, señor Vladimiro M. Kresin, espera que para ese evento estará ya terminado el primer helicóptero de producción nacional, el cual está siendo construido en el Aeropuerto de Rancho Boyeros, por iniciativa del presidente de la Compañía de Aviación, señor José López Vilaboy.

En esta forma Cuba podrá también participar en esta exposición demostrando el desarrollo de esta industria en nuestro país. .



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Más exenciones a la Terminal de Helicópteros

20-1-8
Podrá importar por 5 años
cabillas, ventanas, equipos
y accesorios para su uso

SITUAN FONDOS POR LA SUMA DE 495,000 PESOS

Por resolución del ministro de Hacienda, doctor Herrera Arango, han sido ampliados los beneficios fiscales y arancelarios concedidos a la entidad denominada Terminal de Helicópteros, S. A., con domicilio en Mercaderes y Obispo, para que pueda efectuar nuevas importaciones por el término de cinco años, sin abonar derechos consulares, arancearios y demás impuestos recaudables en las aduanas, de cabillas corrugadas, ventanas, equipos y accesorios destinado a la terminación de esa terminal. También se exime a esa empresa por un término de diez años del pago de tributos sobre capital, acciones, utilidades, dividendos y dechos reales.

SITUAN 495 MIL PESOS

Fueron cursadas en Hacienda situaciones de fondos por 495 mil pesos para el pago de las siguientes atenciones: 328 mil pesos para atenciones del Hospital Tore de Collantes; 75 mil pesos para jubilaciones del Poder Judicial; 24 mil pesos para gastos de impresión de especies timbradas; 11 mil pesos para personal del Ministerio de Justicia; 8 mil pesos para subsistencias de la Corporación de Asistencia Pública; 4 mil pesos para equipos rodantes de Hacienda y el resto para abonar atrasos a jubilados del Poder Judicial, reintegros de impuestos a los municipios de Guacamaro y Cienfuegos; y materiales de Obras Públicas en los distritos Este de Las Villas y La Habana.

AUMENTOS DE CREDITOS

Hacienda ha autorizado una ampliación de créditos solicitada por el Ministerio de Defensa, mediante la resolución correspondiente por 512 mil pesos para salvias, tiros, armamentos y gastos de mantenimiento del Ejército.

INGRESOS EN LA ORDEN

JUAN GUALBERTO

El doctor Oscar Edreira, presidente de la Comisión de Mérito Administrativo Juan Gualberto Gómez, informó en Hacienda, que en la sesión celebrada recientemente por ese organismo, fueron aprobados 44 nuevos expedientes de solicitudes para ingresar en dicha orden, figurando entre ellos el de José Collado Recio con 40 años de servicios y el de Amparo Rodríguez Agramonte con 50 años de servicios.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

*L*OS MEDIOS
DE TRANSPORTE

A Terminal

de Helicópteros amplían exenciones arancelarias

1957-13/58
Por cinco años no le cobrarán impuesto sobre el capital y otros... Será terminada en diciembre

La ampliación de los beneficios arancelarios que disfruta la Compañía Terminal de Helicópteros, autorizándosele a importar materiales y artículos diversos sin el pago de derechos aduanales, ha sido dispuesta por una resolución del Subsecretario de Hacienda.

Se dispone asimismo suspender durante cinco años el cobro de impuestos sobre el capital, dividendos y derechos reales en relación con los ingresos provenientes del servicio que esa entidad se propone prestar.

El presidente de la Terminal de Helicópteros, señor Vladímir M. Kresin, acompañado del arquitecto Jorge Luis Echarte, visitó al alcalde, señor Justo Luis Pozo, para informarle que del 10 al 15 de diciembre serán terminadas las obras del edificio de dicha Terminal, en la manzana situada entre las calles Obispo, Mercaderes, O'Reilly y San Ignacio.

La empresa de la Terminal de Helicópteros ha construido el edificio con un préstamo de \$1.600.000,00 del Retiro de Artes Gráficas, con garantía hipotecaria del terreno del antiguo Instituto, que es propiedad del Banco Nacional.

D)

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

95

Próximo a terminarse
en Marianao el
~~en Marianao el~~
primer helicóptero
netamente cubano



CONSTRUYESE EN LA ESCUELA ELECTROMECANICA
DEL COLEGIO DE BELEN DESDE HACE DOS AÑOS



Será lanzado al aire antes de
terminar el mes de Diciembre



INICIO A UNA INDUSTRIA
DE 10 MILLONES DE PESOS



FABRICA PARA CONSTRUIR
600 HELICOPTEROS AL AÑO

—Hispanoamérica es el mejor mercado de helicópteros que existe actualmente, debido a que lo necesitan por su constitución geográfica y falta de vías terrestres de comunicación y porque poseen sobradamente medios con qué adquirirlos. El viaje inaugural que realizaremos durante los próximos meses de enero, febrero y marzo, servirá para efectuar un survey de mercado, al mismo tiempo que presentar a las naciones hermanas este nuevo esfuerzo industrial de Cuba, fiel exponente del progreso nacional".

"Terminado el proyecto completo de la industria y comprobándose por el viaje inaugural las posibilidades de ventas, en marzo de 1959 se comenzará a construir la fábrica de helicópteros, la cual comenzará su producción en 1960. Estoy completamente convencido de que en el viaje inaugural de tres meses por toda América venderemos completamente la producción del primer año".

Refiriéndose a la economía que prevalecerá en la fabricación de los helicópteros cubanos, expresa el ingeniero de la Cierva:

—Como es natural, al ser más sencillo el mecanismo de nuestro helicóptero, las piezas que requiere son más económicas. Por ejemplo, las piezas que enlazan la pala del rotor con los mecanismos de la raíz del mismo son de aleación de acero (A. I. S. I. 4340) al cromo-nickel-molibdeno. El precio de estas piezas en los Estados Unidos es de \$19,622.00, habiéndose forjado las mismas piezas en Cuba a un costo de sólo 300 pesos".

USOS Y PERSPECTIVAS

Visiblemente enamorado de su labor, prosigue diciéndonos el ingeniero de la Cierva, ya en monólogo, cosas tan interesantes como estas:

—En lo que respecta a la capacidad del mercado, puedo asegurarle que el mercado del helicóptero es amplísimo debido a su gran utilidad y diversidad de usos. El helicóptero no ha tenido aún mayor auge debido a los precios existentes —casi prohibitivos—, importante obstáculo que superarán los helicópteros cubanos, ya que hay automóviles rodando en La Habana cuyo precio asciende a los diez mil pesos y no brindan a sus propietarios los mismos servicios que los helicópteros".

"Brasil —prosigue el ingeniero De la Cierva— acaba de adquirir cincuenta helicópteros al precio de ochenta y seis mil dólares que hacen un total de cuatro millones trescientos mil dólares. Con ese dinero Brasil hubiera adquirido en Cuba una flotilla de 330 helicópteros".

"Además, hoy en día no tenemos competidores. En los Estados Unidos no hay producción para usos civiles, y lo mismo sucede en Rusia, Inglaterra y Francia, únicos países que construyen helicópteros, todos usos militares. Italia ha construido varios, pero en forma experimental".

Hasta aquí nuestra primera información sobre el primer helicóptero netamente cubano próximo a "nacer" en Marianao. Y prometemos a nuestros lectores ofrecerle una información especial, gráfica y detallada, de los trajes del primer vuelo en privado dentro de solo unos días. ¡Hasta entonces!



Constantemente EL SOL proclama que Marianao le señala pautas de superación y de progreso a las restantes municipalidades de la República. Y con igual reiteración destacamos hechos y realidades que confirman tal aserto. Hoy, con orgullo y satisfacción del más genuino entusiasmo localista, nos apresuramos a informar a nuestros lectores que está próximo a terminarse la construcción, en Marianao, del primer helicóptero netamente cubano y que dará inicio, en fecha no muy lejana, a una gran industria cubana de enormes proporciones.

LA INICIATIVA

En los talleres de la Escuela Electromecánica del Colegio de Belén, se le dan los últimos toques al citado helicóptero, el cual lleva en estudio y elaboración más de dos años, bajo la dirección del ingeniero español Juan de la Cierva y Hoces, quien ha contado con la colaboración de profesores y alumnos del referido plantel.

La plausible iniciativa está auspiciada por la Compañía Cubana de Aviación, la cual proyecta iniciar la instalación de una fábrica de helicópteros en marzo de 1959, a un costo de diez millones de pesos y con la producción inicial de 600 helicópteros al año: la mayor producción de helicópteros para usos civiles en todo el mundo. Y es muy posible que la mencionada fábrica sea instalada en el término municipal de Marianao, lo cual constituiría una poderosa fuente de trabajo para nuestro Municipio.

MUY PRONTO AL AIRE

Antes de terminar diciembre, es decir, dentro de sólo unos días, habrá de ser sometido a pruebas el helicóptero criollo. Y en febrero, según se nos informa, habrá de iniciar una jira triunfal de tres meses por toda América. Durante la misma, serán construidos tres helicópteros más para establecer un servicio de "taxis aéreos" entre el Aeropuerto Internacional "José Martí" de Rancho Boyeros y los principales hoteles capitalinos.

HABLA EL INGENIERO DE LA CIERVA

En charla con el joven y talentoso ingeniero Juan de la Cierva y Hoces, sobrino del inventor del autogiro, Juan de la Cierva y Codorniú, a quien ha encomendado la Compañía Cubana de Aviación la construcción del primer helicóptero cubano, nos enteramos que se trata de un helicóptero prototipo --el C-58--.

—¿Estima usted que los helicópteros cubanos puedan competir ventajosamente, o por lo menos en igualdad de condiciones, y que haya mercado suficiente para 600 helicópteros?

—El costo básico de los helicópteros construidos en los Estados Unidos es de \$88,665,00, mientras el precio de los cubanos será alrededor de diez mil pesos. Además de la considerable diferencia de precios, los helicópteros cubanos aventajarán notablemente en calidad a los que se encuentran actualmente en el mercado, debido a que poseen un mecanismo más sencillo que redunda en fácil manejo, mayor seguridad y capacidad de vuelo.

—¿Y qué mercados tendrán nuestros helicópteros?



RICARDO DÍAZ PIEDRA
Secretario de Administración

TARIFA DE ANUNCIOS

Pulgada en columna
(Precio especial en contratos de pulgadaje)

Suscripción Mensual: 25 centavos.

El Semanario **EL SOL** tiene especial empeño en hacer la opinión de sus columnistas, y colaboradores no expresamente la de la Empresa. Cualquier artículo o sección figura debidamente firmado responde solamente al criterio del autor.

DIVAGACIONES

DR. JUAN SI

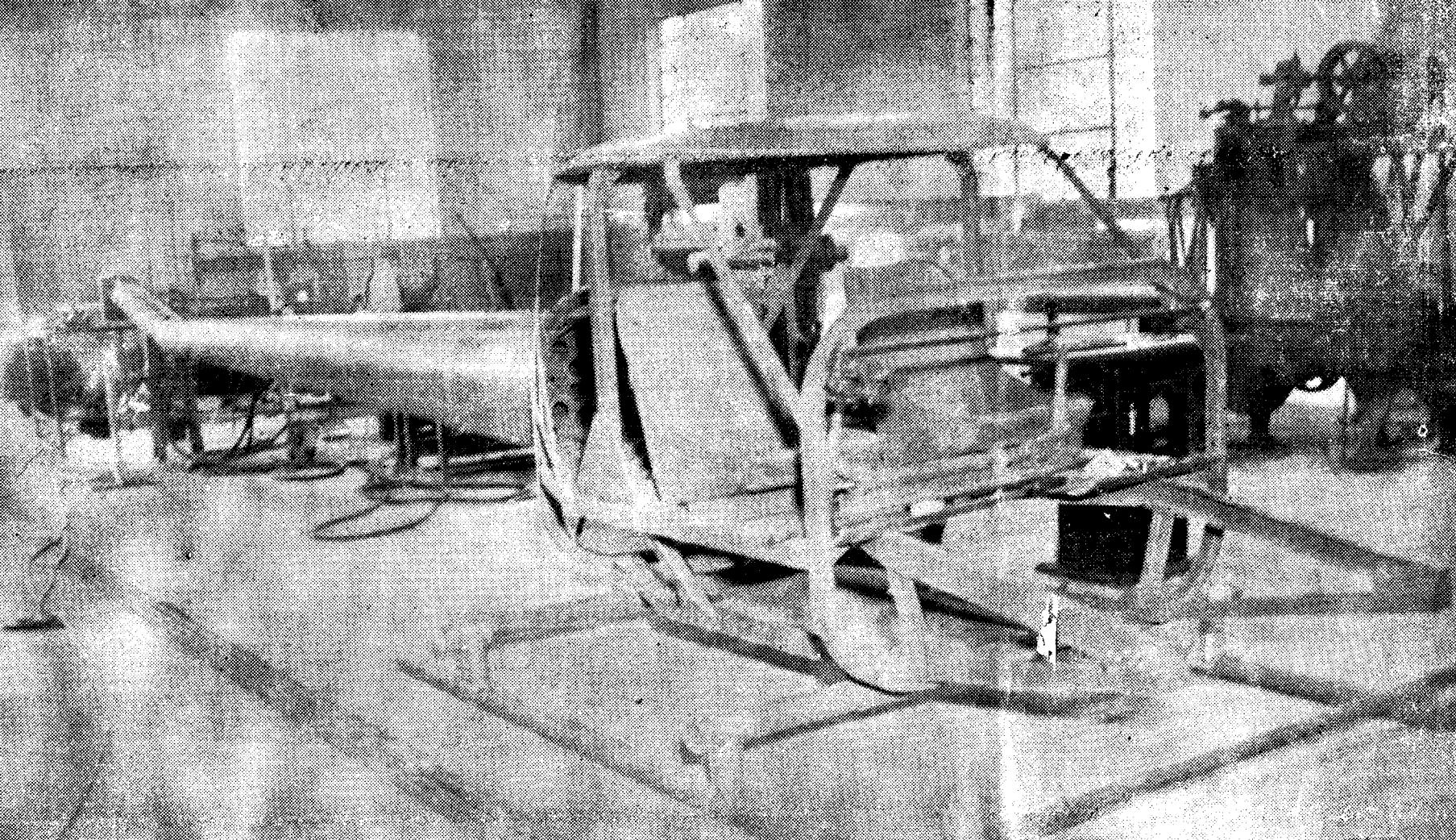
Hace ya algún tiempo —un lustro más o menos— fui invitado a asistir a un banquete. Unido el festín fué llamado a hacer uso de la palabra abogado muy conocido por suces ocurrencias. No bien hubo en forma seria y mesurada su distinguido y simpático letrado asistente a la comida, se cerca de él, quizá si impulsada que otra copa de más que había, empezó a importunarla caciones de muy mal gusto y de gusto peor. Pero el orador bable, continuaba su discurso otra interferencia.

No sé por qué, sentado hoy de mi casa, recordaba yo y sonreía. Las palabras del nian a mi mente como si estudo pronunciadas en ese mismo “Sres. cuando yo era aun me encargó cuidara de un pequeño burro por él adoración. Me recomendó que dia tras dia mer y de beber, lo bañara, y lo sacara de paseo ago dia, por un descuido mio, la puerta del cor-

IP

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



HELICOPTEROS

“El edificio costó tres millones de pesos aproximadamente... Esperamos que para junio o julio próximo puedan empezar a operar las primeras líneas regulares de helicópteros... El valor de los terrenos que circundan a la Terminal ha aumentado de un veinte a un treinta por ciento”. --

Vladimiro M. Kresin.

Por FERNANDO ALLOZA

(De la redacción de INFORMACION. Fotos de Oller)

El señor Vladimiro M. Kresin, vicepresidente de la Asociación de Inversionistas y Propietarios de La Habana Antigua y impulsor de la idea de construir en dicha parte de la ciudad, la Terminal de Helicópteros, nos informa que el edificio para dicha terminal quedará terminado y listo para ser ocupado dentro de unos días.

Diversos factores —continúa nuestro entrevistado— ponen en evidencia la importancia de esta construcción, tanto para los intereses económicos de la ciudad de La Habana y futuros proyectos, como para los intereses generales de la República. El edificio de la Terminal de Helicópteros costó aproximadamente tres millones de pesos, de los cuales más de dos millones ochocientos mil, fueron pagados en mano de obra y materiales de construcción. Cerca de setenta y cinco mil, en concepto de impuestos municipales y del Estado y contribuciones a cajas de retiro y setenta mil, por plazos adelantados por el arrendamiento del terreno, propiedad del Banco Nacional. La consecuencia más inmediata de la construcción de dicho edificio es que el valor de los terrenos que lo circundan, ha aumentado de un veinte a un treinta por ciento, lo que supone creación de valores por muchos millones de pesos.

Al referirse a otros aspectos del arrendamiento al Banco Nacional, el señor Kresin, nos dice que la Terminal de Helicópteros pagará a dicho banco por un término de cincuenta y tres años, unos sesenta y cuatro mil pesos anuales que representa un cinco por ciento del capital invertido en esa propiedad.

Comparada esta situación con la reconstrucción de la parte más antigua de Nueva York —señala nuestro entrevistado—, o sea Manhattan, donde los terrenos arrendados no pagan más de un tres a un tres y medio por ciento o con el Rockefeller Center ~~una cosa~~ por el mismo concepto, un dos y medio por ciento aproximadamente, se comprenderá que el Banco Nacional, ha hecho una operación muy ventajosa.

FUENTES DE EMPLEO

Ahora el señor Kresin nos habla de nuevas posibilidades de trabajo, en virtud de la construcción del Edificio de la Terminal de Helicópteros, anotando que en él trabajarán de setenta a ochenta empleados como personal de servicio y mantenimiento y no menos de doscientos, en los establecimientos comerciales que se instalarán en su planta baja.

—Además —agrega— se demostró con dicha construcción que el capital y la iniciativa privada pueden convertir en realidad grandes proyectos sin ayuda del Gobierno. Repetidamente se critica y con razón, la intervención del Gobierno en diferentes asuntos económicos por el peligro que encarna de ir creando un capitalismo de estado, pero a menudo, somos nosotros mismos los responsables, por solicitar ayuda al Estado y no tener la suficiente confianza en nuestra propia capacidad.

Como consecuencia de la Terminal de Helicópteros, diversas propiedades de La Habana Antigua se interesaron en la reconstrucción de dicha parte de la ciudad y así nació la Asociación de Inversionistas y Propietarios de La Habana Antigua, cuyo consejero técnico es el arquitecto Honorato

Colete. La mencionada Asociación tiene en proyecto un plan para la reconstrucción completa de esta zona urbana, cuyo costo supone ciento cincuenta millones de pesos. La realización de este plan supondría, además de crear grandes factores económicos, una enorme fuente de empleo y nuevos valores inmobiliarios.

TRAFFICO DE HELICOPTEROS

A continuación nuestro entrevistado nos da cuenta que terminado el edificio, se iniciará la segunda fase del programa: el tráfico de helicópteros.

—Esperamos —agrega— que para junio o julio del próximo año, puedan empezar a operar las primeras líneas regulares entre la Terminal y el aeropuerto de Rancho Boyeros. Para este fin, se organizará, junto a varias compañías norteamericanas, una independiente a la Terminal de Helicópteros. El fantástico desarrollo de esta forma de transporte en los Estados Unidos, Inglaterra y Francia, abrió nuevas posibilidades y a la vez, creó, para nosotros, problemas de carácter técnico que hay que resolver antes de empezar el servicio regular. Hay que considerar que, cuando empezamos a proyectar la Terminal, el máximo de capacidad de los aparatos para uso civil era de ocho pasajeros y ahora se están construyendo helicópteros con capacidad para cuarenta y cinco. Por otra parte, industrias inglesas y americanas ya están construyendo el avión-helicóptero que alcanza velocidades de ciento ochenta y cinco millas y tiene un radio de alcance de cuatrocientas cincuenta millas y que despegando verticalmente toma en el aire todas las características de un avión de dos motores.

TURISMO

Nos habla a continuación el señor Vladimiro M. Kresin, de los planes de un poderoso grupo financiero consistentes en aplicar los helicópteros al turismo en Nassau y de que, en distintos países de Europa se están empleando ya para este fin, por ejemplo, entre Bélgica, Alemania y Holanda.

—Existe también —agrega— una línea directa entre Bruselas y París. Y en los Estados Unidos, aparte de las líneas regulares entre las ciudades y aeropuertos, existen otras, como la de Los Angeles que enlaza el centro de esta ciudad con sus repartos residenciales. En la actualidad, el alto costo de los aparatos y de los gastos de mantenimiento y explotación, impiden un mayor desarrollo del tráfico

por helicóptero, pero la industria americana ya está en camino de una producción en masa, lo que significa que bajaría a un costo razonable el precio del helicóptero. Por nuestra parte, la Terminal de Helicópteros, S. A., tiene muchos proyectos en relación al transporte por helicópteros en Cuba para servir a intereses industriales y turísticos del país, pero la realización de ellos depende de factores que están fuera de nuestro control. No obstante, podemos afirmar que, de la misma forma que cumplimos nuestra promesa de hacer el Edificio de la Terminal como el más lujoso y moderno que haya en Cuba, cumpliremos la de organizar el tráfico de helicópteros en Cuba. No solamente los expertos en este medio de transporte confían en el futuro del helicóptero en Cuba, sino —termina el señor Kresin— la opinión pública que ha comprendido las grandes posibilidades y ventajas que ofrece al país este moderno medio de comunicaciones. El Edificio de la Terminal de Helicópteros, desde un punto de vista técnico, es uno de los mejores construidos hasta ahora en La Habana. En su construcción no sólo se utilizaron los mejores materiales y equipos, sino que al mismo tiempo es uno de los más sólidos edificios del presente. Como ejemplo de lo expuesto tenemos que su fundamento o base que fué preparada para un edificio de 4 pisos, es más que suficiente para resistir el peso de 4 más.



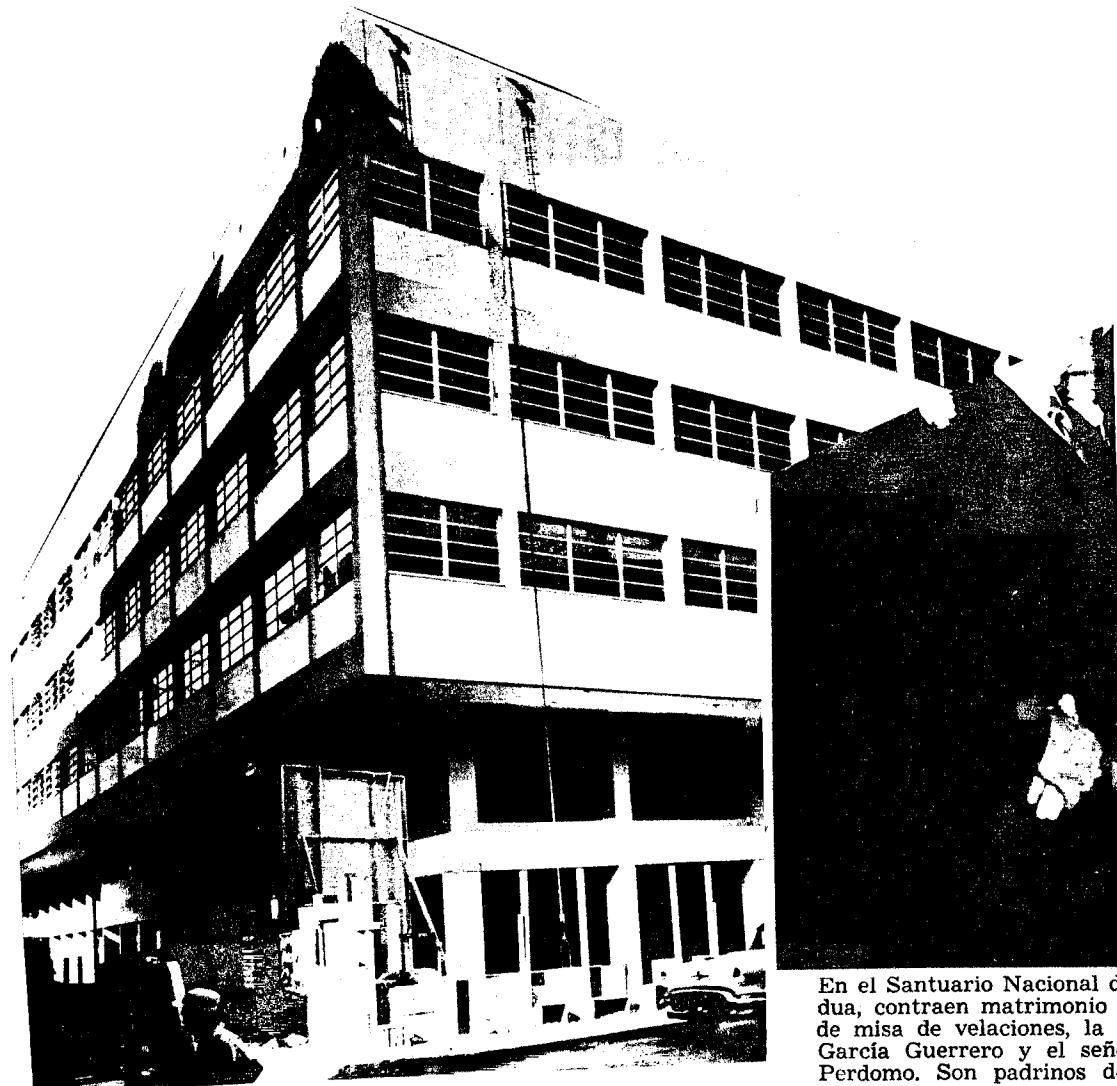
Dp

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Terreno propiedad del Banco Nacional, hace unos meses,
antes de iniciarse la construcción del Edificio de la
Terminal de Helicópteros.



Vista del Edificio de la Terminal que

En el Santuario Nacional de
dua, contraen matrimonio e
de misa de velaciones, la s
García Guerrero y el seño
Perdomo. Son padrinos de



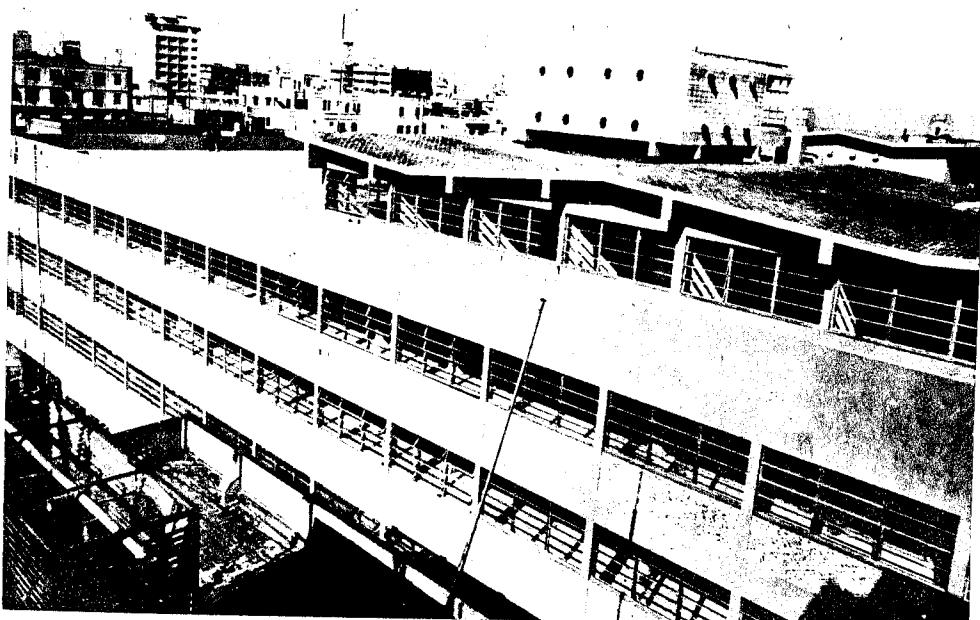
PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Vista del Edificio de la Terminal que quedará acabado dentro de unos días.

DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



¹ Otra vista del Edificio de la Terminal de Helicópteros.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



El señor Vladimiro M. Kresin, impulsor de la idea de establecer en Cuba el tráfico por helicóptero.

IP

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Directiva de la Asociación de Inversionistas y Propietarios de La Habana Antigua, ante una maqueta del proyecto de reconstrucción de dicha parte de la ciudad, cuyo costo sería de ciento cincuenta millones de pesos. De izquierda a derecha: doctor Carlos Musso, tesorero; Vladimiro M. Kressin, vice-presidente; arquitecto Honorato Colete, consejero técnico; señor Harry Fanjul, presidente, y doctor Eduardo Benet, secretario.

IP

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

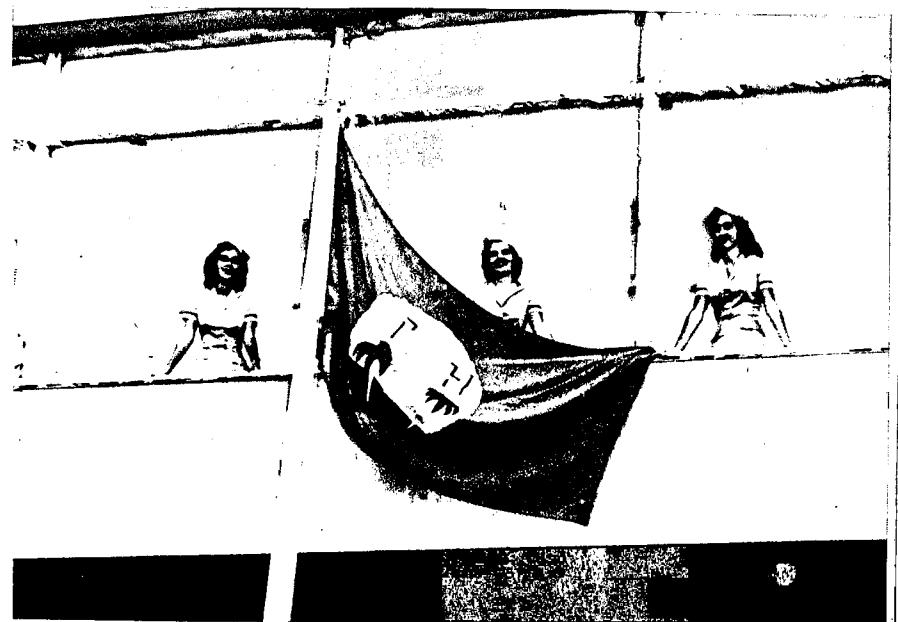


Avión-helicóptero que desarrolla una velocidad de 185 millas por hora, despega verticalmente para tomar después las características de un avión de dos motores. Construido en Inglaterra.

Ip

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Torre de control de la Terminal de Helicópteros, en donde aparecen tres empleadas con la bandera de dicha terminal.

D))

PATRIMONIO
DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

1959

LA INDUSTRIA
NACIONAL

Helicóptero

fabricado en Cuba se
exhibe en el Capitolio

Todo metálico... Velocidad de 160 k. p. m. Consumo 20 galones de gasolina por hora.

JUL 25 1977
Un helicóptero C-58, el primero en proyectarse y construirse en Cuba, se exhibe en la Exposición Industrial Cubana en el Capitolio Nacional. Miles de personas lo han visto ya de cerca.

La pequeña aeronave de alas giratorias ha sido fabricada por la Compañía Cubana de Aviación, bajo la dirección técnica del ingeniero Juan de la Cierva, en los talleres del aeropuerto de Rancho Boyeros y de Electromecánica del colegio de Belén.

El helicóptero es de construcción metálica. Tiene capacidad para cuatro pasajeros y puede volar sin reabastecerse durante tres horas y media a una distancia de 500 kilómetros y a una velocidad de crucero de 160 kph. Consume 20 galones de gasolina por hora a su velocidad máxima y puede ascender a una altura de 11,000 pies. Es capaz de volar con el motor apagado descendiendo en un ángulo de planeo de veinte grados y aterrizar en esas condiciones. En versiones subsiguientes su tren de aterrizaje se equipará con flotadores que le permitirán descender y despegar en el mar, lagos y pantanos.

El prototipo que se exhibe se encuentra en su etapa final de montaje. Ya ha sido inspeccionado y aprobado por la Comisión de Aeronáutica Civil y se han llevado a cabo todos los ensayos estructurales programados, según se dijo, con pleno éxito.

Con él se inicia un programa industrial cuyo objetivo es dotar a nuestra patria de una gran industria aeronáutica que la provea de cuantos helicópteros sean necesarios, cooperando así a la obra de industrialización que viene desarrollando el Gobierno Revolucionario.

También la CCA tiene en la Exposición un pabellón en el Salón de los Pasos Perdidos, donde se ofrece un exponente de sus servicios de pasajeros nacionales e internacionales.

Los Nuevos Inmuebles del Estado

Entregan a Hacienda el Edificio De la Terminal de Helicópteros

El ministro de Hacienda doctor Rufo López Fresquet tomó posesión en horas de la mañana del edificio de la Terminal de Helicópteros, situado en la manzana comprendida por las calles de Obispo, Mercaderes, San Ignacio y O'Reilly, y el cual será dedicado a oficinas de varios departamentos hacendísticos.

El día anterior, en el Ministerio de Recuperación de Bienes Malversados, se firmó el acta de traspaso, firmada por el ministro de Recuperación doctor Faustino Pérez, el Ministro de Hacienda como interventor a nombre del Estado Cubano, Alberto Gutiérrez Cuervo, Ismael González Torres y Alvaro Fernández Lora. El próximo martes será firmada la escritura de adquisición de los terrenos con el Banco Nacional por la suma de \$1.067,000.

Todas estas operaciones se realizan de acuerdo con lo dispuesto por la ley Reorganizadora de la Hacienda, número 448, que acaba de ser publicada en la Gaceta Oficial, que a su vez es resultante de la Reforma Tributaria.

Los subsecretarios, todos los directores generales de Hacienda, el administrador de la Aduana de La Habana, los economistas y asesores y numerosos altos funcionarios acompañaron al Ministro doctor Rufo López Fresquet en la inspección que realizó del enorme edificio, que tiene una manzana entera de terreno construido, con cuatro

plantas, un parqueo soterrado y un entresuelo.

Nueva Instalación

En el edificio, llamado originalmente Terminal de Helicópteros, se instalarán la Auditoría Fiscal con sus departamentos de comprobación y fiscalización que crea la nueva ley; la Dirección de la Ley de Impuestos de Obras Públicas, la Dirección General de Aduanas, la Dirección de Fiscalización y Sistemas de Contabilidad, la Sección de Pensiones y Jubilaciones, Dirección General de Rentas e Impuestos, Zona Fiscal de Oriente de La Habana, Laboratorio de la Aduana.

El Actual Edificio

Por otra parte en el actual edificio del Ministerio de Hacienda, se distribuirán mejor las oficinas que ahora están apiñadas, en la forma siguiente: piso bajo abierto para el movimiento de público y museo de monedas; segundo piso, Tesorería General de la República; tercer piso, Dirección de Contabilidad; cuarto piso, Consultoría, Apremios y Bienes del Estado; quinto piso, Estadística y Presupuestos; sexto piso, Servicio Central y séptimo piso, despacho del Ministro, de los subsecretarios, de los economistas, asesores, periodistas y oficinas que las complementan.

Nuevo Destino

Quedarán libres para oficinas del Ministerio de Gobernación, los locales que en ese edificio ocupan las Direcciones de Aduanas y de Fiscalización y Sistemas de Contabilidad.

lidad; el Ministerio de Bienes Sociales ocupará el local que deja en Cuba y Chacón el Fondo Especial de Obras Públicas, y el destino de los locales que frente al Ministerio de Hacienda por la calle Cuba ocupan ahora la zona fiscal de Oriente de La Habana, jubilaciones y pensiones y Presupuestos, es el de oficinas especiales del Banco Nacional y la Gaceta Oficial.

El ingeniero Alvaro Hernández Lora, interventor del Bandes, entregó las llaves del edificio al Ministro de Hacienda, en el acto de toma de posesión.

Falta Mobiliario

Aun falta el acondicionamiento interior y el moblaje de las oficinas, considerándose que debe evitarse en todo lo posible la construcción de tabiques altos. Todo el edificio tiene aire acondicionado central y un parque en el sótano.

Con estos planes se ha logrado la centralización en dos edificios muy cercanos, de todas las oficinas del Ministerio de Hacienda, que estaban hasta ahora dispersas en varios edificios de la ciudad, lo que dificultaba la rápida tramitación e interrelación de los departamentos fiscales. Además los funcionarios y empleados podrán trabajar en condiciones similares a las que se encuentran en cualquier oficina privada moderna, ya que en la mayoría de los casos su labor se desarrolla en locales sucios, inadecuados y hacinados unos con otros.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

