

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 magno 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 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-



pañias 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 "heli-bus" 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 vivan 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 tomarle más 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 usándose 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 enviará 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.

Aparte 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 de 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 cambiarían 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, realzarían 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 garage 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 aeroplanos 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 sí 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



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

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 escritura 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. Esa escritura fué firmada por el Presidente de la institución doctor Joaquín Martínez Sáenz y el señor Vladimiro M. Kresin.

