

LOS TRANSPORTES EN TIEMPO DE CRISIS

- Por el Coronel François Menonville-
De la "Revue de Defense Nationale" de
Abril de 1972.
(Traducido por el Departamento de In-
formación).



Agosto-Sept., 1972

BOLETIN DE INFORMACION NUM.66-V

El autor, que pertenece a la Comisaría General de Transportes, describe la organización de los transportes de defensa tal como está concebida por la ordenanza de 7 de Enero de 1.959 y da una idea de su eventual desarrollo en tiempo de crisis. Entre las medidas, según él deseables, para mejorar la seguridad y eficacia operativa, preconiza la instauración de un sistema que concluya la integración de las funciones de transporte y de circulación, lejos aún de ser realidad en todos los ámbitos terrestres, aéreos y marítimos. Sin embargo, sus puntos de vista no comprometen a las autoridades responsables de estos problemas.

En 1.942, la amplitud y el ritmo de las operaciones militares del III Reich en los grandes espacios rusos se basan en el ferrocarril y, sobre todo, en la carretera. La red de carreteras es miserable, las condiciones meteorológicas la hacen frecuentemente impracticable. En noviembre, el VI Ejército alemán, en situación arriesgada entre el Don y el Volga tras la pérdida del puente de Kalatsch, sobre el Don, indispensable para sus aprovisionamientos, se ve apremiado, bien a abrirse paso hacia el suroeste, bien a resistir sobre las posiciones alcanzadas. El VI Ejército necesitaba un aprovisionamiento diario de seiscientas toneladas. La Luftwaffe, comprometida en la batalla del Mediterráneo, la proveía de menos de la cuarta parte. El medio aéreo no podía procurar a Von Paulus la movilidad táctica esperada: tenía que capitular.

Este caso revela cuales pueden ser las consecuencias, al nivel de un Ejército en campaña, de una decisión estratégica basada sobre cálculos prematuros, el sistema de "transportes a petición", y una logística improvisada. Las consecuencias de esa batalla histórica, presentes en la memoria, hacen pensar en las dificultades que en tiempo de crisis tendría una nación que no tuviese previstos ni organizados sus transportes en tiempo normal. De estos depende, en efecto, principalmente, el éxito de los Ejércitos y la supervivencia de las poblaciones.

¿Son objeto de previsiones aceptables nuestros transportes de tiempo de crisis? Para juzgar sobre esto, el presente estudio se propone describir el panorama de las medidas ya tomadas y llamar la atención sobre aquellas cuya adopción parece deseable. Nuestras reflexiones se dirigen sobre las previsiones a corto y largo plazo. Muestran que los problemas de transportes en tiempo de crisis deben ser resueltos en el

marco de un sistema de conjunto que combine todos los modos de transporte, organizando su circulación, empleando los medios requeridos en función de las prioridades a satisfacer y aplicando a escala nacional una concepción centralizada; todo ello basado en una rigurosa aplicación del principio de economía de fuerzas, pero dando opción a una ejecución descentralizada.

CONCEPCION DE LOS TRANSPORTES DE DEFENSA

Por "transportes de defensa" se entienden aquellos necesarios en tiempos de crisis para el sostenimiento de la vida económica del país y aquellos que fueran necesarios para los Ejércitos y que no pudieran satisfacerse por sus propios medios. Es pues necesaria una organización de conjunto, cuya concepción emana de los principios dictados por la ordenanza de 7 de enero de 1959; que dice que la defensa debe ser global, permanente, coordinada.

Para desempeñar su misión, la organización de los transportes de defensa debe satisfacer los imperativos siguientes:

- poder actuar en todo momento y especialmente en los períodos de tensión, incluso cuando aún no hubiera sido decretado el "estado de alerta";
- prestar a los Ejércitos el apoyo de transporte solicitado y dotarles de la libertad de movimiento indispensable para la ejecución de sus planes;
- poder emplear los medios requeridos en función de las posibilidades;
- salvaguardar los medios en previsión de las situaciones de dispersión y desvío de rutas.

No es suficiente definir las funciones a asumir, es preciso también, para cada una de ellas, designar una autoridad responsable y prever la coordinación de sus acciones.

Al reflexionar sobre los obstáculos a superar se impone una idea: las vulnerabilidades de los diversos medios de transporte y de las infraestructuras correspondientes no pueden hacerse sentir en todas partes a la vez y en el mismo grado. De aquí resulta que la organización de los transportes de defensa debe permitir el empleo flexible y combinado de los diversos medios en función de las vulnerabilidades y los daños del momento.

Para efectuar los transportes necesarios, la nación dispondrá en tiempo de crisis, además de los medios militares que deban ser reforza

dos, del parque civil establecido por razones de economía en tiempo de paz. La ordenanza de 1959 prevé, en efecto, que las empresas privadas como los servicios públicos deben participar en la preparación de la defensa bajo la dirección de su ministro correspondiente.

Los medios civiles de transporte marítimo, aéreo y de superficie dependen de las realizaciones dictadas por la ley de la oferta y la demanda en materia económica, y no por los imperativos de defensa. Esto puede ser deplorable pero es un hecho que hay que aceptar tal como se presenta.

Para darse una idea de la importancia de estos medios, diremos que en tiempos normales la S.N.C.F. (Sociedad Nacional de Ferrocarriles) transporta 67.000 millones de toneladas-kilómetro, anualmente, y que por carretera se mueven 60.000 millones y por vías navegables interiores 14.000 millones. La flota mercante comprende 552 buques oceánicos de los que 136 son petroleros. Nuestra flota aérea civil permite transportar 70.000 personas a 1.000 kilómetros en un día. Disponemos así de medios importantes.

He aquí reunidos los elementos principales del problema: misión a desempeñar, obstáculos a superar, valor de los medios. Ahora examinaremos las disposiciones tomadas por el legislador.

LA ORGANIZACION CIVIL Y MILITAR DE LOS TRANSPORTES DE DEFENSA

La ordenanza sobre la defensa del 7 de enero de 1959, los decretos 62-729, del 29 de junio de 1962, sobre la defensa económica, y 65-1103, del 15 de diciembre de 1965, relativa a la organización de los transportes para la defensa han instituido en principio la responsabilidad del Ministro de Transportes en esta materia (1). La autoridad militar no ejerce su mando mas que en las zonas donde se desarrollen las operaciones o en los casos excepcionales; por regla general es un usuario privilegiado. Al Ministro de Transportes le corresponde tomar o convocar en todo momento las medidas adecuadas para preparar la reunión y utilización de todos los medios civiles de transporte y su adaptación a las necesidades de la defensa, y de establecer las prioridades de transporte.

En tiempo de paz, el Ministro de Transportes no juega sino un papel tutelar, no dirigiendo transporte alguno. Para llevar a cabo su misión en tiempo de crisis cuenta con dos organismos existentes en tiempo normal y de composición interministerial:

(1) Sin la responsabilidad de la circulación por carretera, por consiguiente sin integrar transportes y circulación.

- un órgano de dirección, la Comisaría General de Transportes,
- un órgano consultivo, el Comité de Transportes.

La Comisaría General de Transportes se encarga de prever en tiempo normal las medidas sobre el estado de alerta y de movilización del personal y del material, de evaluar las necesidades generales en transportes de defensa, de elaborar los planes correspondientes, de preparar las decisiones ministeriales a tomar en el delicado período de transición del tiempo de paz al de guerra.

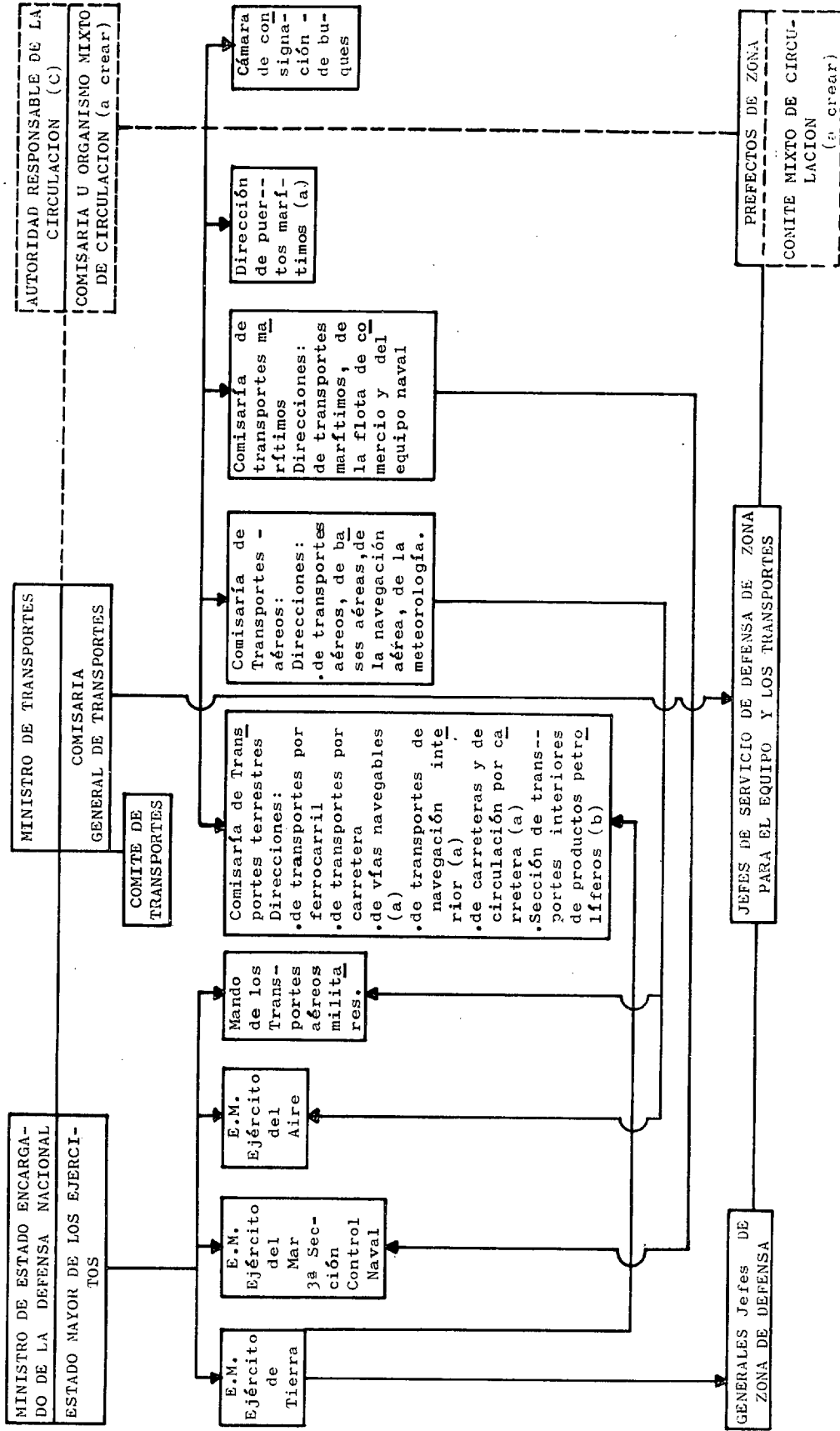
La composición y el lugar preeminente de la Comisaría General de Transportes en el sistema conjunto transporte-circulación al que es -- preciso, a nuestro juicio, desembocar, se ponen de evidencia en el esquema número uno. Con este fin hagamos algunos comentarios. Señalemos en primer lugar que los organismos encargados mas especialmente de las cuestiones de defensa en el Ministerio de Transportes y el de Equipo y Vivienda están integrados, afortunadamente, tanto en el escalón central como en los subordinados. Las Comisarías de Transportes Terrestres, Marítimos y Aéreos son organismos especializados, consagrados a la defensa, que disponen de un núcleo activo permanente. El legislador, efectivamente ha estimado que las Direcciones de tiempos de paz tienen demasiadas preocupaciones corrientes para consagrarse suficientemente a la preparación de la defensa. En caso de aplicación de los artículos 2 y 6 de la ordenanza del 7 de enero de 1959 (1), la defensa pasa a ser la preocupación principal.

Las Direcciones de tiempo de paz están encabezadas por las Comisarías según indica el esquema nº 1. La Dirección de Puertos Marítimos presenta un caso particular: depende directamente de la Comisaría General.

Hay que subrayar también que la Comisaría General dispone de un oficial general, Comisario General Adjunto, calificado para suplirle en el enlace permanente con el Estado Mayor de los Ejércitos, mientras que los Comisarios están secundados por oficiales superiores de los tres Ejércitos. De tal forma que en materia de transportes los centros de decisión civil y militar actúan uno al lado de otro, y la unidad de concepción está asegurada. Los demás ministerios están ampliamente asociados por medio del Comité de Transportes en el que ellos participan, y por consiguiente debe ser subrayado el papel consultivo para la preparación de todos los textos reglamentarios.

(1) Artículos que previenen diversas medidas, pudiendo llegar hasta el "estado de alerta" y la movilización general en caso de amenaza.

SISTEMA CONJUNTO "TRANSPORTES - CIRCULACION"



(a) Proviene del Ministerio de Equipo y Vivienda.
 (b) Proviene del Ministerio de desarrollo industrial y científico.

EMPLEO DESCENTRALIZADO DE LOS TRANSPORTES DE DEFENSA

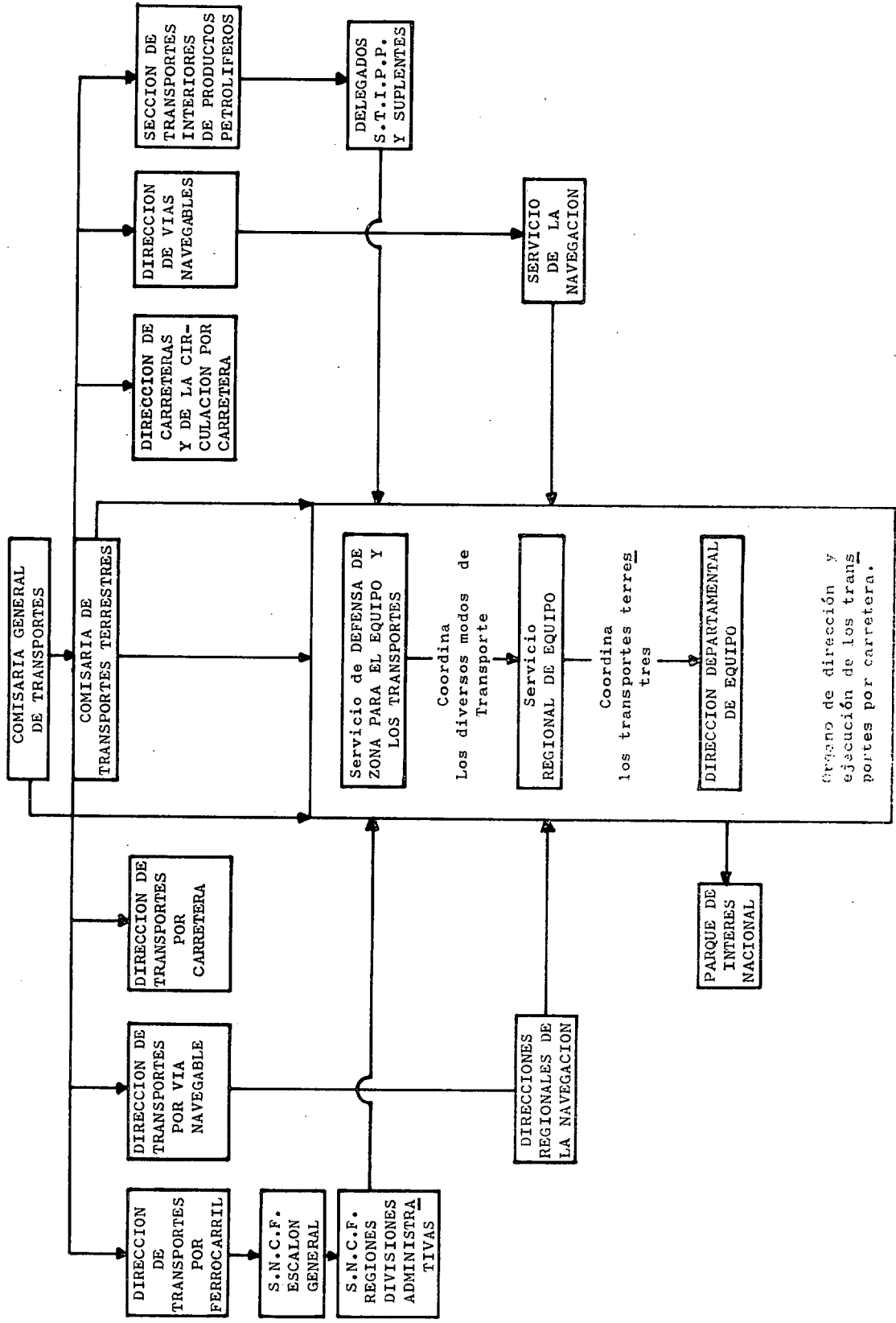
El decreto 71-421 del 22 de mayo de 1971 tiene por objeto las medidas necesarias para el empleo descentralizado de los transportes de defensa. Pasemos a indicar las disposiciones fundamentales. En cada zona de defensa los Ministros de Transportes y Equipo designarán conjuntamente un "jefe de servicio de defensa de zona para el Equipo y los Transportes". Estará encargado de dirigir, bajo la autoridad del prefecto de zona, y en función de las instrucciones de la Comisaría General de Transportes, la acción, en lo concerniente a la defensa, de los jefes de los servicios regionales (1) del Equipo y de los directores departamentales del Equipo. Coordina también las actividades de defensa de los jefes de servicios marítimos, de los directores de complejos portuarios y de los jefes de servicio de la Aviación Civil. Esta organización esquemática es objeto de adaptaciones habida cuenta de la situación geográfica de las zonas de defensa, algunas porque juegan un papel marítimo importante, otras por tener un carácter esencialmente terrestre, mientras que otras están a caballo entre dos regiones aeronáuticas civiles, etc.

La coordinación de los diversos modos de transporte incumbe a los jefes de servicio de defensa de zona, la de los transportes de superficie es más especialmente de la competencia de los jefes de los servicios regionales. En cuanto a los directores departamentales, dirigen los transportes por carretera y todas las operaciones que atañen a la infraestructura de las carreteras, y organizan y emplean el "Parque de interés nacional" (P.I.N.). Se denomina así no solamente al montante permanente de vehículos, sino a la posibilidad censada y estructurada de utilización económica de los medios nacionales de transporte por carretera. Breve y esquemáticamente es descrito el sistema de transportes de defensa del que cada zona de defensa tiene la responsabilidad de actuar, y del que el esquema nº 2 muestra el mecanismo de los transportes terrestres.

Así concebida, esta organización parece lógica. Para hacer frente, con un rendimiento satisfactorio, a las necesidades de los tiempos de crisis, es preciso utilizar las estructuras de tiempo de paz constituidas por la sólida jerarquía de empresas centralizadas como la S.N.C.F. y las compañías marítimas y aéreas, y por los recursos muy fragmentados ofrecidos por la multitud de transportes por carretera que no pueden ser activados más que en un marco muy descentralizado. Sin negar los progresos aportados por esta organización, no hace falta ocultar que el sistema de los transportes de defensa comporta aún ciertas imperfecciones cuya eliminación reclama medidas de orden reglamentario.

(1) Es decir, el escalón de las circunscripciones de acción regional. Los servicios de Equipo (servicios regionales, direcciones departamentales) son los resultantes de la fusión de los antiguos servicios de Puentes y Caminos y de la Construcción.

ORGANIZACION DESCENTRALIZADA DE LOS TRANSPORTES DE DEFENSA



DISPOSICIONES DESEABLES

LOS PROGRAMAS Y PLANES DE TRANSPORTES QUE NECESARIAMENTE EMANAN DE AQUELLOS CONCERNIENTES AL ABASTECIMIENTO.

En efecto, no es suficiente con que la organización prevista para los transportes de defensa y las medidas de puesta en funcionamiento tales como las que acabamos de describir sean aceptables, es preciso además que los elementos necesarios para el establecimiento de los programas y planes de transporte no falten. Dicho de otra forma, es preciso que estos últimos tengan un contenido concreto.

Antes de examinar este punto, es menester aclarar un posible malentendido en cuanto a los términos empleados. En el lenguaje del VI Plan, la palabra plan designa un estudio preventivo a largo plazo definiendo las finalidades, fijando las metas y los objetivos. Por programa se entiende el estudio detallado de una sección del Plan, aplicándose a un vencimiento intermedio. Por el contrario, en la terminología usual en los transportes y abastecimientos, la palabra plan está ligada a la noción de las disposiciones adoptadas con miras a la ejecución, y el término programa a la de aquellos objetivos a alcanzar en el curso de un período determinado.

Los planes de transporte a corto plazo y los programas de transporte para más largos períodos deben emanar de planes y programas de abastecimiento. En función de estos debe ser calculada la eficacia del sistema de transportes.

Indudablemente, no es posible planificar todo; sin embargo, es preciso que los transportes más urgentes, aquellos esenciales para la defensa, sean objeto de programas, de planes, sobre todo si se quieren ganar los tiempos requeridos por la toma de decisión y la ejecución. O ese nivel de preparación estará lejos de ser alcanzado.

En el actual estado de cosas, la casi totalidad de las necesidades se expresarían en forma de "misiones a petición". El caso histórico del ejército de Von Paulus que hemos referido al principio refleja las lamentables consecuencias de este proceder. Esta situación de hecho proviene de que los organismos encargados de establecer los programas de abastecimiento para los tiempos de crisis estiman que no están capacitados para establecerlos. Nosostros no minimizamos la complejidad del problema, sin embargo para medir las terribles consecuencias de esa falta de organización, tomemos el ejemplo de nuestro abastecimiento de carburantes.

Los productores del petróleo bruto recibido por Francia, en 1970, por vía marítima, fueron Oriente Medio con 45 millones de toneladas, Libia con 17,5 millones, Sahara con 26, América del Sur 2,5, Nigeria 5,5, Gabón 1,6 y la URSS 1,4. Si nuestros barcos se vieran obligados a no tocar ciertos puertos de carga situados en una zona de disturbios, el Ministerio de Transportes tendría que conciliar la salvaguardia de los transportes y el mantenimiento de las corrientes comerciales. Debería aconsejar a los armadores, incluso antes de que las medidas imperativas del control naval fueran adoptadas, sobre los destinos a dar a los barcos.

La elección necesaria no puede ser decidida rápidamente por el grupo de alerta de los transportes marítimos en el que el Ministerio de Desarrollo Industrial y Científico está representado, mas que en función del conocimiento de nuevos proveedores capaces de abastecer a nuestros barcos. La previsión de programas de abastecimiento para tales eventualidades es misión del Comité consultivo de carburantes, según lo establece el artículo 7 del decreto 62-729 del 29 de junio de 1.962 relativo a la defensa en el campo económico, que ha reemplazado a la Comisión de defensa nacional de los carburantes.

Con respecto a este punto de nuestro estudio, es conveniente examinar las disposiciones adoptadas para facilitar el encauzamiento de los transportes.

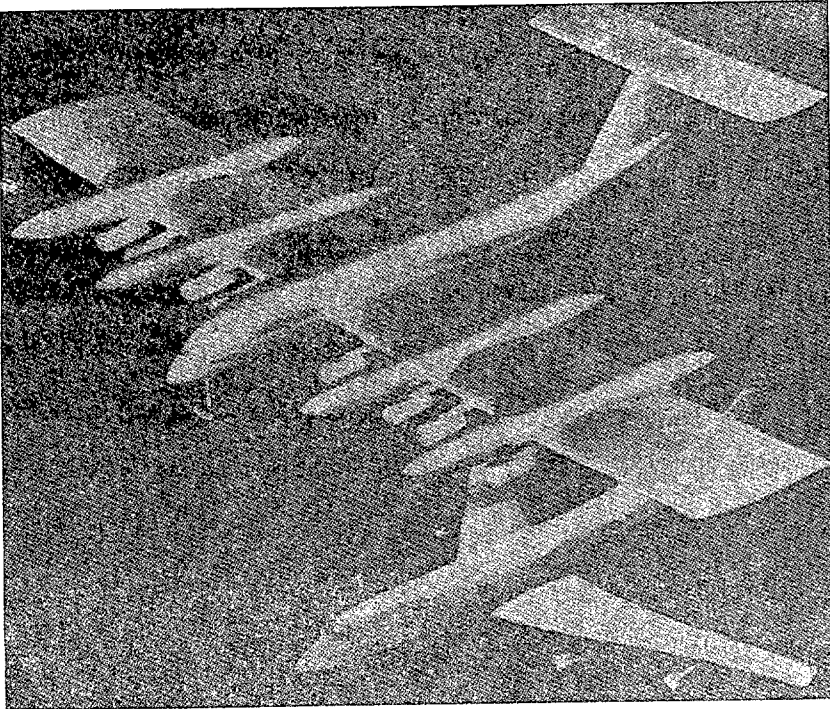
EL ENCAUZAMIENTO DE LOS MOVIMIENTOS Y TRANSPORTES

- por mar

Hasta una fecha reciente los océanos y los mares estaban dominados por las flotas aliadas. Nuestros barcos no eran de hecho vulnerables más que en los puertos; se podría estimar que semejante ataque sobrepasaba el umbral crítico de agresividad justificable a nuestra respuesta nuclear estratégica. Por el contrario, un ataque en alta mar con la ayuda de submarinos se presentaría en condiciones diferentes que no permitieran caracterizar tan netamente la agresión como para poder definir con certeza al agresor. El considerable y reciente desarrollo de las amenazas submarinas impone a nuestro país el tener, a escala mundial, un dispositivo de control naval, dependiente de la Marina Nacional y capaz de dar la alerta a nuestros barcos mercantes y de tomar en el momento oportuno las medidas de protección. Una organización análoga, de control civil, permite difundir a los armadores y a los comandantes de los barcos mercantes las instrucciones del Ministro de Transportes sobre los transportes a efectuar. Los estudios necesarios para la coordinación de la acción del Estado Mayor de la Marina y de la Comisaría de los transportes marítimos así como la de sus mandos y organismos subordinados están en marcha; ellos permitirán garantizar la seguridad de los barcos mercantes.

- por aire

La necesidad de la integración de los dispositivos civiles y militares de circulación aérea es evidente. Así mismo, la prevención de accidentes y la activación de los medios de fuego destinados a oponerse a la violación del espacio aéreo nacional son necesarios. Las restricciones de circulación, la definición de las zonas prohibidas, la atribución de las prioridades de vuelo son indispensables. Estos problemas son complejos, mas el que el fin a alcanzar no admita discusión alguna hace que requieran soluciones técnicas a adoptar rápidamente.



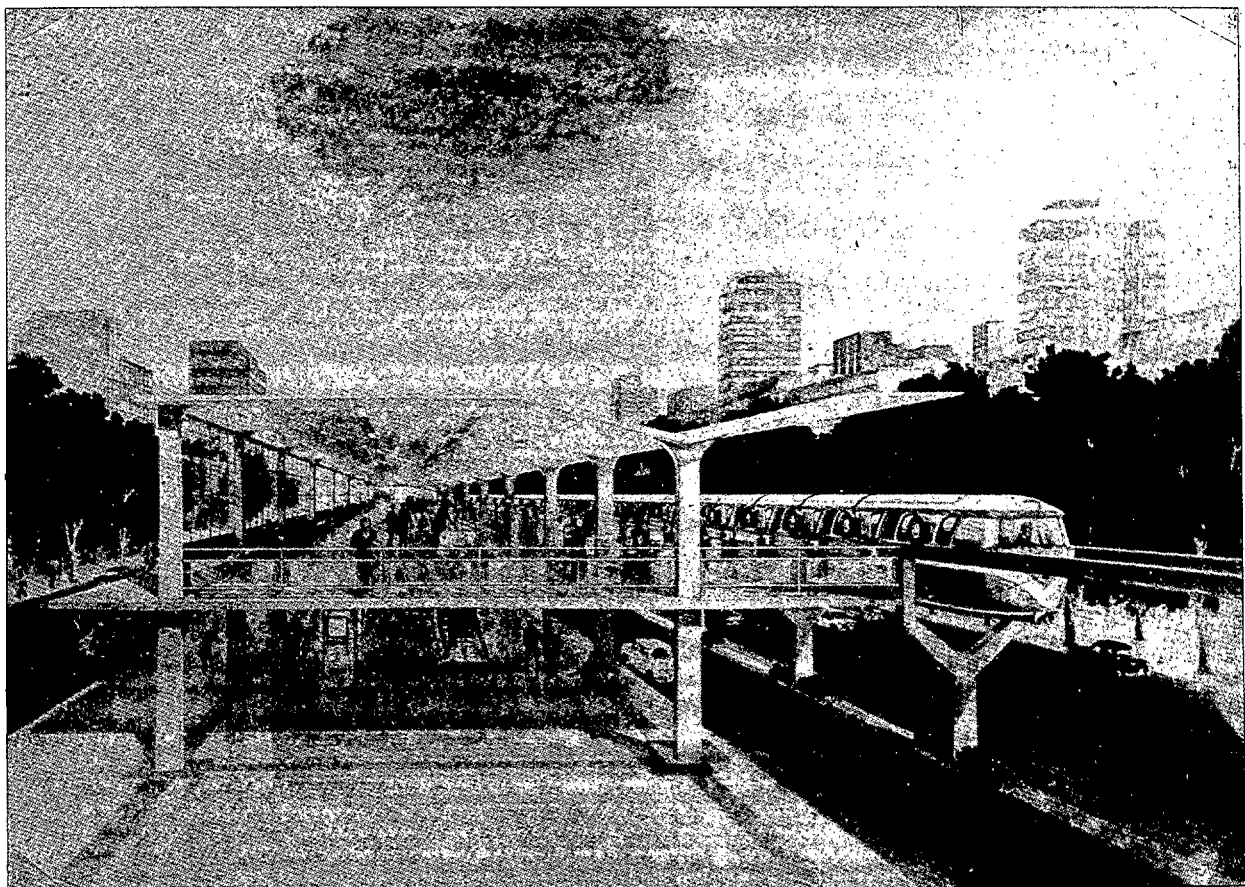
El aparato de arriba es el avión petrolero diseñado por la firma Boeing. Abajo, uno de los "Jumbos" actuales.

gada a todos para circular sin limitaciones en períodos de tensión provocaría el "bloqueo" de los movimientos operativos. Los itinerarios necesarios para estos movimientos deben ser , por consiguiente, reservados a toda costa, mientras que las otras vías que deben ser asignadas para los movimientos de población se limitarán por otra parte al máximo. De todas formas, militares y civiles están llamados a utilizar la misma infraestructura y los planes de circulación deben aplicarse a todas las categorías de usuarios, civiles y militares.

- por tierra

Si los dominios de la circulación por mar y aire requieren soluciones técnicas, aquel de la circulación por carretera plantea además la cuestión de la disciplina de los múltiples usuarios, problema difícil que justifica por sí solo el establecimiento de una organización sólida y experimentada.

El parque de automóviles francés se duplicará de aquí a 1985. A pesar de la construcción de nuevas autopistas las dificultades subsistirán. El simple sentido común indica que la libertad otorgada



El tren vertebrado del futuro

La resolución de estos problemas implica una doctrina de acción, cuya clave se encuentra en las primeras palabras de la ordenanza del 7 de enero de 1959: "La defensa tiene por objeto garantizar en todo tiempo, en todas las circunstancias y contra toda forma de agresión la seguridad y la integridad del territorio así como la vida de la población". Sería pues deseable que la organización de la circulación para la defensa emanara de aquella de tiempo normal, de manera que pueda funcionar en tiempo de alerta en el período susceptible de proceder a la aplicación de los artículos 2 y 6 de la ordenanza sobre la defensa. Igualmente, sería estupendo que asegurara una perfecta coordinación entre la organización de los movimientos, los transportes y la explotación, y el mantenimiento de la infraestructura. Lo ideal sería un sistema único - transportes-circulación-entretenimiento de las comunicaciones. En su defecto, sería preciso al menos un sistema de circulación complementario de aquellos transportes de defensa anteriormente mencionados.

Las oportunas medidas deberían proximamente ser objeto de textos relativos a la organización de la circulación por carretera para la de-

fensa, definiendo esta organización y situándola bajo una tutela ministerial. En 1961, el Primer Ministro había decidido que el Ministro del Interior coordinaría, en el campo de la circulación por carretera para la defensa, los estudios llevados a cabo por los tres departamentos del Interior, de Obras Públicas y Transportes, y de los Ejércitos.

Después ciertos antecedentes han cambiado. El ministerio de Obras Públicas y Transportes ha sido dividido en dos departamentos, el de Transportes y el de Equipo y Vivienda. La carretera cumple cada vez peor con su función, los problemas de la circulación por carretera son cada día más difíciles tanto para el Ministerio del Interior que asume con el apoyo de la gendarmería nacional las responsabilidades de policía, como para el Ministerio de Equipo encargado de la ordenación de nuevas carreteras y del entretenimiento del conjunto de la red. Para hacer frente a las dificultades, el Ministro de Equipo está comprometido desde 1968 en una política de perfeccionamiento de la circulación por carretera basada en la explotación científica de las posibilidades de las carreteras. Esta nueva política realizada con los créditos de tiempo normal, en provecho de la economía general, está encaminada a facilitar la organización de la circulación de defensa.

Por otra parte, los ejércitos tienen necesidad de profesar, en materia de circulación, por carretera, de defensa, un papel preponderante en la fijación de prioridades y de disponer, en ciertas circunstancias, de poderes particulares en las zonas de operaciones. Finalmente es preciso recordar que mientras se ejerza sobre la red de carreteras una coparticipación de responsabilidades y de poderes, se darán en una misma zona geográfica dos autoridades, dos sistemas de circulación, uno civil y otro militar. Además como la noción de zona de los ejércitos no está muy definida legalmente, la confusión es aún mayor. El esperado decreto debería acabar con estos errores simplificando e integrando las misiones y los medios de los servicios especializados de los Ministerios del Interior, de Transportes, de Equipo y de los Ejércitos.

En función de estos elementos, en el momento de la elaboración del decreto sobre la circulación para la defensa, el gobierno tendrá dos decisiones fundamentales que tomar:

- elegir la autoridad gubernamental responsable de la circulación de defensa y encargada de garantizarle la dirección de conjunto,
- fijar las condiciones de fusión de las prioridades de circulación de los movimientos y transportes civiles y militares.

Como ya se ha previsto para los transportes de defensa, en ciertas circunstancias, la dirección de la circulación por carretera podría remitirse al Ministro de Estado encargado de la Defensa Nacional en las zonas fijadas y por un tiempo determinado. El Ministro de Transportes -

seguiría siendo responsable de la utilización de todos los medios civiles de transportes, de la elaboración de los planes de transportes, y de las decisiones relativas a las prioridades de atribución de los medios de transporte, siendo la autoridad militar responsable de sus propios planes de transporte y de circulación.

Había que recordar igualmente que los responsables de la circulación en su circunscripción son normalmente los prefectos de zona y aquellos en que recaen las responsabilidades de defensa en materia de circulación por carretera. Esta expresión deja la puerta abierta a una evolución de las responsabilidades de los diversos prefectos. Teniendo en cuenta las reducidas dimensiones de un departamento, parece efectivamente que no es sino en el escalón de la zona de defensa donde se puede establecer un plan y llevar a cabo una maniobra de la circulación. Bien entendido que la autoridad militar pasaría a ser responsable de la circulación por carretera en caso de emplantarse las disposiciones del último párrafo del artículo 17 y del artículo 24 de la ordenanza sobre la defensa (1).

La autoridad gubernamental responsable podría estar asistida por un ejecutivo capaz de preparar las normas, los planes, y de organizar su puesta en vigor. Este órgano podía ser una Comisaría para la circulación por carretera, civil y militar, existente en todo tiempo.

A nivel de los prefectos competentes, y de forma permanente a nivel de los prefectos de zona, sería deseable establecer comités mixtos de circulación por carretera, susceptibles de ser puestos a disposición de la autoridad militar en caso de aplicación del último párrafo del artículo 17 ó del artículo 24 de la ordenanza sobre la defensa.

Este decreto podría prever la asociación, para el funcionamiento, de todos los elementos de circulación civiles y militares. De acuerdo con este sistema único de circulación, todos los usuarios deberían estar

(1) Recordemos sus términos:

Artículo 17... En las zonas donde se desarrollan las operaciones militares y por decisión del Gobierno, el mando militar designado a este efecto se convierte en responsable del orden público y ejerce la coordinación de las medidas de defensa civil con las operaciones militares.

El Artículo 24 trata de los altos mandos responsables del empleo operativo de las fuerzas. En la zona geográfica donde se efectúe este empleo le inviste de "poderes relativos a la defensa civil en las condiciones previstas en el artículo 17, a la seguridad de las tropas y a la utilización de los servicios, personas y bienes necesarios para la conducción de las operaciones, y al entretenimiento de sus fuerzas".

conformes con las órdenes de las patrullas de circulación, cualquiera que sea la autoridad que ellas representen.

Esperemos que esta organización permita también la adaptación a los imperativos de la circulación, por carretera, de defensa de los medios técnicos creados para las necesidades de la circulación por carretera de tiempo normal. Al igual que los aviadores vigilan la circulación aérea minuto a minuto, es preciso en lo sucesivo seguir constantemente la evolución de la circulación por carretera. Una vigilancia semejante efectuada por medios electrónicos sobre los itinerarios más sobrecargados rendiría eminentes servicios. Esta disminuiría los riesgos de incidentes tales como aquel que afectó en 1970 a la autopista A7 tras de aquellos derrumbamientos de nieve sin precedentes; cuando menos facilitaría su solución. También debe acordarse dedicar un particular interés a los planes Emeraude, a las experiencias llevadas a cabo en nuestros nudos de comunicación con ocasión de las operaciones de "retorno", a las actividades del Centro nacional de información de carreteras de Rosny-sous-Bois y a la creación de centros de información de carreteras en las capitales regionales.

Desde ahora ha tomado asiento una organización aceptable para asegurar en tiempo de crisis la ejecución de los transportes esenciales. Las disposiciones prudentes son tomadas para centralizar el mando de todos los modos de transporte, para coordinar la acción de los centros de decisión, civiles y militares, para prever una actuación descentralizada de los medios.

Sin embargo esta organización no es suficiente. Para evitar el tener que improvisar en las horas cruciales y para procurar una base concreta a las previsiones, es preciso, ahora, preparar los programas civiles de abastecimiento de ayudas para el tiempo de crisis en función de diversas hipótesis.

También es importante tomar conciencia de que transporte y circulación son dos elementos de un mismo acto. Es preciso, por consiguiente, evitar el disociarles, y tender hacia una organización civil y militar integrada, o al menos emparejada, de transportes y circulación. Hoy se hacen grandes progresos en este sentido en el campo marítimo, donde la coordinación del control naval y el control civil es cada día más estrecho. Igualmente se puede decir del campo aéreo, en el que se tiende a la unificación de los procedimientos técnicos aplicables a la circulación de aeronaves civiles y militares: la reciente creación de una Delegación del espacio aéreo (decreto del 17 de diciembre de 1971) permitirá conseguirlo. Resta por encontrar una solución en el campo de la circulación por carretera que permita enfrentarse con los problemas en tiempo de crisis. Por otra parte, es necesaria una información formal de la población si se quiere obtener su adhesión a las medidas restrictivas que entonces se impondrían.