

La Conferencia Técnica Interamericana de Aviación de Lima

Esta Conferencia, presidida por el Coronel de Aeronáutica don Federico Recavarren (peruano), se celebró con la concurrencia de los siguientes países, cuyas delegaciones estaban compuestas como sigue:

DELEGACION PERUANA

PRESIDENTE:

Coronel de Aeronáutica Federico Recavarren C.

SECRETARIO GENERAL DELEGADO:

Dr. don Santiago F. Bedoya.

SUBSECRETARIO DELEGADO:

Dr. don Luis Alvarado Garrido.

DELEGADOS:

Dr. don Diómedes Arias Schreiber

Dr. don Carlos García Gastañeta

Comandante de Aeronáutica Carlos Zegarra L.

Comandante de Aeronáutica Carlos Washburn S.

Teniente Comandante de Aeront. Carlos A. de la Jara

Capitán de Fragata Víctor F. Escudero

Mayor del Ejército Francisco Cebreros

Teniente 2.º de Sanidad, Dr. Angel N. Cubas

Ingeniero don Carlos A. Tudela

Dr. don Guillermo Wagner

Dr. don Eleodoro Romero Romaña

Señor don Manuel Calup.

DELEGACION ARGENTINA

PRESIDENTE:

General de Brigada don Armando Verdaguer.

DELEGADOS:

Francisco Méndez Goncalvez
Adolfo Consentino
Gonzalo A. García
Antonio José Menéndez
Capitán de Fragata Enrique Brown
Ingeniero don Alfredo Galmarini
Ingeniero don Adrián García del Río.

SECRETARIO:

Mayor don Raúl Soula.

AYUDANTE DEL PRESIDENTE:

Mayor don Bernardo Menéndez.

DELEGACION BRASILEÑA

PRESIDENTE:

Dr. Joan Severino de Fonseca Hermes Jr.

VICEPRESIDENTE:

Dr. Joaquín Licinio de Souza y Almeida.

DELEGADOS:

Mayor Aviador Carlos Pfazgraff Brasil
Mayor Aviador Godofredo Vidal
Capitán de Fragata Joan Correa Díaz Costa
Dr. Francisco de Souza.

SECRETARIA:

Srta. Beata Vettori Barbosa.

SECRETARIO TÉCNICO:

Sr. Armando Braga Ruy de Barbosa.

ADJUNTO:

Mayor Decio Palmeiro de Escobar.

DELEGACION BOLIVIANA

PRESIDENTE:

Dr. Bailón Mercado.

DELEGADO:

Teniente Coronel Antenor Ichazo.

DELEGACION COLOMBIANA

PRESIDENTE:

Mayor don Jorge Méndez Calvo:

DELEGADOS:

Capitán don Samuel Cerda
Sr. don Tomás Borrero
Rvdo. Padre Simón Sarazola.

DELEGACION CHILENA

PRESIDENTE:

Comandante de grupo don Augusto Magnan V.

DELEGADOS:

Comandante de Escuadrilla don Gustavo Pinto S.
Capitán de Bandada don Guillermo Rodríguez
Capitán de Corbeta don Germán Valenzuela del Río
Auditor don Raúl Magallanes.

SECRETARIO:

Mario Rodríguez Altamirano.

DELEGACION ECUATORIANA

PRESIDENTE:

Coronel don Rafael Villalis.

DELEGADO-PILOTO:

Capitán don Nicolás López.

DELEGACION DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMERICA

PRESIDENTE:

Dr. Harry Block.

DELEGADOS:

Dr. George W. Lewis
Sr. Richard Southgate (y Sra.)
Sr. Denis Mulligan
Sr. Gerald C. Gross.

EXPERTO TÉCNICO:

Sr. Warren Kelchner.

EXPERTOS TÉCNICOS:

Sr. Edgar B. Calvert (y Sra.)
Sr. Delbert Mc Little (y Sra.)
Sr. W. E. Jackson (y Sra.)
Sr. A. B. M. Mullen
Sr. Sidney B. Smith.

EXPERTO TÉCNICO Y SECRETARIO.

Sr. Edwin L. White.

TRADUCTOR;

Sr. Guillermo Suero.

CLAVES:

Sr. Elwood Brawnie.

SECRETARIO:

Srta. June Davis.

DELEGACION MEXICANA

PRESIDENTE:

Coronel Ingeniero don Alberto Salinas Carranza.

DELEGADO:

Coronel Piloto Aviador don Alfredo Lezama.

ASESORES:

Ingeniero don Antonio Sánchez Saldaña
Licenciado Luis Andrade Pradillo.

DELEGACION PANAMEÑA

PRESIDENTE:

Sr. don Ramón L. Vallarino.

DELEGADO-PILOTO:

Sr. Marcos A. Gelabert.

DELEGACION URUGUAY

PRESIDENTE:

Sr. Dr. don Pedro Erasmo Callorda.

DELEGADOS:

Mayor Aviador Militar don Oscar D. Gestido
Capitán Aviador Militar don Raúl Aquiles Ramón A.
Capitán de Corbeta don Fernando J. Fuentes
Sr. Profesor don Eduardo Roubaud
Sr. José María Peña
Sr. Dr. Alfredo Casal.

DELEGACION VENEZOLANA

DELEGADOS:

Teniente Coronel don Francisco Leonardi G.
Dr. Pedro José Rojas
Capitán don Guillermo Pacanins.

OBSERVADOR:

José Herrera Uslar.

Además, Italia, Alemania y Gran Bretaña nombraron Observadores Oficiales habiendo la primera enviado una numerosa delegación de aviadores militares con sus correspondientes máquinas, para hacer demostraciones acrobáticas y un desfile el día de la inauguración del monumento a Jorge Chávez. Igualmente, enviaron escuadrillas o destacamentos los EE. UU. (el porta-aviones «Ranger» con 72 aviones, y dos destroyers de escolta). Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador, Panamá e Italia.

El programa de la Conferencia y la Agenda para ésta, fueron las siguientes

PROGRAMA DE LA CONFERENCIA TECNICA INTERAMERICANA
DE AVIACION

Miércoles 15 en la mañana: 10 A. M.—Sesión preparatoria de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación.

11.30 Visita de los Presidentes de las Delegaciones al Ministro de Relaciones Exteriores.

Jueves 16 en la mañana: 9.30.—Sesión de Comités de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación.

Jueves 16 en la tarde: 12.—Recepción a las Delegaciones en el Consejo Municipal. Lima y cocktail ofrecido por el Alcalde de la ciudad.

- 5.— Presentación de las Delegaciones al señor Presidente de la República en el local de la Conferencia.
- 5.30 Sesión de instalación de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación, con asistencia del señor Presidente de la República.
- 7.— Recepción en la Embajada de México en celebración del aniversario nacional de ese país.

Viernes 17 en la mañana: 9.30.—Sesión de Comités de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación.

Sesión preparatoria de la Conferencia Regional III de Meteorología.

Viernes 17 en la tarde: 12.—Almuerzo en el aeropuerto de Lima.—Tambo ofrecido por la Pan American Airways Incorporated, en honor de las delegaciones a la Conferencia. Evoluciones Aéreas por las escuadrillas norteamericanas.

- 4.— Sesión de Comités de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación.
- 6.— Instalación de la Conferencia Regional III de Meteorología.
- 7.— Actuación de arte en el Palacete de la Academia de Arte Italiano, en honor del arquitecto don Eugenio Baroni, autor del monumento a Jorge Chávez.
- 8.— Cocktail en el Círculo Militar en honor de las delegaciones a la Conferencia y personal de las escuadrillas.

Sábado 18 en la mañana: 9.30.—Sesión de Comités de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación y de la Regional III de Meteorología.

- 11.— Visita a la Escuela Naval y cocktail en el Centro Naval.

Sábado 18 en la tarde: 3.—Sesión de Comités de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación.

- 7.— Recepción en la Embajada de Chile con motivo del aniversario nacional de ese país.

Domingo 19 en la mañana: 11.—Festival en el Círculo Sportivo Italiano en honor de Jorge Chávez.

Domingo 19 en la tarde: 1.30.—Almuerzo ofrecido por el Directorio del Jockey Club a los Presidentes de las Delegaciones y Jefes de Escuadrilla.

- 2.30 Carreras de Gala en el Hipódromo de Santa Beatriz en honor de las delegaciones y del personal de las escuadrillas.
- 9.30 Banquete en el Country Club ofrecido por el señor Ministro de Marina y Aviación en honor de las Delegaciones a la Conferencia.

Lunes 20 en la mañana: 9.30.—Sesión de Comités de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación y de la Regional de Meteorología.

Lunes 20 en la tarde: 12.30.—Visita al Club Social de la Unión y cocktail ofrecido por ese Centro.

3.30 Segunda Sesión Plenaria de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación.

9.45 Velada de Gala en el Teatro Municipal ofrecida por la Municipalidad de Lima.

Martes 21 en la mañana: 9.30.—Sesión de Comités de la Conferencia Técnica interamericana de Aviación y de la Regional III de Meteorología.

Martes 21 en la tarde: 2.—Recepción a bordo del buque norteamericano «Ranger».

5.30 Segunda Sesión Plenaria de la Conferencia Regional III de Meteorología.

7.30 Visita al Club Nacional y cocktail ofrecido por la Junta Directiva de ese Centro.

10.30 Baile ofrecido por la Colonia Italiana en el Country Club.

Miércoles 22 en la mañana: 9.30.—Sesión de Comités de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación.

Miércoles 22 en la tarde: 12.30.—Almuerzo ofrecido por el Rotary Club de Lima a los Presidentes de las Delegaciones y Jefes de escuadrilla.

3.30 Tercera Sesión Plenaria de la Regional III de Meteorología.

6.30 Tercera Sesión Plenaria de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación.

Jueves 23 en la mañana: 10.—Inauguración del Monumento a Jorge Chávez con asistencia del señor Presidente de la República. Parada Militar y desfile aéreo.

Jueves 23 en la tarde: 4.—Sesión de Comités de la Conferencia interamericana de Aviación.

6.—Recepción ofrecida por el Embajador de los Estados Unidos en el Country Club.

10.—Banquete en el Aero-Club en honor del señor Presidente de la República, con motivo del Día de la Aviación, con asistencia del personal de las Delegaciones y sus familias.

Viernes 24 en la mañana: 7.—Excursión al Infiernillo. Almuerzo en el Hotel de la Estación de Chosica, ofrecido por el Presidente de la Delegación Peruana a los miembros de las Delegaciones, Jefes de Escuadrilla y sus familias.

Sábado 25 en la mañana: 10.—Misa de Requiem, en la Basílica Metropolitana en homenaje a los aviadores caídos en servicio.

- 11.— Sesión Plenaria de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación. Firma de Acuerdos.
- 21.— Visita a la Fábrica Caproni en Las Palmas.

Sábado 25 en la tarde: 1.30.—Fiesta Campestre en la Base Aérea de Las Palmas ofrecida por la Delegación Peruana a los miembros de las Delegaciones asistentes a la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación y a la Regional III de Meteorología, así como al personal militar de las escuadrillas.

5.30 Sesión de clausura de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación.

10.— Banquete en Palacio de Gobierno ofrecido por el señor Presidente de la República a los Presidentes de las Delegaciones y Jefes de Escuadrilla.

AGENDA PARA LA CONFERENCIA TECNICA INTERAMERICANA DE AVIACION

a) Estudiar la forma de acelerar las comunicaciones interamericanas, contemplando los siguientes puntos:

- 1.º Balizaje de las rutas aéreas y aeródromos.
- 2.º Cooperación internacional de los servicios meteorológicos y radio-eléctricos.
- 3.º Simplificación del sistema de permisos para viajes internacionales.

b) Estudiar la forma de unificar las normas legislativas internacionales en América:

Redacción de un Código del Aire por un Comité Aeronáutico Permanente Americano (C. A. P. A.) que tenga en cuenta total o parcialmente la labor jurídica de la C. I. N. A. y de la C. I. T. E. J. A., estudiando las limitaciones de la guerra aérea en América.

c) Propender al abaratamiento del transporte aéreo mediante:

- 1.º Adopción de un Arancel de Aduanas adhoc, en cada país, para repuestos de aviación y servicios meteorológicos y radio-eléctricos para la misma.
- 2.º Recomendación de la disminución o reducción de los gravámenes sobre combustibles y lubricantes.
- 3.º Colocación de seguros de aeronaves en los países de América.

d) Fomentar la Aviación de Turismo, propendiendo a la:

- 1.º Creación de Aero-Clubs.
- 2.º Creación de una Federación en que éstos se afilien, y
- 3.º Facilitamiento de viajes de turismo aéreos.

Presidentes honorarios de la Conferencia, fueron elegidos, el General Benavides, Presidente de la República Peruana y el señor Ministro de Marina y Aviación.

Me limitaré ahora a hacer un breve comentario de las impresiones recibidas y de las principales mociones.

1) El ambiente general de la Conferencia demostró, como es de suponer, la mayor cordialidad y buena voluntad entre los diversos países congregados; pero el desarrollo posterior de ésta dejó de manifiesto una primera división, muy marcada, entre los países del Atlántico Sudamericano y los restantes. En efecto, el Brasil, Uruguay y la Argentina, sostuvieron en todas las discusiones la tesis de la adhesión absoluta a la Convención de París, de 1919 y a la C. I. N. A. y demás organismos auxiliares, contrariando así los deseos expresados por Chile, Perú, Bolivia, Colombia, Ecuador, Venezuela, Panamá, México y los EE. UU. de llegar rápidamente a una codificación del Derecho Aeronáutico Americano, para después tratar de obtener un Código Universal.

La segunda división se notó entre Brasil y Uruguay por un lado, y la República Argentina, por el otro. Los dos primeros países demostraron en todo momento sus intenciones para llegar a una solución práctica entre las dos teorías que dividieron la conferencia, orientando sus esfuerzos en ese sentido, mientras que el último se manifestó enérgicamente contrario a todo lo que no fuera la aceptación lisa y llana de los principios que sustentaba.

Esta actitud un tanto intransigente, puso en peligro el éxito de la Conferencia, y varias veces la Delegación Argentina abandonó la sala de sesiones, y durante un día completo, se abstuvo de asistir. Afortunadamente, el temperamento conciliador del señor de Fonseca Hermes, Presidente de la Delegación Brasileña, los esfuerzos del Perú y algunas proposiciones transaccionales, hechas por Chile, permitieron llegar, por último, si no a un acuerdo completo, por lo menos a un estado de ánimo más pacífico. Así, se llegó a aprobar por nueve votos contra tres, la creación de una *Comisión Aeronáutica Permanente Americana* (C. A. P. A.).

2) La organización de esta Comisión Aeronáutica Permanente Americana (C. A. P. A.) presenta muchos aspectos interesantes, y desde luego se puede afirmar, si sus trabajos son llevados regularmente y con el mismo espíritu con que fué creada, que el éxito no es imposible, y aun más, que la Codificación del Derecho Aeronáutico Público y Privado, puede ser una realidad en un tiempo relativamente breve.

Entre las disposiciones notables que contiene el acuerdo orgánico de la C. A. P. A., se puede citar el art. 1.º que recomienda que sea compuesta preferentemente por jurisperitos y técnicos de aviación; pues, por la experiencia recogida en la pasada Conferencia, se pudo apreciar que las delegaciones militares no tienen el criterio orientado en el sentido necesario para la buena realización de trabajos de esta naturaleza, de manera que parece acertada la referida fórmula de composición, que no excluye en ninguna forma, por lo demás, el nombramiento de miembros técnicos militares.

Otra disposición que es práctica, es la contenida en la letra b) del art. 1.º al incluir entre los objetivos de la Comisión, la determinación de prácticas y procedimientos de funcionamiento, ya que uno de los mayores y más comunes tropiezos de la aviación comercial, lo constituyen los diversos sistemas que rigen en cada país para la aplicación de principios muchas veces uniformes en su fondo.

La organización y balizamiento de las rutas aéreas interamericanas y la coordinación de los diferentes servicios aéreos, será otra de las preocupaciones de la C. A. P. A. que revestirá especial importancia para la aviación comercial.

La disposición contenida en la parte final del art. 2.º es una de las más interesantes y que mayores resultados prácticos puede rendir, facultando a la C. A. P. A. para hacer recomendaciones a los Estados para que modifiquen o enmienden alguna de sus leyes o reglamentos que no estén de acuerdo con las normas generales aprobadas. Este es el instrumento más eficaz para llegar por la vía directa a la unificación del Derecho Aeronáutico entre los diversos Estados Americanos, y de ahí será muy fácil pasar a la Codificación. Desgraciadamente, las circunstancias políticas, cuya presencia se manifestó ya claramente en la Primera Conferencia Técnica Interamericana de Aviación, entorpecerán la obra de la C. A. P. A. en este sentido, como en otros muchos. Anteriormente aludí a la divergencia de criterio entre los países del Atlántico Sudamericano y los restantes, y especial, de la Argentina, que por consideraciones de política exterior, será probablemente la última en avenirse con un organismo como el que me ocupa, a menos de ocurrir un cambio en algunas esferas gubernativas.

La organización de Comisiones Nacionales dentro de cada país, destinadas a colaborar con la Comisión Aeronáutica Permanente Americana, es otro de los grandes aciertos de la Conferencia, pues éstos se dedicarán a los trabajos preliminares de estudio y discusión de los diferentes puntos de derecho y técnicos, comunicándose entre ellas y con la C. A. P. A. por intermedio de la Unión Panamericana, que deberá instalar una Secretaría especial para el objeto. En esta forma, en el espacio de tiempo que medie entre las distintas reuniones de la C. A. P. A. o de las Conferencias de Aviación o las Panamericanas, las Comisiones Nacionales habrán preparado el trabajo en tal forma, que en las reuniones de los organismos indicados, sólo quedará aprobar o enmendar en detalles las proposiciones correspondientes, realizándose así una labor más sencilla y fructífera en cada caso.

Por último, la creación de la C. A. P. A., y su objetivo de obtener la codificación americana no excluye la posibilidad de adoptar parcial o totalmente los trabajos de la C. I. N. A. y del Comité Internacional Técnico de Expertos Juristas Aéreos (C. I. T. E. J. A.) y esto, precisamente con la mira de llegar posteriormente a una codificación, o por lo menos unificación del Derecho Aeronáutico mundial. Así quedó expresado en la sesión de los Sub-Comités de Legislación 1.º y 3.º celebrada el 21 de septiembre, en la que después de un animado debate, se aprobó la siguiente declaración, relativa a la C. A. P. A. y sus aspiraciones: *«La Conferencia de Lima resuelve que la codificación que se tiene en mira elaborar, tenga carácter americano con tendencia a la universalización, considerando, para ese fin, las Convenciones y labores de las instituciones internacionales»*.

La forma adoptada para realizar la tendencia a la universalización, consta del art. 14 del pacto de la C. A. P. A.: una vez que los países representados en ella hayan adoptado las Convenciones preparadas por la Comisión, ésta podrá promover la reunión de una Conferencia Universal de Aviación o adoptar otras medidas que juzgue conducentes.

3) Por tener cierta atinencia con lo anterior, me permito llamar la atención sobre la Recomendación Especial que figura al fin de la ponencia peruana N.º 15 y que dice a la letra: «Dado el creciente progreso de la aviación comercial en el mundo y siendo indispensable que las normas reguladoras se adecúen oportunamente al desarrollo de este medio de transporte, este Sub-Comité sugiere la conveniencia de que se creen en cada país miembro de la Unión Panamericana, comisiones permanentes integradas por funcionarios o personas de algún modo relacionadas con la aeronavegación comercial.

«Estas comisiones informarían periódicamente a la Unión Panamericana sobre las reformas o innovaciones que la experiencia fuera aconsejando introducir en las normas legales, para que a su vez fueran sometidas a todos los Estados signatarios y transformadas más tarde en medidas uniformes en la navegación aerocomercial de América».

Basta la simple lectura de la proposición copiada para apreciar la importancia de estas comisiones, cuyo trabajo será paralelo al de las Comisiones Nacionales creadas por la C. A. P. A. y en los cuales, las líneas comerciales particulares de aeronavegación podrán tener una intervención directa que redundará en evidente beneficio de sus intereses.

4) En la proposición del Comité de Turismo, aprobado en la Sesión Plenaria del 23 de septiembre, se encuentran algunos puntos de interés, aparte de los relativos a turismo, que es menester recalcar. Así, el punto 1.º de esa Recomendación, establece que todos los países de América, al otorgar concesiones a Compañías de Aeronavegación, Nacionales o Extranjeras, traten de que éstas cuenten con una reserva de material de vuelo que haga posible los viajes de turismo o aquéllos que con ocasión de determinadas ceremonias, puedan realizarse.

El art. 5.º de esta Recomendación indica a los países la necesidad de incluir en los programas de construcción de campos de aviación, los que sean necesarios en lugares históricos, de clima benéfico o de atractivos naturales.

Posiblemente se podrá obtener por este medio, en aquellos países que tienen reservado el cabotaje a aeronaves nacionales, que se permitiera a las empresas extranjeras el ejercicio del turismo aéreo.

El art. 8 recomienda a todos los Gobiernos miembros de la Unión Panamericana que presten toda la ayuda y estímulo posible a la construcción de letreros y señales luminosas visibles desde el aire, que indiquen el nombre de ciudades u otros centros de población, puntos culminantes y el norte astronómico, por medio de una flecha; y por otra, o por un símbolo la dirección y la distancia al campo de aterrizaje más cercano. Esto viene a completar la iluminación y balizamiento de las rutas aéreas.

5) El mismo Comité (Comité de Aviación Sanitaria, Turismo y Aero-Clubs) presentó una interesante moción sobre Aviación Sanitaria, recomendando a los Gobiernos de América la creación de Institutos Médicos Experimentales para el estudio de los trastornos fisiológicos determinados por el vuelo y con el objeto de encontrar soluciones y paliativos a estos fenómenos.

Además, recomienda centralizar—u organizar previamente—los organismos consagrados a los problemas de la Aviación Sanitaria, y además, que estos Institutos mantengan las más estrechas relaciones internacionales.

De esta manera, se tiende a la creación y mantenimiento de la Aviación Sanitaria, tanto en tiempo de paz como en caso de guerra, apareciendo a la simple vista las ventajas de una organización completa en este sentido, coronada por una eficaz cooperación internacional.

Con el fin de llevar a la práctica esta iniciativa, se encomendó al Gobierno del Uruguay la realización de una Conferencia Panamericana de Aviación Sanitaria, que deberá celebrarse antes del 1.º de enero de 1939.

6) Entre los acuerdos adoptados por las comisiones meteorológicas, es de importancia señalar el que lleva por nombre, «Resolución sobre el Estudio de la Alta Atmósfera y Sondajes Aéreos», cuyo artículo 3.º recomienda que se gestione la cooperación de las Compañías Comerciales de Aeronavegación, con esta finalidad.

Aunque en el caso particular de Panagra, dicha recomendación no es necesaria, no deja de ser de interés la idea que todas las Compañías en general presten la cooperación indicada, para así llevar estas cosas uniformemente.

7) En Meteorología y Radio, la Conferencia aprobó una serie de resoluciones de carácter técnico, entre las cuales merece destacarse la recomendación en el sentido que toda aero-nave afectada al transporte de pasajeros debe estar, obligatoriamente, provista de aparatos radioeléctricos de transmisión y recepción, en condiciones de funcionar eficientemente y a cargo de operadores profesionales.

8) Una resolución de importancia para la Aviación Comercial y Civil, es la aprobada en sesión del 22 de septiembre, de los 1.º y 3.º Sub-Comités de Legislación, en el sentido de liberar de impuestos a la gasolina, lubricantes y repuestos destinados a aeronaves nacionales y extranjeras y de entidades dedicadas a la aviación.

9) En la misma sesión, fué aprobada una moción para recomendar la creación de cátedras de Derecho Aeronáutico en las Facultades o Institutos respectivos de las Universidades Nacionales de los Estados representados en la Conferencia.

Para Chile, especialmente, será de verdadero interés la creación de esta cátedra, o por lo menos, de un ciclo de conferencias en alguno de los cursos superiores universitarios, pues la ignorancia y desconocimiento sobre materias de esta índole, son generalmente absolutas.

10) Por último, entre las resoluciones interesantes, merece citarse la propuesta por Colombia, que en su parte resolutive dice: «Recomienda (la primera Conferencia

Técnica Interamericana de Aviación) a los Gobiernos de los países de América que propendan a que las empresas de transportes aéreos internacionales, aumenten la frecuencia de sus itinerarios en lo más posible».

Podría ser, tal vez, un motivo para obtener mayores facilidades de los respectivos Gobiernos, en caso que éstos tomaran la iniciativa que les recomienda el acuerdo copiado.