

HISTOIRES DE ROUTES

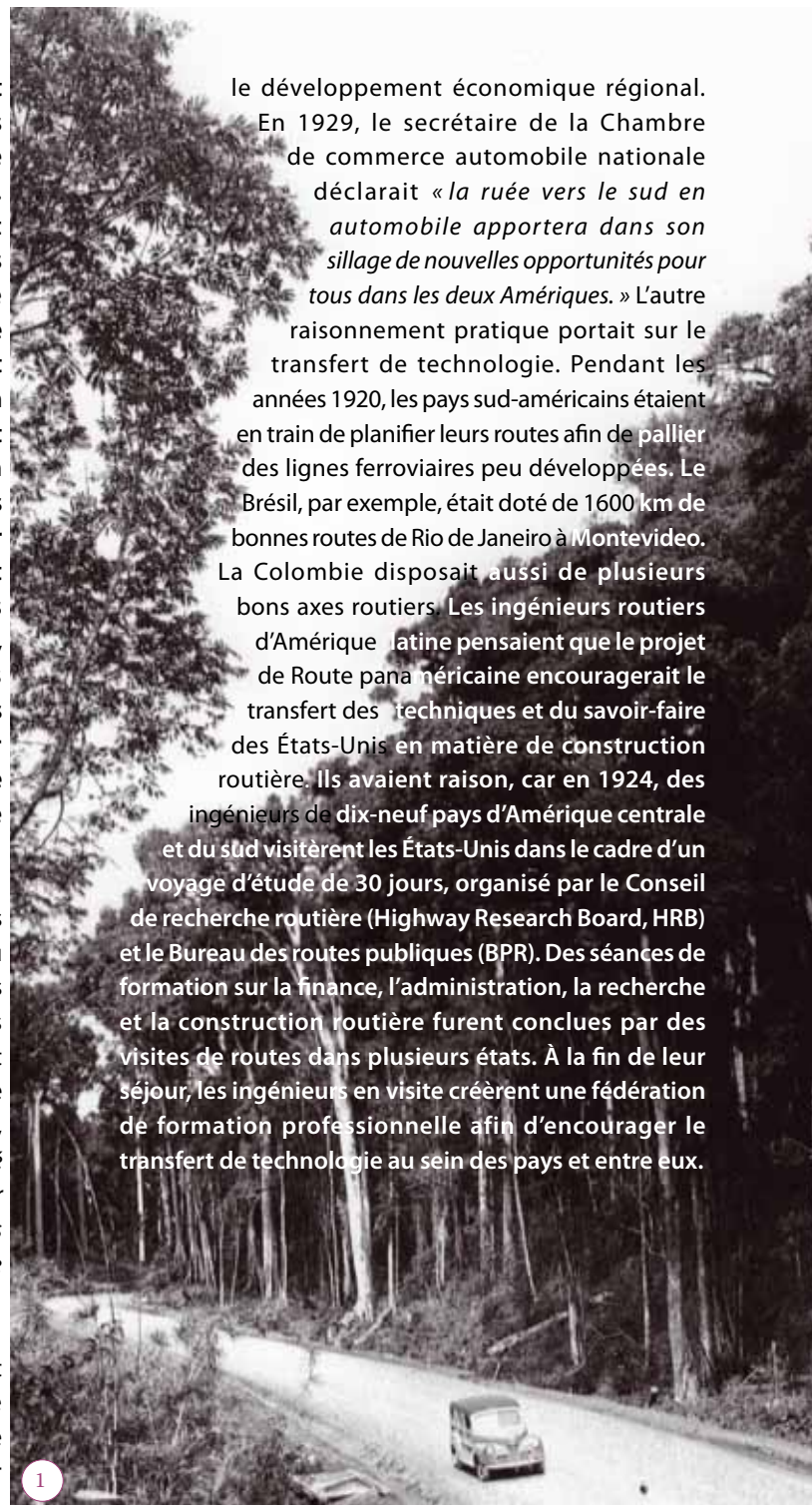
LA ROUTE PANAMÉRICAINNE : ROUTES ET POLITIQUE

Bruce E. Seely, Doyen de la Faculté Sciences et Arts de l'Université du Michigan

Avec 47 958 km de voies, la Route panaméricaine reliant Buenos Aires (Argentine) à Monterey (Mexique) et ses prolongements jusqu'au nord de l'Alaska et au sud de l'Argentine, est le réseau routier le plus étendu du monde. Les toutes premières réflexions sur ce projet routier ont commencé dans les années 1920, mais ce n'est que dans les années 1960 que la partie principale de ce réseau a été « achevée ». Encore aujourd'hui, la route est interrompue dans la jungle du Panama sur 87 km. La route devait remplir plusieurs objectifs, notamment l'amélioration du transport entre les continents, le développement du commerce et du tourisme entre les pays de l'Union panaméricaine, et la diffusion des techniques et des savoir-faire des États-Unis. Elle devait aussi favoriser l'unité hémisphérique. Il est évident que les enjeux étaient à la fois techniques et politiques, une constante dans les grands projets de réseaux de routes et de transport, mais les enjeux politiques étaient plus importants. Les États-Unis ont occupé une place prépondérante dans la construction de la route en Amérique centrale. Leur initiative était guidée par une conception mouvante de l'intérêt national ainsi que par un agenda géopolitique fluctuant.

L'Union panaméricaine (l'actuelle Organisation des États américains) a été créée en 1889 afin de résoudre les conflits au sein de l'hémisphère occidentale et d'encourager des approches cohérentes à des problèmes communs. Une route reliant les pays membres apparaissait comme un symbole pertinent d'unité hémisphérique, ouvrant ainsi les discussions sur la route panaméricaine en 1923. Selon les propos de Thomas MacDonald, un ingénieur américain de premier plan : « l'objectif recherché est la solidarité de l'hémisphère occidentale et la possibilité pour chaque république de se forger sa propre destinée grâce à des conditions favorables. Sans des aménagements routiers de grande ampleur, il est impossible de rassembler de telles conditions. »

Il y avait d'autres justifications à cette route, notamment favoriser le progrès social, économique et politique en Amérique latine. Les défenseurs états-uniens du projet pensaient que le tourisme automobile représentait un moyen d'encourager



1

le développement économique régional.

En 1929, le secrétaire de la Chambre de commerce automobile nationale déclarait « la ruée vers le sud en automobile apportera dans son sillage de nouvelles opportunités pour tous dans les deux Amériques. » L'autre raisonnement pratique portait sur le transfert de technologie. Pendant les années 1920, les pays sud-américains étaient en train de planifier leurs routes afin de pallier des lignes ferroviaires peu développées. Le Brésil, par exemple, était doté de 1600 km de bonnes routes de Rio de Janeiro à Montevideo. La Colombie disposait aussi de plusieurs bons axes routiers. Les ingénieurs routiers d'Amérique latine pensaient que le projet de Route panaméricaine encouragerait le transfert des techniques et du savoir-faire des États-Unis en matière de construction routière. Ils avaient raison, car en 1924, des ingénieurs de dix-neuf pays d'Amérique centrale et du sud visitèrent les États-Unis dans le cadre d'un voyage d'étude de 30 jours, organisé par le Conseil de recherche routière (Highway Research Board, HRB) et le Bureau des routes publiques (BPR). Des séances de formation sur la finance, l'administration, la recherche et la construction routière furent conclues par des visites de routes dans plusieurs états. À la fin de leur séjour, les ingénieurs en visite créèrent une fédération de formation professionnelle afin d'encourager le transfert de technologie au sein des pays et entre eux.

ROAD STORIES

PAN AMERICAN HIGHWAY: ROADS AND POLITICS

Bruce E. Seely, Dean, College of Sciences and Arts, Michigan Technological University



The Pan American Highway system from Buenos Aires, Argentina to Monterey, Mexico, with extensions to northern Alaska and southern Argentina, is the world's longest road system at 47,958 km. The earliest discussions about the road occurred during the 1920s, but the main route was not "completed" until the mid 1960s. Even today a gap of 87 km remains in the jungles of Panama. The highway was intended to advance several goals, including the improvement of transport between the continents, the development of commerce and tourism among the countries of the Pan American Union, the dissemination of technology and know-how from the United States, and the encouragement of hemispheric unity. Clearly technical and political motives were combined, a characteristic of large-scale highway and transportation systems, but politics mattered more. The dominant partner in the construction of the highway in Central America was the United States, whose efforts were guided by shifting perceptions of its national interest and a fluid geopolitical agenda.

The Pan American Union (now the Organization of American States)



2

was organized in 1889 to resolve disputes in the western hemisphere and encourage unified approaches to common problems. A road linking the member nations seemed an apt symbol of hemispheric unity, prompting initial discussions of a Pan American Highway in 1923. As Thomas MacDonald, a leading U.S. highway engineer argued at the time: "The solidarity of the Western Hemisphere and the opportunity for each republic to work out its own destiny under favorable and helpful conditions is the end sought. Without highway improvement of magnificent proportions, these conditions are impossible."

Other justifications for the road also existed, notably promotion of social, economic, and political progress in Latin America. U.S. supporters

especially believed automobile tourism was one way to foster regional economic development. The secretary of the National Automobile Chamber of Commerce commented in 1929 that, "in the wake of the southward-questing flivver will come new opportunities for all people in both Americas." Another practical rationale concerned technology transfer. During the 1920s, South American nations were planning roads to supplement thinly-developed railroad networks. Brazil, for example, boasted 1,000 miles of good highway from Rio de Janeiro toward Montevideo and sections of good roads existed in Colombia. Latin American road engineers believed the Pan American highway project would encourage transfer of U.S. road construction

Picture 1, left page - Typical scene on the completed Inter-American section of the Pan American Highway in Costa Rica, 1944. Source: Record Group 30, BPR Prints - Highway Transport, 1900-53, General Photographs, Highways - Inter American/Costa Rica, Box 116, #44-2222, National Archives, College Park, MD.

Picture 2 - Pan American highway scene between Lincia & Araquippa, Peru. Image by Imperial Oil Company. Source: Record Group 30, BPR Prints - Highway Transport, 1900-1953, General Photographs, Foreign: South America/Peru, Box 37, field #44-1698, National Archives, College Park, MD.

Photo 1 - Vue typique de la Route panaméricaine au Costa Rica, achevée en 1944. Source: Record Group 30, BPR Prints -

Highway Transport, 1900-53, General Photographs, Highways - Inter American/Costa Rica, Box 116, #44-2222, National Archives, College Park, MD.

Photo 2, page de droite - Vue de la route panaméricaine au Pérou entre Lincia et Araquippa. Photo réalisée par l'Imperial Oil Company. Source: Record Group 30, BPR Prints - Highway Transport, 1900-1953, General Photographs, Foreign: South America/Peru, Box 37, field #44-1698, National Archives, College Park, MD.

En 1929, l'Union panaméricaine approuva le projet de Route panaméricaine. Plus de 10 années furent nécessaires pour définir quelles routes feraient partie du réseau, les pays d'Amérique du Sud ayant choisi des routes reliant les capitales. Les chantiers de construction progressaient doucement mais sûrement. Cependant, la plupart des pays d'Amérique centrale possédaient des réseaux routiers beaucoup plus limités, voir inexistants. Le Panama prit l'initiative de remédier à cette situation en 1929, en invitant les pays d'Amérique centrale, le Mexique et les États-Unis à discuter du tracé de la route pour ce qui concerne l'itinéraire au nord du canal de Panama. Avec un financement des États-Unis à hauteur de 50 000 USD, des études prospectives commencèrent au Panama, au Costa Rica, au Nicaragua, au Guatemala, et au Honduras. De 1930 à 1933, les ingénieurs du Bureau des routes publiques des États-Unis (BPR) effectuèrent des études de tracé sur près de 1500 km, centrées sur les chaînons manquants entre les routes existantes. Leur rapport conclut que la route du Panama aux États-Unis, maintenant appelée route interaméricaine, pouvait être réalisée pour un coût de 51 millions USD. En 1934, le Président Franklin Roosevelt demanda sans tarder au Congrès un budget de 5 millions USD. Il obtint en fait 1 075 000 USD pour des études complémentaires et des ponts.

Avec ces budgets, les responsables et les ingénieurs locaux du BPR réalisèrent des études de terrain supplémentaires de 1935 à 1939, formant ainsi des constructeurs de routes au Panama, au Nicaragua et au Honduras. Cependant, la plus grande partie des budgets fut utilisée pour la construction de ponts, et trois ponts suspendus devinrent emblématiques de ce projet routier. Ce sont les ponts du Rio Tamasulapa, un pont suspendu de 148 m au Guatemala, le pont du Rio Chiriqui de 240 m au Panama et le pont du Rio Choluteca de 331 m au Honduras, comportant deux tabliers suspendus de 100 m. Ces ouvrages d'art impressionnants ne suffisaient pas à cacher l'état médiocre des routes d'Amérique centrale, ni les longs chaînons manquants sur le réseau. En 1936, le magazine Time rapporte qu'au Nicaragua, les « 340 km de la Route interaméricaine sont dans un état universellement médiocre. Vient ensuite le Costa Rica, avec 570 km de pistes impraticables. »

En Amérique du Sud, l'évolution de la situation était quelque peu différente. Alors que le journaliste du magazine Time parlait de grandes lacunes en Amérique centrale, la plupart des pays avançaient dans la construction des tronçons du réseau panaméricain, en utilisant leurs propres budgets. À la fin des années 1930, le Venezuela s'enorgueillait d'un bon réseau routier, et les capitales de la Colombie, du Venezuela et de l'Équateur étaient reliées entre elles, par temps sec, par la route

internationale Bolivar. En 1938, le Pérou possédait une route peu aménagée traversant le pays du nord au sud. Par ailleurs, une nouvelle route reliait la frontière du Pérou à Santiago du Chili, et une autre route traversait les Andes et rejoignait les routes revêtues en direction de Buenos Aires.

En Amérique centrale, la construction routière dépendait des budgets alloués par les États-Unis, qui avaient des intérêts dans la région, comme la United Fruit Company et le canal de Panama. De plus, la route panaméricaine cadrait bien avec la « *politique de bon voisinage* » du Président Franklin Roosevelt, visant à améliorer les relations internationales. Cependant, après 1935, les budgets limités avaient réduit les moyens pour les études. Les grands ponts, par ailleurs, n'avaient qu'un impact limité sur le développement du projet. En 1938, l'intérêt des États-Unis pour la route panaméricaine était retombé.

Le début de la 2^e guerre mondiale amena les États-Unis à réévaluer l'importance du projet de la route panaméricaine. En conséquence, de nouveaux budgets furent autorisés en 1938 et en 1939, et des ingénieurs des États-Unis furent envoyés au Salvador, au Costa Rica, au Venezuela, en Équateur et en Colombie. Des diplomates américains arguaient du fait que la défense militaire n'était que le prolongement du panaméricanisme et de l'unité hémisphérique. En 1941, un responsable expliquait : « ... la route panaméricaine non achevée jouera bientôt un rôle majeur dans la défense des Amériques, et la vision et l'espoir de Simon Bolivar pourraient devenir une réalité. » Le soutien des États-Unis grandit pour plusieurs raisons. Tout d'abord, leur engagement à achever la route panaméricaine pourrait afficher la détermination des États-Unis envers les pays d'Amérique latine à un moment de crise. De plus, la route représentait une alternative au transport par mer, menacé par les sous-marins allemands et assurait l'accès par voie terrestre au canal de Panama. Finalement, c'est l'attaque de Pearl Harbour qui mettra fin aux discussions et les États-Unis lanceront un programme de construction accéléré en 1942.

L'armée américaine accepta la mission d'ouvrir une route de base pour avril 1943 à un coût estimé à 26 millions USD. Les ingénieurs de l'armée commencèrent les travaux en 1942 mais un terrain très difficile et des obstacles politiques ralentirent leurs efforts. La route était loin d'être terminée à la moitié de l'année 1943, au moment où la situation du transport stratégique commença à changer quand la menace des sous-marins allemands diminua. En septembre 1943, l'armée commença à démobiliser ses unités techniques, qui avaient construit 965 km de routes partiellement praticables et avaient aménagé d'autres sections. En quinze mois,

techniques and know-how. They were correct, for in 1924 engineers from nineteen Central and South American countries visited the U.S. for a 30-day study tour directed by the Highway Research Board (HRB) and the Bureau of Public Roads (BPR). Sessions on highway finance, administration, research, and construction culminated in a tour of highways across several states. At the end of their stay, the visiting engineers organized an educational federation to encourage technology transfer within and among their countries.

In 1929, the Pan American Union approved a Pan American Highway. More than a decade was required to identify the specific roads on the system, as South American nations selected roads connecting national capitals. Construction moved slowly but steadily. Most Central American nations, however, possessed much weaker, even non-existent, road networks. Panama took the lead in addressing this situation in 1929, inviting Central American nations, Mexico and the U.S. to discuss locating the road north from the Panama Canal. When the U.S. provided \$50,000, reconnaissance surveys began in Panama, Costa Rica, Nicaragua, Guatemala, and Honduras. From 1930-1933, engineers from the U.S. Bureau of Public Roads (BPR) conducted almost 900 miles of location surveys focused upon the gaps between existing highways. Their report concluded the road from Panama to the United States, now designated the Inter-American Highway, could be completed for \$51 million. President Franklin Roosevelt quickly asked Congress for \$5 million in 1934; he received \$1,075,000 for additional surveys and bridges.

With these funds, BPR officials and local engineers conducted additional surveys from 1935-1939, in the process training road builders in Panama, Nicaragua, and Honduras. The vast majority of the money went to bridge projects, however, and three suspension spans became the signature projects. These included the Rio Tamasulapa bridge, a 486-foot eyebar-chain suspension span in Guatemala, the 787-foot Rio Chiriqui bridge in Panama, and the 1,088-foot Rio Choluteca bridge in Honduras, composed of a pair of 330-foot suspension spans. These impressive bridges could not disguise the poor condition of Central American roads and the long gaps in the system. Time magazine reported in 1936 that in Nicaragua *"the 214 miles of Inter-American Highway are universally bad. Costa Rica is next, with 356 miles, mostly impassable trail."*

A somewhat different story was emerging in South America. While Time's writer found significant gaps, most nations were making progress on their sections of the Pan American system using their own resources. By the late 1930s Venezuela boasted a good road system, and the capitals of Colombia, Venezuela and Ecuador were linked in dry weather by the Bolivar International Highway. In 1938, Peru had an unimproved road running the entire length of the country. A new highway connected the Peruvian border with Santiago in Chile, and another road crossed the Andes and joined paved roads into Buenos Aires.

Road building in Central American, however, depended upon U.S. funding. Certainly the U.S. had interests in the region, exemplified by the United Fruit Company and the Panama Canal. Moreover, the Pan American Highway

fit into President Franklin Roosevelt's *"Good Neighbor Policy"* of improving international relations. But limited funds restricted the post-1935 surveys while the big bridges had minimal impacts. By 1938, U.S. interest in the highway was flagging.

The onset of World War II, however, prompted the U.S. to reassess the project's significance. As a result, new funds were authorized in 1938 and 1939, and U.S. road engineers went to El Salvador, Costa Rica, Venezuela, Ecuador and Colombia. U.S. diplomats argued military defense was merely an extension of Pan Americanism and hemispheric unity. As one official explained in 1941, *"... the unfinished Pan American highway will soon assume a major role in the defense of the Americas; and the vision and hope of Simon Bolivar may become an actual reality."* U.S. support grew for several reasons. First, a commitment to completing the road could signal U.S. determination to Latin American countries at a time of crisis. Additionally the road offered an alternative to ocean shipping threatened by German submarines, and insured overland access to the Panama Canal. The attack on Pearl Harbor finally ended discussion and the U.S. launched a crash construction program in 1942.

The U.S. Army accepted the assignment to open a basic road by April 1943 at an estimated cost of \$26 million. Army engineers were at work by June 1942, but very difficult terrain and political difficulties slowed their efforts. The road was far from finished by mid 1943, when the strategic transportation picture began changing as the German submarine threat

les ingénieurs avaient dépensé 36 millions USD. Les ingénieurs du BPR, restèrent sur place et supervisèrent quant à eux des opérations d'aménagements sur 540 km. Ce programme, mené par les États-Unis, permit de faire la différence. À la fin de la guerre, le Salvador faisait état de seulement 33 km difficiles à parcourir. Près de 600 km du Canal de Panama à la frontière du Costa Rica étaient revêtus ; un itinéraire routier tout temps traversait presque tout le Guatemala ; 1850 km furent mis en service au Mexique, et seulement quelques coupures persistaient au Costa Rica et au Guatemala.

La Route panaméricaine en Amérique du Sud connut également des améliorations. En Colombie, la plupart de la route fut mise en service, avec des travaux de prolongement vers Cartagène sur la côte. Au Venezuela, les 1176 km de la Route panaméricaine servaient d'axe principal est-ouest. L'Équateur avait aménagé 910 km sur 1244 km et l'ensemble des 3424 km du Pérou était praticable en toute saison. En Bolivie, seulement un tiers des 1253 km de l'itinéraire consistait en une route tout temps, mais le Chili avait achevé la plupart de son tronçon. L'Argentine possédait le plus grand linéaire de Route panaméricaine sur 5233 km, avec des radiales reliant Buenos Aires aux capitales du Chili, de la Bolivie, du Paraguay et du Brésil. Les 611 km de l'Uruguay étaient presque entièrement revêtus. D'autre part, le Brésil procédait à l'aménagement de ses 2743 km de Route panaméricaine. Comme c'était le cas auparavant, ces pays utilisaient presque exclusivement leurs propres ressources pour mener les travaux. Les réunions des responsables routiers de tous les pays panaméricains étaient indispensables pour maintenir la bonne coordination des efforts engagés par les pays.

La période d'après guerre montra encore une fois que les projets d'Amérique centrale dépendaient de l'engagement des États-Unis lorsque les enjeux de politique intérieure interrompirent le programme de construction après 1945. Plusieurs membres du Congrès se plaignaient du fait que le programme de construction adopté pendant la guerre s'était soldé par un échec coûteux et un gaspillage d'argent public, et ils s'opposèrent donc à tout nouveau financement de 1947 à 1949. En conséquence, les chantiers furent interrompus au Honduras, au Costa Rica et au Salvador. Ils furent poursuivis au Panama, au Guatemala et au Nicaragua seulement parce que ces pays n'avaient pas dépensé tout leurs budgets.

Les financements reprirent en 1950 en raison de la nouvelle donne géopolitique de la Guerre froide, qui incita le gouvernement des États-Unis à revoir sa politique en Amérique centrale et du Sud. Dès 1950, le Département d'État défendit le programme de la Route panaméricaine pour favoriser la croissance économique, la stabilité politique et l'unité hémisphérique. Ces arguments étaient

en cohérence avec les justifications de l'aide au développement extérieur et des programmes de coopération technique, en tant que moyens pour lutter contre le communisme. À cet égard, la construction routière y jouait une large part, avec l'envoi d'ingénieurs routiers dans de nombreux pays d'Amérique latine : Bolivie, Venezuela, et Équateur (1947-1949) ; Pérou (1950-1952) et Colombie (1951). Les budgets pour la construction furent finalement débloqués à nouveau en faveur de l'Amérique centrale en 1951, mais l'ampleur de la coopération changea en 1955 quand le Président Dwight Eisenhower proposa d'achever la Route panaméricaine en trois ans. Ce calendrier semblait réalisable puisque même en 1950, 63% de la route interaméricaine au nord du Panama étaient revêtus et 29% étaient praticables tout-temps. À la suite d'une demande d'Eisenhower d'une enveloppe budgétaire pour la construction des sections manquantes et pour des aménagements, le congrès vota un budget de 118 millions USD. En 1957, un tronçon très difficile au Costa Rica et un tracé encore plus difficile traversant le Canyon de Salegua au Guatemala étaient en construction. Le 9^e Congrès de la Route panaméricaine tenu à Washington, DC, en avril 1962 célébra l'achèvement de la route panaméricaine en Amérique centrale, soit 4287 km de route revêtue et 770 km de route en gravier.

Pour de nombreuses sections de route, il était devenu nécessaire de les élargir et d'assurer un meilleur drainage. En outre, de nombreux ponts étaient inadaptés. Pour ces opérations de remise en état, achevées en 1973, les États-Unis apportèrent un budget supplémentaire de 32 millions USD. Il ne restait plus qu'un tronçon difficile dans la jungle du Panama. Après plusieurs études, le Panama et la Colombie travaillèrent de part et d'autre, sur de courtes sections. Cependant, en 1979, la participation des États-Unis fut interrompue face à la crainte de la propagation de la fièvre aphteuse bovine en Amérique centrale, puis en Amérique du Nord. Récemment, ce sont les préoccupations environnementales sur les espèces menacées qui ont empêché les travaux. Le chaînon manquant de 87 km ne sera probablement pas construit et il n'existe aucun projet de terminer ce dernier segment de la Route panaméricaine.

Quel bilan pour la route panaméricaine ? Les succès les plus évidents sont le développement économique et social, le transfert de technologie favorisé ainsi qu'une meilleure unité hémisphérique. À de nombreux égards, la Route panaméricaine constitue un triomphe technique, bien que les services de transport qu'elle apporte se situent davantage au niveau local et national, qu'au niveau international. Mais les avancées politiques, en particulier pour ce qui concerne le panaméricanisme, sont peut-être plus importantes, malgré les obstacles survenus au gré des changements géopolitiques.#

eased. In September 1943, the Army began demobilizing its engineering staff, which had constructed 600 miles of partially passable pioneer road and improved other sections. In fifteen months, the engineers expended \$36 million. BPR engineers remained behind and oversaw an additional 333 miles of improvements. The U.S. program made a real difference. By war's end, El Salvador reported only 21 miles were difficult to travel; Honduras and Nicaragua had 19 and 75 miles of road impassable during the rainy season. Almost 375 miles from the Panama Canal to the Costa Rican border were paved, an all-weather route existed across most of Guatemala, and 1,150 miles were open in Mexico, but a few gaps remained in Costa Rica and Guatemala.

The Pan American Highway in South America also was improved. Most of the highway in Colombia was open, with work underway on extensions to Cartagena on the coast. In Venezuela the 731 miles of the Pan American Highway functioned as the primary east-west artery. Ecuador, had improved 565 of 773 miles, and all 2,128 miles in Peru were passable in all seasons. Only a third of Bolivia's 779-mile route consisted of all-weather road, but Chile had completed most of its road. Argentina had the largest section of Pan American Highway (3,252 miles), with roads radiating from Buenos Aires to the capitals of Chile, Bolivia, Paraguay, and Brazil. Of Uruguay's 380 miles, almost all were paved. And Brazil was improving much of its 1,705 miles of Pan American Highway. As before, these countries relied almost exclusively upon their own resources. Meetings of the highway officials from all of the Pan American nations were vital to maintaining coordination of national efforts.

The postwar period demonstrated again how projects in Central America depended upon the commitment of the United States when domestic politics disrupted the construction program after 1945. Several Congressmen complained the wartime construction program had been an expensive, wasteful failure and they blocked new funding from 1947 through 1949. As a result, construction ground to a halt in Honduras, Costa Rica, and El Salvador. Work continued in Panama, Guatemala and Nicaragua only because they had not spent all available funds.

A resumption of funding came in 1950 because the new geopolitics of the Cold War again prompted U.S. officials to reassess their approach to Central and South America. As early as 1950, the State Department advocated the Pan American Highway program as a means of promoting economic growth, political stability and hemispheric unity. Those arguments matched the emerging justifications for foreign aid and technical assistance programs as mechanisms for fighting communism. Road building was a large element here, with highway engineers appointed in many Latin American countries Bolivia, Venezuela, and Ecuador (1947-1949); Peru (1950-1952), and Colombia (1951). Construction funds finally began flowing to Central American again in 1951, but the scale of assistance changed in 1955 when President Dwight Eisenhower proposed completing the Inter-American Highway in three years. This timetable seemed feasible, since even in 1950, 63 percent of the Inter-American Highway north from Panama was paved and 29 percent was all-weather road. Eisenhower asked for funds to close the remaining gaps and make improvements and Congress authorized \$118 million. By 1957, a very difficult section in Costa

Rica and an even more challenging road through Salegua Canyon in Guatemala were under construction. The 9th Pan American Highway Congress in Washington, DC, in April 1962 celebrated the completion of the Pan American Highway through Central America, which consisted of 2,664 miles of paved and 478 miles of all-weather graveled highway.

Many sections of the highway needed to be widened and better drained and many bridges were inadequate. The U.S. provided another \$32 million in matching funds for these updates, which were finished by 1973. Only a difficult gap in the Panama jungle remained. After several surveys, Panama and Colombia worked from either end on short sections. But in 1979, U.S. participation was halted by fears a completed road could spread cattle hoof-and-mouth disease into Central and North America. More recently environmental concerns about endangered species have prevented construction. The 87 km gap is not likely to be closed, as no plans exist to complete this last piece of the Pan American Highway.

So what has the Pan American Highway accomplished? The clearest successes have come in terms of economic and social development, the facilitation of technology transfer, and the encouragement of hemispheric unity. In many ways the road is a technical triumph, although the transportation services it provides are more local and national than international in nature. But the political accomplishments, despite being buffeted by changing international climates are perhaps more significant, especially within the framework of Pan Americanism.#