

UNIVERSIDAD DE PANAMA
FACULTAD DE ADMINISTRACION PUBLICA Y COMERCIO
ESCUELA DE DIPLOMACIA

NEGOCIACIONES EN TORNO A LA CONSTRUCCION
DEL PUENTE SOBRE EL CANAL

por:

Gerardo A. Chiari De Haseth

Trabajo de Graduación
para optar al título de
Licenciado en Relaciones Internacionales

Panamá, R. P.
marzo de 1974

A MIS HERMANOS

A G R A D E C I M I E N T O

Nuestro agradecimiento al Doctor Ernesto Castellero Pimentel quien supo dirigirnos a través de la preparación de este trabajo.

A todas aquellas personas que desinteresadamente prestaron su colaboración, sin las cuales no habríamos logrado nuestro presente trabajo.

I N D I C E

	<u>Página</u>
INTRODUCCION	i
CAPITULO I EL PUENTE EN EL TRATADO DE 1926	1
A. Primeras formas de comunicación entre <u>am</u> bas orillas del Canal	2
B. El Puente como objetivo de la Política Exterior Panameña	4
1. La Cláusula del Puente en el Tratado de 1926	7
2. Rechazo del Tratado de 1926 por la <u>A</u> samblea Nacional	9
CAPITULO II EL PUENTE EN EL TRATADO DE 1942	12
A. Primeros Contactos	13
B. Entrevista con Franklin D. Roosevelt y Negociaciones posteriores	14
C. Proyectos y Anteproyectos del Punto 4 .	20
D. Punto 4 del Convenio de Compensaciones de 1942	22
E. Fin de la Segunda Guerra Mundial	24
CAPITULO III EL PUENTE EN EL MEMORANDUM DE ENTENDIMIEN- TOS ACORDADOS DE 1955	28
A. Opinión del Consejo Nacional de Relacio <u>n</u> es Exteriores	28
B. Pasos Preliminares de los Estados Uni - dos para dar cumplimiento al Punto 4 ..	33
C. Punto 5 del Memorándum de Entendimien - tos Acordados de 1955	43

	<u>Página</u>
D. Gestiones y Actividad Diplomática Panameña para promover la aproba- ción del Proyecto de Ley del Puen- te	44
E. Aprobación de la Ley del Puente por el Congreso de los Estados Unidos y Sanción del Ejecutivo	74
1. Informe del Senado	78
F. Visita de los Legisladores panameños a Washington	80
G. Asignación de las Partidas	91
H. Aspectos Derivados	97
1. Ubicación exacta	97
2. El asunto del nombre	99
3. Etapas de construcción	105
4. Inauguración del Puente	108
SUGERENCIAS PARA LOS NUEVOS PROYECTOS	114
BIBLIOGRAFIA	118
ANEXOS	<u>Número</u>
- Memorándum del Consejero General Paúl A. Bentz al Gobernador de la Zona del Ca- nal J.S. Seybold	1
- Memorándum del Secretario de la Compañía del Canal W.M. Whitman para los Miembros del Comité Ejecutivo	2
- Memorándum del Subsecretario del Ejército de los Estados Unidos, George H. Roderick al Gobernador de la Zona del Canal	3

- Memorándum del Director de Ingeniería y Construcción, Hugh M. Arnold, al Gobernador de la Zona del Canal	4
- Carta del Gobernador, J.S. Seybold, al Voe-ro de la Cámara de Representantes Sam Rayburn	5
- Memorándum del Gobernador Interino, H.W. Schull Jr., al Secretario de la Compañía del Canal	6
- Informe del Senado. "Autorización a la Compañía del Canal de Panamá para construir Puente sobre el Canal"	7
- Nota del Secretario de la Compañía del Canal W. Merrill Whitman, al Presidente del Comité de Asignaciones del Senado Carl Hayden	8
- Justificación para y Descripción de un pro-puesto puente de alto nivel a través del Ca-nal de Panamá en Balboa	9
- Visita al Senado por el Honorable Dr. Joaquín José Vallarino, Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Panamá, y una Delegación del Parlamento (Asamblea) de Panamá	10

ANEXOS EN INGLES

- Memorandum from Paul A. Bentz, General Ad-visor to Canal Zone Governor J.S. Seybold....	1
- Memorandum for Members of Executive Commit-tee	2
- Memorandum from the Assistant Secretary of the United States Army, George H. Roderick, to the Canal Zone Governor	3
- Memorandum from the Engineering and Con-struction Director Hugh M. Arnold to the Ca-nal Zone Governor	4

- Letter from Governor J.S. Seybold to the Speaker of the House of Representatives Sam Rayburn	5
- Memorandum from the Acting Governor H.W. Schull Jr. to the Secretary of the Panama Canal Company	6
- Senate Report. Authorizing the Panama Ca nal Company to construct bridge over the Canal	7
- Note from the Secretary of the Panama Ca- nal Company W. Merrill Whitman to the President of the Asignations Committee from the Senate Carl Hayden	8
- Justification for and description of pro- posed high level bridge across the Panama Canal at Balboa	9

ooo00ooo

I N T R O D U C C I O N

I N T R O D U C C I O N

El sentido y finalidad de este Trabajo de Graduación, es el de presentar de la manera más completa posible una visión de conjunto de la historia del puente de alto nivel sobre el Canal, historia que constituye una fase poco conocida de las relaciones entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América.

La génesis, desarrollo y culminación de la construcción del puente sobre el Canal fueron producto de reiterados esfuerzos de la diplomacia panameña a través de numerosos años de incansables negociaciones.

Son contadísimas las personas que tienen una perspectiva exacta de la coherencia de los hechos, los orígenes, las etapas de negociaciones y de la construcción misma del puente, en toda su dimensión.

Gran cantidad de material inédito de los Archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores de Panamá y de la Gobernación de la Zona del Canal, ha sido utilizado en la elaboración de este trabajo en relación con el tema del puente.

Se ha incluido en la Sección de Anexos el material inédito obtenido dificultosamente en la Goberna

ción de la Zona del Canal por considerarlo de interés para el objeto de este estudio. La traducción de los mismos también ha sido incorporada en la Sección de Anexos.

oo000oo

CAPITULO I

CAPITULO I

EL PUENTE EN EL TRATADO DE 1926

Ante el hecho de un canal interoceánico que partía en dos el territorio panameño y sin que existiera desde su apertura ningún medio permanente de comunicación entre ambas orillas del Canal, situación que se agravaba con el correr del tiempo, se hizo más urgente la necesidad de unir ambos extremos mediante un puente de alto nivel sobre el Canal istmeño. Pero este acontecimiento no fue sino la culminación de incansables gestiones que vino a satisfacer una incuestionable necesidad después de haber puesto en función una serie de distintos medios de comunicación temporales que si bien sirvieron para unir el suelo panameño, pronto se convirtieron en medios ineficaces ante el crecimiento paulatino de la nación.

La existencia de un puente de alto nivel vino a significar otra vez la unidad territorial dividida por el Canal que al mismo tiempo fraccionaba la vida económica, social y política de la República. Su construcción ha venido a constituir una misión reparadora, normalizadora y unificadora de la integridad nacional en todos los sentidos.

A. Primeras formas de comunicación entre ambas orillas del Canal.

La historia de la comunicación entre ambas orillas del Canal tuvo su origen en distintos tipos de barcas que cruzaron las aguas del Canal, prestando así un servicio de transporte y acceso entre la ciudad capital y el interior de la República.

Ya desde los años anterior a 1923 se utilizaba una barca rudimentaria en el Canal en Pedro Miguel que hacía posible el paso entre ambos costados del Canal.

Años más tarde, en 1931, fueron construídos por la División de Mecánica del Canal de Panamá los botes de paso (ferriboats) "Presidente Amador" y "Presidente Roosevelt" los que entraron en servicio en Pedro Miguel a las seis de la mañana el primero de septiembre de 1932 viniendo a suplir las necesidades de comunicación.

Un año más tarde, en 1933, fue puesto en servicio un bote de paso más grande y de mayor velocidad el cual se denominó "Ferry Thatcher" mediante una autorización del Congreso de los Estados Unidos en 1930 en la cual se especificaba que sería operado y mantenido libre de peajes para los usuarios.

En realidad la colocación de estos botes de paso fue el resultado de las solicitudes panameñas hechas por el Doctor Alfaro durante las negociaciones tomando forma concreta en el Artículo tercero del Tratado de 1926.

En vez de un puente optaron por la colocación de estos botes de paso y construyeron al mismo tiempo la nueva carretera Thatcher de siete millas la cual iba a través de la Zona del Canal hasta Arraiján.

El bote de paso Thatcher prestó al principio un servicio de 24 viajes cada hora, pero a solicitud posterior del Gobierno de Panamá fijó un nuevo horario de 24 horas al día.

Durante el transcurso de la construcción del tercer juego de esclusas del Canal, en 1939, junto con las instalaciones militares en la ribera occidental del Canal y la pavimentación de la carretera a Río Hato el servicio del "Ferry Thatcher" fue reforzado con un bote de paso adicional colocado en el Lago de Miraflores.

La apertura del nuevo puente oscilatorio de Miraflores, en junio de 1942, ayudó a aliviar las congestiones de vehículos y pasajeros en el servicio de botes de paso. Ambas vías de comunicación prestaron un servicio simultáneo de 24 horas diarias.

Con la apertura del nuevo puente de alto nivel denominado Puente de las Américas, los botes de paso "Presidente Amador" y "Presidente Roosevelt" fueron puesto a la venta junto con las rampas y otros accesorios el 19 de octubre de 1962 por la Sección de Almacenaje del Canal de Panamá. (1)

B. El Puente como objetivo de la Política Exterior panameña.

El origen en sí de la idea de la construcción de un puente sobre el Canal tuvo lugar durante la construcción del mismo Canal. Pero no fue hasta el 3 de enero de 1923 que se proyectó la idea de un puente en política exterior por parte de la República de Panamá mientras ejercía la presidencia el Doctor Belisario Porras.

En esta fecha el Doctor Ricardo J. Alfaro, Ministro de Panamá en Washington, hizo llegar al Sr. Charles E. Hughes, Secretario de Estado de los Estados Unidos, una carta de catorce páginas en las que señalaba varios puntos de interés para Panamá los cuales debían ser mo

(1) Véase El Día: "La Cía. del Canal tiene en venta el Viejo Ferry" del 10 de octubre de 1962, p.1 y en El Panamá América: "Hoy jubilan el Ferry después de treinta años de servicios" del 13 de octubre de 1962, p.1.

tivo de negociación con los Estados Unidos con el objeto de llegar a un Convenio. En cuanto al tema que nos interesa la nota decía: "... la cuestión de la comunicación por tierra entre dichas ciudades y el resto del territorio nacional". (2).

No fue sino hasta el 15 de octubre, nueve meses más tarde, que el Secretario Hughes contestaba en un documento de más de cuarenta páginas la carta del doctor Alfaro. En cuanto a la comunicación a través del Canal entre la ciudad de Panamá y el resto del territorio nacional puntualizó:

"Usted no entra en detalle en esta materia, pero me permito indicarle que hay en la actualidad una barca (Ferry) sobre el Canal en Pedro Miguel, que permite acceso adecuado hacia la región occidental y hay camínos entre Balboa y Gamboa (que pasan por Pedro Miguel) y de Colón a Fort Randolph, hasta la mitad del camino que va a Cativá. No parece existir ahora necesidad económica de más caminos de los que en la actualidad existen, pero cuando surja esta necesidad y cuando el Gobierno de Panamá haya construído los caminos que le corresponde fuera de la Zona, las autoridades americanas acogerán de buen grado cualesquiera pro

(2) ALFARO, Ricardo J. Historia Documentada de las Ne
gociaciones para la celebración del Tratado de 1926,
(Editorial Universitaria, Primera Edición, Panamá,
1972), p. 30.

puestas de las autoridades panameñas a fin de empalmar estos caminos reales con los puertos del Canal". (3).

Más tarde, el 4 de enero de 1924, el doctor Alfaro envió al Departamento de Estado un documento que recogía un total de treinta y dos proposiciones como bases generales para concertar un Convenio con los Estados Unidos.

Cabe señalar que dicho pliego de proposiciones se titulaba "Proposiciones presentadas por la República de Panamá como Bases Generales de un Convenio con los Estados Unidos que reemplace el llamado Convenio Taft". Como subtítulo aparecía "Cuestiones que se desea queden cubiertas por el Convenio".

El tema que nos interesa venía a constituir el punto número 24, el mismo no entraba en detalles y solamente se limitaba a exponer nuevamente lo expuesto antes por el Ministro Alfaro. Dicho punto decía: "Comunicación entre las ciudades de Panamá y Colón y el resto de la República". (4).

Este documento fue contestado en un Aide Memoire del Departamento de Estado el 11 de enero de 1924. En la

(3) Citado en ZUÑIGA, Carlos Iván. "Historia del Puente sobre el Canal de Panamá", (Revista Lotería 1962) Vol. 7 octubre, No. 83, p. 14.

(4) ALFARO, op. cit., p. 54.

parte que nos interesa decía así:

"La cuestión de la comunicación entre las ciudades de Panamá y Colón y el resto de la República es en la actualidad objeto de estudio por una Comisión Mixta en Panamá y se espera que esa Comisión logrará arreglar este asunto. El Departamento se complacerá sin embargo, en recibir sugerencias acerca de la manera como puede facilitarse y acelerarse el trabajo de la Comisión". (5). Firmaba Charles E. Hughes, Secretario de Estado.

En marzo de 1924 se iniciaron las negociaciones entre ambos países y las mismas culminaron en el Tratado conocido como Tratado de 1926 que, como es de todos conocido, no llegó a ser nunca considerado por la Asamblea Nacional de Panamá.

1. La Cláusula del Puente en el Tratado de 1926.

Siendo Presidente de la República Don Rodolfo Chiari, por segunda vez en 1926, el Tratado fue firmado por el Organo Ejecutivo y en su Artículo III, ordinal 3º se contemplaba el asunto del puente de la siguiente manera:

"Los Estados Unidos convienen además, que cuando la República de Panamá construya en territorio panameño un camino que lleve hasta la línea de la Zona del Canal, en punto conveniente, los Estados Unidos construirán y mantendrán en servicio un puente de acero a través del Canal, en

(5) Ibid, p. 58.

las esclusas de Pedro Miguel o establecerán y mantendrán un servicio de transporte por medio de barca a través del Canal en el lado Pacífico, y construirán un camino con pavimento de hormigón de diez y ocho pies de ancho y de no menos de seis pulgadas de espesor, desde el puente o desde el desembarcadero de la barca hasta la línea de la Zona cerca de Arraiján, y construirán los puentes necesarios a lo largo de este camino, que serán de estructura permanente". (6).

Nótese que la República de Panamá primero debería construir la carretera que comunicara la ciudad capital con el interior del país. Después de cumplida esta condición los Estados Unidos construirían un puente o establecerían un servicio de barca entre ambas orillas del Canal.

Se consideró la ubicación en Pedro Miguel porque para entonces por allá se transitaba al interior del país.

Las Comisiones Negociadoras estaban compuestas de la siguiente manera: Por parte de Panamá, Ricardo J. Alfaro como Presidente, los Doctores Eusebio A. Morales y Eduardo Chiari como miembros y el Sr. Eugenio J. Chevalier como Secretario.

La Comisión norteamericana quedó constituida por el Secretario de Estado, Mr. Charles E. Hughes, como Pre-

(6) Cláusula del Tratado citada por CASTILLERO PIMENTEL, Ernesto, Panamá y los Estados Unidos, (Editora Humanidad, Segunda Edición, Panamá, 1964), p. LXX.

sidente, como miembros los señores Francis White, Jefe de la División de Negociaciones Latinoamericanas, y Joseph R. Barker, Abogado Consultor del Departamento y como Secretario el señor Edward L. Reed.

2. Rechazo del Tratado de 1926 por la Asamblea Nacional.

Como bien se señaló anteriormente, el Tratado de 1926 no fue considerado por la Asamblea Nacional. No es del caso detallar la acogida negativa que tuvo el Tratado en la opinión pública y el Gobierno. En todo caso, la negativa dada, se debió a otras cláusulas ajenas al Artículo III, ordinal 3º del Tratado.

La Asamblea Nacional aprobó una Resolución el 26 de enero de 1927. La misma decía:

"La Asamblea Nacional de Panamá,

CONSIDERANDO:

"Que desde el 15 de diciembre de 1926 está sometido a la consideración de la Asamblea Nacional el Tratado suscrito por los Plenipotenciarios de la República de Panamá y de los Estados Unidos de América;

"Que la Comisión de la Asamblea a cuyo estudio pasó el Tratado no ha considerado todavía el expresado pacto y que está próxima la clausura de sus sesiones actuales;

"Que el Senado de los Estados Unidos de América no ha considerado todavía el expresado pacto y que está próxima la clausura de sus sesiones actuales;

"Que algunas de las estipulaciones del Tratado han producido honda repercusión en el ánimo del pueblo panameño y lo mantienen en ansiosa expectativa; y

"Que es altamente conveniente para los intereses de la República mantener las más cordiales relaciones con los Estados Unidos de América, para lo cual es preciso que esas relaciones queden reguladas de tal manera que en lo futuro no pueda surgir ninguna clase de divergencia.

RESUELVE:

"Suspender la consideración del Tratado suscrito en Washington el 28 de julio de 1926 por los Plenipotenciarios de la República de Panamá y los Estados Unidos de América, hasta tanto el Poder Ejecutivo haya tenido oportunidad para gestionar una vez más lo conducente a conseguir soluciones que satisfagan plenamente

las aspiraciones de la Nación.

Publíquese.

El Presidente,

HECTOR CONTE B.

El Secretario,

ANTONIO ALBERTO VALDES" (7).

(7) Resolución sin número, del 26 de enero de 1927 aprobada por la Asamblea Nacional de Panamá, citada por ALFARO, op. cit., p. 214.

CAPITULO II

CAPITULO II

EL PUENTE EN EL TRATADO DE 1942

El tema del puente sobre el Canal no fue vuelto a tratar oficialmente hasta la concertación del Convenio de Compensaciones, más conocido como el Convenio de los Doce Puntos o Convenio de las Bases, concertado el 18 de mayo de 1942.

Debemos recordar, aunque sea brevemente, que para entonces se desencadenaba sobre el mundo la Segunda Guerra Mundial, hecho que puso a la República de Panamá del lado de los Estados Unidos. El Gobierno panameño tomó dentro de su territorio varias medidas que se consideraban necesarias para la seguridad del Canal y de la República. A lo largo de toda la conflagración internacional, Panamá cooperó ampliamente con los Estadados Unidos. Se colocaron más de 130 bases en territorio panameño, las cuales fueron desocupadas o entregadas a Panamá después de la guerra. El Gobierno norteamericano reconoció al Gobierno de Panamá después de intensas negociaciones, compensaciones por los peligros y sacrificios a que estaba expuesta la República de Panamá con motivo del establecimiento de las bases militara

res. Dichas compensaciones toman forma concreta en el Convenio de Compensaciones entre las que se encuentra incluída, en el punto 4, el asunto del puente sobre el Canal.

A. Primeros Contactos.

Ante la necesidad de un medio de comunicación terrestre más eficaz entre las dos orillas del Canal, la Embajada de Panamá en Washington gestionó en varias ocasiones ante el Gobierno de los Estados Unidos la construcción de un puente o túnel por cuenta de éstos.

El Secretario de Guerra de los Estados Unidos, Coronel Stimson, en septiembre de 1940 informó a la Embajada panameña en Washington que había pedido al Federal Works Administration, conforme a la solicitud de la Embajada, que ordenase los estudios preliminares correspondientes a la construcción eventual de un túnel o de un puente que reemplazara al "ferry". Posteriormente se informó al Secretario de Higiene, Beneficencia y Fomento, sobre el viaje a Panamá del Ingeniero Austin en compañía del Ingeniero Humbard, en relación con los estudios sobre

la Carretera Transístmica y el proyectado túnel o puente colgante a través del Canal. (1).

Pero el caso es que ninguna de éstas diligencias pasaron de meras intenciones y consecuentemente no llegaron a tomar concreción y significación alguna.

B. Entrevista con Franklin D. Roosevelt y Negociaciones Posteriores.

El 18 de febrero de 1941, después de anteriores y consecutivos intentos, el señor Carlos N. Brin, Embajador de Panamá en Estados Unidos, logró finalmente una entrevista con Franklin D. Roosevelt, Presidente de los Estados Unidos de América, en la cual le presentaba varias demandas o compensaciones a cambio de la instalación de bases militares en territorio de Panamá. Las mismas estaban contenidas en un Memorándum de Doce Puntos. El punto 4 relativo al puente decía:

"Que el Gobierno de los Estados Unidos construya un túnel bajo el Canal o un puente sobre el mismo, abierto constantemente al tráfico irrestricto de los vehículos de Panamá. Esta medida

(1) Nota del Secretario de Guerra de los Estados Unidos, Coronel Stimson, a la Embajada de Panamá en los Estados Unidos, septiembre de 1940, en Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

desde el punto de vista militar, sería de gran provecho para la defensa del Canal y además es de urgente necesidad para el tráfico entre la capital y el interior de la República." (2)

El Presidente Roosevelt no se negó a ninguno de los puntos presentados limitándose a prometer que los estudiaría detenidamente y que contestaría tan pronto como le fuera posible.

Posteriormente, el 4 de abril, el Embajador Carlos Brin tuvo una conferencia bastante larga con el Subsecretario de Estado señor Summer Welles, referente al Memorandum presentado al Presidente Roosevelt el 18 de febrero de 1941. En la misma se trataron punto por punto y el señor Welles estuvo asesorado por los señores Lawrence Duggan, Consejero del Departamento de Estado en asuntos relativos a las Repúblicas Americanas y el señor Bonzel Ayudante del Jefe de la Sección de Repúblicas Americanas del Departamento de Estado.

Se aclaró que el punto referente al puente había sido aceptado en principio por el Presidente Roosevelt, pero que la construcción del mismo quedaba pospuesta hasta finalizada la actual guerra. Mientras tanto, se dijo

(2) Memoria de Relaciones Exteriores, 1943, p. 181.

que se había ordenado la colocación de dos "ferrys" grandes en aguas del canal para el cruce de vehículos a través del mismo. (3).

La suerte del puente quedaba así echada; no sería sino hasta después de la guerra que se construiría. Sin embargo, la guerra se acabó en 1945 y no fue hasta 1956, once años después, que comenzó a ser considerada su construcción como veremos más adelante en otro Capítulo.

El Embajador Brin recibió una nota con fecha del 10 de mayo firmada por el Ministro de Relaciones Exteriores, Raúl de Roux, en la que se le daban nuevas instrucciones a seguir en la consecución de las demandas panameñas. En cuanto al punto 4, la carta en mención decía:

"Vuestra Excelencia debe insistir nuevamente sobre la construcción del túnel bajo el Canal o de un puente sobre el mismo con el fin de facilitar el acceso al interior de la República en vista de que cada día se hace más numeroso y difícil el tráfico a través del Canal, como consecuencia de los trabajos que en la actualidad se llevan a cabo en ese sector de la Zona, por las autoridades militares. El servicio de los grandes "Ferrys" a que alude Vuestra Excelencia en su comunicación citada no ha sido todavía establecido". (4).

(3) Ibid, p. 196.

(4) Ibid, p. 212.

Siguiendo estas instrucciones el Embajador Brin presentó diez días después, el 20 de mayo, un Memorándum al Departamento de Estado el cual fue recibido por el señor Welles, Subsecretario de Estado. El punto 4 indicaba: "El Gobierno de Panamá espera que se pondrán en funcionamiento a la mayor brevedad posible, "ferrys" mayores a los que en la actualidad se usan para el cruce del Canal, en un servicio sin interrupción, día y no che. Y confía en que tan pronto como sea posible se procederá a la construcción de un túnel o de un puente que una de una manera permanente y adecuada las dos secciones del Istmo dividido por el Canal". (5). Se aducía también el deseo del Gobierno de Panamá a cooperar en la defensa del Canal con el Gobierno de Estados Unidos y que confiando en la buena fe y sentido de justicia y equidad con que éste prometió en su oportunidad prestar ayuda y compensación adecuada a la República de Panamá, se esperaba que las demandas fueran atendidas en su totalidad y sin reservas. La construcción del puente o túnel debía hacerse a la mayor brevedad y mientras durara su construcción instalarse los dos

(5) Ibid, p. 222.

grandes ferrys. Como se ve, el Gobierno panameño no quería aceptar los términos de los Estados Unidos en el sentido de que habría que esperar el final de la guerra. Sin embargo, vemos que en un Memorándum posterior del 23 de junio, complementario del anterior citado, del 20 de mayo, la posición panameña accede a la posición norteamericana variando su posición a raíz de conversaciones entre el Ministro de Relaciones Exteriores Raúl de Roux y el Subsecretario de Estado Summer Welles. El punto 4 de dicho Memorándum señalaba: "Una vez terminada la conflagración internacional actual, el Gobierno de los Estados Unidos construirá un puente o túnel, para uso público, que una de manera permanente y adecuada la capital del Istmo con las provincias centrales a través del Canal. Entre tanto se pondrán en funcionamiento grandes 'ferrys' para el cruce del Canal en un servicio sin interrupción, día y noche". (6).

Quizás el Señor Welles convenció al Sr. de Roux de que construido el puente sería un blanco fácil de derribar para las potencias enemigas del eje, o sino, que simplemente no contaban con una partida presupuestaria para su construcción y mucho menos para un túnel que, como es sabido,

(6) Ibid, p. 228.

es muchísimo más costosa su contrucción. En todo caso, dicha partida debía ser incluída en el renglón del presupuesto de defensa, el cual estaría destinado al teatro de la guerra en Europa y el Pacífico. Dada la situación de guerra y emergencia internacional, es comprensible la posición de Estados Unidos y la aceptación por parte de Panamá de levantar el puente o túnel finalizado el conflicto.

Como contestación a las Memoranda presentadas el 18 de febrero de 1941 al Señor Presidente de los Estados Unidos de América y a los del 20 de mayo y 23 de junio entregadas al Departamento de Estado en adición y enmiendo al primero, el Gobierno de los Estados Unidos de América a través del Departamento de Estado hizo entrega al Gobierno de Panamá, a través de la Embajada en Washington, de un Memorándum conteniendo la posición del Gobierno de los Estados Unidos de América con respecto a cada uno de los doce puntos presentados por Panamá. Con respecto al punto 4, la posición norteamericana quedó así: "La construcción de un túnel o puente que permita el tránsito por debajo o sobre el Canal en Balboa. El Gobierno de los Estados Unidos de América se da cuenta exacta de la importancia que tiene para el Gobierno y el pueblo de Panamá la comunicación constante y rápida a través del Canal de

Panamá en Balboa y está dispuesto a convenir en principio en la construcción eventual de un túnel por debajo o un puente sobre el Canal en ese punto; pero no puede dar seguridad de que ésto pueda hacerse durante la actual emergencia. Mientras se lleva a cabo su propósito, el Gobierno de los Estados Unidos le dará atención urgente, consistente con las exigencias de la emergencia presente, al mejoramiento del servicio actual de "ferry". (7). El documento tenía fecha de 8 de julio y en el mismo se proponía un intercambio formal de notas para la concertación del futuro Convenio.

C. Proyectos y Contraproyectos del Punto 4.

En contestación al Memorándum del 8 de julio de 1941, el nuevo Embajador de Panamá en Washington E. Jaén Guardia entregó el 13 de mayo de 1942 unos apuntes al Departamento de Estado de los Estados Unidos. En los mismos se señalaban varias palabras y frases que debían ser cambiadas. Dichos cambios en el punto 4 eran los siguientes: Se suprimían las palabras "in principle" (en principio) y "eventual" (eventual).

(7) Ibid, p. 235.

Se cambiaba la frase "but cannot give assurances that this can be done during the present emergency" (pero no puede dar seguridades de que ésto pueda hacerse durante la actual emergencia) por la expresión "When the present emergency has ended" (cuando la presente emergencia haya terminado). También se sustituyeron las palabras "its intention" (su propósito) por la expresión "obligation" (obligación) o "responsability" (responsabilidad) o "project" (proyecto). (8). En esta forma el Memorándum del 8 de julio presentado por los Estados Unidos tal como estaba redactado anteriormente, cambió significativamente el sentido de todo el punto 4 respecto su forma original. Los cambios fueron aceptados por el Departamento de Estado. Al principio los Estados Unidos alegaban que no podían construir puente alguno durante la guerra, pero tampoco decían cuándo lo construirían. Ahora se marcaba el final de un acontecimiento para hacerlo.

(8) Ibid, ps. 345 y 358.

D. Punto 4 del Convenio de Compensaciones de 1942.

El texto final del punto 4 del Convenio de Compensaciones del 18 de mayo de 1942 quedó definitivamente redactado así:

"4. La construcción de un túnel o un puente que permita el tránsito por debajo o sobre el Canal en Balboa.

El Gobierno de los Estados Unidos de América está bien enterado de la importancia que tiene para el Gobierno y el pueblo de Panamá la constante y rápida comunicación a través del Canal de Panamá en Balboa y está dispuesto a convenir en la construcción de un túnel por debajo, o un puente sobre el Canal en ese punto, cuando haya terminado la presente emergencia. Mientras esté pendiente la realización de este proyecto, el Gobierno de los Estados Unidos dará urgente atención, compatible con las exigencias de la presente emergencia al mejoramiento del actual servicio de 'ferry'". (9).

Cabe señalar que en las negociaciones finales del Convenio de Compensaciones participaron activamente

(9) Ibid, p. 361.

por parte de los Estados Unidos el Sr. Phillips W. Bonzal, Jefe de la División de las Repúblicas Americanas, del Departamento de Estado, y el Sr. Paul Daniels, Asistente de la misma División, y el Sr. Murray Wise quien en esa División era el Encargado de los asuntos panameños. Participó en ellos el Secretario de Estado, señor Cordell Hull. Por Panamá el señor E. Jaén Guardia, Embajador en Washington y el señor Eduardo A. Chiari, Consejero de la Embajada. Participó además, como Ministro de Relaciones Exteriores, el señor Octavio Fábrega.

Paralelamente a este Convenio se concertó el Convenio de las Bases o Convenio sobre Arrendamiento entre el Ministro de Relaciones Exteriores de Panamá, señor Octavio Fábrega y el Embajador de los Estados Unidos, señor Edwin C. Wilson relacionado con la ocupación de ciertas áreas dentro del territorio panameño que serían usadas como bases de defensa del Canal. El mismo fue firmado también el 18 de mayo de 1942. En esta misma fecha el Departamento de Estado y la Embajada de Panamá en Washington sacaron respectivamente un Comunicado de Prensa de los Estados Unidos comunicando la culminación de ambos Convenios y exaltando el alto sentido de mutua cooperación. (10).

(10) Ibid, p. 371.

E. Fin de la Segunda Guerra Mundial.

El 2 de septiembre de 1945 el Ministro de Asuntos Exteriores del Japón, Mamoru Shigematsu, y el Jefe del Estado Mayor, General Yashiro Umezu, en representación del derrotado Imperio japonés formalmente firmaron una rendición incondicional en la Bahía de Tokio a bordo del acorazado "Missouri". El General del Ejército de los Estados Unidos de América, Douglas MacArthur, firmó el documento de parte del Comando Aliado Supremo. La Segunda Guerra Mundial había terminado.

Este acontecimiento marcaba el cumplimiento del punto 4 del compromiso adquirido por los Estados Unidos con la República de Panamá.

Según los últimos términos acordados, los Estados Unidos convenían en: "...la construcción de un túnel por debajo, o un puente sobre el canal en ese punto, cuando haya terminado la presente emergencia..." El Gobierno de Panamá esperó pacientemente un tiempo prudencial para darle tiempo al Gobierno de los Estados Unidos que empezara dicha construcción.

Por fin, el 18 de abril de 1950, en vista de que el Gobierno norteamericano no daba señas de cumplir

lo convenido el Ministro Brin envió una carta al señor Rodolfo F. Herbruger, Embajador de Panamá en Washington, indicándole que hablara con el señor Edward G. Miller Jr. Subsecretario del Departamento de Estado y a su vez que le dejara un Aide Memoire con el fin de que le sugiriera al Presidente Truman que pidiera la aprobación de 25 a 30 millones de dólares mediante un mensaje al Congreso "... para la construcción de un túnel o un puente que permita el tránsito por debajo o sobre el Canal en Balboa, que el Gobierno de Estados Unidos de América se comprometió a construir tan pronto terminara la guerra y hasta ahora no ha hecho nada en ese sentido". (11).

Seis días más tarde, el 24 de abril, el Embajador Herbruger contestaba al Ministro Brin comunicándole algunas sugerencias que él estimaba necesarias sobre la negociación de este asunto. Decía que el punto de partida para las negociaciones debían ser dos hechos: uno, que el Aide Memoire que se hiciera llegar al Departamento de Estado debía limitarse solamente a establecer la obligación contraída por los Estados Unidos según el punto 4 del Convenio de Compensaciones de 1942, recordándoles al

(11) Instrucciones del Ministro de Relaciones Exteriores, Carlos N. Brin, al Embajador de Panamá en Estados Unidos, Rodolfo F. Herbruger, 18 de abril de 1950, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

mismo tiempo que habían pasado más de cuatro años desde que terminó la emergencia sin que hubieran dado muestras de cumplir con su obligación y que deseaba saber que acción contemplaba tomar el Gobierno de los Estados Unidos en este sentido. (12). El otro hecho era que por el momento no debían sugerir en el Aide Memoire, que el Presidente Truman solicitara al Congreso la suma de 25 a 30 millones de dólares para la construcción del puente o túnel, porque esto pertenecía al procedimiento y competencia interna del Gobierno norteamericano y también porque de esta forma no se le brindaba la oportunidad a dicho gobierno de discutir desde un inicio de las negociaciones el presupuesto de dicha obra.

El Ministro Brin, a su vez, contestó al Embajador Herbruger aprobando las sugerencias que le hacía y comunicándole que entregara a la mayor brevedad posible el Aide Memoire al Departamento de Estado.

El Aide Memoire preparado, redactado y siguiendo los lineamientos del Embajador Herbruger fue depositado el 3 de mayo de 1950 en manos del señor T. Bennett, funcionario autorizado del Departamento de Estado, por Ju-

(12) Nota del Embajador de Panamá en los Estados Unidos, Rodolfo F. Herbruger, al Ministro de Relaciones Exteriores, Carlos N. Brin, abril 24 1950, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

lio E. Heurtematte, Ministro Consejero de la Embajada.
El Departamento de Estado nunca contestó.

oo000oo

CAPITULO III

CAPITULO III

EL PUENTE EN EL MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTOS ACORDADOS DE 1955

Después de tres años de estancamiento e inactividad en las negociaciones con los Estados Unidos de América y sin que este diera indicios de una acción positiva respecto a la construcción del puente, las mismas se reanudarón a iniciativa de Panamá y tomaron curso durante los años de 1953 y 1954 culminando con la firma de un acuerdo el 25 de enero de 1955 denominado Memorándum de Entendimientos Acordados, el cual en el punto cinco se refería al asunto del puente sobre el Canal.

A. Opinión del Consejo Nacional de Relaciones Exteriores.

Como es sabido, para éstos años existía en la Cancillería un Cuerpo Asesor llamado Consejo Nacional de Relaciones Exteriores el cual en este período desplegó una gran actividad en el campo de las negociaciones internacionales. Al Consejo le tocó tratar el asunto del puente en su sesión del 16 de marzo de 1954.

A continuación reproducimos el texto íntegro de una de las actas de dicha sesión para mayor conveniencia.

"ANEXO 9

"DOCUMENTO N

"Proyecto de Cláusula Contractual que la Misión Negociadora Panameña presenta referente al Punto XII del Temario propuesto por Panamá.

"ARTICULO ...

"En vista de que el Canal de Panamá ha dividido el territorio de la República de Panamá, creándose así la necesidad de dotar de medios adecuados y continuos de comunicación, sin interrupción jurisdiccional, a las partes del territorio de la República de Panamá que quedarón así divididas, los Estados Unidos de América se comprometen a construir dentro de un plazo no mayor de cinco años, un túnel o puente capaz de satisfacer las necesidades de tránsito continuo e ininterrumpido tanto en la región pacífica como en la región atlántica de la República de Panamá, los cuales puentes o túneles cruzarán transversalmente el Canal de Panamá. Y convienen también los Estados Unidos de América en que habrá dos corredores que comuniquen las partes en que ha quedado dividida la República de Panamá, a través de la Zona del Canal. La República de Panamá tendrá jurisdicción exclusiva sobre los mismos y sobre dichos puentes o túneles. Los límites exactos de dichos corredores serán convenidos y demarcados por los dos Gobiernos, de acuer

do con la descripción siguiente:

.....

"Los gastos que demanden la construcción y mantenimiento de dichos puentes o túneles así como la construcción y mantenimiento de los corredores relacionados, incluso el costo de los puentes necesarios para que, al ocurrir intersecciones con calles o vías de la Zona del Canal, la jurisdicción panameña sobre dichos corredores que de separada materialmente y no se confunda con la de la Zona del Canal, serán sufragados por los Estados Unidos de América, sin responsabilidad para la República de Panamá". (1)

Vemos que en el proyecto de cláusula se responsabilizaba a Estados Unidos de América a construir en vez de un puente o túnel en Balboa en el Pacífico; dos puentes o túneles, uno en el Pacífico y el otro en el Atlántico al mismo tiempo que se pedía jurisdicción exclusiva sobre los mismos y sobre los corredores que debían construirse también, los cuales unirían ambas partes del territorio nacional dividido por el Canal y su Zona.

(1) Documento "N" presentado en el Consejo Nacional de Relaciones Exteriores, 16 de marzo de 1954, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

Los funcionarios panameños al redactar este proyecto de artículo conocían de antemano lo establecido en el punto 4 del Convenio de Compensaciones. La intención del mismo era presionar al Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual había actuado con negligencia desde el fin de la conflagración internacional hacía más de ocho años. El principio seguido era el de pedir lo más para conseguir lo menos. Y en el remoto caso de que los Estados Unidos de América consintieran, se habría logrado con éxito y asombro comprometerlo a una doble construcción. Además, un puente en el sector Atlántico para esos años y los años inmediatamente siguientes no era tan necesario y justificable como en el sector Pacífico.

La posición de los Estados Unidos de América fue expuesta ante el Consejo en un documento que llevaba por título el de "Comentarios de los Estados Unidos al Documento 'N' de Panamá." El mismo empezaba haciendo referencias a dicho documento y añadía que la cuestión del libre tránsito de los panameños por la Zona del Canal estaba estipulado en el Artículo VI del Tratado de 1903 el cual reconocía clara y específicamente que los nacionales de Panamá tenían derecho de tránsito por todas las carreteras públicas de la Zona del Canal con excepción de ciertas carreteras vitales que estaban cerradas por medidas de seguridad militar aún

hasta a los residentes de la misma Zona. Agregaban que la aceptación de la propuesta panameña les impediría adoptar medidas de seguridad para la protección del Canal de Panamá. Finalmente rehusaban enfáticamente la propuesta panameña contenida en el Documento "N" (2).

De lo antes dicho vemos que lo curioso del comentario de los Estados Unidos de América es que basan su negación a la propuesta panameña en razones de seguridad pudiendo aducir que su obligación, aunque retardada, era cumplir con el punto 4 del Convenio de Compensaciones, argumento que en efecto usaron, pero no en esta ocasión.

El señor Muccio haciendo uso de la palabra en la sesión del Consejo hizo varias referencias a la propuesta panameña y a la respuesta de los Estados Unidos de América para finalmente añadir que "Los Estados Unidos de América desean anunciar ahora, sin embargo, que están dando los pasos preliminares necesarios con miras de obtener del Congreso la autorización y partida necesaria para hacer posible la efectividad de la obligación asumida por los Estados Unidos en el Convenio General sobre Relaciones de 1942 en rela

(2) "Comentarios de los Estados Unidos al Documento 'N' de Panamá", expuesto ante el Consejo Nacional de Relaciones Exteriores, 16 de marzo de 1954, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

ción con la construcción de un puente o túnel en Balboa". (3).

B. Pasos Preliminares de los Estados Unidos para dar cumplimiento al Punto 4.

El Gobierno de los Estados Unidos de América ateniéndose a la obligación de 1942 rechazan la propuesta panameña y comienzan a dar, en efecto, los primeros pasos para dar cumplimiento a lo convenido.

Dos pasos básicos eran los más importantes a dar. Primero, determinar si se construiría un puente o túnel. Como se recordará el Acuerdo decía que el Gobierno de los Estados Unidos de América "...está dispuesto a convenir en la construcción de un túnel por debajo, o un puente sobre el Canal...". El segundo paso, una vez dado el primero, consistía en conseguir los fondos del Congreso norteamericano para hacer posible la realización del proyecto. Vale aclarar que las asignaciones de fondos solicitados por el Organo Ejecutivo están sujetas a la aprobación del Congreso y las mismas son expedidas en forma de Ley.

(3) Declaración del señor Muccio en la sesión del Consejo Nacional de Relaciones Exteriores, 16 de marzo de 1954, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

Con frecuencia nos veremos obligados a adentrarnos en algunos aspectos internos de los Estados Unidos de América para conocer el origen, curso y destino que tomó el asunto en cuestión. También cabe agregar que ambas decisiones anteriores fueron motivo de previas consultas y estudios entre funcionarios norteamericanos.

En un Memorándum enviado al Gobernador de la Zona del Canal, J.S. Seybold, por el Consejero General, Paul A. Bentz, el 2 de marzo de 1954, notamos algunas primeras señales de iniciativa referente a la construcción del puente o túnel en Balboa. (El mismo hacía referencia a un Memorándum anterior del señor Baco). Dicho Memorándum estaba compuesto de 12 puntos, todos sobre el mismo tema, y añadía adjunto un borrador de ley que constituyó el primer borrador de proyecto de ley sobre el puente el cual después de sustantivos arreglos y reformas vino a constituir el proyecto de ley presentado ante el Congreso para su aprobación.

De los 12 puntos, los más sobresalientes eran el número 2 y número 7 donde señalaban que el Gobernador Seybold ya había tomado la decisión de construir un puente en vez de un túnel. No se daban los motivos para este escogimiento, pero de la información sacada de otros documentos posteriores vemos que era por razones de economía.

En el punto 9 el señor Bentz comentó que los gastos de construcción del puente no debían considerarse como gastos ordinarios de la Compañía del Canal sino como extraor-dinarios basados en un programa de política nacional.

El punto 12 abarcaba brevemente la sección 2 del Proyecto de Ley destinado a solicitar la suma de \$200.000 para investigación y estudios preliminares de ingeniería.

En realidad los 12 puntos contenidos en el Memorán-dum del señor Bentz, la mayoría eran comentarios hechos al borrador de legislación elaborados por él mismo (Ver Anexo No.1).

Dicho Proyecto de Ley decía textualmente:

"Para autorizar y ordenar a la Compañía del Canal de Panamá a hacer los estu -
dios e investigaciones necesarias con
cernientes a la construcción de un puen
te sobre el Canal de Panamá en Balboa y
para otros fines.

"Sea decretado por el Comité y la Cámara de Represen-
tantes de los Estados Unidos de América en Asamblea,
que por la presente se declara que los Estados Uni-
dos están obligados, bajo los términos del Punto 4
del Convenio de Relaciones Generales entre los Esta-
dos Unidos y la República de Panamá, efectuado me-
diante un intercambio de notas firmado en Washington
el 18 de mayo de 1942 (Convenio Ejecutivo Serie No.
452) para construir un túnel bajo o un puente sobre
el Canal de Panamá en Balboa; que un puente de alto
nivel de tipo suspendido en dicho punto sería más
conveniente que un túnel; que la construcción, man-
tenimiento y operación de cualquiera de tales puen-
tes debería ser administrada por la Compañía del Ca-
nal de Panamá; que los gastos de construcción de tal
puente deberán ser considerados como gastos extraor-

dinarios incurridos mediante una directriz basada en el programa nacional y no relacionada con las operaciones de la Compañía del Canal de Panamá; que tal puente cuando se construya deberá considerarse como un servicio relacionado al Canal de Panamá; y que los gastos del mantenimiento y operación de cualquiera de tal puente, incluyendo depreciación deberán ser considerados como parte de los costos de mantenimiento y operación del Canal de Panamá.

"Sec. 2. La Compañía del Canal de Panamá es autorizada y ordenada para hacer o hacer que se hagan a un costo que no exceda \$200.000, los estudios preliminares de ingeniería e investigaciones que puedan considerarse necesarios para determinar (1) el sitio más conveniente para la construcción, mantenimiento y operación de un puente de alto nivel, de tipo suspendido sobre el Canal de Panamá en Balboa incluyendo los accesos al mismo; (2) el carácter y volumen de tránsito que usaría dicho puente; (3) los planos preliminares para y el costo aproximado de tal puente; y (4) cualesquiera otros asuntos que podrían ser útiles al Congreso para tomar una decisión respecto a la construcción, mantenimiento y operación de tal puente". (4)

Obsérvese que el proyecto, en la Sección 2, solamente solicitaba una partida que no excediera \$200.000 para estudios preliminares de ingeniería. No solicitaba ninguna partida para la construcción misma del puente. Este proyecto sirvió como base para la elaboración final de la Ley del mismo, después de algunas reformas. Al menos comenzaban a darse los primeros pasos por parte del Gobier-

(4) Memorándum del Consejero General, Paul A. Bentz, al Gobernador de la Zona del Canal, J.S. Seybold, 2 de marzo de 1954, Archivos, Departamento de Información de la Gobernación de la Zona del Canal.

no de los Estados Unidos de América para cumplir con el compromiso adquirido.

En fecha posterior, el 12 de agosto de 1954, el señor W. Merril Whitman, Secretario de la Compañía del Canal, envió un Memorándum a los Miembros del Comité Ejecutivo de la Compañía del Canal a través de su Presidente con el fin de hacer algunas observaciones. El Memorándum señalaba que el Presidente de la Compañía y Gobernador de la Zona del Canal, señor Seybold, recomendaba la construcción de un puente en vez de un túnel debido a su bajo costo tanto de construcción como de mantenimiento. Más adelante, como veremos en una carta enviada al Vocero de la Cámara de Representantes, el señor Seybold compara las cifras entre uno y otro proyecto, el cual hace evidente su decisión.

En el presente Memorándum observaba el Secretario Whitman que en el borrador de proyecto de ley el Tesoro de los Estados Unidos de América cubriría los costos de construcción, operación y mantenimiento del puente en lugar de la Compañía del Canal de Panamá debido a que el puente no era en realidad necesario para las funciones de la Compañía, pero que se necesitaba por razones de política nacional relacionada con la República de Panamá. También señalaba que "el Departamento de Estado ha solicitado que la legislación sea sometida ahora al Congreso. Antes de que

sea enviada al Congreso, la legislación debe ser sometida a la Oficina de Presupuesto para recomendación en cuanto a la relación de la legislación con el programa del Presidente". (5).

Se le pedía al Gobernador Seybold que informara lo antes posible si quería someter o no el proyecto de la legislación a la Oficina de Presupuesto y al Congreso. Finalmente se comunicaba que el Departamento de Estado deseaba que dicho Proyecto de Ley fuera presentado antes, pero que no esperaban que el Congreso consideraría la legislación en el período de sesiones que para entonces se desarrollaba. (Ver Anexo 2).

Más adelante, el 11 de octubre de 1954, el Subsecretario del Ejército, George H. Roderick, envió un Memorándum al Gobernador de la Zona en relación con el puente a través del Canal.

En una nota de 4 puntos, el primero hacía referencia al proyecto de legislación presentado a la Oficina de Presupuesto por la Compañía del Canal el 19 de agosto escasamente siete días después que el Secretario Whitman así se lo solicitara al Gobernador Seybold.

(5) Memorándum del Secretario de la Junta Directiva de la Compañía del Canal, señor W.M. Whitman, para los Miembros del Comité Ejecutivo de la Compañía del Canal, 12 de agosto de 1954, Archivos, Departamento de Información de la Gobernación de la Zona del Canal.

El punto dos decía: "El Estado Mayor me ha informado que considera preferible la construcción de un puente al de un túnel. Los Departamentos de la Marina y de la Fuerza Aérea concuerdan con este punto de vista". (6).

El tercer punto se refería a que estaba solicitando a través del Estado Mayor, para que este a su vez solicitara al Departamento de Defensa, la ayuda necesaria ante la Oficina de Presupuesto el visto bueno del proyecto de legislación.

El cuarto punto informaba al Gobernador que los Departamentos de la Marina y la Fuerza Aérea deseaban que se les hicieran llegar los planos del puente para revisar los a fin de estar seguros de que la altura del puente no entorpecería la libre operación de la aviación y asegurar se también de que la altura libre permitiría el paso de las naves de los Estados Unidos de América. Termina el documento en este mismo punto diciendo que después que el Congreso aprobara la legislación pendiente, esperaba que el Gobernador coordinaría la construcción del puente con

(6) Memorándum del Subsecretario del Ejército de los Estados Unidos de América, George H. Roderick, al Gobernador de la Zona, J.S. Seybold, 11 de octubre de 1954, Archivos, Departamento de Información de la Gobernación de la Zona del Canal.

el Comandante en Jefe del Comando del Caribe, previa consulta de éste último con los tres Comandantes de la Zona. (Ver Anexo 3).

En un Memorándum dirigido al Gobernador Seybold el 23 de febrero de 1955 por el Director de Ingeniería y Construcción, señor Hugh M. Arnold, se rendía informe mediante solicitud previa del señor Seybold del presupuesto aproximado del costo de construcción del puente. El presupuesto hacía un estimado de \$20,000.000 sin incluir otras obras a nexas de importancia y otras contingencias. Seguidamente recomendaba que se mantuviera la suma de \$28,000.000, cifra dada con anterioridad al Gobernador Seybold en vista de los puntos antes considerados. Curiosamente, según se desprende de dicho Informe, el señor Seybold estaba de acuerdo con juntamente con el señor Bacon en febrero de 1954, con éste último presupuesto (\$28,000.000) el cual le había sido presentado anteriormente por el Ingeniero Arnold, pero no estuvo de acuerdo en una carta dirigida al Vocero de la Cámara de Representantes en agosto del mismo año.

Seguidamente en el Memorándum del señor Arnold se indicaba que un funcionario de la Oficina de Presupuesto había preguntado por el proyecto del puente, aquí en Panamá, escasamente unos dos y seis días atrás de la fecha de esta nota. Señalaba que se le habían mostrado los bosquejos y la loca-

lización propuesta del puente y que había visitado ciertas áreas de construcción de la futura obra consintiendo en el terreno propuesto. No se le dieron copias ni de las cifras calculadas ni de los bosquejos.

El informe en sí era un estudio preliminar de ingeniería y un cálculo comparativo de los costos de construcción de los puentes de San Rafael, cerca de San Francisco, (utilizado como modelo aproximadamente) y el que sería el Puente sobre el Canal de Panamá. (Ver Anexo 4).

Siete meses más tarde, el 26 de septiembre de 1955, el Gobernador de la Zona del Canal y Presidente de la Compañía del Canal de Panamá, señor J.S. Seybold, envió una carta al Honorable Sam Rayburn, Vocero de la Cámara de Representantes, relacionada con el asunto del puente. Empezaba diciendo que mediante el Acuerdo del 18 de mayo de 1942, estaban obligados a construir un puente o túnel en el Canal según lo convenido en el punto 4 y que el mismo era uno de los pocos compromisos que quedaban sin cumplir. Hacía referencia al Convenio de Arrendamiento de sitios de defensa explicando así el origen del compromiso adquirido. Transcribía textualmente el contenido del punto 4 y también el punto 5 del Memorándum de Entendimientos Acordados señalando que en esta forma se le aseguraba a Panamá la construc

ción del puente. También señalaba que:

"El costo del puente, estimado en 20 millones de dólares, es recomendado en comparación con un túnel bajo el Canal cuyo costo es estimado en 38 millones de dólares. La planificación y ejecución del proyecto sería por supuesto cubierto en el programa de presupuesto anual de la Compañía". (7).

Este párrafo es muy significativo por dos razones. Primero, porque es notable el criterio económico seguido por el Gobernador Seybold. Segundo porque por primera vez aparece en toda la historia del puente el presupuesto aproximado del túnel comparado con el del puente en un mismo documento. Agregaba que sometían un borrador del proyecto de ley propuesto a consideración del Congreso para su aprobación. La segunda parte del párrafo de la cita anterior era aclarada más abajo de su carta al decir que todos los gastos del puente serían gastos extraordinarios de la Compañía del Canal. A continuación mencionaba lo que en este sentido señalaba el Proyecto de Ley. Finalmente, agregaba que no había ninguna objeción al Proyecto de Ley en la Oficina de Presupuesto y la presente carta. (Ver Anexo 5).

(7) Carta del Gobernador de la Zona del Canal, señor Seybold al Vocero de la Cámara de Representantes del Congreso de los Estados Unidos de América, Señor, Sam Rayburn, 26 de septiembre de 1955, Archivos, Departamento de Información de la Gobernación de la Zona del Canal.

C. Punto 5 del Memorándum de Entendimientos Acordados de 1955.

Mientras del lado de los Estados Unidos de América se trataba el asunto del puente en ^{LA} forma de la correspondencia anteriormente expuesta, al mismo tiempo también se llevaban a cabo negociaciones entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América para acordar un Convenio que, entre otras cosas, asegurara a Panamá la construcción del puente de una vez por todas. El Convenio conocido como Memorándum de Entendimientos Acordados fue firmado paralelamente con el Tratado de Mutuo Entendimiento y Cooperación el 25 de enero de 1955. En la parte introductoria del Memorándum se hacía alusión a las negociaciones llevadas a cabo durante los dos últimos años entre ambas partes, las cuales habían concluido en distintos entendimientos.

En el punto cinco relativo al puente, los Estados Unidos de América se comprometían en los siguientes términos:

- "5. Se solicitará autorización legislativa y la partida necesaria para la construcción de un puente en Balboa al cual se hace referencia en el Punto 4 del Convenio General de Relaciones de 1942". (8).

(8) Memoria de Relaciones Exteriores 1956, p. 30.

Al fin del Convenio firmaban por Panamá, el doctor Octavio Fábrega, Ministro de Relaciones Exteriores y por los Estados Unidos de América, el señor Selden Chapin, Em bajador Extraordinario y Plenipotenciario ante la Repúbli ca de Panamá.

D. Gestiones y Actividad Diplomática Panameña para promo-
ver la aprobación del Proyecto de Ley del Puente.

Después de las consideraciones y recomendaciones de presupuestos hechos por el Director de Ingeniería y Construcción, señor Arnold, y del Gobernador Seybold en febrero y septiembre, respectivamente, debemos considerar nuevamente la suerte que corría el Proyecto de Ley hacia los últimos meses de 1955.

Como se observará, este punto (lo mismo que los puntos 1 y 2 sobre traspaso de tierras e igualdad de salarios) requería de una legislación especial por parte del Congreso de los Estados Unidos de América autorizan do dicha construcción y votando la partida necesaria. De aquí que el nuevo Ministro de Relaciones Exteriores, Alberto A. Boyd, enviara una nota al Embajador de Panamá en Washington, Dr. J.J. Vallarino, el 5 de noviembre de 1955 en la que le recordaba el acuerdo convenido con anterioridad y que iniciara lo antes posible las gestione

nes necesarias ante el Departamento de Estado, a fin de que dicho Departamento tomara las acciones necesarias ante el Congreso con miras a lograr lo acordado ya "que para que ciertas prestaciones, por parte del Gobierno de los Estados Unidos de América, puedan tener efecto, es necesario que antes el Organo Ejecutivo de dicho país gestione la correspondiente expedición de determinadas leyes por el Congreso de los Estados Unidos de América". (9).

Debemos adelantar que el Embajador Vallarino siguiendo instrucciones de la Cancillería desplegó una intensa actividad diplomática ante el Departamento de Estado agilizando así el curso del Proyecto de Ley que debía ser presentado ante el Congreso. Pero donde si fue necesario desplegar una admirable, constante y tenaz ofensiva diplomática por todos los medios posibles fue ante el mismo Congreso norteamericano, el cual se mostraba negligente para aprobar las leyes.

Continuaba el Ministro Boyd indicándole al Embajador Vallarino que en su gestión ante el Departamento de Estado resaltara la urgencia del libre tránsito a través de un puente entre ambas orillas del Canal y lo prometido en el Conve-

(9) Nota del Ministro de Relaciones Exteriores de Panamá, Alberto Boyd, al Embajador de Panamá en Estados Unidos de América, Doctor J.J. Vallarino, 5 de noviembre de 1955, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

nio de 1942. Agregaba asimismo, que la Embajada estuviera en comunicación constante con el Departamento de Estado e informara periódicamente el progreso de las gestiones. Finaliza la nota exaltando el patriotismo y deseándole el mayor de los éxitos.

Nueve días después, el 14 de noviembre, el Embajador Vallarino en visita realizada a la ciudad de Panamá informó que había sido notificado por el Departamento de Estado que el borrador de la legislación sobre el puente, en forma de Proyecto de Ley, había sido sometido por el Ejecutivo a la Oficina de Presupuesto y que dicha Oficina lo había presentado ya al Congreso. (10).

Los hechos hasta aquí demuestran que el borrador de la Ley había sido presentado ante el Congreso por el Gobernador de la Zona y por el Departamento de Estado, por conducto de la Oficina de Presupuesto del Organo Ejecutivo. Cabe recordar que el proyecto inicial preparado por el señor Bentz sólo incluía en la Sección 2 una partida de \$200.000 para estudios preliminares de ingeniería lo que hacía obligante su reforma.

A los señores congresistas, con el presupuesto de construcción del puente, les tocaba ahora hacer las enmien

(10) Memoria de Relaciones Exteriores, 1956. Op. cit., p. 39.

das del caso y entresacar aquellas partes del Proyecto de Legislación que más se adaptaran a lo convenido en el punto 5 del Memorándum. Cabe aclarar que una obra de ingeniería de cualquier magnitud que sea y más aún si se trata de millones de por medio, hacía necesario que la preparación del presupuesto se hiciera en el terreno de los hechos lo que, en efecto, se hizo por el Departamento de Ingeniería y Construcción de la Zona a cargo del Ingeniero Hugh M. Arnold. En cuanto a la preparación y primer bosquejo del borrador del Proyecto de Ley hay que añadir que el mismo empezó a elaborarse en la Zona del Canal por solicitarlo así las autoridades del Departamento de Estado a la Gobernación. (Ver Anexo 6).

Así las cosas, con el primer pie dentro del Congreso, hacía falta entrar el otro pie: Su aprobación. La misma implicaba la previa elaboración y redacción final para luego mediante su formal presentación dar su aprobación.

A principios del mes siguiente de la visita del Embajador Vallarino a la ciudad de Panamá, el Ministro Boyd de Relaciones Exteriores envió un Memorándum al Ministro de Obras Públicas con fecha del 3 de diciembre de 1955. El objeto del mismo era para comunicarle que los Miembros

de la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos de América se encontraban de visita en Panamá y recomendarle que les recordara en las conversaciones con ellos el compromiso adquirido por el Gobierno de los Estados Unidos de América en virtud del punto 5 de un Convenio entre ambas partes, el cual transcribía al principio de la carta. Agregaba que dicha Comisión era valiosa para conseguir los fines perseguidos y que interpondría toda la cooperación de la Cancillería que fuera necesaria en este sentido. (11). Con el Embajador Vallarino de vuelta en la Embajada y los Legisladores de la Comisión de Obras Públicas de regreso al Congreso las cosas siguieron así.

El 6 de diciembre el Ministro Boyd preguntaba al Embajador Vallarino, mediante una nota, si en el proyecto además de autorizarse la construcción del puente se incluía la partida respectiva en el Presupuesto de Rentas y Gastos o si el mismo procuraba una u otra de las dos finalidades. (12) Es notable la observación del Ministro Boyd porque para sorpresa de los panameños, no se incluía la partida como vere-

(11) Memorándum del Ministro de Relaciones Exteriores, Alberto A. Boyd, al Ministro de Obras Públicas, 3 de diciembre de 1955, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

(12) Memoria 1956, op. cit., p. 97.

mos y este hecho obligaría a otra legislación suplementaria posterior asignando los fondos. Agregaba el señor Boyd que era de entenderse que la legislación debía contener tanto la autorización de la obra como la inclusión de la respectiva partida presupuestaria para que fuese efectivo. El señor Vallarino contestó el 13 de diciembre diciendo "que primero el Ejecutivo someterá al Congreso el Proyecto de Ley autorizando la construcción del puente en Balboa y luego someterá otra ley pidiendo la aprobación de la partida necesaria para llevar a cabo dicha obra. Que aunque pareciese que la presentación de dos proyectos de ley implicará una demora adicional, ^{el} El Departamento de Estado estima que luego de ser aprobada la autorización para la construcción del puente, la partida para llevar a cabo la obra debiese ser atendida casi conjuntamente". (13).

El Ministro Boyd contestaba el 16 de diciembre y ante éste hecho ponía en duda si el proyecto había sido o no presentado al Congreso y en el caso afirmativo solicitaba la fecha de su presentación y el Organismo competente del Congreso encargado de atender dicho asunto. Agregaba que no consideraba necesario, por el momento, actuar a lo sugerido del señor Vallarino en su carta del 13 en el sentido de solicitar respaldo a otras Cancillerías de países americanos a las aspi

(13) Ibid, p. 98.

raciones panameñas de ver construido el puente. Añadía que por lo pronto no era necesario solicitar la intervención de otros Estados Americanos dado que se trataba de un Acuerdo entre Panamá y los Estados Unidos. Finalizaba con la esperanza de que ante la buena voluntad del Departamento de Estado, el Gobierno de los Estados Unidos de América cumpliría sus obligaciones. (14). En realidad se desconoce la posible respuesta del señor Vallarino al señor Boyd. Según se desprende de la correspondencia interna tanto del Departamento de Estado como de la Gobernación de la Zona del Canal, deberíamos asumir que ya había sido presentado, pero ésto no era a sí. Al hablar de que ya había sido presentado se referían a que había sido llevado o entregado simplemente a algún Organismo del Congreso sin haberlo considerado. Dentro de la compleja mecánica y técnica legislativa del mismo no fue sometido formalmente para su aprobación sino hasta en marzo de 1956. El curso que tomó lo veremos más adelante.

Después de reiterados esfuerzos y gestiones del señor Vallarino ante el Departamento de Estado por conseguir aunque fuera una copia del Proyecto de Ley en cuestión, se le fué suministrando al Ministro de Relaciones

(14) Ibid, p. 99.

Exteriores con carácter confidencial el 27 de diciembre por la Embajada de los Estados Unidos en Panamá. Otra copia de la misma le fue remitida al Embajador Vallarino en Washington el mismo día, el cual se suponía no lo tenía. El proyecto aludido decía:

"PROYECTO

"Por el cual se autoriza y ordena a la Compañía del Canal de Panamá la construcción, mantenimiento y funcionamiento de un puente sobre el Canal de Panamá en Balboa, Zona del Canal.

"El Senado y la Cámara de Representantes de los Estados Unidos de América, reunidos en Congreso decretan:

"Que por la presente se declara que los Estados Unidos de América están obligados de acuerdo con las estipulaciones del punto 4 del Convenio sobre Compensaciones celebrados entre los Estados Unidos de América y la República de Panamá mediante Canje de Notas firmadas en Washington el 18 de mayo de 1942 (Acuerdos Ejecutivos Serie Número 452), a construir un túnel por debajo, o un puente sobre el Canal en Balboa; que un puente a nivel elevado en ese punto sería más deseable que un túnel; que la construcción, mantenimiento y funcionamiento de dicho puente y los accesos al mismo deberían ser administrados por la Compañía del Canal de Panamá; y que los gastos de construcción, mantenimiento y funcionamiento de dicho puente, los accesos al mismo deben ser tratados como gastos extraordinarios debidos a una orden basada en política nacional y no relacionados con las operaciones de la Compañía del Canal de Panamá.

"Sec. 2. Se autoriza y ordena a la Compañía del Canal de Panamá construir o hacer que se construya y para el mantenimiento y funcionamiento de un puente a nivel elevado, incluyendo sus accesos sobre el Canal de Panamá en Balboa, Zona del Canal.

"Sec. 3. Por la presente se autorizan y votan las cantidades que sean necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Ley" (15).

Es de observarse el paralelismo y semejanza de algunos aspectos entre el Proyecto original y el citado arriba. También resalta a la vista que en la Sección tres y última de este Proyecto no se incluyen las partidas sino solamente se autorizan. Este hecho confirmaba los temores del Canciller Boyd. Además, el Departamento de Estado lo había manifestado así.

Una semana después, el 3 de enero de 1956, el señor Vallarino daba las gracias al Canciller Boyd el cual le había remitido una copia en inglés del Proyecto de Ley con su respectiva traducción al español. Agregaba que el Departamento de Estado hacía varios días atrás se lo había facilitado también con carácter confidencial, y que por tanto, ya lo conocía informándole a su vez que por medio de la Embajada Americana en Panamá le remitirían a la Cancillería una

(15) Ibid, p. 104.

copia. Manifestaba que por tal motivo no le había enviado el Proyecto. (16).

Dos meses después, el 3 de marzo de 1956, el Ministro Boyd notificaba al Presidente del Consejo Nacional de Relaciones Exteriores, Doctor Harmodio Arias, una información dada por el Embajador Vallarino el mes de febrero, la cual transcribía seguidamente. Manifestaba que "A este respecto, el Departamento de Estado se expresó hoy en términos claros al manifestar que las obligaciones adquiridas por los Estados Unidos de América con motivo de las últimas negociaciones sostenidas con Panamá se refieren únicamente a presentar al Congreso los Proyectos de Leyes de acuerdo con el Memorándum de Entendimientos, pero no se obliga al Gobierno de los Estados Unidos de América a responder por el curso que se le imprima en el Congreso a dichos proyectos; agregan, que este hecho fue expresado explícitamente a los Comisionados panameños durante todo el transcurso de las negociaciones". (17).

El tiempo transcurría y el proyecto ni siquiera había sido presentado formalmente ya dentro del Congreso para su aprobación. Los funcionarios del Departamento de Es

(16) Ibid, p. 100.

(17) Citado en la Memoria de Relaciones Exteriores de 1956. p. 100.

tado comenzaban sinuosamente a librarse de cualquier culpa por el curso que tomara dicho proyecto en la Legislación. En realidad el punto 5 del Memorándum sólo comprometía "solicitar" del Congreso; pero también es cierto que el Gobierno de los Estados Unidos de América estaba obligado a cumplir lo convenido en el Tratado, el cual había sido aprobado por el propio Congreso norteamericano. La pregunta era, ¿cuándo cumplirían? No existía límite de tiempo alguno excepto el que contenía el Convenio de 1942.

El Presidente del Consejo, Doctor Arias, manifestó el 7 de marzo al Ministro Boyd su desacuerdo y en este sentido aclaró que durante el curso de las negociaciones el Gobierno de Panamá había entendido que el Gobierno de los Estados Unidos de América no sólo debía solicitar del Congreso las leyes para hacer posible los Acuerdos de 1955, sino que inclusive efectuarían todas las acciones que fueran necesarias para su aprobación en el Congreso. Añadió que en una carta dirigida al Presidente de Panamá, Coronel José Antonio Remón Cantera, por el Presidente de los Estados Unidos de América, General Dwight D. Eisenhower, el 23 de agosto de 1954, se hacía saber que las propuestas panameñas serían tratadas justas y generosamente al mismo tiempo que debían llegar a arreglos mutuamente sa-

tisfactorios. Finalmente manifestó al señor Boyd que el Embajador Vallarino expresara, verbalmente, a los funcionarios del Departamento de Estado la posición y entendimiento del Gobierno de Panamá en este sentido. (18).

El Embajador Vallarino el 8 de marzo envió un cable urgente al Canciller Boyd comunicando que el Departamento de Estado acababa de informarle que el Proyecto de Ley referente al puente había sido presentado al Congreso. Añadía que enviaría copia oportunamente. El 13 de marzo envió la copia prometida del Proyecto de Ley al Ministro explicando que se trataba del Proyecto de Ley H.R. 9801 presentado a la Cámara de Representantes el 7 de marzo por el señor Bonner en la 84^a Legislatura del Congreso en el 2o. período de sesiones. El mismo fue pasado al Comité de Marina Mercante y Pesquerías. A continuación el señor Vallarino expuso todo el Proyecto, el cual era idéntico al que ya poseía él y el Ministro Boyd. (19).

Mientras el Proyecto estaba sujeto a aprobación, ambos funcionarios sostuvieron conversaciones telefónicas y el 13 de abril el señor Boyd hizo referencia a la carta del 13 de marzo del señor Vallarino y le comunicó que aun

(18) Ibid, p. 101.

(19) Ibid, p. 103.

que se hablaba en la Sección 3 de autorizar y votar las cantidades necesarias, sería bueno aclarar si dentro del mecanismo legislativo de los Estados Unidos bastaba la aproba-ción del mencionado Proyecto para garantizar totalmente la construcción del puente o si sería necesario otra legisla-ción del Congreso para cumplir lo convenido.

Agregaba que ya en Panamá la prensa había anunciado que dicho Proyecto se había presentado al Congreso el 7 de marzo y se esperaba su pronta aprobación a la vez que se exhortaba nuevamente al señor Vallarino a gestionar la rápida agilización de los trámites correspondientes para su aprobación. (20).

Una vez más, el 17 de abril, el Ministro Boyd expresó su preocupación ante el señor Vallarino sobre la legislación correspondiente al puente (y otras legislaciones) al manifestar que la Cancillería se sentía sumamente extrañada de que una gran parte del período de sesiones del actual Congreso de los Estados Unidos de América había transcurrido y los Proyectos de Ley (entre ellos el del puente) no habían sido aprobados. Seguidamente lo exhortaba a que desplegara el máximo esfuerzo y aumentara sus gestiones ante el Departamento de Estado y que si era necesario, se

(20) Ibid, p. 104.

aproximara ante el mismo Secretario de Estado, ya que en los tres meses que faltaban para clausurar el período de sesiones del Congreso debían ser aprobados dichos proyectos sobre los cuales la República de Panamá tenía concentrada su atención. Finalizaba insistiendo en sus instrucciones. (21).

El Ministro Boyd expresando una notable preocupación envió una carta el 20 de abril al señor Ricardo M. Arias E. Presidente de la República de Panamá. En la misma le manifestaba que, para su conocimiento, le había remitido con anterioridad las cartas del 13 y 17 de abril respectivamente, dirigidas al Embajador Vallarino en Washington y que ahora sería muy conveniente que él se dirigiera directamente al Embajador comunicándole el gran interés del Gobierno Nacional en los asuntos antes expuestos y darle las instrucciones de llevar a cabo una visita personal ante el Secretario de Estado para que éste a su vez gestionara y tomara las medidas necesarias ante el Congreso para la pronta aprobación del Proyecto de Ley del puente (y los Proyectos de Ley de traspaso de ciertas tierras e igualdad de salarios). (22).

(21) Ibid, p. 105.

(22) Ibid, p. 106.

El Embajador Vallarino comunicó el 4 de mayo que la Embajada a su cargo desplegaba una intensa actividad diplomática mediante entrevistas con funcionarios de la Oficina de Presupuesto, del Departamento de Estado, el Departamento de Defensa y del Departamento del Ejército. (23).

Posteriormente, en un Memorándum interno de la Cancillería panameña, se anunciaba que en la tarde del viernes 18 de mayo una Comisión del Senado vendría a estudiar lo relativo a la construcción del puente sobre el Canal y que la misma llegaría a Albrook Field en un avión naval. Estaría compuesta por los Senadores Pat McNamara, Demócrata de Michigan y Thomas Wofford, Demócrata de North Carolina. Vendrían acompañados de tres miembros de sus oficinas: señores: Cotheo, Snead y Gunther; y de un Oficial de la Marina, Comandante H.J. Caprello. El Senador Dennis Chávez de quien se había anunciado anteriormente que venía, no vendría. Se hospedarían en el Hotel Panamá y el sábado en la mañana irían a la Zona del Canal para recibir información relativa al puente proyectado. La Comisión regresaría el domingo 20 a los Estados Unidos de América para informar al Comité el lunes 21. El Ingeniero Tomás Guardia los atendería en todo lo posible. Sin embargo, mediante cable en-

(23) Ibid, p. 66.

viado por el Embajador Vallarino en la víspera del viaje al Canciller Boyd, se avisó que éste viaje a Panamá del Subcomité había sido cancelado temporalmente. (24).

Mientras las cosas tomaban este curso, dentro de la Cancillería se llevaban a cabo consultas entre funcionarios sobre el asunto del puente.

El señor Ricardo C. Brin, Director del Departamento de Asuntos Relacionados con la Zona del Canal, envió un Memorándum al Ministro de Relaciones Exteriores el 21 de mayo en el cual comentaba el Proyecto de Ley H.R. 9801. Al respecto, decía que "... es la opinión de este Departamento que dicho Proyecto de Ley comprende toda la legislación necesaria para efectuar los trabajos y no requiere una ley adicional para votar las partidas necesarias para llevar a cabo la construcción ya que ésto, según nuestra opinión, aparece claramente comprendido en la Sección 3 del Proyecto de Ley..." (25). A continuación reproducía la correspondiente Sección 3. A este comentario del señor Brin hay que hacer la observación de que dicho Proyecto no comprendía toda la legislación necesaria y sí se requería una ley adicional que asignara los fondos necesi -

(24) Memorándum interno del Ministerio de Relaciones Exteriores, 16 de mayo de 1956. Archivos, Cancillería.

(25) Memoria, op. cit., p.

rios para la construcción de la obra.

Diez días más tarde, el 31 de mayo, el Ministro Boyd reforzaba la Embajada informándole al Licenciado Guillermo Jurado Selles que la Cancillería bajo recomendación del Consejo Nacional de Relaciones Exteriores lo había designado para que se trasladara a Washington con el objeto de gestionar y activar los Proyectos de Ley accesorios al Tratado Remón-Eisenhower (Tratado de Mutuo Entendimiento y Cooperación) y del Memorándum de Entendimientos Acordados. Debería entrevistarse con el Embajador Vallarino y con el Asesor Jurídico de la Embajada. (26).

Cuatro días después, el 4 de junio, el Canciller Boyd pidió al señor Vallarino que le comunicara a los Asesores Jurídicos que gestionaran y agilizaran "... la aprobación de la Ley referente a la construcción del puente sobre el Canal en Balboa, pues dicho Proyecto, a pesar de haber sido presentado desde el 7 de marzo de 1956, no parece acusar progreso alguno hasta la fecha lo que entraña el peligro de que no se produzca su aprobación en lo que falta del actual período legislativo del Congreso norteamericano..." (27).

(26) La firma norteamericana LUCAS & THOMAS brindaba asesoría jurídica a la Embajada en Washington.

(27) Memoria de 1956, op. cit., p. 107.

El 8 de junio, el señor Vallarino comunicó al Canciller Boyd que él y el Licenciado Jurado Selles habían conferenciado largamente en varias ocasiones con el Representante de la Oficina de Presupuesto de los Estados Unidos de América y que en esta forma el Licenciado Selles se había enterado personalmente de los progresos y suerte de los diversos Proyectos de Leyes, lo que le permitiría informar plenamente al Canciller y al Consejo Nacional de Relaciones Exteriores de Panamá. (28).

En nota separada y en ésta misma fecha, 8 de junio, el señor Vallarino escribió al Canciller Boyd haciendo referencia a la nota de Boyd del 4 de junio y en éste sentido confirmaba su cablegrama del día anterior al señalar que la Comisión de la Cámara de Representantes había rendido un Informe favorable acerca del Proyecto de Ley de la construcción del puente sobre el Canal el día 6 de junio. Comunicaba así mismo, que ese Despacho estaba preocupado ante la demora injustificada del Congreso en aprobar los Proyectos de Ley complementarios del Tratado Remón-Eisenhower y del Memorándum de Entendimientos y que estaban dedicando todo su tiempo y energía en la labor de obtener del Congreso la legislación correspondiente antes

(28) Ibid, p. 67.

de que el actual Congreso clausurara sus sesiones. Expresaba que "Vuestra Excelencia puede tener la más absoluta seguridad de que este Despacho no necesita de apremio alguno para laborar en pro de una legislación rápida y justa sobre la construcción del puente a través del Canal y asimismo, le expreso que si hasta ahora el Proyecto no parece acusar progreso alguno, de ser así se debería a motivos que no están al alcance de este Despacho evitar o resolver.

El proyecto sobre el referido puente, posiblemente ha sido al que más tiempo le he dedicado, y es mi entender que su progreso no ha sido tan desafortunado como ha acontecido en épocas anteriores cuando a distinguidos Embajadores nuestros, el Departamento de Estado le ha demorado alrededor de un año en dar una simple contestación a problemas de interés de nuestro país". (29).

Tres días después, el 11 de junio, el Ministro Boyd recibió un Informe del Licenciado Selles remitiéndolo a su vez, al Presidente del Consejo Nacional de Relaciones Exteriores, Doctor Harmodio Arias. En la parte pertinente al puente decía:

(29) Nota del Embajador de Panamá en Estados Unidos de América, J.J. Vallarino, al Ministro de Relaciones Exteriores, Alberto A. Boyd, 8 de junio de 1956, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

"1. Construcción de Puente.

La Comisión que estudia el Proyecto H.R. 9801 en la Cámara de Representantes ha rendido un Informe favorable.

La Comisión correspondiente del Senado no ha rendido aún su Informe sobre el Proyecto S-3439 que es idéntico al presentado en la Cámara de Representantes.

El señor Embajador ha referido este asunto en varias ocasiones al Senador Chávez, Presidente de la mencionada Comisión del Senado, quien ha prometido activarlo". (30).

En este mismo día el Ministro Boyd comunicó al Embajador Vallarino sobre el curso del referido Informe y que en cuanto el Consejo se pronunciara sobre el mismo se lo comunicaría.

El Consejo Nacional en su sesión del 12 de junio discutió ampliamente el Informe del señor Selles y durante la misma el señor Selles habló e informó acerca de su misión complementando así su Informe. El Consejo por una nidad resolvió recomendar al Organo Ejecutivo en lo que respecta al puente en la siguiente forma:

"1) Que se reiteren las instrucciones a la Embajada de Panamá en Washington en el sentido de gestionar, a través de la Comisión respectiva del Senado de los Estados Unidos, que se presente, lo más pronto posible, Informe favorable acerca

del Proyecto de Ley S-3439, el cual autorizará la construcción de un puente sobre el Canal". (31).

Dicha decisión se comunicó seguidamente al Ministro Boyd y éste a su vez la remitió al Embajador Vallarino en Washington. Le hacía saber además, que el Consejo había decidido enviar nuevamente al Licenciado Selles a dicha Embajada con el objeto de seguir gestionando conjuntamente con Vallarino el curso de los proyectos aludidos hasta que el Congreso los aprobara.

Es necesario aclarar que el Gobierno panameño a través de la Embajada en Washington tenía suscrito un contrato con la firma norteamericana de abogados Lucas and Thomas, la cual brindaba asesoría jurídica a la Embajada en los Estados Unidos en lo relacionado con los proyectos de ley accesorios al Tratado Remón-Eisenhower y del Memorándum de Entendimientos Acordados. Más específicamente tenía la función de estar al tanto del curso y desarrollo de las legislaciones y debía mantener informada a la Embajada. Su radio de acción estaba enfocado más hacia el propio Congreso que hacia el Organo Ejecutivo.

El 8 de junio la firma Lucas & Thomas rindió un Informe dirigido al Doctor Joaquín José Vallarino, Embajador

(31) Ibid, p. 110.

Extraordinario y Plenipotenciario de la República de Panamá en Washington. En el Informe se decía que el mismo tenía el fin de poner al día un Memorándum del 31 de mayo y al mismo tiempo dar las apreciaciones sobre la situación.

En la parte relativa al puente decía que tal como se hubiera manifestado en el Informe anterior, el Proyecto 9801 había sido presentado por el Representante Bonner el 7 de marzo, por el cual se autorizaba la construcción de un puente en Balboa. Se comunicaba que estaba pendiente asimismo, un Proyecto similar en el Senado, el S-3439, presentado el 13 de marzo de 1956 por el Senador Chávez de Nuevo México y el cual fue pasado al Comité de Obras Públicas. Estos Proyectos no contenían partidas, pero las autorizaban. Añadía el Informe que se creía que habría poca dificultad en obtener las partidas una vez que la Ley fuera aprobada. Agregaba que hasta ese día 8 de junio, el siguiente era el estado de cosas. Sobre la legislación relacionada con el puente en Balboa informó favorablemente al Proyecto H.R. 9801 el Comité de Marina Mercante y Pesquerías el 6 de junio de 1956. Manifestaba que no se había tomado acción alguna sobre el Proyecto adicional S. 3439 en el Senado.

Seguidamente se hacían algunas apreciaciones y en cuanto al Proyecto sobre el puente se decía que como se había visto antes, el Proyecto H.R. 9801 había recibido informe favorable del Comité de la Cámara sobre Marina Mercante y Pesquerías y que no se oirían testimonios adicionales en la Cámara. Consideraba que debían hacerse todos los esfuerzos para que este Proyecto fuera aprobado cuanto antes.

Aquí finalizaba el Informe en mención. Aparentemente el Licenciado Selles utilizó el Informe de la Firma Lucas & Thomas para elaborar su propio Informe. Dicho Informe fue traído a la ciudad de Panamá personalmente por el Licenciado Selles junto con su Informe personal. (32).

El Licenciado Jurado Selles fue trasladado nuevamente a la Embajada en Washington y desde la misma envió un Informe al Ministro Boyd el 22 de junio comunicándole acerca de las gestiones realizadas para conseguir la aprobación de las leyes complementarias del Tratado de Mutuo Entendimiento y Cooperación y del Memorándum de Entendimientos Acordados celebrados entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América el 25 de enero de 1955.

(32) Informe de la Firma LUCAS & THOMAS a la Embajada de Panamá en Washington, 8 de junio de 1956, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

Manifestaba que el señor Embajador y el suscrito habían sostenido conversaciones con los asesores jurídicos de la Embajada y con el señor Henry Holland, Secretario Adjunto del Departamento de Estado.

En esta fecha el señor Selles tuvo una reunión con el señor William B. Sowash, funcionario del Departamento de Estado, a solicitud del señor Holland.

Comunicaba que su primera gestión había sido ante el señor Vallarino a quien había entregado una nota que el Canciller Boyd le remitía por su conducto. Al mismo tiempo había observado al señor Vallarino el ferviente deseo del Gobierno de Panamá de que fueran aprobadas las Leyes en mención antes de que el Congreso de Estados Unidos clausurara las actuales sesiones. Asimismo, le hacía valer la gran necesidad de agotar todos los recursos para lograr el fin indicado y el papel tan importante que correspondía desempeñar a la Embajada en este asunto.

Explicaba que habían acordado un plan de acción que contemplaba una labor coordinada entre la Embajada y los asesores jurídicos, el cual se desarrollaría mediante representaciones ante todas aquellas personas que pudieran en una forma u otra contribuir al éxito de su misión.

Agregaba que de conformidad con el plan acordado habían procedido a entrevistar al señor Morris Miller de la

firma de LUCAS & THOMAS y posteriormente al señor Holland.

Expresaba que habían comunicado al señor Miller las instrucciones de su Gobierno y que habían discutido con él sus planes. El señor Miller a su vez informaba acerca del estado actual de los Proyectos de Ley que se cursaban en el Congreso y expresaba sus puntos de vista en relación con la aprobación de los mismos. En cuanto al Proyecto del puente, el señor Miller consideraba que con un esfuerzo del Ejecutivo era posible su correspondiente aprobación. Se informaba asimismo, que el señor Holland intervendría personalmente a fin de acelerar la tramitación de los Proyectos que se cursaban en el Congreso. (33).

Adjunto a este Informe el Licenciado Selles enviaba un Memorándum explicando más en detalle el estado de los proyectos conocidos. En cuanto al Proyecto de Ley del puente comunicaba que hasta el momento no se había fijado fecha alguna dentro de la Comisión del Senado para discutirlo. Añadía que "El Senador Chávez, Presidente de la misma, informó al señor Embajador que la Comisión rendiría informe tan pronto como una Subcomisión realizara un estudio del asunto en la Zona del Canal. Agregó que no había sido posible inte

(33) Informe del Licenciado Selles, Enviado Especial ante la Embajada de Panamá en Estados Unidos de América, para el Ministro de Relaciones Exteriores, Alberto A. Boyd, 22 de junio de 1956, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

grar dicha Subcomisión.

El Proyecto figuraba en el Orden del Día de la Cámara de Representantes el 18 del presente mes, pero fue pospuesta su consideración en el pleno de la Cámara a solicitud del Representante de Iowa, Paul Cunningham, Republicano. El señor Holland prometía activar este asunto". (34)

También en esta fecha 22 de junio el Embajador Joaquín Vallarino envió un Informe al Ministro Boyd en el sentido de informar sobre todo el estado de cosas.

En relación al proyecto de construcción del puente resaltó que el Senador Chávez estimaba que el puente por ser parte de la Carretera Interamericana era importante para los Estados Unidos de América y que por la suma de dinero que sería invertida requería gran atención.

El Canciller Boyd hacía saber al Embajador Vallarino, en nota del 22 del presente mes, que la Cancillería se había puesto en contacto con el Embajador norteamericano en Panamá para mostrarle su gran preocupación al enterarse de las medidas dilatorias que tenían lugar en el Congreso de Estados Unidos para la aprobación de los Proyectos de Ley del puente sobre el Canal y de la devolución de ciertas tierras a Panamá, los cuales eran obligación aprobar

(34) Memoria, op. cit., p. 112.

en base a los Acuerdos convenidos. (35).

En otra nota del 30 de junio, el Canciller Boyd comunicó al Embajador Vallarino que había recibido su Informe el cual lo había puesto al corriente de las gestiones de esa Embajada ante funcionarios del Departamento de Estado y en general sobre el estado de las cosas. Agregaba que su nota la había extendido a funcionarios competentes del Ministerio para su conocimiento y que guardaba la esperanza de que ante las gestiones llevadas a cabo serían considerados y aprobados los Proyectos con prontitud. (36)

El Licenciado Guillermo Jurado Selles volvió y comunicó al Ministro Alberto A. Boyd el 26 de junio acerca de las gestiones tomadas y por tomar. Expresó que el Embajador Vallarino había hablado con el señor James Hagerty, funcionario de la Casa Blanca sobre los Proyectos de Ley. Añadió que trataría el asunto en cuestión con el Vicepresidente de Estados Unidos de América, Richard M. Nixon, y a su vez Presidente del Senado, con el señor Sherman Adams de la Casa Blanca y con el señor Leslie Biffle político importante. A los mismos entregaría un Memorándum explicativo de los Proyectos de Ley y de la obligación de cumplir con ellos mediante los Acuerdos pactados entre ambos países.

(35) Ibid., p. 111.

(36) Ibid., p. 112.

En relación al Proyecto de construcción del puente en Balboa, el Memorándum informaba del curso y desarrollo del mismo para conocimiento de dichos funcionarios. El Memorándum que entregaría agregaba que el Proyecto S-3439 introducido en el Senado por el Senador Chávez, el 13 de marzo de 1956, había sido referido al Comité de Obras Públicas y que ninguna acción había sido tomada. Respecto al Proyecto H.R. 9801 se diría que había sido introducido en la Casa de Representantes por Bonner el 7 de marzo de 1956 y que había sido referido al Comité de Marina Mercante. (37).

No se decía nada en el sentido de que dicha Comisión había rendido un Informe favorable quizás con el objeto de llamar la atención aún más de los funcionarios para que a la mayor urgencia interpusieran sus buenos oficios.

El 3 de julio el Embajador Vallarino informó al Canciller Boyd por medio de cablegrama que el Proyecto de Ley sobre construcción del Puente había sido aprobado por el Comité de la Cámara en este día.

El señor Selles, en este mismo día, comunicó al se-

(37) Nota del Licenciado Selles, Enviado Especial adscrito ante la Embajada de Panamá en Estados Unidos, para el Ministro de Relaciones Exteriores, Alberto Boyd, 22 de junio de 1956, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

ñor Ministro que los Asesores Jurídicos de la Embajada informaban que el Senador Chávez, Presidente de la Comisión de Obras Públicas del Senado, había desistido enviar la Subcomisión antes manifestada y que activaría un Informe favorable. Seguidamente confirmaba el cablegrama de Vallarino y añadía que el pleno de la Cámara de Representantes también lo aprobaba en este día. (38). En esta forma quedaba pendiente su aprobación por parte del Senado.

Una semana después, el 10 de julio, el señor Selles mantuvo informado al Ministro Boyd al comunicarle que el señor Milles de la firma de Abogados LUCAS & THOMAS y el señor William Sowash del Departamento de Estado decían que el Proyecto de Ley sobre el puente había sido transferido de la Comisión de Obras públicas, del cual era Presidente el Senador Chávez, a la Comisión sobre Comercio Interior y Exterior, cuyo Presidente era el señor Magnuson. El mencionado Proyecto era transferido por demora de la Comisión de Obras Públicas. (39).

(38) Nota del Licenciado Selles, Enviado Especial ante la Embajada de Panamá en Estados Unidos, para el Ministro de Relaciones Exteriores, Alberto A. Boyd, 3 de julio de 1956, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

(39) Nota del Licenciado Selles al Ministro de Relaciones Exteriores, Alberto A. Boyd, 10 de julio de 1956, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

El 13 de julio Vallarino informó a Boyd que el Abogado y Presidente de la Firma LUCAS & THOMAS, señor Scott W. Lucas le había dicho que el Proyecto de Ley sobre el puente en el Senado, era idéntico al recién aprobado en la Cámara y que el Departamento de Estado y el Gobierno de la Zona del Canal apoyaban el Proyecto en sus últimos y recientes Informes a la Cámara del Senado, en importantes informes extendidos a solicitud que hiciera el Senador Magnuson, Presidente del Comité de Comercio Interior y Exterior, el cual estaba encargado de rendir el último y decisivo Informe sobre el asunto del puente. (40).

(40) Nota del Embajador de Panamá en los Estados Unidos de América, Doctor J.J. Vallarino, al Ministro de Relaciones Exteriores Alberto A. Boyd, 13 de julio de 1956, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

E. Aprobación de la Ley del Puente por el Congreso de los Estados Unidos de América y Sanción del Ejecutivo.

Próximamente tendría lugar en Panamá la Reunión de Presidentes Americanos y se esperaba la asistencia a la ciudad capital del Presidente de los Estados Unidos de América, General Dwight D. Eisenhower, y con motivo de la misma el Ministro Alberto A. Boyd envió una nota el 16 de julio al Presidente de la República Don Ricardo M. Arias E.

Le indicaba que sería conveniente que le hablara sobre los Proyectos de Ley pendientes de aprobación en el Congreso norteamericano y de creerlo oportuno, le presentara un Memorándum sobre esos puntos. Manifestaba que sería de gran ayuda que el Presidente Eisenhower interpusiera su influencia "para obtener que el Congreso de los Estados Unidos, actualmente en sesiones y próximo a clausurar la presente legislatura, aprobara los Proyectos de Ley complementarios del Tratado Remón-Eisenhower que se encuentran en estudio en las dos Cámaras del Congreso". (41).

(41) Memoria, op. cit., p. 85.

En realidad el pleno de la Cámara de Representantes había aprobado el Proyecto el 3 de julio, tres días antes de esta carta. A continuación exponía el tema de los mencionados Proyectos de Ley entre los que figuraba el del puente sobre el Canal. Más adelante decía que habiendo sido el Presidente Eisenhower uno de los firmantes de los Acuerdos de 1955, esperaba que pondría todo su interés en satisfacer las justas aspiraciones de Panamá. Finalmente, le informaba sobre el status actual de los proyectos mediante un Memorándum adjunto.

El 19 de julio el Licenciado Selles comunicó al Ministro Boyd que el señor Morris Miller le había informado acerca del estado de los Proyectos de Ley y en lo que se refería al puente, el señor Miller consideraba que era el Proyecto que tenía mayores posibilidades de ser aprobado. Lo que podía ser motivo de controversia era el fondo que asignarían (al cual debía hacerse la erogación). (42).

Por fin, al día siguiente de la información del señor Miller, el 20 de julio de 1956, el Encargado de la Embajada en Washington, señor Méndez Mérida, Encargado de Negocios a.i., daba la tan esperada buena nueva y para tal

(42) Nota del Licenciado Selles al Ministro Boyd, 19 de julio de 1956, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

efecto envió un cablegrama, en este mismo día, al Ministro de Relaciones Exteriores Alberto A. Boyd. El cable en mención decía así:

"Urgente vivamente complacido infórmole Proyecto Puente ha sido aprobado por ambas Cámaras al hacerlo así en el día de hoy el Senado". (43).

A pesar de la aprobación, por parte del Congreso, faltaba ahora la ratificación del Ejecutivo, en este caso, la firma del Presidente Eisenhower para poner la Ley en vigencia.

Tres días más tarde, el 23 de julio de 1956, durante su visita a Panamá para asistir a la Reunión de Presi-dentes Americanos, el Presidente Eisenhower sancionó la Ley del Puente sobre el Canal. La prensa, y en especial La Es-trella de Panamá, recogió con buen éxito el acto de la ceremonia de las firmas en una publicación del 24 de julio de 1956 y que por ser el único documento en este sentido consideramos conveniente reproducir:

"Sanciona Ike la Ley del Puente sobre el Canal"

Tuvo entrevistas con varios mandatarios
La firmó ayer en la Embajada.

"La firmo con suma satisfacción", dijo Eisenhower al Presidente Arias Espinosa al estampar su firma en la ley para la construcción de un Puente sobre el Ca-nal.

(43) Memoria, op. cit., p.

Luego escribió lo siguiente:

"Aprobado

"Dwight D. Eisenhower

"Julio 23, 1956.

"Ciudad de Panamá, Panamá.

"Luego volviéndose al Presidente Arias dijo: "Ciertamente lo he hecho oficial".

"La construcción de un puente permanente a través de la entrada del Pacífico sobre el Canal, es uno de los Acuerdos de los Estados Unidos en cumplimiento del Tratado de Amistad con Panamá en 1955.

"La firma fué el punto culminante de la visita del Presidente Arias al Presidente Eisenhower.

"Eisenhower firmó la Ley con la misma pluma que usó para firmar la Declaración de Panamá, la cual le fue obsequiada el domingo.

"La Ley tiene también las firmas del Presidente de la Cámara de Representantes y del Presidente pro-tém-pore del Senado. Será llevada de nuevo a Washington para ser archivada con los archivos de la Casa Blanca. La Ley se titula: "Una ley para autorizar y ordenar a la Compañía del Canal de Panamá para construir, manter y operar un puente sobre el Canal de Panamá en Balboa, Zona del Canal".

"El Presidente Arias llegó a las 7:15 p.m. a la residencia de la Embajada, en donde se encuentra Eisenhower desde el sábado. La ceremonia de la firma se efectuó a las 7:26 de la noche. Acompañaba al Presidente Arias Espinosa, el Presidente electo Don Ernesto de la Guardia Jr.

"Se permitió a los fotógrafos la entrada para tomar varias vistas. Esta fue la única vez que pudieron hacer lo durante el día. Después de la ceremonia, los Presidentes Arias y Eisenhower fueron a otro salón para continuar su conversación". (44).

(44) Citado en la Memoria de Relaciones Exteriores de 1956, p. 113.

Resulta particularmente curioso que la ratificación del Organo Ejecutivo por parte del Presidente Eisenhower se halla llevado a cabo en la República de Panamá. Los hechos se desarrollaron así en vista de que en la víspera del viaje del mandatario norteamericano el Congreso aprobó la legislación del puente. Según se desprende del artículo de La Estrella, el señor Eisenhower se esforzó por traer la Ley aquí.

Seguramente funcionarios del Departamento de Estado colaboraron en ésto. Faltaba ahora la legislación asignando la partida suplementaria para levantar el puente, cuyo desarrollo de la misma veremos más adelante.

1. Informe del Senado.

El día legislativo, 16 de julio, el señor Magnuson, Presidente del Comité de Comercio Interior y Exterior, presentó un Informe favorable el cual influyó y decidió en la aprobación sin enmiendas del Proyecto de Ley del puente sobre el Canal por la Cámara del Senado el 20 de julio. El Informe hacía referencia al origen del compromiso con la República de Panamá, comparaba los costos de construcción entre un puente y un túnel y comentaba brevemente las tres secciones del Proyecto de Ley.

El Informe del Senador Magnuson contenía a su vez los Informes de los señores Robert C. Hill, Subsecretario de Estado, W.M. Whitman, Secretario de la Compañía del Canal y Joseph Campbell, Contralor General de los Estados Unidos de América. (45).

Dichos Informes hacían comentarios en mayor o menor proporción al Proyecto de Ley. El Contralor Campbell recomendaba que se cobraran peajes a todo vehículo que transitara por el puente. La misma opinión tenía la Oficina de Presupuesto según el señor Whitman. Sin embargo, el Comité del Senado encargado de considerarlo, presidido por el señor Magnuson, consideró que el proyecto debía aprobarse tal como estaba redactado. (Ver Anexo 7).

(45) Véase Informe del Presidente del Comité de Comercio Interior y Exterior del Senado de los Estados Unidos de América, Senador Magnuson, 16 de julio de 1956, (día legislativo), Archivos, Departamento de Información de la Gobernación de la Zona del Canal.

F. Visita de los Legisladores Panameños a Washington.

Al mismo tiempo que el Organo Ejecutivo a través de la Cancillería y la Embajada en Washington gestionaban y desarrollaban una intensa actividad diplomática en la consecución de los objetivos panameños, el Organo Legislativo de Panamá también participó activamente con el mismo propósito.

Se ha dispuesto la iniciativa legislativa en sección aparte para mejor comprensión.

La culminación de las gestiones de la Asamblea Nacional consistieron en llevar una Comitiva ante el Congreso norteamericano con el fin de promover los Proyectos de Ley pendientes de aprobación.

En este sentido, el 21 de diciembre de 1955, la Asamblea Nacional aprobó la Resolución Número 14 en la que se promovía la rápida conversión en Ley, por parte del Congreso de los Estados Unidos de América, de lo estipulado en el punto 5 del Memorándum de Entendimientos Acordados (y otros Proyectos), y se nombraba una Comisión de tres Diputados para que hicieran entrega de esta Resolución al 84o. Congreso de la Unión en la ciudad de Washington.

Extractos de dicha Resolución establecían:

"Que según lo pactado en la Cláusula Quinta del Memorándum de Entendimientos Acordados, el Gobierno de los Estados Unidos de América se compromete a solicitar autorización legislativa y la partida necesaria para la construcción de un puente en Balboa, que una las dos márgenes del Canal...

"Declarar que la Asamblea Legislativa de Panamá después de ratificar el Tratado de Cooperación y Mutuo Entendimiento, abriga la confianza de que el Congreso de los Estados Unidos de América, a la mayor brevedad, aprobará lo estipulado en el Artículo Quinto del Memorándum de los Entendimientos Acordados, autorizando la partida necesaria para la construcción de un Puente en Balboa, que una en forma estable y definitiva las dos orillas del Canal...

"Nombrar una Comisión de tres Diputados para que hagan entrega de esta Resolución al 84o. Congreso de la Unión en la ciudad de Washington, D.C., Estados Unidos de América". (46).

Firmaban Juan B. Arias, Presidente de la Asamblea y Gavino Sierra Gutiérrez, Secretario General. La misma era remitida dos días después al Ministro de Relaciones Exteriores, Alberto A. Boyd, para su conocimiento y se explicaba que la misma había sido adoptada unánimemente por la Asamblea Nacional a moción del Diputado Aquilino Boyd. Se

(46) Memoria, op. cit., 1956, p. 159.

decía que los tres diputados designados eran Max Heurtematte, Inocencio Galindo y Jorge Illueca. El Ministro Boyd, por su parte, la remitió al Embajador Vallarino exhortándole a que hiciera las gestiones necesarias para que los diputados panameños fueran recibidos en su carácter de Legisladores panameños por el Congreso norteamericano en los próximos días del mes de enero.

Asimismo, el Ministro Boyd puso al corriente a los legisladores Heurtematte, Galindo e Illueca sobre el status de los Proyectos de Ley y en general sobre el estado de cosas.

Posteriormente, el 17 de enero de 1956, los diputados llegaron a Washington y ese mismo día en la tarde visitaron junto con el Embajador Vallarino al Secretario de Estado Auxiliar Henry Holland y otros funcionarios del Departamento de Estado. En la mañana del día 18 fueron recibidos en el Congreso entregándole la Resolución de la Asamblea al Presidente de la Cámara de Representantes. Luego, fueron recibidos en el recinto senatorial donde fueron objeto de una calurosa bienvenida en la cual varios Senadores tomaron la palabra resaltando la amistad entre ambos países. Con el objeto de mantener informada a la Cancillería panameña de la visita al Congreso, el Embajador Valla-

rino en un cablegrama decía: "... Senador Hickenlooper, Miembro Comité Relaciones Exteriores pronunció discurso presentación. Presidente Comité Relaciones Exteriores Senador George quien presidía sesión Exteriores cálidas frases bienvenida. Senador Johnson líder mayoría y Senador Knowland líder minoría pronunciaron sentidas im - provisaciones resultando amistosas relaciones Panamá Es tados Unidos. Igualmente hicieron uso de la palabra en tre otros Senadores Chávez y Long. Senador Hickenlooper solicitó declaraciones Honorables Diputados panameños fueron insertados Anales Congreso". (47). (Para una in formación detallada ver Anezo 10).

Después de la presentación y palabras de bienveni da los Legisladores panameños dirigieron unas palabras al Congreso. El texto del discurso decía así:

"SALUDO AL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS
DE AMERICA

"Como miembros de la Asamblea Nacional de Panamá, nos es sumamente placentero expresar en nombre del pue- blo y del Gobierno de la República de Panamá, un cordial saludo al Congreso y al pueblo de los Estados Unidos, a- sí como a los dirigentes de los Partidos Republicano y Demócrata de la gran Nación norteamericana. Debemos así mismo manifestar que este placer es aún mayor al consta- tar el hecho de que nuestra visita a esta histórica capi

(47) Ibid, p. 168.

tal puede contribuir a la mejor comprensión y a la efectiva unidad de ideales entre nuestros respectivos países.

"Entre los cuerpos legislativos de las Américas es ya tradicional la cooperación, desde hace largo tiempo establecida, para salvaguardar los principios de la civilización occidental y los intereses vitales de sus pueblos. Permítase-nos recordar que cuando la Legislatura de Virginia se reunió en mayo de 1769, se adoptaron diversas resoluciones defendien-do los derechos humanos fundamentales de los habitantes de las Colonias Americanas, y no sólo se adoptaron esas Resolu-ciones, sino que con los votos de Washington y Jefferson, se pasó otra Resolución ordenando "enviar una copia de tales Re-soluciones a todos los Cuerpos Legislativos del Continente". Esta lección democrática ha sido prendida y merece ser siem-pre recordada.

"Es nuestro sentir que los estrechos vínculos de amis-tad entre nuestros países se hacen más fuertes cada día. U-na demostración elocuente de estos sentimientos lo constitu-ye la Declaración Conjunta expedida por el Presidente Franklin D. Roosevelt, de los Estados Unidos, y por el Presi-dente Harmodio Arias, de Panamá, en el otoño de 1933. Allí se establecieron los principios básicos de una política de cooperación, y se reconoció que Panamá, como Nación Soberana, tiene derecho a disfrutar de los beneficios comerciales inhe-rentes a su posición geográfica.

"Estos principios básicos adquirieron expresión en el Tratado General de Amistad y Cooperación de 1936, en el cual Panamá y los Estados Unidos declararon su voluntad de coope-rar al propósito de asegurar el goce pleno y perpetuo de los beneficios de todo orden que el Canal debe proporcionar a las dos naciones que hicieron posible su construcción. Sin embar-go todavía les queda mucho por hacer a los hombres de buena voluntad de ambos países.

"Es así como veinte años más tarde el Presidente de Pa-namá, José Antonio Remón, se entrevistó en el otoño de 1954 con el Presidente Dwight Eisenhower, destacado líder de la humanidad. En la Casa Blanca los dos Presidentes considera-ron algunos aspectos de las relaciones entre sus países, y como resultado de esta conferencia presidencial, reiteraron en una declaración conjunta los principios básicos enunciados por nuestros Gobiernos en 1933 y 1936. Los dos Presidentes

convinieron además en que estos principios básicos deben tener como consecuencia la adopción de medidas tendientes a hacerlos más efectivos, tales como la de habilitar el comercio y la industria de Panamá para que obtengan la ventaja del mercado que ofrecen la Zona del Canal y los buques que transitan por el Canal.

"El Presidente Eisenhower y el Presidente panameño convinieron asimismo, que el principio de igualdad de oportunidad y de trato debe tener plena vigencia con respecto a los ciudadanos de Panamá y los Estados Unidos empleados en la Zona del Canal. También reconocieron los Presidentes la conveniencia de dar debida consideración, en los casos de las tierras conocidas en el pasado para los fines del Canal y que no sean ya necesarias para esos fines, a efecto de que se hagan los arreglos necesarios para la devolución de dichas tierras a la República de Panamá.

"Tomando como base el principio de la igualdad soberana de los Estados, se iniciaron en Washington las negociaciones para concertar un nuevo tratado entre Panamá y los Estados Unidos, las cuales han servido como un magnífico ejemplo que se ofrece a la Humanidad para demostrar que aquí en las Américas los Estados Unidos y las Repúblicas Suramericanas constituyen una hermandad de Naciones, grandes y pequeñas, para que por ningún concepto se de margen en el Hemisferio Occidental para que exista una órbita de satélites como las que han surgido en otras partes del mundo.

"Estas consideraciones llevaron a los Representantes de los Estados Unidos y de la República de Panamá a suscribir el 25 de enero de 1955, un Tratado de Mutuo Entendimiento Acordados, los cuales han sido ratificados por los legisladores de dos países y entraron en vigor el 23 de agosto de 1955.

"En esos instrumentos ambas partes asumieron importantes obligaciones. Se convino, entre otras cosas, que el Gobierno de los Estados Unidos solicitaría al Congreso de ese país la expedición de la Ley o Leyes, que provean tanto para los ciudadanos americanos empleados en la Zona del Canal, igualdad de oportunidad y de trato, el establecimiento del salario básico igual y la aplicación uniforme de la ley de Jubilaciones del Servicio Civil. Además se acordó que el Gobierno de los Estados Unidos solicitaría al Congreso de dicho país la expedición de la Ley o Leyes que autoricen la construcción de un puente sobre el Canal en Balboa, y la de-

volución a Panamá de ciertas tierras que no son necesarias para la operación del Canal.

"Panamá ha conquistado un lugar sobresaliente en la historia dentro del sistema interamericano. Fue en la ciudad panameña de "Santa María la Antigua del Darién", la más vieja de Tierra Firme, en donde el primer cuerpo legislativo municipal fue elegido por voto popular en 1510. La Real Audiencia de Panamá extendía en 1535 su jurisdicción desde el Cabo de Gracias hasta el Cabo de Hornos. Hace algo más de un siglo que Panamá quedó consagrada como la depositaria de los ideales del gran Libertador Simón Bolívar, quien escogió la capital del Istmo como sede del Congreso Anfictiónico de 1826, que fue la cuna del Panamericanismo de nuestros días.

"Bolívar aspiró a que el Istmo de Panamá fuese el punto de reunión de las Américas y por ello se ha dicho que 'el Canal que unió las aguas de dos océanos aunque dividiendo las tierras del continente ha venido a ser un medio para la realización de esa esperanza'. En efecto, es muy significativo que la Primera Reunión de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores Americanos se celebrara en la ciudad de Panamá en 1939, y que allí se tomaran las medidas prácticas que hicieron efectiva la doctrina de la defensa común del Hemisferio.

"El continente americano está unido por fuertes lazos de solidaridad política e ideológica. Dentro del seno de esta admirable unión Panamá y los Estados Unidos son socios por excelencia, debido a las singulares relaciones. La comprensión y la cooperación efectivas entre estos dos países asociados a la obra del Canal es de particular importancia porque se refleja sobre el marco integral de la solidaridad continental.

"Esta asociación ideológica ha sido legalmente mantenida en la doctrina y en la práctica. Durante la última guerra nosotros pusimos a la disposición de los aliados barcos panameños que contribuyeron a la victoria de las Naciones Unidas. Siempre nos hemos opuesto a toda acción encaminada a extender a este Hemisferio los efectos dañinos de la doctrina comunista y asimismo cooperaremos, en todas las formas posibles a la derrota de los planes de dominación mundial que abrigan los fanáticos comunistas.

"Panamá es quizás una de las pocas naciones con una gran marina mercante que en 1951 le prohibió a sus barcos mercantes traficar con los países agresores de la China Comunista y de la Corea del Norte. Procedimos así porque creemos sinceramente en la buena vecindad y en la sociedad de las Repúblicas Americanas; porque creemos en el magnífico historial de los Estados Unidos en la lucha para lograr libertad para todo el mundo; y porque creemos asimismo en los principios de la decencia internacional, del Derecho Internacional y de la Civilización Cristiana Occidental, que constituyen el fundamento del sistema interamericano.

"Uno de los grandes dirigentes de vuestro país ha expresado en hermosas palabras que 'nosotros hemos podido alcanzar en este Hemisferio una unidad de naciones hasta ahora desconocida, al mantener con firmeza la doctrina de que los derechos de todas las naciones, grandes y pequeñas, deben respetarse, y que los problemas de cualquier nación dentro de nuestro grupo, pueden ser presentados ante las otras, en la seguridad de que habrá una consideración amistosa y una ayuda plena de simpatía, encaminada hacia resultados constructivos, teniendo siempre en mente la justicia'.

"Nos complace en esta ocasión hacerle un tributo personal al Senado de los Estados Unidos, que ratificó el Tratado Remón-Eisenhower. Pero nuestra complacencia es aún mayor a causa de que la legislación para darle cumplimiento a dicho Tratado, la cual va a ser sometida al Congreso, merecerá toda la consideración de este augusto cuerpo.

"Sobre el particular deseamos expresar nuestra profunda confianza y la confianza del pueblo panameño en el alto espíritu de estadistas y de Americanismo de las damas y caballeros que se encuentran en cada una de las Cámaras del Congreso. La aprobación de esta legislación no sólo será altamente apreciada por el pueblo de Panamá y de las Américas, sino que también servirá como instrumento excelente para fortalecer el sistema interamericano de la solidaridad continental.

"Permítasenos ahora el gran honor de presentar a ustedes la Resolución de la Asamblea Legislativa Panameña, por la cual trasmite sus mejores deseos por el más completo éxito de las actuales sesiones del 84o. Congreso de los Estados Unidos.

MAX HEURTEMATTE
Presidente de la Asamblea Legislativa de Panamá

Inocencio Galindo Vallarino,
Diputado.

Jorge Illueca,
Diputado.

Washington, enero 18 de 1956". (48)

Al día siguiente 19 de enero el Embajador Vallarino enviaba al Canciller Boyd dos juegos de páginas correspondientes a los Anales del Congreso (Congressional Record) referente a la visita de los diputados al Congreso.

De regreso a Panamá los señores Heurtematte, Galindo e Illueca rindieron informe y expresaron sus impresiones de su misión ante el Consejo Nacional de Relaciones Exteriores en la sesión celebrada el 7 de febrero. Los resultados de la misma fueron remitidos al Embajador Vallarino.

Extractos del Acta de dicha sesión establecían:

"El Honorable Diputado Heurtematte comentó que el recibimiento que les fue brindado en Washington fue más allá de los límites protocolares y que al manifestar que no puede existir mejor voluntad de parte no solamente del Congreso sino también del propio Gobierno de los Estados Unidos - impresión ganada a través de entrevistas

(48) Ibid, p. 172.

realizadas con Senadores, Congresistas y funcionarios del Departamento de Estado - interpreta fielmente el sentir de los colegas de la Misión.

"Manifestó que tanto congresistas como senadores con quienes cruzaron ideas, así como funcionarios del Departamento de Estado manifestaron en todo momento que no presentarían dificultades en la expedición de las leyes que complementan el Tratado Remón-Eisenhower y que aunque presume que esto tome algún tiempo estima que el Embajador Vallarino está muy bien colocado para llevar a feliz término las aspiraciones de la Asamblea Nacional y del país entero, cuales son que cuanto antes se expidan esas leyes. Dijo, que a su juicio, la Misión tuvo éxito en el sentido de que pudo captar la buena voluntad y el deseo verdadero que existe entre los Senadores que hicieron uso de la palabra por que se convierta en realidad de consecuencias prácticas las declaraciones de principios contenidos en la Convención recién firmada.

"Expuso el Honorable Diputado Heurtematte que es de opinión que las gestiones puedan apresurarse más a través de contactos de carácter personal con determinados Senadores y representantes, quienes presentarían los proyectos y se preocuparían por ellos como cosa propia. Advirtió que no debe perderse de vista que este es un año político de los Estados Unidos y que por esta misma razón debe ser activada dentro del Senado la presentación de las leyes necesarias, ya que, según fueron informados, no serán motivo de muchas discusiones. Sobre este particular dijo que considera que el Embajador Vallarino cuenta con los recursos necesarios para hacer estas gestiones y que hay motivo para sentirse optimista en relación con los posibles resultados de la misma.

"El Honorable Diputado Galindo abundó en las expresiones del Diputado Heurtematte y reiteró el concepto de que hay motivos para estar optimista porque la visita a Washington tanto Senadores como representantes comunicaron sus simpatías por la causa de Panamá y que las leyes necesarias para complementar el Tratado Remón-Eisenhower y el Memorándum de Entendimientos Acordados no van a ser demoradas una vez estén en tramitación.

"Informó que según pudieron apreciar, en el nuevo Presupuesto de los Estados Unidos se encuentra incluida la partida que corresponde a la anualidad del Canal aumen

tada y que será pagada a la República de Panamá próximamente.

"Hizo énfasis en lo expuesto por el Honorable Heurtematte en el sentido de que como el Poder Ejecutivo de los Estados Unidos no puede presentar Proyectos de Ley, sería de mucha conveniencia que Senadores con ascendiente político presentaran las leyes necesarias y las sustentaran como cuestión personal.

"Concedida la palabra al Honorable Diputado Illueca manifestó que a lo expuesto por sus colegas que lo precedieron en el uso de la palabra tal vez podría ser de interés agregar que en las conversaciones sostenidas en Washington se les hizo constar que lo referente a la cuestión laboral, al asunto del salario básico y la igualdad de jubilaciones del servicio civil a los ciudadanos panameños en igualdad de condiciones a los norteamericanos en la Zona del Canal, lo mismo que lo referente a la devolución de tierras, iba a ser incluido en un solo Proyecto.

"Terminó el Honorable Diputado Illueca uniéndose a sus colegas para expresar a los señores Consejeros y al Ministro de Relaciones Exteriores las gracias por la oportunidad brindada de acudir al seno del Consejo, así como por la oportunidad de entrevistarse con esta corporación antes de su partida hacia los Estados Unidos.

"El Consejero Presidente expuso que a nombre del Consejo se siente halagado por el hecho de que la Comisión de la Asamblea Nacional, por anticipado, quiso obtener las impresiones del Consejo respecto a la misión que la llevaba a Washington y dió las gracias por la cortesía que tuvieron de llegar al recinto del Consejo para explicar el alcance de su misión y hacer algunas recomendaciones acerca de la manera de actuar que debe llevar el Gobierno de Panamá con respecto a sus relaciones con Washington.

"El Honorable Diputado Heurtematte expuso que dada la autoridad moral del Consejo Nacional de Relaciones Exteriores, entidad con la cual se entrevistó la Comisión de la Asamblea antes de partir y cuya altura es reconocida más allá de los linderos nacionales, fue posible demostrar que dicha Comisión contaba con el respaldo nacional en la misión encomendada. Por el contrario, agregó que es la Misión quien tiene que agradecer al Consejo la oportunidad brindada. En este punto, los Honorables Diputados se retiraron". (49).

(49) Ibid, p. 170.

G. Asignación de las Partidas.

Con la aprobación de la Ley del puente por el Congreso y la ratificación del Presidente de los Estados Unidos de América, hacía falta ahora las legislaciones que asignaran las partidas necesarias para hacer efectivo y dar cumplimiento a los acuerdos adquiridos. Como se ha dicho ya antes, la Ley del puente no contenía los fondos necesarios.

De aquí que nuevamente la diplomacia panameña llevara a cabo nuevos esfuerzos en el sentido de gestionar y activar las nuevas legislaciones para ver convertidas en realidad las aspiraciones panameñas.

El Congreso se reuniría próximamente en sus sesiones de 1957 y en vista de lo cual la Embajada de Panamá en Washington hizo llegar un Memorándum al Departamento de Estado de Estados Unidos. El mismo se refería al estado actual de las relaciones entre ambos países y más en concreto se decía que el Gobierno de Panamá confiaba en que el Departamento de Estado interpondría sus buenos oficios al Congreso con el fin de acelerar la aprobación de aquellos Proyectos de Leyes suplementarias que contenían las partidas necesarias para dar cumplimiento y hacer efectivas las leyes ante -

riores. (50).

Los fondos para la construcción del puente vendrían en dos asignaciones distintas tomando como estimado 20 millones para la obra. La primera sería por un millón para trabajos preliminares, diseño y preparativos de la obra. La segunda sería por 20 millones que cubriría la construcción total.

Las cosas así, el 3 de mayo de 1957, el Doctor Arturo Morgan Morales, Encargado de Negocios, a.i. en Washington envió una nota al Ministro Boyd comunicándole que en la mañana de ese día el Comité de Presupuesto de la Cámara de Representantes rehusaba dar la partida suplementaria de \$1,000,000 para el puente. (51)

En otra nota el 8 de mayo el Doctor Morgan Morales le hace saber al Canciller Boyd de su entrevista con el señor Roy R. Rubottom, Secretario de Estado Asistente para América Latina. Expresaba que en su entrevista con el señor Rubottom le había dicho que el Gobierno de los Estados Unidos estaba en mora desde hacía más de 15 años en el asunto del puente y que era inconcebible este retraso. El

(50) Memorándum de la Embajada de Panamá en Estados Unidos para el Departamento de Estado, (sin fecha) 1957, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

(51) Nota del Encargado de Negocios, a.i. de Panamá en Estados Unidos, Doctor Arturo Morgan Morales para el Ministro de Relaciones Exteriores, Alberto Boyd, 3 de mayo de 1957, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

funcionario norteamericano manifestaba que trataría de con seguir una revocación del Comité del Presupuesto de la Cámara de Representantes que se había negado a autorizar dicha partida la cual debía ser destinada para la confección de planos, especificaciones y medidas preliminares. (52).

Doce días más tarde, el 20 de mayo le es comunicado al Ministro Boyd desde la Embajada en Washington que el Se nado aprobaba esa tarde una partida por \$1,000,000 para el puente. La Cámara de Representantes por su parte no lo ha bía hecho así. (53).

En una publicación aparecida en la prensa local el 27 de mayo se decía que el nuevo Embajador Ricardo Arias Espinosa apelaría ante el Presidente Eisenhower durante esa semana para impulsar la nueva legislación que autorizaría la partida de un millón de dólares que había sido rechazada por la Comisión de Presupuesto de la Cámara de Representantes la semana pasada por segunda vez. El Senado había insistido en que se aprobara, pero la Comisión la ne gó nuevamente en una reunión conjunta. Se decía asimismo

(52) Nota del Encargado de Negocios, a.i. de Panamá en Es tados Unidos, Doctor Arturo Morgan para el Ministro de Relaciones Exteriores Alberto Boyd, 8 de mayo de 1957, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

(53) Nota del Encargado de Negocios, a.i. de Panamá en Es tados Unidos, Doctor Arturo Morgan Morales para el Mi nistro de Relaciones Exteriores Alberto Boyd, 20 de mayo de 1957, Archivos, Ministerio de Relaciones Exte riores.

que el Embajador Arias Espinosa podía apelar directamente al Presidente Eisenhower para que tratara de aprobar la legislación a pesar de la campaña que adelantaba el Congreso para reducir el presupuesto. (54).

El primero de julio el Embajador Arias Espinosa comunicaba que la Administración nuevamente solicitaba partida de un millón. Añadía que este asunto dependía exclusivamente de la opinión de los Representantes Cannon y Thomas. El primero presidía el Appropriation Committee y el segundo el Subcomité especial encargado de considerar las solicitudes de crédito suplementales que solicitaba el Ejecutivo. Agregaba que ambos habían sido responsables de que la partida solicitada por la Administración fuera negada después de haber sido aprobada por el Senado en pleno.

Manifestaba que estaba gestionando con el Presidente de la Cámara Sam Rayburn para que hablara con Cannon y Thomas para que no se opusieran a la nueva solicitud del Congreso. Finalmente decía que el Departamento de Estado y otros funcionarios del Organo Ejecutivo gestionaban también con legisladores para lograr la aprobación de la par-

(54) Véase el Panamá-América, 27 de mayo de 1957, p.1.

tida. (55).

En agosto 20 el Embajador Arias informaba por cablegrama que el Senado aprobaba un millón de dólares para el puente y que pronto tendría lugar una Conferencia Conjunta entre el Senado y la Cámara de Representantes para resolver definitivamente sobre dicha partida. (56).

Al día siguiente, 21 de agosto, el Embajador Arias anunciaba mediante cablegrama que se había aprobado partida de \$750,000 para iniciar trabajos del puente en Conferencia Conjunta entre el Senado y la Cámara de Representantes. (57). Finalmente como vemos, ambas Cámaras del Congreso se ponían de acuerdo. La misma debía ser ratificada por el Ejecutivo acto que no se hizo esperar mucho tiempo. El 28 de agosto, Eisenhower firmó la Ley No. 85-170 autorizando la partida por \$ 750,000 para estudios del puente. (58).

(55) Nota del Embajador de Panamá en Estados Unidos, Arias Espinosa, al Ministro de Relaciones Exteriores Alberto A. Boyd, 10. de julio de 1957, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

(56) Cablegrama del Embajador de Panamá en Estados Unidos, Arias Espinosa, al Ministro de Relaciones Exteriores, Alberto A. Boyd, 20 de agosto de 1957, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

(57) Cablegrama del Embajador de Panamá en Estados Unidos, Arias Espinosa, al Ministro de Relaciones Exteriores, Alberto A. Boyd, 21 de agosto de 1957, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

(58) Cablegrama del Embajador de Panamá en Estados Unidos, Arias Espinosa, al Ministro de Relaciones Exteriores, Alberto Boyd, 28 de agosto de 1957, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

En el año siguiente, 10 meses después, el 25 de junio de 1958 el Congreso aprobó una partida de \$19,250,000 para la construcción del puente. Ese mismo día el Presidente Eisenhower firmó la Ley aprobando así la partida para la construcción del puente.

Esta era en realidad la partida tan esperada con ansiedad durante varios años ya que cubría el costo total de la obra y hacía así posible y efectiva la realización del puente. Nótese sin embargo, el recorte de un millón de dólares.

Dicha partida corresponde a la Ley Pública No.85-469 y la misma dice:

"Title II The Panama Canal
Canal Zone Government
Operating Expenses

Panama Canal Bridge

For expenses necessary for the construction of a highlevel bridge across the Panama Canal at Balboa, Canal Zone, as authorized by Act of July 23, 1956 (70 Stat. 596) \$19,250,000 to remain available until expended". (59).

Ambas partidas estaban basadas en la Sección 3 de la Ley del puente sobre el Canal.

El Secretario de la Compañía del Canal, señor W. Merril Whitman, recomendaba la asignación de \$1 millón

(59) United States Status at Large 85th Congress 2d. Session 1958. Vol. 72 Part II. p. 235.

para trabajos y estudios preliminares en carta dirigida el 6 de agosto de 1957, al Presidente del Comité de Asignaciones del Senado, señor Carl Hayden. Cartas si milares fueron dirigidas a los Senadores Spessard L. Holland y Margaret Chase Smith. (Ver Anexo No.8). Pue de verse también Anexo No.9)*.

H. Aspectos Derivados.

1. Ubicación exacta.

El 17 de julio de 1958 el Ministro de Obras Pú blicas, Roberto López F., en una nota al Ministro de Relaciones Exteriores, Miguel J. Moreno, le solicitó que procediera a averiguar con el Gobierno de la Zona del Canal el punto exacto donde desembocar^a el puente. Posteriormente el 5 de agosto, el Ministro Moreno le solicitó al Embajador de Estados Unidos en Panamá, Ju lián F. Harrington, el punto exacto donde desembocar^a dicho puente. El Embajador norteamericano después de consultas con el Gobierno de la Zona del Canal contes tó el 11 de agosto al Ministro Moreno diciendo que la

* Información adjunta utilizada por autoridades de Estados Unidos para "justificar" la construcción del puente sobre el Canal, Archivos, Departamento de Información de la Gobernación de la Zona del Canal.

Compañía del Canal necesitaba más tiempo para los cálculos y los estudios técnicos.

En octubre 20 el Embajador norteamericano Harrington comunicó al Ministro Moreno que la ubicación del puente y la desembocadura, las rampas y todo el complejo mismo del puente no se extendería más allá del límite de la Zona del Canal.

El 28 de febrero de 1959 el Ministro de Obras Públicas comunicó al Canciller Moreno que había recibido los planos que muestran el alineamiento del puente y que una vez enviados a la Sección Técnica se procedería a verificar cómo afectaba el Proyecto las avenidas, calles y el tráfico en general. (60).

En nota del 21 de julio de 1960, el Embajador Harrington comunicaba al Canciller Moreno la ubicación solicitada y se señalaban las calles y avenidas de anexo al puente, algunas de las cuales habían que hacerlas ensanchar y mejorar. Algunas de ellas eran la Ave. 4 de Julio, Ave. Tívoli, Vía Gorgas, intersección de Calle

(60) Nota del Ministro de Obras Públicas, Roberto López F., al Ministro de Relaciones Exteriores, Miguel J. Moreno, 28 de febrero de 1959, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

J. y Avenida de los Poetas. (61).

Seguidamente se intercambiaron ideas entre la Sección de Planificación del Departamento Caminos, Aeropuertos y Muelles (C.A.M.) y el Instituto de Vivienda y Urbanismo (I.V.U.) con representantes del Departamento de Ingeniería de la Zona del Canal. Las reuniones se llevaron a cabo en el edificio de la Administración de la Zona del Canal. Se verificaron los trazados de las nuevas vías para evitar posibles conflictos de jurisdicción. Todas las vías quedaban en el límite con la Zona del Canal.

2. El Asunto del Nombre.

El nombre que se asignaría al puente fue motivo de controversias entre los Estados Unidos de América y la República de Panamá motivando un descontento general en la ciudadanía panameña la que por distintos medios expresó su protesta en este sentido.

El descontento y las protestas tuvieron lugar en la víspera de la inauguración del puente debido a que los Estados Unidos querían ponerle un nombre al puente y

(61) Nota del Embajador de los Estados Unidos de América en Panamá, Julián F. Harrington, al Ministro de Relaciones Exteriores, Miguel J. Moreno, 21 de julio de 1960, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

Panamá se empeñaba en ponerle otro nombre. Ya desde el 23 de agosto de 1961 el Consejo Municipal de Macaracas, Las Tablas, mediante Resolución No.7 recomendaba ponerle Doctor Belisario Porras al nombre del puente por ser el caudillo de ésta idea. (62).

En comunicación similar dirigida al Ministerio de Relaciones Exteriores el 11 de septiembre, el Consejo Municipal de Ocú, en Herrera, recomendaba asignarle Doctor Belisario Porras como nombre del puente.

En nota igual de la Alcaldía Municipal del Distrito de Parita dirigida a la Cancillería el 25 de septiembre se recomendaba también el mismo nombre. Otra nota igual de Boquerón, Chiriquí, del 9 de diciembre se pronunciaba de igual forma. (63).

Es de notar el interés que los pueblos del interior se tomaban en este sentido, quizás movidos por el hecho de que pronto verían cumplidos sus anhelos de te

(62) Resolución No.7 del Consejo Municipal de Macaracas de Las Tablas, 23 de agosto de 1961, Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

(63) Véanse las respectivas Recomendaciones en Archivos, Ministerio de Relaciones Exteriores.

ner una comunicación más directa con la ciudad capital.

Por su parte, el Congreso de los Estados Unidos, el 3 de agosto de 1962 mediante la Ley Pública 87-125 le dió al puente el nombre de "Thatcher Ferry Bridge". La misma decía:

"Sec. 303, The Panama Canal Bridge presently under construction as authorized by the act of July 23, 1956 (Ch. 665, 70 Stat. 596) shall hereafter be designated the "Thatcher Ferry Bridge". (64).

Dos meses más tarde, el 2 de octubre de 1962, la Asamblea Nacional de Panamá aprobó una Resolución dando el nombre de "Puente de las Américas" al puente sobre el Canal, la misma decía:

"LA ASAMBLEA NACIONAL DE PANAMA

CONSIDERANDO:

"Que el doce del mes corriente - Día de la Raza - se inaugurará el puente sobre el Canal de Panamá:

"Que dicho puente sobre la gran vía interoceánica debe cumplir igual misión que la ruta acuática, cual es hermanar a todos los países de la tierra;

"Que es el anhelo manifiesto de los panameños que la obra a inaugurarse lleve el nombre de "Puente de las Américas", como símbolo eterno de paz y amistad con los pueblos del continente;

(64) United States at Large 87th Congress H.R. 7577, 1962. p. 12.

"Que la unidad americana fue el sueño de los hombres que nos dieron la independencia y que por lograrla dió su vida el Libertador Simón Bolívar;

"Que es política permanente de la nación panameña man tener sus derechos de soberanía sobre la faja canalera.

" RESUELVE "

"El puente sobre el Canal de Panamá llevará el nombre de "Puente de las Américas".

"En todos los documentos públicos se usará exclusivamente ese nombre para identificar dicho puente.

"Los funcionarios al servicio del Estado panameño rechazarán cualquier documento en donde se mencione el puen te con nombre distinto al de "Puente de las Américas".

"Se enviará copia de esta Resolución con nota de estí lo a los Cuerpos Legislativos del mundo, de suerte que en todas las partes se le dé al puente el nombre escogido por esta augusta Cámara, acatando la voluntad expresa del pueblo panameño.

"Dada en la ciudad de Panamá a los dos días del mes de octubre de mil novecientos sesenta y dos.

El Presidente.

JORGE RUBEN ROSAS

El Secretario General

ALBERTO ARANGO" (65)

(65) Revista Lotería "Documentos de Actualidad" (1962)
Vol. VII octubre, No.83, p. 10.

Por otro lado la Federación de Estudiantes de Panamá (FEP) y la Unión de Estudiantes Universitarios (UEU) sacaron un Comunicado el 10 de octubre.

"Federación de Estudiantes de Panamá y la Unión de Estudiantes Universitarios.

COMUNICADO

"Frente a la inauguración del puente sobre el Canal el próximo 12 de octubre la FEP y la UEU declaran al país:

- "1. Que sostienen una inquebrantable posición nacionalista y patriótica, oponiéndose a que el puente sea denominado en forma distinta a "Puente de las Américas".
- "2. El señalamiento que se ha pretendido hacer del nombre del puente por parte de los Estados Unidos, es otro de los hechos que integran toda una historia de desconocimiento, vulneración y velámenes a la soberanía panameña en todo su territorio.
- "3. Respalda en toda acción tendiente a hacer valer nuestros derechos soberanos no sólo sobre el puente, sino también sobre toda la faja canalera, en aras de los postulados profundamente nacionalistas de la juventud y del pueblo panameño.

Por la Federación de Estudiantes de Panamá
El Consejo Ejecutivo Federal
Por la Unión de Estudiantes Universitarios
El Comité Central Ejecutivo". (66).

Por otro lado, para este mismo día la Asamblea Nacional se proponía aprobar una Resolución mediante la cual este organismo oficial se abstendría de concurrir a la ceremonia de inauguración del puente debido a que el mismo sería inaugurado con otro nombre distinto al que aprobaron en su Resolución del dos de octubre.

Sin embargo, los Diputados del Partido Liberal Nacional no permitieron el quorum impidiendo aprobar dicha Resolución. (67).

El ~~13~~¹² de octubre, día de la inauguración, los estudiantes desfilaron portando cartelones, banderas y letreros alusivos al acto llamándolo Puente de las Américas.

(66) La Hora, octubre 11, 1962, p. 1.

(67) Véase La Hora, octubre 12, 1962, p. 1.

3. Etapas de Construcción.

En los años sucesivos a la aprobación de las partidas correspondió a la Compañía del Canal de Panamá concertar varios contratos con compañías constructoras norteamericanas para levantar el Puente. A continuación expondré brevemente algunos contratos y detalles sobre los mismos que son de interés para llegar a conocer el proceso y el avance de la construcción del puente. Concluídas las negociaciones entre los dos Gobiernos de Panamá y de los Estados Unidos de América y aprobadas todas las Leyes y partidas correspondientes, la etapa siguiente abarca únicamente el período de su construcción paso por paso hasta el día final, el 12 de octubre de 1962, día de la inauguración, culminando así largos años de tesonera lucha diplomática por un sueño que se hizo realidad.

Se firmó un contrato con la Compañía Sverdrup, Parcel y Asociados Incorporados, de San Luis Missouri, el 28 de noviembre de 1957, para que realizara los estudios preliminares y diseños esquemáticos de varios tipos de puentes, después de haber dado a consideración a numerosas propuestas de empresas interesadas en la obra.

El Gobernador de la Zona del Canal nombró una Junta de Asesores el 20 de diciembre, encomendándoles avaluar las obras relacionadas con la construcción del puente.

En 1958 representantes de Sverdrup, Parcel y Asociados Incorporados, de San Louis Missouri, se reunieron el 10 de abril en Balboa con la Junta de Asesores y funcionarios del Canal de Panamá para someterle el resultado de los estudios preliminares. El diseño recomendado por los contratistas fue aprobado por la Junta. El día 21 del mismo mes, se firmó el contrato con Sverdrup, Parcel y Asociados Incorporados para hacer el diseño final del tipo de puente seleccionado.

El 23 de diciembre tuvo lugar la ceremonia oficial de iniciación de la obra con participación del Presidente de la República de Panamá, Ernesto de la Guardia, Jr., y el Señor Gobernador, W.E. Potter de la Zona del Canal, quienes dieron las primeras paladas empleando palas plateadas...

En septiembre de 1959 la draga "Mandinga" empezó las excavaciones para los estribos y pilares del puente.

También se otorgó el contrato para la subestructura a la firma Fruin-Colnon International, S.A. y Legoeuf & Dougherty, Inc. de San Luis Missouri quienes tuvieron que hacer las represas y hoyos en los lugares donde se

levantarían las pilastras en el agua.

En febrero de 1960 se dió el contrato para las superestructuras a John F. Beasley Construction Co., de Dallas Texas por la suma de \$9,119.000 siendo ese el contrato más cuantioso de todos. Incluyó ese contrato suplir el acero manufacturado por cuatro firmas de Alemania Occidental que conjuntamente convinieron en manufacturarlo.

En junio y julio de 1961 empezó a llegar el acero fabricado en Alemania Occidental. En noviembre concluyeron las edificaciones de estribos y pilares.

El 25 de octubre se echó la última yarda de concreto de la subestructura que se consideró finalizada totalmente ya el 4 de noviembre.

En 1962 a las 08:52 de la mañana del miércoles 14 de mayo fue colocada en posición y remachada una viga de acero de 70 pies de extensión que era el eslabón final que unía las dos secciones de la superestructura entre el alegre estrépito de las sirenas de los remolcadores y de los gritos de júbilo de los obreros. Desde el remolcador San Pablo, el Gobernador Robert J. Fleming, Jr., acompañado de altos funcionarios y periodistas observaba la maniobra, mientras John F. Beasley

impartía instrucciones para la maniobra por un "walkie-talkie".

De esa fecha en adelante el trabajo avanzó rápidamente: pavimentación, empalmes, iluminación, pintura, hasta dejar concluída la obra gigantesca que el 12 de octubre de 1962 se inauguró solemnemente. (68).

4. Inauguración del Puente.

A las 9 de la mañana del viernes 12 de octubre de 1962 (Día de la Hispanidad) tuvo lugar el inicio de la inauguración del puente sobre el Canal. A la misma acudieron altos funcionarios de la República de Panamá y de la Zona del Canal así como el público en general.

Entre los altos personajes asistieron el Presidente de la República, Roberto F. Chiari, los Vicepresidentes, González Ruíz y Bazán. Los Ministros de Estado, Diputados de la Asamblea, los Magistrados de la Corte Suprema de Justicia, los Expresidentes Tomás Gabriel Duque, Arnulfo Arias Madrid, Reciarado de la Guardia, Enrique Jiménez y Ernesto de la Guardia. Por la Zona del Canal asistieron el Gobernador Robert J. Fleming,

(68) Véase la Revista Panama Canal Review (Balboa, C.Z. 1962), 5 de octubre, Vol. I No.3, p. 5.

dos Ex-Gobernadores, Mauricio H. Thatcher, el Subsecretario de Estado, George W. Ball, el Subsecretario del Ejército, Stephen Ailes y el Embajador norteamericano Joseph Farland.

La ceremonia fue transmitida por radio y televisión en una transmisión simultánea de las emisoras locales y de la Zona del Canal.

La Banda combinada de la Fuerza Aérea-Ejército de los Estados Unidos y la Banda de la Guardia Nacional de Panamá amenizaron el acto. Cuatro aviones de la Fuerza Aérea norteamericana se paseaban por el aire.

El programa formal de la inauguración era el siguiente:

Invocación por el Reverendo Maineret J. Peterson, Presidente de la Federación por Obras Religiosas. Introducción por Robert J. Fleming, Gobernador de la Zona del Canal.

Discurso de Max Delvalle, Ministro de Obras Públicas de la República de Panamá.

Oración del Rabino Nathan Witkins, Director de la Junta Benéfica Hebrea, División de Servicios de las Fuerzas Armadas del Comando del Caribe.

Número Musical "Himno de las Américas" por el Coro integrado por las Escuelas del Ejército y

Fuerza Aérea para la América Latina.

Introducción por el Gobernador Fleming.

Discurso de George W. Ball, Subsecretario de Estado de los Estados Unidos.

Presentación del Puente por el señor John F. Beasley en representación de los contratistas.

Discurso de Maurice H. Thatcher, invitado de honor y único miembro sobreviviente de la Comisión del Canal Istmeño, motivo por el cual el Congreso de Estados Unidos nominó al puente con su nombre.

Himnos Nacionales por la Bande de Estados Unidos y de la República de Panamá.

Bendición por Monseñor José María Carrizo V. Prelado Doméstico de Panamá.

Corte de la cinta simbólica por Maurice H. Thatcher.

La Marcha Puente Ferry Thatcher, composición original de la Banda Combinada de la Fuerza Aérea y Ejército de los Estados Unidos. (69).

(69) Véase La Estrella de Panamá "Programa de la Inauguración del Puente de las Américas, y la P. Stevens", 10 de octubre de 1962, p. 1.

La ceremonia de inauguración fue también escenario de manifestaciones por parte de grupos de panameños que a provecharon la ocasión para protestar por el nombre que el Gobierno de los Estados Unidos le había designado. Por este motivo el señor Maurice H. Thatcher no pudo pronunciar su discurso.

El Cuerpo Diplomático acreditado ante el Gobierno panameño se abstuvo de asistir a la inauguración del puente porque no fueron invitados por la Cancillería que es el medio diplomático reglamentario de hacerlo. Las Embajadas sin embargo, recibieron invitaciones para dicha inauguración por parte de las autoridades de la Zona del Canal.

Seguidamente los diplomáticos dijeron que no querían inmiscuirse en los problemas de soberanía de Panamá y que de aceptar las invitaciones por los canales que se les había hecho, sería negar la soberanía de Panamá en la Zona del Canal. (70).

Con el objeto de explicar la ausencia del Cuerpo Diplomático en la ceremonia de inauguración del puente, la Cancillería y los Jefes de Misión expedieron Comunicados respectivamente.

(70) La Hora, 11 de octubre, 1962, p. 1.

El Comunicado de la Cancillería decía:

"Es verdaderamente sensible que todos los Jefes de Misión acreditadas en la República de Panamá no hubieran estado presente en la ceremonia de inauguración del Puente de las Américas, pero dada la manera informal como fueron hechas las invitaciones éstas no podían constituir para el Cuerpo Diplomático, invitaciones oficiales y en consecuencia, la asistencia era optativa". (71).

Firmaba Galileo Solís, Ministro de Relaciones Exteriores.

El Comunicado del Cuerpo Diplomático decía:

"Los Jefes de las Misiones Diplomáticas de la Argentina, Bolivia, Brasil, Costa Rica, Chile, Ecuador, El Salvador, Francia, Guatemala, Haití, Honduras, Japón, México, Nicaragua, República Arabe Unida, República Dominicana y Venezuela, acreditados ante el ilustrado Gobierno de Panamá, empeñados en que su inasistencia a la inauguración del nuevo puente sobre el Canal, no se preste a interpretaciones equivocadas, se permiten hacer sa-

(71) La Estrella de Panamá, 13 de octubre 1962, p. 1.

ber a la ciudadanía panameña, que esa inasistencia se debe única y exclusivamente a las fallas de la invitación formulada por un Comité Mixto, y que, hasta última hora, no conocían oficialmente, que Su Excelencia, el Presidente de la República y su distinguida esposa, concurrirían a tal acto. Informados oportunamente sus Excelencias, el Primer Mandatario y el Canciller de Panamá, más ambos altos dignatarios han manifestado su comprensión. En esta ocasión quienes suscriben renuevan sentido homenaje a la Ilustre Patria panameña, se congratulan por la grandiosa obra inaugurada y reiteran las más altas consideraciones a las personas del meritísimo Señor Presidente de Panamá y de su gentil Canciller". (72).

oo000oo

(72) La Estrella de Panamá, 13 de octubre, 1962, p. 1.

SUGERENCIAS PARA LOS NUEVOS PROYECTOS

SUGERENCIAS PARA LOS NUEVOS PROYECTOS

Ultimamente se viene considerando un Proyecto de construcción de una ambiciosa autopista desde el Aeropuerto de Tocumen hasta Río Hato, lo que requeriría según se ha dicho un nuevo puente sobre el Canal. Lo ideal sería que semejante Proyecto pudiera ser una realidad, pero las limitaciones son muchas para un Proyecto tan grande. Un criterio realista y atento a remediar necesidades evidentes sugiere que se procediera en su lugar a la construcción ya planeada desde hace más de doce años de la Autopista entre Chorrera y la ciudad de Panamá resolviendo un problema que se hace mayor cada día. La misma comenzaría a la salida del Puente de las Américas y correspondería a los Estados Unidos la construcción del tramo bajo su jurisdicción.

Recientemente, el 9 de noviembre de 1973, la Asamblea Nacional de Representantes de Corregimientos aprobó una Resolución mediante la cual se recomendaba la construcción de un puente permanente en el sector Atlántico a moción de los Representantes Marcelino Delgado y Eugenio Delgado cuyo contenido reproducimos a continuación:

" RESOLUCION No. ()

"Mediante la cual se solicita al Organo Ejecutivo gestionar ante el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, la construcción de un puente sobre el Canal y en el lugar denominado Gatún.

"La Asamblea Nacional de Representantes de Corregimientos

CONSIDERANDO:

"1. Que los Distritos de Chagres y Donoso de la Provincia de Colón, parte de la Provincia de Veraguas y de la Provincia de Bocas del Toro, se encuentran separadas del resto de la República y principalmente de las ciudades de Panamá y Colón por vía acuática denominada Canal de Panamá;

"2. Que el único medio de que disponen los habitantes de estas regiones para poder cruzar la vía canalera es un angosto e inadecuado puente movedizo que funciona en las esclusas de Gatún el cual sólo resiste un pequeño y limitado número de toneladas de peso, presentando a la vez el inconveniente de que el mismo es retirado cada vez que un barco entra en las esclusas, ocasionando la consiguiente paralización del tránsito terrestre lo cual conlleva perjudiciales demoras y contratiempos;

"3. Que esta situación constituye un factor negativo para el normal desarrollo de las actividades del transporte y la comunicación en este importante sector del país y a la vez ha sido causal de atraso para esta región en el proceso de desarrollo que se opera en el país, dentro de la dinámica regenerada por el actual Gobierno Revolucionario;

"4. Que existen dentro de las Convenciones suscritas entre los Gobiernos de la República de Panamá y de los Estados Unidos y que regulan la existencia y funcionamiento del Canal, claras y precisas disposiciones mediante las cuales el Gobierno de los Estados Unidos se

obliga a contribuir en el mantenimiento y mejoras de las carreteras y demás vías terrestres que sirvan tanto al Gobierno y pueblo de Panamá como al Gobierno y al Ejército de los Estados Unidos;

RESUELVE:

"Recomendar al Organo Ejecutivo para que por conducto del Ministerio de Relaciones Exteriores proceda cuanto antes a adoptar las medidas que estimen necesarias y que tiendan a lograr del Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, la construcción de un puente permanente sobre el Canal en el lado del Atlántico del mismo lugar denominado Gatún a objeto de lograr la unión y consolidación de todo el territorio nacional en bien de su desarrollo y progreso.

"Dado en la ciudad de Panamá, a los nueve días del mes de noviembre de 1973.

(fdo) H.R. Marcelino Delgado
(fdo) H.R. Eugenio Delgado". (73).

Apoyamos esta Resolución y queremos agregar que el puente en el lugar denominado Gatún sería uno de menor costo y tamaño que el Puente de las Américas, dadas las cortas dimensiones en ese punto del Canal.

El puente de Gatún normalizaría el tránsito de la carretera que va hasta Piña, Nuevo Chagres, Palmas Bellas y Salud.

(73) La Estrella de Panamá, 21 de noviembre, 1973.

Un puente permanente, moderno y con una gran capacidad de tonelaje contribuiría al desarrollo de esta región y al mismo tiempo serviría como primer paso para la futura carretera en proyecto desde hace muchos años entre Penonomé y la ciudad de Colón, que sin duda alguna ayudaría al desarrollo del país y cuya construcción sería más conveniente que la Autopista Tocumen-Río Hato.

B I B L I O G R A F I A

B I B L I O G R A F I A

LIBROS

ALFARO, Ricardo J.

Historia Documental de las Negociaciones para la celebración del Tratado de 1926, Editorial Universitaria, Panamá, 1972.

CASTILLERO PIMENTEL, Ernesto

Panamá y los Estados Unidos, Editora Humanidad, S. A. Panamá, 1964.

PUBLICACIONES OFICIALES

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE PANAMA

Memoria de 1943, Imprenta Nacional, Panamá.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE PANAMA

Memoria de 1956, Imprenta Nacional, Panamá.

CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

Congressional Record, 84th Congress, Estados Unidos de América, 1956.

CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

United States Status at Large, 85th Congress, Estados Unidos de América, 1958.

CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

United States Status at Large, 87th Congress, Estados Unidos de América, 1962.

DOCUMENTOS

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE PANAMA

Correspondencia y Documentos inéditos, Archivos, Panamá.

GOBERNACION DE LA ZONA DEL CANAL DE PANAMA

Correspondencia y Documentos inéditos, Archivos, Zona del Canal.

PERIODICOS

EL DIA

Panamá, 10 de octubre, 1962. Panamá, 13 de octubre, 1962.

EL PANAMA AMERICA

Panamá, 27 de mayo, 1957. Panamá, 13 de octubre, 1962.

LA ESTRELLA DE PANAMA

Panamá, 10 de octubre, 1962. Panamá, 13 de octubre, 1962. Panamá, 21 de noviembre, 1973

LA HORA

Panamá, 11 de octubre, 1962. Panamá, 12 de octubre, 1962.

REVISTAS

LOTERIA

"Documentos de Actualidad", Panamá, octubre, 1962.

PANAMA CANAL REVIEW

5 de octubre, Balboa, Zona del Canal, 1962.

ARTICULOS

ZUÑIGA, Carlos Iván

"Historia del Puente sobre el Canal de Panamá" en Revista Lotería, Panamá, octubre de 1962.

ooo00ooo

A N E X O S

ANEXO No. 1

TRADUCCION

Balboa Heights, Z. C.

2 de marzo de 1954

MEMORANDUM AL GOBERNADOR:

ASUNTO: Construcción de un puente o túnel en Balboa.

Referencia: Memorandum del Sr. Baco a usted, fechado 9 de febrero de 1954.

1. El Sr. Baco solicitó que "inicie una acción coordinada" para:

- (a) determinar si un túnel o puente es más deseable; y
- (b) se requiere iniciar la legislación apropiada solicitando fondos para cualesquiera estudios de ingeniería se requieran.

2. Como tengo entendido, usted ha determinado que un puente es más deseable; sin embargo, estoy sin información en cuanto a si usted ^{yá} ha informado así al Sr. Bacon.

3. En respuesta a su solicitud oral a mí, se adjunta un borrador de la legislación fechada 2/3/54. Sugiero que debe dársele cuidadosa consideración puesto que un número de preguntas importantes están involucradas y puesto que hay un número de diferentes accesos que podrían ser utilizados. Comentario a continuación con respecto al borrador de la legislación.

4. El borrador constituiría una legislación sustantiva o permisible. Antes de que los estudios pudieran proseguir, se requeriría ya sea (1) una apropiación de los fondos necesarios por lo tanto, o (2)--asumiendo que se decidiera utilizar los fondos de la Compañía en todo o en parte, la inclusión del punto en el programa anual de presupuesto de la compañía.

5. Una forma alternativa de la ley podría ser una que en realidad autorice la construcción de un puente, pero confinando la autorización de su fondo a la suma necesitada para los estudios preliminares.

Sec. 1 de la LEY

6. La Sección 1 declarararía que los Estados Unidos está obligada, bajo el Convenio de Relaciones Generales, a construir ya sea un puente o un túnel. Esto está de acuerdo con la opinión del Departamento de Estado, como se expresa en una carta del 3 de febrero de 1954 del Delegado Sub-Secretario Murphy al Sub-Secretario del Ejército Slezak.

7. La Sección 1 también declarararía (encontraría) que un puente (puente del tipo suspendido de alto nivel) sería más considerable que un túnel. Esto es como se contempla por ambos el Sr. Bacon y usted; i.e. que el asunto del puente vs. el túnel sea resuelto antes de iniciar los estudios preliminares de ingeniería.

8. La Sección 1 también declarararía que la construcción, mantenimiento y operación del puente serían funciones de la Compañía del Canal de Panamá.

9. La Sección 1 declarararía además que los gastos de construcción del puente deberán ser considerados como "gastos extraordinarios incurridos mediante una directriz basada en el programa nacional y no relacionado con las operaciones de la compañía". El efecto de esto sería que los costos de construcción, ya sean asignados o sufragados de los fondos de la Compañía, no serían una parte de la inversión neta directa de los Estados Unidos en la Compañía, y por lo tanto no devengarían intereses. Las bases principales para este tratamiento serían:

- (1) que el puente no es en realidad necesario para la misión de la Compañía;

- (2) que el puente tendría valor aunque sea pequeño, desde el punto de vista de la seguridad; y
- (3) que la motivación para llevar a cabo el 18 de mayo de 1942 la construcción de un puente o túnel, fue el convenio sobre las bases de defensa, o en otras palabras, era parte del precio por las bases arrendadas.

Me llama la atención que por lo menos alguna parte de estos costos debe ser excluida de nuestra base de interés. Posiblemente, sin embargo, la exclusión de algunas cifras, tales como el 50 por ciento de dichos costos, podría ser mejor o con mayores probabilidades de logro, que la exclusión de todos los costos.

10. Finalmente, la Sección 1 en cláusulas relacionadas, podría declarar que cualquiera de dichos puentes cuando se construya (1) debiera considerarse un servicio relacionado con el Canal de Panamá; y (2) que los gastos de mantenimiento y operación, incluyendo depreciación, deberán considerarse para formar una parte de los costos de mantenimiento y operación del Canal. El último efecto sería, por supuesto, cargar a peajes el costo de mantenimiento y la operación del puente incluyendo la depreciación. El Sr. Noble debe revisar esta ley desde los puntos de vista anteriores.

11. En la forma, las declaraciones en la Sección 1 del borrador se asemejan un tanto a la Ley del 3 de marzo de 1952 (66 Stat. 11) para autorizar y dirigir a los Comisionados del Distrito de Columbia para estudiar e investigar la localización y construcción de un puente sobre el Río Rtomac.

Sec. 2 de la Ley

12. Esta sección, que autorizaría los estudios preliminares de ingeniería e investigación, a un costo que no exceda \$200,000, se considera que se explica por sí sola, pero deberá ser revisada cuidadosamente para conformarla con sus puntos.

PAUL A. BENTZ
Consejero General

Adjunto:
Borrador de Ley

(BORRADOR - P.A.B. 2/3/54)

UNA LEY

Para autorizar y ordenar a la Compañía del Canal de Panamá a hacer los estudios e investigaciones necesarias concernientes a la construcción de un puente sobre el Canal de Panamá en Balboa y para otros fines.

Sea decretado por el Comité y la Cámara de Representantes de los Estados Unidos de América en asamblea, que por la presente se declara que los Estados Unidos están obligados, bajo los términos del Punto 4 del Convenio de Relaciones Generales entre los Estados Unidos y la República de Panamá, efectuado mediante un intercambio de notas firmado en Washington el 18 de mayo de 1942 (Convenio Ejecutivo Serie Nº 452) para construir un túnel bajo o un puente sobre el Canal de Panamá en Balboa; que un puente de alto nivel de tipo suspendido en dicho punto sería más conveniente que un túnel; que la construcción, mantenimiento y operación de cualquiera de tales puentes debería ser administrada por la Compañía del Canal de Panamá; que los gastos de construcción de tal puente deberán ser considerados como gastos extraordinarios incurridos mediante una directriz pasada en el programa nacional y no relacionada con las operaciones de ^{la compañía del} Canal de Panamá; que tal puente cuando se construya deberá considerarse como un servicio relacionado al Canal de Panamá; y que los gastos de mantenimiento y operación de cualquiera de tal puente, incluyendo depreciación, deberán ser considerados como parte de los costos de mantenimiento y operación del Canal de Panamá.

Sec. 2. La Compañía del Canal de Panamá es autorizada y ordenada para hacer o hacer que se hagan, a un costo que no exceda \$200,000, los estudios preliminares de ingeniería e investigaciones que puedan considerarse necesarios para determinar (1) el sitio más conveniente para la construcción, mantenimiento y operación de un puente de alto nivel, de tipo suspendido sobre el Canal de Panamá en Balboa, incluyendo los accesos al mismo; (2) el carácter y volumen de tránsito que usaría dicho puente; (3) los planos preliminares para y el costo aproximado de tal puente; y (4) cualesquiera otros asuntos que podrían ser útiles al Congreso para tomar una decisión respecto a la construcción, mantenimiento y operación de tal puente.

TRADUCCION

COMPAÑIA DEL CANAL DE PANAMA

Washington 25, D. C.

12 de agosto de 1954

MEMORANDUM A LOS MIEMBROS DEL COMITE EJECUTIVO:

Se adjunta un borrador de carta al Vocero de la Cámara transmitiendo legislación propuesta para autorizar la construcción y operación de un puente sobre el Canal en Balboa

En un convenio con Panamá efectuado por un intercambio de notas firmado el 18 de mayo de 1942, los Estados Unidos convinieron en construir un canal sobre o un túnel bajo el Canal en Balboa. El borrador de legislación ha sido preparado bajo la dirección del Presidente Seybold quien recomienda la construcción de un puente más bien que de un túnel debido al menor costo de construcción y mantenimiento.

El borrador de legislación establece que el costo de construcción, la operación y el mantenimiento del puente será cubierto por el Tesoro de los Estados Unidos más bien que por la Compañía del Canal de Panamá debido a que la construcción del puente no es necesaria para las operaciones de la Compañía pero se necesita por consideraciones de política nacional involucradas en las relaciones generales con Panamá.

El Departamento de Estado ha solicitado que la legislación sea sometida ahora al Congreso. Antes de que sea enviada al Congreso, la legislación debe ser sometida al Departamento de Presupuesto para recomendación en cuanto a la relación de la legislación con el programa del Presidente. El asunto no ha sido considerado previamente por la Junta Directiva y en vista del elemento de tiempo involucrado,

el Presidente del Comité ha solicitado esta referencia de la acción propuesta al Comité Ejecutivo.

La proposición se está coordinando dentro del Departamento de Defensa desde el punto de vista de los requerimientos militares.

Le será agradecido si usted me informa a su más pronta conveniencia si usted acuerda o no en someter la legislación al Departamento de Presupuesto y al Congreso. Por supuesto, un informe completo será sometido a la Junta Directiva en la próxima reunión. Aunque el Departamento de Estado desea que la legislación se someta lo más pronto posible, no se espera que ésta sea considerada por el Congreso durante esta sesión.

(fdo.)

W. M. Whitman
Secretario

Adjunto

ANEXO No. 3

T R A D U C C I O N

DEPARTAMENTO DEL EJERCITO

Oficina del Sub-Secretario

Washington 25, D. C.

11 de octubre de 1954

MEMORANDUM PARA: EL GOBERNADOR DE LA ZONA DEL CANAL

ASUNTO: Construcción de un Puente a través del Canal de
Panamá en Balboa

1. Se hace referencia a la carta de 19 de agosto de 1954 mediante la cual la Compañía sometió al Departamento de Presupuesto un borrador de legislación para cumplir el compromiso adquirido con la República de Panamá en 1942 para construir un canal o un túnel sobre el Canal de Panamá en Balboa, Zona del Canal.

2. El Estado Mayor me ha informado que considera preferible la construcción de un puente al de un túnel. Los Departamentos de la Marina y de la Fuerza Aérea concuerdan con este punto de vista.

3. Estoy solicitando al Estado Mayor que tome la acción necesaria para solicitar al Departamento de Defensa la ayuda para el borrador de legislación que usted sometió al Departamento de Presupuesto.

4. El Estado Mayor también me informó que los Departamentos de la Marina y de la Fuerza Aérea, aun cuando no interponen objeción a la construcción de un puente, desean revisar los planos para este puente con el fin de asegurarse que se eviten riesgos para la segura operación de la aviación y que se establecen suficientes espacios verticales para las naves de los E. U. En consecuencia, deseo que

después de una acción Congresional favorable sobre esta legislación, usted coordine los planes propuestos para la construcción de este puente con el Comandante en Jefe del Comando del Caribe, quien obtendrá las opiniones de los tres comandantes componentes en la Zona.

(fdo.)

George H. Roderick

Sub-Secretario del Ejército (CMA)

Info.: Sec/Marina

Sec/FA

EMEUA

Com. en Jefe, Comando del Caribe

ANEXO No. 4

TRADUCCION
COMPAÑIA DEL CANAL DE PANAMA
ZONA DEL CANAL

Balboa Heights, Z. C.

23 de febrero de 1955

MEMORANDUM: AL GOBERNADOR-PRESIDENTE:

Puente en Balboa

Como se solicitó hacen algunas semanas, se ha hecho un presupuesto muy aproximado. El cálculo está basado principalmente sobre una comparación de costo con el puente de San Rafael cerca de San Francisco, ahora bajo contrato, con ajustes en los índices de costo y contingencias. Este cálculo indica que el trabajo, sin incluir el acceso del cruce en trébol ni el camino de paso del Centro Cívico de Balboa, es de aproximadamente \$20,000,000. Considerando estos puntos y otras contingencias, recomiendo que no se haga cambio en la suma de \$28,000,000, la cual le di en mi memorandum fechado 30 de diciembre de 1954, la cual estaba de acuerdo con la cifra usada en sus discusiones con el Sr. Bacon en Febrero de 1954, pero que no estaba de acuerdo con la usada en su carta al Vocero Martin de la Cámara en Agosto de 1954.

El Sr. Donnelly, del Departamento de Presupuestos, ha inquirido sobre este proyecto el 17 y 21 de febrero. A él se le han mostrado los bosquejos adjuntos, SK-901-91 y -92, de la localización propuesta en general y ha visitado el sitio en La Boca y el Area Gavilán. No se le han dado copias del bosquejo o de las cifras calculadas. El expresó verbalmente satisfacción sobre la localización propuesta en La Boca y el atajo de acceso a Panamá por la vía del Area Gavilán y la Charca Slough.

(fdo.) HUGH M. ARNOLD
Director de Ingeniería y Construcción.

Adjuntos: "Cálculo de la Entrada del Puente en el Pacífico"
SK-901-91, -92, y -93

PUENTE PROPUESTO SOBRE EL CANAL DE PANAMA
C A L C U L O

LONGITUD PRINCIPAL DE LUZ

La longitud principal de luz es el aspecto único más importante del puente, que afecta el costo y el tipo de estructura. Estudios previos se han basado en puentes suspendidos con luces desde 1,500 hasta 2,400 pies. Al efectuar el presente estudio, no se han encontrado requerimientos ni físicos ni artificiales de luces de esta longitud. Las camas de piedra se encuentran en una profundidad satisfactoria a cada lado del cauce del canal en la vecindad de La Boca. Una luz de 1000 pies despejaría el cauce del canal de 500 pies por más de 200 pies a cada lado y pondría los pilares en agua tan poco profunda que un barco de tamaño promedio tocaría fondo antes de que pudiera llegar al pilar. En ausencia de argumentos para una luz más larga, se asume una luz de 1,000 pies.

TIPO DE LUZ PRINCIPAL

Estudios pasados se han basado en el tipo de suspensión porque causa de las luces más largas asumidas. Cuando se reduce la luz a 1000 pies, la selección entre un ^{tipo de} suspensión y de cantilever depende de las condiciones naturales y artificiales a encontrarse en el sitio. Como regla general, ^{si} las pilastras de anclaje (o estribos) están en o cerca de un fondo de piedra, el tipo de suspensión mostrará economía. Si las luces de anclaje están sobre pilares altos, sin embargo, el tipo cantilever es generalmente el más económico. La razón es obvia. En el caso del cantilever, las cargas primarias son verticales solamente, mientras que para el tipo suspendido los remates de pilares altos resultan anclajes pobres para los pesados componentes horizontales de los cables.

Prácticamente sin excepción, los puentes de ^{la} pasada con 1000 pies de luz sobre pilastras altas han sido del tipo cantilever.

DESPEJE DEL CANAL DURANTE LA ERECCION

El procedimiento común de erección tanto para el tipo cantilever o de suspensión mantendrá un canal libre. El método moderno de erigir la luz suspendida para un puente cantilever es tratarlo como una continuación del brazo del cantilever desde cada pilar principal, hasta que los dos brazos se encuentran y son unidos en el centro. Aun cuando se usara el método antiguo de elevar en cuerpo la luz suspendida desde equipo flotante, el proceso no requeriría más de dos o tres días.

RIESGO POTENCIAL PARA EL CANAL EN CASO DE DESTRUCCION

En caso de destrucción por cualquier tipo de bombardeo o sabotaje probablemente hay algo que deba decirse sobre el puente suspendido. Siendo por lo general más liviano, habría menos material que dejar caer en el canal y ^{la} probabilidad de fracaso completo, involucrando rompimiento de cables principales, es menor que en un puente cantilever. Sin embargo, siendo los medios modernos lo que son, el grado de ventaja de un tipo sobre el otro parece pequeño. En caso de sabotaje, el puente de suspensión no sería menos vulnerable que un cantilever, puesto que una carga suficiente de explosivos puesta al lado de un cable principal de aquél o un miembro principal del último, traería un colapso general de cualquiera de los dos. En la ausencia de cualquier preferencia expresada de parte de las autoridades militares, será asumido que la selección puede ser hecha sobre la base de argumentos de ingeniería. La información disponible favorece la estructura cantilever.

PUENTES EXISTENTES QUE SIRVEN DE GUIA

Entre los puentes construidos en años recientes o ac-

tualmente en construcción, aquellos que más se aproximan a las condiciones del Canal de Panamá son el del Puente de San Rafael en California y el Puente de la Bahía de Tampa en Florida. Ambos son mucho más largos en longitud total que el proyecto propuesto del Canal de Panamá, pero están compuestos de secciones de cuatro diferentes tipos que son aplicables a Panamá. Estos son:

1. Cantilever de luz central larga
2. Luces adyacentes de acero de longitud media sobre pilares altos.
3. Series de luces de vigas sobre pilares de altura media.
4. Pilares de apoyo de pilotes entre luces de vigas y accesos graduados.

Por cada uno de los proyectos arriba mencionados, tenemos cotizaciones de precios reales sobre el total de las sub- y superestructuras, separadamente. Desafortunadamente, no tenemos desgloses de costo y cantidad sobre las partes componentes, excepto por el total del tonelaje del acero, con precio de contrato, para el trabajo de la Bahía de Tampa. Esto fue útil al suministrar el costo unitario promedio del acero en el lugar. Sin desgloses adicionales sin embargo, es necesario poner la mayor dependencia sobre la estructura que simula más de cerca el trabajo del Canal de Panamá como un total. Este resulta ser el puente de San Rafael que tiene aproximadamente el mismo porcentaje de cada tipo de estructura, aunque alrededor del doble de la longitud total. Esto es, en San Rafael existen dos estructuras cantilever, cada una con 1000 pies de luz central, unida y cercana por sus estructuras adaptables al sitio del Canal de Panamá

ANEXO No. 5

TRADUCCION

26 de septiembre de 1955

Honorable Sam Rayburn

Vocero de la Cámara de Representantes

Estimado Sr. Vocero:

El Convenio de Relaciones Generales entre los Estados Unidos y Panamá efectuado mediante intercambio de Notas firmadas en Washington el 18 de mayo de 1942 (Convenio Ejecutivo Serie 452, Estat. 1289), contenía un número de compromisos de parte de los Estados Unidos, la mayoría de los cuales han sido cumplidos. El Convenio estaba relacionado a y era, en efecto, la contrapartida de, un Convenio cubriendo el arrendamiento de sitios de defensa firmado en Panamá en la misma fecha (Convenio Ejecutivo Serie 359, 57 Est. 1232). Se establecieron estipulaciones para llevar a cabo algunos de los compromisos mediante una Resolución Conjunta aprobada el 3 de mayo de 1943 (57 Est. 74).

El Punto 4 del Convenio de 1942, concerniente a la construcción de un túnel o de un puente sobre el Canal de Panamá en Balboa, Zona del Canal es uno de los pocos compromisos que quedan que aún no ha sido cumplido. El Punto 4 del Convenio de 1942 es como sigue:

"4. La construcción de un túnel o puente para permitir el tránsito bajo o sobre el Canal en Balboa.

El Gobierno de los Estados Unidos está consciente de la importancia para el Gobierno y el pueblo de Panamá de una constante y rápida comunicación a través del Canal de Panamá en Balboa y está dispuesto a aceptar la construcción de un túnel bajo o un puente sobre el Canal en ese punto, cuando la actual emergencia haya terminado. Mientras se lleva a cabo este proyecto, el Gobierno de los Estados Unidos le dará atención urgente, de acuerdo con las exigencias de la actual emergencia, para mejorar el servicio actual de la barcaza". El Departamento de Estado ha informado que el Punto 4 compromete a los Estados Unidos a construir un túnel o puente a sus expensas, y ha solicitado que se inicie la acción para cumplir la obligación en la primera oportunidad.

El Punto 5 del Memorándum de Entendimientos Acordados, que acompaña el Tratado de 1955 recientemente ratificado con Panamá, le asegura a Panamá que se solicitará la autorización legislativa y las asignaciones necesarias para la construcción de un puente en Balboa mencionado en el Punto 4 del Convenio de Relaciones Generales de 1942".

Por consiguiente, se somete a consideración del Congreso el borrador adjunto del proyecto de ley propuesto el cual autorizaría y ordenaría a la Compañía Panameña del Canal para construir, mantener y operar un puente de alto nivel sobre el Canal de Panamá en Balboa, Zona del Canal.

El costo del puente estimado en 20 millones de dólares es recomendado en comparación con un túnel bajo el Canal cuyo costo es estimado en 38 millones de dólares. La planificación y ejecución del proyecto se ría, por supuesto, cubierto en el programa de presupuesto anual de la Compañía.

La Sección 1 de la ley propuesta estipularía que los gastos de construcción, mantenimiento y operación del puente y accesos al mismo deberán ser conside rados como gastos extraordinarios de la Compañía del Canal de Panamá incurridos mediante una directriz basada en el programa nacional y sin relación con las operaciones de la Compañía. Este lenguaje se relaciona con las estipulaciones en la Ley de la Compañía del Canal de Panamá (parágrafos (b) y (d) de la sección 246 del título 2 del Código de la Zona del Canal, 62 Est. 1076, 64 Est. 1041), el cual tiene el efecto de excluir la cantidad de tales gastos de la inversión neta directa (devengando in tereses) de los Estados Unidos en la Compañía del Canal de Panamá. Es importante que tal declaración sea incluí da en la legislación propuesta puesto que la construcción del puente propuesto no es necesaria para las operaciones de la Compañía, sino, más bien, es el resultado de consideraciones del programa nacional que involucran las relala

ciones generales con Panamá. Por lo tanto, es la intención de que el costo de la construcción, la operación y el mantenimiento del puente no deberán ser parte de la carga fiscal de la Compañía del Canal de Panamá sostenida por quienes utilizan el Canal.

Del Departamento de Presupuesto han advertido que no hay objeción a la presentación al Congreso del proyecto de ley propuesto y esta carta.

Sinceramente suyo,

J. S. Seybold
Gobernador de la Zona del
Canal
Presidente de la Compañía
del Canal de Panamá

21 de mayo de 1956

MEMORANDUM AL SECRETARIO, COMPAÑIA DEL CANAL DE PANAMA:

Adjunto encontrará borrador de declaración para su uso si el Senado efectúa audiencias sobre la ley del puente.

Puesto que los estudios de planos y diseños tendrían que ser autorizados y completados bajo la legislación, no estamos en posición de efectuar ningún compromiso en cuanto al tipo exacto de puente que sería construido. Nuestras revisiones preliminares para efectos de cálculos indican que sería un puente de alto nivel con una luz central de alrededor de 1000 pies y con un espacio libre de por lo menos 200 pies sobre el Canal.

Para su información, en caso de que surja el interrogante, se adjunta una copia del memorandum del Sr. Roderick de 11 de octubre de 1954, indicando la aprobación militar a la proposición del puente.

También se adjunta una copia de nota del Contralor que contiene información adicional de apoyo que podría ser útil.

H. W. Schull, Jr.
Gobernador Interino

Adjuntos

DECLARACION EN NOMBRE DEL GOBIERNO DE LA ZONA
DEL CANAL Y DE LA COMPAÑIA DEL CANAL DE PANAMA
REFERENTE A

S. 3459

Para autorizar y ordenar a la Compañía del Canal de Panamá para construir, mantener y operar un puente sobre el Canal de Panamá en Balboa, Zona del Canal."

Los Estados Unidos y la República de Panamá firmaron un Convenio Ejecutivo el 18 de mayo de 1942 el cual contenía un número de compromisos de parte de los Estados Unidos, la mayoría de los cuales han sido cumplidos. El convenio de tiempo de guerra estaba relacionado a y en efecto constituía compensación^{a Panamá}/por el arriendo de sitios de defensa a los Estados Unidos en otro convenio firmado en la misma fecha.

El Punto 4 del convenio de 1942 es como sigue:

"4. La construcción de un túnel o puente para permitir el tránsito bajo o sobre el Canal en Balboa.

El Gobierno de los Estados Unidos está consciente de la importancia para el Gobierno y el Pueblo de Panamá de una constante y rápida comunicación a través del Canal de Panamá en Balboa y está dispuesto a aceptar la construcción de un túnel bajo o un puente sobre el Canal en ese punto, cuando la actual emergencia haya terminado. Mientras se lleva a cabo este proyecto, el Gobierno de los Estados Unidos le dará atención urgente, de acuerdo con las exigencias de la actual emer-

gencia, para mejorar el servicio actual de la bar-
caza."

En el nuevo tratado y convenios firmados con Panamá el año pasado, surgió nuevamente el asunto y los Estados Unidos aseguraron formalmente a Panamá que "se procurará la autorización legislativa y las asignaciones necesarias para la construcción de un puente en Balboa mencionado en el Punto 4 del Convenio de Relaciones Generales de 1942".

A solicitud del Departamento de Estado, el Gobernador de la Zona del Canal, quien es también Presidente de la Compañía del Canal de Panamá, inició la necesaria acción legislativa para cumplir la obligación de los Estados Unidos preparando la ley que actualmente está pendiente ante su comité. La ley autorizaría y ordenaría a la Compañía del Canal de Panamá para construir, mantener y operar un puente de alto nivel sobre el Canal de Panamá en Balboa, el terminal pacífico del Canal, en la Zona del Canal.

Bajo el compromiso con Panamá, los Estados Unidos tienen la opción de construir ya sea un puente o un túnel. El costo de un puente sobre el Canal de Panamá se calcula en \$20,000,000. El costo de un túnel bajo el Canal se calcula en \$38,000,000. Se considera adecuado el puente y se recomienda en esta ley. La planificación y ejecución del proyecto serían cubiertos en el ^{programa del} presupuesto anual de la Compañía del Canal de Panamá.

La Sección 1 de la ley especifica que los gastos de construcción, mantenimiento y operación del puente y accesos al mismo deberán ser tratados como gastos extraordinarios de la Compañía del Canal de Panamá incurridos mediante una directriz basada en un programa nacional y no rela-

cionados con las operaciones de la Compañía. Este lenguaje se relaciona con las estipulaciones en la Ley de la Compañía del Canal que tienen el efecto de excluir el importe de tales gastos de la inversión neta directa de los Estados Unidos en en la Compañía del Canal de Panamá sobre la cual la Compañía paga intereses al Tesoro de los Estados Unidos.

Es importante que la legislación incluva la declaración de que los gastos del puente son extraordinarios y basados en el programa nacional y que no están relacionados con las operaciones de la Compañía. El origen y la negociación del compromiso del puente establece claramente que era una de las varias concesiones otorgadas a Panamá a cambio del arrendamiento de sitios de defensa en la República. La empresa fue dictada únicamente por consideraciones de política nacional directamente relacionadas a esta necesidad de tiempos de guerra para obtener sitios de defensa. La construcción del puente no era entonces y no es ahora, necesaria para las operaciones de la Compañía del Canal de Panamá ni tampoco es el producto de obligación moral alguna de parte de la operación del canal, particularmente en vista del servicio prestado actualmente por la Barcaza Thatcher en Balboa y un puente en las Esclusas de Miraflores. Por supuesto, el puente servirá a la Carretera Panamericana cuando dicha carretera sea completada.

Por lo tanto, la ley reconoce claramente que el costo de la construcción, operación y mantenimiento del puente no debe ser parte de la carga fiscal de la Compañía del Canal de Panamá que es sufragada por los usuarios del Canal.

TRADUCCION

ORDEN DEL DIA N° 2673

SENADO

Informe

N° 2628

AUTORIZACION A LA COMPAÑIA DEL CANAL DE PANAMA
PARA CONSTRUIR PUENTE SOBRE EL CANAL

18 de julio (día legislativo 16 de julio), de 1956 -
Se ordena su impresión

El Sr. Magnuson, del Comité de Comercio Interior y Exterior, presentó el siguiente

I N F O R M E

(Para acompañar el H.R. 9801)

El Comité de Comercio Interior y Exterior, al que se refirió el proyecto de ley (H. R. 9801) para autorizar y ordenar a la Compañía del Canal de Panamá para construir, mantener y operar un puente sobre el Canal de Panamá en Balboa, Zona del Canal, habiendo considerado el mismo, rinde un informe favorable del mismo sin enmienda y recomienda la aprobación del proyecto de ley.

FINES DEL PROYECTO DE LEY

El H. R. 9801 tiene el propósito de cumplir el compromiso adquirido por los Estados Unidos bajo las estipulaciones del punto 4 del convenio de relaciones generales celebrado con la República de Panamá el 18 de mayo de 1942 para construir un túnel bajo o un puente sobre el Canal de Panamá en Balboa, Zona del Canal.

El proyecto de ley sugiere un puente de alto nivel como más deseable que un túnel (costo estimado del puente \$20 millones, contra \$38 millones por un túnel); establece que

la construcción, el mantenimiento y la operación de tal puente y los accesos al mismo deberán ser administrados por la Compañía del Canal de Panamá; y que los gastos de construcción, mantenimiento y operación de tal puente y los accesos al mismo deberán ser pagados como gastos extraordinarios incurridos por medio de una directriz basada en un programa nacional y no relacionado con las operaciones de la Compañía del Canal de Panamá.

La sección 2 del proyecto de ley autoriza y ordena a la Compañía del Canal de Panamá que construya o haga que se construya y que mantenga y opere un puente de alto nivel, incluyendo los accesos, sobre el Canal de Panamá en Balboa, Zona del Canal.

La sección 3 autoriza la asignación de las sumas que sean necesarias para llevar a cabo las estipulaciones de la ley.

ANTECEDENTES DE LA LEY

El compromiso para construir el puente o el túnel en Balboa fue hecho en relación con el convenio celebrado en 1942 en este país como parte de la retribución por la concesión de Panamá para el uso de sitios de defensa dentro de ese país durante la II Guerra Mundial. El Departamento de Estado ha informado que la demora en realizar este convenio ha causado acusaciones de mala fe y se ha convertido en fuente de fricción con la República de Panamá, aun cuando el comité ha recibido seguridades de fuente digna de crédito que la barcaza actual y el puente giratorio son adecuados para manejar cualquier tránsito futuro previsible de pasajeros y automóviles. A solicitud de Panamá, el asunto fue traído nuevamente en las discusiones que condujeron al tratado con la República de Panamá aprobado por el Senado de los Estados Unidos en julio de 1955. Durante estas discusiones este gobierno convino en

procurar la autorización legislativa requerida y las asignaciones para la construcción del puente.

La promulgación de esta ley pareciera ser deseable, por lo tanto, como medio para mejorar las relaciones entre este país y la República de Panamá.

En su informe sobre la ley, la Compañía del Canal de Panamá hizo hincapié—

Se considera importante que una declaración como la que contiene la sección I sea incluída en la legislación propuesta puesto que la construcción del puente propuesto no es necesaria para las operaciones del Canal, sino, más bien, es el resultado del programa nacional de retribuciones que envuelve las relaciones generales con Panamá.

El informe de

/la Oficina General de Contabilidad, anexo, se opone a la consideración de los costos del puente, etcétera, como gastos extraordinarios no relacionados con las operaciones del canal y recomienda que todos los costos de mantenimiento, operación y depreciación sean recuperados mediante peajes.

Este comité considera, sin embargo, que la ley debe ser aprobada en su forma actual.

Se anexan los informes oficiales.

No hay cambios en la ley existente.

Departamento de Estado,
Washington, 9 de julio de
1956.

Hon. Warren G. Magnuson,

Presidente del Comité de Comercio Interior y Exterior,
Senado de los Estados Unidos.

Estimado Senador Magnuson: Me refiero a su carta del 5 de

julio de 1956, en la que usted solicitó las opiniones y recomendaciones de el Departamento referentes al H. R. 9801, proyecto de ley que autoriza y ordena a la Compañía del Canal de Panamá para construir, mantener y operar un puente sobre el Canal de Panamá en Balboa, Zona del Canal, el cual después de aprobado en la Cámara de Representantes ha sido referido a su comité en el Senado.

El proyecto de ley en referencia autorizaría el cumplimiento de compromiso adquirido originalmente por este Gobierno en 1942 como parte de la compensación por la autorización de Panamá para el uso de sitios de defensa dentro de su jurisdicción en la II Guerra Mundial. La demora de este Gobierno en efectuar esta empresa en los años de la postguerra, sin embargo,

Por lo tanto, en el memorandum de entendimientos acordado, firmado con Panamá en enero 1955, este Gobierno convino en obtener la necesaria autorización legislativa y asignaciones para la construcción del puente mencionado en la empresa de 1942.

Es la opinión del Departamento que la realización de este compromiso eliminará una irritación existente desde hace mucho tiempo en nuestras relaciones con Panamá y contribuirá significativamente al mejoramiento y reforzamiento de estas relaciones. En consecuencia, el Departamento recomienda una pronta y favorable acción del Senado sobre el H. R. 9801.

Sinceramente suyo,

Robert C. Hill
Subsecretario
(Del Secretario de Estado)

Compañía del Canal de Panamá

9 de julio de 1956.

Hon. Warren G. Magnuson,

Presidente, Comité de Comercio Interior y Exterior,

Senado de los Estados Unidos, Washington, D. C.

Estimado Senador Magnuson: Tengo su solicitud de un informe sobre el H. R. 9801, un proyecto de ley para autorizar y ordenar a la Compañía del Canal de Panamá para construir, mantener y operar un puente sobre el Canal de Panamá en Balboa, Zona del Canal.

El convenio de relaciones generales entre los Estados Unidos y Panamá efectuado mediante un intercambio de notas firmado en Washington el 18 de mayo de 1942 (Convenio Ejecutivo Serie 452,59 Stat. 1289), contenía un número de compromisos de parte de los Estados Unidos, la mayor parte de los cuales han sido cumplidos. El convenio estaba relacionado a y era, en efecto, la contrapartida de, un convenio cubriendo el arrendamiento de sitios de defensa firmado en Panamá en la misma fecha (Convenio Ejecutivo Serie 359,57 Stat. 1232). Se tomaron disposiciones para llevar a cabo algunos de los compromisos mediante una resolución conjunta aprobada el 3 de mayo de 1943 (57 Stat. 74)

El punto 4 del convenio de 1942 referente a la construcción de un túnel o puente sobre el Canal de Panamá en Balboa, Zona del Canal es uno de los pocos compromisos que quedan aun sin cumplir. El punto 4 del convenio de 1942 lee como sigue:

"4. La construcción de un túnel o puente para permitir el tránsito bajo o sobre el canal en Balboa.— El Gobierno de los Estados Unidos está muy consciente de la importancia para el Gobierno y el pueblo de Panamá de la comunicación rápida y constante a través del Canal de Panamá en Balboa y está dispuesto a consentir en la cons-

trucción de un túnel por debajo o un puente sobre el canal en ese punto, cuando la emergencia actual haya terminado. Mientras se lleve a cabo este proyecto, el Gobierno de los Estados Unidos le dará atención urgente, de acuerdo con las exigencias de la presente emergencia, para mejorar el servicio actual de barcaza."

El punto 5 del memorandum de entendimientos acordado, que acompaña el convenio de 1955 recientemente ratificado con Panamá, le asegura a Panamá que la autorización legislativa y las asignaciones necesarias serán buscadas para la construcción de un puente en Balboa mencionados en el punto

Canal de Panamá en Balboa, Zona del Canal, de acuerdo con los convenios de 1942 y 1955.

El costo de tal puente se estima en \$20 millones y se recomienda en comparación a un túnel bajo el canal el cual costaría \$38 millones aproximadamente. La planificación y ejecución del proyecto, por supuesto, estaría incluido en los programas anuales de presupuesto de la compañía.

La Sección 1 del H. R. 9801 establecería que los gastos de construcción, mantenimiento y operación del canal y los accesos al mismo deberán ser considerados como gastos extraordinarios de la Compañía del Canal de Panamá incurridos mediante una directriz pasada en el programa nacional y no relacionados a las operaciones del Canal. Este lenguaje se refiere a las estipulaciones de la Ley de la Compañía del Canal de Panamá (pars. (b) y (d) de la sección 246 del título 2 del Código de la Zona del Canal (62 Stat. 1076, 64 Stat. 1042) las que tienen el efecto de excluir la suma de tales gastos de la inversión neta directa (sujeta a intereses) de los Estados Unidos en la Compañía del Canal de Panamá.

Es considerado importante que una declaración tal como la contenida en la sección 1 sea incluida en la legislación propuesta puesto que la construcción del puente propuesto no es necesario para las operaciones de la Compañía, sino, más bien, es el resultado de consideraciones de programas nacionales que se relacionan con las relaciones generales con Panamá.

La Oficina de Presupuesto ha informado que no hay objeción a la presentación de este informe, pero que recomienda que el comité considere enmendar el proyecto de ley para estipular la recuperación por parte de la Compañía del Canal de Panamá, mediante peajes u otros cargos, de los costos de operación y mantenimiento, incluyendo la depreciación del puente propuesto.

Sinceramente,

W. M. Whitman, Secretario.

CONTRALOR GENERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS

Washington, 9 de julio de 1956

Hon. Warren G. Magnuson,

Presidente del Comité de Comercio Interior y
Exterior

Senado de los Estados Unidos.

Estimado señor Presidente: Su carta del 5 de julio de 1956, recibida el 6 de julio, solicita nuestros comentarios sobre el H. R. 9801 que establece la construcción, mantenimiento y operación de un puente de alto nivel sobre el Canal de Panamá en Balboa, por la Compañía del Canal de Panamá.

Actualmente el Gobierno de la Zona del Canal tiene jurisdicción sobre y la responsabilidad de los caminos, calles y carreteras en la Zona del Canal. Es nuestro punto de vista que el puente autorizado por el H. R. 9801 debiera ser

construido y mantenido por el Gobierno de la Zona del Canal más bien que por la Compañía del Canal de Panamá.

Bajo el proyecto de ley, los gastos de construcción, mantenimiento y operación del puente propuesto y sus accesos serían tomados como gastos extraordinarios incurridos mediante una directriz basada en el programa nacional y no relacionados con la operación de la Compañía del Canal de Panamá. Nosotros no estamos de acuerdo con tal concepto. Los costos netos de operación y mantenimiento del sistema actual de barcaza son recuperados mediante peajes cobrados de las naves que utilizan el canal. Somos de opinión de que la empresa del canal deberá sostenerse por sí misma. La necesidad del puente es el resultado directo de la construcción del canal que divide la República de Panamá y no deberá constituir una carga sobre los contribuyentes de los Estados Unidos. Esto se lograría si el puente fuera construido y mantenido por el Gobierno de la Zona del Canal porque la Compañía debe reembolsar anualmente a la Tesorería el costo neto del Gobierno de la Zona del Canal, incluyendo la depreciación. Así, la Compañía del Canal de Panamá recobraría mediante peajes y otros cargos todos los gastos relativos al nuevo puente.

También recomendamos que la ley de 27 de mayo de 1930 (46 Stat. 388, 2 Código de la Zona del Canal 341), sea abrogado en la fecha en que el puente de alto nivel es puesto en operación. Ese puente eliminará la necesidad de y los gastos de operación del servicio de barcaza actual y probablemente eliminará la necesidad de la operación continua del puente giratorio de Miraflores. Los informes de operación de la Compañía del Canal de Panamá indican que el costo de operación de este puente giratorio junto con los costos de operación del sistema de barcaza ascienden a aproximadamente \$700,000 anualmente.

Nosotros asumimos que el Departamento de Calles Públicas tiene o se le solicitará que suministre a su comité las recomendaciones concernientes al puente propuesto y el deseo y la factibilidad de integrar ese puente y sus accesos en el Sistema de la Carretera Interamericana.

Sinceramente suyo,

Joseph Campbell
Contralor General de los Estados
Unidos

ANEXO No. 8

TRADUCCION

6 de agosto de 1956

Honorable Carl Hayden
Presidente, Comité de Asignaciones
Senado de los Estados Unidos

Estimado Senador Hayden:

Las apropiaciones suplementarias propuestas para el año fiscal de 1958 sometidas por el Presidente con su carta de 18 de junio de 1957 (Documento 115 de la Cámara) incluían una solicitud por \$1 millón para trabajos preliminares en la construcción de un canal de alto nivel a través del Canal de Panamá según lo autoriza la Ley del 23 de julio de 1956 (70 Stat. 596).

Al informar la ley de asignación suplementaria de 1958, el Comité de la Cámara omitió este punto.

La construcción de un puente a través del Canal de Panamá es necesaria porque el canal, bajo la jurisdicción de los Estados Unidos, divide la República de Panamá separando la ciudad capital de ese país de las áreas rurales principales desarrolladas. Los cruces existentes por barcaza y un puente a través del acceso inferior a las esclusas de Miraflores no proveen un servicio adecuado. El puente de Miraflores es un puente de luz giratoria que debe ser abierto para el paso de naves a través del canal y con el canal operando a capacidad cercana, las interrupciones del tránsito son frecuentes y prolongadas.

El puente propuesto también servirá como un eslabón importante en la Carretera Interamericana que pronto será abierta en este punto.

Inicialmente, el Gobierno de los Estados Unidos se comprometió a construir este puente en un Convenio Ejecutivo con la República de Panamá en 1942. En un convenio con la República de Panamá que acompañaba el Tratado de 1955 con ese país, los Estados Unidos convinieron nuevamente en lograr la autorización legislativa y las asignaciones para la construcción del puente. Después de la Ratificación del Tratado de 1955, el Congreso autorizó la construcción del puente en la Ley de 23 de julio de 1956 (70 Stat. 596).

El Departamento de Estado notifica que la temprana iniciación del trabajo de este proyecto es importante desde el punto de vista de nuestras relaciones con la República de Panamá y se solicita urgentemente que la ley suplementaria de asignación sea enmendada por la inclusión de esta partida.

Sinceramente,

Merrill Whitman
Secretario

cc: Senador Spessard L. Holland
Senador Margaret Chase Smith

TRADUCCION

14 de junio de 1957

JUSTIFICACION PARA Y DESCRIPCION DE
UN PROPUESTO PUENTE DE ALTO NIVEL A TRAVES
DEL CANAL DE PANAMA EN BALBOA

Los fines detrás del puente de alto nivel propuesto a través del Canal en Balboa están tan estrechamente relacionados con la política exterior, relaciones internacionales y negociaciones de tratado que la justificación no puede ser basada totalmente sobre los argumentos usuales de naturaleza práctica o económica. No podrá cobrarse impuesto del tránsito que utilizará el servicio y los ahorros en tiempo y distancia para el Gobierno y los vehículos militares son demasiado pequeños e intangibles para ser una consideración práctica. La eliminación del servicio de la barcaza ahorrará al Gobierno alrededor de medio millón de dólares anualmente, pero esta suma en sí no es suficiente para justificar el primer costo del puente y de su futuro mantenimiento.

Ya a fines de 1930 se habían combinado dos factores que produjeron un pensamiento serio acerca de un cruce del canal que eliminara las demoras e incertidumbres del actual servicio de barcaza. El primero de éstos era el rápido crecimiento de la Ciudad de Panamá y sus alrededores que para entonces había comenzado y desde entonces ha continuado en aumento. El segundo era la conciencia de defensa nacional que resultó del estallido de la guerra en Europa y causó una gran expansión de establecimientos militares en la Zona del Canal a ambos lados del Canal. Durante este período, sin embargo, generalmente se asumía que el cruce del Canal sería mediante un túnel más bien que un puente, aunque se hicieron presupuestos comparativos sobre ambos. Para septiembre de 1941, las negociaciones estaban en marcha con una

firma de ingenieros para el diseño de un túnel. Sin embargo, en octubre el Congreso aplazó el proyecto y nuestra subsecuente injerencia en la II Guerra Mundial ocasionó que se abandonara cualquier planificación específica. Mientras tanto, se suministró una descarga parcial mediante un puente giratorio a través de las Esclusas de Miraflores el cual se construyó principalmente como una ayuda en la construcción del proyecto de las terceras esclusas. Actualmente este puente, por su localización, mantiene un gran volumen de tráfico y las largas demoras causadas por el tránsito marino en aumento, lo convierte en un servicio insatisfactorio, particularmente desde el punto de vista panameño.

La verdadera justificación para un cruce más conveniente radica en el derecho generalmente reconocido para Panamá de tener un medio conveniente de comunicación física entre las dos partes de su país. El rápido y continuo crecimiento de Panamá, junto con el desarrollo de un fuerte espíritu nacional ha hecho a ese país crecientemente consciente de la inconveniencia resultante de la localización de la Zona del Canal que separa a su país en dos partes. Aparte de la longitud de la ruta actual y de las demoras inherentes tanto al puente actual como al servicio de barcaza, los panameños están sensibles a tener que cruzar una faja de tierra bajo la jurisdicción de y patrullada por un país extranjero con el fin de llegar a otras partes de su propio país. Su derecho a un cruce más conveniente les fue reconocido en 1942 cuando éste se convirtió en el Punto 4 del Convenio de Relaciones Generales de ese año y se mantiene como uno de los pocos compromisos no cumplidos. Los derechos panameños fueron reconocidos nuevamente en las revisiones del Tratado Remón-Eisenhower de 1955 y se convirtió en un punto específico en el nuevo tratado.

Se estudiaron los méritos relativos de un túnel y de un puente y en febrero de 1954 el Gobernador de la Zona del Canal llegó a la conclusión de que un puente de alto nivel sería más deseable. Se informó al Gobernador mediante memorandum del Sub-Secretario del Ejército de fecha 11 de octubre de 1954, que el Estado Mayor consideraba preferible un puente a un túnel y que los Departamentos de la Marina y de las Fuerzas Aéreas coincidían con esta opinión. Generalmente es admitido que un túnel es menos vulnerable, desde el punto de vista militar, mientras que un puente suministrará el acceso más conveniente de y hacia la Ciudad de Panamá debido a los accesos elevados a través de las partes más congestionadas de la Zona del Canal. Asumiendo que estos argumentos se balanceaban unos a otros, los costos aproximados de construcción y mantenimiento favorecían el puente. La terminación de un cruce mejorado le dará a la Ciudad de Panamá la oportunidad de desarrollar áreas suburbanas en el banco oeste del Canal en la vecindad de Arraiján. Actualmente con exceso de población, la ciudad se ha extendido en años recientes a considerables distancias hacia el norte y el este de los límites originales de la ciudad. Un puente fijo sobre el canal pondría áreas en Arraiján más cercanas a la ciudad, en términos de tiempo, que muchas áreas circundantes desde las cuales viaja la gente diariamente. También el puente será un enlace importante en la Carretera Panamericana para la cual las distancias que quedan entre México y Panamá están programadas para su terminación dentro de los próximos dos años.

En enero de 1955 el costo de un puente de alto nivel ~~de dos carriles~~, con una tolerancia de pleamar en el Canal de por lo menos 200 pies y con una luz del canal principal de alrededor de 1,000 pies se calculó en alrededor de \$20,000,000

sobre la base de comenzar la construcción en 1957. Debido a subsecuentes demoras en la autorización, este cálculo ha sido aumentado a \$21,000,000 para compensar por los costos de construcción generalmente en aumento a la tasa de alrededor de 5% por año. Además de esto, se le informó recientemente al Congreso que si se hacía aplicable la rata de pago de \$1.00 mínimo la hora al proyecto del puente, el costo sería aumentado en un cálculo de \$2,000,000 haciendo el cálculo actual total de \$23,000,000 sobre la base de comenzar la construcción en el F.A. 1959.

Ha sido la intención de la organización del Canal fijar el tipo de puente. Esto se lograría mejor mediante una firma experimentada de ingenieros consultores que puede ofrecer una alternativa de varios tipos básicos de los cuales las autoridades del Canal pueden hacer una selección. La Marina ha solicitado una luz vertical mínima de 201 pies sobre la pleamar media dentro de los límites del cauce del Canal. El canal a franquearse es de 600 pies de ancho pero información existente sobre la superficie inferior indica una distancia principal de cerca de 1,000 pies. Esta longitud establece una construcción de acero para la luz principal pero la mayoría de los accesos pueden ser ya sea de acero o de concreto. Se contemplan grados limitados de acceso de 5% que pondría el rinal del acceso a la Ciudad de Panamá en el borde entre esa ciudad y la Zona del Canal. Un ramal de acceso servirá al tránsito desde el área de Balboa. En el lado oeste del Canal, el acceso se unirá con la carretera Thatcher actual un poco menos de una milla más allá del banco oeste del desembarcadero de la actual barcaza.

Se ha desarrollado un programa de construcción tentativo sobre la base del cual se terminaría el puente en cuatro años

y medio desde la fecha en que los fondos iniciales son asignados. Se estima en seis meses para el diseño preliminar del puente en conjunto, seguido por otros seis meses para el diseño final de la subestructura y un año para la superestructura, siendo las dos últimas simultáneas. La exploración bajo la superficie se efectuaría simultáneamente con el diseño preliminar y se extendería a parte del período de diseño final. Se calcula que (1) la construcción de la subestructura comenzaría dentro de los 15 meses y se terminaría dentro de un año de ahí en adelante; (2) la superestructura comenzaría dentro de los 21 meses y se completaría en dos años y medio de ahí en adelante; las relocalizaciones, accesos y renglones misceláneos se comenzarían dentro de los 15 meses y se completarían en alrededor de tres años después. Expresado en forma tabular, este programa aparecería como sigue:

<u>RENGLON</u>	<u>COMIENZO</u>	<u>TERMINACION</u>
Diseño Preliminar	M / 0	M / 6
Diseño de subestructura	M / 7	M / 12
Diseño de Superestructura	M / 7	M / 18
Barrenamiento tubular	M / 3	M / 10
Construcción de subestructura	M / 15	M / 27
Construcción de superestructura	M / 21	M / 51
Relocalizaciones, accesos y		
Misc.	M / 15	M / 54

ANEXO No.10

VISITA AL SENADO POR EL HONORABLE DR. DON JOAQUIN JOSE VALLARINO, EMBAJADOR EXTRAORDINARIO Y PLENIPOTENCIARIO DE PANAMA, Y UNA DELEGACION DEL PARLAMENTO (ASAMBLEA) DE PANAMA*

MR. HICKENLOOPER. Sr. Presidente_____

MR. JOHNSON de Texas. Ahora sedo al Senador de Iowa.

MR. HICKENLOOPER. Esta mañana somos honrados en verdad por la visita de algunos miembros muy distinguidos de la Asamblea de nuestra hermana República de Panamá. Esta delegación está aquí en una misión oficial a los Estados Unidos como resultado de una Resolución de la Asamblea panameña. Como he dicho, ellos nos honran con su asistencia aquí por unos minutos esta mañana.

La delegación es acompañada por mi amigo, y el amigo de la mayoría de nosotros, el distinguido Embajador panameño, Dr. Don Joaquín José Vallarino. En este momento presento al Dr. Vallarino al Senado.

(El Embajador se puso de pie y fue recibido con aplausos).

SR. HICKENLOOPER. Los otros tres caballeros que están presentes en el Senado son miembros, como dije anteriormente de la Asamblea panameña. Espero que me perdonen si mi pronunciación en español no es exactamente precisa, pero haré lo mejor que pueda.

Primero me gustaría presentar al Doctor Jorge Illueca, un Diputado de la Asamblea Nacional quien ha tenido un desempeño distinguido en Panamá, y en otros países del mundo, y quien ha recibido una parte de su educación universitaria, especialmente en leyes, en los Estados Unidos.

(El Dr. Illueca se puso de pie y fue recibido con aplausos).

* Congressional Record, 84th Congress, 1956, p. 737.

SR. HICKENLOOPER. De seguido me gustaría presentar al Honorable Max Heurtematte quien también es un miembro eminente de la Asamblea panameña y miembro de una familia panameña muy distinguida y de prestigio mundial. El ha sido Embajador en Francia, y ha servido en muchas otras capacidades públicas para su Gobierno.

(El Sr. Heurtematte se puso de pie y fue recibido con aplausos).

SR. HICKENLOOPER. De seguido me gustaría presentar al Sr. Inocencio Galindo Vallarino, quien es un prominente Ingeniero constructor, además de ser un Diputado nacional en Panamá. El es un Ingeniero constructor por profesión, él ha sido Ministro de Obras Públicas, ha servido en otras capacidades públicas, para su país, y es graduado de Georgia Tech.

(El Sr. Vallarino se puso de pie y fue recibido con aplausos).

SR. HICKENLOOPER. Sr. Presidente, nosotros estamos en verdad orgullosos y complacidos en darles la bienvenida a estos caballeros. Como dije hace un momento ellos están en este país en misión oficial, y ellos tienen asuntos que ellos están trayendo en los Estados Unidos en relación con el Tratado con Panamá que fue ratificado el año pasado.

SR. JOHNSON de Tejas. Sr. Presidente, me gustaría unirme a mi encantador amigo de Iowa en extender una cordial bienvenida a los distinguidos visitantes de Panamá que están con nosotros esta mañana, y en expresar un gran aprecio hacia ellos por su visita.

Esperamos que su viaje sea agradable y placentero. Nosotros sabemos que nos beneficiaremos con sus relaciones. Yo espero que cada Miembro del Senado pueda tener la oportunidad de conocer a nuestros distinguidos visitantes de Panamá antes que ellos abandonen esta Sala histórica.

SR. KNOWLAND. Sr. Presidente _____

SR. JOHNSON DE TEXAS. Yo cedo al distinguido líder minoritario el Senador de California.

SR. KNOWLAND. Sr. Presidente, yo deseo unirme al líder mayoritario y al distinguido Senador de Iowa (Sr. HICKENLOOPER)

en extender la bienvenida del Senado a los distinguidos visitantes de Panamá. Nosotros sentimos que tenemos relaciones muy cercanas con nuestros amigos del sur de nosotros, a través de Centroamérica y Suramérica, con quienes nos damos la mano en mantener una política amistosa. Esperamos que a medida que pasen los años habrá más oportunidades de visitarnos mutuamente para que podamos coocer mejor los problemas comunes que confrontan las naciones del Hemisferio Occidental - problemas que son importantes de resolver, en el interés de la preservación final como mundo libre de hombres libres.

SR. JOHNSON DE TEXAS. Sr. Presidente, me gustaría informar a mi amigo el Senador de Iowa, que tan pronto concluamos el poco trabajo de rutina, yo sugeriré la ausencia de quorum, para que cualquier otro Senador pueda entrar a la Sala. Espero que el Senador de Iowa y sus distinguidos huéspedes se quedarán en la Sala hasta que la llamada de quorum sea concluída.

SR. CHAVE. Sr. Presidente.

SR. JOHNSON DE TEXAS. Sr. Presidente, cedo a mi encantador amigo, el Senador de Nuevo México.

SR. CHAVEZ. Sr. Presidente, dejenme decir que estoy muy contento de estar presente en la ocasión de la visita de nuestros grandes amigos de Panamá. Yo he conocido al Embajador de Panamá por muchos años. Yo creo que conozco y entiendo a los buenos ciudadanos de Panamá. Ellos pueden estar seguros, en mi opinión de que nunca ha habido un sentimiento tan amistoso en los Estados Unidos hacia Latino América como el que hay en este momento. Ellos son nuestros amigos. Si ellos crecen, nosotros crecemos; si ellos están bien económicamente, nosotros estamos bien económicamente.

Sigamos adelante, y tengamos mas visitas así como en la que hemos sido honrados hoy por nuestros amigos de Panamá.

Le doy las gracias al Senador de Texas por haberme cedido.

SR. JOHNSON DE TEXAS. Sr. Presidente, estoy de acuerdo enteramente en lo que el distinguido Senador de Nuevo México, el muy capaz Presidente del Comité de Obras Públicas,

ha dicho. Yo quiero añadir que lo que él ha dicho es verdad, porque nunca ha habido otro momento en que las relaciones entre nuestros dos países hayan sido más amistosas.

Yo no sé de ninguno que haya contribuido más a esta situación de relaciones muy amistosas que el distinguido Senador de Nuevo México; y quiero felicitarlo por el tiempo que ha utilizado para estos menesteres y por el éxito de estos esfuerzos.

SR. LONG. Sr. Presidente. ¿Cedería a mí el Senador de Texas?

SR. JOHNSON DE TEXAS. Yo cedo al Senador de Lousiana.

SR. LONG. Yo quisiera asociarme con las palabras que se han dicho aquí sobre nuestros buenos vecinos de Panamá. Nosotros en Lousiana tenemos la oportunidad de comerciar con Panamá de vez en cuando. Nosotros encontramos que son buenos vecinos y buenos amigos. Estamos contentos de recibir esta visita y esperamos que haya frecuentes oportunidades de visitarnos en el futuro.

SR. GEORGE. Sr. Embajador y Representantes panameños aquí: Ustedes son bienvenidos al Senado. Estamos encantados de tenerlos a Uds. con nosotros. Esperamos que Uds. se pongan cómodos hasta que el Senado haya concluido el trabajo de rutina, después de lo cual el líder mayoritario podrá saludarlos y conversar con Uds.

SR. HICKENLOOPER. Sr. Presidente, en relación con la visita de la distinguida delegación panameña, yo quiero decir que sus miembros constituyen una delegación oficial nombrada por la Asamblea panameña, para comunicar al Congreso de los Estados Unidos ciertos puntos de vista los cuales ellos quisieran que fueran presentados. Por lo cual, yo pido el consentimiento unánime para que estos puntos de vista, que mando ahora al escritorio de la delegación de la Asamblea panameña sean impresos en este punto en el "RECORD", en relación con su visita y la ejecución de su misión.

Al no haber objeción se ordenó que el documento fuera imprimido en el "RECORD" de la manera siguiente:

ANNEX I

5/21/56

Balboa Heights, C. Z.
March 2, 1954

MEMORANDUM FOR GOVERNOR:

SUBJECT: Construction of a bridge or tunnel at Balboa.

REFERENCE: Mr. Bacon's memorandum to you dated February 9, 1954.

1. Mr. Bacon asked that you "initiate coordinated action" to:
(a) determine whether a tunnel or bridge is more desirable; and (b)--upon completion of (a), initiate appropriate legislation requesting funds for whatever engineering studies are required.
2. You have, as I understand it, determined that a bridge is the more desirable; however, I am uninformed as to whether you have as yet so advised Mr. Bacon.
3. In response to your oral request to me, there is attached a draft of legislation dated 3/2/54. I suspect that it is somewhat complicated since a number of different conditions are involved, and since there are a number of different ways in which could be used. Comment follows with respect to the draft legislation.
4. The draft would constitute substantive, or enabling, legislation. Before the studies could proceed, there would be required either (1) an appropriation of the necessary funds therefor, or (2)--assuming it were desired to use Company funds in whole or in part, inclusion of the item in the Company's annual budget program.
5. An alternative form of bill would be one which actually authorized the construction of the bridge, but confined its fund authorization to the amount needed for preliminary studies.

Sec. 1 of Bill

6. Section 1 would declare that the United States is obligated under the General Relations Agreement to build either a bridge or tunnel. This is in accord with the view of the Department of State, as expressed in a letter of February 3, 1954, from Deputy Under Secretary Murphy to Under Secretary of the Navy Stoen.
7. Section 1 would also declare (find) that a bridge (high-level, suspension-type bridge) would be more desirable than a tunnel. This is as contemplated by both Mr. Bacon and yourself; i.e., that the issue of bridge vs. tunnel be resolved before initiating the preliminary engineering studies.

8. Section 1 would also declare that the construction, maintenance, and operation of the bridge would be functions of the Panama Canal Company.

9. Section 1 would further declare that the expenses of construction of the bridge would be treated as "extraordinary expenses incurred through a directive based on national policy and not related to the operations of the company." The effect of this would be that the construction costs, whether or not paid or obligated from the company funds, would not be a part of the net direct investment of the United States in the Company, and would therefore be non-interest bearing. The principal bases for this treatment were:

(1) that the bridge is not actually necessary to the mission of the Company;

(2) that the bridge would have value, although said to be slight, from a security standpoint; and

(3) that the motivation for the undertaking on May 16, 1942 to build a bridge over the Canal was the defense branch agreement, or, in other words, was part of the price of the loaned money.

It strikes me that some part, at least, of these costs should be excluded from our interest base. Possibly, however, the exclusion of some figure such as 50 percent of such costs would be sounder, or more likely of attainment, than the exclusion of all of such costs.

10. Finally, section 1 would, in related clauses, declare that any such bridge when constructed (1) should be deemed a facility related to the Panama Canal, and (2) that the expenses of maintenance and operation, including depreciation, should be deemed to form a part of the costs of maintaining and operating the Canal. The ultimate effect would of course be to charge to tolls the costs of maintenance and operation of the bridge, including depreciation. Mr. Noble should review this bill from the foregoing standpoints.

11. In form, the declarations in section 1 of the draft resemble somewhat the Act of March 3, 1952 (66 Stat. 11) to authorize and direct the Commissioners of the District of Columbia to study and investigate the location and construction of a bridge over the Potomac River.

Sec. 2 of Bill

12. This section, which would authorize the preliminary engineering studies and investigations, at a cost not exceeding \$20,000, is believed self-explanatory, but should be carefully checked for conformity with your views.

Attachment:
Draft of bill.

—(S)—
FUEL . DINTZ
General Counsel

(DRAFT - P.O.B. 3/2/54)

B I L L

To authorize and direct the Panama Canal Company to make necessary studies and investigations concerning the construction of a bridge over the Panama Canal at Balboa, and for other purposes.

Be it enacted by the Senate and House of Representatives of the United States of America in Congress assembled, That it is hereby declared that the United States is obligated under the terms of Point 4 of the General Relations Agreement between the United States and the Republic of Panama, effected by an exchange of notes signed at Washington on May 18, 1942 (Executive Agreement Series No. 452), to construct a tunnel under or a bridge over the Panama Canal at Balboa; that a high-level, suspension-type bridge at such point would be more desirable than a tunnel; that the construction, maintenance, and operation of any such bridge should be administered by the Panama Canal Company; that the expenses of construction of any such bridge should be treated as extraordinary expenses incurred through a directive based on national policy and not related to the operations of the Panama Canal Company; that any such bridge when constructed should be deemed to be a facility related to the Panama Canal; and that the expenses of maintenance and operation of any such bridge, including depreciation, should be deemed to form a part of the costs of maintaining and operating the Panama Canal.

Sec. 2. The Panama Canal Company is authorized and directed to make or cause to be made, at a cost not to exceed \$200,000, such preliminary engineering studies and investigations as may be deemed necessary to

deter into (1) the most suitable site for the construction, maintenance, and operation of a high-level, suspension-type bridge over the Panama Canal at Balboa, including approaches thereto; (2) the character and volume of traffic that would use such bridge; (3) the preliminary plans for and the approximate cost of such bridge; and (4) any other matters which would be helpful to the Congress in arriving at a decision respecting the construction, maintenance, and operation of such bridge.

Washington 25, D. C.

ANNEX II

August 12, 1954

8/12

MEMORANDUM FOR MEMBERS OF EXECUTIVE COMMITTEE:

Attached is a draft letter to the Speaker of the House transmitting proposed legislation to authorize the construction and operation of a bridge over the Canal at Balboa.

In an agreement with Panama effected by an exchange of notes signed on May 18, 1913, the United States agreed to construct a bridge over or a tunnel under the Canal at Balboa. The draft legislation has been prepared under the direction of President Seybold who recommends the construction of a bridge rather than a tunnel because of the lower cost of construction and maintenance.

The draft legislation provides that the cost of construction, operation and maintenance of the bridge will be borne by the United States Treasury rather than by the Panama Canal Company because the construction of the bridge is not necessary to the operations of the Company but is required by considerations of national policy involving general relations with Panama.

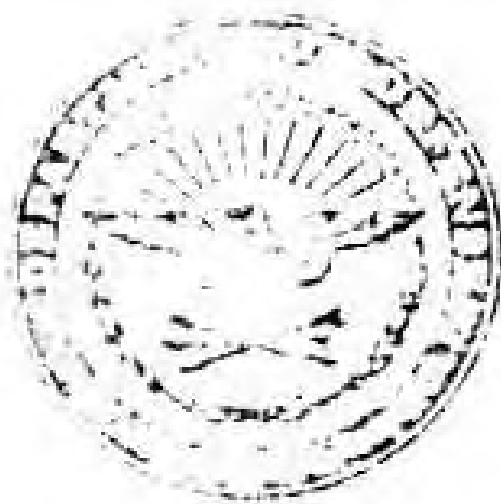
The Department of State has requested that the legislation be submitted to the Congress at this time. Before it is forwarded to Congress the legislation must be submitted to the Bureau of the Budget for advice as to the relationship of the legislation to the program of the President. The matter has not been previously considered by the Board of Directors and in view of the time element involved the Chairman has requested this reference of the proposed action to the Executive Committee.

The proposal is being coordinated within the Department of Defense from the standpoint of military requirements.

It will be appreciated if you will advise me at your earliest convenience whether or not you concur in the submission of the legislation to the Bureau of the Budget and to the Congress. A full report will, of course, be submitted to the Board of Directors at the next meeting. Although the Department of State wishes to have the legislation submitted as soon as possible, it is not expected that it will be acted on by Congress during this session.

W. M. Whitman
W. M. Whitman
Secretary

Attachment



DEPARTMENT OF THE ARMY
OFFICE OF THE ASSISTANT SECRETARY
WASHINGTON 25, D. C.

IN REPLY REFER TO:

ANNEX III

11 OCT 1954

5/21/56

MEMORANDUM FOR: THE GOVERNOR OF THE CANAL ZONE

SUBJECT: Construction of a Bridge Across the Panama Canal At Balboa

1. Reference is made to the letter of 19 August 1954 whereby the Company submitted to the Bureau of the Budget draft legislation to fulfill the commitment made to the Republic of Panama in 1942 to construct a bridge or tunnel over the Panama Canal at Balboa, Canal Zone.

2. The Chief of Staff has informed me that he considers the construction of a bridge preferable to that of a tunnel. The Departments of the Navy and the Air Force concur in this view.

3. I am asking the Chief of Staff to take the necessary action to secure a Department of Defense concurrence on the draft legislation that you submitted to the Bureau of the Budget.

4. The Chief of Staff also informed me that the Departments of the Navy and the Air Force, while interposing no objection to the construction of a bridge, desire to review the plans for this bridge in order to insure that hazards to the safe operation to aircraft are avoided and that sufficient vertical clearances are provided for U.S. naval vessels. Accordingly, I desire that following favorable Congressional action on this legislation you coordinate proposed construction plans for this bridge with the Commander-in-Chief of the Caribbean Command, who will obtain the views of the three component commanders in the Zone.

George H. Roderick

George H. Roderick
Assistant Secretary of the Army (GSA)

Info: Sec/Navy
Sec/AF
CSUSA
Cdr-in-Chief, Caribbean Command

97 9-B-74

ANNEX IV
PANAMA CANAL COMPANY
CANAL ZONE

Balboa Heights, C. Z.
February 23, 1955

MEMORANDUM TO GOVERNOR-PRESIDENT:

Bridge at Balboa

As requested several weeks ago, a very rough preliminary estimate of a possible bridge crossing in the vicinity of La Boca has been made. The estimate is based primarily on a cost comparison with the San Rafael Bridge near San Francisco, now under contract, with adjustments for cost indices and contingencies. This estimate indicates that the work, not including the approach cloverleaf nor the Balboa Civic Center By-pass, is approximately \$20,000,000. Considering these items and other contingencies, I recommend that no change be made in the figure of \$28,000,000, which I gave you in my memorandum dated December 30, 1954, which conformed to the figure used in your discussions with Mr. Bacon in February 1954, but which did not conform to that used in your letter to Speaker of the House Martin in August 1954.

Mr. Donnelly, Bureau of the Budget, has inquired of this project on February 17 and 21. He has been shown the attached sketches, SK-901-91 and -92, of the generally proposed location and has visited the site at La Boca and Gavilan Area. No copies of the sketch or estimate figures have been given him. He orally expressed satisfaction at the proposed location at La Boca and the proposed short-cut approach to Panama via the Gavilan Area and Wang Slough.



HUGH M. ARNOLD
Engineering and Construction Director

Inclosures:

"Estimate of Bridge at Pacific Entrance"
SK-901-91, -92, and -93

PROPOSED BRIDGE OVER THE PANAMA CANAL

ESTIMATEMAIN SPAN LENGTH

The length of the main span is the most important single feature of the bridge, affecting cost and type of structure. Previous studies have been based on suspension bridges with spans of from 1500 to 2000 feet. In making the present study, no physical nor artificial restraints for spans of this length have been found. Red rock occurs to satisfactory depth on each side of the canal channel in the vicinity of La Boca. A 1000-foot span would clear the 500-foot channel by more than 200 feet on each side and would place the main piers in water so shallow that an average size ship would hit bottom before it could reach the pier. In the absence of arguments for a longer span, 1000-foot span is assumed.

TYPE OF MAIN SPAN

Past studies have been based on the suspension type because of the long spans assumed. When the span is reduced to 1000 feet, the selection between a suspension and cantilever type depends on the natural and artificial conditions to be met at the site. As a general rule, if the anchor-span piers (or abutments) are in or near bedrock, the suspension type will show economy. If the anchor-spans are on high piers, however, the cantilever type is generally the most economical. The reason is obvious. In the case of the cantilever, prime loads are vertical only, while for the suspension type, the tops of tall piers make poor anchorages for the heavy horizontal components of the cables. Practically without exception, bridges of the past decade with 1000-foot spans on high piers have been of the cantilever type.

CHANNEL CLEARANCE DURING ERECTION

Standard erection procedure for either the cantilever or suspension type will maintain a clear channel. The modern method of erecting the suspended span for a cantilever bridge is to treat it as a continuation of the cantilever arm from each main pier, until the two arms meet and are connected at the center. Even if the older method of raising the suspended span bodily from floating equipment were used, the process would not require more than two or three days.

POTENTIAL HAZARD TO CANAL IN EVENT OF DESTRUCTION

In the event of destruction from any type of bombardment or earthquake, there probably is something to be said for the suspension bridge. Being generally lighter, there would be less material to drop into the channel,

and probability of complete failure, involving severing of main cables, is less than for a cantilever bridge. However, modern weapons being what they are, the degree of advantage of one type over the other appears small. In the case of sabotage, the suspension bridge would be no more vulnerable than a cantilever, since a sufficient charge of explosive placed beside a main cable of the former, or a main member of the latter, would bring about a general collapse of either one. In the absence of any expressed preference on the part of military authorities, it will be assumed that selection can be made on the basis of engineering arguments. Data at hand favors the cantilever structure.

EXISTING BRIDGES TO STUDY AS A GUIDE

Among the bridges built in recent years, or currently under construction, those that most nearly approach the Panama Canal conditions are the San Rafael Bridge in California and the Tampa Bay Bridge in Florida. Both are much longer in total length than the proposed Panama Canal project, but they are composed of sections of four different types that are applicable in Panama. These are:

1. Long central cantilever span.
2. Adjacent steel spans of medium length on high piers.
3. Series of girder spans on medium-high piers.
4. Concrete pile trestles between girder spans and graded approaches.

For each of the above projects, we have actual bid prices on the total sub- and superstructures, separately. Unfortunately, we do not have cost and quantity breakdowns on the component parts, except for total tonnage of steel, with contract price, for the Tampa Bay job. This was useful in providing an average unit cost of steel in place. Without further breakdowns, however, it is necessary to place the most dependence on the structure which most nearly simulates the Panama Canal job as a whole. This happens to be the San Rafael bridge, having approximately the same percentage of each type of structure, though about double the total length. That is, at San Rafael there are two main cantilever structures, each with 1000-foot central spans, connected and approached by structures adaptable to the Panama Canal site.

On the next two pages are diagrammatical sketches and comparative statistics of the San Rafael and proposed Panama Canal bridges.

ANNEX V

September 26, 1955

Honorable Sam Rayburn

Speaker of the House of Representatives

Dear Sir, Speaker:

The General Relations Agreement between the United States and Panama effected by an exchange of notes signed at Washington on May 15, 1942 (Executive Agreement Series 450, 57 Stat. 1234), contained a number of commitments on the part of the United States, most of which have been fulfilled. The agreement was reciprocal, and was, in effect, the counterpart of an agreement covering the lease of defense sites signed at Panama on the same date (Executive Agreement Series 450, 57 Stat. 1234). Provision for the carrying out of certain of the commitments was made by a Joint Resolution approved May 3, 1943 (57 Stat. 74).

Point 4 of the 1942 Agreement, concerning the construction of a tunnel or bridge over the Panama Canal at Balboa, Canal Zone, is one of the few remaining commitments which have not yet been fulfilled. Point 4 of the 1942 Agreement reads as follows:

"4. The construction of a tunnel or bridge to allow transit under or over the Canal at Balboa."

The Government of the United States is well aware of the importance to the Government and the people of Panama of constant and rapid communication across the Panama Canal at Balboa and is willing to agree to the construction of a tunnel under or a bridge over the Canal at that point, when the present emergency has ended. Pending the carrying out of this project, the Government of the United States will give urgent attention, consistent with the exigencies of the present emergency, to improving the present ferry service."

The Department of State has advised that Point 4 commits the United States to construct a tunnel or bridge at its expense, and has requested that action to fulfill the obligation be initiated at the earliest opportunity.

Item 5 of the Memorandum of Understandings Reached, accompanying the recently ratified 1955 Treaty with Panama, assures Panama that "legislative authorization and the necessary appropriations will be sought for the construction of a bridge at Balboa referred to in Point 4 of the General Relations Agreement of 1942".

Accordingly, the enclosed draft of proposed bill which would authorize and direct the Panama Canal Company to construct, maintain, and operate a tige-

Honorable Sam Rayburn
Page 2

September 26, 1955

level bridge over the Panama Canal at Balboa, Canal Zone, is submitted for consideration by the Congress.

The cost of such a bridge is estimated at \$20 million and is recommended as compared to a tunnel under the Canal which would cost an estimated \$38 million. The planning and execution of the project would, of course, be covered in the annual budget programs of the Company.

Section 1 of the proposed legislation would provide that the expenses of construction, maintenance, and operation of the bridge and approaches thereto should be treated as extraordinary expenses of the Panama Canal Company incurred through a directive based on national policy and not related to the operations of the Company. This language relates to the provisions in the Panama Canal Company Act (paragraphs (b) and (d) of section 246 of title 2 of the Canal Zone Code, 62 Stat. 1075, 64 Stat. 1041) which have the effect of excluding the amount of such expenditures from the net direct (interest bearing) investment of the United States in the Panama Canal Company. It is important that such declaration be included in the proposed legislation since the construction of the proposed bridge is not necessary to the operations of the Company but, rather, is the result of national policy considerations involving general relations with Panama. It is therefore intended that the cost of the construction, operation and maintenance of the bridge should not be part of the fiscal burden of the Panama Canal Company to be borne by users of the Canal.

The Bureau of the Budget has advised that there is no objection to the submission of the proposed bill and this letter to the Congress.

Sincerely yours,

J. S. SEYBOLD
Governor of the Canal Zone
President, Panama Canal Company

Enclosure

ANNEX VI

FILED
RECORD UNIT
IN MAY 21 1956 CUT
FILE
12-A-4

MAY 21 1956

2/23/55

3/2/56

9/16/55

5/16

MEMORANDUM TO SECRETARY, PANAMA CANAL COMPANY:

Attached is a draft of statement for your use if the Senate holds hearings on the bridge bill.

Since planning and design studies would have to be authorized and completed under the legislation, we are not in a position to make any commitments as to the exact type of bridge that would be constructed. Our preliminary reviews for estimating purposes indicate that it would be a high level bridge with a center span of about 1000 feet and with clearance of at least 200 feet above the Canal.

For your information, in case the question is raised, there is enclosed a copy of Mr. Boland's memorandum of October 11, 1954, indicating military clearance of the bridge proposal.

Also enclosed is a copy of a note from the Comptroller containing some additional back-up information that may be useful.

H. W. SCHULL, JR.
Acting Governor

Enclosures

Wja
PMR*emh

STATEMENT ON BEHALF OF THE CANAL ZONE GOVERNMENT
AND PANAMA CANAL COMPANY CONCERNING

S. 3459

"To authorize and direct the Panama Canal Company
to construct, maintain and operate a bridge
over the Panama Canal at Balboa, Canal Zone."

The United States and the Republic of Panama signed an Executive Agreement on May 18, 1942 which contained a number of commitments on the part of the United States, most of which have been fulfilled. The wartime agreement was related to and in effect constituted compensation for the lease of defence sites to the United States by Panama in another agreement signed the same date.

Point 4 of the 1942 agreement reads as follows:

"4. The construction of a tunnel or bridge to allow transit under or over the Canal at Balboa."

The Government of the United States is well aware of the importance to the Government and the people of Panama of constant and rapid communication across the Panama Canal at Balboa and is willing to agree to the construction of a tunnel under or a bridge over the Canal at that point, when the present emergency has ended. Pending the carrying out of this project, the Government of the United States will give urgent attention, consistent with the exigencies of the present emergency, to improving the present ferry service."

In the new treaty and agreements entered into with Panama last year the matter was raised again and the United States formally assured Panama that "legislative authorization and the necessary appropriations will be sought for the construction of a bridge at Balboa referred to in Point 4 of the General Relations Agreement of 1942".

At the request of the Department of State, the Governor of the Canal Zone who is also President of the Panama Canal Company initiated the necessary legislative action to fulfill the obligation of the United States by preparing the bill which is now pending before your committee. The bill would authorize and direct the Panama Canal Company to construct, maintain and operate a high level bridge over the Panama Canal at Balboa, the Pacific terminal of the Canal, in the Canal Zone.

Under the commitment to Panama the United States has the option of building either a bridge or a tunnel. The cost of a bridge over the Panama Canal is estimated at \$20,000,000. The cost of a tunnel under the Canal is estimated at \$33,000,000. The bridge is considered adequate and is recommended by the bill. The planning and execution of the project would be covered in the annual budget program of the Panama Canal Company.

Section 1 of the bill specifies that the expenses of construction, maintenance and operation of the bridge and approaches thereto should be treated as extraordinary expenses of the Panama Canal Company incurred through a directive based on national policy and not related to the operations of the Company. This language relates to the provisions in the Panama Canal Company Act which have the effect of excluding the amount of such expenditures from the net direct investment of the United States in the Panama Canal Company, upon which the Company pays interest to the United States Treasury.

It is important that the legislation include the declaration that the bridge expenses are extraordinary and based on national policy and not related to the operations of the Company. The origin and negotiation of the bridge commitment clearly establish that it was one of several concessions granted to Panama in return for the leasing of defense sites in the Republic. The undertaking was dictated solely by considerations of national policy directly related to this wartime need to obtain the defense sites. The construction of the bridge was not then and is not now necessary to the operations of the Panama Canal Company nor is it the product of any moral obligation on the part of the Canal operation, particularly in view of the service now provided by Thatcher Ferry at Balboa and a bridge at the Miraflores Locks. The bridge will of course serve the Inter-American Highway when that highway is completed.

The bill therefore soundly recognizes that the cost of the construction, operation and maintenance of the bridge should not be part of the fiscal burden of the Panama Canal Company which is borne by users of the Canal.

ANNEX VII

12 A 4
James L. Hill
Calendar No. 2673

74th Congress }
1st Session }

SENATE

{ REPORT
No. 2628

3

July 18 1956

AUTHORIZING THE PANAMA CANAL COMPANY TO CON-
STRUCT BRIDGE OVER THE CANAL

JULY 18 (legislative day, JULY 16), 1956.—Ordered to be printed

Mr. MAGNUSON, from the Committee on Interstate and Foreign
Commerce, submitted the following

REPORT

[To accompany H. R. 9801]

The Committee on Interstate and Foreign Commerce, to whom was referred the bill (H. R. 9801) to authorize and direct the Panama Canal Company to construct, maintain, and operate a bridge over the Panama Canal at Balboa, C. Z., having considered the same, report favorably thereon without amendment and recommend that the bill do pass.

PURPOSE OF THE BILL

H. R. 9801 is designed to discharge the obligation incurred by the United States under the terms of point 4 of the general relations agreement entered into with the Republic of Panama on May 18, 1942, to construct a tunnel under or a bridge over the Panama Canal at Balboa, C. Z.

The bill designates a high-level bridge as more desirable than a tunnel (estimated cost of bridge \$20 million, as against \$38 million for a tunnel); provides that the construction, maintenance, and operation of any such bridge and the approaches thereto should be administered by the Panama Canal Company; and that the expenses of construction, maintenance, and operation of such bridge and the approaches thereto should be treated as extraordinary expenses incurred through a directive based on national policy and not related to the operations of the Panama Canal Company.

Section 2 of the bill authorizes and directs the Panama Canal Company to construct, or to cause to be constructed, and to maintain and operate a high-level bridge, including approaches, over the Panama Canal, at Balboa, C. Z.

Section 3 authorizes the appropriation of such amounts as may be necessary to carry out the provisions of the act.

2 AUTHORIZE PANAMA CANAL COMPANY TO CONSTRUCT BRIDGE

BACKGROUND OF THE BILL

The commitment to build the bridge or tunnel at Balboa was made in connection with the agreement entered into in 1942 by this country as part of the consideration for the grant by Panama of the use of defense sites within that country during World War II. Delay in implementing this agreement, the Department of State has reported, has occasioned charges of bad faith and has become a source of friction with the Republic of Panama, even though the committee has received assurances from a reliable source that the present ferry and swing bridge are adequate to handle any foreseeable future passenger and automobile traffic. The matter was taken up again, at the instance of Panama, in discussions leading to the treaty with the Republic of Panama approved by the United States Senate in July 1955. During those discussions this Government agreed to seek the required authorizing legislation and appropriations for construction of the bridge.

Enactment of this bill would seem to be desirable, therefore, as a means of improving relations between this country and the Republic of Panama.

The Panama Canal Company, in its report on the bill emphasized—

It is considered important that a declaration such as that contained in section I be included in the proposed legislation since the construction of the proposed bridge is not necessary to the operations of the Company but, rather, is the result of national policy considerations involving general relations with Panama.

The General Accounting Office report, appended, opposes treatment of costs of the bridge, and so forth, as extraordinary expenses not related to the operations of the canal, and recommends that all costs of maintenance, operation, and depreciation, be recovered through tolls.

This committee feels, however, that the bill should be enacted in its present form.

The official reports are appended.

There are no changes in existing law.

DEPARTMENT OF STATE,
Washington, July 9, 1956.

HON. WARREN G. MAGNUSON,
*Chairman, Committee on Interstate and Foreign Commerce,
United States Senate.*

DEAR SENATOR MAGNUSON: I refer to your letter of July 5, 1956, in which you requested the views and recommendations of the Department relative to H. R. 9801, a bill to authorize and direct the Panama Canal Company to construct, maintain, and operate a bridge over the Panama Canal at Balboa, C. Z., which upon passage in the House of Representatives has been referred to your committee in the Senate.

The reference bill would authorize the carrying out of a commitment originally undertaken by this Government in 1942 as part of the consideration for the grant by Panama of the use of defense sites within her jurisdiction in World War II. The delay by this Government in acting upon this undertaking in the past few years has occasioned

AUTHORIZE PANAMA CANAL COMPANY TO CONSTRUCT BRIDGE 3

Therefore, in the memorandum of understandings reached, signed with Panama in January 1955, this Government agreed to seek the necessary authorizing legislation and appropriations for the construction of the bridge referred to in the 1942 undertaking.

It is the view of the Department that the carrying out of this commitment will remove a long-standing irritant in our relations with Panama and will contribute significantly to the improvement and strengthening of these relations. The Department accordingly recommends prompt and favorable action by the Senate on H. R. 9801.

Sincerely yours,

ROBERT C. HILL,
*Assistant Secretary
(For the Secretary of State).*

PANAMA CANAL COMPANY, July 9, 1956.

HON. WARREN G. MAGNUSON,
*Chairman, Committee on Interstate and Foreign Commerce,
United States Senate, Washington, D. C.*

DEAR SENATOR MAGNUSON: I have your request for a report on H. R. 9801, a bill to authorize and direct the Panama Canal Company to construct, maintain, and operate a bridge over the Panama Canal at Balboa, C. Z.

The general relations agreement between the United States and Panama effected by an exchange of notes signed at Washington on May 18, 1912 (Executive Agreement Series 452, 59 Stat. 1289), contained a number of commitments on the part of the United States, most of which have been fulfilled. The agreement was related to, and was, in effect, the counterpart of, an agreement covering the lease of defense sites signed at Panama on the same date (Executive Agreement Series 359, 57 Stat. 1232). Provision for the carrying out of certain of the commitments was made by a joint resolution approved May 3, 1943 (57 Stat. 74).

Point 4 of the 1942 agreement concerning the construction of a tunnel or bridge over the Panama Canal at Balboa, C. Z., is one of the few remaining commitments which have not yet been fulfilled. Point 4 of the 1942 agreement reads as follows:

"4. The construction of a tunnel or bridge to allow transit under or over the canal at Balboa.—The Government of the United States is well aware of the importance to the Government and the people of Panama of constant and rapid communication across the Panama Canal at Balboa and is willing to agree to the construction of a tunnel under or a bridge over the canal at that point, when the present emergency has ended. Pending the carrying out of this project, the Government of the United States will give urgent attention, consistent with the exigencies of the present emergency, to improving the present ferry service."

Item 5 of the memorandum of understandings reached, accompanying the recently ratified 1955 treaty with Panama, assures Panama that legislative authorization and the necessary appropriations will be sought for the construction of a bridge at Balboa.

4 AUTHORIZE PANAMA CANAL COMPANY TO CONSTRUCT BRIDGE

ama Canal at Balboa, C. Z., in accordance with the 1942 and 1955 agreements.

The cost of such a bridge is estimated at \$20 million and is recommended as compared to a tunnel under the canal which would cost an estimated \$38 million. The planning and execution of the project would, of course, be covered in the annual budget programs of the company.

Section 1 of H. R. 9801 would provide that the expenses of construction, maintenance, and operation of the bridge and approaches thereto should be treated as extraordinary expenses of the Panama Canal Company incurred through a directive based on national policy and not related to the operations of the Company. This language relates to the provisions in the Panama Canal Company Act (pars. (b) and (d) of section 246 of title 2 of the Canal Zone Code (62 Stat. 1076, 64 Stat. 1041)) which have the effect of excluding the amount of such expenditures from the net direct (interest-bearing) investment of the United States in the Panama Canal Company.

It is considered important that a declaration such as that contained in section 1 be included in the proposed legislation since the construction of the proposed bridge is not necessary to the operations of the Company but, rather, is the result of national policy considerations involving general relations with Panama.

The Bureau of the Budget has advised that there is no objection to the submission of this report but that it recommends that the committee consider amending the bill to provide for recovery by the Panama Canal Company, through tolls or other charges, of the costs of operation and maintenance, including depreciation, of the proposed bridge.

Sincerely,

W. M. WHITMAN, *Secretary.*

COMPTROLLER GENERAL OF THE UNITED STATES,
Washington, July 9, 1956.

Hon. WARREN G. MAGNUSON,
Chairman, Committee on Interstate and Foreign Commerce,
United States Senate.

DEAR MR. CHAIRMAN: Your letter of July 5, 1956, acknowledged July 6, requests our comments upon H. R. 9801 which provides for the construction, maintenance, and operation of a high-level bridge over the Panama Canal at Balboa by the Panama Canal Company.

At the present time the Canal Zone Government has jurisdiction over and responsibility for roads, streets, and highways in the Canal Zone. It is our view that the bridge authorized by H. R. 9801 should be constructed and maintained by the Canal Zone Government rather than by the Panama Canal Company.

Under the bill the expenses of construction, maintenance, and operation of the proposed bridge and its approaches would be treated as extraordinary expenses incurred through a directive based upon national policy and not related to the operation of the Panama Canal Company. We disagree with such a concept. The net costs of operation and maintenance of the existing ferry system are recovered through tolls collected from vessels utilizing the canal. We are of the view that the canal enterprise should be self-sustaining. The need for the bridge is a direct result of the construction of the canal bisect-

ing the Republic of Panama and should involve no burden upon the United States taxpayers. This would be accomplished if the bridge were to be constructed and maintained by the Canal Zone Government because the Company is required to reimburse the Treasury annually for the net cost of Canal Zone Government, including depreciation. Thus the Panama Canal Company would recover through tolls and other charges all expenses relating to the new bridge.

We also recommend that the act of May 27, 1930 (46 Stat. 388, 2 Canal Zone Code 341), be repealed as of the date the high-level bridge is placed in operation. That bridge will eliminate the need for and expenses of operation of the present ferry service and probably will eliminate the need for the continued operation of Miraflores swing bridge. The Panama Canal Company operating reports indicate that the cost of operating this swing bridge together with the operating costs of the ferry system amount to approximately \$700,000 annually.

We assume that the Bureau of Public Roads has or will be requested to furnish your committee with its recommendations concerning the proposed bridge and the desirability and feasibility of integrating that bridge and its approaches into the Inter-American Highway System.

Sincerely yours,

JOSEPH CAMPBELL,
Comptroller General of the United States.

○

ANNEX VIII

AUG 14 1957

AUG 12 1957

August 6, 1957

The Honorable Carl Hayden
Chairman, Committee on Appropriations
United States Senate

Dear Senator Hayden:

The proposed supplemental appropriations for the fiscal year 1958 submitted by the President with his letter of June 18, 1957 (House Document 115) included a request for \$1 million for work preliminary to the construction of a high-level bridge across the Panama Canal as authorized by the Act of July 23, 1956 (70 Stat. 596).

In reporting the supplemental appropriation bill, 1958, the House Committee omitted this item.

The construction of a bridge across the Panama Canal is required because the canal, under the jurisdiction of the United States, bisects the Republic of Panama separating the capital city of that country from the principal developed rural areas. Existing crossings by ferry and a bridge across the lower approach to Miraflores locks do not provide suitable service. The Miraflores bridge is a swing span bridge that must be opened for vessels passing through the canal and with the canal operating at near capacity the interruptions to traffic are frequent and lengthy.

The proposed bridge will also serve as an important link in the Inter-American Highway which soon will be open to this point.

The United States Government initially undertook to construct this bridge in an Executive Agreement with the Republic of Panama in 1942. In an agreement with the Republic of Panama accompanying the 1955 Treaty with that country, the United

Page 2

August 6, 1957

The Honorable Carl Hayden

States again agreed to seek legislative authorization and appropriations for the construction of the bridge. After ratification of the 1955 Treaty, the Congress authorized the construction of the bridge in the Act of July 23, 1956 (70 Stat. 556).

The Department of State advises that the early initiation of work on this project is important from the standpoint of our relations with the Republic of Panama and it is urgently requested that the supplemental appropriation bill be amended by inclusion of this item.

Sincerely,

Merrill Whitman
Secretary

cc: Senator Spessard L. Holland
Senator Margaret Chase Smith

WMW:whc

cc H. Stark

ANNEX IX

June 14, 1957

JUSTIFICATION FOR AND DESCRIPTION OF
PROPOSED HIGH LEVEL BRIDGE ACROSS
THE PANAMA CANAL AT DALBOA

The purposes behind the proposed high-level bridge across the Canal at Dalboa are so closely related to foreign policy, international relationships and treaty negotiations that justification cannot be based entirely on the usual arguments of practical or economic nature. No revenue can be collected from traffic that will use the facility and the savings in time and distance to Government and military vehicles are too small and intangible to be a practical consideration. Elimination of the ferry service will save the Government about half a million dollars annually but this sum in itself is not enough to justify the first cost of the bridge and its future maintenance.

As far back as the late 1930's two factors had combined to cause serious thinking about a crossing of the Canal that would eliminate the delays and uncertainties of the present ferry service. The first of these was the rapid growth of Panama City and environs which had started by then and has since continued at increasing rate. The second was national defense consciousness that resulted from the outbreak of war in Europe and caused great expansion of military establishments in the Canal Zone on both sides of the Canal. During this period, however, it was generally assumed that the Canal crossing would be a tunnel rather than a bridge, although comparative estimates were made on both. By September of 1941, negotiations were under way with an engineering firm to design a tunnel. Congress deferred the project in October, however, and our subsequent involvement in World War II caused any specific planning to be abandoned. In the meantime, partial relief was provided by a swing bridge across Miraflores Locks which was built primarily as an aid to the construction of the third locks project. This bridge now carries a large volume of traffic but its location, and the long delays caused by the ever-increasing marine traffic, makes it an unsatisfactory facility, particularly from the Panamanian point of view.

The real justification for a more convenient crossing lies in the generally recognized right of Panama to have a convenient means of physical communication between the two parts of their country. The continued rapid growth of Panama, together with development of a strong national spirit has made that country increasingly conscious of the inconvenience resulting from the location of the Canal Zone, separating their country into two parts. Aside from the length of the present route and the delays inherent to either the present bridge or ferry facilities, Panamanians are sensitive to having to cross a strip of land under the jurisdiction of, and policed by, a foreign country in order to reach other parts of their own country. Their right to a more convenient crossing was recognized in 1942 when it

became Point 4 of the General Relations Agreement of that year and remains one of the few unfulfilled commitments. The Panamanian rights were recognized again in the 1955 Eisenhower-Romon treaty revisions and became a specific item in the new treaty.

The relative merits of a tunnel and a bridge were studied and in February 1954 the Governor of the Canal Zone concluded that a high-level bridge would be more desirable. The Governor was informed by memorandum from the Assistant Secretary of the Army dated 11 October 1954 that the Chief of Staff considered a bridge preferable to a tunnel and that the Departments of the Navy and Air Force concurred in this view. A tunnel is generally conceded to be the least vulnerable in the military sense while a bridge will provide the most convenient access to and from Panama City because of the elevated approaches across the most congested parts of the Canal Zone. Assuming these arguments balanced each other, estimated construction and maintenance costs favored the bridge. Completion of an improved crossing will give Panama City an opportunity to develop suburban areas on the west bank of the Canal in the vicinity of Arraijan. Already overcrowded, the city has extended itself in recent years considerable distances to the north and east of the original city limits. A fixed bridge over the Canal would place areas in Arraijan closer to the city, in terms of time, than many outlying areas from which people daily commute. The bridge will also be an important link in the Pan American Highway for which the remaining gaps between Mexico and Panama are scheduled for completion within the next two years.

In January of 1955 the cost of a two-lane, high-level bridge, clearing the high water of the Canal by at least 200 feet with a main channel span of about 1000 feet was estimated to be about \$20,000,000, on basis of start of construction in 1957. Because of subsequent delay in authorization, this estimate has been increased to \$21,000,000 to compensate for generally increasing construction costs at the rate of about 5% per year. In addition, Congress was recently advised that if the \$1.00 per hour minimum wage should be made applicable to the bridge project, the cost would be increased an estimated \$2,000,000 making the total present estimate \$23,000,000 on basis of start of construction in F.Y. 1959.

It has not been the intention of the Canal organization to fix the type of bridge. This would better be accomplished by an experienced firm of consulting engineers which can offer a choice of several basic types from which the Canal authorities can make a selection. The Navy has requested a minimum vertical clearance of 201 feet above mean high water within the limits of the Canal channel. The channel to be cleared is 600 feet wide but existing subsurface data indicates a main span of

nearer 1000 feet. This length dictates steel construction for the main span but most of the approaches can be either steel or concrete. Limiting approach grades of 5% are contemplated which will place the end of the Panama City approach on the border between that city and the Canal Zone. A branch approach will serve traffic from the Balboa area. On the west side of the Canal, the approach will meet the present Thatcher Highway a little less than a mile beyond the present west bank ferry landing.

A tentative construction schedule has been developed on the basis of which the bridge would be completed in four and one-half years from the time the initial funds are appropriated. Six months' time is estimated for preliminary design of the bridge as a whole, followed by another six months for final design of the substructure and one year for the superstructure, these latter two running concurrently. Subsurface exploration would run concurrently with preliminary design and overlap some of the final design period. It is estimated that (1) substructure construction could start within 15 months and be completed within one year thereafter; (2) superstructure start within 21 months and be completed in two and one-half years thereafter; relocations, approaches, and miscellaneous items be started within 15 months and be completed in about three years thereafter. Expressed in tabular form this schedule would appear as follows:

<u>Item</u>	<u>Begin</u>	<u>Complete</u>
Preliminary Design	M / 0	M / 6
Substructure Design	M / 7	M / 12
Superstructure Design	M / 7	M / 18
Core Drilling	M / 3	M / 10
Substructure Construction	M / 15	M / 27
Superstructure Construction	M / 21	M / 51
Relocations, Approaches and Misc.	M / 15	M / 54