



HAL
open science

**Madrid-La Havane par les airs. Naissance,
développements et maintien d'une mise en relation
internationale, 1946-1969**

Étienne Morales

► **To cite this version:**

Étienne Morales. Madrid-La Havane par les airs. Naissance, développements et maintien d'une mise en relation internationale, 1946-1969. Histoire. 2012. dumas-01300641

HAL Id: dumas-01300641

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01300641>

Submitted on 11 Apr 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Etienne Morales

Madrid-La Havane par les airs

Naissance, développements et maintien d'une mise en relation internationale, 1946- 1969



UN LAZO de UNION

que vincula poderosamente los intereses cubanos y españoles, es lo que representa el servicio aéreo

MADRID - LA HABANA
que efectúan semanalmente los potentes y lujosos cuatrimotores de la

COMPANIA CUBANA de AVIACION S.A.

En La Habana puede Vd. enlazar, en el mismo día, para **MEJICO - VENEZUELA - PUERTO RICO** y cualquier otra parte de América.

Nuestro servicio de información le facilitará gratuitamente cuantos detalles precise sobre gastos de viaje, visados, horarios, etc.

Consulte a sus Agentes de Viajes, "Líneas IBERIA" o a la

COMPANIA CUBANA de AVIACION S.A.

REPRESENTANTE EN ESPAÑA:
ARMANDO PEREZ PLASENCIA
PLAZA CORTES, 4 - TEL. 224645 - MADRID

Publicité de la *Cubana de Aviación* pour la ligne La Havane-Madrid, *ABC*, édition de Madrid, 15 avril 1950, p. 12.

Mémoire de M2 d'histoire
sous la direction d'Annick Lempérière

Remerciements

Nous souhaitons remercier Annick Lempérière pour avoir accepté de diriger nos recherches sur ce sujet original dans la continuité de notre M1.

Merci à toutes les personnes qui nous ont aidé dans les centres d'archives et de documentation que nous avons consultés. Nous pensons en particulier à Pilar Casado de l'*Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores*, à Ángeles Lázaro, Asunción Miralles et Julio García de la *Real Academia de la Historia*, à don Julio et don Sergio de l'*Archivo Nacional de Cuba*, à Belén Alonso du Centre de documentation d'*Iberia*, et Carlos Concepción de l'*Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba* mais aussi aux anonymes du Centre des Archives Diplomatiques de Nantes, du Centre des Archives Diplomatiques de La Courneuve, de la Bibliothèque de Documentation Internationale Contemporaine, de l'*Archivo Histórico del Ejército del Aire*, de la *Biblioteca Nacional de España* et de l'*Instituto Superior de Relaciones Internacionales* Raúl Roa de La Havane.

Les discussions avec les professeurs et les élèves du Master d'histoire contemporaine de l'Université Complutense de Madrid ont été d'une grande utilité pour améliorer l'approche de notre sujet. Cela a été un plaisir de les côtoyer pendant nos passages intermittents en Espagne et ailleurs ces deux dernières années.

Nous remercions Romy, Suchely et Henry pour la préparation et le bon déroulement de notre séjour de recherche à La Havane, qui n'aurait pas été possible sans le soutien de l'*Instituto Cubano de Investigación Cultural* Juan Marinello et de ses membres.

Merci également à ceux qui nous ont hébergé pendant nos différents séjours de recherche, à Samir puis Charlotte à Madrid, Jérôme à Nantes et Tamara et Juana à La Havane.

Merci à Georges Gumpel et Jean Mendelson pour avoir accepté de nous raconter leurs voyages à Cuba.

Nous ne pouvons pas terminer cette traditionnelle section sans adresser une pensée à nos amis qui nous ont supporté pendant cette période et qui se reconnaîtront et à nos parents qui nous ont constamment appuyé au cours de la gestation de ce mémoire. Un grand merci surtout à ma mère pour sa relecture.

Table des matières

Introduction générale

Aviation et « relations internationales ».....	11
L'intérêt du sujet dans l'espace et la période choisie.....	11
La problématique.....	14
État de la question.....	16
Les relations politico-diplomatiques entre l'Espagne et Cuba sous le franquisme.....	16
<i>Aerovías Cubanas Internacionales, Cubana de Aviación, Iberia et Air Spain</i>	19
L'émigration espagnole vers Cuba jusqu'en 1959 et les exils cubains à partir de 1959.....	21
Les sources.....	24

PREMIÈRE PARTIE

Les communications aériennes entre Madrid et La Havane dans les « relations hispano-cubaines » (1946-1962)

Chapitre I. Naissance et développement des communications aériennes entre l'Espagne et Cuba (1946-1958)

1. Les vols expérimentaux cubains : les débuts des communications aériennes entre La Havane et Madrid (1946-1948).....	33
1.1. L'aventure du « Ruta de Colón » d' <i>Aerovías Cubanas Internacionales</i> (novembre 1946- février 1947).....	33
1.1.1. Le projet d'une entreprise cubaine dans l'orbite des États-Unis après la Seconde Guerre mondiale.....	33
1.1.2. De l'inactualité d'un contre-projet espagnol.....	34
1.1.3. L'accueil du projet cubain à Madrid.....	35
1.1.4. Le premier vol : aspects techniques et symboliques.....	36
1.1.5. Le second vol et ses passagers.....	38
1.1.6. Les autorisations de vol espagnoles.....	39
1.1.7. L'accident de la sierra de Gredos et ses conséquences.....	40
1.2. Les premières traversées de l'« Estrella de Cuba » de <i>Cubana de Aviación</i>	41

1.2.1. Le projet d'une compagnie mieux préparée qui profite d'une opportunité.	41
1.2.2. Le premier vol vraiment cubain ?	41
1.2.3. Un vol organisé et une visite organisée.....	42
2. La relation aérienne Madrid-La Havane : transformer le provisoire en durable (1948-1951).	45
2.1. La <i>Cubana de Aviación</i> à Madrid (1948-1949) : l'accumulation des problèmes.	45
2.1.1. La nationalité de la <i>Cubana de Aviación</i> en débat.	45
2.1.2. Des autorisations de vols sous conditions.....	47
2.1.3. Vers une crise des vols de l' « Estrella de Cuba ».	50
2.2. La presse cubaine, la <i>Cubana de Aviación</i> , et José Manuel del Castaño en juin 1949.	53
2.3. Le retour d' <i>Aerovías Cubanas Internacionales</i>	57
3. L'arrivée d' <i>Iberia</i> et l'accord aérien hispano-cubain : de la réciprocité de fait à la réciprocité de droit.	62
3.1. L'arrivée d' <i>Iberia</i> à Cuba et ses effets.	62
3.1.1. Une option commerciale qui est une priorité diplomatique.....	62
3.1.2. Le vol d'essai d' <i>Iberia</i> dans les Caraïbes : la redécouverte de Cuba par les airs.	63
3.1.3. Une ligne Madrid-La Havane-Mexico. Ou du rôle central de Cuba dans la liaison aérienne entre l'Espagne et le Mexique dans les années 1950.	64
3.1.4 <i>Iberia</i> et la <i>Cubana de Aviación</i> à la même enseigne : la mise en équivalence de la précarité.....	67
3.1.5. Une nouvelle politique commerciale transitoire pour la <i>Cubana de Aviación</i>	67
3.2. L'accord hispano-cubain de transport aérien de 1951 : la formalisation finale des relations aériennes entre l'Espagne et Cuba.	70
3.2.1. Les premières ébauches.	70
3.2.2. Les négociations finales.	71
3.2.3. Des accords fondateurs.	73
4. La stabilisation des relations aériennes (1951-1958).....	74
4.1. L'effectivité de l'accord de transport aérien de 1951 : la résolution des problèmes politico-diplomatiques.	75
4.1.1. Un accord qui donne des réponses.	76
4.1.2. Concurrence commerciale pour le marché des voyages en avion entre l'Espagne et Cuba. ...	77
4.2. Les transformations internes de la <i>Cubana de Aviación</i> et la ligne de Madrid.....	79
4.3. La « diplomatie aérienne » de José López Vilaboy (1953-1958) ou l'âge d'or hispaniste de la <i>Cubana de Aviación</i> en Espagne.	81
4.3.1. Des initiatives culturelles. ...	82
4.3.2. ...Avec des retombées politiques et personnelles.	85
4.3.3. Le vol inaugural du « Superconstellation » de la <i>Cubana de Aviación</i> : attentes et réalités	

d'une initiative de « diplomatie aérienne ».....	86
--	----

Chapitre II. Quelle(s) (r)évolution(s) dans les relations aériennes entre l'Espagne et Cuba (avril 1958-octobre 1962)?

1. <i>Iberia</i> , la <i>Cubana de Aviación</i> et les événements de la « Révolution ».....	94
1.1. <i>Iberia</i> et la <i>Cubana de Aviación</i> pendant la dernière année du régime de Batista : un nouveau type de passagers occasionnels.	94
1.2. Janvier 1959 : <i>Iberia</i> , la <i>Cubana de Aviación</i> et le « triomphe de la Révolution ».	96
1.3. <i>Iberia</i> , la <i>Cubana de Aviación</i> et l'invasion de la Baie des Cochons (avril 1961).	101
2. De <i>Cubana de Aviación</i> à <i>Cubana de Aviación</i> : la nouvelle compagnie nationale cubaine vole à Madrid.....	103
3. La suspension de la ligne de la <i>Cubana de Aviación</i> à Madrid. Madrid ou Prague puis Madrid et Prague.....	105
4. La « Révolution » contre <i>Iberia</i> ?.....	107
4.1. Les « faits d'aéroports ». La police cubaine sur le dos d' <i>Iberia</i>	107
4.2. <i>Iberia</i> plus que jamais la compagnie du <i>Caudillo</i> Franco.	108
4.3. Le délégué d' <i>Iberia</i> et la difficile adaptation de la transition au socialisme.	109
4.4. Un vol Madrid-La Havane théâtre de l'aggravation des contradictions internationales de la situation cubaine.	110
4.5. Des mesures qui bouleversent l'émigration par voie aérienne.	111
5. « Rentrer en Espagne » par avion (1960-1962).	113

DEUXIÈME PARTIE

Des vols entre l'Espagne et Cuba après octobre 1962 ?

Chapitre III. La double interruption des vols d'*Iberia* à La Havane (octobre 1962-février 1963) et ses conséquences

1. Deux interruptions et deux reprises des vols à La Havane.	126
1.1. La première interruption : résultat de la fermeture de l'aéroport de La Havane.....	126
1.2. La première reprise : les vols du 17 -19 novembre.....	129
1.2.1. Le vol aller et sa préparation.....	129
1.2.2. Un vol risqué dans le ciel de Cuba.....	129

1.2.3. Les passagers et le fret du vol : des accusations du Département d'État et des réponses espagnoles.	131
1.2.4. Un vol retour La Havane-Madrid sans problème.....	134
1.3. La seconde interruption : une demande du Département d'État.....exécutée par Franco.....	135
1.4. La seconde reprise des vols en février 1963.	138
2. Madrid sans nouvelle de La Havane.	140
2.1. Plus d'avion, plus de communication.	140
2.2. En attendant de pouvoir sortir de Cuba.....	143
3. <i>Iberia</i> avant et <i>Iberia</i> après l'interruption d'octobre 1962-février 1963.	145
3.1. La mémoire de la crise réactivée par le délégué d' <i>Iberia</i> à La Havane en 1967.	145
3.2. <i>Iberia</i> et les autres compagnies : l'enjeu du retour à Cuba.	148

Chapitre IV. Les relations aériennes entre l'Espagne et Cuba. Un problème de politique internationale (1963-1969)

1. Le problème du transport de marchandises à Cuba et l'augmentation des vols.	156
1.1. Le retour des vols hebdomadaires d' <i>Iberia</i>	156
1.2. Vers le blocus aérien global de Cuba?.....	159
1.3. Deux réunions couperet MAE-Département d'État.....	163
1.4. Réalités du transport de personnes et de marchandises sur la ligne d' <i>Iberia</i> à La Havane.	167
1. 5. Le retour de <i>Cubana de Aviación</i> à Madrid.	170
2. Le chantage du Département du Commerce sur les pièces de rechange d' <i>Iberia</i> (octobre 1963).	172
3. Décembre 1963-mars1964 : les suites de la crise du transport de marchandises à Cuba.	174
3.1. L'amendement à la loi d'aide extérieure.	175
3.2. Les négociations hispano-étatsuniennes sur les « mesures appropriées ».	176
3. 3. L'accord secret du 2 mars 1964 sur le transport de marchandises à Cuba par <i>Iberia</i>	178
4. La mise en service des « DC-8 » d' <i>Iberia</i> sur la ligne de La Havane.	182
4.1. L'opposition du Département d'État et son dépassement par la diplomatie franquiste.	182
4.2. A nouveau matériel de vol d' <i>Iberia</i> à La Havane, situations nouvelles (1969-1970).....	189
5. Faire face à la hausse de la demande cubaine de départs vers Madrid.	194
5.1. Les aspects financiers.....	195
5.2. Organiser des vols spéciaux pour accélérer les départs de Cuba par <i>Iberia</i> ?	198
5.3. Les autres « La Havane-Madrid ».	205

TROISIÈME PARTIE

Une forme nouvelle de transport aérien entre l'Espagne et Cuba. Le cas des vols d'*Air Spain* à Cuba en 1968

Chapitre V. La mise en échec partielle des vols « charter » d'*Air Spain* à Cuba en 1968

1. La genèse des vols d' <i>Air Spain</i> à Cuba.....	219
1.1. <i>Air Spain</i> : une compagnie espagnole « charter » à l'international contrôlée par des militaires	220
1.2. <i>Air Spain</i> à Cuba : un choix par défaut, celui de la dernière solution.....	222
1.3. Une double autorisation. Oui pour le Ministère de l'Air, oui mais... pour Santa Cruz.....	225
2. L'aventure d' <i>Air Spain</i> à Cuba.	228
2.1. Où décoller ? Où atterrir ? Par où passer ?	230
2.2. Remplir les avions.....	233
3. Qui va à Cuba en 1968 ? Pour quoi faire ? Polémiques et confusion sur le « tourisme révolutionnaire ».	235
3.1. Ce que l'on sait des premiers voyageurs d' <i>Air Spain</i>	235
3.2. La diplomatie française et le camp « cinco de mayo ».	237
3.3. Le « cinco de mayo » dans l'opinion publique française.	245
4. Le Quai d'Orsay en tête de l'offensive pour faire arrêter tous les vols vers Cuba. L'OTAN à la rescousse.	247
4.1. L'échec de la démarche de l'ambassade des États-Unis à Madrid concernant les vols d' <i>Air Spain</i>	247
4.2. Le gouvernement français centralise et coordonne les renseignements sur les vols vers Cuba au niveau européen.	249
4.3. Les vols vers Cuba à l'ordre du jour des réunions de l'OTAN.....	252
4.4. L'Espagne prise à part. La fin annoncée des vols d' <i>Air Spain</i>	255
4.5. Un bilan des vols et des séjours à Cuba à l'OTAN.	257
4.6. L'opinion publique contre les restrictions des voyages à Cuba : l'heure des responsabilités... 258	
5. Des langoustes et des hommes à Cuba (hiver 1968-été 1969).....	261
5.1. Pas de langouste pour <i>Air Spain</i> . L'accord du 2 mars 1964 invoqué.....	261
5.2. Les voyages de <i>Loisirs et Vacances de la Jeunesse</i> à Cuba en 1969 par Madrid et la <i>Cubana de Aviación</i>	263
Conclusion générale	269

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE	273
I. Les sources	273
II. Bibliographie	280
ANNEXES	297

Introduction générale

Aviation et « relations internationales »

Comment organise-t-on des vols d'avions entre deux pays ? Qui les organise ? Qu'est-ce que cela représente d'un point de vue politique, économique, social et culturel ? Quels sont les usages concrets de ces vols ? Ce sont les questions simples mais inédites auxquelles nous prétendons apporter des éléments de réponse.

Cette étude trouve son origine dans l'intuition du lien très fort qui unit le transport aérien et la situation des « relations internationales » à un moment donné. Cette idée de départ est partagée avec Corinne Beaute-Fayolle qui a écrit une thèse sur la place des questions de transport aérien dans la dynamique des « relations internationales » au niveau mondial¹. Nous avons décidé de poser ce problème du développement du transport aérien dans un espace international à une échelle spatio-temporelle qui permette une étude de cas. Le choix de l'espace et de la période d'étude a donc été fondamental. Étudier les vols commerciaux entre l'Espagne et Cuba, avant et après la Révolution cubaine de 1959 est un véritable défi qui suscite de nombreuses pistes de recherche spécifiques.

L'intérêt du sujet dans l'espace et la période choisis

Cela va sans dire mais cela va mieux en le disant, la situation insulaire de Cuba limite fortement les chemins d'accès à l'île depuis l'extérieur. Cuba et l'Espagne sont reliés depuis la fin du XV^{ème} siècle par la voie maritime qui était contrôlée par l'ex-métropole. L'indépendance de Cuba par rapport à l'Espagne n'a rien changé à cette situation de domination dans la relation de

¹ BEAUTE-FAYOLLE Corinne, *Le transport aérien dans les relations internationales de l'après-guerre à nos jours 1944-2000*, thèse d'histoire sous la direction de Georges-Henri Soutou, Université Paris IV-Sorbonne, 2000, 591 p. L'auteure a consacré une étude de cas aux problèmes des accès aériens à Berlin de 1945 à 1960. Le pont aérien vers Berlin-Ouest (25 juin 1948-12 mai 1949) est en effet un des exemples les plus emblématique et spectaculaire de la place du transport aérien dans une situation de crise internationale.

transport entre les deux pays. Jusqu'en 1946, une personne ou un bien ne pouvaient être transportés entre l'Espagne et Cuba que par un navire de pavillon espagnol. L'arrivée durable de l'avion avec la première tentative de mise en place d'une liaison aérienne La Havane-Madrid est donc le début logique de notre étude (1946). Il est alors très intéressant d'analyser dans quel cadre s'est opérée la naissance de cette nouvelle relation de transport entre une ancienne colonie et son ancienne métropole.

A partir de 1950, il y a eu deux lignes qui desservaient Madrid et La Havane : celle de la compagnie cubaine *Cubana de Aviación* et celle de la compagnie espagnole *Iberia*. Cet état de fait nous permet d'envisager une histoire comparée des deux lignes nationales dans ce même espace international. Grâce à ces avions, ce sont des personnes, des marchandises, du courrier mais aussi des symboles, des images, des récits qui ont circulé entre les deux rives de l'Atlantique. Chaque catégorie mérite notre attention. Le transport des personnes concerne, pour simplifier, des « voyageurs officiels », des « touristes » et des « migrants ». Ils avaient tous à disposition les mêmes moyens de transport malgré l'hétérogénéité de leurs profils. Une histoire des usages différenciés de ces mêmes moyens de transport mérite d'être menée à bien. Au niveau des voyages, liés à des séjours temporaires, nous observons un développement du tourisme espagnol vers Cuba dans les années 1950 puis un arrêt de ce type de tourisme après 1959. Vers 1965, les déplacements vers Cuba ont repris. Il s'agissait alors de voyages organisés de vacanciers politiques européens vers la Cuba révolutionnaire. Madrid en était la plaque tournante. Pour les migrations, le sens des flux s'est complètement inversé au début des années 1960, comme conséquence directe et indirecte de la « Révolution ». Jusqu'à cette date, Cuba a continué d'attirer des migrants venus d'Espagne dans de très petites quantités. Après cette date, de nombreux Espagnols sont rentrés en Espagne. S'y sont ajoutés à partir de 1963 une grande quantité de Cubains qui sont partis en Espagne pour ensuite gagner les États-Unis.

Le transport de marchandises par avion a été secondaire par rapport au transport par bateau. Il y a eu une relative spécialisation entre les deux moyens de transport dans les années 1950 et 1960 avec la démocratisation de l'aviation civile transatlantique. Les marchandises ont plutôt été transportées par bateau et les hommes plutôt par avion. Il y a toutefois toujours eu du fret dans les avions, d'autant plus que les nouveaux avions étaient plus grands. Mais le transport de marchandises est devenu problématique à partir de 1962, quand les États-Unis ont tenté d'imposer un blocus global de l'île et ont cherché à empêcher *Iberia* de transporter du fret dans ces vols à La Havane. La correspondance diplomatique entre les administrations centrales et les postes consulaires espagnols et cubains passait par la valise diplomatique, qui était transportée par les

avions d'*Iberia* et de la *Cubana de Aviación*. Or ce sont ces documents qui constituent notre principal corpus de sources. Nous avons la possibilité d'étudier comment s'est posé le problème du transport aérien de la correspondance diplomatique à partir de la lecture de cette même correspondance. Enfin, nous discuterons les représentations réciproques véhiculées par la présence de chaque compagnie dans l'autre pays, en particulier l'imaginaire politique sous les gouvernements authentiques², sous Batista puis sous le gouvernement révolutionnaire et à différentes étapes du franquisme.

La décennie 1950 avait été celle du développement des lignes transatlantiques. Les années 1960 ont été celles de l'arrivée des avions à réaction et du développement du transport aérien à la demande dit aussi « charter », c'est-à-dire de vols non réguliers souvent opérés par des compagnies spécialisées dans le tourisme. Il s'agit d'évolutions capitales qui se sont déclinées de façon très particulière entre Madrid et La Havane. C'est pourquoi nous étalons notre période d'étude jusqu'à la fin des années 1960 pour analyser l'arrivée de l'avion à réaction à Cuba (1966) et les vols à la demande de la compagnie espagnole « charter » *Air Spain* à Cuba en 1968. Si la césure de 1946 était assez évidente, celle de 1969 est plus discutable et sera donc discutée au fil du mémoire. Nous exposerons une série d'arguments internes à notre sujet qui vont dans le sens du choix de l'année 1969 comme borne chronologique. Évoquons quelques éléments contextuels qui abondent également dans notre choix. En Espagne, en 1969 c'est la fin du long ministère de Fernando María Castiella aux Affaires étrangères (1957-1969) dans le cadre d'un remaniement ministériel important. C'est aussi le début de la période du *tardofranquismo* qu'on peut s'accorder à faire commencer en 1969 avec la désignation de Juan Carlos de Bourbon comme successeur de Franco. 1968 est également une date importante dans l'histoire du castrisme. Après la mort du Che et l'appui de Fidel Castro à l'intervention des Soviétiques contre le printemps de Prague, c'est l'enterrement de la politique étrangère de type guévariste et un repli sur la mobilisation intérieure du pays avec l'échec de la campagne de la *zafra* des 10 millions de tonnes de 1970. Dans le ciel de Cuba, ce qui a retenu l'attention des diplomates du monde entier dans les années 1968-1970, ce sont les détournements d'avion par des pirates de l'air qui voulaient trouver refuge dans l'île. En 1968, 1969 et 1970 ce sont 115 avions qui ont été détournés avec succès vers Cuba³. Cette affaire sera résolue après la signature d'accords sur la piraterie aérienne entre Cuba et les différents pays concernés⁴. Cette problématique nouvelle a interféré dans nos sources et a éclipsé les aspects qui

² Nom qui vient du *Partido Revolucionario Cubano Auténtico* auquel appartenaient les présidents de la République Ramón Grau San Martín (1944-1948) et Carlos Prío Socarrás (1948-1952).

³ Entre 1961 et 1967, ce sont 7 avions qui ont été déroutés vers Cuba. Voir : note sur les avions déroutés vers Cuba, 1^{er} juin 1971, Centre des Archives Diplomatiques de Nantes-Fonds de l'ambassade de France à La Havane-22.

⁴ L'Espagne n'était pas concernée. Sur l'accord Cuba-États-Unis, négocié par l'intermédiaire de la Suisse, qui était le

nous intéressent dans ce mémoire. Il vaut donc mieux arrêter l'étude en amont de cette période. D'autre part, les années 1960, surtout à partir de 1962, ont été les pires années d'isolement de Cuba dans ses relations aériennes. La seule liaison régulière avec le reste de l'Amérique était celle avec Mexico. Les liaisons intercontinentales étaient celles de Madrid, Prague et Moscou. A partir des années 1970, Cuba a reconstruit son réseau régional (ligne avec le Chili de l'Unité Populaire entre 1971 et 1973, vols vers la Jamaïque, Trinidad y Tobago et les Barbades en 1973, vers le Panama en 1975 et le Canada en 1976), densifié ses relations aériennes avec les pays de l'Est de l'Europe (ligne avec Berlin-Est en 1973) et diversifié celles avec l'Europe de l'Ouest (ligne avec Bruxelles en 1976)⁵. Cet élargissement a nécessairement fait perdre de la centralité et de l'originalité à la route Madrid-La Havane. Le développement exponentiel du trafic aérien dans les années 1960 rend difficile à suivre les mouvements d'avion entre l'Europe et Cuba. Il serait laborieux de poursuivre notre étude dans les années 1970 avec la même méthode. La crise économique mondiale qui a démarré avec le choc pétrolier de 1973 a bouleversé complètement l'histoire de l'aviation civile à l'échelle planétaire. Nous terminerons donc notre étude en 1969 en nous permettant quelques excursions au-delà, pour justifier que la période postérieure est une « autre époque » du transport aérien entre l'Espagne et Cuba.

La problématique

Notre travail a trois objectifs qui renvoient à des champs de recherche distincts. Dans une perspective d'histoire politique des transports, nous espérons que cette étude de cas nous permette d'éclairer le processus générique de construction et d'évolution des liaisons aériennes entre deux États, dans une période comprise entre l'accord de Chicago sur le transport aérien international de 1944 et le choc pétrolier de 1973. Sous l'angle de l'histoire des migrations et des circulations, nous comptons améliorer la connaissance des déplacements transatlantiques vers et depuis Cuba à partir de l'étude des lignes d'aviation commerciale. Dans le cadre de l'« histoire des relations internationales », nous souhaitons éclairer d'un jour nouveau l'histoire des relations entre l'Espagne franquiste et Cuba à partir des vols commerciaux entre les deux pays et démontrer la centralité et l'originalité des liaisons aériennes entre les deux pays au niveau mondial entre 1946 et 1969.

premier accord signé par les deux pays depuis 1961, voir : FISCHER Thomas, « La Suisse et la représentation des intérêts américains à Cuba dans les années 1961-1977 », *Relations Internationales*, n°144, 2010, pp. 73-86.

⁵ Voir également annexe II. 7 de ce mémoire.

Comme le suggère le titre, notre travail a une portée historiographique et méthodologique. D'une part, nous allons étudier ce qui se passe dans les vols entre l'Espagne et Cuba, ce qui se passe à propos de ces vols en Espagne, à Cuba, et partout où la question s'est posée. D'autre part, nous allons étudier les vols entre l'Espagne et Cuba comme un type spécifique de relations (la ou les « relation(s) aérienne(s) » entre l'Espagne et Cuba) et comme un vecteur de tous les autres types de relations entre les deux pays (les « communications aériennes » entre l'Espagne et Cuba). En effet, dans les années 1960, il était devenu impensable d'envisager les relations politico-diplomatiques, économiques, commerciales, migratoires, culturelles... entre l'Espagne et Cuba sans les vols d'*Iberia* et de la *Cubana de Aviación* entre les deux pays.

Notre hypothèse de travail fondamentale est de considérer le transport aérien civil comme une « mise en relation internationale ». Il s'agit d'une catégorie non indigène qu'il faut expliquer. Les sources que nous avons consultées désignent notre objet comme « communications aériennes », « relations aériennes », « transport aérien », « voyage aérien », « navigation aérienne », « vols réguliers », « vols spéciaux », « vols charter », « vols à la demande », « vols irréguliers »⁶... Ces qualificatifs appartiennent à un même champ lexical et expriment des nuances sur lesquelles nous reviendrons plus tard. Leur dénominateur commun est la mise en valeur de l'espace aérien comme lieu des phénomènes qu'ils désignent. Cette constatation a donné lieu à la monopolisation de l'objet « transport aérien civil » par « l'histoire de l'aviation ». Si l'on met de côté le pan gigantesque de la voisine histoire de l'aviation militaire et les quelques exceptions qui confirment la règle, l'immense majorité des travaux de cette famille ont versé dans l'histoire de l'aviation nationale de leurs auteurs. Pour un grand nombre d'entre eux, il s'agit d'anciens professionnels de l'aviation. La recherche scientifique a alors souvent cédé le pas à l'érudition au service de la mémoire d'une compagnie, d'un vol inaugural ou d'un as de l'aviation⁷... Nous souhaitons ramener sur terre cette histoire de l'aviation. Cela nous conduit à ne pas considérer l'aviation comme un monde à part, séparé des autres activités humaines, ni comme une propriété intellectuelle de ses protagonistes. Il ne faut pas avoir peur d'étudier le transport aérien en l'absence de connaissance particulière préalable dans ce domaine. Contrairement à l'approche du droit du transport aérien international, qui est l'autre point de vue dominant sur l'aviation internationale, nous ne suivrons pas une approche uniquement normative⁸. Notre description des pratiques de transport aérien visera à en

⁶ Ce sont des extraits de titres de quelques dossiers des Archives du Ministère des Affaires étrangères Espagnol (AMAEE).

⁷ Par exemple : INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA, *Grandes Vuelos de la Aviación española*, Madrid, Ministerio de Defensa-Espasa-Calpe, 1983, 366 p ou RODRÍGUEZ Diana et RODRÍGUEZ Jorge. L, *En alas cubanas*, Miami, Cuba Aero, 2002, 413 p. Ces travaux sont néanmoins précieux comme source secondaire de matériaux et de détails sur l'aviation espagnole et cubaine.

⁸ Voir FOLLIOT Michel, *Le transport aérien international. Evolution et perspectives*, Paris, Librairie générale de droit

faire une histoire totale à partir d'un point de vue fonctionnaliste (des vols entre l'Espagne et Cuba, oui mais à quoi ça sert ?). Le concept de « mise en relation internationale » nous permet de nous questionner d'une manière large sur l'existence des communications aériennes entre l'Espagne et Cuba à partir des fonctions qu'elles ont remplies ou qu'elles n'ont pas remplies, qui ont été revendiquées ou occultées, qui ont changé ou se sont maintenues. Comme nous adoptons une approche critique, nous nous attarderons particulièrement sur les moments et les espaces de tension et de redéfinition de cette « mise en relation internationale ». A partir de ces réflexions, nous définissons les axes de problématique suivants pour traiter notre sujet :

Comment sont nées les communications aériennes entre l'Espagne et Cuba ? Comment se sont-elles développées ? Pourquoi se sont-elles maintenues ? En somme, qui ont été les acteurs et quels ont été les enjeux de cette mise en relation de l'Espagne et de Cuba par l'avion entre 1946 et 1969 ?

État de la question

Profitons de cette introduction pour faire un état des lieux historiographique des thèmes proches de notre sujet et de la manière dont on peut s'en servir, à commencer par celui des relations hispano-cubaines sous le franquisme.

Les relations politico-diplomatiques entre l'Espagne et Cuba sous le franquisme

Les relations politiques entre l'Espagne franquiste et Cuba ont suscité l'intérêt de nombreux chercheurs-en majorité espagnols-depuis une quinzaine d'années. Les recherches d'étudiants qui ne se sont pas appuyées sur des sources historiques de première main n'ont malheureusement pas dépassé le stade du projet⁹. Notre connaissance de la période de la Guerre Civile et du premier franquisme doit beaucoup aux travaux de Consuelo Naranjo¹⁰. Récemment, une chercheuse de

et de jurisprudence, 1977, 301 p. C'est le meilleur ouvrage général en français pour comprendre les évolutions du cadre juridique qui a réglementé le transport aérien international dans les années qui nous intéressent.

⁹ CHAOUCH M'hammed, *Approche des relations hispano-cubaines depuis l'indépendance jusqu'à nos jours et à travers la lutte d'influence en Amérique Latine*, thèse de troisième cycle de sociologie politique sous la direction de Jacques Vernant, EHESS, 1981, 357 p et GONZÁLEZ Angela, *Les relations entre l'Espagne franquiste et les États-Unis : le cas de Cuba*, mémoire de DEA d'histoire sous la direction d'Andrée Bachoud, Paris VII, 1993, 73 p.

¹⁰ NARANJO OROVIO Consuelo, *Cuba otro escenario de lucha. La guerra civil y el exilio republicano español*, Madrid, CSIC, 1988, 337 p.

l'université de La Havane a enrichi la perspective en s'intéressant aux relations entre l'Espagne de Franco et Cuba sous le régime de la Constitution de 1940 et puis sous la dictature de Batista¹¹. Adela Alija a consacré sa thèse aux relations hispano-cubaines entre le *Batistato* et la crise des missiles. Elle y fait une large place à la présence espagnole et à l'image de l'Espagne à Cuba¹². Elle s'est intéressée de manière générale aux activités de la colonie espagnole à Cuba et à l'activité de l'ambassade espagnole à La Havane. L'idée de base est d'étudier comment les changements politiques dans l'île ont affecté les intérêts espagnols. Deux chapitres de la thèse ont donné lieu à des communications orales. Dans le premier, elle a étudié l'activité de propagande de l'ambassade espagnole à La Havane dans les années 1950, en relation avec les médias locaux¹³. Dans le second, elle a traité du problème des exilés républicains espagnols à Cuba et de leurs relations avec l'Espagne de Franco dans la nouvelle Cuba¹⁴.

Globalement c'est surtout la période du début de la Révolution qui a attiré l'attention des chercheurs, dans la droite ligne des travaux pionniers de Manuel de Paz Sánchez¹⁵. Les recherches se sont développées dans deux directions. D'une part, on a étudié la réception du processus révolutionnaire cubain en Espagne, à travers la presse et la correspondance diplomatique sur la période 1956-1962¹⁶. D'autre part, on a étudié les « affaires cubaines » comme un point de friction

¹¹ FIGUEREDO CABRERA Katia, « Cuba en la estrategia cultural de la España franquista (1945-1958) », *Pensamiento y Cultura*, Vol. 10, novembre 2007, pp. 191-207 et « Carlos Prío Socarrás, Fulgencio Batista, Francisco Franco : la Escalada hacia una consolidación « fraterna », 1948-1958 », *Illes i imperis*, n°12, 2009, pp. 49-71.

¹² ALIJA GARABITO Adela María, *Relaciones Hispano Cubanas (1952-1962). Entre el Batistato y la Revolución. Una perspectiva española*, thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Juan Carlos Pereira, Université Complutense de Madrid, 2010, 562 p.

¹³ ALIJA GARABITO Adela María, « Acción exterior y prensa escrita. El control de la imagen de España en Cuba en la década de los cincuenta », *X congreso de la asociación de historia contemporánea*, Santander, Université de Cantabrie, 16 et 17 septembre 2010, [En ligne],

<http://www.unican.es/NR/rdonlyres/0000e2f1/jcaddrzjiyvvsxhbdphfaagtrzxhulhn/AdelaMAlijaACCI%C3%93NEXTERIORYPRENSAESCRITA.pdf>. Consulté le 26 octobre 2012.

¹⁴ ALIJA GARABITO Adela María, « La diplomacia española y los « rojos » en Cuba : la contrapropaganda (1959-1960) », *Ayeres en discusión. Temas claves de historia contemporánea*, 2008, pp. 94-113. [En ligne] http://www.ahistcon.org/docs/murcia/contenido/pdf/15/adela_maria_alija_garabito_taller15.pdf. Consulté le 26 octobre 2012.

¹⁵ Les plus significatifs sont : PAZ SÁNCHEZ Manuel de, *Zona Rebelde : la diplomacia española ante la revolución cubana (1957-1960)*, Santa Cruz de Ténérife, Centro de la cultura canaria, 1997, 401 p, *Suite para dos épocas. La caída de Batista y el triunfo de la Revolución Cubana, según la diplomacia española*, Paris, L'Harmattan, 1997, 156 p, « Revolución y contrarrevolución en el Caribe : España, Trujillo y Fidel Castro en 1959 », *Revista de Indias*, vol. LIX, n°16, 1999, pp. 467-495, « Cada amanecer muero. Sobre la libertad de prensa en los inicios de la Revolución cubana », *Cuadernos Hispanoamericanos*, n°589-590, 1999, pp. 139-150, « El asunto Bohemia, un incidente diplomático entre España y Cuba en 1957 », *Tiempos de América. Revista de Historia, Cultura y Territorio*, n°3-4, 1999, pp. 33-52, *Zona de guerra. España y la Revolución cubana (1960-1962)*, Santa Cruz de Ténérife, Centro de la cultura canaria, 2001, 388 p, « La ilusión imprevisible (1956-1959). España, los católicos y la revolución cubana », *Nuevos Mundos Mundo Nuevo*, mis en ligne le 30 janvier 2007, <http://nuevomundo.revues.org/3022>. Consulté le 26 octobre 2012.

¹⁶ DAGORNE Antonin, *La réception de la révolution cubaine dans la presse espagnole ABC et Arriba 1959-1962*, mémoire de maîtrise, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2005, « La réception de la révolution cubaine dans la presse espagnole ABC et Arriba, 1959-1962 », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, n°23, printemps 2006 [En ligne], mis en ligne le 20 mai 2006, <http://ipr.univ-paris1.fr/spip.php?article335> Consulté le 26 octobre 2012, LEAL CRUZ Miguel, *Cuba en la prensa canaria (1934-1962). Antecedentes y Revolución*, thèse de doctorat d'histoire sous la direction de

dans la connexion entre Madrid et Washington à partir de 1963. L'intérêt des historiens s'est alors porté sur ce qu'Ana del Hoyo a appelé de « la crise de 1964 »¹⁷. Cela a été le moment où les États-Unis ont menacé l'Espagne (et d'autres de leurs alliés) de leur suspendre l'aide économique et militaire s'ils continuaient à transporter des marchandises à Cuba. Au-delà de 1965-1966, les relations politico-diplomatiques n'ont pas été étudiées de façon aussi systématique. Elles font l'objet de mentions éparses dans des travaux qui englobent une période plus large¹⁸. Des études ont également porté sur des figures des relations hispano-cubaines comme Alberto Bayo¹⁹ ou Enrique Pérez Serantes²⁰ tandis que les médias ont exhumé quelques visites privées un peu spéciales, comme celles de Che Guevara à Madrid²¹, grâce aux escales de la *Cubana de Aviación*.

Nous tenons à nous distinguer des présupposés de départ de ces recherches sur les relations hispano-cubaines sur trois points. Tout d'abord, conformément à une méthode inductive, nous chercherons à démontrer dans quelle mesure les communications entre l'Espagne et Cuba entrent dans les relations « hispano-cubaines ». Pour cela nous étudierons à quels moments précis sont intervenus des acteurs qui n'étaient ni cubains ni espagnols. Nous n'allons pas faire une nouvelle proposition d'histoire bilatérale mais étudier un espace international, la connexion Madrid-La Havane par les airs, qui est inclus dans d'autres logiques transnationales. En second lieu, n'étant nous-mêmes ni espagnol, ni cubain, ni états-unien, nous ne nous plaçons pas depuis le point de vue de la défense d'un intérêt national. C'est un biais qui est plus ou moins manifeste dans les travaux mentionnés ci-dessus. La perspective plus hispanocentrée de notre travail n'est due qu'au

Javier González Antón et Manuel de Paz Sánchez, Université de La Laguna, 2007, 801p, MUÑOZ BERMÚDEZ Miguel, « La imagen del proceso revolucionario cubano durante el franquismo 1956-1960 » in REY TRISTÁN Eduardo et CALVO GONZÁLEZ Patricia (Dir.), *200 años de Iberoamérica congreso Internacional : Actas del XIV Encuentro de Latinoamericanistas Españoles*, Saint Jacques de Compostelle, 15-18 de septiembre de 2010, pp. 1641-1649. [En ligne] http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/53/12/56/PDF/AT11_Munoz.pdf Consulté le 26 octobre 2012. Cette communication est issue d'un mémoire de master soutenu à l'université de Saint Jacques de Compostelle en 2009.

¹⁷ DEL HOYO BARBOLLA Ana, « La crisis cubana de 1964 y el incidente de Palomares. Dos crisis de la relación bilateral España-Estados Unidos en la década de los sesenta », *Relaciones político-diplomáticas entre España y Estados Unidos (1963-1970)*, thèse de doctorat sous la direction de Juan Pablo Fusi, Université Complutense de Madrid, 2006, pp. 77-204 et « España y los Estados Unidos en la guerra fría : el peso de los asuntos cubanos 1960-1970 », in SÁNCHEZ MONTAÑÉS Emma et SÁNCHEZ SUÁREZ María Eugenia, *Norteamérica y España : Percepciones y relaciones históricas*, Málaga, SEPHA, 2010, pp. 78-107, REVILLA Juan Miguel, « Conflicto de intereses en Cuba : las consecuencias del bloqueo norteamericano sobre la isla enturbian la relación entre España y Estados Unidos » in ARJONA Daniel, FERNÁNDEZ Silvia et LAVIANA Juan Carlos (Coord.) *Franco celebra sus XXV años de paz : 1964*, Madrid, Unidad Editorial, 2006, pp.70-85.

¹⁸ HENNESSY Alistair, « Spain and Cuba : An Enduring Relationship » in WIARDA Howard (Dir.), *The Iberian-Latin American connection. Implications for US Foreign Policy*, Washington, Boulder Wetview Press, 1986, pp. 360-374, ROY Joaquín, *La siempre fiel. Un siglo de relaciones hispano-cubanas (1898-1998)*, Madrid, Instituto Universitario de Desarrollo y Cooperación, 1999, 188 p et PAZ SÁNCHEZ Manuel de, *Franco y Cuba. Estudios sobre España y la Revolución*, Santa Cruz de Tenerife, Idea, 2006, 404 p.

¹⁹ DIEZ Luís, *Bayo : el general que adiestró a la guerrilla de Castro y el Che*, Barcelone, Debate, 2007, 286 p.

²⁰ URÍA Ignacio, *Iglesia y Revolución en Cuba. Enrique Pérez Serantes (1883-1968), el obispo que salvó a Fidel Castro*, Madrid, Ediciones encuentro, 2011, 620 p.

²¹ TVE, « El Che, un guerrillero en Madrid », *Informe Semanal*, 11 octobre 1997, 13mn22, [En ligne], <http://www.youtube.com/watch?v=EfcIzDxRWIY>. Consulté le 26 octobre 2012.

déséquilibre, regrettable, dans les sources que nous avons réunies. Avoir fait ce travail depuis la France a finalement apporté plus d'avantages que d'inconvénients. Les partis pris qui se dégagent de ce travail, il y en a car il ne pouvait pas ne pas y en avoir, ne sont sans doute pas le fait d'une posture « nationaliste » et c'est mieux ainsi. Un tel regard est selon nous toujours nuisible à l'heure de faire l'histoire d'une relation bilatérale contemporaine. Enfin, nous observons une tendance à personnifier les relations hispano-cubaines après 1959 comme une relation entre Francisco Franco et Fidel Castro qui obéit plus à l'idole des grands hommes qu'à des preuves explicites²². L'hypothèse d'une relation particulière et paradoxale entre un régime nationaliste et marxiste-léniniste et un régime national-catholique, corporatiste et anti-communiste du fait de leur nature autoritaire et de la personnalité de leur leader est une belle hypothèse mais ce n'est pas un résultat démontré. A l'échelle stricte de notre sujet, nous veillerons à chercher exactement quel a été le rôle de ces deux hommes dans les communications aériennes entre l'Espagne et Cuba, autant qu'il se laisse appréhender là où nous l'avons cherché. D'ores et déjà, nous pouvons révéler que la seule trace écrite de correspondance entre les deux hommes, a eu trait aux condoléances qu'a envoyées le *Caudillo* au *Comandante* pour le décès de sa mère en août 1963²³.

Aerovías Cubanas Internacionales, Cubana de Aviación, Iberia et Air Spain

Sur le transport aérien, les recherches qui nous intéressent le plus sont celles qui concernent les compagnies aériennes qui ont organisé des vols entre l'Espagne et Cuba. *Aerovías Cubanas Internacionales* (1946-1950), la première compagnie à faire des vols entre les deux pays n'a été l'objet d'aucune étude. Comme l'essentiel de l'historiographie cubaine écrite à Cuba et hors de Cuba après 1959, l'historiographie de l'aviation cubaine de l'après Seconde Guerre mondiale est marquée dans ses prises de position par la Révolution cubaine. Les deux ouvrages majeurs sur le sujet s'accordent néanmoins pour faire de la nationalisation-concentration du transport aérien dans l'entité *Cubana de Aviación* en 1961, le tournant majeur dans l'histoire de l'aviation cubaine du second vingtième siècle²⁴. Après 1961, c'est « la fin de l'histoire ». Il n'existe quasiment aucun développement sur l'histoire de la *Cubana de Aviación* après cette date. Le diagnostic implicite

²² PAZ SÁNCHEZ Manuel de, *Franco y Cuba. Estudios sobre España y la Revolución*, Santa Cruz de Ténérife, Idea, 2006, 404 p et TORRES Santiago et VALLÈS Ramon, *Franco i Fidel una amistat incòmoda*, 2009, Televisió de Catalunya, 60 mn.

²³ Télégramme de Fidel Castro (premier ministre du gouvernement révolutionnaire de Cuba) à Francisco Franco (chef de l'État espagnol), 2 septembre 1963, Archives du Ministère des Affaires étrangères Espagnol, boîte 9914, dossier 12.

²⁴ RODRÍGUEZ Diana et RODRÍGUEZ Jorge. L, *En alas cubanas*, Miami, Cuba Aero, 2002, 413 p et MARRÓN DUQUE DE ESTRADA Rolando, *Cubana de Aviación : el instrumento elegido (1929-1961)*, La Havane, Cubana de Aviación, 2009, 488 p.

partagé est celui d'une décadence de l'aviation cubaine à partir de ce moment. À cause des agressions impérialistes pour Marrón Duque de Estrada ou par dégénérescence révolutionnaire pour le couple Rodríguez. Le problème essentiel pour étudier la *Cubana de Aviación* dans les années 1960 est celui de la disponibilité et de l'accessibilité des sources. En l'absence de documents, il est donc facile d'émettre des grandes théories idéologiques. Mais il moins évident d'en administrer la preuve. Nous suivrons, quant à nous, la maxime de Wittgenstein : « Sur ce dont on ne peut pas parler, il faut garder le silence ».

Des recherches sur la compagnie *Iberia* ont été menées à bien récemment par Javier Vidal dans une perspective d'histoire économique des transports²⁵. Il s'est intéressé en particulier aux activités de coopération d'*Iberia* avec des compagnies nationales d'Amérique latine, mais pas avec la *Cubana de Aviación*²⁶. Ce professeur de l'université de Valence est également le seul à s'être plongé dans le monde des compagnies aériennes « charter » espagnoles²⁷. *Air Spain*, la compagnie qui a fait des vols à Cuba en 1968, n'a toutefois pas fait l'objet d'une étude spécifique.

Dans un espace proche du nôtre, nous nous inspirons des questions posées par Clara Lida sur le rôle des communications aériennes établies entre l'Espagne et le Mexique par *Iberia* et *Aerovías Guest* en l'absence de relations diplomatiques²⁸. C'est un cas d'école de mise en relation de deux pays par l'avion en l'absence de relations officielles : « Après tout, il fallait reconnaître que, pour se déplacer d'Espagne au Mexique, il y avait des contacts maritimes et aériens qui, certainement, impliquaient des accords sur les communications et les transports »²⁹ et « Comment expliquer par exemple, la capacité de *Aerovías Guest* pour obtenir le monopole de la route avec l'Espagne qu'elle se disputait avec *Iberia*, la ligne officielle de ce pays, et à qui, concrètement bénéficiait cet accord »³⁰.

Nous avons aussi l'occasion d'étudier les activités d'une entreprise étrangère avant et après la « Révolution » à Cuba. Cela permet de poser la question de la « rupture révolutionnaire », c'est-

²⁵ VIDAL OLIVARES Javier, *Las alas de España. Iberia, Líneas Aéreas (1940-2005). De aerolínea de bandera a transportista mundial*, Valencia, PUV, 2008, 268 p.

²⁶ VIDAL OLIVARES Javier, « El fracaso de la expansión de la aerolínea Iberia en América Latina. Los casos de Panamá y República Dominicana 1966-1973 », *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n°6, 2003, pp. 20-39.

²⁷ VIDAL OLIVARES, « Expansión y crisis de las aerolíneas charter españolas : el caso de Spantax, 1959-1988 », *Congreso de la asociación de historia económica*, Santiago de Compostela, http://www.usc.es/estaticos/congresos/histec05/b11_vidal_olivares.pdf. Consulté le 26 octobre 2012 et VIDAL OLIVARES Javier, « Cielos abiertos : las aerolíneas charter españolas en el mercado europeo 1959-1994 », *Revista de economía y de la empresa*, 2008, pp. 237-252.

²⁸ Le Mexique avait refusé de reconnaître le régime de Franco.

²⁹ LIDA Clara (Dir.), *México y España en el primer franquismo (1939-1950) : rupturas formales, relaciones oficiosas*, Mexico, Colegio de México, 2001, p. 11.

³⁰ Ibid, p. 17.

à-dire de l'existence d'un tournant majeur introduit dans les activités d'*Iberia* à Cuba autour de 1959 ou d'un autre moment de la « Révolution ». A notre connaissance, l'unique autre étude de cas de ce type, très intéressante, a été menée par George Lambie sur le constructeur de bus anglais *Leyland*³¹.

L'émigration espagnole vers Cuba jusqu'en 1959 et les exils cubains à partir de 1959

Cuba a longtemps été une terre d'émigration pour les Espagnols de la Péninsule et des îles Canaries. Les courants migratoires vers l'île se sont même accélérés après l'indépendance de 1898 et ont atteint des niveaux très importants jusqu'en 1930. La tendance a fortement décéléré à partir de la crise de 1929. On a alors assisté à des forts mouvements de retour. Ces migrations sont assez bien connues grâce aux travaux très poussés de Consuelo Naranjo³². Les années 1940 et 1950 ont été moins étudiées de manière globale, si ce n'est sous l'angle de l'émigration politique des républicains espagnols³³. Entre 1946 et 1958, il y a eu moins de 20 000 migrants espagnols qui sont partis à Cuba tandis qu'il y a eu 13588 retours en Espagne³⁴. D'après José Antonio Vidal, la mise en place des vols de la *Cubana de Aviación* en 1948 n'a pas changé fondamentalement la donne des migrations entre l'Espagne et Cuba car les candidats au départ ont continué à privilégier la voie maritime pour des raisons de coût³⁵. Il n'y a jamais eu d'étude sur le rôle des compagnies aériennes dans l'émigration espagnole en Amérique comme celles sur le rôle des compagnies maritimes³⁶. Notre travail ne permet malheureusement pas d'apporter d'éléments vraiment nouveaux à ce chantier décidément difficile à entreprendre.

³¹ LAMBIE George, « Anglo-Cuba commercial relations in the 1960s : a case of study of the Leyland Motor company contracts with Cuba » in HENNESSY Alistair et LAMBIE George (Dir.), *The fractured Blockade : West European-Cuban Relations During The Revolution*, Londres/ New York, MacMillan, 1993, pp. 163-195.

³² NARANJO OROVIO Consuelo, *Cuba vista por el emigrante español en la isla, 1900-1959 : un ensayo de historia oral*, Madrid, CSIC, 1987, 164 p.

³³ DOMINGO CUADRIELLO Jorge, *El exilio republicano en Cuba*, Madrid, Siglo XXI, 2009, 619 p.

³⁴ PALAZÓN Fernando, *Los españoles en América*, Madrid, CEDEAL, 1995, 270 p cité in AGUILERA ARILLA María José et GONZÁLEZ YANCI María Pilar, « La inmigración cubana en España. Razones políticas y de sangre en la elección de destino », *Espacio, Tiempo, Forma. Serie VI. Geografía*, tome 15, 2002, p. 15.

³⁵ VIDAL RODRÍGUEZ José Antonio, *La emigración gallega a Cuba : trayectos migratorios, inserción y movilidad laboral. 1898-1968*, Madrid, CSIC, 2005, pp. 137-138.

³⁶ NARANJO OROVIO Consuelo, « Las relaciones entre España y América latina: movimientos migratorios y compañías navieras » in BAHAMONDE MAGRO Ángel, MARTÍNEZ LORENTE Gaspar et OTERO CARVAJAL Luís Enrique (Dir.), *Las comunicaciones entre Europa y América (1500-1993) : actas del I Congreso Internacional de Comunicaciones*, Palacio de Congresos de Madrid 30 de noviembre - 3 de diciembre 1993, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1995, pp. 287-298.

Le thème des relations migratoires entre Cuba et les États-Unis après 1959 a donné lieu à une très abondante production historiographique. Les différentes vagues d'émigration directe de Cuba vers les États-Unis sont assez bien connues mais l'émigration cubaine aux États-Unis via l'Espagne a été étudiée de façon moins rigoureuse³⁷. Le travail de référence pour la période qui nous intéresse est la thèse de Juan Clark. Il a consacré une sous-partie à la place de l' « Espagne et du Mexique comme points d'arrivée secondaire »³⁸ des exilés cubains. Entre 1959 et 1962, l'Espagne n'a été qu'une destination marginale des exilés cubains qui avaient la possibilité d'utiliser des lignes aériennes directes vers la Floride. Elles ont permis à environ 200 000 Cubains de partir. A partir de novembre 1962, l'Espagne et le Mexique sont devenus des points de sortie importants après la fermeture des lignes directes avec la Floride. Entre fin 1962 et fin 1965, « seulement » 30 000 Cubains sont entrés aux États-Unis en l'absence de voies légales pour relier les deux pays. La majorité d'entre eux a gagné les États-Unis par le Mexique et l'Espagne³⁹. En octobre 1965, ce sont 5 000 Cubains qui sont partis en bateau depuis le port de Camarioca après que Fidel Castro a autorisé le départ par cette voie. De décembre 1965 à fin 1973, le « pont aérien » entre Varadero et Miami a permis à environ 300 000 Cubains de partir pour les États-Unis. C'est pendant cette période que l'afflux de Cubains vers Madrid a été le plus important comme le montrent les chiffres ci-dessous.

³⁷ MARTÍN FERNÁNDEZ Consuelo et ROMANO Vicente, *La emigración cubana en España*, Madrid, Fundación de Investigaciones Marxistas, 1994, 110 p et GARCÍA MONTÓN GARCÍA BAQUERO Isabel, « La emigración cubana a España 1960-1992 », *Revista Complutense de Historia de América*, n°23, 1997, pp. 269-302,

AGUILERA ARILLA María José et GONZÁLEZ YANCI María Pilar, « La inmigración cubana en España. Razones políticas y de sangre en la elección de destino », *Espacio, Tiempo, Forma. Serie VI. Geografía*, tome 15, 2002, pp. 11-27 et FULLERTON Maryellen, « Cuban Exceptionalism : Migration and Asylum in Spain and the United States », *The University of Miami Inter-American Law Review*, Vol. 35, n°3, 2004, pp. 527-575.

³⁸ CLARK Juan, *The Exodus from revolutionary Cuba (1959-1974) : a sociological analysis*, thèse de doctorat de sociologie, Université de Miami, 1975, pp. 132-140.

³⁹ DUANY Jorge, « Cuba communities in the United States : migration waves, settlement patterns and socioeconomic diversity », *Pouvoirs dans la Caraïbe*, n°11, 1999, [En ligne] <http://plc.revues.org/464> . Consulté le 13 octobre 2012.

Tableau I : Entrées de réfugiés cubains en Espagne (1964-1972)

Année	Nombre
1964	2648
1965	6431
1966	6679
1967	7954
1968	8904
1969	7012
1970	13332
1971	11089
1972	12038
Source: [MARTÍN FERNÁNDEZ & ROMANO, 1994]	

Dans ce mémoire, c'est le groupe social qui se cache derrière ces chiffres qui nous intéresse. Notre démarche n'est pas celle de l'histoire des migrations. Nous n'étudierons pas les raisons du départ de ces personnes en essayant de mesurer vainement le poids du « politique » et de l'« économique » dans la décision de l'exil/migration. Nous n'étudierons pas non plus l'expérience de leur séjour en Espagne ni l'organisation de leur départ vers les États-Unis. Le choix de l'année 1969 comme borne supérieure d'étude n'est d'ailleurs pas une césure pertinente pour étudier les migrations cubaines vers l'Espagne. Il faudrait aller jusqu'en 1973, mais ce n'est pas l'objet de notre étude. Nous envisagerons plutôt ce groupe social comme un public pour les compagnies aériennes cubaines et espagnoles et les diplomates des deux pays. Dans cette perspective, nous chercherons à décrire comment s'est organisé leur départ de Cuba.

Nous signalons que les liens de notre sujet avec le blocus des États-Unis sur le transport à Cuba à partir de 1962 et les voyages politiques à Cuba après 1959 sont évoqués dans les introductions des deuxième et troisième parties de ce mémoire. Après avoir mis sur la table nos intentions de recherche, il faut expliquer comment nous avons mis en œuvre ce programme.

Les sources

Notre parti pris général a été de confronter les points de vue institutionnels et confidentiels de ceux qui font voler les avions entre l'Espagne et Cuba et les points de vue publics de ceux qui « disent » les vols entre l'Espagne et Cuba. Les vols entre l'Espagne et Cuba ont d'abord une nature internationale. L'aviation internationale est d'abord une affaire d'État, de politique étrangère et d'aviation civile. Ce sont donc les administrations extérieures des pays concernés qui ont produit et collecté le plus de documents sur l'organisation des vols entre l'Espagne et Cuba. C'est là que nous avons cherché. Nous avons donc privilégié les archives administratives officielles, surtout diplomatiques.

Nos principaux fonds de recherche originaux sont des archives diplomatiques espagnoles, cubaines et françaises. Nous nous appuyons également sur des archives diplomatiques étatsuniennes mis en ligne à <http://www.latinamericanstudies.org/cuba.htm> (les documents de l'ambassade des États-Unis à La Havane dans les années 1950 sont une excellente source d'information sur les vols de la *Cubana de Aviación* en Espagne) ou déjà utilisées par d'autres chercheurs. Les deux principaux fonds avec lesquels nous avons travaillé en Espagne sont le fonds *Renovado* des Archives du Ministère des Affaires Étrangères Espagnol (AMAE-E, Madrid), qui concerne la politique étrangère espagnole depuis 1931 et le fonds Castiella (FC) de la *Real Academia de la Historia* (RAH-FC, Madrid)⁴⁰.

Au palais Santa Cruz, nous avons cherché tout ce qui pouvait se rapporter, de près ou de loin, aux questions aériennes dans les dossiers classés dans le sous- fonds « Cuba » entre 1946 et 1975⁴¹. Les recherches se font à partir de fiches cartonnées dont le titre indique de façon précise ou générale ce que contiennent les dossiers. Nous avons consulté plus de cent cinquante dossiers. Leur épaisseur varie de celle d'un télégramme à celle de plusieurs centaines de documents. Nous avons ouvert tout ce qui a été archivé par les mots-clés « vols », « relations aériennes », « politique aérienne » mais aussi « transports », « relations maritimes », « navires », « migrations », « exilés »,

⁴⁰ Ce fonds concerne les activités de Fernando María Castiella comme ministre des Affaires étrangères de l'Espagne pendant douze ans (février 1957- février 1969). Fernando María Castiella a été ministre jusqu'en octobre 1969 mais le fonds de la RAH interrompt sa collection en février.

⁴¹ Un accord secret du conseil des ministres du 15 octobre 2010 a considérablement restreint la communication des documents des Archives du Ministère des Affaires étrangères Espagnol aux chercheurs. Par chance, nous n'avons été affecté que de manière marginale par cette mesure. Depuis septembre 2012, ces archives ne sont plus consultables au Palais Santa Cruz. Elles sont actuellement en voie de transfert vers l'*Archivo General de la Administración* d'Alcalá de Henares et l'*Archivo Histórico Nacional* de Madrid.

« réfugiés », « expulsion », « tourisme », « visites », « voyages », « relations commerciales », « relations économiques », « boycott », « blocus », « embargo » « représailles américaines » ... A partir de 1960, nous avons vérifié que les dossiers concernant les sanctions économiques des États-Unis contre Cuba dans le sous-fonds « États-Unis » étaient les mêmes que ceux qu'on trouvait dans le sous-fonds « Cuba ». L'intérêt de ce sous-fonds « Cuba », malgré les difficultés de recherche, réside dans la multiplicité des points de vue qu'il donne à voir. Nous pouvons y rencontrer les positions des différents départements et personnalités liées à la politique étrangère (Franco, le gouvernement, les ministres des Affaires Etrangères, leurs collaborateurs, les différentes directions politiques, techniques et régionales du MAE et les diplomates des différents postes du MAE (La Havane, Washington, Miami, New York, Mexico, Caracas, Lisbonne...). Mais on retrouve également des nombreuses traces des relations entre *Iberia* et les diplomates espagnols, que ce soit entre la délégation de la compagnie à La Havane et l'ambassade là-bas ou entre la direction générale et l'administration centrale. Mais nous y retrouvons également des éléments de correspondance entre les dirigeants des autres compagnies aériennes (*Aerovías Cubanas Internacionales*, *Cubana de Aviación* et *Air Spain*) et les autorités espagnoles.

Le deuxième sous-fonds utilisé au Ministère des Affaires étrangères espagnol a été celui de la *Comisión Interministerial de Política Aérea Internacional*⁴² depuis sa création en 1946 jusqu'en 1968⁴³. Cet ensemble est moins conséquent que le précédent. Nous avons donc consulté tous les actes de réunions de la commission et les documents qui ont été réunis pour ses travaux. On y a cherché tout ce qui a concerné Cuba. Conformément à la composition de cette commission, les comptes rendus des discussions mettent à jour la confrontation des points de vue des différents services du MAE, du Ministère de l'Air, du Ministère du Commerce, de l'Information et du Tourisme⁴⁴... Nous retrouvons également dans ce fonds les demandes d'autorisation de vol des compagnies cubaines en relation avec l'Espagne (*Aerovías Cubanas Internacionales* et *Cubana de Aviación*) et des compagnies espagnoles (*Iberia* et *Air Spain*) vers Cuba. Le fait que la commission ait commencé à exister en même temps que les premiers vols vers Cuba nous permet de faire une

⁴² La *Comisión Interministerial de Política Aérea Internacional* a été créée le 1^{er} février 1946 au sein du MAE pour coordonner la politique aérienne internationale de l'Espagne. La composition de la commission a été modifiée à diverses reprises en fonction des réorganisations internes du Ministère de l'Air et du MAE. En 1957, le directeur de promotion du tourisme du Ministère de l'Information et du Tourisme a fait son entrée dans la commission. C'est un signe de l'importance du transport aérien dans l'organisation du tourisme de masse dont ce ministère va être l'architecte en Espagne, à partir de la fin des années 1950. La commission a été dirigée tout au long de la période par le numéro 2 du MAE, dont le titre a varié. Cela montre la domination instituée du Ministère des Affaires étrangères sur une commission qui se disait « interministérielle ».

⁴³ La demande de consultation de ce sous-fonds jusqu'en 1975 que nous avons faite ayant eu lieu après l'entrée en application de l'accord du conseil des ministres, nous n'avons pas été autorisé à consulter ces documents au-delà de l'année 1968.

histoire du traitement de la question des communications aériennes avec Cuba par la CIPAI.

Le fonds Castiella offre des perspectives de recherche tout à fait heuristiques grâce à la numérisation de l'indice qu'a réalisée la *Real Academia de la Historia*. La veuve de Fernando María Castiella a légué à l'institution de la Calle León les copies des documents que le ministre a envoyées à Franco chaque semaine pendant douze ans. Il s'agit d'une sélection des documents de l'administration centrale et des postes consulaires considérés comme les plus importants. Chaque pli, qui renferme un ou plusieurs documents, porte un titre qui a été donné par le ministre Castiella et son équipe au moment même de leur production/réception. Ces titres sont des indices de l'interprétation des documents par le ministre et son entourage. Ils donnent une valeur ajoutée inestimable à ces documents qu'on a retrouvés en partie au MAE. Nous avons donc décidé de reproduire ces titres en note de bas de page pour confronter ce que nous pouvons dire des documents et ce que leur ont fait dire les contemporains.

Nous avons complété ces sources par la consultation des archives de l'ambassade d'Espagne à Washington conservées dans le Fonds Extérieur de l'*Archivo General de la Administración* (AGA-FE, Alcalá de Henares). Différents cartons contiennent tous les télégrammes croisés entre Madrid et l'ambassade de 1962 à 1964. Cela permet de compléter les recherches précédentes à la marge et fait apparaître quelques pépites inexplorées. Nous avons également utilisé des documents du Ministère de l'Air conservés de l'*Archivo Histórico del Ejército del Aire* (AHEA, Villaviciosa de Odón). Les archives de l'aviation civile espagnole, qui dépend aujourd'hui du ministère de *Fomento*, et qui dépendait sous le franquisme du ministère militaire de l'Air, n'ont toutefois pas été localisées de façon satisfaisante.

A Cuba, nous avons utilisé les fonds du Ministère d'État (1902-1959) et du MINREX⁴⁵ (1959-1961) qui sont conservés à l'*Archivo Histórico Nacional* de Cuba (AHNC, La Havane). Le fonds du Ministère d'État permet d'apporter un point de vue cubain sur les problèmes de la *Cubana de Aviación* en Espagne à partir de 1948 et sur les enjeux de l'accord aérien hispano-cubain de 1951. Le fonds du MINREX donne à voir quelques exemples de problèmes rencontrés par Cuba dans les lignes aériennes avec l'Espagne au début de la « Révolution ». Aucun document du MINREX n'est accessible à partir de 1962 alors que le catalogue annonce que des documents ont été archivés jusqu'en 1976.

Pour le cas spécifique des vols « charter » organisés vers Cuba par des associations françaises en 1968 et 1969, nous avons consulté les archives du Quai d'Orsay sur ce thème (Archives du Ministère des Affaires étrangères, AMAEF, La Courneuve) et les archives de

⁴⁵ La loi n°663 du 23 décembre 1959 a créé le MINREX en remplacement du Ministère d'État.

l'ambassade de France à La Havane (Centre des Archives Diplomatiques de Nantes, Nantes, CADN-LH).

Les communications aériennes sont également une affaire d'entreprise. Paradoxalement cette réalité commerciale a été plus difficile à prendre en considération. Nous n'avons pas trouvé d'archives propres des compagnies privées *Aerovías Cubanas Internacionales*, *Cubana de Aviación* (avant 1959) et *Air Spain*. Les compagnies *Iberia* et *Cubana de Aviación* (d'après 1959) étaient étatisées. A Cuba, il n'existe pas de centre d'archives public de la *Cubana de Aviación* tandis qu'en Espagne, le centre d'archives d'*Iberia* ne nous a pas été ouvert, soi-disant parce que les documents qu'elles contiennent comportent des données confidentielles sur les clients, comme des listes d'embarquement par exemple. Il faudrait également consulter les actes des conseils d'administration d'*Iberia* qui sont conservés dans les archives de l'*Instituto Nacional de Industrialización* (INI)⁴⁶ dans les locaux de la *Sociedad Estatal de Participaciones Industriales* (SEPI). Cela n'a pas été fait par manque de temps. Mais cela pourrait donner lieu à un approfondissement ultérieur. Ce manque de sources directes sur les compagnies aériennes est largement compensé par nos sources diplomatiques, par l'étude de la presse d'époque et des publications internes des compagnies aériennes. Les éléments techniques sur les horaires, fréquences, matériels utilisés, itinéraires de vol et tarifs d'*Iberia* et de la *Cubana de Aviación* entre 1950 et 1969 sont disponibles dans la revue *Horarios y tarifas d'Iberia*, dont nous avons retrouvé les exemplaires à la *Biblioteca Nacional de España* et au centre de documentation d'*Iberia*.

Nous avons également étudié abondamment des sources périodiques. Nous avons fait une recherche systématique dans les quotidiens espagnols *ABC* et *La Vanguardia* sur la période 1946-1969, à partir des moteurs de recherche des hémérothèques en ligne. D'une part, cette analyse exhaustive nous a beaucoup aidé pour établir les faits quand d'autres sources faisaient défaut. Nous avons remarqué ainsi que, si les archives officielles sont assez prolixes sur les tenants et aboutissants des vols, elles sont plus réservées sur la réalisation effective des dits vols. La presse, plus proche de l'actualité et plus attachée à la superficie des « événements », est donc très utile à cet égard car elle rapportait l'arrivée et le départ des avions à Madrid et à La Havane. D'autre part, nous pouvons confronter ce que disaient les articles de ces journaux, contrôlés en partie par le gouvernement espagnol, sur les communications aériennes avec Cuba et la manière dont les décideurs espagnols les abordaient en coulisse.

⁴⁶ COMÍN Francisco et MARTÍN ACEÑA Pablo, *INI, 50 años de industrialización en España*, Madrid, Espasa-Calpe, 1991, 684 p.

La presse cubaine n'a pas été l'objet d'une étude systématique parallèle car les quotidiens « officiels » *Revolución* puis *Granma* n'ont pas d'indice numérisé. Étudier 10 ans de presse « révolutionnaire » jour après jour serait un chantier de longue haleine mais sans doute très intéressant. Après la « Révolution », notre travail manque donc d'une analyse des représentations et du traitement médiatique des vols vers l'Espagne dans un système de presse contrôlé.

Nous avons réuni tous les articles du *Monde* sur le thème des voyages organisés à Cuba à l'été 1968 et 1969 grâce à l'inventaire réalisé par la Bibliothèque de Documentation Internationale Contemporaine (BDIC, Nanterre). Les dossiers du MAE et d'autres recherches ont permis de réunir un vaste corpus d'articles de périodiques d'Espagne, de Cuba, des États-Unis, d'Amérique latine (Venezuela, Panama, Chili...), du Portugal... qui ont traité directement des communications aériennes entre Cuba et l'Espagne.

Enfin nous avons eu recours de manière plus marginale à des témoignages écrits et oraux de voyageurs qui se sont rendus à Cuba dans les années 1960, à des mémoires d'entrepreneurs de l'aviation, de diplomates et d'hommes d'État, qui ont participé à des titres divers à l'histoire des communications aériennes entre l'Espagne et Cuba.

PREMIÈRE PARTIE

Les communications aériennes entre Madrid et La Havane dans les « relations hispano- cubaines » (1946-1962)

Chapitre I

Naissance et développement des communications aériennes entre l'Espagne et Cuba (1946-1958)

Introduction

La naissance et le développement des communications maritimes entre l'Europe et l'Amérique centrale et caribéenne via l'île de Cuba est un sujet phare de l'histoire politique moderne. Au contraire, le développement du seul autre moyen de transport transatlantique entre l'île et le Vieux Continent est un parent pauvre de l'histoire du second vingtième siècle. Le premier chapitre de notre travail prétend combler ce vide historiographique.

L'avion « Cuatro Vientos » a fait le premier vol entre l'Espagne et Cuba en 1933. Les aviateurs espagnols Mariano Barberán et Joaquín Collar n'ont jamais revu leur pays puisque l'avion qui avait ensuite décollé en direction du Mexique a disparu⁴⁷. En 1936, c'est un aviateur cubain, Antonio Menéndez, qui a fait le trajet inverse⁴⁸. La nationalité du pilote était alors un élément de prestige pour les pays dont les as de l'air étaient capables d'accomplir ce genre de prouesses. Ces deux vols, surtout le premier, ont été largement commentés dans les ouvrages érudits qui portent sur

⁴⁷ Pour plus d'informations sur ce vol, voir : INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA, « Días de gloria y tragedia : "Cuatro Vientos" », *Grandes Vuelos de la Aviación española*, Madrid, Ministerio de Defensa- Espasa-Calpe, 1983, pp. 255-282.

⁴⁸ Pour plus d'informations sur ce vol, voir le livre à venir de Carlos Concepción Puentes de l'*Instituto de Aviación Civil de Cuba* (IACC) à ce sujet.

l'aviation espagnole et cubaine. Ces événements sont des objets de fierté patriotiques dans les deux pays. Pourtant, au-delà de l'effet de prestige, ces traversées « simples » n'avaient pas entraîné d'amélioration concrète dans le système du transport des personnes et des choses entre la République espagnole et la République de Cuba. Comme l'a indiqué le ministre des transports espagnol Josep Borrell en inaugurant le premier congrès consacré aux communications entre l'Europe et l'Amérique, les deux continents n'ont été mis en relation de façon durable qu'avec le **retour** des caravelles de Christophe Colomb en Europe⁴⁹. Ce sont les voyages retour des expéditions de découverte ou d'aventure qui établissent un système de communication entre deux espaces. Il a donc fallu attendre la fin de la Seconde Guerre mondiale pour voir la mise en place de « communications aériennes » entre l'Espagne et Cuba. C'est cette période qui nous intéresse, celle de l'établissement de vols plus ou moins réguliers entre une ancienne colonie et son ancienne métropole.

La force d'évocation symbolique des vols transatlantiques a bien diminué avec la multiplication des traversées. L'époque des « épopées océanes »⁵⁰ ou des « Grands Vols » était passée mais les vols inauguraux ont tout de même suscité une certaine dose de mobilisation intérieure et de projection extérieure dans l'Espagne franquiste et la Cuba « authentique ». Par effet de compensation, les intérêts matériels ont pris le dessus sans pour autant enlever à l'aviation le pouvoir de fascination qu'elle exerce sur les hommes. Les vols transatlantiques ne se sont pas « routinisés » avant le début des années 1960, quand l'Europe et l'ensemble de l'Amérique ont été reliés par un réseau dense de liaisons aériennes.

Les enjeux de la mise en place des communications aériennes ont embrassé l'ensemble des relations entre l'Espagne et Cuba. Ces vols ont posé des problèmes d'un type totalement nouveau. Les débuts des communications aériennes entre les deux pays correspondent à la mise en place des institutions internationales de l'aviation civile et à la réglementation du transport aérien international à une échelle bilatérale. Ils coïncident concrètement avec la conférence de Chicago de 1944⁵¹, qui a donné naissance à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) en 1947⁵²

⁴⁹ BAHAMONDE MAGRO Ángel, MARTÍNEZ LORENTE Gaspar et OTERO CARVAJAL Luís Enrique (Dir.), *Las comunicaciones entre Europa y América (1500-1993) : actas del I Congreso Internacional de Comunicaciones*, Palacio de Congresos de Madrid 30 de noviembre - 3 de diciembre 1993, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1995, 650 p. Souligné par nous.

⁵⁰ MARCILHACY David, « Epopéyas oceánicas... Le retentissement du vol transatlantique du Plus Ultra dans l'Espagne de Primo de Rivera », *Mélanges de la Casa de Velázquez*, n°36, 2006, pp. 231-257 et MARCILHACY David, « La Santa María del aire : El vuelo transatlántico del Plus Ultra (Palos-Buenos Aires, 1926), preludio a una reconquista espiritual de América », *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Vol. 28, 2006, pp. 213-241.

⁵¹ La conférence de Chicago a consacré le principe de souveraineté des États sur leurs espaces aériens. Cinq libertés ont été définies, les deux premières étaient techniques et concernaient la « navigation aérienne » et les trois suivantes étaient commerciales et concernaient le « transport aérien ». La première liberté est le privilège de traverser le territoire d'un

et avec le traité « Bermudes I » entre les États-Unis et le Royaume-Uni de 1946, qui allait servir de modèle à de nombreux autres accords de transport aérien⁵³. Les communications aériennes entre l'Espagne et Cuba ont donc débuté en plein boom de l'aviation civile internationale, au moment où se sont mises en place les normes de régulation du transport aérien qui consacraient la souveraineté des États sur leurs espaces aériens. Allons voir dans le détail dans quelles circonstances et de quelle manière se sont développés ces premiers vols entre l'Espagne et Cuba.

1. Les vols expérimentaux cubains : les débuts des communications aériennes entre La Havane et Madrid (1946-1948)

1.1. L'aventure du « Ruta de Colón » d'*Aerovías Cubanas Internacionales* (novembre 1946- février 1947)

1.1.1. Le projet d'une entreprise cubaine dans l'orbite des États-Unis après la Seconde Guerre mondiale

Aerovías Cubanas Internacionales a rendu public le premier projet de liaison aérienne entre La Havane et Madrid en février 1946. La compagnie avait été créée en 1945 par un ancien pilote cubain et professeur de droit aérien : Reinaldo Ramírez-Rosell. Il avait tiré profit, comme d'autres

État sans atterrir. Il s'agit du droit de survol d'un aéronef étranger. La deuxième liberté est le privilège d'atterrir pour des raisons non commerciales. C'est le droit d'escale technique. La troisième liberté est le privilège de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises embarqués sur le territoire dont l'aéronef possède la nationalité. La quatrième liberté est le privilège d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire dont l'aéronef possède la nationalité. La cinquième liberté, accordée par un État aux transporteurs d'un autre État, consiste pour ce dernier à débarquer et embarquer des passagers, du courrier et des marchandises entre le premier État et un État tiers. Voir : FOLLIOT Michel, *Le transport aérien international. Evolution et perspectives*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1977, p. 15.

⁵² L'Espagne et Cuba sont des membres fondateurs de l'OACI. L'Espagne a été admise dans cette agence spécialisée de l'ONU dès sa création malgré les condamnations internationales contre le régime de Franco après la Seconde Guerre mondiale. L'Espagne avait en effet participé à la conférence de Chicago (la convention a été signée le 7 décembre 1944) qui avait eu lieu un an avant celle de San Francisco où elle a été exclue de la création de l'ONU. Entre 1947 et 1951, de nombreux débats ont traité d'une possible exclusion de l'Espagne de l'OACI. L'escalade des tensions « Est-Ouest », a bénéficié à l'Espagne de Franco qui se présentait lui-même comme la « centinela de Occidente » contre le communisme. En 1951, l'élection de l'Espagne au conseil de l'OACI a sonné le glas des tentatives d'exclure l'Espagne du forum mondial du transport aérien international. Voir : BEAUTE-FAYOLLE Corinne, *Le transport aérien dans les relations internationales de l'après-guerre à nos jours 1944-2000*, thèse d'histoire sous la direction de Georges-Henri Soutou, Université Paris IV-Sorbonne, 2000, pp. 47-48.

⁵³ On parle de « système bermudien » pour décrire la régulation du transport aérien à un niveau bilatéral qui s'inspire de l'accord entre les États-Unis et le Royaume-Uni de 1946. Il s'agissait d'un texte de compromis entre le libéralisme états-unien et le souci britannique de protéger les compagnies nationales outre-Atlantique. Cette solution bilatérale à la question du transport aérien international était le résultat de l'échec partiel de créer un cadre multilatéral pour définir et partager les droits aériens.

dans ce domaine, de la disponibilité d'une grande quantité de matériel et de personnel militaire des États-Unis à la fin de la Seconde Guerre mondiale. La démobilisation des pilotes et la nécessité de convertir l'appareil de guerre à des fins civiles a permis un boom de l'aviation civile après 1945. Cette tendance générale est bien connue. Elle a d'abord profité aux États-Unis et s'est répandue dans leur sphère d'influence, dont faisait partie Cuba⁵⁴. De nombreuses compagnies aériennes y ont alors été créées *ex nihilo*. *Aerovías Cubanas Internacionales* n'en était qu'une parmi tant d'autres mais elle voyait grand avec son projet de développement transatlantique. La nouvelle compagnie cubaine s'était associée à la compagnie nord-américaine *Peninsular Air Transport*, à qui elle avait confié le contrat d'étude des vols expérimentaux en Espagne.

1.1.2. De l'inactualité d'un contre-projet espagnol

Loin de cette effervescence dans le domaine aéronautique, l'Espagne franquiste était exclue *de jure* et *de facto* de ce mouvement général. Les raisons en sont bien connues : l'attitude de Franco en faveur de l'Axe pendant la guerre, la nature « fasciste » de son régime et la situation économique et financière désastreuse, quelques années après la fin d'une guerre civile et du fait d'une politique économique volontairement autarcique⁵⁵. Récemment nationalisée, après que l'INI a récupéré la forte participation de la compagnie allemande *Lufthansa* (1944)⁵⁶, la compagnie espagnole *Iberia* n'était pas en mesure de développer toute seule un projet parallèle de vols entre Madrid et La Havane. L'Espagne était alors perçue comme un membre du camp des vaincus de la guerre même si elle était restée formellement neutre pendant le conflit. Madrid était isolée de la scène internationale mais on espérait que les relations avec les anciennes colonies d'Amérique puissent compenser cet ostracisme. La mise en place de lignes aériennes transatlantiques était un moyen concret de mettre en œuvre ces « politiques de substitution » qui étaient surtout rhétoriques⁵⁷. Le choix a été fait d'utiliser les capacités aéronautiques limitées d'*Iberia* pour créer une ligne vers l'Argentine de Perón. La première ligne transatlantique d'*Iberia* a donc matérialisé

⁵⁴ Dossier « Aerovías Cubanas Internacionales y Transocean Air Lines », AMAEE-R-4614-2.

⁵⁵ PORTERO Florentino, *Franco aislado. La cuestión española (1945-1950)*, Madrid, Aguilar, 1989, 422 p.

⁵⁶ VIDAL OLIVARES Javier, *Las alas de España. Iberia, Líneas Aéreas (1940-2005). De aerolínea de bandera a transportista mundial*, Valencia, PUV, 2008, pp. 49-50.

⁵⁷ L'expression « políticas de substitución » a été inventée par le diplomate et membre du PSOE Fernando Morán pour définir la nouvelle orientation de la politique étrangère franquiste entre la période de condamnation internationale du régime (1946-1947) et le rapprochement avec les États-Unis et le Vatican (qui culmine avec les pactes de septembre 1953 et le Concordat la même année). Pour pallier son isolement international, l'Espagne a alors dirigé son action extérieure vers les pays d'Amérique hispanique et les pays arabes, qui n'étaient traditionnellement que des partenaires secondaires. Voir : MORÁN Fernando, *Una política exterior para España : una alternativa socialista*, Barcelone, Planeta, 1980, pp. 142-144.

l'axe Franco-Perón en vigueur entre 1946 et 1949. C'était un choix politique qui consistait à renforcer les liens directs avec l'allié de circonstance du *Río de la Plata*. Au contraire, le projet d'*Aerovías Cubanas Internacionales* n'était pas directement politique mais plutôt commercial. C'était le projet d'une entreprise plus que celui d'un gouvernement.

1.1.3. L'accueil du projet cubain à Madrid

Le journal *ABC* a diffusé en Espagne la nouvelle de ce projet qui avait d'abord été évoquée par *El Mundo* à La Havane⁵⁸. La mise en place de vols entre les deux pays intéressait donc en puissance tant les Cubains que les Espagnols. Il y avait donc en 1946 un canal médiatique transatlantique pour faire circuler l'information entre les deux pays. L'aviation civile avait besoin d'un coup de pouce de la presse pour que des voyageurs potentiels envisagent de choisir l'avion comme moyen de transport, s'ils en avaient les moyens. Ces nouvelles publiées à La Havane et à Madrid avaient la fonction d'une annonce de réclame. Cela n'a pas été fait en vain. Un particulier espagnol a ensuite manifesté son intérêt personnel pour ces vols en s'adressant au MAE pour que l'Espagne favorise la mise en place de cette « ligne cubaine ». La publicisation du projet cubain avait donc partiellement rempli l'objectif de recherche de soutiens espagnols. Par ce truchement, l'étude de l'établissement d'une ligne aérienne avec Cuba a été symboliquement à l'ordre du jour de la réunion constitutive de la CIPAI, le 22 février 1946. Ce fait ne doit pas être surinterprété mais il signale au moins deux traits de la relation aérienne hispano-cubaine. Les liaisons aériennes avec Cuba ont été envisagées très tôt par rapport à celles avec d'autres pays d'Amérique hispanique, ce qui abonde dans le sens de la relation très particulière qu'entretenaient la « siempre fiel » Cuba et l'Espagne. La CIPAI a été le premier forum où s'est posée la question de la relation aérienne hispano-cubaine en Espagne. Les débats et les travaux de la commission sont donc un poste d'observation idéal pour suivre la naissance et les premiers pas de cette relation du côté espagnol.

Conformément à la politique aérienne internationale espagnole, qui reprenait les principes de l'acte final de la convention de Chicago, les membres de la commission ont précisé qu'il faudrait signer un accord bilatéral avec Cuba pour établir des lignes régulières entre les deux pays. Comme l'initiative venait de Cuba, il revenait à la représentation cubaine à Madrid de faire la démarche auprès du MAE⁵⁹. Le MAE cherchait ainsi à s'assurer de la réciprocité des services aériens entre les

⁵⁸ « Servicio aéreo entre La Habana y Madrid », *ABC*, édition de Séville, 3 février 1946, p. 6.

⁵⁹ Acte de la réunion n°1 de la CIPAI, 22 février 1946, AMAEE-R-1901-12.

deux pays. Si une compagnie cubaine souhaitait établir une ligne vers l'Espagne, il faudrait négocier un traité pour permettre le développement futur d'une ligne d'*Iberia* à La Havane. Malgré cette posture apparemment rigide, qui concernait le cas d'une liaison régulière, des vols ont néanmoins commencé pour tester la faisabilité technique de la ligne et ne pas rester en marge de la grande Histoire de l'aviation.

1.1.4. Le premier vol : aspects techniques et symboliques

Les « vols d'essai » ont démarré quasiment sans aucun préparatif technique ni administratif à la fin novembre 1946 alors qu'*Aerovías Cubanas Internacionales* venait juste de se constituer en société anonyme⁶⁰. La ligne de Madrid était donc l'objectif primordial de cette jeune pousse de l'aviation civile cubaine. Le vol inaugural a suivi la route La Havane-Bermudes-Açores-Lisbonne-Madrid les 23 et 24 novembre 1946. D'un point de vue aéronautique, il s'agissait d'un vol expérimental comme l'ont montré le retard pris sur la date de départ annoncée⁶¹ et l'épisode de la nuit passée à Estoril qui n'était pas prévue dans le plan de vol⁶². L'aviation civile transatlantique n'était qu'à ses débuts et il fallait d'abord mettre au point un certain nombre de réglages de navigation aérienne avant de songer à la commercialisation. La presse espagnole a largement rendu compte de ce vol qui avait été placé sous le sceau des échanges journalistiques hispano-cubains. Parmi les quarante-deux passagers du « DC-4 », on retrouvait des journalistes cubains du *Diario de La Marina*, d'*Informaciones*, d'*El Mundo*, d'*El País* et d'*El Crisol*⁶³. La presse espagnole s'est plus intéressée à la visite des journalistes cubains qu'au vol inaugural qui avait permis leur voyage. Par rapport à l'époque des « *epopeyas oceánicas* », le curseur d'intérêt avait été déplacé de la célébration d'un exploit technique vers l'amélioration du système concret des relations hispano-cubaines.

De retour à La Havane, les voyageurs et l'équipage ont été reçus par les plus hautes autorités de l'État et de la municipalité, au palais présidentiel et à la mairie. Le président de la République, Ramón Grau San Martín, a placé le vol dans la continuité des « *epopeyas oceánicas* » :

⁶⁰ Reinaldo Ramírez-Rosell détenait 51% du capital d'*Aerovías Cubanas Internacionales*.

⁶¹ « La línea aérea Habana-Madrid », *La Vanguardia*, 19 novembre 1946, p. 4.

⁶² Le pilote s'était perdu et avait passé une heure en l'air au Portugal avant d'atterrir en urgence à Lisbonne. Il aurait été sur le point d'être en panne de carburant.

⁶³ « El vuelo La Habana-Madrid », *ABC*, édition de Madrid, 26 novembre 1946, p. 15, « Actualidad gráfica », *ABC*, édition de Madrid, 28 novembre 1946, p. 5 et « Los periodistas cubanos que visitan España. Hoy emprenderán el regreso a su país », *La Vanguardia*, 4 décembre 1946.

« Le vol du *Ruta de Colón* a la signification sentimentale de la dévolution du voyage qu'avait fait auparavant le découvreur de l'Amérique »⁶⁴. L'évocation d'un voyage transatlantique en avion de Cuba en Espagne ne pouvait pas ne pas faire appel à des « métaphores colombines »⁶⁵. Le nom de baptême de l'aéronef mettait en avant la fierté cubaine d'avoir inauguré la ligne avant les Espagnols tout en s'inscrivant dans la tradition de l'illustre commis des rois Catholiques. L'éclaireur Colomb avait ouvert une route qui était désormais celle des Espagnols (la route maritime) et des Cubains (la route aérienne). La figure de Colomb n'était plus l'apanage de l'Espagne (ni de l'Italie) mais pouvait être mobilisée par les autorités cubaines, du moment que des entrepreneurs cubains étaient en mesure d'actualiser la geste héroïque du génois. Le chemin tracé par Colomb avec ses caravelles était suivi par ses héritiers cubains qui redécouvraient la « Mère Patrie » et contribuaient à l'union des « peuples frères ». Il n'y avait pas du tout d'esprit de revanche dans la célébration de ce voyage. Et pour cause... Le vol d'*Aerovías Cubanas Internacionales* était bien le fait d'une entreprise cubaine mais le personnel et le matériel du « Ruta de Colón » venaient des États-Unis. Les photos de l'arrivée de l'avion à Madrid montrent bien que c'est le drapeau des États-Unis qui ornait l'appareil⁶⁶. Il n'y avait donc pas matière à une effusion de patriotisme. Les deux dirigeants du *Partido Revolucionario Cubano Auténtico* se sont exprimés prudemment pour féliciter les entrepreneurs cubains. Pour le président de la République : « ...cette entreprise a effectué un travail extraordinaire en faisant le premier vol transocéanique de Cuba vers l'Europe, rapprochant ainsi les liens d'affection qui nous unissent à la Mère Patrie »⁶⁷. Manuel Fernández Supervielle, quant à lui, a déclaré que : « le fait que l'habileté et le courage de jeunes entrepreneurs cubains servent la cause du progrès et de l'union entre deux peuples frères » le remplissait d'une « grande satisfaction »⁶⁸. À défaut de pouvoir mettre en valeur le travail des pilotes ou la qualité de l'avion, qui étaient nord-américains, les autorités cubaines ont porté au pinacle les capitaines d'industrie de cette micro-entreprise qui étaient eux « vraiment » cubains. Le projet de vols à Madrid d'*Aerovías Cubanas Internacionales*, qui n'était pas du tout d'initiative gouvernementale ni municipale, a donc été l'objet d'une tentative de récupération par le parti politique au pouvoir après la réussite du vol inaugural.

⁶⁴ «Llegó a La Habana el “ruta de Colón”. El presidente cubano manifestó que el servicio aéreo con España estrechará los lazos espirituales y culturales entre ambos países», *ABC*, édition de Madrid, 10 décembre 1946, p. 18.

⁶⁵ MARCILHACY David, « *Epopéyas oceánicas...* Le retentissement du vol transatlantique du *Plus Ultra* dans l'Espagne de Primo de Rivera », *Mélanges de la Casa de Velázquez*, n°36, 2006, p. 238.

⁶⁶ Voir photo en Annexe I de ce mémoire.

⁶⁷ Discours de Ramón Grau San Martín, président de la République de Cuba aux journalistes, entrepreneurs et équipage du premier voyage commercial La Havane-Madrid, décembre 1946, dossier « *Aerovías Cubanas Internacionales* et *Transocean Air Lines* », AMAEE-R-4614-1 et 2.

⁶⁸ Discours de Manuel Fernández Supervielle (maire de La Havane) aux pionniers du premier voyage commercial La Havane-Madrid, décembre 1946, AMAEE-R-4614-1 et 2.

Les journalistes cubains qui avaient été invités par la *Asociación de Prensa* espagnole ont par ailleurs accompli leur mission de rendre compte de la « vérité de l'Espagne » dans les médias cubains. Luís Manuel de Riego a par exemple écrit dans le *Diario de la Marina* un article pour exalter l'accueil des autorités espagnoles. Pour lui, « nous avons eu toute la liberté nécessaire, pour accomplir notre mission, comme dans n'importe quel pays démocratique »⁶⁹. Ces lignes ont bien évidemment été reprises par *ABC*, qui signalait tout commentaire favorable à l'Espagne qui puisse être interprété comme un soutien extérieur au régime de Franco dans cette période d'isolement international.

1.1.5. Le second vol et ses passagers

Le second vol d'*Aerovías Cubanas Internacionales* avait déjà un profil différent du vol inaugural. Les passagers n'étaient plus des invités mais des clients. Il s'agissait d'un vol résolument « protocommercial ». Cela voulait dire qu'il y avait une réelle demande potentielle de transport rapide de personnes entre Cuba et la Péninsule en 1946. Nous ne pouvons pas la quantifier exactement sinon dire qu'elle était modeste. Mais on peut esquisser quelques traits de cette clientèle. A bord, il y avait : des diplomates portugais et espagnols en poste à Cuba qui rentraient dans leurs pays, un voyageur d'affaires cubain et « la première aviatrice cubaine »⁷⁰, qui venait faire une série de raids de démonstration en Europe. Il semble donc qu'il s'agissait d'un groupe de privilégiés sur le plan financier, qui avaient en plus un grand intérêt pour se déplacer à travers l'Atlantique du fait de leur profession. Même si le succès financier de l'opération n'était pas du tout flagrant, la compagnie cubaine voulait pérenniser cette mise en relation aérienne. La presse espagnole a par exemple souligné que la « ligne » d'*Aerovías Cubanas Internacionales* devait être établie définitivement en février 1947⁷¹. La petite entreprise cubaine souhaitait profiter de sa position de pionnier des vols entre l'Espagne et Cuba pour établir une ligne aérienne régulière. Les dirigeants pensaient que l'organisation primitive des vols leur conférait un droit particulier pour l'exploitation de la future ligne. Le directeur général Ramírez-Rosell et le président Almagro y

⁶⁹ « Llegó a La Habana el “ruta de Colón”. El presidente cubano manifestó que el servicio aéreo con España estrechará los lazos espirituales y culturales entre ambos países », *ABC*, édition de Madrid, 10 décembre 1946, p. 18. Voir aussi : « El servicio aéreo entre Cuba y España », *ABC*, édition de Séville, 10 décembre 1946, p. 8.

⁷⁰ NEGRÍN DE GARCÍA Lucy, *Teresina del Rey Baxter (primera aviatrix cubana) : vida y obra*, Miami, n.r., 2003, 137 p.

⁷¹ « Se inicia el segundo vuelo Cuba-España », *La Vanguardia*, 17 décembre 1946, p. 7 et « Etapa Lisboa-Madrid del « Ruta de Colón », por segunda vez », *La Vanguardia*, 18 décembre 1946, p. 4.

Elizaga⁷² se sont alors rendus à Madrid pour obtenir les autorisations nécessaires pour continuer les vols.

1.1.6. Les autorisations de vol espagnoles

José Miguel Ruiz Morales, qui suivait les questions d'aviation civile au MAE, a rappelé à Reinaldo Ramírez-Rosell que le Ministère d'État cubain était resté évasif jusque-là sur l'opportunité d'un accord aérien entre les deux pays. La CIPAI a donc traité la demande d'autorisation provisoire pour quatre vols d'*Aerovías Cubanas Internacionales*. Le ministre espagnol des Affaires étrangères, Alberto Martín-Artajo⁷³, a donné des consignes générales de fermeté aux membres de la commission. Il souhaitait « qu'on oblige les Cubains à aller à la négociation, en rendant difficile la concession des vols ». La commission a évidemment repris la consigne du ministre, mais en insistant sur les avantages que représentaient ces vols pour l'Espagne :

« Néanmoins, comme les voyages déjà réalisés et ceux qu'ils sollicitent maintenant, constituent un lien intéressant pour communiquer avec Cuba où l'Espagne a tant d'intérêts, la Commission ne peut pas ne pas voir avec sympathie la suite de ce service, mais il faut faire pression sur les Cubains pour commencer une négociation »⁷⁴.

Le MAE et les autorités espagnoles étaient partagés sur la poursuite de ce service aérien qui servait les intérêts espagnols à Cuba mais qui avait l'inconvénient d'être assuré par une entreprise cubaine. Malgré le vice de forme diplomatique de la part de l'ambassade cubaine⁷⁵, la CIPAI a décidé d'autoriser les quatre vols qui devaient être accompagnés d'une volonté réelle de négocier un accord de transport aérien⁷⁶. Appuyé par le chargé d'affaires de Cuba à Madrid, Luís Almagro a annoncé qu'il allait rentrer à La Havane pour préparer les conversations nécessaires en vue d'un accord aérien hispano-cubain⁷⁷. De manière un peu laborieuse, *Aerovías Cubanas Internacionales* semblait être sur le point de consolider son installation à moyen terme en Espagne.

⁷² Luís F. Almagro y Elizaga était avocat de profession. Il a été ministre de la Justice pendant trois jours dans un gouvernement de transition après que le président Machado a été renversé en 1933 (gouvernement Hevia, 15-17 septembre 1933).

⁷³ PORTERO Florentino, « Artajo, perfil de un ministro en tiempo de aislamiento », *Historia contemporánea*, n°15, 1996, pp. 211-224.

⁷⁴ Acte de la réunion n°13 de la CIPAI, 31 janvier 1947, AMAEE-R-2413-2.

⁷⁵ L'ambassade de Cuba avait bien transmis l'autorisation du gouvernement cubain pour ces vols mais sans solliciter formellement l'autorisation du MAE.

⁷⁶ Acte de la réunion n°13 de la CIPAI, 31 janvier 1947, AMAEE-R-2413-2, télégramme n°12 d'Alberto Martín-Artajo au consul général à La Havane, 1^{er} février 1947 et note n°46 du MAE à l'ambassade de Cuba, 3 février 1947, AMAEE-R-4614-2.

⁷⁷ Note « negociación aérea con Cuba », 6 mars 1947, AMAEE-R-2413-2.

1.1.7. L'accident de la sierra de Gredos et ses conséquences

Mais le premier des quatre vols autorisés n'est jamais arrivé à Madrid. L'avion « Ruta de Colón » s'est écrasé le 6 février 1947 contre le Pico del Fraile dans la Sierra de Gredos sur le trajet entre Lisbonne et Madrid. Un des trois pilotes nord-américains⁷⁸ s'était trompé de route et l'avion était rentré en collision avec ce relief de 1200 mètres d'altitude, situé dans un massif qui avait déjà été le théâtre d'accidents aériens. Juste après l'accident, le directeur général Ramírez-Rosell a affirmé que les vols allaient reprendre⁷⁹. Mais les vols d'*Aerovías Cubanas Internacionales* en Espagne n'ont pas repris avant 1949, dans des circonstances complètement différentes. A ce moment, la compagnie a défendu que les vols avaient cessé en 1947 à cause du refus de la compagnie états-unienne *Peninsular Air Transport* de participer à la reprise des vols. Si les dirigeants politiques cubains avaient essayé de « cubaniser » le relatif succès du vol inaugural à Madrid, les dirigeants de l'entreprise ont à l'inverse tenté d'« américaniser » l'échec de la reprise des vols après la catastrophe de Gredos. L'organisation des vols donnait lieu à des relectures permanentes de la part des différents acteurs, qui cherchaient à s'inclure dans les succès des vols entre Cuba et l'Espagne et à s'exclure de leurs échecs.

Il faut bien dire qu'à Cuba les vols d'*Aerovías Cubanas Internacionales* en Espagne avaient surpris beaucoup de monde. On ne s'attendait pas à ce que ce soit cette entreprise inconnue qui réalise le « premier vol transatlantique cubain ». L'arrêt tragique des vols du « Ruta de Colón » a donc décidé la *Cubana de Aviación* à rattraper son retard en matière de vol transatlantique. La *Cubana de Aviación*, fondée en 1927, était la vétérane et la plus importante des compagnies aériennes cubaines. Le favori qui était resté scotché dans les starting-blocks s'est lancé dans la course après la chute fatale du challenger qui était parti en éclaireur. Il n'y avait pas de *fair-play* dans les affaires mais on était au moins d'accord sur le fait qu'il fallait couvrir un service aérien entre l'Espagne et Cuba.

⁷⁸ L'un d'entre eux était présenté dans *La Vanguardia* comme « un héros du premier bombardement américain sur Tokyo », voir : « Del trágico accidente de "La Ruta de Colón" », *La Vanguardia*, 14 février 1947, p. 2.

⁷⁹ Le nouvel avion devait être baptisé « Almirante Gago Coutinho », du nom d'un officier de Marine portugais, explorateur, cartographe et historien. Il avait réalisé la première traversée de l'Atlantique sud en avion en 1922, l'année du centenaire de l'indépendance du Brésil. Voir publicité d'*Aerovías Cubanas Internacionales C.U.I.N.A.I.R.*, *La Vanguardia*, 6 mars 1947, p. 7 et *ABC*, édition de Madrid, 13 mars 1947, p. 8, « Reanudación del servicio aéreo entre La Habana y Madrid », *La Vanguardia*, 12 avril 1947.

1.2. Les premières traversées de l'« Estrella de Cuba » de *Cubana de Aviación*

1.2.1. Le projet d'une compagnie mieux préparée qui profite d'une opportunité

Seulement quatre jours après l'accident, la *Cubana de Aviación* a fait part de son intention de développer des vols La Havane-Madrid⁸⁰. Mais cette dernière a procédé d'une manière bien différente d'*Aerovías Cubanas Internacionales*, grâce à son expérience des vols nationaux et internationaux. Elle a demandé et obtenu l'accord de la *Comisión Nacional de Transportes de Cuba*, qui a validé la faisabilité technique de la ligne. La compagnie a alors embauché des préparateurs qui avaient l'expérience de vols transatlantiques pour entraîner les pilotes. Puis les ambassades cubaines se sont chargées d'obtenir les permis du Royaume-Uni, du Portugal et de l'Espagne pour voyager sur la route Bermudes-Açores-Lisbonne-Madrid⁸¹. La préparation du vol du « Estrella de Cuba » a été beaucoup plus longue que celle du « Ruta de Colón » car elle s'est faite selon les normes en vigueur. Cela témoigne des plus grandes ressources de la *Cubana de Aviación* et d'une meilleure connaissance des mécanismes politiques nécessaires à la mise en place de lignes internationales.

1.2.2. Le premier vol vraiment cubain ?

Pour l'historien cubain Marrón Duque de Estrada, le 26 avril 1948 a été « le jour mémorable qui a vu la glorieuse étoile solitaire se déployer pour la première fois au vent de l'Atlantique »⁸². Cette emphase patriotique est sa manière d'exprimer le fait que le « Estrella de Cuba » était un avion immatriculé à Cuba et commandé par du personnel cubain. De fait, ce vol est resté dans les mémoires comme le « premier vol cubain » en Espagne, reléguant le « Ruta de Colón » aux oubliettes. Il est fondamental pour un État-nation de pouvoir revendiquer la préséance dans des

⁸⁰ « Cuba se propone incrementar el tráfico aéreo con España y Portugal », *La Vanguardia*, 11 février 1947, p. 7.

⁸¹ MARRÓN DUQUE DE ESTRADA Rolando, *Cubana de Aviación : el instrumento elegido (1929-1961)*, La Havane, Cubana de Aviación, 2009, p. 187. La *Cubana de Aviación* avait proposé une ligne La Havane-Bermudes- Açores- Las Palmas-Lisbonne-Madrid à l'aller et Madrid-Lisbonne-Las Palmas-Cap-Vert-Trinidad-Puerto Rico-La Havane au retour. L'étape des demandes d'autorisation par voie diplomatique a été la plus difficile. Madrid n'a accordé le permis pour atterrir à Barajas que le 7 avril 1948. Voir : note n°63 du MAE à l'ambassade de Cuba, 7 avril 1948, ANC-ME-318-4959.

⁸² MARRÓN DUQUE DE ESTRADA Rolando, *Cubana de Aviación : el instrumento elegido (1929-1961)*, La Havane, Cubana de Aviación, 2009, p. 451.

exploits aéronautiques ou l'inauguration de lignes aériennes afin de fonder un mythe des origines, un récit épique de l'inauguration. Dans notre cas, l'Espagne n'était pas en mesure de s'attribuer la paternité des premiers vols commerciaux avec Cuba. Mais la vision patriotique cubaine laisse de côté de nombreux éléments allochtones qui ne servent pas la version du « premier vol transatlantique cubain ». Trois caractéristiques de ce vol nous donnent à voir qu'il est assez aisé de déconstruire ce récit de l'histoire-patrie de l'aviation nationale cubaine. Il est même possible d'étendre en partie ces conclusions à l'ensemble des vols qui nous intéressent sur la période 1946-1969.

Tout d'abord, la *Cubana de Aviación* était en 1948 une filiale de la *Panamerican Airways*. La propriété du capital dans des mains étrangères relativise fortement le discours patriotique de Marrón Duque de Estrada. Ensuite, l'« Estrella de Cuba » a dû faire escale sur le territoire de deux pays tiers avant d'atteindre Madrid. Ces escales techniques étaient des conditions *sine qua non* de la réalisation du vol, qui ne pouvait traverser l'Atlantique d'une traite. *Grosso modo*, jusqu'à la moitié des années 1960, les vols entre Madrid et La Havane n'ont pas été des trajets directs. Qui est plus est, malgré l'accord de Transit de l'accord final de la convention de Chicago qui facilite la réciprocité dans le survol des espaces aériens des pays signataires, les États gardent un pouvoir de contrôle sur les entreprises admises à bénéficier de ce privilège dit de « première liberté »⁸³. Enfin les avions utilisés par la *Cubana de Aviación* pour aller en Espagne étaient de construction nord-américaine⁸⁴. De manière générale, aucune compagnie aérienne n'a volé entre Madrid et La Havane avec des avions de construction espagnole ou cubaine entre 1946 et 1969.

1.2.3. Un vol organisé et une visite organisée

Quarante et une personnes ont voyagé de La Havane à Madrid dans l'« Estrella de Cuba ». Parmi elles, il y avait quinze membres d'équipages⁸⁵. Nous reproduisons ici la liste des vingt-six passagers du vol⁸⁶ :

⁸³ FOLLIOT Michel, *Le transport aérien international. Evolution et perspectives*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1977, p. 16.

⁸⁴ Il s'agissait d'un avion de type « DC-4 » de la maison *Douglas Aircraft Company*.

⁸⁵ « Inauguración de la línea aérea Madrid-La Habana », *La Vanguardia*, 27 avril 1948, p. 6.

⁸⁶ Pour plus d'informations sur le vol voir MARRÓN DUQUE DE ESTRADA Rolando, *Cubana de Aviación : el instrumento elegido (1929-1961)*, La Havane, Cubana de Aviación, 2009, pp. 451-466 et RODRÍGUEZ Diana et RODRÍGUEZ Jorge. L, *En alas cubanas*, Miami, Cuba Aero, 2002, pp. 236-239.

Tableau II : Liste des passagers du vol inaugural du « Estrella de Cuba »

Nom	Fonction
Antonio Tarafa Govín	Président de la <i>Compañía Cubana de Aviación</i>
Carlos Párraga	Secrétaire de la <i>Compañía Cubana de Aviación</i>
Warren A. Pine fils	Administrateur général de la <i>Compañía Cubana de Aviación</i>
Lorenzo G. del Portillo	Représentant spécial de la <i>Compañía Cubana de Aviación</i>
Howard Dean	Vice-président de la <i>Pan American Airways</i>
Julio Souza	Représentant de l'Ambassade d'Espagne à La Havane
Gonzalo Abelend	Représentant de l'Ambassade du Portugal à La Havane
Antonio Prisco Porto	Représentant du Ministère d'État de Cuba
Agustín Goytizolo	Membre de la <i>Comisión Nacional de Transportes</i>
Anselmo Montero López	Membre de la <i>Comisión de Aeronáutica Civil</i>
Augusto Ferrer de Couto	Rédacteur du journal <i>Información</i>
José Pis	Reporter d'aviation au journal <i>El Crisol</i>
Ignacio Rivero	Directeur d'impression du <i>Diario de la Marina</i>
Humberto Fernández	Photographe de la <i>Compañía Cubana de Aviación</i>
Jorge Zayas	Directeur de l'information du journal <i>Avance</i>
Eladio Secades	Directeur de la rédaction de la revue <i>Bohemia</i>
Julio de Céspedes	Journaliste à <i>Alerta</i>
Arturo Ramírez	Rédacteur de la revue <i>Carteles</i>
José Arroyo Maldonado	Correspondant de l'agence <i>Associated Press</i>
Miguel González Rodríguez	Directeur de l'information de la revue <i>Cuba Económica y Financiera</i>
Leandro García	Rédacteur d'aviation du journal <i>El País</i>
Luis Ortega	Directeur de l'information du journal <i>Prensa Libre</i>
Ernesto de la Fe	Directeur de la rédaction du journal <i>Mañana</i>
Mariano Vivanco	Avocat
Aquiles Capablanca	Architecte
Source: MARRÓN DUQUE DE ESTRADA Rolando [2009], pp. 462-463.	

Nous observons la présence de nombreux journalistes cubains, comme lors du premier vol du « Ruta de Colón ». Nous voyons donc se configurer un modèle de vol inaugural en présence d'une grande délégation de journalistes qui sont envoyés en Espagne pour rendre compte de leur

voyage et de leur séjour à leur retour. Ils étaient des émissaires spéciaux pour la *Cubana de Aviación* et la République de Cuba en Espagne et pour l'Espagne de Franco à Cuba. Leur visite a été médiatisée par l'*Instituto de la Cultura Hispánica*, l'*Oficina de Información Diplomática*, l'ambassade de Cuba et l'*Asociación de Prensa*. Toutes ces entités ont contribué au bon déroulement du séjour sous les hospices de l'hispanité, des relations fraternelles hispano-cubaines et de la réhabilitation du franquisme. La note de la rédaction d'*ABC* précédant l'arrivée du vol du « Estrella de Cuba » mérite d'être citée. Elle donne un exemple de la rhétorique hispaniste qui circulait à propos des relations entre l'Espagne et l'« Amérique hispanique » en 1948 :

« Nous attendons avec émotion l'arrivée du nouveau héraut de l'Amérique hispanique, un de plus qui, aux couleurs d'un pays frère, va nous rapprocher du continent de notre culture, de notre credo et de notre langue. Une langue qui, comme les armes d'Aragon, un jour, sera aussi familière aux poissons de la Méditerranée qu'à un autre dans les profondeurs célestes de l'océan »⁸⁷.

Le point d'orgue de la visite a été le « pèlerinage » à l'Alcazar de Tolède, ce haut lieu de la mémoire franquiste de la Guerre Civile⁸⁸. Après le voyage, la presse espagnole s'est encore fait l'écho des déclarations des journalistes cubains qui ont fait l'éloge de l'accueil espagnol⁸⁹. *ABC* ne perdait alors aucune occasion d'amplifier la moindre déclaration positive sur l'Espagne qui puisse être interprétée comme un soutien indirect au régime franquiste.

La différence avec le vol du « Ruta de Colón » a résidé dans la présence de représentants officiels de toutes les entités techniques, économiques et politiques qui avaient permis la réalisation du vol. La présence de diplomates espagnols, cubains et portugais et des représentants des institutions aéronautiques cubaines montre l'appui institutionnel dont a bénéficié la *Cubana de Aviación*. Le professionnalisme de la *Cubana de Aviación* a contrasté avec l'amateurisme d'*Aerovías Cubanas Internacionales*. L'expérience de la filiale de la *Panamerican Airways* et son insertion dans les réseaux du pouvoir cubain avaient joué en sa faveur dans la réussite relative du projet. Dans un premier temps, après le vol inaugural, la *Cubana de Aviación* a paru en mesure de développer ses activités en Espagne. La compagnie a annoncé et mené à bien une série de quatre vols puis une autre de trois, entre mai et juillet 1948⁹⁰. Les clients espagnols qui désiraient acheter des billets en Espagne ont dû s'adresser d'abord à *Iberia* puis la compagnie a nommé Armando

⁸⁷ « Cuba. Reanudación de la línea aérea a España », *ABC*, édition de Madrid, 27 avril 1948, p. 16.

⁸⁸ « El Estrella de Cuba » llegó ayer a Madrid. Los periodistas que vinieron a bordo estarán aquí hasta el día 4 », *ABC*, édition de Madrid, 30 avril 1948, p. 7 et « Línea aérea entre Cuba y España », *ABC*, édition de Séville, 7 mai 1948.

⁸⁹ « El « Estrella de Cuba » ha aterrizado felizmente en La Habana », *La Vanguardia*, 8 mai 1948, p. 7 et « Entusiasmo y satisfacción de los periodistas cubanos que han visitado España », *La Vanguardia*, 9 mai 1948, p. 7.

⁹⁰ Publicité de *Cubana de Aviación*, « Vuelos directos a La Habana en el Estrella de Cuba con enlaces directos a toda América latina », *ABC*, 8 mai 1948, édition de Madrid, p.13 et « Vuelos experimentales entre La Habana y Madrid », *ABC*, édition de Séville, 19 mai 1948, p. 6 et note n°153 de l'ambassade de Cuba au MAE, 9 juin 1948, ANC-ME-318-4959.

Pérez Plasencia comme délégué permanent à Madrid⁹¹. Les deux compagnies qui seraient prochainement « rivales » ont donc initialement collaboré du temps que la *Cubana de Aviación* développe sa présence à Madrid en y mettant en place une succursale propre. Cela permet de nuancer en partie le conflit à venir entre les deux compagnies pour mieux le situer dans le temps.

Après la phase inaugurale de huit vols, la *Cubana de Aviación* se voyait donc confrontée au maintien de son activité en Espagne en l'absence d'un accord aérien entre Cuba et l'Espagne, dans une situation où elle était à la merci des autorisations précaires du MAE et de la CIPAI.

2. La relation aérienne Madrid-La Havane : transformer le provisoire en durable (1948-1951)

2.1. La *Cubana de Aviación* à Madrid (1948-1949) : l'accumulation des problèmes

2.1.1. La nationalité de la *Cubana de Aviación* en débat

Les autorités cubaines ont rapidement répondu à l'appel à la négociation lancé par la CIPAI. Une délégation de la *Comisión Cubana designada para el estudio de los convenios bilaterales de aviación civil* dirigée par Mario Torres Menier a fait une visite au MAE pour parler du projet d'accord aérien avec l'Espagne avec José Miguel Ruiz Morales⁹². C'était une marque de bonne volonté de la part des autorités cubaines d'autant plus que Mario Torres Menier a fait des déclarations positives sur *Iberia* dans la presse en proposant que La Havane devienne le hub de la compagnie espagnole pour l'Amérique hispanique⁹³. Au-delà des signes extérieurs positifs, la discussion a fait apparaître des différends entre les représentants des deux gouvernements au sujet

⁹¹ Note n°436 de l'ambassade de Cuba à Armando Pérez Plasencia (délégué de *Cubana de Aviación* à Madrid), 16 juin 1948, ANC-ME-1131-17521.

⁹² La délégation arrivait de Genève où elle avait assisté à la deuxième assemblée générale de l'OACI. Mario Torres Menier était accompagné par Alberto Castellanos (conseiller juridique du ministère de la Défense) et Aedo (conseiller juridique du ministère des Communications). En 1947 une *Comisión de Convenios Bilaterales de Transporte* a été créée au Ministère d'État cubain. Une de ses sections était la *Comisión Cubana designada para el estudio de los convenios bilaterales de aviación civil*. Chapeautée par le Ministère d'État, elle était composée de membres des ministères Communications, de la Défense Nationale et de la *Comisión Nacional de Transporte*. C'était l'organisme cubain qui correspondait aux fonctions de la CIPAI en Espagne. Par le décret n° 926 du gouvernement cubain du 13 mars 1950, la commission a été intégrée à la *Junta de Aeronáutica civil* nouvellement créée. Ce dernier organisme est devenu la *Comisión de Aeronáutica Civil de Cuba* avec le décret-loi n°1863 du gouvernement de Cuba du 22 décembre 1954. Ses fonctions restaient inchangées.

⁹³ « Estudio de un Convenio de transporte aéreo con Cuba », *La Vanguardia*, 7 juillet 1948, p. 5.

de l'entreprise *Cubana de Aviación*, qui avait les faveurs de La Havane parce qu'elle avait le plus d'expérience et qu'elle était plus efficace que les autres. José Miguel Ruiz Morales a signalé qu'*Aerovías Cubanas Internacionales* avait fait une réclamation contre la concession accordée à la *Cubana de Aviación* parce qu'elle était une filiale de la *Panamerican Airways*. Il a rappelé qu'il existait une clause-type en droit aérien international sur la nationalité des entreprises. Elle permettait de révoquer des permis quand une compagnie était contrôlée par des citoyens d'un pays tiers, en l'occurrence, et dans la majorité des cas, des États-Unis.

Le débat sous-jacent dans cette polémique est celui du poids de la domination des États-Unis dans l'économie cubaine de la II^{ème} République⁹⁴. Il faut rappeler que la prépondérance de la technologie aéronautique des États-Unis était internationale au sortir de la Seconde Guerre mondiale. La dépendance technologique de Cuba doit être comprise dans une situation d'hégémonie technologique des États-Unis dans le domaine de l'aviation. Mais dans le cas de l'aviation cubaine, pour des raisons historiques et géographiques qui ont configuré les relations entre Cuba et les États-Unis depuis le début du XX^{ème} siècle, la domination n'était pas uniquement technologique. Les entreprises cubaines étaient presque totalement dépendantes du capital nord-américain comme le montrent les exemples de la *Cubana de Aviación* et de *Aerovías Cubanas Internacionales*. En plus du matériel et du capital, les États-Unis avaient un rôle prépondérant dans la formation du personnel de vol et dans le choix des routes aériennes qui ont d'abord été régionales, vers les États-Unis et vers son arrière-cour caribéenne. Sans verser dans la thèse simplificatrice de la « République néocoloniale »⁹⁵ qui a prétendu résumer l'ensemble de l'économie, de la politique et de la société cubaine de ces années à la sujétion aux intérêts de l'oncle Sam, l'exemple de l'aviation nous donne à voir un secteur de l'économie cubaine à la solde du grand voisin du Nord à la fin des années 1940.

Après les arguments sur la « nationalité du capital », le second volet du débat tournait sur la « nationalité du travail » des compagnies aériennes réputées cubaines. Il s'agit aussi d'une question primordiale de l'histoire économique et sociale de la République : la « nationalisation » du travail à Cuba, c'est-à-dire de la préférence pour l'emploi des Cubains face aux immigrants. Mario Torres Menier, qui cherchait à défendre la position de la *Cubana de Aviación* face à *Aerovías Cubanas Internacionales*, a donné la priorité à la « nationalité du travail » sur la « nationalité du capital » comme critère de différenciation de la nationalité d'une entreprise. *Cubana de Aviación* qui était

⁹⁴ La République de Cuba a été proclamée en 1902 et on parle parfois de Seconde République pour désigner la période qui va de la Révolution de 1933 à la Révolution de 1959.

⁹⁵ La République cubaine (1902-1959) a souvent été présentée de façon monolithique comme une simple arrière-cour néocoloniale des États-Unis dans tous les domaines de la vie par l'historiographie orthodoxe de La Havane. Voir à ce sujet : PETTINA Vanni, « Sociedad, 1902-1959 » in NARANJO OROVIO Consuelo (Dir.), *Historia de Cuba*, Madrid, Doce calles-CSIC, 2009, pp. 207-229.

une filiale de la *Panamerican Airways* mais qui employait majoritairement des Cubains était selon lui « plus cubaine » qu'*Aerovías Cubanas Internacionales*, contrôlée à plus de 50% par des investisseurs cubains mais qui employait peu de Cubains. Et cela non pas parce que la proportion de travailleurs cubains était moins élevée chez *Aerovías Cubanas Internacionales* qu'à *Cubana de Aviación* mais parce que, dans l'absolu, la première employait moins de locaux que la seconde⁹⁶.

La démonstration n'a pas convaincu le MAE qui a demandé à l'ambassade à La Havane de bien vérifier la nationalité « légale et effective » de la *Cubana de Aviación* en accord avec la politique espagnole quand on confiait « un service public de tant d'importance »⁹⁷. Le MAE et la CIPAI ne souhaitaient pas donner des facilités indirectes à la *Panamerican Airways* pour s'installer sur le territoire espagnol alors qu'ils étaient en train de négocier difficilement avec les États-Unis un accord de transport aérien. La notion de « service public » employée dans ce contexte souligne la complexité des liens entre le transport aérien international et l'intérêt national espagnol. L'État espagnol a considéré que le transport aérien entre l'Espagne et Cuba était d'utilité publique et d'intérêt général. Cette conception faisait référence à la « colonie espagnole » de Cuba mais également aux Cubains qui étaient considérés comme un peuple frère, inclus aux premières loges de la famille hispanique. Finalement, la « cubanité » de *Cubana de Aviación* a bien été admise par le MAE qui a ainsi accepté tacitement le choix du gouvernement cubain de soutenir la *Cubana de Aviación*. A Madrid, on était prêt à accepter qu'une entreprise étrangère privée assure seule ce service car les avantages de cette nouvelle forme de « coprésence » avec l'île étaient plus grands que les inconvénients de céder temporairement la concession de ce service à une entreprise non-espagnole.

2.1.2. Des autorisations de vols sous conditions

Depuis le 13 juillet 1948, la *Cubana de Aviación* était protégée par une autorisation définitive du gouvernement cubain pour exploiter la ligne entre La Havane et Madrid⁹⁸. La situation de l'entreprise s'était stabilisée à Cuba. Le problème politique de l'organisation des vols en Espagne était désormais surtout une question espagnole. Pour des aménagements purement techniques, la *Cubana de Aviación* n'a pas eu de mal à obtenir la collaboration espagnole. La CIPAI lui a concédé le droit d'utiliser d'autres aéroports de la Péninsule et des colonies en cas de difficulté

⁹⁶ Note pour les membres de la CIPAI, 5 juillet 1948, AMAEE-R-4618.

⁹⁷ Note n°153 du MAE à l'ambassade d'Espagne à Cuba, 24 juillet 1948, ANC-ME-1131-17526.

⁹⁸ Note n°207 de l'ambassade de Cuba au MAE, 13 juillet 1948, ANC-ME-318-4959.

de vol. Cela était le cas à Villa Cisneros⁹⁹, à Séville et Barcelone¹⁰⁰. Mais en attendant, les vols de la *Cubana de Aviación* à Madrid n'étaient que « semi-réguliers ». La *Cubana de Aviación* était confrontée à la précarité des autorisations concédées par la CIPAI et à des restrictions dans le transfert des billets vendus en pesetas en Espagne à des Espagnols ou résidents permanents en Espagne, dits aussi billets « A ».

Dans un premier temps, le MAE a affirmé que l'*Instituto Español de Moneda Extranjera* (IEME) pourrait transférer en dollars ou en pesos cubains ces billets « A » vendus en pesetas sur le compte de la *Cubana de Aviación* à Madrid¹⁰¹. Mais quelques semaines plus tard, les ministres du Commerce (Juan Antonio Suanzes), de l'Air (Eduardo González-Gallarza) et des Affaires étrangères (Alberto Martín-Artajo) ont édicté une nouvelle norme générale qui restreignait le transfert des sommes perçues par les compagnies étrangères en vendant des billets d'avion en Espagne¹⁰². Dans ces nouvelles conditions, le MAE a dû revenir sur la promesse faite à la *Cubana de Aviación* via le gouvernement cubain¹⁰³. D'une part, cette décision montre bien la pénurie de devises dans laquelle se trouvait l'Espagne à ce moment où elle était exclue du plan Marshall. D'autre part, c'est un signe tangible de la volonté espagnole de conditionner l'« ouverture de son ciel » au développement d'*Iberia* à l'étranger. Cette décision unilatérale concernait toutes les compagnies étrangères qui opéraient en Espagne. La décision devait toucher particulièrement des compagnies comme *Cubana de Aviación* et la mexicaine *Aerovías Guest* qui vendaient proportionnellement plus de billets à des Espagnols que d'autres compagnies. On peut assurer que les Espagnols de 1948 ne voyageaient pas beaucoup à l'étranger par avion sauf ceux qui désiraient quitter la Péninsule. Or Cuba était encore un point de chute définitif pour une partie des clients de la *Cubana de Aviación* sur les vols Madrid-La Havane¹⁰⁴. La compagnie cubaine était donc

⁹⁹ Villa Cisneros était le chef-lieu du Río de Oro, en « Afrique espagnole ». La ville s'appelle aujourd'hui Dakhla et fait partie du territoire du Sahara Occidental, qui est administré par le Maroc. Voir dépêche de Raúl Ruiz Hernández (sous-secrétaire d'État) à Pedro Corpión (chargé d'affaires à Madrid), 22 décembre 1948, note n°71 de l'ambassade de Cuba au MAE, 28 février 1949, note n°55 du MAE à l'ambassade de Cuba, 22 mars 1949, note n°148 de l'ambassade de Cuba au MA, 29 mars 1949, ANC-ME-1131-17526. Ces escales pouvaient être utiles sur la « route d'hiver ». Pour des raisons de navigation aérienne la *Cubana de Aviación* rejoignait Madrid par l'Atlantique sud pendant les mois d'hiver. Par exemple, le 24 octobre 1948, le « Estrella de Cuba » est allé à Madrid par la route La Havane-Port d'Espagne (Royaume-Uni, dans l'actuelle Trinité et Tobago) -Bélem (Brésil)-Dakar (Union française, dans l'actuel Sénégal)-Madrid.

¹⁰⁰ Note n°30 de Raúl Ruiz Hernández (sous-secrétaire d'État) à Pedro Corpión (chargé d'affaires à Madrid), 28 février 1949, note n°83 de l'ambassade de Cuba au MAE, 22 mars 1949, note n°61 du MAE à l'ambassade de Cuba, 29 mars 1949 et dépêche n°157 de Pedro Corpión à Carlos Hevia (ministre d'État), s.d, ANC-1131-17526.

¹⁰¹ Note verbale n°124 de l'ambassade de Cuba au MAE, 12 mai 1948, note n°108 du MAE à l'ambassade de Cuba, 20 mai 1948 et note n°130 du MAE à l'ambassade de Cuba, 14 juin 1948, ANC-ME-318-4959.

¹⁰² « Orden conjunta de Suanzes, Gallarza y Martín Artajo por lo que se dictan normas sobre pasajes en líneas aéreas internacionales », 22 juillet 1948, ANC-ME-1131-17526.

¹⁰³ Note n°153 du MAE à l'ambassade de Cuba, 24 juillet 1948, ANC-ME-318-4959.

¹⁰⁴ En 1949, les données de 1948 n'étant pas disponibles, la *Cubana de Aviación* a transporté mille sept cents passagers sur le trajet Madrid-La Havane et neuf cents soixante entre La Havane et Madrid.

particulièrement affectée par cette mesure qui revenait à geler une grande partie de ses recettes en attendant d'un éventuel accord de transfert. Cette nouvelle réglementation n'était pas la seule qui freinait le développement des activités de la *Cubana de Aviación*.

La *Cubana de Aviación* n'a reçu que des permis d'une durée de quatre mois pour voler en Espagne¹⁰⁵. La compagnie cubaine pouvait faire jusqu'à un vol par semaine et n'avait pas le droit de vendre des billets entre Madrid et Lisbonne, car ce tronçon commercial était une exclusivité d'*Iberia* et de *Transportes Aéreos Portugueses (TAP)*, conformément à l'accord luso-espagnol sur les services aériens de juillet 1947¹⁰⁶. Le permis courant du 1^{er} décembre 1948 au 1^{er} mars 1949 comportait des conditions qui étaient la preuve du durcissement de la position espagnole. La CIPAI avait annoncé que les billets « B » de la *Cubana de Aviación*, vendus en devise à des non-résidents en Espagne, devaient être taxés à hauteur de 10%. Cette mesure n'était pas dirigée contre la compagnie cubaine mais devait avoir des répercussions sur d'autres compagnies comme *Aerovías Guest*. A la suite d'une gestion du directeur de la compagnie mexicaine, la taxe a été supprimée en mars 1949 et n'est donc jamais entrée en vigueur¹⁰⁷. La condition qui suscita le plus de réaction côté cubain concernait la demande de location de matériel aéronautique. Comme *Iberia* n'était pas encore en mesure de faire des vols à Cuba à cause du manque d'avion en Espagne, la CIPAI a voulu imposer une certaine forme de réciprocité entre la *Cubana de Aviación* et *Iberia*. Si la *Cubana de Aviación* voulait continuer à faire des vols en Espagne elle devait faire une proposition de « cession » de matériel de vol à un « prix avantageux » à *Iberia*¹⁰⁸.

La principale raison qui a poussé au durcissement de la conditionnalité de l'octroi des permis à la *Cubana de Aviación* de la part des autorités espagnoles était donc la gestation d'un projet de vols à Cuba chez *Iberia*. Le MAE, qui se faisait le porteur des demandes d'*Iberia*, devait également arrondir les angles pour ne pas donner le sentiment qu'il cherchait la rupture :

« Finalement, le Ministère ne veut pas laisser passer cette opportunité sans exprimer à l'ambassade le plaisir avec lequel le gouvernement espagnol voit le rapprochement des liens entre les peuples espagnols et cubains, si intimement unis par l'histoire, sentiments et tant d'autres motifs, auquel contribue à un haut degré la rapide et fréquente communication de personnes, courrier et marchandises entre les deux nations sœurs, qu'assure la *Compañía*

¹⁰⁵ Note n°186 du MAE à l'ambassade de Cuba, 2 octobre 1948, ANC-ME-318-4959 et note n°383 de l'ambassade de Cuba au MAE, 22 novembre 1948, ANC-ME-318-4959.

¹⁰⁶ Cela avait été une demande du gouvernement du Portugal.

¹⁰⁷ Monsieur Guest a rencontré Mariano Yturralde (directeur général de politique économique au MAE), Tomás Suñer Ferrer (sous-secrétaire d'économie extérieure et du commerce au MAE) et Rafael Martínez de Pisón (directeur général d'aviation civile) à Madrid les 26 et 28 février 1949 pour évoquer les problèmes que rencontrait sa compagnie en Espagne. Il a insisté sur le fait que si la taxe de 10% était prélevée, cela compromettrait le maintien de la ligne entre Madrid et Mexico. Il semblerait que sa démarche ait eu du succès puisque la taxe a été retirée. Voir : acte de la réunion n°35 de la CIPAI, 17 mars 1949, AMAEE-R-2413-3.

¹⁰⁸ Note n°235 du MAE à l'ambassade de Cuba, 21 décembre 1948, AMAEE-R-2413-3 ou ANC-ME-318-4959.

Cubana de Aviación. S.A »¹⁰⁹.

Mais à La Havane, on a répondu que la réciprocité entre l'Espagne et Cuba devait être prise en compte avec les autres moyens de transport comme les lignes maritimes. La *Cubana de Aviación* jouissait pour l'instant d'une situation de monopole tout comme les compagnies maritimes espagnoles monopolisaient les lignes transatlantiques entre les deux pays depuis le temps de la Cuba espagnole. Si l'Espagne appliquait cette mesure parce qu'elle n'avait pas d'avion, Cuba ferait la même chose parce qu'elle n'avait pas de navire marchand. Le chargé d'affaires espagnol a tenté de montrer au ministre d'État que les mesures appliquées à la *Cubana de Aviación* n'étaient pas discriminatoires comme celles qu'il avait prévu de faire appliquer contre les compagnies maritimes espagnoles¹¹⁰. Comme le MAE, le Ministère d'État cubain a accompagné ses prises de position maximalistes de déclarations générales en faveur de « l'augmentation des voies de communication » entre l'Espagne et Cuba qui améliorerait « la connaissance réciproque des peuples et par conséquent, le rapprochement dans tous les aspects »¹¹¹. La tension montait en ce premier semestre 1949 et allait déboucher sur une crise autour des vols de l'« Estrella de Cuba » en Espagne.

2.1.3. Vers une crise des vols de l' « Estrella de Cuba »

L'autorisation précaire des vols de la *Cubana de Aviación* en Espagne devait se terminer le 31 mai 1949. Quelques jours avant le terme du permis, l'ambassade de Cuba a demandé une prolongation de trois mois en laissant entendre que le gouvernement de Cuba pourrait prendre des mesures de rétorsion contre les lignes maritimes espagnoles si la *Cubana de Aviación* continuait à être soumise à un régime d'autorisation aussi précaire¹¹². La montée de la tension était palpable. Le MAE a rappelé qu'il n'avait toujours pas reçu de proposition de cession de matériel de la part de la *Cubana de Aviación*. Or *Iberia* avait reçu une proposition en ce sens de la part d'*Aerovías Cubanas Internacionales*¹¹³. Le sous-secrétaire d'État cubain a souligné à José del Castaño que le gouvernement cubain n'était pas solidaire de la proposition de cession de matériel d'*Aerovías*

¹⁰⁹ Ibid.

¹¹⁰ Télégramme n°17 de Manuel Galán (chargé d'affaires à La Havane) à Alberto Martín-Artajo, 4 mars 1949, AMAEE-R-4614-2.

¹¹¹ Mémorandum du Ministère d'État à l'ambassade d'Espagne, 9 avril 1949, AMAEE-R-2413-3.

¹¹² Note n°137 de l'ambassade de Cuba en Espagne au MAE, 24 mai 1949, AMAEE-R-2413-3.

¹¹³ Télégramme d'Alberto Martín-Artajo à José del Castaño (chargé d'affaires à La Havane), 28 mai 1949, AMAEE-R-2413-3.

Cubanas Internacionales ni de n'importe quelle entité cubaine¹¹⁴. Le 31 mai 1949, la situation a semblé atteindre un point de non-retour. L'autorisation des vols terminait ce jour mais n'avait pas été renouvelée. L'« Estrella de Cuba » comptait pourtant décoller pour Madrid. Le ministre d'État a enjoint le chargé d'affaires à Madrid à tout faire pour que le vol du premier juin ait lieu. Si ce vol n'avait pas lieu, cela serait interprété à Cuba comme l'« interruption du système général des transports entre les deux pays »¹¹⁵. A Madrid, Pedro Corpión a finalement obtenu l'autorisation d'atterrissage à Madrid alors que l'avion avait déjà décollé de La Havane. Il a demandé à ce que les services de la *Cubana de Aviación* ne soient pas soumis à des prolongations de temps limitées parce que le gouvernement cubain continuait de donner des facilités aux entreprises maritimes espagnoles¹¹⁶. Le ton du chargé d'affaires cubain s'était finalement modéré devant la fermeté du MAE.

L'ambassade de Cuba à Madrid avait réussi à obtenir *in extremis* l'autorisation pour le vol du « Estrella de Cuba ». Comme le soulignait le ministre des Affaires étrangères, « l'affaire de la *Cubana de Aviación* » avait des « effets insoupçonnés sur l'ensemble des relations hispano-cubaines ». Elle était donc l'objet d'une « étude attentive » à Madrid¹¹⁷. Lors de la réunion de la CIPAI du 4 juin 1949, toute une variété de points de vue se sont exprimés¹¹⁸. Tomás Suñer Ferrer, a défendu que la concession à la *Cubana de Aviación* était libérale et gracieuse de la part de l'Espagne et qu'il n'y avait pas de raison pour les Cubains de prendre des mesures de rétorsion. Ni le Brésil, ni l'Argentine dans des situations similaires n'avaient évoqué la question des lignes maritimes. Mariano Yturralde a annoncé que si les menaces sur les lignes maritimes s'exécutaient, cela entraînerait la suspension des achats de tabac cubain. Le ministre du Commerce a également défendu une position de fermeté face au chantage cubain et a rappelé l'attitude négative de Cuba à l'ONU sur la « question espagnole » qui redoublait la nécessité de ne pas céder¹¹⁹. Le représentant cubain à l'ONU s'était absenté lors d'un vote pour la ratification d'une motion présentée par le Brésil, la Bolivie, le Pérou et la Colombie en faveur du rétablissement des liens diplomatiques avec l'Espagne. L'attitude de Cuba avait été déterminante dans le rejet de la motion qui requérait une

¹¹⁴ Télégramme n°80 de José del Castaño (chargé d'affaires à La Havane) à Alberto Martín-Artajo, 31 mai 1949, AMAEE-R-4614-2.

¹¹⁵ Télégramme n°3212 de Carlos Hevia à Pedro Corpión (chargé d'affaires à Madrid), 1^{er} juin 1949, ANC-ME-1131-175236.

¹¹⁶ Note n°142 de l'ambassade de Cuba en Espagne au MAE, 1^{er} juin 1949, AMAEE-R-2413-3.

¹¹⁷ Télégramme n°75 d'Alberto Martín-Artajo à José del Castaño (chargé d'affaires à La Havane), 9 juin 1949, AMAEE-R-2316-15.

¹¹⁸ Acte de la réunion n°41 de la CIPAI, 4 juin 1949, AMAEE-R-2413-2.

¹¹⁹ Télégramme d'Antonio Fernández Lasquetty (secrétaire de Juan Antonio Suanzes, ministre de l'Industrie et du Commerce) à Tomás Suñer Ferrer (sous-secrétaire d'économie extérieure et du commerce), 5 juin 1949, AMAEE-R-4614-2.

approbation des deux tiers de l'assemblée générale¹²⁰.

Pour Tomás Suñer Ferrer, le directeur de la CIPAI, il fallait séparer cette question du reste des relations commerciales hispano-cubaines pour continuer de négocier un accord aérien. Le représentant du Ministère de l'Air, Manuel Martínez Merino, pensait que l'Espagne devait s'opposer à un accord aérien avec Cuba tant qu'*Iberia* n'aurait pas d'avion pour voler à Cuba. La décision de la réunion suivante de renvoyer au Conseil des Ministres le soin de trancher la question de la *Cubana de Aviación* dans le cadre des relations commerciales hispano-cubaines en insistant sur l'attachement à la condition de cession de matériel, montre que c'est la thèse du Ministère de l'Air qui avait triomphé¹²¹. En attendant, la CIPAI a autorisé verbalement la *Cubana de Aviación* à continuer à faire des vols en Espagne sans répondre officiellement à l'ambassade de Cuba.

Le problème des vols de la *Cubana de Aviación* en ce début juin 1949 était le mode de cristallisation de divergences latentes entre les deux gouvernements. Le non-règlement de cette question politico-commerciale avait abouti à un pourrissement général de la situation des relations hispano-cubaines. La *Cubana de Aviación* avait été placée au centre du contentieux hispano-cubain. Certes, le fonctionnement des vols de la *Cubana de Aviación* était difficile en Espagne mais les réactions de part et d'autre ont été disproportionnées, comme l'a montré la campagne de presse qui a eu lieu à Cuba à ce sujet début juin 1949. Après juin-juillet 1949, la situation de la *Cubana de Aviación* n'avait pas fondamentalement changé mais la question a été débattue à des niveaux hiérarchiques moins élevés. En novembre 1949, un représentant de la *Cubana de Aviación* s'est déplacé à Madrid pour réclamer le transfert de l'équivalent de deux cents mille dollars correspondant à des billets vendus par sa compagnie à Madrid et qui étaient bloqués sur le compte de l'IEME. A cause de cela, entre autre, la *Cubana de Aviación* aurait été en situation de quasi-faillite. Le représentant de la *Cubana de Aviación* a laissé planer d'autres types de représailles contre l'Espagne comme un conflit ouvrier. Les dockers de La Havane pourraient refuser de décharger le « Marqués de Comillas », un des navires de la compagnie maritime *Transatlántica*¹²². La tension était donc toujours forte autour des vols de la *Cubana de Aviación*. Les problèmes n'avaient pas été réglés mais la perspective de l'arrivée d'*Iberia* à Cuba, dont la demande officielle de vols vers Cuba avait été faite, pouvait accélérer leur résolution.

¹²⁰ FIGUEREDO CABRERA Katia, « Carlos Prío Socarrás, Fulgencio Batista, Francisco Franco : la Escalada hacia una consolidación « fraterna », 1948-1958 », *Illes i imperis*, n°12, 2009, p. 46.

¹²¹ Acte de la réunion n°42 de la CIPAI, 8 juin 1949, AMAEE-R-2413-2.

¹²² Compte-rendu de la réunion avec Antonio Goicoechea (*Cubana de Aviación*), neveu d'Antonio Goicoechea Cosculluela (gouverneur de la Banque d'Espagne), 23 novembre 1949, AMAEE-R-4614-2.

Comment expliquer qu'à l'automne 1949, alors que rien n'avait changé dans le fonctionnement de la ligne de la *Cubana de Aviación* à Madrid, le différend à ce sujet ait baissé d'intensité ? La réponse est à trouver en partie dans la personne du chargé d'affaires espagnol à La Havane. Le ministre des Affaires étrangères avait donné des instructions à José del Castaño sur la conduite à suivre à propos du problème des vols de la *Cubana de Aviación* en juillet 1949. Il devait s'abstenir d'aborder le thème auprès du Ministère d'État et en référer à Santa Cruz si jamais le gouvernement cubain revenait à la charge¹²³. Alberto Martín-Artajo semblait avoir perdu confiance dans le chargé d'affaires à La Havane. José del Castaño avait en effet contribué à envenimer les relations hispano-cubaines depuis son arrivée à La Havane. Le climax de tension qui avait été atteint en juin 1949 à propos des vols de la *Cubana de Aviación* en Espagne n'était pas étranger à sa personne et ses actions passées et aux réactions que sa nomination avait suscitées à Cuba.

2.2. La presse cubaine, la *Cubana de Aviación*, et José Manuel del Castaño en juin 1949

José Manuel del Castaño y Cardona était arrivé à Cuba en mars 1949 pour prendre ses fonctions de chargé d'affaires. Franco l'avait nommé pour remplacer Manuel Galán y Pacheco de Padilla. Avant d'arriver à Cuba, José del Castaño s'était illustré par ses activités au sein du service extérieur de la *Falange Española*. Il avait été le premier directeur de la *Falange Exterior* en 1937 après le décret d'unification politique de Franco qui a créé *Falange Española Tradicionalista y de las JONS*. Il avait ensuite été le chef de la *Falange Exterior* en Extrême-Orient quand il était également consul général aux Philippines, pendant la Seconde Guerre mondiale. Les milieux républicains espagnols de Cuba et certains milieux progressistes locaux ont réagi très vivement à l'arrivée du nouveau chargé d'affaires espagnol. Un *Comité Pro Expulsión de Cuba de José Del Castaño* avait même été mis en place par une majorité des organisations de ces milieux d'opposition¹²⁴.

Les problèmes posés par l'Espagne aux vols de l'*Estrella de Cuba* ont donné lieu en juin 1949 à une campagne dans la presse cubaine où se sont mêlés l'antifranquisme et la défense des

¹²³ Télégramme n°86 d'Alberto Martín-Artajo à José del Castaño (chargé d'affaires à La Havane), 8 juillet 1949 et télégramme n°30 de José del Castaño (chargé d'affaires à La Havane) à Alberto Martín-Artajo, 8 juillet 1949, AMAEE-R-2316-15.

¹²⁴ FIGUEREDO CABRERA Katia, « Carlos Prío Socarrás, Fulgencio Batista, Francisco Franco: la Escalada hacia una consolidación « fraterna », 1948-1958 », *Illes i imperis*, n°12, 2009, pp. 49-71. En particulier les pages 52-55.

intérêts de la *Cubana de Aviación*. José del Castaño a analysé cette polémique dans une longue dépêche envoyée à Alberto Martín-Artajo. Le chargé d'affaires a rappelé qu'il y avait d'abord eu une campagne en faveur de la rupture avec l'Espagne et contre sa personne de la part de *Bohemia*, la *Federación Estudiantil Universitaria*, des exilés espagnols et leurs centres comme la *Casa de la Cultura* et le *Círculo republicano* ainsi que d'autres « centres gauchistes et démagogiques plus ou moins liés aux exilés communistes ». Cela ne l'a pas inquiété outre mesure dans un premier temps car il savait que ces secteurs étaient farouchement opposés à tout ce qui avait à voir avec l'Espagne de Franco. Mais il a commencé à sentir une « vive préoccupation » quand d'autres publications comme *Alerta* et *Avance* ont commencé leur campagne « sensationnaliste » sur les vols de la *Cubana de Aviación*. Il s'agissait en effet d'une « nouvelle étape avec la participation de journaux, qui même s'ils souffrent du manque de sérieux et de scrupules de la presse d'ici, ne sont pas classés cependant dans la presse à scandale »¹²⁵. Le problème des vols de la *Cubana de Aviación* était donc venu se surajouter à des attaques répétées mais minoritaires contre Franco, qui avaient retrouvé de leur vigueur avec la nomination d'un diplomate espagnol phalangiste à la tête de l'ambassade.

Un premier article d'*Alerta* avait fait état des difficultés de la *Cubana de Aviación* en Espagne en avril 1949. Le propos était à charge contre *Iberia* en même temps qu'il ménageait le gouvernement espagnol. On pouvait y lire par exemple :

« On affirmait dans des cercles aéronautiques qu'*Iberia*, utilisant des procédés peu courants, en accord avec des fonctionnaires vénaux, ou agissant pour leur compte, sans autorisation ni indications du gouvernement de Madrid, entravait les opérations de la *Cubana de Aviación* en relation avec le « Estrella de Cuba » pour favoriser la nouvelle et puissante entreprise d'aviation espagnole »¹²⁶.

Alerta se demandait aussi : « Est-il possible que surgisse un incident entre l'Espagne, la nation génitrice et aimée et Cuba ? ». Le ton était à la défense de la *Cubana de Aviación* mais surtout pas à l'attaque contre l'Espagne de Franco.

Le 2 juin, le premier article qui est paru dans la presse du jour sur la mésaventure du « Estrella de Cuba » en Espagne a été celui du journal du matin *Alerta*¹²⁷. José del Castaño est allé au Ministère d'État pour demander des explications sur les rumeurs colportées par *Alerta* au sujet d'un incident diplomatique entre l'Espagne et Cuba à propos des vols de la *Cubana de Aviación*¹²⁸.

¹²⁵ Dépêche n°202 de José del Castaño (chargé d'affaires à La Havane) à Alberto Martín-Artajo, 7 juin 1949, AMAEE-R-2316-15.

¹²⁶ « Incidente diplomático entre España y Cuba. Surgió por el control de las rutas aéreas », *Alerta*, 8 avril 1949.

¹²⁷ « Las relaciones entre Cuba y España. Discrepancia por los permisos para la aviación comercial », *Alerta*, 2 juin 1949. Ce jour, on peut consulter aussi : « Obstaculizan al « Estrella de Cuba » », *Crisol*, 2 juin 1949.

¹²⁸ « Visitó Estado el Encargado de Negocios de España Sr. Castaño », *El Mundo*, 2 juin 1949.

Il a été reçu par le vice-ministre Ruiz en l'absence du ministre Hevia. Le vice-ministre aurait été d'accord pour faire rectifier l'information d'*Alerta* afin de démentir l'existence d'un incident diplomatique. Mais Carlos Hevia est arrivé et n'a pas semblé vouloir intervenir dans ce début de polémique. Pour José del Castaño, le ministre n'était pas favorable à Madrid et son attitude montrait que la polémique servait le Ministère d'État cubain pour obtenir des concessions sur la question des vols de la *Cubana de Aviación* et sur d'autres problèmes bilatéraux.

Alerta a été à la pointe de la campagne de presse dans les jours suivants également¹²⁹. Il n'y a pas eu d'unanimité dans le traitement de l'affaire par la presse cubaine. Des journaux de La Havane ont par exemple démenti l'existence d'un incident diplomatique sur la base d'informations du Ministère d'État et du MAE¹³⁰. La revue *Cuba económica y financiera* avait en effet publié une interview de José Miguel Ruiz Morales qui avait minimisé la mésentente. Dans *Avance*, on a mis l'accent sur la personne de José del Castaño qui empêchait de solder les contentieux entre Cuba et l'Espagne. Pour le journal, le problème des pesetas bloquées à l'IEME, du permis précaire des vols à Madrid¹³¹, le refus espagnol de préparer un traité et l'exigence espagnole de cession d'un « DC-4 », tout semblait avoir été aggravé par la présence et l'action de José del Castaño¹³². *Hoy*, le journal du *Partido Socialista Popular*¹³³ a encore plus personnifié le différend sur la *Cubana de Aviación* et en a profité pour charger contre le « dictateur Franco », « la marionnette espagnole et ses agents » et son représentant, « le chacal de Manille »¹³⁴. Mais le journal du parti communiste cubain a aussi rappelé qu'il avait déjà traité d'un incident dans les liaisons aériennes entre l'Espagne et Cuba. Dans son édition du 10 mai 1949, *Hoy* avait alors mentionné la venue de José Miguel Ruiz Morales à Cuba dans un vol non autorisé de la compagnie *Trans World Airlines*¹³⁵.

¹²⁹ « Paralizarán toda gestión con España », *Alerta*, 3 juin 1949 et « Posible incautación de fondos españoles », *Alerta*, 4 juin 1949.

¹³⁰ « Desmienten fricción diplomática entre Cuba y España », *Prensa Libre*, 3 juin 1949.

¹³¹ L'*Estrella de Cuba* avait déjà fait cinquante-quatre voyages à Madrid. L'absence d'anticipations l'empêcherait de faire des investissements de moyen terme.

¹³² « Aunque sin confirmar oficialmente se asegura que son tirantes las relaciones entre Cuba y España », *Avance*, 4 juin 1949. Sur le prêt d'un avion de la *Cubana de Aviación* à *Iberia*, la proposition paraissait acceptable si et seulement si l'Espagne cédait un navire comme le « Marqués de Comillas ».

¹³³ C'était le nom du parti communiste cubain à partir de 1944.

¹³⁴ « Llega a punto crítico el chantaje del dictador Franco contra nuestra república », *Hoy*, 3 juin 1949. José del Castaño a été accusé de crimes de guerre pendant sa mission aux Philippines.

¹³⁵ Il semblerait que pendant l'année 1949, quand le problème des vols de la *Cubana de Aviación* à Madrid a été le plus vif et qu'*Iberia* n'assurait pas encore des vols à La Havane, des officiels espagnols aient utilisé des avions d'autres compagnies pour se rendre à Cuba. Il pourrait s'agir d'une forme de boycott de la *Cubana de Aviación*. Pendant la période comprise entre le 1^{er} juillet et le 31 octobre 1949, la *KLM* et la *TWA* ont indûment vendu chacune dix-sept billets « B » Madrid-La Havane (et un Madrid-Camaguey en plus pour la *TWA*). D'après l'IEME, ces compagnies s'exposaient à des amendes du double ou triple du prix de chaque billet conformément à l'alinéa 9 de l'article II du décret du 4 mars 1948 sur l'expédition des billets d'avion. Voir : note de l'IEME pour les membres de la CIPAI, 13 janvier 1950, AMAEE-R-4614-2.

Le *Diario de la Marina* a présenté le cas le plus intéressant dans la presse cubaine. Le grand journal conservateur de La Havane était culturellement très proche de la colonie espagnole de Cuba et de la Mère patrie, politiquement favorable au régime de Franco et lié économiquement à la *Cubana de Aviación*. Le *Diario de la Marina* a d'abord publié un éditorial très modéré qui a développé le concept de « réciprocité ». On pouvait y lire : « Il semble que le gouvernement de Madrid ait une conception très spéciale de la réciprocité ». Elle serait acceptable « à condition qu'elle s'étende, comme nous l'avons dit, à toutes les lignes de communication et à toutes les transactions commerciales »¹³⁶. José del Castaño a demandé un droit de rectification dans le *Diario de la Marina* après sa réunion avec le ministre Hevia. Pour lui, le journal semblait donc la tribune idéale pour défendre les intérêts espagnols. Mais rien n'a été publié dans le journal du lendemain. Le samedi 5 juin, José del Castaño a ensuite envoyé un communiqué plus élaboré à José Ignacio Rivero « Pepinillo », le directeur et propriétaire du *Diario de la Marina*. Il espérait qu'il soit publié dans l'édition du dimanche qui avait un tirage plus important. Mais le rédacteur du journal a expliqué que le *Diario de la Marina* attendait l'envoi d'un communiqué du Ministère d'État pour publier le point de vue des deux parties en même temps. Pour le chargé d'affaires espagnol pourtant, ce n'était qu'une excuse. Cette attitude du *Diario de la Marina* s'expliquait par des conflits d'intérêts entre le journal et la compagnie d'aviation. Jorge Barroso était à la fois vice-président de la *Cubana de Aviación* et du *Diario de la Marina* et l'oncle de José Ignacio Rivero occupait également des postes de direction dans les deux entreprises. Le communiqué du chargé d'affaires espagnol a finalement été publié le 7 juin. Le conflit s'est donc résolu en faveur des intérêts espagnols, ce qui montre la prégnance de l'imprégnation hispaniste du journal, qui a prévalu en dernier ressort. La polémique a désenflé à partir de ce jour. José del Castaño a reconnu que c'était parce que José Ignacio Rivero « Pepinillo » avait conseillé à la *Cubana de Aviación* de l'abandonner. Même s'il a d'abord fait preuve d'une « attitude passive » et d'« expectative », le *Diario de la Marina* a finalement joué son rôle de courroie de transmission de la diplomatie espagnole malgré le conflit d'allégeance avec la *Cubana de Aviación*¹³⁷.

La compagnie avait le soutien du gouvernement de telle sorte que la suppression du service causerait une « grande contrariété et des réactions désagréables »¹³⁸. Le gouvernement avait gardé le silence tout au long de la polémique d'abord parce que la polémique lui profitait puis parce qu'elle avait diminué et qu'il ne souhaitait ni un affrontement plus rugueux avec Madrid ni désavouer les justes droits de la *Cubana de Aviación*. Il n'est pas à exclure que cette polémique ait

¹³⁶ MARTÍNEZ MÁRQUEZ Guillermo, « Reciprocidad », *Diario de la Marina*, 4 juin 1949.

¹³⁷ Note pour les membres de la CIPAI, 6 juillet 1949, AMAEE-R-2413-3.

¹³⁸ Télégramme n°86 de José del Castaño (chargé d'affaires à La Havane) à Alberto Martín-Artajo, 7 juin 1949, AMAEE-R-4614-2.

eu des ramifications encore plus complexes. Derrière la campagne menée par la *Cubana de Aviación*, José Miguel Ruiz Morales a vu la main de la *Panamerican Airways*. Le géant nord-américain aurait cherché à mettre à l'épreuve le gouvernement espagnol sur ses droits de vols en Espagne dans le cadre de l'accord aérien Espagne-États-Unis¹³⁹.

José del Castaño a été remplacé en septembre 1949 par Germán Baráibar comme chargé d'affaires à La Havane¹⁴⁰. L'ancien directeur de la *Falange Exterior* a été envoyé dans la Buenos Aires de Perón où son profil de « chemise noire » était plus approprié qu'à Cuba. L'escalade des difficultés de la *Cubana de Aviación*, qui a culminé publiquement en juin 1949, a relancé temporairement *Aerovías Cubanas Internacionales* dans la course à la route de Madrid. La ligne La Havane-Madrid était une bataille politique et économique hispano-cubaine mais aussi un conflit commercial à Cuba. Mais est-ce qu'*Aerovías Cubanas Internacionales* avait les moyens de reprendre la ligne de Madrid à la *Cubana de Aviación* ?

2.3. Le retour d'*Aerovías Cubanas Internacionales*

En janvier 1949, *Aerovías Cubanas Internacionales*, qui végétait depuis 1947¹⁴¹, a été soumise à un plan de réorganisation interne avec l'aide financière de l'homme d'affaires cubain Alfonso Gómez Mena et la coopération technique et financière de la compagnie *Transocean Air Lines*, basée à Oakland en Californie¹⁴². Ces investissements devaient permettre l'établissement d'un « service régulier de luxe » deux fois par semaine sur une ligne La Havane-Lisbonne-Madrid-Barcelone-Paris-Rome avec un « DC-4 » loué à la *Transocean Air Lines*.

Comme *Aerovías Cubanas Internacionales* avait reçu l'aval des autorités cubaines pour

¹³⁹ Acte de la réunion n°42 de la CIPAI, 8 juin 1949, AMAEE-R-2413-2.

¹⁴⁰ Germán Baráibar est arrivé quelques semaines plus tard à La Havane. Ce dernier était en poste depuis le 19 août 1946 comme chargé d'affaires *ad interim* à Washington. Il a été le représentant officieux de l'Espagne pendant la période de retrait des ambassadeurs.

¹⁴¹ Le directeur général Ramírez-Rosell a consacré une bonne partie de son été 1947 à acheter des avions aux États-Unis pour la logistique d'une opération militaire contre le dictateur dominicain Rafael Leónidas Trujillo. Il a été condamné par des tribunaux des États-Unis pour avoir enfreint les lois d'exportation de ce pays. En 1948, alors qu'il cherchait des avions pour voler en Espagne, les services d'intelligence nord-américains l'ont surveillé de près. Voir télégramme n°657 de l'ambassade des États-Unis à Cuba au Département d'État, 13 septembre 1948. [En ligne] <http://www.latinamericanstudies.org/embassy/R28-657-9-9-1948.pdf>. Consulté le 26 octobre 2012 et télégramme n°486 de M. Lovett (Département d'État) à l'ambassade des États-Unis à Cuba, 17 novembre 1948. [En ligne] <http://www.latinamericanstudies.org/embassy/R28-1630-11-17-1948.pdf>. Consulté le 26 octobre 2012.

¹⁴² Les deux partenaires ont obtenu chacun 20% du contrôle du capital de l'entreprise. La compagnie appartenait alors à hauteur de 65% à des investisseurs de nationalité cubaine.

faire de nouveaux vols en Espagne, l'ambassade de Cuba à Madrid a demandé un permis provisoire pour des vols La Havane-Madrid-Paris et La Havane-Barcelone-Rome, sans trafic commercial entre les villes européennes¹⁴³. Dans l'esprit du gouvernement cubain, cette autorisation ne devait pas affecter le permis en vigueur de la *Cubana de Aviación*. Mais il en allait autrement pour *Aerovías Cubanas Internacionales*, qui espérait reconquérir le ciel espagnol. L'entreprise en restructuration a présenté à *Iberia* des offres de cession d'avions, de moteurs d'avions et de pièces de rechange qu'elle était en train d'acheter à la *Transocean Airlines*¹⁴⁴. La proposition comportait une clause sur les conditions de paiement et deux conditions plus générales. *Aerovías Cubanas Internacionales* voulait être la seule compagnie à exploiter la ligne de Madrid car elle avait obtenu en premier l'autorisation du gouvernement cubain et du gouvernement espagnol en 1946-1947. Elle réclamait aussi des droits commerciaux pour la *Transocean Airlines* à Madrid sur une ligne Caracas-Rome¹⁴⁵. Reinaldo Ramírez-Rosell et Luís Almagro essayaient donc de profiter des difficultés que rencontrait la *Cubana de Aviación* pour régler leurs comptes avec leur concurrent. Mais le coup qu'ils ont tenté était osé car l'entreprise n'avait presque aucune activité et n'avait pas d'aussi bons soutiens économiques et politiques que la *Cubana de Aviación*. Même la *Transocean Airlines* doutait de son partenaire. La compagnie d'Oakland a par exemple mandaté un avocat de La Havane pour qu'il vérifie auprès du consulat d'Espagne s'il existait des réclamations financières contre *Aerovías Cubanas Internacionales* en Espagne parce qu'elle avait prévu de louer deux avions à la compagnie cubaine pour rétablir les vols à Madrid¹⁴⁶.

Le président Almagro et le directeur général Ramírez-Rosell ont rencontré le ministre d'État cubain pour défendre l'offre qu'ils avaient faite à *Iberia*. Carlos Hevia a critiqué cette politique qui consistait à favoriser la vente d'avions à l'Espagne alors que la ligne officielle du gouvernement cubain était de « pression » et « d'exigences » avec Madrid. Luís Almagro a alors mis en avant que la proposition avait été faite en accord avec le chargé d'affaires des États-Unis à Madrid et que les négociations étaient bien vues au Département d'État. Le ministre Hevia n'a pas donné de crédit à cet argument peu probable pourtant avancé par celui qu'il avait désigné ministre de la Justice en 1933¹⁴⁷. *Aerovías Cubanas Internacionales* était donc très seule dans sa tentative de reconquête du marché espagnol.

¹⁴³ Télégramme de José del Castaño (chargé d'affaires à La Havane) à Alberto Martín-Artajo, 31 mai 1949 et note n°144 de l'ambassade de Cuba au MAE, 2 juin 1949, AMAEE-R-4618-13.

¹⁴⁴ *Aerovías Cubanas Internacionales* à *Iberia*, 13 mai 1949, AMAEE-R-2413-3.

¹⁴⁵ Reinaldo Ramírez-Rosell (directeur général d'*Aerovías Cubanas Internacionales*) à Mariano Yturralde (directeur général de politique économique), 13 mai 1949, AMAEE-R-2413-3.

¹⁴⁶ Dépêche n°139 de Manuel Galán (consul général à La Havane) à Alberto Martín-Artajo, 10 mai 1949, AMAEE-R-2413-3. L'avocat en question était Ernesto Zaldo du cabinet Lazo y Cubas.

¹⁴⁷ Télégramme n°91 de José del Castaño (chargé d'affaires à La Havane) à Alberto Martín-Artajo, 20 juin 1949, AMAEE-R-4614-2.

Transocean Air Lines avait obtenu un contrat avec le gouvernement italien pour transporter des migrants en Amérique latine. L'entreprise voulait faire des vols Caracas-Rome à vide puis transporter entre Rome-Caracas les émigrés italiens en passant par Madrid. Le directeur d'aviation civile a fait savoir à la CIPAI que le Ministère de l'Air n'avait pas autorisé ces vols parce qu'il ne souhaitait pas donner ce genre de facilités à une entreprise nord-américaine de trafic irrégulier¹⁴⁸. En parallèle, *Aerovías Cubanas Internacionales* a demandé à reprendre les vols autorisés en février 1947. Le MAE a exprimé son étonnement car il n'avait reçu aucune protestation de la part de cette compagnie alors que les droits de vols avaient été « concédés et réservés » à la *Cubana de Aviación*. En signe de bonne volonté, on a décidé d'autoriser un vol mais cela ne préjugait pas de la décision de Rafael Martínez de Pisón qui était absent¹⁴⁹. A Madrid, on savait que la préférence du gouvernement cubain allait à la *Cubana de Aviación* et que la cession de droits à *Aerovías Cubanas Internacionales* aux dépens de la *Cubana de Aviación* entraînerait des contre-mesures sur les lignes maritimes¹⁵⁰.

La situation confuse dans laquelle se trouvaient *Aerovías Cubanas Internacionales* et la *Transocean Airlines* par rapport aux autorités diplomatiques cubaines et aux autorités aériennes espagnoles a donné lieu à un incident le 20 juin 1949 à Barajas. *Aerovías Cubanas Internacionales* avait annoncé par télégramme à la direction d'aviation civile espagnole l'arrivée d'un de ses avions à Madrid sur la base de l'autorisation qui avait été donnée le 1^{er} février 1947¹⁵¹. Le jour même c'est un avion de la *Transocean Airlines* en provenance de Caracas via La Havane qui est arrivé à Madrid. Tout le personnel de vol était nord-américain. Le consul général de Colombie à Barcelone, sa femme et ses trois enfants sont descendus à Madrid et vingt autres passagers ont continué pour Rome. Le problème pour les autorités aériennes de Barajas était que la *Transocean Airlines* n'avait pas reçu de droit de vol à Madrid. Le vol avait suivi une route qui n'avait même pas été autorisée à *Aerovías Cubanas Internacionales*. Caracas et Rome n'étaient pas des points inclus dans l'autorisation du 1^{er} février 1947, derrière laquelle la compagnie cubaine se protégeait pour défendre son droit de voler vers l'Espagne. Le MAE a fait part à José del Castaño du mécontentement de voir arriver cet appareil à Madrid, qui a été autorisé malgré tout à continuer

¹⁴⁸ Acte de la reunión n°42 de la CIPAI, 8 juin 1949, AMAEE-R-2413-3.

¹⁴⁹ Télégramme n°78 d'Alberto Martín-Artajo à José del Castaño (chargé d'affaires à La Havane), 18 juin 1949, AMAEE-R-2316-15.

¹⁵⁰ Télégramme n°81 de José del Castaño (chargé d'affaires à La Havane) à Mariano Yturralde (directeur général de politique économique), 1^{er} juin 1949 et télégramme de José del Castaño à Alberto Martín-Artajo, 2 juin 1949, AMAEE-R-4614-2.

¹⁵¹ Télégramme d'*Aerovías Cubanas Internacionales* à la direction d'aviation civile, 20 juin 1949, AMAEE-R-4614-2. Il n'est pas sûr qu'*Aerovías Cubanas Internacionales* ait pris connaissance de l'autorisation limitée à un vol avant d'envoyer ce télégramme qui s'appuie sur l'autorisation de quatre vols du 1^{er} février 1947 et pas sur celle du 18 juin 1949.

jusqu'à Rome. Pour le MAE, l'autorisation passée de deux ans et demi était caduque. Par ailleurs le Ministère s'est assuré auprès du délégué d'*Aerovías Cubanas Internacionales* à Madrid qu'il n'y aurait pas d'autre vol. *Aerovías Cubanas Internacionales* s'est excusée auprès de l'ambassade d'Espagne à La Havane et de la direction d'aviation civile. Auprès de José del Castaño, la compagnie a plaidé l'ignorance. Ils pensaient que le permis n'avait pas de limite dans le temps ! Bien sûr, ils n'avaient pas d'autre choix que de se soumettre à la décision espagnole. Mais ils espéraient qu'elle allait être révisée car ils venaient d'acheter deux « DC-4 » pour couvrir cette route¹⁵². A Madrid, la compagnie a fait preuve de plus de contrition : « Etant très gênés nous supplions que vous acceptiez nos excuses. Ayez la sécurité que les prochains vols se feront à notre nom »¹⁵³.

Aerovías Cubanas Internacionales ne semblait pas avoir de doute quant à l'avenir des vols à Madrid. Deux mois plus tard, cela s'est traduit concrètement par la publication de publicités dans la presse espagnole pour un vol qui devait arriver le 29 août 1949 à Madrid et repartir dans la semaine du 1^{er} au 8 septembre 1949 sur une ligne La Havane-Lisbonne-Madrid-Barcelone-Rome-Paris¹⁵⁴. Ces vols n'ont pas eu lieu puisqu'ils n'avaient pas été autorisés par les autorités espagnoles. En décembre 1949, *Aerovías Cubanas Internacionales* a finalement été autorisée à faire les quatre vols qui n'avaient pas été réalisés à cause de l'accident dans la Sierra de Gredos. C'était une petite victoire de court terme car la compagnie avait réussi à imposer son critère juridique de la validité de l'autorisation du 1^{er} février 1947, qui était très discutable. Mais à moyen terme, il s'agissait d'un échec. Il était clair que pour le MAE, il s'agissait d'un moyen de solder cette affaire au plus vite, comme le montre la limite de validité du permis au 15 février 1950. Les quatre vols ont eu lieu en décembre et début janvier 1950¹⁵⁵. Le 15 janvier 1950 un avion de la *Transocean Air Lines* a finalement pris pour la dernière fois des passagers entre Madrid et La Havane au nom d'*Aerovías Cubanas Internacionales*¹⁵⁶. Les vols d'*Aerovías Cubanas Internacionales* en Espagne se sont arrêtés là. La fin définitive des vols en Espagne a marqué la disparition de l'entreprise. En avril 1950, Reinaldo Ramírez-Rosell et Luís Almagro avaient démissionné de leurs charges dans l'entreprise et la compagnie a été incorporée dans la *Transocean Airlines* pour disparaître dans ce

¹⁵² Note pour les membres de la CIPAI, 6 juillet 1949, AMAEE-R-2413-3.

¹⁵³ Télégramme d'*Aerovías Cubanas Internacionales* à la direction d'aviation civile, vers le 20 juin 1949, AMAEE-R-4614-2.

¹⁵⁴ Publicité d'*Aerovías Cubanas Internacionales*, *ABC*, édition de Madrid, 25 août 1949, p. 15, ibidem, 26 août 1949, p. 6 et *La Vanguardia*, 26 août 1949, p. 9.

¹⁵⁵ « Línea aérea Habana-París con escala en España », *ABC*, édition de Madrid, 9 décembre 1949, p. 18, télégramme n°121 d'Alberto Martín-Artajo à Germán Baráibar (chargé d'affaires à La Havane), 10 décembre 1949, AMAEE-R-4614-2, « Estudio de un servicio aéreo Habana-Barcelona », *La Vanguardia*, 20 décembre 1949 et télégramme n°1 d'Alberto Martín-Artajo à Germán Baráibar, début janvier 1950, AMAEE-R-2413-2.

¹⁵⁶ Télégramme n°2 d'Alberto Martín-Artajo à Germán Baráibar (chargé d'affaires à La Havane), 15 janvier 1950, AMAEE-R-2413-2.

géant du transport aérien irrégulier de longue distance¹⁵⁷.

Le nom de la compagnie aérienne est toutefois passé récemment à la postérité grâce à une découverte de Rolando Marrón Duque de Estrada sur l'action d'un groupe de cinq anciens pilotes d'*Aerovías Cubanas Internacionales*. Ils ont participé à l'aventure du transport de milliers de Juifs d'Irak, d'Iran, du Yémen et d'Inde¹⁵⁸ vers le nouvel État d'Israël en 1951 et 1952, pour le compte de la nouvelle compagnie *Intercontinental Aérea de Cuba, S.A.* L'article de *Juventud Rebelde* qui a révélé ce « glorieux épisode » de l'aviation cubaine a eu une répercussion médiatique mondiale inhabituelle¹⁵⁹. Paradoxalement, l'entreprise fantôme *Aerovías Cubanas Internacionales* est donc associée à un grand moment de l'aviation cubaine grâce à ses anciens pilotes alors que son existence montre bien qu'elle n'a pas particulièrement brillé. Même si *Aerovías Cubanas Internacionales* a inauguré les vols entre La Havane et Madrid, ses passages fugaces en Espagne n'ont pas laissé un souvenir impérissable, loin de là. On peut relever qu'en 1951, l'entreprise de pompes funèbres « Soledad » de Ávila avait encore une réclamation d'impayé contre *Aerovías Cubanas Internacionales* pour les services qu'elle avait prêtés aux onze cadavres des accidentés du « Ruta de Colón » en 1947¹⁶⁰. La facture a finalement été réglée par un tiers en 1953, six ans après les faits¹⁶¹.

Le retour temporaire d'*Aerovías Cubanas Internacionales* en Espagne en 1949 n'a pas modifié la situation des relations aériennes entre Cuba et l'Espagne. Cela n'a été qu'un épiphénomène. L'arrivée de la compagnie espagnole *Iberia* à Cuba allait au contraire être un fait majeur dans l'histoire des communications aériennes entre les deux pays.

¹⁵⁷ Dépêche n°802 de Raymond Harrell (attaché aérien de l'ambassade des États-Unis à La Havane) au Département d'État, 5 avril 1950, [En ligne] <http://www.latinamericanstudies.org/embassy/R34-802-4-5-1950.pdf>. Consulté le 26 octobre 2012.

¹⁵⁸ Signalons juste qu'*Aerovías Cubanas Internacionales* a sollicité et obtenu du MAE le survol du territoire espagnol pour un vol du « Plus Ultra » en direction de Bombay par Rome, à la mi-janvier 1950. Voir télégramme n°5 de Germán Baráibar (chargé d'affaires à La Havane) à Alberto Martín-Artajo, 17 janvier 1950 et télégramme n°4 d'Alberto Martín-Artajo à Germán Baráibar, 18 janvier 1950, AMAEE-R-4618-14.

¹⁵⁹ Voir HERNÁNDEZ SERRANO Luís, «Pilotos cubanos en la Tierra Santa», *Juventud Rebelde*, 17 octobre 2010 et en France par exemple : « Des pilotes cubains ont emmené en Israël environ 150 000 juifs en 1951-1952 », *Libération*, 18 octobre 2010 [En ligne] <http://www.liberation.fr/monde/01012296922-des-pilotes-cubains-ont-emmene-en-israel-environ-150-000-juifs-en-1951-1952>. Consulté le 26 octobre 2012.

¹⁶⁰ « Del trágico accidente de “La Ruta de Colón” », *La Vanguardia*, 8 février 1947, p. 1-2, « Del trágico accidente de “La Ruta de Colón” », *La Vanguardia*, 9 février 1947, p. 3, « Del trágico accidente de “La Ruta de Colón” », *La Vanguardia*, 11 février 1947, p. 4, « Del trágico accidente de “La Ruta de Colón” », *La Vanguardia*, 13 février 1947, p. 13, « Del trágico accidente de “La Ruta de Colón” », *La Vanguardia*, 14 février 1947, p. 2, « Entierro de las víctimas de accidente del avión “La Ruta de Colón” », *La Vanguardia*, 19 février 1947, p. 2, « José María Vallejo Pérez, el español que no embarcó en la “ Ruta de Colón” », *La Vanguardia*, 20 février 1947, p. 6.

¹⁶¹ « Proyecto de instrucciones para la delegación española en las próximas negociaciones aéreas hispano-cubanas, que comenzarán el día 16 del actual », 14 mai 1951, AMAEE-R-9979-3 et justificatif de paiement, 1953, AMAEE-R-3176-36.

3. L'arrivée d'*Iberia* et l'accord aérien hispano-cubain : de la réciprocité de fait à la réciprocité de droit

Paradoxalement, le privilège de l'inauguration d'une route aérienne n'est pas nécessairement un avantage pour une compagnie aérienne. Si nous mettons à part le cas d'*Aerovías Cubanas Internacionales*, qui n'a pas fait dix vols complets entre Cuba et l'Espagne, le cas de la *Cubana de Aviación* nous montre bien qu'il n'y a pas eu d'appropriation primitive de la route aérienne entre l'Espagne et Cuba par le premier usfruitier. Les lignes aériennes, qui sont développées par des entreprises, ne pouvaient pas se passer du consentement des États, comme l'avait défini l'acte final de la convention de Chicago. L'Espagne de Franco, isolée après la Seconde Guerre mondiale, défendait une politique économique volontairement autarcique. Mais elle voulait bien « ouvrir » son espace aérien dans la mesure où cela servait ses intérêts. On a donc autorisé la *Cubana de Aviación* à réaliser ce « service public » de transport de personnes, de courriers et de marchandises vers Cuba. La priorité était donc d'abord à la mise en relation directe et rapide de l'Espagne et Cuba par l'avion qui profitait à l'Espagne de Franco et aux Espagnols qui en avaient les moyens. Tant pis s'il s'agissait d'une compagnie cubaine dans un premier temps. Mais il ne fallait pas non plus hypothéquer l'avenir. Dans un second temps, l'Espagne devrait se tailler la part du lion dans la maîtrise de ce mode de transport vers la perle des Antilles. L'avenir était inconcevable sans la présence d'avions floqués de la *roja y gualda* sur le tarmac de Rancho Boyeros.

3.1. L'arrivée d'*Iberia* à Cuba et ses effets

3.1.1. Une option commerciale qui est une priorité diplomatique

Les premiers projets concrets d'une ligne d'*Iberia* vers les Caraïbes étaient assez confus. Les points que la ligne espagnole espérait atteindre étaient : Miami, Puerto Rico, La Havane, Veracruz et Caracas¹⁶². Pour la compagnie, Cuba était une destination parmi d'autres. Les dirigeants commerciaux d'*Iberia* avaient exprimé leur intention de faire d'abord une ligne Espagne-

¹⁶² Apolinar Sáenz de Buruaga (sous-secrétaire de l'Air) à Tomás Suñer Ferrer (sous-secrétaire d'économie extérieure et du commerce), 20 mars 1948, AMAEE-R-2413-2.

Venezuela-Puerto Rico. Toutefois les diplomates espagnols ont expliqué pourquoi ils donnaient la priorité aux vols à Cuba et au Mexique¹⁶³. D'abord, les autorisations qui avaient déjà été données à la *Cubana de Aviación* et à *Aerovías Guest* impliquaient la réciprocité pour *Iberia* de voler vers ces pays. Mais il y avait également des raisons politiques à ce choix. C'était un moyen d'améliorer les relations entre l'Espagne et Cuba, qui étaient prioritaires par rapport à d'autres pays d'Amérique latine. La ligne d'*Iberia* au Mexique pourrait, quant à elle, tendre un « pont amical » vers le « rétablissement de relations plus normales avec ce pays »¹⁶⁴.

3.1.2. Le vol d'essai d'*Iberia* dans les Caraïbes : la redécouverte de Cuba par les airs

Iberia avait obtenu en 1948 un avion « DC-4 » de la *KLM* lors des négociations aériennes avec les Pays-Bas et avait décidé de faire un vol d'essai vers les Caraïbes pour préparer l'établissement de futures lignes dans cette zone. Le directeur général de la compagnie de l'époque est revenu sur ce vol d'essai vers la mer des Caraïbes qu'il appelait « notre mer » : « Ce ne peut être autre chose que les Caraïbes, que l'Espagne a découvert et civilisé et a possédé jusqu'à ce que les nations de la côte atteignent leur majorité et deviennent des sœurs, selon la loi biologique comme les filles qui deviennent mères sont des sœurs de la grand-mère »¹⁶⁵. Le voyage s'est finalement déroulé du 15 avril au 2 mai 1949 avec une délégation d'une vingtaine de représentants d'*Iberia*, du Ministère de l'Air et du MAE. Le vol a suivi la route Madrid-Villa Cisneros-Cayenne-Caracas-Saint Domingue-Puerto Rico-La Havane-Mexico-Miami-Bermudes-Açores-Madrid¹⁶⁶. Le séjour de deux jours à La Havane a fait forte impression à César Gómez Lucía :

« De Porto Rico, nous sommes allés à La Havane. Le voyage a été très émouvant. La Havane avait été la capitale de l'Espagne américaine. Comme en plus La Havane a conservé dans son centre toute la pureté de son lignage colonial, chose qu'on ne retrouve plus ni à Cadix ni à Málaga, il me semblait qu'elle était l'authentique capitale de l'Espagne. Il n'y a aucune ville d'Espagne qui puisse l'évoquer dans son époque coloniale comme La Havane »¹⁶⁷.

Cuba semble avoir été le principal centre d'intérêt du voyage de la mission aérienne

¹⁶³ Note pour les membres de la CIPAI, 24 novembre 1948, AMAEE-R-2413-2.

¹⁶⁴ José Miguel Ruiz Morales (attaché d'économie extérieure de la direction de politique économique) à Alberto Martín-Artajo, 6 novembre 1948, AMAEE-R-2413-2.

¹⁶⁵ GÓMEZ LUCÍA César, *Ayer y hoy del tráfico aéreo español : experiencias y anécdotas*, Madrid, Afrodisio Aguado, 1967, p. 138-141.

¹⁶⁶ Note n°69 du MAE à l'ambassade de Cuba, 7 avril 1949 et note n°102 de l'ambassade de Cuba au MAE, 16 avril 1949, ANC-ME-1131-17526.

¹⁶⁷ GÓMEZ LUCÍA César, *Ayer y hoy del tráfico aéreo español : experiencias y anécdotas*, Madrid, Afrodisio Aguado, 1967, pp. 138-141.

espagnole pour le directeur général d'*Iberia*. Ce retour à Cuba s'est accompagné d'une réinvention des gloires coloniales encore récentes et s'inscrivait dans les rêves impériaux d'une partie des élites espagnoles au sortir de la Seconde Guerre mondiale.

3.1.3. Une ligne Madrid-La Havane-Mexico. Ou du rôle central de Cuba dans la liaison aérienne entre l'Espagne et le Mexique dans les années 1950

A la suite de ce voyage exploratoire, c'est le critère d'*Iberia* qui s'est imposé et on a d'abord mis place une ligne Madrid-Caracas-Puerto Rico, qui a été appelé « la ligne des Caraïbes ». La « ligne des Antilles », Madrid-La Havane-Mexico a été la deuxième à être mise en place. Le gouvernement espagnol devait donc obtenir les autorisations nécessaires pour *Iberia* auprès de Cuba, dont la compagnie préférée, la *Cubana de Aviación*, était maltraitée en Espagne et du Mexique, avec lequel elle n'avait pas de relations diplomatiques mais qui avait une compagnie qui desservait l'Espagne (*Aerovías Guest*).

Les deux demandes ont été faites de manière presque simultanée. C'est le directeur général d'*Iberia* qui a adressé directement la demande au gouvernement mexicain alors que la demande au gouvernement cubain était passée par la traditionnelle voie diplomatique¹⁶⁸. L'autorisation la plus difficile à obtenir a été celle des autorités mexicaines. Le 10 février 1950, la *Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas* du Mexique a finalement autorisé *Iberia* à faire un vol hebdomadaire Madrid-Açores-Bermudes-La Havane-Mexico¹⁶⁹. Du point de vue mexicain, cette autorisation était une concession à *Iberia* qui appelait des compensations pour *Aerovías Guest*, notamment sur le point fondamental du transfert des billets « A » Madrid-Mexico qui étaient bloqués par l'IEME¹⁷⁰.

L'inauguration de la ligne s'est faite le 7 mars 1950 au départ de Mexico. L'objectif de ce

¹⁶⁸ Agustín García López (*Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas* du Mexique) à Federico Pérez Esteve (représentant d'*Iberia* au Mexique), 19 février 1950, AMAEE-R-4618. La demande avait été faite par César Gómez Lucía le 21 novembre 1949. Ces relations entre *Iberia* et le gouvernement mexicain sont un exemple paradigmatique des « relations officieuses » qui existaient entre l'Espagne de Franco et le Mexique du *Partido Revolucionario Institucional* dans une situation de « rupture formelle » entre les deux gouvernements comme on le suggère dans LIDA Clara (Dir.), *México y España en el primer franquismo (1939-1950) : rupturas formales, relaciones oficiosas*, Mexico, Colegio de México, 2001, p. 11, p. 54 et pp. 237-239. Voir la demande d'autorisation à Cuba dans note n°222 de l'ambassade d'Espagne au Ministère d'État, 24 novembre 1949, ANC-ME-318-4959.

¹⁶⁹ *Aerovías Guest* au MAE, 24 février 1950, AMAEE-R-4618-14.

¹⁷⁰ *Aerovías Guest* au MAE, 17 mars 1950, projet d'autorisation d'*Aerovías Guest* en Espagne, rédigé par la CIPAI, mai 1950 et Rafael Martínez de Pisón (directeur général d'aviation civile) à *Aerovías Guest*, mai 1950, AMAEE-R-4618-14

vol d'inauguration était encore une fois d'améliorer l'image de l'Espagne franquiste au Mexique et d'établir un système stable de transport aérien entre les deux pays. *Iberia* avait invité un groupe de journalistes mexicains, des journalistes cubains ainsi que des représentants de l'aviation civile de ces pays¹⁷¹. L'intérêt de l'inauguration était plus de montrer l'Espagne que d'aller au Mexique. A l'inverse des vols cubains d'inauguration, qui sont partis de La Havane vers Madrid, le vol espagnol avait pour destination son pays d'origine. Nous pouvons observer la présence du journaliste Luís de Riego, un habitué des vols d'inauguration entre La Havane et Madrid puisqu'il avait fait partie des invités du premier vol du « Ruta de Colón »¹⁷².

Iberia n'a pas obtenu l'autorisation de prendre des passagers entre La Havane et Mexico parce qu'*Aerovías Guest* ne pouvait pas non plus vendre des billets entre Madrid et Lisbonne. Sur les vols Madrid-La Havane-Mexico, *Iberia* a fonctionné pendant plus d'un an avec le système suivant : sur les quarante-quatre places disponibles à la vente dans un « DC-4 », trente étaient des billets pour La Havane et quatorze des billets pour Mexico. L'analyse du marché avait donc fait émerger un plus gros potentiel pour les vols à Cuba que pour les vols à Mexico. Mais, au bout d'un an, comme *Aerovías Guest* n'a pas eu de réponse positive au problème du blocage du montant des billets qu'elle avait vendus depuis 1948, la ligne de Madrid a été suspendue. Par effet domino, *Iberia* a immédiatement perdu son permis pour faire des vols au Mexique. La ligne de La Havane s'est maintenue jusqu'en mai 1959 sans aller jusqu'à Mexico. Pendant cette période, *Iberia* a établi un accord avec une autre compagnie aérienne du Mexique, la *Mexicana de Aviación*, pour faciliter le transport entre l'Espagne et le Mexique. Jusqu'en 1954¹⁷³, vingt billets par avion étaient vendus pour des passagers dont la destination finale était La Havane et les vingt-quatre restants poursuivaient leur voyage à Mexico via la *Mexicana de Aviación*.¹⁷⁴ Mais avec le développement de l'aviation civile, cet accord est apparu moins intéressant à cause de la préférence des voyageurs pour les vols directs et la dépendance vis-à-vis de la *Mexicana de Aviación*¹⁷⁵.

Revenons juste un instant sur le problème de l'absence de ligne directe entre l'Espagne et le

¹⁷¹ Télégramme n°13 d'Alberto Martín-Artajo à Germán Baráibar (chargé d'affaires à La Havane), 18 février 1950, AMAEE-R-4614-2. « Inauguración de una línea aérea », *ABC*, édition de Madrid, 8 mars 1950, p. 14, « Hoy se inaugura el servicio aéreo Madrid-Méjico, por la Iberia », *La Vanguardia*, 9 mars 1950, « El avión que ha inaugurado la nueva línea española Madrid-Méjico-Habana, llegó a Barajas », *ABC*, édition de Madrid, 10 mars 1950, p. 17 et « Inauguración de la línea aérea Habana-Méjico-Madrid », *La Vanguardia*, 10 mars 1950.

¹⁷² « Periodistas cubanos regresan a su Patria », *ABC*, édition de Madrid, 31 mars 1950, p. 16.

¹⁷³ A l'été 1955, *Iberia* a mis en ligne à La Havane ses avions « Superconstellation », récemment achetés. Voir : *IBERIA, Horarios y tarifas*, été 1955.

¹⁷⁴ GÓMEZ LUCÍA César, *Ayer y hoy del tráfico aéreo español : experiencias y anécdotas*, Madrid, Afrodísio Aguado, 1967, pp. 138-141.

¹⁷⁵ Manuel Oñós de Plandolit (représentant officieux de l'Espagne au Mexique) à Fernando María Castiella, 17 mai 1958, AMAEE-R-5283-12.

Mexique. C'est un problème qui est très lié à celui des lignes entre l'Espagne et Cuba. Il nous permet en plus de voir rapidement les enjeux et la réalité des relations aériennes entre l'Espagne et la Mexique. Entre 1951 et 1959, il n'y a plus eu de vol direct entre l'Espagne et le Mexique. Le représentant officieux de l'Espagne à Mexico a bien expliqué que, depuis sa prise de fonctions, une de ses principales préoccupations avait été « d'essayer de rétablir les vols directs entre Madrid et Mexico capitale ». Dans une longue dépêche de 1957, Manuel Oñós de Plandolit a égrené les avantages du retour d'*Iberia* à Mexico. Pour des raisons de prestige, cela permettrait que « flotte de nouveau notre drapeau dans l'aéroport mexicain » ce qui démontrerait aussi à ce pays « la valeur de notre aviation civile ». Sur un plan plus pratique cela permettrait de « donner satisfaction à notre importante colonie, si dévouée et fidèle, qui a vu avec beaucoup de peine s'éloigner notre étendard, et se voyant obligés lors de leur fréquents voyages en Espagne à commencer leurs voyages avec un avion étranger jusqu'à rejoindre notre *Iberia* à La Havane ou New York ». Cela permettrait enfin un transport plus sûr de la valise diplomatique, qu'il fallait confier « à la noblesse des pilotes de la *Cubana de Aviación* sur le trajet Mexico-La Havane » où on la donnait à *Iberia*. De manière générale, le rétablissement de la ligne d'*Iberia* créerait « un lien de plus, et plus important, entre le Mexique et l'Espagne » qui « avec les relations commerciales, touristiques, culturelles aident à améliorer l'ambiance pour la normalisation de relations diplomatiques ». Les autorités d'aviation civile et *Aerovías Guest* étaient très favorables au rétablissement conjoint des vols entre Madrid et Mexico¹⁷⁶. Le blocage était donc surtout politique dans la deuxième moitié des années 1950. Le problème du manque de devises de l'économie espagnole ne se posait plus alors avec tant d'acuité grâce à l'aide économique nord-américaine qui s'est matérialisée dans les pactes de septembre 1953. Le processus de négociation pour le rétablissement des vols directs a été très long¹⁷⁷ mais a finalement abouti en mai 1959 à la reprise de la ligne de d'*Iberia* sur la route Madrid-La Havane-Mexico¹⁷⁸. Au-delà du problème particulier des communications aériennes dans le cadre des relations hispano-mexicaines, il faut relever la situation de Cuba comme nœud de communication entre Madrid et Mexico. Après cette parenthèse, revenons sur les changements intervenus dans le transport aérien entre l'Espagne et Cuba avec l'arrivée d'*Iberia*.

¹⁷⁶ Manuel Oñós de Plandolit (représentant officieux de l'Espagne au Mexique) à Alberto Martín-Artajo, 23 janvier 1957, AMAEE-R-4613-5.

¹⁷⁷ Pour les détails on peut consulter par exemple Rafael Martínez de Pisón (directeur général d'aviation civile) à CIPAI, 3 et 12 août 1955, AMAEE-R-4617-4, GÓMEZ LUCÍA (directeur général d'*Iberia*) et MONTEIRO (*Aerovías Guest*), « Bases para la reanudación de servicio de transporte aéreo internacional regular entre las ciudades de México y Madrid por Iberia, Líneas Aéreas españolas y Guest Aerovías, S.A », 19 octobre 1955, New York, *Aerovías Guest* à Manuel Oñós de Plandolit (représentant officieux de l'Espagne au Mexique), 8 janvier 1957, Manuel Oñós de Plandolit à Alberto Martín-Artajo, 23 janvier 1957, AMAEE-R-4613-5, Manuel Oñós de Plandolit à Fernando María Castiella, 29 janvier et 17 mai 1958, Manuel Oñós de Plandolit à Ramón Sedó (directeur général de politique étrangère), 14 juin 1958, « Bases para la reanudación de servicio de transporte aéreo internacional regular entre las ciudades de México y Madrid por Iberia, Líneas Aéreas españolas y Guest Aerovías, S.A », 7 juillet 1958 et César Gómez Lucía à Manuel Martínez Merino (directeur général d'aviation civile), 2 septembre 1958, AMAEE-R-5283-12.

¹⁷⁸ « Se reanuda el servicio de Iberia con Méjico », *ABC*, édition de Madrid, 7 mai 1959, p. 46.

3.1.4 Iberia et la Cubana de Aviación à la même enseigne : la mise en équivalence de la précarité

Dès que les vols d'*Iberia* à Cuba ont commencé, la compagnie espagnole s'est vue confrontée à des problèmes similaires à ceux que la *Cubana de Aviación* rencontrait depuis 1948. Le gouvernement cubain a pris l'habitude de ne donner qu'une autorisation par paquet de quatre vols, comme le faisait le gouvernement espagnol. Les deux compagnies se trouvaient donc dans une situation équitable de précarité. Mais le partage des désavantages avait l'avantage d'inciter à un dépassement réciproque de cette situation intenable. *Iberia* a pourtant dénoncé les problèmes qu'elle rencontrait à Cuba comme étant discriminatoires alors qu'ils n'étaient qu'un avatar de ceux que la *Cubana de Aviación* rencontrait depuis deux ans en Espagne. En conseil d'administration, on a attribué la mise en place de ce système contraignant à la personnalité du ministre des finances cubain « un antiespagnol, catalan séparatiste ». L'analyse primaire chez les dirigeants d'*Iberia* était celle d'un acharnement cubain contre la compagnie espagnole. Logiquement, ils ont demandé à retirer le permis de la *Cubana de Aviación*¹⁷⁹. Ce point de vue montre la primauté des critères commerciaux dans le développement des lignes de l'Atlantique médian et une vision court-termiste de la question des communications aériennes entre l'Espagne et Cuba. La compagnie nationale espagnole n'était pas spontanément au service des intérêts de l'Espagne définis par le MAE. Les spécialistes de politique internationale aérienne de la CIPAI avaient, eux, une vision beaucoup plus élaborée : « la situation a subi un changement substantiel, puisque à partir de ce moment le trafic ne se réalisait plus exclusivement par l'entreprise cubaine, d'où le fait qu'il n'y avait plus lieu de traiter de compensations, mais de mise en équivalence des offres de capacité »¹⁸⁰.

3.1.5. Une nouvelle politique commerciale transitoire pour la Cubana de Aviación

Mais même cette mise en équivalence des capacités devait être un objet de lutte politico-commerciale entre les deux compagnies. Dès avant l'inauguration de mars 1950, la *Cubana de Aviación* avait commencé à anticiper à la prochaine arrivée d'*Iberia*. Nous voyons deux domaines

¹⁷⁹ Mémorandum du conseil d'administration d'*Iberia*, juin 1950, AMAEE-R-4614-2.

¹⁸⁰ Note pour les membres de la CIPAI, juin 1950, AMAEE-R-4614-2.

principaux où l'arrivée d'*Iberia* a modifié les stratégies commerciales de la *Cubana de Aviación* : le développement de la publicité et la politique tarifaire. Si on fait une étude de la parution de publicités de *Cubana de Aviación* dans *ABC* entre le début des vols en Espagne en 1948 et 1959 (la fin des publicités avec la nationalisation de la *Cubana de Aviación*), on obtient la répartition suivante.

Tableau III : Annonces de publicité de *Cubana de Aviación* dans *ABC* par année (1946-1959)

Année	Nombre de publicités
1948	1
1949	4
1950	6
1951	2
1952	2
1953	1
1954	0
1955	1
1956	0
1957	1
1958	1
1959	1
Total	20
Source : <i>ABC</i> , (1948-1959).	

Sur une période de douze ans, la moitié de l'effort publicitaire de la *Cubana de Aviación* dans *ABC* s'est concentré pendant l'année de l'inauguration du service du concurrent espagnol *Iberia* et la précédente. La publicité dans le principal média de presse écrite espagnol semble avoir été une réponse, en partie par anticipation, de la *Cubana de Aviación* à l'arrivée d'*Iberia* à Cuba.

L'autre réaction principale a consisté en une modification des tarifs des billets La Havane-Madrid. La *Cubana de Aviación* a décidé de baisser ses prix de 500 à 350 \$ sur le voyage Madrid-

La Havane entre le 25 septembre 1949 et le 31 mars 1950¹⁸¹. La IATA¹⁸², qui en a informé *Iberia*, aurait précisé qu'un tel tarif ne permettait pas de couvrir les frais d'exploitation de la ligne. *Iberia*, qui vendait des billets Madrid-Caracas à 560 \$ avait pensé vendre des billets plus chers pour La Havane¹⁸³. Pour Rafael Martínez de Pisón, il s'agissait d'une manœuvre du gouvernement cubain. L'objectif de l'opération était soit de faire échouer la prochaine ligne d'*Iberia* en pratiquant du *dumping* soit d'accuser la compagnie espagnole d'avoir provoqué ces changements de prix en rentrant sur ce marché pour la dénoncer¹⁸⁴. Comme il n'y avait pas de référence au prix des billets dans les permis accordés à la *Cubana de Aviación* par le gouvernement espagnol, on s'est demandé à la CIPAI s'il ne serait pas bon d'obliger la *Cubana de Aviación* à communiquer les changements de prix directement à la commission¹⁸⁵. L'arrivée de la concurrence sur le marché des vols entre l'Espagne et Cuba posait donc le problème de la compétitivité de chaque compagnie qui pouvait vendre en puissance des billets à n'importe quel client, même si en pratique cela était plus difficile dans l'autre pays. *Iberia* a commencé finalement à vendre des billets Madrid-La Havane à 435 \$ en mars 1950. La *Cubana de Aviación* a alors immédiatement aligné ses prix. A partir du 1^{er} avril 1950, le billet La Havane-Madrid de la *Cubana de Aviación* a été vendu à... 435 \$¹⁸⁶. Le caractère transitoire de la baisse des prix de la *Cubana de Aviación* a confirmé l'analyse du directeur de l'aviation civile. Il s'agissait vraisemblablement bien d'un acte de politique commerciale agressive. Mais il n'a pas eu de répercussion durable sur l'installation d'*Iberia* à La Havane.

Au-delà des réponses de court terme, l'arrivée d'*Iberia* a confirmé l'impérieuse nécessité d'arriver à la signature d'un accord de transport aérien pour régler, stabiliser et apaiser les relations aériennes entre l'Espagne et Cuba.

¹⁸¹ Respectivement de 900 à 666 \$ sur un aller-retour.

¹⁸² C'est l'*International Air Transport Association*, le club ou le cartel des grandes compagnies aériennes. L'association a été fondée en 1945 à La Havane. La *Cubana de Aviación* était un des membres fondateurs. Pour plus d'information sur les activités de l'association, voir : BRANCKER John W.S., *IATA and what it does*, Leyden, A. W.Sijthoff, 1977, 257 p.

¹⁸³ « Hoy se inaugura el servicio aéreo Madrid-Méjico, por la Iberia », *La Vanguardia*, 9 mars 1950.

¹⁸⁴ Rafael Martínez de Pisón (directeur général d'aviation civile) au secrétaire de la CIPAI, 9 novembre 1949, AMAEE-R-4614-2.

¹⁸⁵ Note n°3432 de la direction générale d'aviation civile à la CIPAI, 13 octobre 1949, AMAEE-R-4614-2.

¹⁸⁶ Voir dépêche n° 802 de Raymond Harrell (attaché aérien à l'ambassade des États-Unis à La Havane) au Département d'État, 5 avril 1950. [En ligne] <http://www.latinamericanstudies.org/embassy/R34-802-4-5-1950.pdf> . Consulté le 26 octobre 2012.

3.2. L'accord hispano-cubain de transport aérien de 1951 : la formalisation finale des relations aériennes entre l'Espagne et Cuba

3.2.1. Les premières ébauches

La nécessité de signer un accord aérien entre Cuba et l'Espagne s'est posée dès le moment où a été évoquée la possibilité de faire des vols entre les deux pays. Toutefois, les termes des négociations ont toujours dépendu du contexte des vols qui avaient ou n'avaient pas lieu. Les premières vraies discussions sur un traité aérien avec Cuba au sein de la CIPAI ont été posées en mars et mai 1947 alors qu'aucun vol n'avait lieu¹⁸⁷. Comme le Ministère de l'Air estimait peu probable la reprise de vols d'*Aerovías Cubanas Internacionales* après l'accident de Gredos, aucune suite n'a été donnée à ces discussions. Dans le premier projet espagnol proposé par la direction de politique économique du MAE, la définition des routes aériennes était encore très vague. Elle reflétait les différentes options de développement qu'*Iberia* envisageait pour les Caraïbes. On y proposait aux autorités cubaines des routes au-delà de Madrid vers Paris ou Rome. Ce projet qui date de décembre 1949 est marqué par le contexte des vols simultanés de la *Cubana de Aviación* et de *Aerovías Cubanas Internacionales* vers l'Espagne. Le projet réglementait en effet les vols réalisés par *Iberia* (à venir) et « les entreprises cubaines ». L'allusion à Paris et Rome est en plus la marque de la prise en compte de la demande d'*Aerovías Cubanas Internacionales*. La *Cubana de Aviación* n'avait jamais demandé d'étendre sa route européenne au-delà de Madrid¹⁸⁸. La mise hors course d'*Aerovías Cubanas Internacionales* a donc été une étape préalable à la clarification des forces en présence. La préparation d'un accord de transport aérien entre les deux pays correspondait à la limitation d'un marché et la définition de règles économiques pour son fonctionnement entre une entreprise de chaque pays. La construction du droit aérien bilatéral entre l'Espagne et Cuba semble avoir fait faire preuve d'un certain pragmatisme.

Le 27 juin 1950, les deux gouvernements ont établi un nouvel accord commercial et financier qui apportait des solutions à des problèmes qui avaient surgi tout au long de l'année 1949 sur la vente de tabac cubain, de vins espagnols... Au sujet de la vente des billets de la *Cubana de*

¹⁸⁷ Acte de la réunion n°15 de la CIPAI, 12 mars 1947 et acte de la réunion n°16 de la CIPAI, 7 mai 1947, AMAEE- R-2413-2.

¹⁸⁸ Avant-projet espagnol de *modus vivendi* entre l'Espagne et Cuba réglementant les vols expérimentaux réalisés par *Iberia* et les entreprises cubaines, 15 décembre 1949, AMAEE-R-4614-2.

Aviación, on avait établi un système de transfert réciproque à ceux vendus par *Iberia* mais la question des billets vendus en 1948 restait sans solution. Après cet accord, le ministère d'État a montré son intérêt pour commencer les négociations d'un traité de transport aérien le plus tôt possible en désignant les probables membres de la délégation cubaine¹⁸⁹. Ces négociations ont mis longtemps à commencer à cause du désaccord sur l'endroit où elles allaient se tenir. La délégation cubaine a finalement accepté de venir en Espagne¹⁹⁰.

3.2.2. Les négociations finales

Quand la CIPAI a consulté *Iberia* sur l'intérêt d'un accord aérien avec Cuba, la réponse de la compagnie a donné une version de l'histoire des rapports de forces avec la *Cubana de Aviación* très partielle et partielle¹⁹¹. *Iberia* a estimé qu'il était indispensable de signer un accord aérien avec Cuba pour se mettre à couvert des possibles refus des autorités cubaines. La *Cubana de Aviación* ne serait peut-être pas intéressée par la ligne de Madrid donc Cuba risquait de ne faciliter que des autorisations précaires qui obligerait *Iberia* à devoir négocier des escales à Miami sur la routes des Caraïbes. En résumé, s'il n'y avait pas d'accord il se pourrait qu'*Iberia* soit obligée d'abandonner la ligne de Cuba et de Mexico. Une rupture était exagérée mais elle avait eu lieu dans le cas mexicain, dans un autre contexte. La possibilité de négocier par voie diplomatique, qui n'existait pas dans le cas mexicain, devait permettre de trouver un compromis.

La délégation cubaine était dirigée par le chargé d'affaires à Madrid, Enrique Patterson. On y retrouvait Mario Torres Menier, le directeur de l'aviation civile cubaine, deux représentants du Ministère d'État (Walterio Leza et Ulises Valdés Llansó) et deux conseillers de la *Cubana de Aviación* (Lorenzo Portillo et Armando Pérez Plasencia)¹⁹². La délégation espagnole était présidée

¹⁸⁹ Note n°1795 du ministère d'État cubain à l'ambassade à Madrid, 14 août 1950, AMAEE-R-9979-3.

¹⁹⁰ Dépêche n°300 de Germán Baráibar (chargé d'affaires à La Havane) à Alberto Martín-Artajo, 23 août 1950, AMAEE-R-4614-2, télégramme n°51 d'Alberto Martín-Artajo à Germán Baráibar, 25 août 1950, Rafael Martínez de Pisón (directeur général d'aviation civile) à Alberto Martín-Artajo, 25 août 1950, acte de la réunion n°68 de la CIPAI, 27 septembre 1950, télégramme n°72 de Germán Baráibar à Alberto Martín-Artajo, 2 octobre 1950, Tomás Suñer Ferrer (sous-secrétaire d'économie extérieure et du commerce) au secrétaire de la CIPAI, 16 novembre 1950, Luís Egaña Arizu (direction d'Amérique centrale et du Sud) à Tomás Suñer Ferrer, 17 novembre 1950, acte de la réunion n°74 de la CIPAI, 8 février 1951, télégramme n°7 d'Alberto Martín-Artajo à Germán Baráibar, 22 février 1951, acte de la réunion n°78 de la CIPAI, 11 avril 1951, mémorandum de l'ambassade de Cuba au MAE, 11 avril 1951, télégramme n°16 de Germán Baráibar à Alberto Martín-Artajo, 18 avril 1951 et télégramme n°12 d'Alberto Martín-Artajo à Germán Baráibar, 26 avril 1951, AMAEE-R-9979-3.

¹⁹¹ Acte de la réunion n°73 de la CIPAI, 25 janvier 1951, AMAEE-R-9979-3 et Rafael Martínez de Pisón (directeur général d'aviation civile) au secrétaire de la CIPAI, 3 février 1951, AMAEE-R-4614-2.

¹⁹² Note de l'ambassade de Cuba au MAE, 11 mai 1951, AMAEE-R-9979-3.

par Tomás Suñer Ferrer du MAE, qui a seulement assisté à la réunion inaugurale. Lors des réunions suivantes ce sont Rafael Martínez de Pisón puis Luíís Azcárraga, du Ministère de l'Air, qui ont dirigé les débats. Le directeur général d'*Iberia* était là aussi. La représentation des entreprises était subordonnée à celles des représentants ministériels. Lors de la réunion inaugurale, Enrique Patterson a commencé son discours en évoquant la nécessité de trouver une solution au problème de conversion en devises des billets déjà vendus et d'établir des normes pour le futur. Pour Valdés Llansó : « Aves ces mots, Patterson a mis le doigt dans la plaie, il est indiscutable que le problème le plus important auquel nous allons être confrontés sera celui du change »¹⁹³. Tomás Suñer Ferrer a répondu en parlant de la pénurie de dollars en Espagne. Les Espagnols n'avaient pas eu droit à la « généreuse aide nord-américaine ». Même si le gouvernement espagnol voulait ouvrir son ciel, il fallait toujours penser aux problèmes financiers¹⁹⁴. Neuf réunions se sont tenues entre le 28 mai et le 15 juin 1951 pour aboutir à l'accord de transport aérien¹⁹⁵. A partir de la troisième réunion, l'essentiel des débats a tourné autour du problème du transfert des billets déjà vendus par la *Cubana de Aviación*¹⁹⁶. Les discussions ont porté sur le régime à venir et sur le transfert des billets vendus par la *Cubana de Aviación* depuis 1948. Les discussions sur le taux de change à appliquer pour le versement des billets vendus par la *Cubana de Aviación* à Madrid ont eu lieu directement entre la délégation cubaine et l'IEME.

L'accord se décomposait en trois textes. L'accord proprement dit, les annexes et le protocole additionnel. A l'heure du bilan, le MAE a souligné que la partie « accord » était d'ordre « exclusivement technique ». La délégation cubaine aurait accepté toutes les suggestions espagnoles presque sans discussion (le renoncement à inclure Barcelone et les Canaries sur la route cubaine, le renoncement au *stop-over*¹⁹⁷ à Lisbonne...) sauf l'exemption réciproque d'impôts pour les compagnies aériennes dans l'autre pays, qui était inconstitutionnelle à Cuba. C'est le protocole additionnel qui a donné lieu à des discussions laborieuses. On a décidé à Madrid qu'il ne serait pas publié¹⁹⁸.

Sur les fréquences, la délégation espagnole a cédé la possibilité de faire deux vols par

¹⁹³ Ulises Valdés Llansó (délégation cubaine, ministère d'État) à Carlos Martínez (directeur des affaires économiques), 26 mai 1951, ANC-ME-1131-17523 et acte de la première réunion pour les négociations aériennes entre l'Espagne et Cuba, 26 mai 1951, AMAEE-R- 9979-3.

¹⁹⁴ Acte de la première réunion pour les négociations aériennes entre l'Espagne et Cuba, 26 mai 1951, AMAEE-R-9979-3.

¹⁹⁵ Tous les actes des réunions sont disponibles dans AMAEE-R-9979-3.

¹⁹⁶ Rapport du MAE pour le Conseil des ministres, 28 juin 1951, AMAEE-R-9979-3.

¹⁹⁷ C'est la possibilité pour un client de faire un arrêt de plus de 24 heures sur une escale (Lisbonne) avant de reprendre un avion de la même ligne pour la destination finale (Madrid ou La Havane).

¹⁹⁸ Il n'y a pas de raison évidente pour expliquer le caractère secret de ce texte. Même au MAE quelqu'un s'est posé la question « pourquoi ce n'est pas publiable ? ». Voir note sur le protocole additionnel à l'accord de transport aérien hispano-cubain du 19 juin 1951, AMAEE-R-10041-10 en annexe III.5 de ce mémoire.

semaine à la *Cubana de Aviación* qui reliait Madrid avec cette fréquence alors qu'*Iberia* n'était pas en mesure de faire deux vols par semaine. Cette exception à la réciprocité avait des répercussions sur le système des transferts de devises. Elles étaient plutôt défavorables à la *Cubana de Aviación*. L'accord sur le transfert des recettes futures stipule qu'il se ferait sans limite s'il y avait égalité des capacités. Si les capacités n'étaient pas égales les montants des transferts seraient limités par la compagnie qui a le plus petit trafic. Le gouvernement espagnol a obtenu que le taux de change appliqué soit celui du moment du transfert alors que le gouvernement de Cuba voulait utiliser le taux en vigueur au moment de la vente du billet en pariant sur une dépréciation de la peseta. Le jour de la signature de l'accord de transport aérien, le gouvernement cubain et le gouvernement espagnol ont accordé, par échanges de notes, une solution au problème du transfert des billets vendus en pesetas à des Espagnols ou des résidents permanents en Espagne sur les trajets Madrid-La Havane depuis 1948¹⁹⁹. La délégation cubaine avait réussi à imposer son critère qui consistait à dissocier les vols qui avaient eu lieu avant et après le 24 juillet 1948. La décision du 22 juillet 1948 qui avait bloqué en partie le transfert des billets « A » ne pouvait pas être considérée comme rétroactive²⁰⁰.

3.2.3. Des accords fondateurs

L'accord de juin 1951 avec Cuba était le troisième accord de transport aérien conclu par l'Espagne avec une nation ibéroaméricaine, après ceux qui avaient été signés avec l'Argentine et le Brésil. Pour Cuba, il s'agissait du deuxième accord de transport aérien international signé après celui de 1948 avec le Royaume-Uni. Celui-ci s'était justifié surtout pour réglementer le transport aérien avec les possessions britanniques des Caraïbes et non pas directement avec la Grande Bretagne²⁰¹. Les relations aériennes entre l'Espagne et Cuba étaient donc fondatrices du réseau international cubain et du réseau transatlantique espagnol.

Cuba a également dû signer un accord avec le gouvernement du Portugal qui demandait depuis longtemps à formaliser l'autorisation qu'il avait accordée à la *Cubana de Aviación*²⁰². Il n'y a pas eu de problème puisque le traité bilatéral était en fait unilatéral. Aucune compagnie aérienne

¹⁹⁹ Voir note de l'ambassade de Cuba au MAE et note du MAE à l'ambassade de Cuba, 19 juin 1951, AMAEE-R-10041-11.

²⁰⁰ C'est un point qui était discuté depuis longtemps par la *Cubana de Aviación*. Voir par exemple cette demande dans Armando Pérez Plasencia au directeur de l'IEME, 26 juillet 1949, ANC-ME-1131-17521.

²⁰¹ Voir annexe III.7 de ce mémoire.

²⁰² Note n°12 de l'ambassade de Cuba au Ministère des Affaires étrangères du Portugal, 17 janvier 1947, note du Ministère des Affaires étrangères du Portugal à l'ambassade de Cuba, 12 mai 1949, ANC-ME-1131-17565 ANC-ME-1131-17565 et note n°1084 du Ministère d'État à l'ambassade du Portugal, 12 août 1949, ANC-ME-1131-17566.

portugaise n'avait volé à Cuba et la *TAP* ne semblait pas intéressée pour réaliser de tels vols. La délégation cubaine s'est donc rendue à Lisbonne depuis Madrid et le traité a été signé sept jours après celui de Madrid, le 26 juin 1951. Le Portugal avait une position stratégique sur la route de l'Atlantique médian, qui avait été choisie par la *Cubana de Aviación* pour rejoindre l'Europe. La compagnie cubaine n'avait pas beaucoup d'intérêt pour l'escale à Lisbonne mais le Portugal était en mesure d'imposer ses conditions. Les avions qui survolaient le territoire portugais devaient faire escale dans les aéroports internationaux des Açores ou de Lisbonne.

L'accord hispano-cubain a été ratifié par le Sénat cubain le 18 décembre 1951²⁰³ puis par Franco en février 1953. L'échange des instruments de ratification s'est fait à La Havane le 8 avril 1953. L'article XVII de l'accord avait prévu que les deux parties essaieraient de rendre effectif l'accord avant la ratification. Du côté espagnol, on craignait que le processus soit long à Cuba à cause du système « constitutionnel » de la République caribéenne. Les lenteurs observées n'ont pas été finalement celle des processus parlementaires cubains mais ceux de la transmission d'information par la diplomatie espagnole, qui a mis cinq mois pour avertir le MAE de la ratification cubaine. La *Cubana de Aviación* et *Iberia* ont tout de suite été redésignées comme les entreprises choisies par les deux gouvernements pour assurer le transport aérien entre l'Espagne et Cuba, conformément à ce que prévoyait le traité. On a repris les mêmes et on a recommencé. Mais dès lors, les règles du jeu étaient définies. Nous allons donc étudier comment s'est appliqué cet accord et quels ont été ses effets sur les communications aériennes dans les années suivantes.

4. La stabilisation des relations aériennes (1951-1958)

La signature des accords de transport aérien entre Cuba, l'Espagne et le Portugal est une date charnière dans l'histoire des relations aériennes entre l'Espagne et Cuba. Le nouveau cadre juridique a mis fin à une période de tâtonnement dans les communications aériennes entre les deux pays. La période qui s'écoule de 1951 à 1959 montre une certaine homogénéité. La principale caractéristique de cette étape est l'absence de conflictualité autour de la question du transport aérien entre l'Espagne et Cuba. La question aérienne n'était plus un enjeu des relations hispano-cubaines au niveau gouvernemental. Mais nous ne pouvons pas dire non plus qu'il ne s'est rien passé. Les

²⁰³ Dépêche n°179 d'Agustín de Foxá (chargé d'affaires a.i à La Havane) à Alberto Martín-Artajo, 17 avril 1952, AMAEE-R-3244-5.

changements ou les événements qui ont eu lieu n'étaient plus d'ordre politico-diplomatique. Or ce sont ces aspects qui avaient dominé jusqu'à présent. Les vols entre Madrid et La Havane ont continué et se sont développés pendant cette période. Après avoir étudié la construction des relations aériennes entre les deux pays, il nous faut désormais expliquer la période de normalisation de ces relations. Tout en montrant comment la question aérienne est sortie de l'agenda politico-diplomatique entre Cuba et l'Espagne, nous allons montrer comment la dimension commerciale des communications aériennes a repris le dessus une fois levées les hypothèques politico-juridiques et comment un entrepreneur cubain est devenu le symbole des relations entre Cuba et l'Espagne pendant cette période.

4.1. L'effectivité de l'accord de transport aérien de 1951 : la résolution des problèmes politico-diplomatiques

D'un point de vue historique, la période qui s'étale entre 1951 et 1958 semble avoir moins d'intérêt que la précédente et la suivante. En fait, ce qui s'est passé sur les lignes d'*Iberia* et surtout de la *Cubana de Aviación* n'était plus du même ordre. Avec l'établissement d'une série de normes contenues dans l'accord aérien de 1951, les communications aériennes entre les deux pays se sont normalisées. Les problèmes, et il en a peu surgi, ont été réglés dans ce cadre juridique. Les communications aériennes n'ont plus été un objet d'attention particulière des autorités politiques des deux pays avant 1958, car l'accord de 1951 qui les réglementait a rempli sa fonction. Il a effectivement permis d'en finir avec la précarité des vols de la *Cubana de Aviación* et d'*Iberia* et d'établir un consensus sur leur réalisation. Prenons deux exemples de modification du fonctionnement des lignes de la *Cubana de Aviación* et d'*Iberia* qui montrent l'effectivité de l'accord aérien de 1951 et l'apaisement des relations aériennes entre les deux pays entre 1951 et 1958.

4.1.1. Un accord qui donne des réponses

En 1958, comme les négociations pour rétablir la ligne d'*Iberia* à Mexico n'avançaient pas, *Iberia* a demandé à faire deux vols par semaine à La Havane de façon temporaire pour faire face à la hausse conjoncturelle du trafic pour Cuba et Mexico. Luís Carrero Blanco a insisté auprès de l'ambassadeur Lojendio pour qu'il fasse valoir le point 2 du protocole additionnel de l'accord aérien, qui permettait à *Iberia* ou la *Cubana de Aviación* de faire deux vols par semaine si le trafic le justifiait²⁰⁴. La commission d'aéronautique civile cubaine présidée par le ministre des transports a accepté la demande d'*Iberia* de la double fréquence hebdomadaire²⁰⁵. La clause du protocole additionnel de 1951 qui permettait l'augmentation temporaire de la fréquence des vols avait été mise en place à l'origine pour satisfaire la *Cubana de Aviación*. En 1958, *Iberia* a pu la faire valoir et les diplomates espagnols se sont explicitement appuyés sur le protocole additionnel pour obtenir cette augmentation de fréquence pour *Iberia*. Les autorités cubaines ont accédé à la demande sans problème. Les questions d'organisation technique des vols avaient leur réponse dans l'accord. Il n'y avait plus besoin de descendre dans l'arène diplomatique pour négocier, faire pression ou réclamer. Il suffisait d'exhiber l'accord, qui contentait les deux parties.

D'autre part, la *Cubana de Aviación* a finalement obtenu fin 1953 un droit qu'on lui avait refusé lors des négociations de 1951. Elle pourrait bénéficier du « stop-over » à Lisbonne en accord avec les autorités portugaises²⁰⁶. Le cadre juridique aérien hispano-cubain et la cordialité des relations gouvernementales entre l'Espagne et Cuba ont permis de résoudre facilement les quelques problèmes qui se sont présentés alors. A partir de 1951, les relations aériennes entre l'Espagne et Cuba sont devenues essentiellement commerciales. Malheureusement nous n'avons pas les données pour analyser précisément la répartition du trafic entre Madrid et La Havane entre les deux compagnies entre 1951 et 1958. Nous pouvons toutefois commenter les données de l'année 1951.

²⁰⁴ César Gómez Lucía (directeur général d'*Iberia*) à Manuel Martínez Merino (directeur général d'aviation civile), 28 février 1958, AMAEE-R-9979-3, télégramme n°17 de Luís Carrero Blanco (sous-secrétaire de la Présidence) à Juan Pablo de Lojendio (ambassadeur à La Havane), 22 mars 1958, AMAEE-R-9979-3, note n°22 de l'ambassade d'Espagne au ministère d'État, 24 mars 1958 et note du Ministère d'État à l'ambassade d'Espagne, 16 avril 1958, ANC-ME-318-459.

²⁰⁵ Dépêche n°99 de Juan Pablo de Lojendio (ambassadeur à La Havane) à Faustino Armijo Gallardo (directeur général des relations économiques), 7 avril 1958, AMAEE-R-9979-3.

²⁰⁶ Acte de la réunion n°102 de la CIPAI, 9 octobre 1953, AMAEE-R-9979-3.

4.1.2. Concurrence commerciale pour le marché des voyages en avion entre l'Espagne et Cuba

Tableau IV : Statistiques de la ligne de la *Cubana de Aviación* à Madrid en 1951

Mois	Passagers				Totaux
	La Havane-Lisbonne	La Havane-Madrid	Lisbonne-Havane	Madrid-La Havane	
Janvier	2	17	0	106	125
Février	9	9	0	41	59
Mars	7	46	1	79	133
Avril	14	113	3	81	211
Mai	13	226	7	62	308
Juin	9	312	5	66	392
Juillet	6	162	10	89	267
Août	3	108	6	129	246
Septembre	10	57	8	288	363
Octobre	7	43	13	264	327
Novembre	5	39	19	291	354
Décembre	8	53	6	363	430
Totaux	93	1185	78	1859	3215

Source : Rapport annuel sur l'aviation civile cubaine, Raymond L. Harrell (attaché aérien de l'ambassade des États-Unis à La Havane) au Département d'État, 15 mai 1952.

Tableau V : Statistiques de la ligne d’Iberia à La Havane en 1951

	Vols	Passagers	Vols	Passagers	Vols	Passagers	Total passagers
	La Havane-Madrid		Madrid-La Havane		Lisbonne-La Havane		
Janvier	4	18	4	60	0	0	78
Février	4	18	4	55	0	0	73
Mars	5	42	5	65	0	0	107
Avril	4	142	4	71	4	4	217
Mai	4	146	4	75	0	0	221
Juin	5	181	5	131	5	39	351
Juillet	4	132	4	79	4	40	251
Août	5	121	5	175	5	38	334
Septembre	4	92	4	131	4	16	239
Octobre	4	40	4	148	4	4	192
Novembre	4	75	4	145	1	7	227
Décembre	4	51	4	136	4	1	188
Totaux	51	1058	51	1271	31	149	2478
Source : Rapport annuel sur l’aviation civile cubaine, Raymond L. Harrell (attaché aérien de l’ambassade des États-Unis à La Havane) au Département d’État, 15 mai 1952.							

Les chiffres nous donnent d’abord un ordre d’idée quantitatif des circulations entre l’Espagne et Cuba. On remarque en effet que les voyages entre Cuba et le Portugal ne sont pas importants. Il y a eu plus de cinq mille voyages entre l’Espagne et Cuba en un an. Le solde des allers et des retours indique qu’il y a plus de déplacement dans le sens Madrid-La Havane. Cela laisse entendre qu’il y avait encore en 1951 une émigration résiduelle d’Espagnols vers Cuba alors que le *trend* s’était quasiment tari dans les années 1930 avec les conséquences de la crise de 1929, si on met de côté le cas particulier et minoritaire des exilés républicains de la Guerre Civile. Des témoignages ont laissé entendre que les compagnies aériennes privilégiaient toutefois les voyageurs de tourisme plutôt que les migrants, en mettant en place des pratiques discriminantes contre ces derniers. Le chef du service espagnol d’émigration a ainsi condamné les pratiques des compagnies aériennes envers les émigrés :

« Des conflits se sont produits sur la façon avec laquelle les compagnies aériennes traitaient ces passagers de milieux modestes, à qui on nie les garanties auxquelles avaient droit les migrants en bateau et, alors que les agences de voyage leur ont offert un moyen de transport rapide, ils se trouvent devoir attendre, certes naturellement parfois à cause de l'insécurité des conditions du ciel ou par manque d'avion, mais d'autre fois à cause des pots-de-vin qui donnent la priorité pour embarquer aux passagers les plus influents ou généreux »²⁰⁷.

Les variations saisonnières de trafic sont également assez claires. En 1951, on partait de La Havane pendant l'été et on y allait pendant les mois d'hiver. Malheureusement nos données parcellaires ne permettent pas d'étudier comment les deux compagnies ont répondu à cette demande et quelles ont été leurs relations concrètes sur ce marché. Notre conclusion s'en tient au fait que les compagnies aériennes sont devenues les acteurs primordiaux des relations aériennes après l'entrée en vigueur de l'accord de transport aérien. L'accord aérien avait également rempli son objectif d'instituer un « marché des vols entre l'Espagne et Cuba » dans une version duopolistique.

Les deux entreprises de transport aérien ont connu des évolutions différentes pendant cette décennie. *Iberia* s'est développée sur d'autres marchés mais en interne sa structure n'a pas subi de modification de premier ordre. A partir de 1952, au contraire, la *Cubana de Aviación* a changé de propriétaire et la ligne de Madrid a été au cœur de ces transformations.

4.2. Les transformations internes de la *Cubana de Aviación* et la ligne de Madrid

En 1951 et 1952, deux avions de la *Cubana de Aviación* ont souffert des accidents alors que la compagnie cubaine avait jusque-là était épargnée par ce type de faux-pas²⁰⁸. D'abord, le 26 avril 1951, l'avion « Estrella de Cuba » de la *Cubana de Aviación* qui se rendait à Miami est rentré en collision avec un avion de l'armée nord-américaine près de Key West. Puis le « DC-4 » « Estrella de Oriente » de la *Cubana de Aviación* s'est abîmé en mer au large de Kindley (Bermudes) le 6 décembre 1952, sur la dernière étape de son vol entre Madrid et La Havane²⁰⁹. Cet accident survenu sur la ligne de Madrid a joué un rôle décisif pour accélérer le retrait de la participation de la *Panamerican Airways* dans le capital de la *Cubana de Aviación* et la « cubanisation » financière de

²⁰⁷ GONZALEZ-ROTHVOOS Mariano, *Los problemas actuales de la emigración española*, Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1949 cité in VIDAL RODRÍGUEZ José Antonio, *La emigración gallega a Cuba: trayectos migratorios, inserción y movilidad laboral. 1898-1968*, Madrid, CSIC, 2005, p. 138.

²⁰⁸ C'était d'ailleurs un argument phare de ses campagnes publicitaires.

²⁰⁹ « Cae al mar, en las Bermudas, un avión tetramotor que se dirigía desde Madrid a La Habana », *ABC*, édition de Madrid, 7 décembre 1952, pp. 49-50, « Continúan sin aparecer veinte de los cuarenta y un ocupante del avión "Estrella de Oriente", caído al mar cerca de las Bermudas », *ABC*, édition de Madrid, 9 décembre 1952, pp. 33-34, « La catástrofe aérea de las Bermudas », *ABC*, édition de Séville, 9 décembre 1952, p. 27, « La catástrofe del avión "Estrella de Cuba" », *ABC*, édition de Madrid, 10 décembre 1952, p. 82.

l'entreprise²¹⁰. La dépendance financière de la *Cubana de Aviación* par rapport à sa ligne transatlantique avait déjà été mis en exergue par l'ambassade des États-Unis en 1952 :

« La route vers l'Espagne est importante parce que c'est la seule ligne de long courrier de la compagnie. Sans les revenus qu'elle s'assure avec ces vols, la *Cubana de Aviación* aurait sans doute de considérables difficultés pour rentrer dans ses frais »²¹¹.

Le processus de « cubanisation » du transport aérien cubain était déjà enclenché comme le prouve la vente de l'aéroport de Rancho Boyeros par la *Panamerican Airways* le 14 octobre 1952. L'aéroport est passé sous le contrôle de la *Compañía de Aeropuertos Internacionales S.A* (CAISA), un groupe d'investisseurs cubains dont la figure de proue était José López Vilaboy²¹². La « cubanisation » financière de l'aéroport s'est accompagnée quelque temps plus tard d'une « cubanisation » symbolique quand, le 28 janvier 1954, il a été baptisé *Aeropuerto Internacional José Martí*, en hommage à l'apôtre de l'indépendance cubaine. Mais c'est bien l'accident des Bermudes qui a précipité les désirs de la *Panamerican Airways* de « liquider » la *Cubana de Aviación*.²¹³ En avril 1953, la *Panamerican Airways* a vendu la majorité de ses parts dans la *Cubana de Aviación* à un groupe d'investisseurs cubains dirigé par Eusebio Delfín du *Banco Continental*. Ils contrôlèrent 60 % du capital de l'entreprise²¹⁴. Puis le 26 juillet 1954, la *Pan American Airways* a cédé ses dernières parts dans la *Cubana de Aviación* (20%) à un autre groupe d'investisseurs cubains dirigés par José López Vilaboy. Pour paraphraser Alfred Padula, il s'agissait d'une étape de la « chute d'un Empire » commercial qui s'était mis en place dans les années 1920-1930 dans l'arrière-cour des États-Unis²¹⁵. Au milieu des années 1950, la principale compagnie aérienne cubaine s'était donc affranchie du capital étatsunien, ce qu'il faut noter, tant cela dénote en partie avec l'historiographie orthodoxe de La Havane qui insiste sur la mainmise des États-Unis sur l'économie cubaine des années 1950. Le nouvel homme fort de la *Cubana de Aviación* était désormais José López Vilaboy, un homme d'affaires local.

La *Cubana de Aviación* a repris la route de Madrid le 15 juin 1953 avec des avions

²¹⁰ Dépêche n°15 de Raymond Harrell (attaché aérien de l'ambassade des États-Unis à La Havane) au Département d'État, 3 juillet 1953, [En ligne] <http://www.latinamericanstudies.org/embassy/R34-15-7-3-1953.pdf>. Consulté le 26 octobre 2012.

²¹¹ Dépêche n°353 Raymond Harrell (attaché aérien à l'ambassade des États-Unis à La Havane) au Département d'État, 3 septembre 1952, [En ligne] <http://www.latinamericanstudies.org/embassy/R34-353-9-5-1952.pdf> Consulté le 26 octobre 2012. Avec deux mille passagers sur la ligne les six premiers mois de 1952, la *Cubana de Aviación* avait gagné 840 000 dollars.

²¹² Pour plus de détails sur les raisons et les modalités de la vente, voir le récit qu'en fait l'acheteur dans LÓPEZ VILABOY José, *Motivos y culpables de la destrucción de Cuba*, San Juan de Puerto Rico, Editora de libros Puerto Rico, 1973, pp. 358-360.

²¹³ Ibid, p. 362.

²¹⁴ Voir dépêche n°1634 de Raymond Harrell (attaché aérien de l'ambassade des États-Unis à la Havane) au Département d'État, 20 avril 1954. [En ligne] <http://www.latinamericanstudies.org/embassy/R34-1634-4-20-1953.pdf>. Consulté le 26 octobre 2012.

²¹⁵ PADULA Alfred, « Panam in the Caribbean. The rise and fall of an Empire », *Caribbean Review*, Vol. 2, n°1, 1983 cité in CHARDON Jean Pierre, *L'avion dans les Antilles : géographie des transports aériens des îles de la Caraïbe*, Talence, Centre de Recherche sur les îles de la Caraïbe, 1987, 176 p.

« Constellation » achetés à la *Panamerican Airways* grâce à différents prêts appuyés par le nouveau gouvernement du général Batista²¹⁶. En octobre 1954, la *Cubana de Aviación* a été une des premières compagnies à acheter des avions « Superconstellation » qu'elle a immédiatement utilisés sur la ligne de Madrid. Au même moment *Iberia* volait vers Cuba avec des vieux « DC-4 » qu'elle a mis quelques années à remplacer par les mêmes appareils que la *Cubana de Aviación*.

Protégée par l'accord aérien de 1951, appuyée par le nouveau pouvoir politique cubain et avec des nouvelles marges de manœuvres financières, la *Cubana de Aviación* pouvait reprendre l'initiative. L'Espagne a alors été le terrain d'expérimentation des projets « hispanistes » de son nouveau président. José López Vilaboy allait profiter de la stabilisation de la présence de la *Cubana de Aviación* en Espagne pour utiliser les vols de Madrid comme un instrument au service de la consolidation des relations entre l'Espagne et la Cuba « officielles » en même temps qu'entre l'Espagne et la Cuba « réelles ».

4.3. La « diplomatie aérienne » de José López Vilaboy (1953-1958) ou l'âge d'or hispaniste de la *Cubana de Aviación* en Espagne

José López Vilaboy est présenté dans l'historiographie cubaine récente qui s'est intéressée au régime de Batista comme un grand capitaliste des années 1950 et un « homme de paille » du « tyran ». Il n'y a pas de doute qu'il ait été un des hommes d'affaires les plus puissants de la Cuba des années 1950. Selon Guillermo Jiménez, José López Vilaboy avait des participations dans le capital de vingt-deux entreprises cubaines à la veille de la « Révolution ». Il était le directeur-fondateur-propriétaire du journal *Mañana*²¹⁷, propriétaire du *Banco Hispano-Cubano* et avait des participations importantes dans le tourisme (hôtel Jagua de Cienfuegos...) et l'industrie (acier, phosphore...)²¹⁸. Ses relations personnelles avec le président Batista étaient étroites mais on ne peut

²¹⁶ Il avait pris le pouvoir le 10 mars 1952 en renversant le président Prío Socarrás trois mois avant les élections présidentielles.

²¹⁷ En 1947, le journal de José López Vilaboy est qualifié de « peu important » mais « très anticommuniste » par l'ambassade des États-Unis à La Havane. En 1954, la même source l'a caractérisé comme « pro-Batista », « anticommuniste » et favorable aux autres intérêts économiques de José López Vilaboy. Le tirage quotidien était alors de plus quarante mille exemplaires. Voir télégramme n°536 d'Alfred Nufer (conseiller économique à l'ambassade des États-Unis à La Havane) au Département d'État, 7 mai 1947. [En ligne]. <http://www.latinamericanstudies.org/embassy/R26-536-5-7-1947.pdf>. Consulté le 25 octobre 2012 et dépêche de Richard Cushing (conseiller de presse de l'ambassade des États-Unis à La Havane) au Département d'État, 14 janvier 1954, [En ligne] <http://www.latinamericanstudies.org/embassy/R36-40-1-14-1954.pdf>. Consulté le 25 octobre 2012.

²¹⁸ Voir entrée « LÓPEZ VILABOY José » in JIMÉNEZ Guillermo, *Los propietarios de Cuba 1958*, La Havane, Editorial de Ciencias Sociales, 2006, pp. 331-334.

pas les réduire à un rapport de subordination. Le développement de la *Cubana de Aviación* à partir de 1952 s'est néanmoins opéré en étroite collaboration avec le pouvoir politique incarné par Fulgencio Batista. Ce dernier revendiquait en 1963 le « concours du gouvernement de mars » dans le « développement de *Cubana de Aviación* » jusqu'en décembre 1958²¹⁹. Mais le président de la *Cubana de Aviación* a bénéficié d'un rayonnement à Cuba et hors de l'île qu'on ne peut pas juste attribuer à sa place de favori du détenteur du pouvoir politique²²⁰. La gamme de ses relations a été bien plus vaste. Ce sont ses réseaux espagnols développés par et pour les vols de la *Cubana de Aviación* que nous allons étudier ici.

Comme on l'a vu, José López Vilaboy est entré dans le monde de l'aviation de manière assez fortuite en octobre 1952 en achetant l'aéroport de La Havane. Mais son arrivée a été fulgurante. Grâce à un climat économique favorable et des appuis politiques, le président de la *Cubana de Aviación* a pu mettre les activités de « sa compagnie aérienne » au service du renforcement des relations culturelles entre Cuba et l'Espagne. La ligne La Havane-Madrid de la *Cubana de Aviación* est devenue sous sa présidence un instrument de diplomatie autonome dirigée vers l'Espagne. José López Vilaboy a d'abord joué un rôle de médiateur culturel entre l'Espagne et Cuba en permettant la circulation physique de biens symboliques et de représentants du folklore régional espagnol.

4.3.1. Des initiatives culturelles...

Le président de la *Cubana de Aviación* a d'abord organisé la venue à Cuba de plusieurs centaines de membres des *Coros y Danzas* de la *Sección Femenina de la F.ET y de las JONS*²²¹ qui

²¹⁹ BATISTA y ZALDÍVAR Fulgencio, *Paradojismo. Cuba víctima de las contradicciones internacionales*, Mexico, Botas, 1964[1963], p. 224.

²²⁰ L'intéressé était conscient des reproches que lui ont faits ses contemporains à propos de ses relations avec le régime de Batista comme le montre le titre de la section « Mis relaciones con el gobierno y ejército de Batista » dans son livre LÓPEZ VILABOY José, *Motivos y culpables de la destrucción de Cuba*, San Juan de Puerto Rico, Editora de libros Puerto Rico, 1973, p. 372. Les deux hommes se connaissaient personnellement depuis longtemps puisque José López Vilaboy avait interviewé Fulgencio Batista le 28 mai 1945 à New York pour son journal *Mañana*. Voir : dépêche de James H. Wright (chargé d'affaires a.i à l'ambassade des États-Unis à La Havane) au Département d'État, 13 juin 1945. [En ligne] <http://www.latinamericanstudies.org/embassy/R6-9489-6-13-1945.pdf>. Consulté le 25 octobre 2012.

²²¹ « Los coros y danzas españoles actuarán en Cuba », *ABC*, édition de Madrid, 31 décembre 1953, p. 34, « Los coros y danzas españoles llegan a La Habana », *ABC*, édition de Madrid, 2 janvier 1954, pp. 34-35, « Llegada de grupos de coros y danzas a La Habana », *ABC*, édition de Séville, p. 33, « Sale de Barajas una expedición de Coros y Danzas de la sección femenina », *ABC*, édition de Séville, 8 janvier 1954, p. 12, « Brillante actuación de Coros y Danzas de España en Cuba. Visita de despedida a la señora de Batista », *La Vanguardia*, 13 mars 1954, p. 9, « Regreso de un grupo de Coros y Danzas », *ABC*, édition de Madrid, 24 mars 1954, p. 25 et « Regresa a España otra expedición de los Coros y Danzas », *La Vanguardia*, 25 mars 1954.

se sont produits dans l'île pendant plusieurs semaines entre la fin de l'année 1953 et le début de 1954. La tournée a été un succès général et en particulier pour José López Vilaboy. Il a récolté les lauriers de son idée de mettre le transport aérien au service du rapprochement culturel de l'Espagne et de Cuba. Il s'était bien rendu compte de l'importance des moyens de transports dans le système général des relations entre l'Espagne et Cuba. L'âge du développement exponentiel de l'aviation civile ouvrait une nouvelle ère. Celui qui contrôlait le principal moyen de transport entre les deux capitales pouvait avoir un rôle primordial sur les échanges entre les deux pays. Sa stratégie a bien fonctionné.

Lors d'une réception au *Centro Asturiano* en l'honneur du groupe régional folklorique d'Oviedo, le président du centre a remercié José López Vilaboy « d'avoir fait venir à Cuba l'art des Asturies et lui avoir permis un de ses plus grands succès ». L'ambassadeur de Cuba à Madrid, Antonio Iraizoz, n'a pas non plus tari d'éloges pour ce « cubain illustre »²²². Devant le succès de la tournée, l'initiative a été répétée en 1956. Le président de la *Cubana de Aviación*, qui était à la descente de l'avion pour accueillir les différents groupes folkloriques, était présenté dans la presse espagnole comme le « fervent hispaniste, qui a organisé cette tournée artistique en collaboration avec l'ambassade espagnole »²²³. Mais l'étendue des réseaux cubains et espagnols de José López Vilaboy lui a permis de jouer sur différents tableaux.

En tant que directeur-propriétaire de *Mañana* et président-copropriétaire de la *Compañía Cubana de Aviación*, José López Vilaboy a organisé un voyage de journalistes et d'éditeurs cubains à Madrid parmi lesquels se trouvait le directeur de l'audiovisuel cubain²²⁴. José López Vilaboy a été reçu personnellement par le ministre des Affaires étrangères, Alberto Martín-Artajo²²⁵. En guise de discours de départ, il a renouvelé ses convictions hispanistes :

« Cubains et Espagnols, en rendant bons les principes de race, de langue et de religion, liés étroitement par les liens d'hispanité faite pour la tendresse et l'amour entre les peuples d'Amérique et de la Mère Patrie, nous essayons de maintenir les sentiments les plus purs de cordialité et de respect pour les valeurs historiques permanentes qui ont commencé avec la découverte d'un nouveau Continent »²²⁶.

²²² « Trescientos mil españoles residentes en Cuba rinden constante culto a la Madre Patria », *ABC*, édition de Madrid, 25 avril 1954, p. 48.

²²³ « Coros y Danzas de España en Cuba », *ABC*, édition de Madrid, 12 janvier 1956, p. 9, « Fiesta en el Casino Español de La Habana », *La Vanguardia*, 13 janvier 1956, p. 11 et « Siguen triunfando los Coros y Danzas de España en La Habana », *La Vanguardia*, 26 janvier 1956, p. 17.

²²⁴ « Veinticinco editores y tres representantes de periódicos cubanos llegarán mañana a Madrid », *ABC*, édition de Madrid, 7 octobre 1953, p. 17, « La estancia en Madrid del director general de Cine, Radio y Televisión cubano », *La Vanguardia*, 9 octobre 1953, p. 15 et « Visitas de personalidades cubanas », *La Vanguardia*, 10 octobre 1953, p. 8.

²²⁵ « Audiencias del ministro de Asuntos Exteriores », *ABC*, édition de Madrid, 22 octobre 1953, p. 17.

²²⁶ « Unas palabras del Sr. López Vilaboy », *ABC*, édition de Madrid, 23 octobre 1953, p. 22 ou « Despedida de los periodistas cubanos », *La Vanguardia*, 23 octobre 1953.

En 1957, après la seconde tournée des *Coros y Danzas* à Cuba, José López Vilaboy a trouvé une formule qui a permis de transporter en Espagne un condensé de culture cubaine. La *Cubana de Aviación* a organisé un concours doté de mille dollars pour une exposition de « paysages cubains ». Le projet initial était de faire une exposition itinérante qui voyagerait d'abord en Espagne puis vers les autres destinations de la *Cubana de Aviación* comme Lisbonne, Mexico et Miami²²⁷. Le grand intellectuel cubain Jorge Mañach a présenté une conférence sur la peinture cubaine dans le cadre de l'exposition au *Círculo de Bellas Artes* de Madrid²²⁸. L'exposition est ensuite partie à Barcelone, où elle a été montée par la *Cubana de Aviación* dans la galerie « Grifé y Escoda » avec l'aide de l'*Instituto de Cultura Hispánica* et de l'ambassade de Cuba²²⁹. Pour la presse espagnole, José López Vilaboy était un cas exceptionnel d'homme d'affaires passionné par les Arts. L'emphase a alors atteint des sommets dans *ABC*. Le président de la *Cubana de Aviación* serait l'« exemple élevé qui démontre qu'Apollon et Mercure ne doivent pas toujours se battre et que les dirigeants des grandes entreprises ne peuvent pas rester indifférents aux inquiétudes de l'esprit »²³⁰. Mais toutes ces initiatives n'étaient pas désintéressées, loin de là. José López Vilaboy n'était pas un philanthrope mais un homme d'affaires visionnaire. Le bon accueil qu'il avait reçu au *Centro Asturiano* de La Havane lui a permis par exemple d'organiser le premier voyage collectif de l'association sur les terres de leurs ancêtres via la *Cubana de Aviación*²³¹. Mais ce sont surtout les rapports personnels tissés dans ses va-et-vient entre La Havane et Madrid qui ont fait de lui un des symboles des relations hispano-cubaines sous la présidence de Batista.

²²⁷ « Concurso de pintura dotado con mil pesos de premio », *La Vanguardia*, 16 juillet 1957, p. 24.

²²⁸ « El ilustre profesor y ensayista cubano Jorge Mañach disertará hoy, a las 7,30 », *ABC*, édition de Madrid, 22 octobre 1957, p. 20.

²²⁹ « La exposición "Paisajes de Cuba", en Barcelona », *La Vanguardia*, 1^{er} novembre 1957, p. 17 et « Paisajes de Cuba, en "Grifé y Escoda" », *La Vanguardia*, 21 janvier 1958, p. 6.

²³⁰ « Exposición de paisajes cubanos en Bellas Artes », *ABC*, édition de Madrid, 13 octobre 1957, « Historia y fines de la exposición de paisajes cubanos. **Sin ayudas oficiales, la concibió y la ha realizado un gran hispanista** », *ABC*, 17 octobre 1957, pp. 51-52. Souligné par nous.

²³¹ « Españoles, turistas en España », *ABC*, édition de Madrid, 17 juin 1956, p. 70 et CASAS PÉREZ de las José, « Estampa de media noche en Barajas. El Centro Asturiano de La Habana (86 000 socios) realiza su primera excursión colectiva a España », *ABC*, édition de Madrid, 19 juin 1956, pp. 31-32.

4.3.2. ...Avec des retombées politiques et personnelles

En peu de temps, José López Vilaboy est devenu une sorte d'agent de liaison officieux entre l'Espagne de Franco et la Cuba de Batista. Le journaliste d'*ABC* Antonio Manuel Campoy a raconté comment il avait obtenu une interview de Batista à La Havane par l'intermédiaire de l'ambassade d'Espagne et de José López Vilaboy :

« Effectivement, grâce à l'ambassade je suis entré en contact avec Monsieur José López Vilaboy, un des hommes les plus dynamiques et intelligents de la Cuba de Batista, et il s'est chargé de me conduire dans sa voiture à la résidence de « Kuquine »²³², à Mariano »²³³.

Cela prouve d'une part la proximité de José López Vilaboy avec Fulgencio Batista, qu'il a essayé d'occulter et d'autre part sa connexion avec l'ambassade espagnole à La Havane dans le domaine des relations de presse. Ces liens organiques qui ont été tissés avec l'Espagne grâce aux activités de la *Cubana de Aviación* ont permis à José López Vilaboy de recueillir les honneurs de Franco en personne. Le 18 juillet 1954, « XVIII aniversario del Alzamiento Nacional », il a reçu la « Encomienda de la Orden de Isabel la Católica »²³⁴, une des principales distinctions du régime du *Generalísimo*. La décoration lui a été remise trois mois plus tard au *Centro Gallego* de La Havane par l'ambassadeur Lojendio « en reconnaissance de ses efforts en faveur de l'amélioration des relations entre l'Espagne et Cuba »²³⁵. En octobre 1955, José López Vilaboy a été reçu en personne par le *Caudillo* au Pardo pendant cinquante minutes²³⁶. A l'issue de cette rencontre, *ABC* l'a présenté comme « un homme aux multiples activités marchandes et industrielles, figure de premier plan de la vie économique et sociale de l'Amérique hispanique, fils d'anciens émigrés galiciens »²³⁷. Les honneurs reçus de part et d'autre l'obligeaient vis-à-vis de ses protecteurs. Il n'a donc pas hésité à dresser un portrait dithyrambique des deux dictateurs :

« Voyez donc vibrer dans les réalités nationales victorieuses, le cerveau, la volonté et le cœur de Franco. Comme cubain, fils d'Espagnols, fier de mes origines, je sens une satisfaction particulière à proclamer des évidences si agréables (...). Le général Batista a dépassé de façon brillante une étape d'insécurité et de confusion. Depuis qu'il occupe le pouvoir, la paix, l'ordre, la liberté de travail sont des témoins de respect et la preuve vigoureuse de l'existence d'une autorité responsable ».

²³² C'était le nom d'une des résidences de Batista, dans la banlieue de La Havane.

²³³ « Declaraciones del General Batista a ABC », *ABC*, édition de Madrid, 9 juillet 1954, pp. 15-16.

²³⁴ « La conmemoración del 18 de Julio. Con ocasión del XVIII aniversario del Alzamiento Nacional han sido concedidas las siguientes condecoraciones », *La Vanguardia*, 18 juillet 1954.

²³⁵ « El Sr. López Vilaboy, condecorado », *ABC*, édition de Madrid, 9 octobre 1954, p. 26.

²³⁶ « En el Palacio de El Pardo. Audiencias militar y civil del Jefe del Estado », *ABC*, édition de Séville, 27 octobre 1955, p. 2 et « Audiencias militar y civil de S.E el Jefe del Estado », *La Vanguardia*, 27 octobre 1955.

²³⁷ DE LAS CASAS PÉREZ José « El director del diario Mañana de Cuba nos dice... », *ABC*, édition de Madrid, 30 octobre 1955, p. 71.

Le prisme déformant de la presse espagnole doit bien sûr nuancer l'ardeur des déclarations de José López Vilaboy. Mais nous pouvons mettre en évidence comment les soutiens politiques du président de la *Cubana de Aviación* et les activités commerciales de la compagnie se sont mutuellement renforcées entre 1952 et 1958. Le principal projet de José López Vilaboy dans le cadre de ce que nous appelons sa « diplomatie aérienne » mérite un traitement à part. Il s'agit d'un vol d'inauguration de la ligne de Madrid avec un nouvel avion, qui a mobilisé toute une série de personnalités cubaines, espagnoles et mexicaines.

4.3.3. Le vol inaugural du « Superconstellation » de la *Cubana de Aviación* : attentes et réalités d'une initiative de « diplomatie aérienne »

Le vol inaugural du « Superconstellation » de novembre 1954 a été le fait d'armes le plus important de José López Vilaboy dans le cadre des vols de la *Cubana de Aviación* à Madrid. La nouveauté du vol tenait à l'usage d'un modèle d'avion inédit sur la ligne de Madrid²³⁸. Il s'agissait aussi du premier vol direct entre le Mexique et l'Espagne réalisé depuis 1951. Ce vol s'inscrivait dans un cadre plus vaste que les relations entre l'Espagne et Cuba puisqu'il a représenté une tentative de rapprochement entre l'Espagne et le Mexique. L'initiative n'a pas été un succès aussi total que les autres vols organisés par José López Vilaboy. Mais les sources nous permettent d'évaluer le contraste entre les attentes du président de la *Cubana de Aviación* et les résultats du vol.

José López Vilaboy a soumis directement à l'ambassadeur Lojendio son projet de voyage en Espagne de journalistes mexicains et cubains et de représentants des communautés espagnoles de ces deux pays. L'ambassadeur avait de la sympathie pour l'homme qu'il avait décoré de la « Encomienda de la Orden de Isabel la Católica » au nom de Franco²³⁹. Il a rappelé au ministre Martín-Artajo qu'il s'agissait d'un « homme d'affaires important dont vous connaissez les services à

²³⁸ La *Cubana de Aviación* venait d'acquérir cet avion. Elle aurait été la première compagnie du monde à en disposer. La *Cubana de Aviación* a pu obtenir le permis du gouvernement mexicain pour des vols Mexico-La Havane-Madrid en arborant la menace d'un retrait des droits de la *Mexicana de Aviación* à Cuba. Pour l'ambassade des États-Unis à Cuba c'était la preuve que la *Cubana de Aviación* s'était émancipée économiquement de la *Panamerican Airways* car la compagnie mexicaine était également une filiale de la *Panam*. Voir dépêche n°15 de Raymond Harrell (attaché aérien de l'ambassade des États-Unis à La Havane) au Département d'État, 3 juillet 1953, [En ligne] <http://www.latinamericanstudies.org/embassy/R34-15-7-3-1953.pdf>. Consulté le 26 octobre 2012.

²³⁹ Cette sympathie était réciproque et a été renforcée plus tard par l'affrontement verbal qu'a eu Juan Pablo de Lojendio avec Fidel Castro en janvier 1960 et qui a entraîné son expulsion de Cuba. Voir le portrait de l'ambassadeur Lojendio: « un diplomático que honra a su país » in LÓPEZ VILABOY José, *Motivos y culpables de la destrucción de Cuba*, San Juan de Puerto Rico, Editora de libros Puerto Rico, 1973, p. 434.

la cause de l'amélioration des relations entre l'Espagne et Cuba »²⁴⁰. L'ambassadeur Lojendio a transmis à Madrid la liste des invités du voyage.

Tableau VI : Liste des invités du vol inaugural du « Superconstellation » de la *Cubana de Aviación*

Identité du voyageur	Pays représenté	Organisme représenté et fonction en son sein si elle est renseignée
José Vasconcelos	Mexique	<i>García Valseca</i> (25 journaux)
Rómulo O'Farril	Mexique	Propriétaire de <i>Novedades</i>
Ignacio Varela	Mexique	<i>El Universal</i>
?	Mexique	<i>Excelsior</i>
Santiago Ontañón	Mexique	Vice-président de la <i>Fraternidad Ibero-Americana</i>
Jesús Fernández Blanco	Mexique	Président de la <i>Cámara de comercio de Méjico</i>
Paulino Coto	Mexique	Président de la <i>Cámara de comercio española de Méjico</i>
Emilio García	Cuba	Président du <i>Centro Asturiano</i>
José María Pérez	Cuba	Président de l' <i>Asociación de Dependientes</i>
A. Pérez Cosme	Cuba	Président du <i>Centro Gallego</i>
Enrique Canto	Cuba	Vice-président de la <i>Colonia española de Santiago de Cuba</i>
Yanes	Cuba	<i>Casino español</i>
Enrique Llaca	Cuba	Administrateur du <i>Diario de la Marina</i>
Julio Claret	Cuba	Administrateur et directeur général d' <i>Información</i>
José Manuel Martínez Zaldo	Cuba	Vice-président d' <i>El Mundo</i>
Antonio Perdices	Cuba	Trésorier-administrateur de <i>Mañana</i>
Humberto Medrano	Cuba	Sous-directeur de <i>Prensa Libre</i>
Angel Cambó	Cuba	Président de la <i>Televisión Nacional de Cuba</i>
Lorenzo G. Portillo	Cuba	Vice-président de la <i>Cubana de Aviación</i>
Juan M. Pallí	Cuba	Directeur des relations publiques de la <i>Cubana de Aviación</i>
Francisco Sendra	Cuba	Chef de la publicité de la <i>Cubana de Aviación</i>
Jaime Caldevilla y Villar	Espagne	Conseiller d'information de l'Ambassade d'Espagne à Cuba
Source : Dépêche n°255 de Juan Pablo de Lojendio à Alberto Martín-Artajo, 13 novembre 1954, AMAEE-R-3578-6.		

Il ne nous est pas possible de confirmer la présence de tous les invités à partir des articles de presse. On peut toutefois affirmer que José Vasconcelos (*García Valseca*), Antonio Perdices (*Mañana*), Jaime Caldevilla (ambassade d'Espagne), Emilio García Menéndez (*Centro Asturiano de La Habana*), Lorenzo Portillo (*Cubana de Aviación*) ont bien fait le voyage comme prévu ainsi que

²⁴⁰ Dépêche n°255 de Juan Pablo de Lojendio (ambassadeur à La Havane) à Alberto Martín-Artajo, 13 novembre 1954, AMAEE-R-3578-6.

les journalistes mexicains Fernando Canales (*Novedades*) et Juan Rafael Lebrija (*Hoy*) et les Cubains Ramón Vasconcelos (*Alerta*), Sánchez Manjou (*El País*) et Manuel Hernández (*Informaciones*)²⁴¹.

La tête d'affiche de la délégation était le mexicain José Vasconcelos qui avait été recteur de l'*Universidad Nacional Autónoma de México* entre 1920 et 1921 et avait créé la *Secretaría de Educación Pública* qu'il a dirigée dans le gouvernement Obregón jusqu'en 1924. Mais en 1954, il est parti à Madrid comme représentant de l'empire de presse mexicain de José García Valseca pour faciliter un rapprochement avec le régime de Franco avec lequel il avait des affinités.

José López Vilaboy avait proposé qu'on prépare un banquet à l'aéroport de Barajas puis un autre à l'Escorial le jour suivant l'arrivée de l'avion. Il aurait voulu y voir en personne : les ministres des Affaires étrangères et de l'Information et du Tourisme (Alberto Martín-Artajo et Gabriel Arias-Salgado), le directeur général de la presse, le directeur de l'OID et celui de la *Asociación de Prensa*, le président et le directeur général d'*Iberia* (Jesús Rubio Paz et César Gómez Lucía) ainsi qu'un aréopage de représentants importants du MAE et du Ministère de l'information et du Tourisme, de directeurs et propriétaires des journaux de Madrid. Il a insisté pour qu'on évite de dépêcher des seconds couteaux. Malgré l'ambiance festive de l'arrivée de l'avion à Barajas, grâce aux représentations des groupes folkloriques de cornemuses de Galice, les voyageurs n'ont été accueillis que par l'ambassadeur de Cuba et José Luís Messía, le secrétaire général de l'*Instituto de Cultura Hispánica*. Le « banquet » n'a finalement été qu'un « vin d'honneur » dans le restaurant de l'aéroport. Le lendemain, à l'Escorial, le ministre Arias Salgado était bien annoncé mais finalement s'est fait représenter par le sous-directeur de l'Information Manuel Cerviá Cabrera. Étaient également présents José Luís Messía, le secrétaire général de l'*Instituto de Cultura Hispánica*, Luís María de Lojendio e Irure²⁴², directeur de la *Oficina de Información Diplomática* (OID) et Antonio Iraizoz, l'ambassadeur de Cuba²⁴³. Les autorités locales étaient représentées par le maire d'El Escorial et le président de la *Diputación*, le marquis de Valdivia²⁴⁴. Les résultats en termes de participation d'officiels étaient donc nettement inférieurs aux ambitions démesurées de José López Vilaboy. Aucun ministre ne s'était déplacé et les dirigeants d'*Iberia* avaient boycotté les cérémonies

²⁴¹ DE LAS CASAS PÉREZ José, « Queda inaugurada la línea aérea Méjico, La Habana, Madrid » *ABC*, édition de Madrid, 24 novembre 1954, p. 38.

²⁴² C'était le frère de Juan Pablo de Lojendio e Irure, l'ambassadeur d'Espagne à La Havane (1952-1960).

²⁴³ « Nuevos aviones en la línea Méjico-La Habana-Madrid », *ABC*, édition de Madrid, 23 novembre 1954, pp. 39-40, « Inauguración del servicio aéreo Méjico-La Habana-Cuba », *ABC*, édition de Séville, 24 novembre 1954, p. 28 et « Viaje inaugural de la línea aérea Habana-Madrid », *La Vanguardia*, 24 novembre 1954, p. 10, et « Llegaron ayer a Madrid », *ABC*, édition de Madrid, 24 novembre 1954, p. 5.

²⁴⁴ « Agasajos a los expedicionarios », *ABC*, édition de Madrid, 25 novembre 1954, p. 31 et « Un gran pensador mejicano en Madrid », *ABC*, édition de Madrid, 25 novembre 1954, p. 31.

organisées par leur concurrent.

José López Vilaboy avait suggéré, relayé sur ce point par l'ambassadeur Lojendio, qu'Armando Pérez Plasencia, le représentant de la *Cubana de Aviación* en Espagne, rende visite au directeur de l'OID pour « organiser les détails de la propagande » afin de donner une ample couverture du voyage et des actes dans la presse de Madrid et en province. Il avait aussi demandé et obtenu le déplacement du conseiller d'information de l'ambassade d'Espagne à La Havane, Jaime Caldevilla, pour faciliter l'organisation du voyage. Il semble tout d'abord que les consignes données pour favoriser la couverture médiatique du voyage soient bien passées. Le voyage et le séjour ont été un sujet important d'*ABC* et *La Vanguardia* de ces jours. L'OID a rendu compte à son antenne à La Havane de la présence de nombreuses radios et des caméras du NODO à Barajas²⁴⁵.

Enfin, le président de la *Cubana de Aviación* souhaitait que la délégation mexicaine profite de son séjour pour « agir dans le sens d'une amélioration des relations [de l'Espagne] avec le Mexique », ce qui expliquait pourquoi il avait planifié la présence du ministre Martín-Artajo à l'Escorial et la rencontre avec Franco. Le projet de José López Vilaboy avait en effet comme point d'orgue une rencontre de l'ensemble de la délégation avec le *Caudillo*. Alberto Martín-Artajo avait dissuadé l'ambassadeur cubain de faire des déclarations en faveur d'un rapprochement hispano-mexicain, ce qui l'avait contrarié. Mais cela n'a pas remis en cause le bon déroulement des réceptions. Lors du déjeuner à l'Escorial, José Vasconcelos a seulement indiqué qu'« hier comme aujourd'hui, l'Espagne et le Mexique étaient en relation à travers Cuba »²⁴⁶. Lors de la réception à la mairie par le comte de Mayalde, celui-ci a remercié l'ambassadeur de Cuba pour l'hommage qu'il portait au nom de la « nation mexicaine » qu'aimaient tant les Espagnols²⁴⁷. La tentative de rapprochement diplomatique entre le Mexique et l'Espagne à partir de l'expérience du voyage de la *Cubana de Aviación* n'est pas allée plus loin. La suite du séjour s'est déroulée sous le signe des bonnes relations entre l'Espagne et Cuba mais la délégation mexicaine a quasiment été oubliée. Les pérégrinations de la délégation l'ont amenée au *Palacio de la Prensa* où Ramón Vasconcelos est allé jusqu'à déclarer que Cuba était « une copie littérale de l'Espagne ». Ils sont ensuite allés dans le parc du Retiro où ils ont déposé une gerbe au monument dédié à Cuba²⁴⁸. Les journalistes et les

²⁴⁵ Télégramme n°55 de l'OID au bureau de l'OID à La Havane, 24 novembre 1954, AMAEE-R-3578-6.

²⁴⁶ Télégramme n°532 d'Alberto Martín-Artajo à Manuel Oñós de Plandolit (représentant officieux de l'Espagne au Mexique), 24 novembre 1954, AMAEE-R-3578-6.

²⁴⁷ « Emotivo acto hispano-cubano en el Ayuntamiento », *La Vanguardia*, 26 novembre 1954, p. 7.

²⁴⁸ « Homenajes a los periodistas de Cuba y Méjico », *ABC*, édition de Madrid, 26 novembre 1954, pp. 41-42, « En honor de varias personalidades cubanas y mejicanas », *ABC*, édition de Séville, 26 novembre 1954, p. 23, « La inauguración del servicio Habana-Madrid-Méjico », *La Vanguardia*, 26 novembre 1954, « Ofrenda de una corona de flores ante el monumento a Cuba efectuada por las personalidades mejicanas y cubanas llegadas a bordo del avión que inauguró el nuevo servicio entre La Habana-Méjico y la capital española », *La Vanguardia*, 28 novembre 1954.

représentants des centres espagnols à Cuba ont finalement bien été reçus par Franco en présence de Jaime Caldevilla²⁴⁹. Les journalistes mexicains n'ont pas participé à cette rencontre ou bien la presse espagnole l'a occulté. L'objectif de donner de la visibilité au travail de la *Cubana de Aviación* a été en partie rempli. Même si toutes les autorités espagnoles n'ont pas été au rendez-vous, l'entretien avec le *Generalísimo* Francisco Franco a rattrapé l'essentiel. La démarche autonome d'un entrepreneur cubain de servir d'intermédiaire pour l'amélioration des relations officielles entre l'Espagne et le Mexique, n'a pas fonctionné.

Alors qu'il n'y avait plus de problème politique d'organisation du transport aérien pour la *Cubana de Aviación*, le président de la compagnie a développé un projet autonome de « diplomatie aérienne ». Conscient du pouvoir qu'il avait en contrôlant une ligne aérienne entre le Mexique, Cuba et l'Espagne, il a essayé d'utiliser ses avions pour renforcer les liens entre ces trois pays. Ces actions ne relevaient pas de la philanthropie mais de la stratégie d'un entrepreneur. Comme il était entré dans le secteur de l'aviation par hasard, il s'est lancé dans l'hispanisme de la même manière, en espérant que ses investissements portent leurs fruits. Cela montre bien la centralité matérielle et symbolique du transport aérien, et en particulier de la *Cubana de Aviación* dans les relations hispano-cubaines. Au-delà des discours et des actions officielles, ces dernières sont faites de déplacements de personne, de biens et de symboles. Au milieu des années 1950, il semble que la *Cubana de Aviación* incarnait de façon plus visible qu'*Iberia* les communications aériennes entre l'Espagne et Cuba. A ce moment, on peut renverser cette phrase attribuée à José María de Areilza²⁵⁰, « En Amérique on connaît l'Espagne grâce à *Iberia* et aux ordres religieux » et assurer qu'on connaissait l'Espagne à Cuba et Cuba en Espagne grâce à la *Cubana de Aviación*.

²⁴⁹ « Audiencias militar y civil de S.E el Jefe del Estado », *La Vanguardia*, 2 décembre 1954, p. 4.

²⁵⁰ PÉREZ SAN EMETERIO Carlos, *A estas alturas. Historias de la aviación comercial en España*, Barcelone, Noray, 2003, p. 152. Diplomate espagnol, José María Areilza a été désigné maire de Bilbao par le général Franco en 1937 après l'occupation de la ville par les troupes rebelles. Il a été en poste à Buenos Aires (1947-1960), Washington (1954-1960) et Paris (1960-1964) comme ambassadeur. Il a démissionné de son dernier poste pour des divergences avec le régime et est entré au service du comte de Barcelone, Juan de Borbón. Après la mort de Franco, le roi Juan Carlos l'a nommé ministre des Affaires étrangères dans le premier gouvernement de la Monarchie.

Conclusion

La naissance des communications aériennes entre l'Espagne et Cuba a été configurée par l'emboîtement de différentes variables plus ou moins conjoncturelles, au niveau national (l'isolement de l'Espagne franquiste après 1945 et la dépendance économique de Cuba envers les investisseurs des États-Unis), bilatéral (les politiques de substitution de l'Espagne franquiste et l'état des relations diplomatiques entre l'Espagne et Cuba) et mondiales (le développement de l'aviation civile internationale) qui ont façonné les principales caractéristiques de la construction de cette nouvelle liaison aérienne. La variété des acteurs qui sont intervenus dans ces processus (compagnies aériennes, diplomates, journalistes, membres des commissions *ad hoc* de politique aérienne internationale) montre la diversité des intérêts économiques, politiques et symboliques qui étaient en jeu dans la mise en place d'un nouveau mode de transport international. Après une phase expérimentale où *Cubana de Aviación* a prouvé qu'elle était mieux placée qu'*Aerovías Cubanas Internacionales* pour relier par avion La Havane à Madrid (1946-1948), un dur rapport de force s'est créé entre les gouvernements espagnol et cubain pour partager le trafic entre les deux pays (1948-1951). L'arrivée d'*Iberia* à La Havane a finalement précipité la nécessité de s'entendre qui a débouché sur la signature de l'accord aérien hispano-cubain de 1951. L'application du traité a permis de faire sortir la question aérienne du contentieux hispano-cubain. Les communications aériennes sont devenues essentiellement une question commerciale jusqu'en 1958. La particularité de cette dernière période réside dans l'investissement personnel du président de la *Cubana de Aviación* dans les vols à Madrid, jusqu'à en incarner l'ensemble des relations hispano-cubaines.

Chapitre II

Quelle(s) (r)évolution(s) dans les relations aériennes entre l'Espagne et Cuba (avril 1958-octobre 1962) ?

Introduction

La Révolution cubaine de 1959, ses antécédents, son déroulement et ses premières réalisations sont un sujet qui a donné lieu à une production historiographique gigantesque. Ce n'est pas l'objet de notre recherche proprement dit, mais nous ne pouvons ignorer tout ce qui a été écrit à propos de cette période de l'histoire de Cuba. Nous reviendrons sur différents aspects de la « Révolution » uniquement dans la mesure où ils éclairent notre sujet sur les communications aériennes entre l'Espagne et Cuba. Le choix de cette périodisation (avril 1958-octobre 1962) est propre à notre étude. Entre avril 1958 et octobre 1962, des changements majeurs ont eu lieu dans l'organisation, les usages et les représentations des lignes aériennes entre l'Espagne et Cuba. Par rapport à la période précédente, nous assistons à une reprise de la conflictualité d'ordre politique dans un sens large autour des vols. Il y a néanmoins eu un saut d'intensité incommensurable et un déplacement des points de tension par rapport à la phase d'instabilité des débuts (1946-1951). Même si, en dernière analyse, la réalité du transport aérien entre l'Espagne et Cuba a toujours été transnationale, le cadre naturel dans lequel il s'est développé sont les relations hispano-cubaines. Par rapport à la période post accord aérien de 1951 d'ailleurs, les vols entre Madrid et La Havane ont repris leur place dans l'agenda gouvernemental hispano-cubain pour donner lieu à une « nouvelle question aérienne » dont il conviendra de dessiner les contours. Mais nous situons la rupture majeure dans l'histoire des communications aériennes entre l'Espagne et Cuba en octobre-

novembre 1962. A ce moment, les vols entre Madrid et La Havane, sont devenus un problème de « politique internationale » avec l'entrée en scène et les prises de positions du Département d'État des États-Unis. Cette césure justifie pour nous de traiter à part la période qui commence en octobre 1962, quand les vols entre l'Espagne et Cuba ont commencé à être aimantés par Washington.

Auparavant, il convient donc d'évaluer l'ampleur des changements qui ont eu lieu dans les communications aériennes pendant cette période révolutionnaire, d'en identifier les acteurs et d'en décrire les modalités.

1. *Iberia*, la *Cubana de Aviación* et les événements de la « Révolution »

A partir de trois moments très différents de la période 1958-1962, nous prétendons montrer comment les principaux bouleversements dans la réalisation des vols entre l'Espagne et Cuba s'expliquent par la situation politico-militaire à Cuba. Nous cherchons à mettre en évidence la plasticité de l'aviation à un certain type d'événements. Sans dire que l'aviation ait été un front primordial des premiers pas de la « Révolution », nous constatons que les communications aériennes entre Madrid et La Havane ont été aux premières loges des grandes étapes de cette révolution.

1.1. *Iberia* et la *Cubana de Aviación* pendant la dernière année du régime de Batista : un nouveau type de passagers occasionnels

A diverses reprises, des contemporains et des historiens se sont référés au rôle de l'ambassade espagnole dans la protection des citoyens cubains et espagnols poursuivis par la police de Batista en 1958. Cette année a en effet été marquée par la recrudescence de la répression contre la subversion, surtout après l'échec de la grève générale révolutionnaire du 9 avril 1958 qui avait été convoquée par le mouvement du 26 juillet (M-26)²⁵¹. Un article très diffusé et très commenté du numéro spécial de *Bohemia* du 11 janvier 1959 a mis en exergue l'aide qu'ont apportée

²⁵¹ En référence à l'assaut contre la caserne Moncada de Santiago de Cuba par un groupe de jeunes opposants à Batista dirigé par Fidel Castro, qui a eu lieu le 26 juillet 1953.

l'ambassadeur Lojendio et le conseiller de presse Caldevilla à ces personnes qui ont fui Cuba²⁵². Si nous regardons de plus près le déroulement de ces évacuations, nous observons que la *Cubana de Aviación* et *Iberia* ont été un maillon important dans le succès de ces opérations. L'étude de différents cas d'évacuation individuelle montrent que les vols de la *Cubana de Aviación* et d'*Iberia* ont été utilisés indifféremment pour le départ vers Madrid. La plupart du temps le processus a été le même. Une personne ou une famille se sentant menacée par les excès, réels ou supposés, de la police de Batista, s'est adressée directement à l'ambassade espagnole en invoquant des raisons humanitaires ou le droit d'asile pour partir en Espagne. Ils ont souvent eu le soutien d'une organisation religieuse qui se portait garante de leur moralité. L'ambassade d'Espagne obtenait alors un passeport spécial du Ministère d'État cubain pour ceux qui n'en avaient pas afin de quitter l'île au plus vite. Ils étaient accompagnés à l'aéroport par un fonctionnaire de l'ambassade et un autre du Ministère d'État²⁵³.

Les avions d'*Iberia* et de la *Cubana de Aviación* arrivaient à Madrid avec des passagers qui fuyaient la répression de la police et de l'armée à Cuba mais qui avaient la protection du Ministère d'État du même « régime ». Toutefois, l'arrivée des vols de la *Cubana de Aviación* à Madrid se faisait dans le chahut. En avril 1958, l'ambassade de Cuba en Espagne s'est plainte que des « éléments subversifs » parmi les « exilés cubains » en Espagne menaçaient les pilotes et les passagers de la *Cubana de Aviación* à Barajas. On a alors demandé au MAE d'interdire l'accès à l'aéroport à ces fauteurs de troubles²⁵⁴. En 1958, la *Cubana de Aviación* avait l'image de la compagnie d'aviation du régime de Batista pour ceux qui l'avaient fui alors que, de fait, elle participait au « sauvetage » d'un certain nombre de « persécutés » en puissance. Il s'agit d'un exemple intéressant de distorsion entre l'usage réel des vols d'une compagnie officielle et les représentations qui sont véhiculées à son propos dans une communauté d'exilés. Les représentations ont semblé avoir un temps de retard sur les usages dans ce cas-là. Les exilés cubains de Madrid gardaient l'image de la *Cubana de Aviación* comme compagnie au service du régime et ne pouvaient ou ne voulaient pas concevoir qu'elle ait un rôle indispensable dans la protection de leurs camarades de lutte. Le mois de janvier 1959 allait donner lieu à un ajustement des représentations et

²⁵² « Contraste incompréhensible », *Bohemia*, 11 janvier 1959. L'article est notamment cité et commenté par l'ancien président Fulgencio Batista in BATISTA y ZALDIVAR Fulgencio, *Cuba Betrayed*, New York, Vantage Press, 1962, pp. 140-141.

²⁵³ Nous tirons cette généralisation d'une dizaine de cas d'évacuation décrits dans AMAEE-R-5038-2 et AMAEE-R-5037-32. Un autre cas est celui du journaliste espagnol Enrique Meneses, qui avait interviewé Fidel Castro dans la Sierra Maestra. Il a été relâché par la police de Batista grâce à l'action de Juan Pablo Lojendio, qui a toutefois refusé de le rencontrer. Il a attendu trois jours en prison le départ du vol d'*Iberia* de l'aéroport de La Havane où l'a accompagné Jaime Caldevilla. Voir : MENESES Enrique, « Adios a Cuba », *Hasta aquí hemos llegado*, La Corogne, Ediciones del viento, 2006, pp. 245-255.

²⁵⁴ Note de l'ambassade de Cuba au MAE, 21 avril 1958, AMAEE-R-5037-32.

des pratiques chez les Cubains de Madrid, qui allaient bénéficier des services de la compagnie qu'ils avaient vouée aux gémonies. Mais peut-être qu'il ne s'agissait plus déjà de la même *Cubana de Aviación*.

Dans le dernier vol d'*Iberia* de l'année, le 27 décembre 1958, il y avait eu au moins un citoyen cubain qui fuyait la police du régime de Batista et qui avait bénéficié de la protection de l'ambassade espagnole pour « se réfugier » en Espagne. Trois jours plus tard, la fin du régime de Batista a mis *Iberia* face au mur. Partir à Cuba ou ne pas partir ? Telle était la première question qu'on s'est posé à Madrid face au « triomphe de la Révolution ».

1.2. Janvier 1959 : *Iberia*, la *Cubana de Aviación* et le « triomphe de la Révolution »

Le jour même du « triomphe de la Révolution », avec la fuite de Batista et l'entrée des premiers *barbudos* à La Havane, l'ambassadeur Lojendio a conseillé d'annuler le prochain vol d'*Iberia* à La Havane²⁵⁵. Le vide institutionnel et l'agitation à La Havane posaient le problème de la continuité des relations entre l'Espagne et Cuba mais aussi un problème général de sécurité. A Madrid, on a suivi la recommandation de prudence de l'ambassadeur. Le vol qui devait partir à La Havane le 2 janvier 1959 n'est pas parti²⁵⁶.

En ce premier jour de l'an I de la « Révolution », les bureaux de la délégation d'*Iberia* à La Havane ont été la cible des manifestations d'euphorie d'une frange du peuple cubain qui a fêté le départ de Fulgencio Batista. Des manifestants ont pénétré dans le hall de l'hôtel Sevilla et s'en sont pris aux locaux des compagnies aériennes *KLM* et *Iberia* qui se trouvaient au rez-de-chaussée. L'incident a donné lieu à des interprétations divergentes entre le délégué d'*Iberia* et l'ambassadeur Lojendio. Pedro Ruiz a informé la direction d'*Iberia* à Madrid des dégâts causés sans en référer auparavant à l'ambassadeur. Juan Pablo de Lojendio n'avait même pas jugé nécessaire d'évoquer l'incident à ses supérieurs du MAE en ce jour « historique ». Quelques jours plus tard, quand il a

²⁵⁵ Télégramme n°3 de Juan Pablo de Lojendio (ambassadeur à La Havane) à Fernando María Castiella, 1^{er} janvier 1959, AMAEE-R-9979-3. Le fait que l'ambassade à La Havane ait envoyé un télégramme spécifique pour demander d'annuler le vol d'*Iberia*, en ce jour historique et convulsif du « triomphe de la Révolution », montre bien la priorité qui était donnée au traitement de la question du maintien des lignes aériennes avec Cuba en cas de force majeure.

²⁵⁶ « El servicio aéreo Madrid-Habana suspendido », *ABC*, édition de Madrid, 3 janvier 1959, p. 34 et « El vuelo Madrid- La Habana, suspendido », *La Vanguardia*, 3 janvier 1959, p. 11.

appris qu'une information était diffusée à Madrid au sujet de l'assaut contre la délégation d'*Iberia* à La Havane, il s'est empressé de discuter la version colportée par Pedro Ruiz pour justifier son propre silence. Il a commencé par minimiser l'ampleur des dégâts. Les bureaux d'*Iberia* n'avaient subi que des dommages matériels « très limités » et le personnel n'avait même pas été chahuté. Il a ensuite disculpé le groupe des assaillants. Il a en effet précisé que ces excès avaient été commis par une « foule incontrôlée ». Il suggérait par là qu'il n'y avait aucune sorte de préméditation ni d'organisation dans ces actes. Enfin, ces dégradations étaient un « acte isolé » contre *Iberia* qui ne pouvait nullement être interprété comme un acte antiespagnol ou antifranquiste, comme l'aurait laissé entendre Pedro Ruiz. Il n'y aurait eu aucune volonté de cibler *Iberia* puisque tous les bureaux adjacents avaient subi le même type de dégâts sans gravité²⁵⁷. La polémique en est restée là. C'est la version de l'ambassadeur qui s'est évidemment imposée. Si celle de Pedro Ruiz avait peut-être été excessive, celle de l'ambassadeur, toute tournée dans la réfutation des critères du délégué d'*Iberia*, avait volontairement omis un élément important. L'entrée d'une foule en liesse dans l'hôtel Sevilla et l'attaque contre les bureaux des compagnies aériennes avait certainement une logique pour ces manifestants. Ces cibles n'étaient pas anodines. L'hypothèse que ces personnes aient fait l'association entre les compagnies aériennes étrangères et le tourisme exubérant des années 1950 à Cuba est plausible. Même Francisco Franco avait fait ce diagnostic sur les inégalités à Cuba sous Batista :

« A son époque [Batista], il y avait à La Havane un luxe énorme. Les quartiers bourgeois attiraient l'attention pour leur aspect somptueux et le gaspillage dans toutes les manifestations du bien-être. Tout cela était à la vue des classes modestes de la capitale et tout le pays commentait cette situation, indigné, étant donné le contraste avec la vie misérable des plus pauvres, spécialement dans la zone orientale »²⁵⁸.

L'historien peut s'intéresser à la question qui s'est posée historiquement, à savoir : est-ce qu'*Iberia* a été prise pour cible spécifiquement et dans quelle mesure ? Mais il peut également poser ses propres questions et se demander qu'elle était l'image qu'avaient les Cubains des compagnies aériennes installées à Cuba, étrangères et nationales, en 1958 et à d'autres dates. En particulier, qu'est-ce que la *KLM* et *Iberia* représentaient pour la « foule » qui les avait prises pour cible ? L'interrogation reste en suspens dans ce travail.

²⁵⁷ Télégramme n°13 de Juan Pablo de Lojendio (ambassadeur à La Havane) à Fernando María Castiella, 5 janvier 1959, RAH-FC-2-4-462-7 et dépêche de Juan Pablo de Lojendio à Ramón Sedó (directeur de politique étrangère), 9 janvier 1959, AGA-AE-C-5359 cité in PAZ SÁNCHEZ Manuel de, « Dos momentos cruciales en las relaciones entre España y Cuba : enero de 1959 y enero de 1960. Notas y documentos », *Tebeto. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, n°XIV, 2001, pp. 76-77.

²⁵⁸ FRANCO SALGADO-ARAÚJO Francisco, *Mis conversaciones privadas con Franco*, Barcelone, Planeta, 1976, p. 293. Propos tirés d'une conversation entre Francisco Franco et son cousin "Pacón", Francisco Franco Salgado-Araujo, le 11 juin 1960.

La situation d'incertitude et de menaces potentielles sur les activités d'*Iberia* à Cuba n'a pas duré. Après l'annonce de la formation du gouvernement de Manuel Urrutia et la décision espagnole de maintenir les relations diplomatiques en application de la doctrine Estrada²⁵⁹, l'ambassadeur Lojendio a fait savoir qu'*Iberia* pouvait, et devait, reprendre ses vols à La Havane²⁶⁰. Le lien consubstantiel entre les relations diplomatiques et les vols des compagnies nationales est flagrant. Entre 1951 et 1959, nous avons suggéré que les vols entre l'Espagne et le Mexique étaient un indicateur de l'état des relations hispano-mexicaines en l'absence de contacts diplomatiques mais aussi un moyen qui pouvait favoriser leur rétablissement. Dans le cas cubain, nous observons comment la décision de maintenir les relations diplomatiques avec le gouvernement révolutionnaire a été suivie immédiatement de la reprise de vols entre les deux pays. Une fois levée l'incertitude politico-diplomatique sur le nouveau pouvoir en place à La Havane, la compagnie nationale pouvait reprendre ses services. Le premier vol d'*Iberia* à La Havane en 1959 a donné lieu à une préparation spéciale de la part du MAE. Symboliquement, il s'agissait du rétablissement du système des transports entre les deux pays après la chute de Fulgencio Batista, de l'arrivée du premier avion de l'Espagne de Franco dans la « Cuba révolutionnaire » et du début du retour des exilés cubains d'Espagne à Cuba. Juan Pablo de Lojendio a annoncé que cela ferait une très bonne impression pour l'image de l'Espagne à Cuba si des « exilés cubains » rentraient dans leur pays dans les prochains vols d'*Iberia*²⁶¹. L'ambassadeur souhaitait ainsi capitaliser le prestige qu'avait acquis l'ambassade d'Espagne auprès d'une partie des « révolutionnaires » en protégeant des citoyens cubains poursuivis par la police de Batista. La participation de la *compañía de bandera* espagnole à cette opération devait servir le prestige de l'Espagne dans l'île et illustrer les « valeurs humanistes » du *nacionalcatolicismo*, qui venait en aide aux proscrits politiques d'autres pays. L'avion d'*Iberia* du 9 janvier est parti complet avec uniquement des Cubains à bord. Les autorités espagnoles auraient aidé certains Cubains à obtenir les billets et les visas pour rentrer chez eux. La majorité des anciens opposants au régime de Batista était reconnaissante envers les autorités espagnoles pour leur accueil et leur aide. Mais il n'était pas à écarter que quelques-uns d'« idéologie extrême » fassent des références négatives au « régime politique espagnol » une fois arrivés à Cuba. Le ministre Castiella a ainsi demandé à l'ambassadeur Lojendio à ce qu'on les éloigne des micros de la

²⁵⁹ Télégramme de Fernando María Castiella à Juan Pablo de Lojendio (ambassadeur à la Havane), 7 janvier 1959, RAH-FC-2-4-462-1. La doctrine Estrada tient son nom du *secretario de Relaciones Exteriores* mexicain Genaro Estrada qui l'a énoncée en 1930. Appliquée au Mexique, elle consistait à maintenir des relations avec les nouveaux gouvernements formés dans les pays amis sans annoncer une reconnaissance formelle. Officiellement, l'Espagne n'a pas rompu diplomatiquement avec la Cuba de Castro parce que les relations avec l'île étaient plus profondes que les contingences politiques. La « Cuba réelle », celle qui existait à Madrid de façon éternelle depuis *El Descubrimiento*, devait passer avant la « Cuba officielle » qui n'était, toujours vu depuis Madrid, qu'un accident de l'Histoire.

²⁶⁰ Télégramme n°17 de Juan Pablo de Lojendio (ambassadeur à La Havane) à Fernando María Castiella, 7 janvier 1959, AMAEE-R-9979-3.

²⁶¹ « Los cubanos exiliados en España regresan a su patria », télégramme n°19 de Juan Pablo de Lojendio (ambassadeur à La Havane) à Fernando María Castiella, 8 janvier 1959, RAH-FC-2-4-466-9.

radio et des caméras de télévision à la descente de l'avion. Il fallait éviter que la minorité antifranquiste accapare la représentation d'un groupe qui n'était pas ouvertement défavorable au système politique du *Caudillo*²⁶².

La *Cubana de Aviación* avait également suspendu ses vols début janvier à cause de la « révolte révolutionnaire »²⁶³. Le premier vol de la *Cubana de Aviación* à Madrid depuis le « triomphe de la Révolution » est parti pour La Havane le dimanche 11 janvier 1959. Parmi les quatre-vingts sept passagers, quatre-vingt-deux étaient considérés comme « exilés politiques » par *ABC*²⁶⁴. Le retour immédiat de ces Cubains après la fin du régime de Batista montre bien qu'on peut les qualifier d'« exilés politiques » sans difficulté. C'est un des rares cas, celui d'un exil court, où le retour dans le pays d'origine après la chute du pouvoir honni permet d'authentifier facilement le caractère « politique » de l'exil. Le tout nouvel ambassadeur de la Cuba révolutionnaire à Madrid, Enrique Canto Bory²⁶⁵ avait fait passer dans la presse un message destiné aux Cubains résidant en Espagne qui souhaitaient regagner Cuba. Il les invitait à prendre contact avec la nouvelle ambassade pour faciliter leur retour. Il a ajouté : « c'est un désir du gouvernement révolutionnaire cubain que les citoyens qui ont dû partir du pays à cause de problèmes politiques avec l'ancien régime puissent rentrer sans difficulté »²⁶⁶. Le nouveau service extérieur de Cuba s'est rapidement mis en place à Madrid en janvier 1959. Une de ses premières tâches a été de s'occuper du retour des citoyens cubains via la *Cubana de Aviación*. Il semble que la nouvelle ambassade ait travaillé en collaboration avec la *Cubana de Aviación*. Mais il conviendrait d'éclairer le degré de contrainte dans cette nouvelle relation gouvernement-*Cubana de Aviación*.

Il est assez difficile de connaître le mouvement exact des avions de la *Cubana de Aviación* entre l'Espagne et Cuba pour le rapatriement des exilés cubains. Selon Manuel de Paz Sánchez, il y a eu plusieurs vols spéciaux de la *Cubana de Aviación* en janvier 1959 pour rapatrier les opposants à Batista réfugiés en Espagne²⁶⁷. Rolando Marrón Duque de Estrada a développé ce point mais sans citer de sources lui non plus. L'historien officiel de la *Cubana de Aviación* a parlé du retour de huit

²⁶² Télégramme n°12 de Fernando María Castiella à Juan Pablo de Lojendio (ambassadeur à La Havane), 9 janvier 1959, RAH-FC-2-4-466-9.

²⁶³ « Madrid-La Habana », *La Vanguardia*, 10 janvier 1959, p. 7.

²⁶⁴ « Regresan a La Habana », *ABC*, édition de Madrid, 13 janvier 1959, p. 35.

²⁶⁵ Dirigeant du Mouvement du 26 juillet, il était réfugié en Espagne depuis 1957. Il est devenu chargé d'affaires de Cuba à Madrid le 10 janvier 1959. Pour plus de détails, voir les mémoires de l'intéressé : CANTO BORY Enrique, *Mi vida*, San Juan de Puerto Rico, Ediciones Canto Martí, 1993, 488 p.

²⁶⁶ *ABC*, édition de Madrid, 13 janvier 1959, p. 35.

²⁶⁷ PAZ SÁNCHEZ Manuel, *Suite para dos épocas. La caída de Batista y el triunfo de la Revolución Cubana, según la diplomacia española*, Paris, L'Harmattan, 1997, p. 104, *Zona Rebelde : la diplomacia española ante la revolución cubana (1957-1960)*, Santa Cruz de Ténérife, Centro de la cultura canaria, 1997, p. 150 et « Dos momentos cruciales en las relaciones entre España y Cuba : enero de 1959 y enero de 1960. Notas y documentos », *Tebeto. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, n°XIV, 2001, p. 40.

cents à neuf cents exilés cubains entre le premier et le 5 janvier 1959, puis de mille deux cents exilés entre le 6 et le 10 janvier parmi les quatre mille qui seraient rentrés à Cuba au total²⁶⁸. La compagnie aurait rempli ses avions jusqu'à ce qu'ils soient pleins sans plus de formalité. Dans ces conditions, les estimations qu'il apporte sont invérifiables et semblent par ailleurs exagérées. L'intention de l'auteur est de gonfler le nombre des opposants à Batista qui s'étaient réfugiés à l'étranger²⁶⁹ et de magnifier le rôle de la compagnie cubaine dans le rapatriement de ces communautés d'exilés. Nous pouvons par exemple relever des inexactitudes sur le cas de l'Espagne. Rolando Marrón Duque de Estrada a écrit : « il est juste de souligner que *Cubana* a ramené à la patrie **tous** les compatriotes exilés au Chili, au Mexique à New York et Madrid »²⁷⁰. Or nous venons de voir que le premier vol qui a permis aux Cubains de Madrid de rentrer à La Havane a été un vol d'*Iberia* qui est parti le 9 janvier 1959. Ce fait ne n'a vraisemblablement pas sa place dans la chanson de gestes officielle de la *Cubana de Aviación*.

Les vols dans le sens La Havane-Madrid ont retenu l'attention de la presse de Madrid car l'arrivée de voyageurs depuis Cuba devait permettre de mieux savoir ce qui se passait vraiment là-bas aux premiers jours de la « Révolution ». Les vingt-et-un passagers du vol de la *Cubana de Aviación* qui sont arrivés à Madrid le 17 janvier 1959, parmi lesquels se trouvaient huit Espagnols, six Cubains, cinq Mexicains, un Nord-américain et un Anglais, étaient tous d'accord pour déclarer qu'il régnait à La Havane « une absolue tranquillité »²⁷¹. Le journaliste d'*ABC* Francisco de Cossio a mis en avant le contraste entre les déclarations de ces voyageurs qui pouvaient être interprétées dans un sens « profidélisme » et les exécutions expéditives qui avaient lieu au même moment à La Havane²⁷². Le récit des voyageurs n'était pas apparemment en accord avec les nouvelles de la presse. Comme dans le cas des Cubains qui étaient rentrés via *Iberia* le 9 janvier 1959, la parole des voyageurs qui arrivaient de l'autre pays a été disqualifiée dans le pays d'arrivée. Les voyages en avion permettaient une multiplication de témoignages directs qui divergeaient parfois des dépêches d'agences de presse et des articles des correspondants. En Espagne, les voyageurs en provenance ou à destination de Cuba en janvier 1959, ont été délégitimés comme commentateurs de la réalité de l'Espagne ou de Cuba.

²⁶⁸ MARRÓN DUQUE DE ESTRADA Rolando, *Cubana de Aviación : el instrumento elegido (1929-1961)*, La Havane, Cubana de Aviación, 2009, p. 366.

²⁶⁹ Selon *ABC*, au 1^{er} janvier 1959, il y avait 500 jeunes cubains à Madrid dont plus de la moitié seraient des « exilés politiques » dont trois quarts de « partisans de Fidel Castro ». Voir : « Los cubanos de Madrid vibran y recuerdan... », *ABC*, édition de Madrid, 7 janvier 1959, p. 8.

²⁷⁰ MARRÓN DUQUE DE ESTRADA Rolando, *Cubana de Aviación : el instrumento elegido (1929-1961)*, La Havane, Cubana de Aviación, 2009, p. 366. Souligné par nous.

²⁷¹ « Ha llegado a Madrid un avión con pasajeros de La Habana », *ABC*, édition de Madrid, 18 janvier 1959, p. 54.

²⁷² COSSIO de Francisco, « ¿Qué es la tranquilidad? », *ABC*, édition de Madrid, 24 janvier 1959, p. 3.

1.3. *Iberia*, la *Cubana de Aviación* et l'invasion de la Baie des Cochons (avril 1961)

Contrairement à la guerre de guérillas dans la Sierra Maestra, qui s'est étendue à une plus grande partie de l'île en 1958, l'épisode guerrier de Playa Girón a eu des conséquences directes sur les communications aériennes entre Madrid et La Havane. L'avion « Britannia » de la *Cubana de Aviación* qui était arrivé à Madrid le 16 avril 1961 a été immobilisé à Barajas à cause du début des opérations militaires dans le ciel de Cuba. Le 15 avril des avions de combat affublés de drapeaux cubains ont bombardé au sol des avions militaires et civils pour préparer le débarquement de la brigade 2506. On peut noter que de nombreux pilotes qui ont participé à l'opération étaient des anciens de la *Cubana de Aviación*. Ils ont bombardé les aéroports José Martí de La Havane et Antonio Maceo de Santiago de Cuba où a été détruit un avion « DC-3 » de la nouvelle *Cubana de Aviación*.

Le 19 avril 1961, les membres de l'équipage de l'avion retenu ont reçu l'ordre de la direction de la *Cubana de Aviación* de rentrer à Cuba. Trois des treize membres d'équipage ont refusé de prendre le départ. Il s'agissait de Jorge Caos, le premier pilote, qui allait demander l'asile en Espagne avant de rejoindre sa famille qui avait déjà immigré aux États-Unis, Pilar Miranda, une hôtesse de l'air, et un pilote observateur britannique. Deux passagers espagnols qui se rendaient à Mexico via La Havane ne se sont pas présentés non plus à l'embarquement. Le vol est parti avec huit passagers : cinq Cubains, une Espagnole, un Italien et un Mexicain. Le reste des membres d'équipage aurait évoqué des craintes de représailles contre leurs familles à Cuba s'ils décidaient de ne pas partir²⁷³. Après l'échec des opérations militaires de la brigade 2506, la *Cubana de Aviación* a repris « normalement » ses vols vers Madrid le 1^{er} mai 1961²⁷⁴. Les vols transatlantiques, comme tous les vols dans l'espace aérien cubain, avaient été rendus impossibles pour des raisons de sécurité assez claires. Pourtant, la politique de communication d'*Iberia* a essayé de masquer la dangerosité des vols au moment de l'invasion de la Baie des Cochons.

Le 20 avril 1961, l'avion d'*Iberia* de la ligne Madrid-La Havane-Mexico n'a pas desservi la

²⁷³ « Pide asilo político en España un piloto cubano », *ABC*, édition de Madrid, 20 avril 1961, p. 49, « Tras cuatro días de espera en Barajas », *La Vanguardia*, 20 avril 1961, p. 8 et « Aviador cubano que elige Nueva York », *La Vanguardia*, 21 avril 1961, p. 8. Nous pouvons remarquer que le pilote Jorge Caos, qui était présenté le 20 avril 1961 dans *ABC* comme un candidat à l'asile en Espagne, est parti ce même jour pour New York.

²⁷⁴ « La compañía cubana de aviación, reanuda sus vuelos a España », *La Vanguardia*, 2 mai 1961, p. 9.

capitale cubaine. La raison était bien évidemment la situation politico-militaire à Cuba. Mais en interne, la compagnie et les diplomates de Santa Cruz ont mis en place une version totalement inventée à destination des services de relations publiques²⁷⁵. *Iberia* devait donc expliquer publiquement que tous les billets « aller » avaient été vendus pour des trajets Madrid-Mexico. Comme la compagnie n'avait pas le droit de prendre des passagers entre La Havane et Mexico, il n'y avait donc pas de raison de faire escale à La Havane. Pour le vol retour, on dirait que toutes les places de l'avion avaient été réservées par un groupe pour aller de Mexico à Madrid. Le motif réel de la suspension des escales à La Havane a tout simplement été occulté pour ne pas décourager les futurs candidats aux voyages.

L'étude de ces trois moments nous a montré comment les événements des débuts de la « Révolution » ont affecté les activités d'*Iberia* et de la *Cubana de Aviación* entre Madrid et La Havane de manière collatérale. Le transport aérien est un point d'observation intéressant en temps de crise. Il s'y reflète bon nombre des contradictions des époques de confusion. L'aviation est très sensible aux événements qui rendent incertain l'usage d'un espace aérien. Cela peut avoir des conséquences de taille dans un pays comme Cuba, où la voie aérienne domine dans le transport international de personnes. Nous relevons aussi le retournement total des usages et des représentations des vols de la *Cubana de Aviación* entre la fin 1958 et janvier 1959 dans le même groupe, en partie fictif, des « opposants à Batista ». De la compagnie qui a évacué des opposants en Espagne jusqu'en décembre 1958 à celle qui a procédé à des rapatriements à Cuba en janvier 1959, de la compagnie officielle du régime de Batista à celle des vols du « triomphe de la Révolution ». Les représentations étaient d'ailleurs souvent en décalage avec les usages réels, ce qui prouve que la temporalité des idées était plus lente que la logique événementielle qui dominait dans les usages de l'avion. Mais la *Cubana de Aviación* d'avril 1961 n'était plus la même que celle de décembre 1958. La *Cubana de Aviación* a été complètement restructurée dans les premières années de la « Révolution ». Il faut voir quel a été l'impact de ces changements internes sur les vols à Madrid.

²⁷⁵ Note de Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud) pour Fernando María Castiella, 20 avril 1961, AMAEE-R-6579-19.

2. De *Cubana de Aviación* à *Cubana de Aviación* : la nouvelle compagnie nationale cubaine vole à Madrid

La *Cubana de Aviación* a continué à se développer début 1959 sur les bases des investissements réalisés les années précédentes. La nouvelle *Cubana de Aviación* a bénéficié des achats de matériel conclus sous la présidence de José López Vilaboy. Mais dès janvier 1959, ce dernier a été évincé de la compagnie²⁷⁶. Le 16 mai 1959, la *Cubana de Aviación* a reçu son troisième avion « Britannia » qui lui a permis de couvrir à partir du 5 juin le service La Havane-Madrid avec ce nouvel matériel à la pointe de la technologie²⁷⁷. L'entrée en fonction de cet avion à turbopropulseur a permis de réduire de cinq heures de vol le trajet Mexico-Madrid via La Havane. Il permettait notamment de se contenter d'une escale entre Cuba et l'Espagne, à Sainte Marie des Açores. Cet événement a donné lieu à la dernière page de publicité de la *Cubana de Aviación* dans les colonnes d'*ABC*²⁷⁸. A partir de ce moment, la nouvelle compagnie n'a plus souhaité ou n'a plus eu les moyens de vendre son pays et ses services aux lecteurs du journal espagnol. La fin de la publicité de la *Cubana de Aviación* est un signe extérieur de la fin d'une époque dans le transport aérien à Cuba. A partir de 1959, la liberté d'entreprise a disparu dans ce secteur comme dans la majorité de l'économie de l'île les années suivantes. Le décret présidentiel n°1398 du 25 mai 1959 a annoncé la réquisition des compagnies aériennes cubaines (*Cubana de Aviación*, *Aerovías Q*, *Cuba Aeropostal* et *Expreso Aéreo Interamericano*). La *Cubana de Aviación* a été confiée à la *Corporación Nacional de Transportes*. Rolando Marrón Duque de Estrada a parlé d'une « politique de l'instrument choisi ». La *Cubana de Aviación* a été choisie comme l'entité la plus apte autour de laquelle devait se consolider un pôle public de transport aérien cubain au service de la nation. En 1960, la fusion a été imposée à toutes les entreprises cubaines de transport aérien qui ont été nationalisées définitivement dans la *Empresa consolidada Cubana de Aviación*.

²⁷⁶ Nous ne savons pas exactement comment a eu lieu le départ de José López Vilaboy de la *Cubana de Aviación*. En janvier 1959, lors de la première réunion d'actionnaires de la compagnie depuis le début du gouvernement révolutionnaire, il n'y avait plus de trace de la présence de José López Vilaboy dans la compagnie. Voir télégramme de E.A Gilmore Jr (conseiller économique de l'ambassade des États-Unis à La Havane) au Département d'État, 20 janvier 1959, [En ligne]

<http://www.latinamericanstudies.org/embassy/R24-937-2-20-1959.pdf> Consulté le 26 octobre 2012. Devant la tournure des nationalisations et la dénonciation de ses liens avec l'ancien régime, José López Vilaboy a quitté définitivement Cuba pour l'Amérique centrale le 18 septembre 1959.

²⁷⁷ MARRÓN DUQUE DE ESTRADA Rolando, *Cubana de Aviación : el instrumento elegido (1929-1961)*, La Havane, *Cubana de Aviación*, 2009, p. 369.

²⁷⁸ Publicité *Cubana de Aviación*, *ABC*, édition de Madrid, 17 juin 1959, p. 7.

Dans le cadre de la radicalisation de la « Révolution », qui a provoqué des départs en masse des couches de population affectées par les réformes économiques et politiques et de l'escalade des tensions entre Cuba et les États-Unis, la *Cubana de Aviación* a perdu une grande partie de son personnel, de son matériel et de ses routes aériennes en quelques mois. Le vol du 5 juin 1960 au départ de Madrid en est une illustration. Selon Rolando Marrón Duque de Estrada, le 5 juin 1960, l'*Esso Standard Oil* a refusé de fournir du combustible à l'avion de la *Cubana de Aviación* qui allait décoller de Madrid pour rentrer à La Havane. Pour lui, *Esso* n'a pas respecté le contrat qu'elle avait avec la compagnie cubaine. Il omet de signaler que ce refus s'inscrit dans la « guerre du pétrole » que se sont livrés Cuba et les États-Unis en 1960 avec la baisse des exportations de pétrole étatsunien vers Cuba, le début des importations de pétrole soviétique, le refus des raffineries étatsuniennes de raffiner le pétrole soviétique et la nationalisation de ces raffineries. L'avion a néanmoins pu décoller car la compagnie a acheté du carburant au comptant à Madrid. A la fin du trajet, les copilotes du vol ont détourné l'avion vers Miami pour demander l'asile aux États-Unis²⁷⁹. La *Cubana de Aviación* a subi de plein fouet le mouvement d'émigration des cadres les plus compétents de Cuba vers les États-Unis. Si la majorité des pilotes et autres membres qualifiés du personnel de la *Cubana de Aviación* sont partis directement à Miami, d'autres ont profité de leur passage à Madrid pour désertir. Il faut dire qu'à la suite de la rupture des relations diplomatiques entre les États-Unis et Cuba, le 3 janvier 1961, les lignes régulières de la *Cubana de Aviación* à Miami et New York ont été supprimées. Le personnel de vol de la *Cubana de Aviación* qui souhaitait fuir Cuba a soit pratiqué le détournement d'avion vers les États-Unis soit l'abandon de poste sur les dernières destinations internationales comme Madrid ou les escales dans des « pays capitalistes »²⁸⁰. Eduardo Toméu et Miguel González, les deux pilotes du vol de la *Cubana de Aviación* qui est arrivé le 31 décembre 1960 à Madrid, ont annoncé quelques heures avant le vol retour qu'ils n'allaient pas rentrer à Cuba. Ils étaient tous les deux des pionniers de l'aviation cubaine. Avec plus de cinq cents traversées de l'Atlantique en vol chacun, c'était les meilleurs pilotes de la *Cubana de Aviación* et les plus expérimentés qui avaient décidé de partir. Selon *ABC*, à ce moment, presque soixante pilotes cubains avaient déjà abandonné la *Cubana de Aviación*, soit presque la moitié de l'ensemble des pilotes de la compagnie. Les deux pilotes avaient préparé leur départ depuis quelques mois, en faisant sortir de Cuba leurs familles vers les États-Unis, où ils allaient les rejoindre. Pour Miguel González, sa désignation comme pilote qui devait inaugurer la

²⁷⁹ MARRÓN DUQUE DE ESTRADA Rolando, *Cubana de Aviación : el instrumento elegido (1929-1961)*, La Havane, Cubana de Aviación, 2009, p. 382.

²⁸⁰ En particulier à Gander au Canada ou à Shannon en Irlande.

ligne de Prague a précipité sa décision de quitter la *Cubana de Aviación* et Cuba²⁸¹. La situation interne de la *Cubana de Aviación* était donc particulièrement difficile et les prestations qu'elle rendait s'en sont vues sensiblement affectées comme on peut l'observer sur la ligne de Madrid.

Le chargé d'affaires cubain à Madrid s'est plaint des retards enregistrés dans la réception de la valise diplomatiques par le MINREX²⁸². Il a remarqué ironiquement que la correspondance envoyée depuis Madrid était restée beaucoup plus longtemps à l'aéroport de La Havane que dans l'avion. Une valise diplomatique de l'ambassade de Madrid était arrivée le 15 janvier 1961 à La Havane et n'avait été reçue que le 10 février au MINREX, celle du 29 janvier 1961, 19 jours plus tard²⁸³. La désorganisation générale du transport public national et de l'administration extérieure en transition a donc déteint sur la qualité du service diplomatique cubain de Madrid. Mais cela n'est rien comparé à la suspension temporaire de la ligne de la *Cubana de Aviación* à Madrid à partir de la fin 1961.

3. La suspension de la ligne de la *Cubana de Aviación* à Madrid. Madrid ou Prague puis Madrid et Prague

La *Cubana de Aviación* a suspendu volontairement sa ligne de Madrid en décembre 1961²⁸⁴. Ce choix de la *Cubana de Aviación* est à mettre en relation avec la mise en place d'une ligne cubaine à Prague et d'une ligne de la compagnie tchécoslovaque *Československé Státní Aerolinie* (ČSA) à La Havane. Le premier vol de la *Cubana de Aviación* à Prague a eu lieu en avril 1961. Cuba et la Tchécoslovaquie ont ensuite signé un accord de transport aérien en juillet 1961 qui prévoyait dans la pratique le prêt d'un avion « Britannia » à la ČSA. La *Cubana de Aviación* a inauguré le service hebdomadaire de Prague en décembre 1961 et la ČSA a commencé à faire ses vols à La Havane en février 1962. Les vols à Madrid ont donc été temporairement délaissés pour

²⁸¹ « Dos pilotos cubanos se acogen a la hospitalidad española », *ABC*, édition de Madrid, 3 janvier 1961, p. 57, « Declaraciones de los pilotos señores Tomeu y González, que han pedido asilo político en España », *La Vanguardia española*, 4 janvier 1961, p. 5 et MENENDEZ-CHACÓN M. « Don Eduardo Tomeu y Don Miguel González, pilotos de la Compañía Cubana de Aviación, han pedido hospitalidad a las autoridades españolas », *ABC*, édition de Madrid, 7 janvier 1961, p. 35-36.

²⁸² Le Ministère d'État de Cuba a été transformé en *Ministerio de Relaciones Exteriores* (MINREX)

²⁸³ Dépêche n°126 de Luís de la Cuesta Leanés (chargé d'affaires à Madrid) au service de la valise, 28 février 1961, AHNC-MINREX-5-76.

²⁸⁴ La documentation manque pour éclairer les enjeux exacts du transfert de la liaison aérienne Cuba-Europe de Madrid à Prague. Une des grandes inconnues est notamment d'évaluer la part des « raisons techniques » et des « raisons politico-diplomatiques » dans ce choix ainsi que d'identifier les centres de décision effectifs qui ont impulsé ce virage.

des vols à Prague. C'est un exemple de basculement de Cuba de fait dans le « camp socialiste » au niveau de ses relations internationales. La question reste entière de savoir comment et pourquoi s'est opéré ce basculement. En septembre 1960, par exemple, le MINREX a demandé le prolongement de la ligne de la *Cubana de Aviación* à Paris (après Madrid) avec des droits de cinquième liberté entre l'Espagne et la France. Le Quai d'Orsay n'y était pas opposé par principe²⁸⁵. Mais le MAE a refusé de donner les droits de cinquième liberté car la route Madrid-Paris était suffisamment couverte par les vols quotidiens d'*Iberia* et *Air France*²⁸⁶. De nombreux facteurs semblent avoir joué dans cette réorientation vers un pays, la Tchécoslovaquie, avec lequel Cuba était en train de tisser une « relation improbable »²⁸⁷ alors que l'Espagne restait, malgré les vicissitudes de l'Histoire, un allié naturel. La bonne compréhension de ce phénomène dépasse le cadre des deux thèses bloc qui expliquent la politique étrangère révolutionnaire. Ce n'est ni une preuve d'un alignement inconditionnel avec les pays du bloc socialiste²⁸⁸ ni totalement un signe de la recherche un peu désespérée de partenaires commerciaux et diplomatiques²⁸⁹ (et donc de voies de communication humaine et informationnelle), à la suite de la politique d'isolement-blocus mise en place par les États-Unis contre Cuba. La ligne de la *Cubana de Aviación* à Madrid a été rétablie en décembre 1963 avec une fréquence moindre, deux ans après sa suspension. Madrid, Prague et Moscou étaient alors les trois points de contact permanents de Cuba avec l'Europe.

La nouvelle *Cubana de Aviación* a donc été au cœur de la tourmente des premiers mois de la « Révolution » (nationalisation, départ en masse de ses cadres, sabotage, boycotts économiques de la part des États-Unis puis début de l'isolement international) qui ont rendu difficile le maintien de ses activités à Madrid et ont influé sans doute, entre autres, dans la décision de suspendre la ligne. La situation d'*Iberia* à Cuba était différente puisqu'il s'agissait d'une entreprise étrangère. Il devient donc très intéressant d'analyser comment a eu lieu cette cohabitation entre la compagnie espagnole et les nouvelles réalités cubaines et voir si la situation d'*Iberia* à Cuba a été un objet précis de « politique publique révolutionnaire ».

²⁸⁵ Ambassade de France au MINREX, 16 février 1961, CADN-LH-29.

²⁸⁶ Note de l'ambassade de Cuba au MAE, 17 janvier 1961, Manuel Martínez Merino (directeur général d'aviation civile) au MAE, 23 février 1961 et note du MAE à l'ambassade de Cuba, 28 février 1961 AMAEE-R-9979-3.

²⁸⁷ LATRÈCHE Leïla, *Cuba et l'URSS : 30 ans d'une relation improbable*, Paris, L'Harmattan, 2011, 299 p.

²⁸⁸ Jorge I. Domínguez a bien démontré qu'après 1959, le gouvernement de Cuba a toujours eu une « politique extérieure propre » et que cela a été une « erreur analytique tout au long de la Guerre Froide due à l'incapacité ou l'indisposition de haut fonctionnaires du gouvernement et membres du Congrès des États Unis » auxquels nous pouvons ajouter de nombreux historiens passés et actuels, de « reconnaître que Cuba n'était pas simplement une marionnette de l'URSS ». Voir : DOMINGUEZ Jorge I, *La política exterior de Cuba (1962-2009)*, Madrid, Colibrí, 2009, pp. 14-15.

²⁸⁹ La mise en relation aérienne avec la Tchécoslovaquie a permis de « couvrir » tout type d'activité à partir de l'Europe. Prague étant un centre névralgique pour les services d'intelligence cubaine et une plaque tournante pour le développement de la « subversion » dans des pays du Tiers Monde.

4. La « Révolution » contre *Iberia* ?

Comment et dans quelle mesure les activités d'*Iberia* ont été modifiées par la première phase de la révolution cubaine ? Une de nos sources nous offre une vision très négative des actions des nouveaux pouvoirs cubains. Nous allons discuter cette hypothèse à partir d'une critique interne et externe pour resituer dans leur contexte les changements qui ont touché *Iberia* et évaluer leur portée historique.

Nous disposons notamment d'une longue lettre de septembre 1962 du délégué d'*Iberia* à La Havane au consul général d'Espagne qui a fait un résumé de « trois ans d'obstructions » subies par *Iberia* à Cuba²⁹⁰. Cela le conduisait à penser que les autorités cubaines voulaient en finir avec la ligne d'*Iberia* à La Havane²⁹¹. Sa longue liste comprend une masse d'anecdotes qui le concernent ou qui concernent le personnel d'*Iberia* et des mesures concrètes du gouvernement cubain qui ont changé complètement le fonctionnement de la ligne à Cuba. L'absence de hiérarchisation entre ces éléments divers nous laisse penser que Pedro Ruiz a dénoncé une ambiance globale qui était défavorable à l'Espagne. L'accumulation était une stratégie d'écriture pour inciter le consul général à agir mais elle mettait sur le même plan des changements de transcendance historique tout à fait différente. Nous pouvons essayer de classer les types de problèmes auxquels *Iberia* a été confrontée à partir de ce témoignage et d'autres sources.

4.1. Les « faits d'aéroports ». La police cubaine sur le dos d'*Iberia*

Le délégué d'*Iberia* à La Havane a d'abord mis sur la table des problèmes dans les conditions de travail d'*Iberia* à Cuba. Pedro Ruiz a évoqué « des faits d'aéroport » désagréables. Une hôtesse de l'air aurait été chahutée dans un avion d'*Iberia* qui stationnait à La Havane en

²⁹⁰ Pedro Ruiz (délégué d'*Iberia* à La Havane) à Marcial Rodríguez Cebal (consul général d'Espagne à La Havane), 26 septembre 1962, reproduit dans Marcial Rodríguez Cebal à Fernando María Castiella, 27 septembre 1962, AMAEE-R-6850-42.

²⁹¹ L'auteur de cette lettre, Pedro Ruiz, est décédé le 26 août 1963 d'un arrêt cardiaque sur son lieu de travail, dans les bureaux d'*Iberia* à La Havane. Sa dépouille a été embaumée avant de pouvoir être transportée en Espagne le 31 août... par le vol d'*Iberia*. Voir : « Ha muerto el representante de Iberia en La Habana », *ABC*, édition de Séville, 27 août 1963, p. 20. Il a été remplacé par Pascual Tejada.

octobre 1960. Des agents du G2²⁹² surveillaient aussi en permanence Pedro Ruiz et son bras droit Pascual Tejada à cette période tandis que la police cubaine de l'aéroport aurait empêché le personnel au sol d'*Iberia* de monter dans ses avions à plusieurs reprises. Les activités d'*Iberia* et son personnel semblaient donc être sous contrôle et il est bien probable que cette vigilance extrême ait nui au travail de la compagnie. Cela est un exemple de la hausse de la suspicion qui a pesé sur les activités « étrangères » à Cuba, et en particulier espagnoles, dans un moment difficile des relations hispano-cubaines à la suite de l'expulsion de l'ambassadeur Lojendio à cause de son intervention peu diplomatique face à Fidel Castro²⁹³.

4.2. *Iberia* plus que jamais la compagnie du *Caudillo* Franco

Iberia aurait également été la cible de « vexations symboliques » de la part de certains Cubains parce que c'était la compagnie nationale de l'Espagne de Franco. Le 14 avril 1961, un groupe de miliciens cubains était venu chanter l'hymne de Riego²⁹⁴ dans une camionnette équipée de hauts parleurs devant les locaux d'*Iberia* à La Havane. Un autre milicien était venu le même mois au même endroit pour « critiquer le *Generalísimo* ». A cette période tendue des relations hispano-cubaines, *Iberia* était perçue par des Cubains très politisés comme un instrument de l'Espagne franquiste qu'il fallait dénoncer pour aider les frères d'armes républicains espagnols en exil à reconquérir la légitimité perdue. Ces attaques verbales ont trouvé leur principal porte-parole dans la personne d'Alberto Bayo, un ancien officier républicain espagnol qui avait activement participé à l'entraînement des forces de Fidel Castro au Mexique avant le débarquement du « Granma » puis qui a été membre éminent des *Fuerzas Armadas Revolucionarias* (FAR) jusqu'à sa mort à Cuba en 1967²⁹⁵. Dans son cas, il a menacé de faire exploser des bombes contre les avions d'*Iberia*, à Cuba et ailleurs²⁹⁶. Cela n'a jamais eu lieu. Mais cela renforce notre conviction que,

²⁹² Le G2 est le nom des services secrets cubains.

²⁹³ Voir sur cet épisode bien connu des relations hispano-cubaines : PAZ SÁNCHEZ Manuel de, « Nuestro hombre en La Habana », *Zona de guerra. España y la Revolución cubana (1960-1962)*, Santa Cruz de Ténérife, Centro de la cultura canaria, 2001, pp. 19-40.

²⁹⁴ C'était l'hymne officiel de la Seconde République espagnole (1931-1939) qui avait été proclamée un 14 avril, 30 années auparavant. La victoire de Franco pendant la Guerre Civile a mis fin à la République espagnole.

²⁹⁵ DIEZ Luís, *Bayo : el general que adiestró a la guerrilla de Castro y el Che*, Barcelone, Debate, 2007, 286 p.

²⁹⁶ « Según el "general" Bayo el accidente del avión de Iberia ha sido un acto de sabotaje », télégramme n°137 de Juan Pablo de Lojendio (ambassadeur à La Havane) à Fernando María Castiella, 2 mai 1959, RAH-FC-3-3-619-3 et « Según informe confidencial Bayo dice prepara atentados contra Lojendio, Iberia y barcos españoles. Telegramas cruzados con el representante en Méjico (Oñós) y el embajador en La Habana (Lojendio), 22, 23 y 25 de mayo de 1959 », télégramme n°150 de Juan Pablo de Lojendio (ambassadeur à La Havane) à Fernando María Castiella, 22 mai 1959, RAH-FC-3-3-643-3. L'ambassadeur Lojendio s'est inquiété sérieusement des menaces contre la ligne d'*Iberia* à La Havane car ses deux enfants devaient prendre l'avion pour Madrid ce jour.

d'une manière générale, entre 1959 et 1962, *Iberia* était perçue par une partie des « militants révolutionnaires » comme la compagnie de Franco et digne de toutes les « diatribes antifascistes » à ce titre.

4.3. Le délégué d'*Iberia* et la difficile adaptation de la transition au socialisme

En tant qu'entreprise étrangère installée à Cuba, dans une époque de nationalisations à tout bout de champ et de patriotisme économique exacerbé, *Iberia* a parfois subi des diktats agressifs de la part d'organismes révolutionnaires intermédiaires. En mars 1962, peu de temps après l'installation des locaux d'*Iberia* dans la *Calle 23* du Vedado, le ministère de l'Éducation aurait invité *Iberia* à quitter ces locaux qu'il voulait utiliser pour ses services. La réquisition n'a finalement pas eu lieu. Pour Pedro Ruiz, c'était un signe évident d'hostilité contre *Iberia*. A un autre moment des autorités cubaines auraient demandé au délégué d'*Iberia* de quitter son logement de fonction qui était situé dans un immeuble réservé à des « techniciens étrangers socialistes ». La réaction du délégué d'*Iberia*, qui a réussi à garder son appartement, montre bien à quel point certains problèmes d'*Iberia* à La Havane relevaient d'une opposition dans les « cultures politiques » : « Ce à quoi j'ai répondu que je ne l'abandonnerai pas parce que moi aussi j'étais technicien et étranger, même si grâce à Dieu, je n'étais pas socialiste »²⁹⁷. Par sa qualité de vecteur de mise en contact, l'aviation, au sol et dans le ciel, met en branle la confrontation des cultures politiques. Le problème personnel de Pedro Ruiz avec les autorités cubaines n'est pas tant celui d'un « fonctionnaire franquiste » en « terres castristes » que d'un homme très conservateur dans le cœur d'une révolution. Les plaintes de Pedro Ruiz relèvent d'une personnalisation des problèmes réels que rencontrait *Iberia* au détriment de l'analyse des implications pour la présence d'*Iberia* et de la diplomatie espagnole à Cuba. A partir de 1962, avec l'expulsion de Cuba de l'Organisation des États Américains (OEA) et l'embargo total des États-Unis décrété contre l'île, le pays a été de plus en plus isolé. L'augmentation des tensions extérieures à Cuba a eu des traductions sur les vols d'*Iberia* à La Havane.

²⁹⁷ Pedro Ruiz (délégué d'*Iberia* à La Havane) à Marcial Rodríguez Cebal (consul général à La Havane), 26 septembre 1962, reproduit in Marcial Rodríguez Cebal à Fernando María Castiella, 27 septembre 1962, AMAEE-R-6850-42.

4.4. Un vol Madrid-La Havane théâtre de l'aggravation des contradictions internationales de la situation cubaine²⁹⁸

Cinq des quarante-deux passagers de l'avion d'*Iberia* qui est parti de Madrid le 14 juillet 1962 ont été pris en charge d'office par les autorités sanitaires cubaines à l'arrivée. Quatre ont été retenus parce qu'ils n'avaient pas de certificat de vaccination à jour et une autre femme a été hospitalisée parce qu'elle présentait une varicelle en phase d'incubation²⁹⁹. Pour *ABC*, mais aussi pour un journal conservateur d'Amérique latine comme le *Panamá América*, cet incident était une preuve incontestable d'une volonté cubaine de gêner le fonctionnement de la ligne d'*Iberia*³⁰⁰. Leur grille de lecture anticomuniste commune réduisait toute action provenant de Cuba à une manœuvre de « rojos » contre l'Espagne nationale-catholique. Ce n'était pas du tout l'avis de Pedro Salvador, directeur du département des Amériques du MAE, phalangiste de la première heure et ancien combattant de la *División Azul*³⁰¹. Le premier contact entre Manuel Jiménez Quilés, le nouveau directeur général de la presse au Ministère de l'Information et du Tourisme et Pedro Salvador a eu trait au traitement médiatique des « supposées difficultés » d'*Iberia* à La Havane. Pedro Salvador lui a assuré que les autorités cubaines avaient agi avec « flexibilité » dans cette affaire. Selon les normes sanitaires internationales, elles auraient en effet été en droit de procéder à l'internement de l'équipage et des passagers, une fois avéré le cas de varicelle. Il a ajouté par ailleurs qu'il ne fallait pas s'étonner de l'attitude des autorités cubaines qui venaient juste de sortir d'une étape de « manœuvres dirigées contre leur pays » par les États-Unis et des pays d'*Hispanoamérica* pour les expulser de l'Organisation Mondiale de la Santé³⁰². Cet exemple nous donne à voir un nouvel aspect où le rôle de l'aviation comme mise en relation internationale intervient, celui des relations sanitaires entre deux pays³⁰³. A un autre niveau d'analyse, on observe la disjonction entre

²⁹⁸ Cet exemple n'est pas tiré du témoignage de Pedro Ruiz mais d'autres sources.

²⁹⁹ « Episodio desagradable en el aeropuerto de La Habana con los pasajeros españoles de un avión de « Iberia », *ABC*, édition de Madrid, 21 juillet 1962, p. 29.

³⁰⁰ « Entorpecidos los vuelos de Iberia a Cuba », *Panamá América*, 23 juillet 1962. Le manque de sérieux du journal est visible dans le fait que la « varicelle » se transforme en « variole » dans ses colonnes.

³⁰¹ Il s'agit d'un corps de volontaires espagnols envoyé par Franco pour combattre sur le front russe au sein de la Wehrmacht en 1941-1943.

³⁰² Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud) à Manuel Jiménez Quilez (directeur général de la presse au Ministère de l'Information et du Tourisme), 1^{er} août 1962, AMAEE-R-6850-42.

³⁰³ Pour clore cette petite histoire nous pouvons signaler la lettre du directeur de l'hôpital où a été soignée la patiente espagnole, quelques jours après sa sortie. Elle se termine ironiquement de cette façon : « Se vacciner est un devoir révolutionnaire ». C'est l'envers de l'exemple de la réaction de Pedro Ruiz sur le « technicien socialiste » qui montre aussi la politisation à outrance des relations entre Cubains et Espagnols à Cuba en 1962. Voir : Roberto González (directeur de l'hôpital anti-infectieux « Las Infantas ») à Marcial Rodríguez Cebral (consul général d'Espagne à La

les versions publiques d'une affaire qui apparaissent dans la presse et l'analyse qu'en a faite un diplomate du palais Santa Cruz.

Tous les incidents précédents ont un caractère relativement anecdotique et contingent. Pourtant, Pedro Ruiz leur a donné la même place que les mesures gouvernementales qui ont changé complètement l'organisation des vols d'*Iberia* à Cuba. Celles-ci affectaient *Iberia* mais surtout les clients de la compagnie.

4.5. Des mesures qui bouleversent l'émigration par voie aérienne

A partir de mars 1961, le gouvernement cubain a obligé les Cubains qui voulaient quitter l'île par les vols d'*Iberia* à acheter des billets aller et retour. Le montant qui correspondait au billet retour était bloqué au *Banco Nacional de Cuba* tant qu'il n'était pas utilisé. La somme était donc captée par le gouvernement cubain dans presque tous les cas puisque tous ces mouvements de sortie étaient des émigrations définitives³⁰⁴. Cette mesure était en contradiction avec la signature du « *modus vivendi financiero et de pagos* » du 23 septembre 1959 entre les deux gouvernements. Les candidats à l'émigration en étaient les premières victimes mais elle portait aussi préjudice à *Iberia*. Le gouvernement cubain montrait que la « tragédie humaine » de l'émigration de masse pour ceux qui sont partis et pour ceux qui sont restés était un phénomène dont il fallait malgré tout tirer profit. Un profit financier, au sens premier du terme. En septembre 1962, Pedro Ruiz estimait que cent vingt mille dollars correspondant aux billets « retour » avaient été bloqués depuis mars 1961. Il a ajouté à cela deux cents mille dollars de retard de transfert des billets vendus par *Iberia* dont les sommes n'avaient pas été versées à l'IEME par la Banque de Cuba.

A cause de ces problèmes financiers, *Iberia* aurait envisagé de ne pas augmenter les fréquences des vols à l'été 1961 comme elle le faisait habituellement, voire de supprimer la ligne en mai 1961³⁰⁵. Il est tout à fait intéressant de noter le parallélisme naissant entre la Cuba des années 1961-1962 et l'Espagne des années 1946-1951 en matière de transfert de devises vers l'étranger³⁰⁶.

Havane), juillet 1962, AMAEE-R-6850-42.

³⁰⁴ Normes de la Banque Nationale de Cuba, 8 mai 1961, AMAEE-9979-3.

³⁰⁵ Note de la direction de relations économiques sur « l'état actuel des communications maritime-aériennes entre l'Espagne et Cuba », 5 mai 1961, AMAEE-R-7108-11 et note de Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud) pour Fernando María Castiella, 25 mai 1961, AMAEE-6579-22.

³⁰⁶ Un autre versant de cette mise en équivalence des situations a été le parallélisme entre l'isolement international de l'Espagne imposé par la « communauté internationale » naissante au sortir de la guerre, dont l'étape culminante a été la

Leur situation de « mise au ban » de la société internationale a entraîné une pénurie de devises qui s'est traduit dans des pratiques commerciales agressives de rétention des montants de la vente des billets de transport aérien.

Le 14 septembre 1961, le gouvernement cubain a demandé l'annulation unilatérale de plusieurs milliers de billets déjà vendus par les compagnies maritimes et aériennes. Le ministère de l'Intérieur a demandé aux compagnies de rendre l'argent. A partir de ce moment, pour pouvoir sortir de Cuba, il fallait un permis du commissariat de police local utilisable pour une semaine à La Havane ou dix jours dans le reste de l'île³⁰⁷. Cette mesure qui prétendait « corriger la spéculation » sur les ventes de billets a été présentée comme une simple modification de la législation existante. C'était une mesure de police, de contrôle de l'émigration, mais elle n'était pas dirigée contre *Iberia*. Elle a causé beaucoup de préoccupation chez les diplomates espagnols. Pour Juan Ramón Parellada elle allait surtout rendre « quasiment impossible aux citoyens espagnols de partir de Cuba »³⁰⁸. A partir de ce moment, les diplomates espagnols ont dû négocier un « quota » de citoyens espagnols dans chaque vol d'*Iberia*. Tous ceux qui avaient acheté des billets pouvaient partir mais c'était la police cubaine qui fournissait la liste chaque semaine de ceux qui, ayant payé leurs billets, étaient autorisés à quitter le territoire cubain. En décembre 1961, cette mesure coercitive de contrôle de l'émigration a pris la forme du permis de sortie du territoire appelé plus tard à Cuba « tarjeta blanca »³⁰⁹. D'une certaine façon, *Iberia* n'était affectée qu'à la marge par ces mesures du gouvernement cubain qui restreignaient surtout les déplacements des citoyens cubains et autres résidents dans l'île. C'est eux qui étaient les grands perdants de ces nouvelles normes. Cela ne préoccupait guère Pedro Ruiz qui était d'abord le représentant de sa délégation d'*Iberia* à La Havane puis de la compagnie mais certainement pas des intérêts espagnols.

Nous pouvons retenir qu'il n'y a pas eu de politique cubaine délibérée de nuire aux activités d'*Iberia*. La compagnie n'a pas été directement l'objet de politiques spécifiques mais elle a été prise dans le durcissement des conditions migratoires pour quitter le sol cubain. La question principale

fermeture de la frontière avec la France en 1946-1948 assortie d'une période de « retrait des ambassadeurs » de Madrid et le blocus d'inspiration états-unienne contre Cuba à partir de 1962. Les secteurs espagnols qui développaient cette comparaison exprimaient ainsi leur solidarité sentimentale avec Cuba contre les politiques d'isolement imposées de l'extérieur.

³⁰⁷ « Nuevas normas para poder abandonar el país. Expulsión de religiosos y retención del buque “Covadonga”. Protesta de nuestro encargado de negocios. » Dépêche UPI, transmise par l'OID, 14 septembre 1961, RAH-FC-7-3-1459 et « The Cuban Government canceled today more than 15,000 tickets for air passage held by Cubans trying to get to the United States », *New York Times*, 14 septembre 1961.

³⁰⁸ Télégramme n°39 de Juan Ramón Parellada (consul général à La Havane) à Fernando María Castiella, 15 septembre 1961, RAH-FC-7-3-1459.

³⁰⁹ C'est ce même permis de sortie du territoire dont le gouvernement cubain a annoncé la suppression pour janvier 2013.

qui s'est posée à *Iberia* pendant les trois premières années de la « Révolution » n'était pas celle suggérée par Pedro Ruiz (faire face à des mesures cubaines hostiles) mais bien celle de l'organisation des départs vers l'Espagne, en particulier des retours des Espagnols, qui étaient une priorité du MAE.

5. « Rentrer en Espagne » par avion (1960-1962)

Malgré des problèmes non négligeables de fonctionnement, la ligne d'*Iberia* à La Havane s'est maintenue pour des raisons politiques et « humanitaires », en particulier pour fournir un moyen de sortie sûr, rapide et national aux Espagnols qui désiraient quitter Cuba. Comme nous l'avons vu, à partir de 1959-1960, de nombreux Espagnols et descendants d'Espagnols résidant à Cuba³¹⁰ ont décidé de rentrer en Europe pour différentes raisons. Nous ne reviendrons pas ici sur la situation de la colonie espagnole de Cuba au début de la « Révolution » ni sur les raisons du retour en Espagne d'une grande partie de ces ressortissants. Ce qui nous intéresse, ce sont les modalités d'organisation de ces « rapatriements » du point de vue d'*Iberia*.

A un niveau très élevé au gouvernement espagnol, on a tenté de trouver des solutions humanitaires de rapatriement aux sujets qui le souhaitaient. Le ministre de l'Air, préoccupé par le sort de ses compatriotes qui n'avaient pas les moyens de payer les billets d'*Iberia*, a proposé un arrangement à Luís Carrero Blanco. Comme *Iberia* dépendait de l'INI qui était de la compétence directe de la présidence du gouvernement, José Díaz de Lecea s'était adressé au sous-secrétaire de la présidence³¹¹. Selon lui, on pourrait mettre à disposition gratuitement les places vides dans les vols entre La Havane et Madrid aux membres de la Colonie espagnole les plus modestes qui souhaitaient rentrer en Espagne. Malgré l'accord d'*Iberia* et de Luís Carrero Blanco, il semblerait que ce système n'ait pas été mis en place pour longtemps puisque les mouvements de départs de Cuba se sont accélérés de telle sorte qu'il n'y avait plus de places vides à répartir dans les avions d'*Iberia*³¹². Cette préoccupation générale pour le rapatriement des Espagnols a été rapidement

³¹⁰ Le concept d' « espagnol » utilisé par l'administration de Madrid pour qualifier les Espagnols et descendants d'Espagnols vivant à Cuba mériterait une étude historique pour mettre au clair qui était espagnol à Cuba en 1959 et qui était considéré comme tel. La réponse n'est pas évidente comme le montrent les chiffres très différents qui circulaient à l'époque sur la taille de la « colonie espagnole » de Cuba, souvent entre 40 000 et 100 000.

³¹¹ José Rodríguez Díaz de Lecea (ministre de l'Air) à Luís Carrero Blanco (sous-secrétaire de la Présidence), 27 décembre 1960, AHEA *956/6.

³¹² Luís Carrero Blanco (sous-secrétaire de la Présidence) à José Rodríguez Díaz de Lecea (ministre de l'Air), 16 janvier 1961, AHEA *956/6.

dépassée en 1961 par un problème urgent qui concernait un secteur bien particulier de la colonie espagnole de Cuba : l'évacuation du clergé espagnol. Les relations entre le gouvernement cubain et l'Église avaient en effet atteint un stade proche de l'affrontement. Cela a entraîné le départ de la quasi-totalité du clergé étranger de Cuba, qui était composé en grande majorité de religieux espagnols.

La MAE avait donné des instructions à *Iberia* pour qu'elle réserve en priorité des places aux religieux espagnols qui souhaitaient rentrer dans la Péninsule sans affréter un avion de façon exceptionnelle. Cette dernière solution aurait eu l'inconvénient d'« augmenter la préoccupation parmi les religieux » et d'intensifier les accusations contre les « clercs espagnols contre-révolutionnaires »³¹³. Mais les événements se sont accélérés au second semestre 1961 dans le contexte de la Baie des Cochons et de la proclamation du caractère socialiste de la « Révolution ». Le discours de Fidel Castro du 1^{er} mai a par exemple invité les religieux qui ne voulaient pas se soumettre à la nationalisation de l'enseignement à faire leurs valises. Le consul à La Havane a demandé l'utilisation de moyens de transport spéciaux pour réaliser une évacuation rapide et totale du clergé étranger qui était « surveillé et en danger » à Cuba³¹⁴. Selon le chargé d'affaires espagnol, tous les religieux qui voulaient et pouvaient partir vers un autre pays d'Amérique l'avaient fait ou étaient sur le point de le faire. D'autre part, la CIA aurait de nouveau refusé de fournir ces moyens d'évacuation vers les États-Unis. La dernière solution était l'Espagne. Un accord entre les maisons mères et la *Transatlántica* pour rapatrier les religieux en Espagne avait été trouvé³¹⁵. C'est ainsi que la majorité des évacuations se sont faites par la voie maritime. Il est difficile de revenir en détail sur le processus de départ des religieux de Cuba, qui est relativement méconnu même s'il est souvent évoqué. Pour donner un ordre d'idée, nous pouvons donner quelques chiffres qui donnent un bilan statique de la présence de religieux à Cuba en 1959 puis en 1962. Début 1959, il y avait 240 prêtres séculiers à Cuba dont seulement 95 étaient cubains et 430 prêtres réguliers dont seulement 30 étaient cubains. En 1962, il n'y avait plus que 100 prêtres séculiers et 120 prêtres réguliers. Dans les ordres féminins, en 1959, il y avait 2225 nonnes dont seulement 556 étaient cubaines, en 1962 il n'en restait plus que 191 au total³¹⁶. Une grande majorité de ceux qui ont quitté Cuba sont entrés en

³¹³ Note d'information de la Direction d'Amérique centrale et du Sud, 15 décembre 1960, AMAEE-R-5952-11, cité in PAZ SÁNCHEZ Manuel de, *Zona de guerra. España y la Revolución cubana (1960-1962)*, Santa Cruz de Ténérife, Centro de la cultura canaria, 2001, p. 110.

³¹⁴ « Nuestro encargado de negocios en La Habana reitera la urgencia de evacuar cuanto antes a los religiosos españoles », télégramme n°138 d'Eduardo Groizard (chargé d'affaires a.i à La Havane) à Fernando María Castiella, 9 mai 1961, RAH-FC-6-4-1354-4. Eduardo Groizard avait même proposé que tous les religieux étrangers soient envoyés en Espagne.

³¹⁵ « Repatriación gratuita única solución para varios centenares religiosos españoles que se encuentran en Cuba », télégramme n°163 de Miguel Cordoní (chargé d'affaires à La Havane) à Fernando María Castiella, juin 1961, RAH-FC-7-1-1381-11.

³¹⁶ TORREIRA CRESPO Ramón, *La iglesia católica en la primera oleada migratoria cubana*, La Havane, Editora

Espagne par voie maritime. La voie aérienne a toutefois été utilisée également dans une moindre mesure.

Nous rappelons qu'*Iberia* avait bien envisagé de supprimer de manière temporaire la ligne de Cuba pour des raisons financières courant 1961. Mais la nécessité d'aider au rapatriement des religieux espagnols a incité le MAE à maintenir la ligne. La situation était bien résumée ainsi dans un document où le MAE défendait sa vision « politique » et « humanitaire » de la situation contre les critères « commerciaux » d'*Iberia* :

« En prenant en compte qu'il reste encore de nombreux religieux et prêtres espagnols en attente de l'évacuation, on suggère que la suppression du service aérien avec La Havane se dilate d'au moins un mois, pour que les religieux et les laïcs qui se voient obligés d'utiliser les services d'*Iberia*, puissent continuer à le faire. L'évacuation des religieux s'effectue, principalement, par voie maritime, mais il ne faut pas écarter que dans certain cas d'urgence il soit nécessaire d'employer la méthode la plus rapide d'évacuation, qui serait la voie aérienne et dans ce cas ce serait naturellement la compagnie *Iberia* qui serait spécialement sollicitée»³¹⁷.

Revenons sur la préparation du seul vol affrété exclusivement par *Iberia* pour le rapatriement d'un groupe de religieux espagnols. Il s'agissait d'un groupe de soixante-quatorze « Hermanas de los Ancianos Desamparados ». Le consul général d'Espagne à Cuba a appuyé la demande de la maison mère et réitéré au MAE le besoin d'envoyer un avion pour évacuer ces soixante-quatorze religieuses « malades »³¹⁸. Comme les vols réguliers d'*Iberia* La Havane-Madrid étaient déjà pleins et qu'*Iberia* ne disposait pas d'appareil pour faire l'aller-retour à Cuba, il fallait annuler une liaison transatlantique pour utiliser un avion « Superconstellation ». Le ministre Castiella est intervenu personnellement pour qu'on fasse le nécessaire :

« Parmi les demandes d'évacuation qui nous arrivent de Cuba il y a celle d'un groupe de 74 religieuses « Hermanas de los Ancianos Desamparados », qui, parce qu'elles sont malades, ou très âgées, et parce qu'elles n'ont plus de logement, dont elles ont été dépouillées, doit être satisfaite avec priorité. (...). Parce qu'il s'agit d'un cas d'humanité et parce que j'estime opportun accéder à leur demande, pour que le reste de religieux et religieuses qui résistent à Cuba se sentent protégés par l'État et en fin parce que c'est une mission de ce ministère de donner la protection nécessaire aux Espagnols qui résident à l'étranger, je vous prie de donner à *Iberia* l'autorisation correspondante pour qu'elle puisse organiser le voyage, sous la

Política, 2005, p. 25. Il utilise des chiffres tirés de : JOVER MARIMÓN Mateo, «The Church» in MESA-LAGO Carmelo (Éd.), *Revolutionary Change in Cuba*, Pittsburgh, Presses de l'Université de Pittsburgh, 1971, p. 402 et GÓMEZ-TRETO, *La iglesia católica durante la construcción del socialismo*, La Havane, Departamento Ecuménico de Investigaciones, 1994, pp. 20-21, 48 et 51.

³¹⁷ Note de la direction d'Amérique centrale et du Sud pour Fernando María Castiella, 25 mai 1961, AMAEE-R-6579-22.

³¹⁸ Télégramme n°77 de Juan Ramón Parellada (consul général d'Espagne à La Havane) à Fernando María Castiella, 13 juin 1961, RAH-FC-7-1-1390-1.

responsabilité économique de la Congrégation»³¹⁹.

Ce paragraphe ainsi que la suite de la correspondance entre les autorités espagnoles nous permet de dégager plusieurs caractéristiques de cette évacuation. Il s'agit d'un rapatriement à la demande de la congrégation. Il a un caractère exceptionnel d'urgence et a été suivi de près par le ministre Castiella, ce qui n'est le cas d'aucun autre rapatriement par voie maritime³²⁰. C'est une affaire de prestige et d'honneur pour l'Espagne que de pouvoir rapatrier ces « résistantes » par ses propres moyens. Le voyage s'est toutefois fait aux frais de la maison mère, ce qui a retardé l'organisation du vol³²¹. Un avion de la ligne du Río de Plata a été réquisitionné pour aller chercher les religieuses à Cuba³²². Ce sont finalement soixante-treize « Hermanas de los Ancianos Desamparados », six « Hijas de la Caridad », deux « Siervas de María » et deux pères carmélites qui sont rentrés en Espagne le 19 juillet 1961, un mois et dix jours après le début des démarches administratives pour organiser le rapatriement³²³.

Cet épisode est complètement méconnu de l'historiographie de l'Église catholique à Cuba. C'est le seul rapatriement collectif de religieux espagnols par avion. L'épisode le plus rapporté de l'affrontement entre le pouvoir révolutionnaire cubain et l'Église en 1961 est l'expulsion de cent trente et un religieux le 17 septembre 1961 à bord du « Covadonga ». Ces religieux ont pour la plupart été arrêtés de manière totalement arbitraire et déportés dans ce bateau. C'est un des seuls exemples de départ collectif de religieux sous contrainte de la force, c'est-à-dire d'expulsion proprement dite. Cette expulsion *manu militari* est un des exemples conventionnels pour illustrer la persécution religieuse à Cuba en 1961. Mais l'événement n'a jamais été étudié à fond d'un point de vue historique. On peut signaler par exemple les vives réactions du gouvernement canadien contre l'expulsion de sept religieux de nationalité canadienne dans le « Covadonga ». Le gouvernement cubain a alors présenté ses excuses à ses partenaires d'Ottawa et a proposé d'offrir un vol retour aux missionnaires via la *Cubana de Aviación*³²⁴. A ce moment, les liens entre les compagnies aériennes

³¹⁹ Fernando María Castiella à Manuel Martínez Merino (directeur général de l'aviation civile), 9 juin 1961, RAH-FC-7-1-1390-1.

³²⁰ Télégramme de Fernando María Castiella à Miguel Codormí (chargé d'affaires à La Havane), 23 juin 1961, RAH-FC-7-1-1390-1 et « Para la evacuación de Cuba de 74 religiosas españolas », télégramme n°86 de Fernando María Castiella à Miguel Codormí, 5 juillet 1961, RAH-FC-7-2-1405-3.

³²¹ Fernando María Castiella à Manuel Martínez Merino (directeur général d'aviation civile), 8 juillet 1961, RAH-FC-7-2-1408-7.

³²² Fernando María Castiella à César Gómez Lucía (directeur général d'Iberia), 10 juin 1961 et Manuel Martínez Merino (directeur général d'aviation civile) à Fernando María Castiella, 13 juin 1961, RAH-FC-7-1-1390-1.

³²³ « Llegada de religiosas expulsadas de Cuba », *La Vanguardia*, 19 juillet 1961, p. 4 et « Unas monjas expulsadas de Cuba nos hablan de aquel país », *La Vanguardia*, 20 juillet 1961, p. 5.

³²⁴ « La representación cubana en Madrid abonará el regreso a Cuba de los sacerdotes canadienses expulsados y que, tras protesta de Ottawa, el Gobierno castrista se ve obligado a readmitir », note n° 123 de la direction d'Amérique du Nord à Ramón Sedó (directeur général de politique étrangère), 26 septembre 1961, AMAEE-R-7-3-1462-10. Nous ne savons pas si l'offre s'est concrétisée, ni s'il agissait d'un retour au Canada ou à Cuba. Les sept prêtres missionnaires du

et les gouvernements respectifs semblaient se renforcer de telle sorte que l'équation *Iberia* égale Espagne et *Cubana de Aviación* égale Cuba était publiquement admise même si dans les faits les choses étaient plus complexes. Cela est bien visible dans le cas d'*Iberia*. Dans un article de *L'Osservatore Romano*, l'organe de presse officiel du Vatican, l'ambassadeur d'Espagne au Saint-Siège a eu la désagréable surprise de constater qu'« on arrive à une regrettable confusion quand il est écrit dans l'article que les religieux ont été transportés par des navires et des avions préparés par le gouvernement cubain »³²⁵. Même dans l'adversité, avec le coup dur de la fin programmée de la présence missionnaire espagnole à Cuba, les diplomates espagnols cherchaient à revendiquer la capacité de l'Espagne très catholique à organiser le retour de ses serviteurs de Dieu via la compagnie nationale, *Iberia*.

Les vols de retour de citoyens espagnols affectés à divers degrés par les mesures du gouvernement révolutionnaire cubain se sont remplis peu à peu au fur et mesure que la « Révolution » se radicalisait. Certains secteurs plus emblématiques de la colonie espagnole comme les membres du clergé ont donné lieu à des efforts particuliers de la diplomatie espagnole en relation avec *Iberia*, parfois malgré celle-ci, pour trouver des solutions pour faciliter le retour en Espagne. Jusqu'à octobre 1962, les « La Havane-Madrid » étaient surtout des vols pour des Espagnols, avant que Madrid ne devienne une destination d'étape pour de nombreux candidats cubains à l'émigration aux États-Unis.

Québec étaient : Ivan Labelle Lagarde, Guy Rivard Chabot, Harry Smith Dupuis, Louis Gerard Campagna, Jacques de Cherrete, Claude Laquerre et Horace Gauvin.

³²⁵ Francisco Gómez de Llano (ambassadeur auprès du Saint Siège) à Fernando María Castiella, 22 septembre 1961, AMAEE-R-6513-55. L'article en question : R. M., « Confidiamo ancora », *L'Osservatore Romano*, 22 septembre 1961, p. 1.

Conclusion

Entre 1958 et 1962, le grand défi des compagnies aériennes a été de s'adapter à des bouleversements qui ont eu lieu à Cuba (d'ordre interne pour la *Cubana de Aviación* et d'ordre externe pour *Iberia*), pendant cette première phase de la « Révolution » tandis que la structure de demande de transport de passagers entre La Havane et Madrid était aussi radicalement modifiée par la progression de la « Révolution ». En prenant soin de ne pas suivre le récit, mythique ou apocalyptique, de cette entité abstraite qu'on nomme « Révolution » nous avons néanmoins retrouvé nombre des grands moments de transformation qu'on subsume sous cette appellation. Les changements qui ont eu lieu dans les communications aériennes entre Madrid et La Havane peuvent être qualifiés de révolutionnaires par rapport à la période de stabilisation précédente (1951-1958). Toutefois il n'y a pas eu de volonté politique de révolutionner les communications entre l'Espagne et Madrid du côté cubain. Les changements décrits dans cette partie sont le fruit de la « Révolution » et des réactions nationales et internationales aux directions qu'a prises la nouvelle Cuba. Aux trois niveaux que nous avons définis, nous pouvons signaler les traits majeurs des évolutions en cours sur la période. Dans le domaine de l'organisation des vols, les communications aériennes se sont caractérisées par une croissante désorganisation (départ des pilotes, manque de matériel, incertitude sur les routes aériennes chez la *Cubana de Aviación* et problème de paiement des billets, de contrôle policier puis de saturation progressive des réservations chez *Iberia*). Dans le cas de la *Cubana de Aviación*, cela a entraîné la suspension provisoire de la ligne de Madrid en décembre 1961. En ce qui concerne les usages de l'avion, il faut retenir l'inversion de la tendance « migratoire » entre l'Espagne et Cuba. D'une période où le bilan des vols montre le maintien d'une émigration espagnole vers Cuba entre 1946 et 1960³²⁶ on assiste ensuite à partir de 1960 à une accélération des « retours » en Espagne jusqu'à atteindre le plafond permis par les avions d'*Iberia*. Enfin, au niveau des représentations, les deux compagnies nationales ont renforcé leur image de *compañía de bandera*. L'image dominante d'*Iberia* à Cuba était celle de la compagnie du régime de Franco tandis qu'en Espagne la *Cubana de Aviación* est passée rapidement de l'image de la compagnie du régime de Batista à celle de la Cuba communiste.

³²⁶ José Antonio Vidal a évoqué l'arrivée de 375 Galiciens à Cuba lors des deux premières années de la « Révolution » (contre 3711 entre 1952 et janvier 1959), VIDAL RODRÍGUEZ José Antonio, *La emigración gallega a Cuba : trayectos migratorios, inserción y movilidad laboral. 1898-1968*, Madrid, CSIC, 2005, p. 111.

DEUXIÈME PARTIE

**Des vols entre l'Espagne et Cuba après
octobre 1962 ?**

Introduction

Le « maintien » de la ligne d'*Iberia* à Cuba pendant les années 1960 est un leitmotiv des travaux qui traitent des rapports entre l'Espagne franquiste et la Cuba castriste. Le propos n'a toutefois jamais été développé. La réalité des vols n'a jamais été étudiée en soi. A une exception près, personne n'a consacré plus d'une page à cette question³²⁷. Nous remarquons que l'évocation du rôle d'*Iberia* dans la dynamique des relations triangulaires entre l'Espagne, Cuba et les États-Unis a toujours une fonction bien précise dans l'argumentation de ces textes. Cela permet toujours d'illustrer une thèse supposée paradoxale sur la position de l'Espagne dans ses relations avec les États-Unis et /ou Cuba. Mais de quoi *Iberia* est-elle l'exemple ?

Les vols d'*Iberia* à Cuba seraient d'abord la preuve de la résistance espagnole au blocus imposé par les États-Unis contre Cuba, alors que Madrid était un allié dépendant de Washington³²⁸. A ce titre, le cas d'*Iberia* est souvent cité par des auteurs très conservateurs voire ouvertement néofranquistes comme une preuve du pragmatisme (par rapport à Cuba) et du nationalisme (par rapport aux États-Unis) de la politique étrangère espagnole dans les années 1960³²⁹. En ce qui concerne la politique de blocus, l'unanimité a quasiment été de mise : *Iberia* n'aurait pas participé au blocus nord-américain contre Cuba puisque la ligne de La Havane s'est maintenue malgré les pressions pour la faire suspendre. Morris Morley a bien montré comment *Iberia* est devenue une cible privilégiée du Département d'État dans sa politique d'extension du blocus des transports à ses alliés occidentaux³³⁰. Les implications politiques du maintien de la ligne pour Cuba et l'Espagne pourraient être bien plus importantes qu'on le croit au premier abord. En maintenant la seule ligne

³²⁷ DEL HOYO BARBOLLA Ana, *Relaciones político-diplomáticas entre España y Estados Unidos (1963-1970)*, thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Juan Pablo Fusi, Université Complutense de Madrid, 2006, pp. 132-138.

³²⁸ Sur la question des relations politiques entre l'Espagne et les États-Unis sous Franco les travaux d'Ángel Viñas sont une référence. Voir en particulier : VIÑAS Ángel, *En las garras del águila : los pactos con Estados Unidos, de Francisco Franco a Felipe González*, Barcelone, Crítica, 2003, 619 p.

³²⁹ Par exemple : PAYNE Stanley, *The Franco regime, 1936-1975*, Madison, University of Wisconsin Press, 1987, p. 531 et SUÁREZ FERNÁNDEZ Luís, *Franco*, Barcelone, Ariel, 2005, p. 574.

³³⁰ MORLEY Morris H., *Imperial state and revolution : the United States and Cuba, 1952-1986*, New York, Cambridge University Press, 1987, p. 209.

aérienne qui reliait l'Europe de l'Ouest à Cuba, Alistair Hennessy pense que « l'Espagne (...) a contribué à la survie du régime de Castro »³³¹. Pour Silvia Enrich : « l'Espagne a défié le blocus économique décrété par le gouvernement des États-Unis contre le régime castriste »³³². Chaque historien a insisté sur des aspects différents du rôle d'*Iberia* dans le blocus selon les besoins de sa démonstration. *Iberia* a été investie d'un rôle réel et symbolique dans l'histoire politique du blocus contre Cuba. Mais cette centralité est à relativiser si on fait appel à des travaux qui n'ont pas adopté une perspective d'histoire espagnole ni cubaine. Une étude de géographie des transports des Caraïbes a par exemple complètement minoré le rôle de la ligne d'*Iberia* dans le réseau cubain de transport international. Jean-Pierre Chardon a défendu la thèse que les États-Unis avaient imposé une « quarantaine » à Cuba dans son environnement immédiat. Les connexions maritimes et aériennes avec ses partenaires historiques régionaux ont effectivement été coupées. Cuba aurait été « dérégionalisée » et « décaribéanisée » jusqu'en 1975³³³. A partir de 1962, le salut serait venu de la mise en relation avec un nouvel espace socio-économico-politique très éloigné : l'Europe de l'Est. Dans son modèle, la ligne *Iberia* n'apparaît plus comme la brèche occidentale dans le blocus de l'île puisque son existence est simplement passée sous silence³³⁴.

Dans cette partie nous étudierons la permanence des communications aériennes entre l'Espagne et Cuba, surtout à partir de l'exemple d'*Iberia*, dans un contexte où les contacts avec Cuba étaient devenus un problème de politique internationale à partir de l'automne 1962. Nous chercherons à identifier de façon précise les forces, nouvelles et anciennes, qui ont pesé pour et contre le maintien des vols d'*Iberia* à Cuba, leurs arguments et leurs effets sur la réalisation des vols. Nous voulons ouvrir la boîte noire et étudier dans le détail les conditions du maintien des communications aériennes entre l'Espagne et Cuba et apporter des éléments précis sur les prises de décision à ce sujet. Des énoncés simplificateurs, comme celui d'Anne Georgie Geyer, qui fait du général Franco l'homme qui a décidé de laisser « sa propre compagnie » aller à Cuba, appellent sans doute une révision³³⁵.

En 1962, la politique d'isolement de Cuba par le gouvernement des États-Unis s'est

³³¹ HENNESSY Alistair, « Spain and Cuba : An Enduring Relationship » in WIARDA Howard. J (Dir.), *The Iberian-Latin American connection. Implications for US Foreign Policy*, Washington, Boulder Wetview Press, 1986, p. 363.

³³² ENRICH MARCET Silvia, *Historia diplomática entre España e Iberoamérica en el contexto de las relaciones internacionales (1955-1985)*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1989, p. 127.

³³³ CHARDON Jean Pierre, *Géographie des transports maritimes et aériens du bassin caribéen*, thèse de doctorat de géographie sous la direction de Guy Lasserre, Bordeaux III, 1984, p. 744.

³³⁴ CHARDON Jean Pierre, *L'avion dans les Antilles : géographie des transports aériens des îles de la Caraïbe*, Talence, Centre de Recherche sur les îles de la Caraïbe, 1987, p. 17.

³³⁵ GEYER Anne Georgie, *Guerrilla prince : the untold story of Fidel Castro*, Kansas City, Andrews McMeel Publishing, 2001[1991], p. 332.

radicalisée avec la proclamation de l'embargo total avec l'île en février et l'exclusion de Cuba de l'OEA qui a supposé la suppression des liens aériens avec tous les pays du continent sauf le Mexique et le Canada³³⁶. A partir de septembre 1962, le Département d'État des États-Unis a commencé une politique de *blacklist* des navires marchands qui allaient à Cuba pour boycotter ensuite leur passage aux États-Unis. C'est dans ce contexte que le Département d'État a commencé à se préoccuper de l'existence des lignes d'*Iberia* et de la *Transatlántica* à Cuba. L'analyse du gouvernement nord-américain relevait que la balance des invisibles du commerce hispano-cubain contribuait à alimenter le gouvernement de Cuba en devises et donc participait à sa survie. Cela était en contradiction avec sa politique qui visait à renverser le gouvernement révolutionnaire en l'isolant de la scène internationale pour l'asphyxier. Après avoir montré que Cuba obtenait des sommes marginales par cette voie, le directeur des relations économiques du MAE a rétorqué que :

« La disponibilité obtenue par le Gouvernement Cubain en monnaie convertible grâce aux services maritimes et aériens espagnols, ne semble pas être payée cher si, grâce à eux, on arrive à maintenir une brèche ouverte par laquelle de nombreux Espagnols et parents d'Espagnols peuvent sortir de ce pays, sans quoi il resteraient enfermés dans des murailles similaires à celles de Berlin »³³⁷.

Le décor était planté au niveau de l'argumentation du Département d'État et de la contre-argumentation du MAE sur l'existence de vols entre Cuba et l'Espagne. Mais le fonctionnaire espagnol ne pouvait pas deviner que son invocation rhétorique de la crise de Berlin prendrait tout son sens quelques jours plus tard avec la « crise de Cuba » d'octobre 1962.

³³⁶ SHREIBER Anna P, « Economic Coercion as an Instrument of Foreign Policy : US Economic Measures Against Cuba and the Dominican Republic », *World Politics*, Vol. 25, n°3, 1973, pp. 387-413.

³³⁷ Faustino Armijo Gallardo (directeur général des relations économiques) à Ramón Sedó (directeur général de politique étrangère), 22 septembre 1962, AMAEE-R-7823-41.

Chapitre III

La double interruption des vols d'*Iberia* à La Havane (octobre 1962-février 1963) et ses conséquences

Introduction

La double période d'interruption des vols d'*Iberia* à La Havane entre octobre 1962 et février 1963 a été une situation exceptionnelle à tous les égards. Cuba a été en octobre 1962 le théâtre de la plus grave crise de la Guerre Froide. Nous ne reviendrons pas sur les aspects généraux de cette « crise de Cuba » qui ont été largement étudiés par ailleurs³³⁸. Nous nous intéressons, une fois de plus, à un objet historique vierge : le transport aérien à Cuba au moment de la crise des missiles et dans les mois qui l'ont immédiatement suivie. Techniquement, l'espace aérien cubain était au cœur de la confrontation entre les deux superpuissances. Les vols d'*Iberia* à Cuba ne pouvaient pas ne pas être affectés par la crise des missiles. A un premier niveau d'analyse, l'objectif de ce chapitre est d'éclairer les processus qui ont abouti à la double interruption des vols d'*Iberia* à Cuba. Mais cette période est d'autant plus intéressante qu'elle correspond à un moment où la *Cubana de Aviación* n'assurait plus le service de Madrid et où les liaisons maritimes régulières de la *Transatlántica* ont également été interrompues. La première reprise des vols d'*Iberia* le 17 novembre 1962 a signifié la reprise générale du système des transports entre l'Espagne et Cuba, et dans une grande mesure, entre Cuba et le monde « non communiste ». Nous envisageons cette quasi-absence de communications entre l'Espagne et Cuba comme un cas limite qui nous renseigne

³³⁸ Nous signalons toutefois deux perspectives décentrées sur la crise de Cuba par rapport à la bibliographie dominante qui se focalise sur les aspects stratégiques et décisionnels dans le cadre de la Guerre Froide. Une synthèse des événements dans la dynamique des relations Cuba-États-Unis depuis les débuts de la « Révolution » dans DELMAS Claude, *De la Révolution à la Crise des fusées*, Bruxelles, Editions Complexes, 2006 [1983], 217 p et un chapitre sur les réactions espagnoles officielles à la crise des missiles : PAZ SÁNCHEZ Manuel de, « Cap. IX. El arte de la guerra », *Zona de guerra. España y la Revolución cubana (1960-1962)*, Santa Cruz de Ténérife, Centro de la cultura canaria, Taller de Historia, 2001, pp. 259-290.

en ombre portée sur l'existence même de ces communications. Cette expérience historique de l'absence est un champ d'expérimentation historiographique pour le chercheur. C'est précisément quand a été mis entre parenthèse le service d'*Iberia* à La Havane que nous pouvons mesurer ce qu'a signifié cette interruption et ce que signifiait d'habitude la « normalité » des communications aériennes entre les deux pays.

1. Deux interruptions et deux reprises des vols à La Havane

1.1. La première interruption : résultat de la fermeture de l'aéroport de La Havane

Les termes de la « quarantaine » décrétée par Kennedy le 22 octobre 1962 ne comportaient pas une interdiction de faire des vols commerciaux à Cuba. Les États-Unis ont bien réussi à empêcher des escales d'avions soviétiques en direction de Cuba dans les pays tiers³³⁹, mais il n'y a pas eu de blocus aérien global contre l'île au moment de la crise des missiles. Le « blocus » camouflé derrière l'euphémisme « quarantaine »³⁴⁰ était donc essentiellement naval. Ce sont les autorités cubaines qui ont décidé de fermer tous les aéroports de l'île au trafic commercial³⁴¹. Dans la conjoncture de la crise des missiles, il s'agissait d'un réflexe obsidional. Le 24 octobre 1962, on a communiqué aux compagnies étrangères qui opéraient régulièrement à La Havane que l'aéroport international José Martí était fermé *sine die*³⁴². Comme l'indiquait la dépêche de l'agence *EFE*, *Iberia* était concernée par cette mesure unilatérale au même titre que toutes les autres compagnies qui volaient à Cuba³⁴³. La rédaction d'*ABC* de Séville a préféré annoncer que le gouvernement

³³⁹ Par exemple au Canada ou dans des pays africains (grâce à la médiation de la France) voir KIRK John M. et McKENNA Peter, *Canada-Cuba Relations : the other good neighbor policy*, Gainesville, University Press of Florida, 1997, p. 18 et VAÏSSE Maurice (Dir.), *L'Europe et la crise de Cuba*, Paris, Armand Colin, 1993, p. 96.

³⁴⁰ Pour une réflexion cubaine sur la notion de « quarantaine » au regard du droit international, voir : D'ESTÉFANO PISANI Miguel, « La cuarentena y el derecho internacional », *Política Internacional*, n°4, octobre-décembre 1963, pp. 21-54.

³⁴¹ « US Congress, House, Committee on the Judiciary, Subcommittee n°1, "Study of Population, and Immigration Problems : Inquiry into the Selection, Security, Screenings, Admission, Emergency Care, and Resettlement of Cuban Refugees in the Unites States", Special Series, n°14, 88 the Cong, 1 st sess., 1963, p. 4 » cité in DOMINGUEZ Jorge I, « Cooperating with the Enemy? U.S Immigration policies toward Cuba » in MITCHELL Christopher (Dir.), *Western Hemisphere Immigration and United States Foreign Policy*, State College, University Press of Pennsylvania, 1992, p. 40.

³⁴² Télégramme n°67 de Jorge Taberna (chargé d'affaires à La Havane) à Fernando María Castiella, 24 octobre 1962, AMAEE-R-9979-3.

³⁴³ L'esprit de la dépêche a été repris dans : « Se cancelan las (sic) vuelos de Iberia a Cuba », *ABC*, édition de Madrid, 24 octobre 1962, p. 53 et « Iberia suspende sus vuelos a Cuba por una orden del Gobierno cubano », *La Vanguardia*, 24 octobre 1962, p. 10.

cubain avait « interdit » à *Iberia* de réaliser ses vols à La Havane³⁴⁴. Comme dans des cas précédents, la presse espagnole avait tendance à présenter n'importe quel obstacle au fonctionnement normal de la ligne de La Havane comme le fait de l'obstruction de la part du gouvernement cubain.

Pour reprendre les vols, les compagnies devaient solliciter une autorisation pour l'atterrissage qu'elles projetaient de faire et attendre la réponse des autorités cubaines. *Iberia* n'a pas tardé à se saisir de cette opportunité. Le jour même de l'annonce de la fermeture de l'aéroport, le délégué de la compagnie à Cuba a demandé à reprendre les vols pour le 4 novembre 1962. Nous ne savons pas si cette décision a été concertée avec l'ambassade espagnole ou la direction de la compagnie, mais elle mérite des commentaires. Il faut rappeler que le 24 octobre 1962, la crise des missiles était à son climax et nul ne pouvait prévoir son dénouement « pacifique ». On ne peut donc être qu'étonné de l'empressement d'*Iberia* à reprendre des vols dans un espace aérien qui était le lieu de tous les dangers. Il y avait là une indéniable distorsion dans la perception des risques qui menaçaient Cuba. L'hypothèse du zèle commercial d'un employé chevronné n'est pas vraisemblable puisque Pedro Ruiz bénéficiait de l'appui du consul général. Ce dernier avait fait remarquer que la demande d'*Iberia* n'avait toujours pas reçu de réponse au 30 octobre³⁴⁵. L'idée que le personnel étranger en poste à Cuba, tout comme les *isleños*, n'avait pas une pleine conscience de la gravité de la situation est plus plausible. Mais nous pouvons aussi rapprocher cette réaction spontanée d'un espagnol à La Havane de la première déclaration publique du MAE sur la crise des missiles, le 23 octobre. Nous reproduisons entièrement le communiqué :

« L'Espagne, intéressée fondamentalement par le maintien de la paix, observe avec préoccupation les progrès de l'intervention soviétique à Cuba, avec des graves risques pour une zone du monde à laquelle elle se sent tellement unie par des liens historiques et actuels. Le sort du peuple cubain et les souffrances qui dérivent de cette situation pour lui, touchent directement le cœur de tous les Espagnols. Le Gouvernement espagnol comprend, en même temps, que la paix, la liberté, le respect de l'ordre juridique ne peuvent être divisés, et qu'il est nécessaire de maintenir le même ordre d'alerte et le même esprit de défense contre l'agression dans d'autres régions du monde menacées de la même manière »³⁴⁶.

Deux éléments de comparaison nous semblent frappants. D'abord, le MAE minorait aussi la réalité du danger, à sa manière, en évoquant « les autres régions du monde » qui étaient menacées par le communisme comme Cuba. Or, au moment où ces mots étaient prononcés au nom du gouvernement espagnol, le monde entier avait les yeux rivés sur ce qui se passait à Cuba. D'autre

³⁴⁴ ABC, édition de Séville, 24 octobre 1962, p. 37.

³⁴⁵ Marcial Rodríguez Cebal (consul général à La Havane) à Fernando María Castiella, 30 octobre 1962, AMAEE-R-6850-42.

³⁴⁶ « El Gobierno español fue previamente informado por los Estados Unidos de las medidas que se iban a tomar. Declaraciones de un portavoz del Ministerio de Asuntos Exteriores », *CIFRA*, 23 octobre 1962 cité in PAZ SÁNCHEZ Manuel de, *Franco y Cuba. Estudios sobre España y la Revolución*, Santa Cruz de Ténérife, Idea, 2006, p. 334.

part, le MAE analysait les événements de Cuba comme une crise dans sa « perle des Antilles ». Les enjeux de Guerre Froide semblaient passer au second plan derrière la relation avec la *Hija predilecta*. Comme il fallait que « le sort du peuple cubain » continue d'arriver au cœur des Espagnols, Pedro Ruiz avait sans doute pensé que la menace d'une conflagration mondiale ne devait pas empêcher les vols d'*Iberia* de continuer.

Finalement, le 3 novembre, les autorités aéroportuaires cubaines ont autorisé *Iberia* à reprendre ses vols à La Havane³⁴⁷. Toutefois, soit que l'autorisation est arrivée trop tard pour un avion qui devait décoller le lendemain, soit pour d'autres raisons que nous méconnaissons, le vol du 4 novembre n'est pas parti de Madrid. Le délégué d'*Iberia* a fait savoir à Jorge Taberna trois jours plus tard que l'aéroport avait été rouvert au trafic international et qu'on attendait à Cuba la reprise des vols à Miami pour le surlendemain³⁴⁸. Toutefois, selon *EFE* les compagnies *Panamerican Airways*, *KLM* et *Iberia* n'étaient pas pressées de reprendre leurs services de La Havane³⁴⁹. En ce qui concerne *Iberia*, l'information était erronée comme l'avait montré la demande du 24 octobre et comme l'allait prouver le vol du 17 novembre. L'aéroport de La Havane était officiellement ouvert et certains vols avaient repris³⁵⁰. Mais les vols réguliers de la *Panamerican* et de *KLM* entre Cuba et la Floride n'allaient pas reprendre avant très longtemps³⁵¹ et cela, selon Félix Mazud-Piloto, malgré les protestations cubaines³⁵². La crise des missiles a donc marqué un avant et un après dans l'histoire globale de la desserte aérienne de Cuba.

La situation à Cuba avait aussi eu des conséquences sur l'organisation de la ligne d'*Iberia* à Mexico, qui était dissociée de celle de La Havane depuis novembre 1961³⁵³. Le 30 octobre 1962, le MAE a demandé à l'ambassade des États-Unis à Madrid un changement d'itinéraire de la ligne Madrid-Mexico à cause de « la situation politique dans les Caraïbes »³⁵⁴. Le Ministère souhaitait

³⁴⁷ « Iberia ha sido autorizada a realizar el vuelo Madrid-La Habana », *ABC*, édition de Madrid, 4 novembre 1962, p. 83.

³⁴⁸ Télégramme n°84 de Jorge Taberna (chargé d'affaires à La Havane) à Fernando María Castiella, 6 novembre 1962, AMAEE-R-9979-3.

³⁴⁹ « Prudente reserva de las Compañías aéreas que operan en Cuba », *La Vanguardia*, 11 novembre 1962, p. 16.

³⁵⁰ La *Cubana de Aviación* avait repris son service transatlantique à Prague. Le premier vol en direction de Cuba a été minutieusement fouillé à Shannon. A bord on comptait 77 passagers. Ils étaient en majorité tchèques, allemands de l'Est et cubains. Voir : «Un avión cubano, registrado en Shannon », *La Vanguardia*, 11 novembre 1962, p. 16.

³⁵¹ La *Panamerican Airways* allait réaliser des vols spéciaux pour transporter aux États-Unis les prisonniers de l'invasion de la Baie des Cochons en décembre 1962 ainsi que la contrepartie de la libération en médicaments à Cuba. Elle se chargerait aussi du « pont aérien » des *freedom flights* entre Cuba et la Floride de 1965 à 1973. Mais la compagnie nord-américaine n'a pas repris les vols réguliers avant la fin des années 1970. Quant à la *KLM*, elle a repris des vols Amsterdam-Curaçao-La Havane en 1965 avec une fréquence mensuelle. Mais les vols entre Cuba et la Floride n'ont pas repris dans les années 1960. Pour la décennie qui nous intéresse, le mois d'octobre 1962 a donc sonné le glas des vols réguliers de la *Panamerican Airways* et de la *KLM* entre Cuba et la Floride.

³⁵² MAZUD-PILOTO Felix, *From welcomed exiles to illegal immigrants: Cuban Migration to the US, 1959-1995*, Lanham, Rowman& Littfield Publishers,1996, p. 59.

³⁵³ IBERIA, *Horarios y tarifas*, été 1961 et IBERIA, *Horarios y tarifas*, hiver 1961-1962.

³⁵⁴ Note du MAE à l'ambassade des États-Unis à Madrid, 30 octobre 1962, AMAEE-R-6646-1.

que la ligne de Mexico passât par New York pour éviter de survoler Cuba. Il peut paraître paradoxal que la situation de danger dans l'espace aérien de Cuba soit invoquée pour faire changer la route de la ligne de Mexico alors qu'on souhaitait maintenir celle de La Havane. Cela peut suggérer une certaine autonomie d'action du délégué d'*Iberia* par rapport au MAE. Mais cela s'explique surtout par la stratégie commerciale d'*Iberia* qui voulait depuis longtemps obtenir des droits de cinquième liberté à Miami ou New York sur la ligne de Mexico. A ce titre, la crise à Cuba était une aubaine pour s'implanter aux États-Unis, sans pour le moment demander des droits commerciaux.

1.2. La première reprise : les vols du 17 -19 novembre

1.2.1. Le vol aller et sa préparation

Le chargé d'affaires espagnol a rencontré le président de la Banque Nationale de Cuba et le chef du protocole du MINREX, Antonio Carrillo, pour régler les problèmes d'*Iberia* qui avaient été dénoncés dans la lettre de Pedro Ruiz que nous avons évoquée précédemment³⁵⁵. Cette réunion était souhaitée depuis début octobre 1962 pour trouver des solutions aux problèmes liés au transfert des avoirs d'*Iberia* et des conditions de travail à Cuba en général. Selon le diplomate espagnol, les demandes d'*Iberia* ont été exaucées. Il faut dire que dans la nouvelle conjoncture qui avait abouti à la suspension des vols d'*Iberia* les autorités cubaines avaient intérêt à ménager la compagnie espagnole. Le diplomate espagnol a remarqué que les autorités cubaines faisaient preuve de « bonne volonté » sur ce qui concernait *Iberia*. Le gouvernement cubain avait donc intérêt au maintien des vols d'*Iberia* et il le faisait savoir aux représentants espagnols.

1.2.2. Un vol risqué dans le ciel de Cuba

Le départ du 4 novembre n'ayant vraisemblablement pas pu être préparé à temps, c'est deux semaines plus tard qu'*Iberia* a recommencé les vols à la Havane. Le vol a été annoncé par *EFE* le jour du départ. Il était signalé que cela allait être le premier « vol commercial occidental » depuis le début du « blocus nord-américain » à Cuba, bien que l'aéroport de La Havane était ouvert au trafic « pour toutes les compagnies » depuis dix jours. La compagnie espagnole était présentée comme

³⁵⁵ Jorge Taberna (chargé d'affaires à La Havane) à Fernando María Castiella, 14 novembre 1962, AMAEE-R-7823-41.

une exception, qui allait agir objectivement comme une compagnie d'un pays communiste contre la politique d'isolement de Cuba prônée par les États-Unis. L'ambassade de ce pays partageait bien sûr ce point de vue. La veille du départ un de ses représentants avait demandé à Ramón Sedó de renoncer au vol d'*Iberia* à La Havane³⁵⁶. Le vol n°941 d'*Iberia* à destination de La Havane a néanmoins bien décollé de Madrid le 17 novembre à 22h12, avec 2h27 de retard sur l'heure prévue.

Mais la crise de Cuba n'était pas totalement terminée. L'avion d'*Iberia* devait arriver à Cuba à un moment de regain de tensions autour de la question du retrait des bombardiers soviétiques « IL-28 » et des survols d'inspection de l'île par des avions nord-américains. Le 18 novembre la *Cubana de Aviación* avait arrêté ses vols intérieurs et extérieurs³⁵⁷. Des commentateurs y ont vu un signe que les FAR étaient prêtes à ouvrir le feu contre des avions de reconnaissance étatsuniens. Les violations de l'espace aérien cubain étaient un problème crucial qui faisait peser un danger permanent de conflit armé³⁵⁸. Il semblerait qu'il y ait eu une sorte d'ordre de suspension des vols commerciaux à Cuba émis par le gouvernement cubain³⁵⁹. La délégation d'*Iberia* à La Havane a fait un communiqué pour annoncer la suspension du vol La Havane-Madrid. L'avion, les vingt-quatre passagers et huit membres d'équipage ont été bloqués à Nassau (Bahamas). Dans un premier temps, les quarante-huit passagers qui s'étaient rendus à l'aéroport de La Havane pour prendre le vol La Havane-Madrid d'*Iberia* ont été invités à rentrer chez eux. Après négociation, l'avion d'*Iberia* a finalement été autorisé à gagner La Havane mais la compagnie a fait en sorte que le vol se fasse de jour pour éviter tout incident avec les batteries de défense anti-aériennes cubaine³⁶⁰. Après les déclarations de Fidel Castro et de Nikita Khrouchtchev sur le retrait des bombardiers « IL-28 » et la fin de la quarantaine navale décrétée par John Fitzgerald Kennedy, les aéroports cubains ont été rouverts officiellement³⁶¹.

De manière exceptionnelle, nous disposons d'informations détaillées sur le vol Madrid-La Havane du 17-18 novembre 1962. En particulier, nous avons eu accès à la liste des passagers et du fret qui ont été envoyés par le MAE au Département d'État.

³⁵⁶ «Departamento de Estado nos pide que IBERIA renuncie por ahora a sus vuelos a La Habana», télégramme n°782 d'Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 27 novembre 1962, RAH-FC-10-2-1901-17.

³⁵⁷ «Hoy reanuda sus vuelos la compañía estatal de Cuba», *La Vanguardia*, 24 novembre 1962, p. 15.

³⁵⁸ D'ESTÉFANO PISANI Miguel, «Las violaciones norteamericanas de la soberanía del espacio aéreo cubano», *Política Internacional*, n°6, avril-juin 1964, pp. 75-94.

³⁵⁹ «Prohibidos desde ayer vuelos comerciales en el territorio cubano», *El Universal*, 19 novembre 1962.

³⁶⁰ Dépêche OID, 19 novembre 1962, AMAEE-R-9979-3.

³⁶¹ Télégramme n°101 de Jorge Taberna (chargé d'affaires à La Havane) à Fernando María Castiella, 22 novembre 1962, AMAEE-R-9979-3.

1.2.3. Les passagers et le fret du vol : des accusations du Département d'État et des réponses espagnoles

Selon des informateurs du Département d'État, vingt à quarante experts tchécoslovaques ou soviétiques se seraient rassemblés à Madrid pour prendre le vol du 17 novembre d'*Iberia* à La Havane. De même, des marchandises en provenance d'autres pays seraient passées par Madrid en transit pour être embarquées dans l'avion d'*Iberia* vers La Havane. Les douaniers de Barajas se seraient contentés de peser les colis sans vérifier leur contenu³⁶². La diplomatie espagnole a pris très au sérieux les accusations états-uniennes. Pedro Salvador a envoyé à l'ambassadeur à Washington la liste des passagers et des marchandises embarqués dans l'avion, comme l'avait consignée la *Comisaría General de Fronteras* de l'aéroport de Barajas³⁶³.

Ces relevés nous donnent l'identité des vingt-quatre passagers de l'avion. Quatre étaient mineurs. Sur les vingt-quatre adultes, treize étaient citoyens cubains et onze étaient de nationalité espagnole. Un certain nombre de ces personnes étaient des habitués de la ligne Madrid-La Havane d'*Iberia*, des visages connus pour les douaniers de Barajas. Il semblerait qu'ils étaient pour l'essentiel des fonctionnaires diplomatiques accompagnés de leur famille. Les seuls passagers qui ne venaient pas directement de Madrid étaient un employé cubain d'*Iberia* et sa femme qui rentraient de Prague via Londres. Il n'y avait donc pas eu de techniciens tchèques ou soviétiques dans ce vol³⁶⁴. Le télégramme officiel de démenti s'appuyait donc sur cette constatation pour récuser les affirmations du Département d'État³⁶⁵. Mais la réponse du MAE passait à côté du point qu'avait soulevé Washington. Pour le Département d'État, un groupe de vingt à quarante techniciens d'un pays de l'Est s'étaient trouvés à Madrid sur le point de prendre l'avion. Cette affirmation n'impliquait pas qu'ils étaient partis à La Havane. Or les diplomates de Santa Cruz savaient lire. Le problème était donc ailleurs. D'une manière totalement transparente, Pedro Salvador a dévoilé quelles avaient été les intentions réelles d'*Iberia* et a mis au jour une situation pour le moins incommode :

³⁶² Ibid.

³⁶³ Cette unité dépendait de la *Dirección General de la Seguridad* du Ministère de l'Intérieur.

³⁶⁴ Note d'information et liste des passagers du vol Madrid-La Havane du 17 novembre 1962, AMAEE-R-7823-41.

³⁶⁵ « **No es cierto que IBERIA traslada a Cuba técnicos comunistas. Se ordena sin embargo suspender los vuelos con La Habana** », Télégramme n°259 de Luís Carrero Blanco (sous-secrétaire de la Présidence) à Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington), 28 novembre 1962, RAH-FC-10-2-1904.

« Pour ton information exclusive et pas naturellement pour que tu le dises au Département d'État, je dois t'avouer que, selon mes propres rapports personnels, *Iberia* avait prévu d'inclure vingt ou trente chèques qui devaient être concentrés en Suisse en attente de connaître le jour et l'heure exacte de départ de l'avion pour, via la compagnie suisse, obtenir le billet et faire la correspondance sans besoin de visa de transit à Barajas pour l'avion de La Havane. Mais cela n'implique pas que nous n'affirmions pas au Département d'État, comme il est vrai, que les informations qu'il a données étaient inexactes »³⁶⁶.

Cette révélation pose de nombreuses questions. Qu'est-ce qui a empêché, au dernier moment, les Tchécoslovaques de prendre l'avion pour Cuba ? Une hypothèse probable réside dans l'avertissement verbal de l'ambassade nord-américaine au MAE la veille du départ. Dans ce cas, le MAE était peut-être au courant du projet. A la direction d'*Iberia* on l'était inévitablement. On peut être surpris de ce laissez-faire. Le dénouement de l'affaire montre bien qu'en dernier ressort l'inconvenance diplomatique de ce projet l'a freiné. Mais au sein de la compagnie on faisait peu de cas de la politique étrangère du régime et de ses orientations anticommunistes autoproclamées. Les critères commerciaux dominaient. A ce moment précis, où Cuba a vécu son pire moment d'isolement physique avec le reste du monde, Madrid pouvait être une solution de mise en relation avec l'Europe de l'Ouest et l'Europe de l'Est. Le fait de faire transiter des techniciens de Tchécoslovaquie par Madrid n'était pas une option qui choquait l'ensemble des décideurs de l'Espagne de Franco. Cela était le signe de la pluralité de positions sur Cuba et les pays d'Europe de l'Est au sein du régime et de l'évolution en cours, allant vers plus d'ouverture. Cette option était inenvisageable quelques années auparavant. Enfin, nous pouvons conclure sur la qualité du renseignement nord-américain. Les informateurs du Département d'État -très probablement des agents de la CIA- avaient été aux aguets dès la reprise des mouvements d'avion vers La Havane à Barajas. Les vols vers La Havane étaient d'ailleurs plus problématiques que les « La Havane-Madrid », comme le montrait l'absence de réclamation particulière sur le transport de personnes ou de marchandises sur cette portion de la route. Ce vol du 17 novembre a marqué un moment fondateur dans la surveillance des vols vers La Havane pour plusieurs années.

Après nous être intéressé aux passagers du vol du 17 novembre 1962, nous pouvons revenir sur les marchandises qui étaient à bord de l'avion. Le tableau suivant reprend l'ensemble des marchandises enregistrées comme fret dans l'avion, à l'exclusion des bagages personnels des voyageurs.

³⁶⁶Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud) à Emilio Garrigues (ministre-conseiller à l'ambassade à Washington), 30 novembre 1962, AMAEE-R-7823-41.

Tableau VII : liste de fret à bord du vol d'Iberia du 17 novembre en direction de La Havane

Nature du fret	Paquets	Poids (kg)	Provenance	Destination	Destinataire
Prêt-à-porter	1	1	Madrid	La Havane	Amalia Jiménez
Revue	1	1,3	Madrid	La Havane	Ambassade d'Espagne
Photographies	1	12	Madrid	La Havane	Distribution internationale
Vêtement et médicaments	1	3,5	Madrid	La Havane	Moises Pérez
Cylindre moteur	1	7,2	Madrid	La Havane	Erginio Fernández
Films	6	126	Madrid	La Havane	Distribution internationale
Livres	113	2250	Madrid	La Havane	CubaArtimpex
Livres	8	310	Madrid	La Havane	CubArtimpex
Photographies	1	6,6	Barcelone	La Havane	Distribution internationale
Livres médicaux	18	379	Barcelone	La Havane	CubArtimpex
Alimentation	1	9,75	Madrid	La Havane	Hortensia Almagro
Conserves	3	30	Madrid	La Havane	Ladislao Mario
Valise diplomatique	1	14,5	Madrid	La Havane	Ambassadeur d'Espagne
Alimentation	1	10	Madrid	La Havane	Santiago Higuera
Conserves	1	10	Madrid	La Havane	Cipriano Abascal
Alimentation	1	9,75	Madrid	La Havane	Mario G Menocal
Conserves	1	10	Madrid	La Havane	Generosa Gomez
Conserves	1	4,75	Madrid	La Havane	Amalia Verdeja
Valise diplomatique	1	1	Madrid	La Havane	Ambassadeur d'Espagne
Livres	8	172	Barcelone	La Havane	CubArtimpex
Conserves	1	5	Madrid	La Havane	Pedro Ruiz
Vivres	1	14	Madrid	La Havane	Iberia service
Vivres	1	28	Madrid	La Havane	Iberia service
Scellés	1	1,5	Madrid	La Havane	Iberia service
Vivres	1	15,5	Madrid	La Havane	Iberia service
Liqueurs	1	18,5	Madrid	La Havane	Iberia
Valise diplomatique	2	50	Madrid	La Havane	MinRex
34 Fotoceram	1	1,2	Milan	La Havane	Nicasio Mensa
Alimentation, médicaments	2	24,5	New York	La Havane	Pedro Ruiz
Médicaments etc	1	26,5	Bruxelles	La Havane	Eugene Groven
Films	1	0,5	Belgrade	La Havane	Circuit... illisible
Parfumerie	1	3	Madrid	Cienfuegos	Mercy...illisible
Totaux	184	3556,55			

Source : Liste de fret du vol d'Iberia, Aéroport de Barajas, AMAEE-R-7823-41.

Les critiques du Département d'État avaient porté sur les paquets qui arrivaient à Madrid en transit pour La Havane. Concrètement, il s'agissait de quatre lots qui pesaient en tout un peu plus de cinquante kilogrammes et qui étaient arrivés de Milan, New York, Bruxelles et Belgrade. Avec une telle source, il n'est pas possible d'infirmer ou d'affirmer ce qui a été dit sur les pratiques des douaniers espagnols qui se seraient contentés de peser ces marchandises. Toutefois, il faut préciser l'échelle du problème. Ces colis ne représentaient que l'équivalent de 1,5% du poids total du fret. Le MAE a répondu au Département d'État que le seul colis qui venait d'un pays d'Europe de l'Est était un rouleau de « películas » qui venait de Yougoslavie et qui pesait cinq cents grammes. A défaut de répondre, ou de ne pas répondre, au problème qui était posé, les diplomates espagnols s'étaient défendus contre une accusation latente. La justification avait en fait à voir avec le problème de l'approvisionnement de Cuba en biens stratégiques. Les « películas » qui venaient du pays de Tito pouvaient être des films, des pellicules photos... mais rien qui ne puisse être considéré comme un bien stratégique *stricto sensu*. Outre la présence de produits alimentaires et de médicaments- produits exclus de l'embargo total contre Cuba- il faut noter la présence de nombreux livres. Un livre considéré comme de la « propagande communiste » pouvait bien être perçu par le Département d'État comme un bien stratégique mais dans ce cas les livres en question semblaient être des livres techniques en langue espagnole qui provenaient d'Espagne où on n'éditait pas vraiment de propagande communiste. Nous remarquons également les premiers effets de l'arrêt des communications directes entre Cuba et les États-Unis. Un colis de 24,5 kilogrammes d'alimentation et de médicaments était passé de New York à Madrid pour aller à La Havane. Il était destiné à Pedro Ruiz, le délégué d'*Iberia* à La Havane. Ce colis qui aurait pu traverser le détroit de Floride par la *Panamerican Airways* ou la *KLM* jusqu'en octobre 1962 devait désormais traverser deux fois l'Atlantique pour aller de New York à La Havane.

1.2.4. Un vol retour La Havane-Madrid sans problème

Jorge Taberna avait averti le MAE du départ du vol d'*Iberia* et avait insisté sur « l'intérêt montré par les autorités civiles et militaires et de ce ministère des Affaires étrangères pour faciliter avec toutes les garanties l'escale à La Havane »³⁶⁷. Le départ et le vol se sont faits sans problème

³⁶⁷ Télégramme n°98 de Jorge Taberna (chargé d'affaires à La Havane) à Fernando María Castiella, 19 novembre 1962, RAH-FC-10-2-1893-5.

malgré la tension dans l'espace aérien cubain qui avait fait annuler un vol de la *Mexicana de Aviación*³⁶⁸. Le chargé d'affaires à Cuba confirmait que le ministre des Affaires étrangères (Raúl Roa) et le président de la République (Osvaldo Dorticós) ainsi que quatre autres ministres étaient intervenus personnellement pour faciliter les vols d'*Iberia* à Cuba. Les historiens Luís Suárez Fernández et Manuel de Paz Sánchez ont également cité la réunion du 22 novembre entre Jorge Taberna et Antonio Carrillo où ce dernier avait réitéré l'intérêt de Cuba à maintenir des communications maritimes et aériennes avec l'Espagne³⁶⁹. Le vol retour a eu lieu sans problème alors que la situation militaire était toujours dangereuse. Les autorités cubaines ont alors montré leurs bonnes dispositions envers le gouvernement espagnol pour maintenir la ligne d'*Iberia* coûte que coûte.

1.3. La seconde interruption : une demande du Département d'État...exécutée par Franco

Les accusations du Département d'État étaient accompagnées d'une invitation au MAE à faire arrêter les vols d'*Iberia* à Cuba de manière temporaire. Revenons à la lettre du télégramme n°282 de l'ambassade d'Espagne à Washington qui est un document fondamental :

« *Iberia* étant la seule compagnie occidentale qui maintient une ligne avec la Havane, ils sont très intéressés pour qu'elle ne fasse pas les deux ou trois prochains vols pour donner la sensation d'unanimité du front occidental pendant une certaine période. Les États-Unis réussissent avec succès à rendre difficiles les vols à Cuba avec l'impossibilité des escales dans les pays amis ».

L'ambassadeur Garrigues a fait valoir qu'une telle décision fermerait une porte de sortie importante pour les Espagnols qui désiraient quitter Cuba et enlèverait aux pays occidentaux la dernière voie de communication sûre avec Cuba. Le Département d'État voulait bien entendre ces arguments mais après l'interruption qui était demandée. Antonio Garrigues suggérait au ministre Castiella de faire ce que disait le Département d'État et de justifier une interruption de trois ou quatre semaines pour des « raisons techniques et non pas politiques ». Les pressions du Département d'État pour faire arrêter les vols d'*Iberia* à La Havane étaient le signe de la réorientation complète de la stratégie états-unienne sur le problème des réfugiés cubains après la

³⁶⁸ Télégramme n°99 de Jorge Taberna (chargé d'affaires à La Havane) à Fernando María Castiella, 20 novembre 1962, RAH-FC-10-2-1895-6.

³⁶⁹ SUÁREZ FERNÁNDEZ Luís, *Franco y la URSS. La diplomacia secreta (1946-1970)*, Madrid, Rialp, 1987, p. 245 et par exemple PAZ SÁNCHEZ Manuel de, «Franco y Cuba», *Revista Pencilopolitana de Estudios Históricos y Sociales*, n°1, juin 2011, p. 81.

crise des missiles. Jorge Domínguez a parfaitement synthétisé les tenants et aboutissants de cette nouvelle politique :

« Mais une fois la crise terminée, des premières tensions sont apparues entre les objectifs stratégiques et idéologiques de la politique migratoire américaine envers Cuba. Le gouvernement américain n'a pas permis la reprise des vols commerciaux. Au contraire, il a sacrifié l'objectif idéologique d'avoir des Cubains « qui votaient avec leurs pieds » contre le communisme en émigrant aux États-Unis pour promouvoir l'objectif stratégique d'isoler le gouvernement cubain »³⁷⁰.

La décision d'arrêter les vols s'est prise hors du MAE, lors d'une conversation entre le « Caudillo » et son « éminence grise »³⁷¹. Le sous-secrétaire de la présidence de l'État franquiste, a lui-même téléphoné au MAE pour savoir comment on avait répondu au télégramme n°782 de Garrigues. En l'absence du ministre Castiella, Germán Burriel lui avait proposé d'attendre l'arrivée de Ramón Sedó, le directeur de politique extérieure, ce qui a paru être une bonne solution pour Luís Carrero Blanco. Mais vingt minutes plus tard, il a rappelé en indiquant que Franco avait disposé qu'il fallait répondre par un télégramme qui reprenait l'idée d'Antonio Garrigues de suspendre le prochain vol pour des raisons techniques. La manœuvre consistait à se laisser du temps, pour prendre plus tard une décision sur l'avenir d'*Iberia* à La Havane. Mais à court terme, il s'agissait d'appliquer telle quelle une mesure de restriction dictée par le Département d'État à une entreprise nationale espagnole. Le télégramme signé par Luís Carrero Blanco disait simplement : « La compagnie *Iberia* recevra des instructions pour suspendre pour des raisons techniques son prochain vol qui est prévu pour le premier »³⁷². Le bras droit du *Generalísimo* s'est ensuite adressé personnellement au ministre de l'Air pour qu'il transmette l'ordre de suspension des vols à *Iberia*³⁷³. Le processus de décision nous montre un exemple de mesure prise au sommet de l'État espagnol sur une suggestion du Département d'État des États-Unis puis la transmission aux échelons inférieurs.

La délégation d'*Iberia* à La Havane a fait savoir deux jours plus tard qu'un vol avait été annulé. C'était le début d'une campagne de communication et de presse assez chaotique sur l'interruption des vols à La Havane. Pour justifier la suspension, on a d'abord expliqué que les

³⁷⁰ DOMINGUEZ Jorge I, « Cooperating with the Enemy? U.S Immigration policies toward Cuba » in MITCHELL Christopher (Dir.), *Western Hemisphere Immigration and United States Foreign Policy*, State College, University Press of Pennsylvania, 1992, p. 40.

³⁷¹ GARCÍA QUEIPO DE LLANO Genoveva et TUSELL Javier, *Carrero Blanco : la eminencia gris del régimen de Franco*, Temas de Hoy, 1994, 478 p.

³⁷² « No es cierto que IBERIA traslada a Cuba técnicos comunistas. Se ordena **sin embargo** suspender los vuelos con La Habana », télégrammes n°257 et 259 de Luís Carrero Blanco (sous-secrétaire de la Présidence) à Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington), 27 et 28 novembre 1962, RAH-FC- 10-2-1904.

³⁷³ Tout le processus est explicité dans une note de Germán Burriel (directeur de Régime Intérieur du MAE) à Fernando María Castiella, 27 novembre 1962, AMAEE-R-7823-41. Le ministre Castiella n'a pas participé à la prise de décision car il était en déplacement à Paris.

autorités des Bermudes avaient interdit les escales d'avions qui allaient ou venaient de La Havane³⁷⁴. Mais le directeur de l'aéroport civil des Bermudes a eu tôt fait de démentir cette soi-disant restriction³⁷⁵. Finalement *ABC* et *La Vanguardia* ont seulement publié la nouvelle de l'annulation des vols d'*Iberia* à La Havane pour le mois de décembre. Aucune explication n'était donnée cette fois-ci. On précisait seulement que la décision venait d'*Iberia*³⁷⁶. La presse espagnole a essayé de masquer l'origine nord-américaine de la décision de la suspension des vols d'*Iberia*. En attribuant l'origine de la décision à *Iberia*, on « dépolitisait » cette question en reprenant la suggestion de l'ambassadeur Garrigues d'invoquer des « raisons techniques et non pas politiques » pour ne pas laisser soupçonner une gène du *Generalísimo* devant l'oncle Sam. Mais on consacrait aussi *Iberia* comme interlocuteur pertinent pour parler de cette interruption alors que la compagnie n'avait eu aucun mot à dire sur le destin de sa ligne à La Havane. En janvier 1963, au moment où se multipliaient les rumeurs sur le retour d'*Iberia* à La Havane, un employé d'*Iberia* à Madrid a confié que la compagnie n'avait jamais décidé d'interrompre les vols à La Havane. C'était déjà un démenti de la version officielle. Mais il est allé plus loin en désignant le bras politique de cette mesure : « Les vols ont été interrompus à la demande des autorités cubaines, qui par des messages corrects ont fait savoir que « dans les circonstances actuelles », elles conseillaient la suspension du vol à La Havane»³⁷⁷. Cette version fautive était une énième variation sur le thème des autorités cubaines contre *Iberia*. Elle ne s'est pas imposée, peut-être parce qu'elle était ouvertement mensongère, mais surtout parce qu'elle repolitisait la question de la ligne de La Havane alors que la consigne était de la réduire à ses aspects techniques pour n'impliquer ni le gouvernement de Washington ni celui de La Havane dans l'interruption. Une rectification a été publiée dans *La Vanguardia* pour affirmer que les autorités cubaines avaient toujours maintenu les autorisations. On essaya alors de donner du contenu aux fausses raisons techniques qui auraient empêché d'assurer le service de La Havane : il n'y avait pas eu d'équipement disponible ces dernières semaines pour aller à La Havane et l'aéroport de Rancho Boyeros n'était pas apte à recevoir des avions à réaction³⁷⁸. Après de nombreux revirements, la manière la plus habile pour masquer l'effectivité des pressions du Département d'État sur le gouvernement espagnol a été de recourir à des supposées difficultés techniques. Le monde méconnu de l'aviation avait l'immense avantage de fournir une panoplie d'alibis techniques, technologiques, et administratifs pour justifier la suspension de vols alors qu'il s'agissait d'une décision purement politique.

³⁷⁴ « Cancelación de un vuelo de la « Iberia » a Habana », *La Vanguardia*, 30 novembre 1962, p. 44.

³⁷⁵ Dépêche UPI transmise par l'OID, 30 novembre 1962, AMAEE- R-7823-41.

³⁷⁶ « Se interrumpen los vuelos de Iberia a La Habana », *ABC*, édition de Séville, 4 décembre 1962, p. 36 et « La línea aérea Madrid-Habana, cancelada », *La Vanguardia*, 4 décembre 1962, p. 6.

³⁷⁷ « Iberia reanudará quizás a fin de mes sus vuelos a Cuba », *ABC*, édition de Séville, 18 janvier 1963, p. 17.

³⁷⁸ « Motivos que han aconsejado, temporalmente, la suspensión de los vuelos Madrid-Habana », *La Vanguardia*, 20 janvier 1963, p. 7.

1.4. La seconde reprise des vols en février 1963

Dans un rapport de janvier 1964, le coordinateur des affaires cubaines au Département d'État expliquait : « En ce qui concerne l'aviation, nous avons convenu tacitement que le service d'*Iberia* entre Madrid et La Havane reprenne de manière limitée (un vol tous les quinze jours) en décembre 1962 »³⁷⁹. Un an après les faits, John Hugh Crimmins laissait entendre que le Département d'État avait été satisfait de l'attitude espagnole et qu'il n'avait pas cherché à prolonger la suspension au-delà du mois de décembre. En étant bien conscient de sa force de dissuasion, le Département d'État n'avait pas notifié la levée de l'interdiction virtuelle de faire des vols à Cuba. Cela permettait en outre de tester le degré de docilité ou d'autonomie de Madrid. Les autorités espagnoles se sont donc trouvées dans une position inconfortable.

A partir de la mi-janvier 1963, de nombreuses rumeurs ont circulé sur la prochaine reprise des vols d'*Iberia*. Elles venaient toutes de La Havane. On a d'abord parlé d'une reprise des vols à la fin du mois de janvier selon des « sources diplomatiques dignes de crédit »³⁸⁰ puis dans un « futur proche » selon *Radio Habana* captée et diffusée par les exilés cubains de Miami³⁸¹. L'annonce de la reprise a ensuite été attribuée à un porte-parole d'*Iberia*. Celle-ci n'a pas été confirmée mais a été très diffusée à Cuba puis aux États-Unis et en Espagne³⁸². Le service commercial d'*Iberia* a dû annoncer que le vol du 26 janvier était annulé alors que « la nouvelle du rétablissement de la ligne avait été annoncée à La Havane et reprise par les agences de presse nord-américaines »³⁸³. Il est très probable que ce soient les autorités cubaines qui aient fomenté ces rumeurs en espérant qu'elles soient performatives. C'était une manière de montrer que le gouvernement de Cuba était favorable au rétablissement de la ligne d'*Iberia*, contrairement à ce qu'on laissait entendre dans la presse espagnole. L'intoxication a fonctionné à double tranchant. Comme la rumeur a été largement diffusée, elle a relancé le Département d'État sur une affaire qui était de second rang dans ses priorités. A Washington et à Madrid, les diplomates nord-américains ont donc fait de nouvelles

³⁷⁹ NACP : RG59, Lot Files, Bureau of European Affairs, Country Director for Spain and Portugal (EUR/SPP), Records Relating to Spain, 1956-66, Entry, 5295, Box 3 "Free world economic ties with cuba", Part I, 6.1.1964 in DEL HOYO BARBOLLA Ana, *Relaciones político-diplomáticas entre España y Estados Unidos (1963-1970)*, thèse de doctorat sous la direction de Juan Pablo Fusi, Université Complutense de Madrid, 2006, p. 90.

³⁸⁰ Dépêche UPI transmise par l'OID, 17 janvier 1963, RAH-FC-10-3-1955-3 et « Posible reanudación de los vuelos de « Iberia » a Cuba », *La Vanguardia*, 18 janvier 1963, p. 17.

³⁸¹ Télégramme n°45 d'Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 21 janvier 1963, RAH-FC-10-3-1962-7.

³⁸² Télégramme n°14 de Jorge Taberna (chargé d'affaires à La Havane) à Fernando María Castiella, 22 janvier 1963, AHMA*956/3.

³⁸³ Note pour Fernando María Castiella, 22 janvier 1963, AMAEE-R-7823-41.

démarches pour éviter le rétablissement des lignes aériennes et maritimes avec Cuba³⁸⁴. D'autre part, la rumeur a jeté le doute au sein de l'administration franquiste sur la position officielle sur les vols d'*Iberia*. L'ambassadeur à Washington a fini par demander au MAE quelle était la position officielle sur ces vols³⁸⁵. Personne n'était en mesure de lui répondre au Ministère, parce que Santa Cruz avait été court-circuité sur cette affaire par le Pardo³⁸⁶. On s'était donc tourné vers la direction d'aviation civile. A la direction technique du ministère de l'Air, on devait bien savoir si les vols avaient repris³⁸⁷. Le 25 janvier, le directeur d'aviation civile assurait qu'il n'y avait pas eu d'autorisation dans ce sens³⁸⁸. Le directeur de relations économiques du MAE a écrit donc le 25 ou plus tard à l'ambassadeur Garrigues : « Le directeur d'aviation civile me dit que nous avons suspendu toutes les autorisations. Ce sont des instructions du conseil des ministres. Il n'y aura donc pas de reprise »³⁸⁹. Ce jour pourtant, le conseil des ministres s'est réuni et on y a décidé la reprise des vols pour les 9 et 23 février³⁹⁰. Le lendemain seulement, le ministre de l'Air a annoncé à sa direction d'aviation civile que les vols pouvaient reprendre³⁹¹. Il a régné une certaine confusion au sujet de la reprise des vols d'*Iberia* en janvier 1963 au sein de l'appareil d'État espagnol. La question était suspendue au verdict du conseil des ministres, c'est-à-dire aux décisions de Franco³⁹². Le 30 janvier³⁹³ le ministre Castiella a finalement annoncé la reprise des vols à l'ambassadeur à Washington et au consul à Miami par des courriers spécifiques³⁹⁴. La reprise du service a bien eu lieu le 9 février et a fait l'objet d'une annonce à l'opinion dans la presse³⁹⁵.

³⁸⁴ Ibid.

³⁸⁵ Télégramme n°46 d'Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 21 janvier 1963, AGA-FE-Washington-8793.

³⁸⁶ Fernando María Castiella à José Lacalle Larraga (ministre de l'Air), 23 janvier 1963, AHMA*956/3. Le ministre des Affaires étrangères joignait le télégramme n°14 de Jorge Taberna à Lacalle Larraga pour lui montrer la « profonde anxiété des Espagnols qui cherchent à sortir de ce pays ». Nous pensons que cela montre que le ministre Castiella était pour la reprise des vols d'*Iberia* et qu'il pensait que le blocage venait du ministre de l'Air. Or, comme le premier collaborateur du ministre de l'Air indiquait que les ordres venaient du conseil des ministres, nous pouvons supposer que la décision de maintenir la suspension en janvier a été une décision de Francisco Franco ou de Luís Carrero Blanco.

³⁸⁷ Faustino Armijo Gallardo (directeur général de relations économiques) à Carlos Rute Villanova (directeur général d'aviation civile), 23 janvier 1963, AHMA*956/3.

³⁸⁸ Carlos Rute Villanova (directeur général d'aviation civile) à Faustino Armijo Gallardo (directeur général des relations économiques), 25 janvier 1963, AMAEE-R-9979-3.

³⁸⁹ Note manuscrite de Faustino Armijo Gallardo (directeur général des relations économiques) sur le télégramme n°45 d'Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 21 janvier 1963, AMAEE-R-9979-3.

³⁹⁰ Note pour Fernando María Castiella, 30 janvier 1963, AMAEE-R-7823-41.

³⁹¹ Note du ministère de l'Air, 26 janvier 1963, AHMA*956/3.

³⁹² LÓPEZ GARRIDO Diego, « El Consejo de Ministros durante el régimen de Franco » in MINISTERIO DE RELACIONES CON LAS CORTES Y DE LA SECRETARÍA DE GOBIERNO, 1812-1992. *El arte de gobernar : historia del Consejo de Ministros y de la Presidencia de Gobierno*, Madrid, Tecnos, 1992, pp. 153-178.

³⁹³ Le 28 janvier 1963, George Landau s'était rendu au MAE pour sermonner les diplomates espagnols sur le fait qu'un navire espagnol s'était rendu à Cuba malgré la *blacklist* nord-américaine. Son interlocuteur espagnol a consigné par écrit son silence volontaire sur la reprise des vols d'*Iberia* à La Havane. Voir : note de la Direction d'Amérique du Nord à Ramón Sedó (directeur général de politique étrangère), 29 janvier 1963, AMAEE-R-7823-41.

³⁹⁴ Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud) à Juan Ramón Parellada (consul à Miami), 31 janvier 1963, AMAEE-R-7823-41 et télégramme n°30 de Fernando María Castiella à Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington), 1^{er} février 1963, AMAE-R-9979-3. Pedro Salvador avait précisé que le conseil des ministres n'avait autorisé *Iberia* à faire que « quelques vols ». Nous n'avons pas trouvé de télégramme équivalent adressé à l'ambassade

2. Madrid sans nouvelle de La Havane

La seconde interruption de l'automne-hiver 1962-1963 a duré plus longtemps que la première³⁹⁶. Elle s'inscrivait en plus dans un arrêt général des communications aériennes et maritimes de Cuba avec l'extérieur et en particulier avec l'Espagne. C'est à ce moment qu'on a pu mesurer ce que signifiait l'absence de communications physiques entre Madrid et La Havane et ses conséquences sur les différents protagonistes.

2.1. Plus d'avion, plus de communication

Le premier problème qui s'est présenté aux diplomates espagnols a été celui de la sortie de la valise diplomatique de Cuba. Jaime Caldevilla³⁹⁷ a été le premier à offrir une analyse globale de l'interruption des communications entre Madrid et La Havane. En tant que « conseiller d'information et de presse », l'arrêt de l'échange de la valise diplomatique lui semblait d'abord une catastrophe professionnelle. Il a lié cet état de fait conjoncturel, au tout début de la seconde interruption, ni plus ni moins qu'avec la continuité des relations diplomatiques entre les deux pays :

« Si notre présence ici est toujours d'actualité pour le plus haut service de l'Espagne, alors il faut reprendre et organiser les services aériens comme les services maritimes, le plus vite possible. L'interruption de ces dits services porte directement préjudice à nos relations avec Cuba et pour nous c'est une carte à jouer importante d'avoir *Iberia* et la *Transatlántica* comme atout en notre faveur.

Il en serait tout autrement si on pensait abandonner cette place. D'un point de vue de confort personnel, nous en serions tous ravis. Mais si ce n'est pas l'idée qu'on envisage, ne pas pouvoir communiquer directement avec vous par la valise diplomatique, rend inutile tout le

à La Havane. La reprise des vols espagnols à Cuba devait donc être annoncée en priorité au gouvernement des États-Unis et à la communauté cubaine de Miami mais pas au gouvernement cubain.

³⁹⁵ « Iberia reanuda sus vuelos con La Habana », *La Vanguardia*, 8 février 1963, p. 9.

³⁹⁶ Entre le 6 octobre 1962 et le 17 novembre 1962 ce sont l'équivalent de deux rotations habituelles d'*Iberia* qui n'ont pas eu lieu contre cinq qui auraient pu être réalisées entre le 17 novembre 1962 et le 9 février 1963, date de reprise du service normal.

³⁹⁷ C'est un personnage clé de l'histoire de la diplomatie espagnole à Cuba pendant la période qui nous intéresse. Il a été conseiller de presse de l'ambassade à La Havane au moins depuis 1948 jusqu'à son expulsion de l'île en 1966. Fondateur du *Tercio de requetés* de Santa María de Covadonga dans son Asturie natale pendant la Guerre Civile, il a été directeur du quotidien régional catholique intégriste *Región* puis a été envoyé à Cuba et a fait partie des premières délégations espagnoles à l'assemblée générale de l'ONU, après l'admission en 1955. Au moins dès 1960 et jusqu'en 1966, il a mené des activités parallèles avec différents groupes « contre-révolutionnaires » en relation avec la CIA qui ont entraîné sa qualification comme *persona non grata* à Cuba par le MINREX.

travail difficile que nous réalisons ici... »³⁹⁸.

Il est particulièrement intéressant de noter la mise en abyme du problème de la communication avec Madrid, dans les lettres écrites à La Havane. Nous pouvons relever aussi la résignation de Jorge Taberna quand il écrit à Pedro Salvador le 7 décembre que sa lettre ne serait pas lue avant le Nouvel An³⁹⁹. Il n'y a pas de doute que le principal problème posé par la suspension des communications aériennes (et maritimes) entre Cuba et l'Espagne présent dans la correspondance diplomatique ait été le maintien de la circulation de cette même correspondance. Les diplomates exprimaient ainsi leur désir de persévérer dans leur être de diplomates. S'ils n'étaient pas lus, leur travail ne valait pas une heure de peine. Toutefois il est probable que Jaime Caldevilla ait réussi à faire sortir la valise diplomatique par Mexico (via un vol de la *Cubana de Aviación*) ou via Miami (par les vols exceptionnels de la *Panamerican Airways* affrétés pour rapatrier les prisonniers de l'invasion de la Baie des Cochons)⁴⁰⁰. Même si le canal de communication n'a pas été totalement interrompu, c'était la sensation de silence radio qui dominait alors. Malgré la radicalité de la position de Jaime Caldevilla, il semble qu'il y ait eu deux manières d'exprimer cette « incommunication » et le souhait du retour à la situation précédente de communication, selon qu'on se trouvait physiquement à La Havane ou à Madrid. Le langage des services internes du MAE, était bien plus « diplomatique » :

« En ce moment, les communications entre le Ministère et l'ambassade sont réduites aux télégrammes codés, ce qui, comme c'est logique, constitue une grande difficulté pour disposer de toute l'information qui pourrait être utilisée pour examiner depuis l'intérieur la situation de Cuba et pouvoir adopter la ligne de conduite que le gouvernement estime opportune »⁴⁰¹.

Un autre exemple de cette centralité du service de la valise diplomatique à ce moment nous est donné par l'administration du MAE à Madrid. Une note interne du 7 février 1963 a signalé aux différents services qu'*Iberia* allait participer de nouveau au service de la valise diplomatique pour La Havane le 9 février 1962. Il a été annoncé que le bouclage de la valise à Santa Cruz aurait lieu le 9 février à 12h⁴⁰². C'est le seul document de cette nature que nous ayons pu trouver dans toutes nos consultations des archives diplomatiques espagnoles sur Cuba. C'est comme si l'interruption du service de la valise pour Cuba avait fait perdre l'habitude des pratiques courantes par les fonctionnaires de Madrid. La reprise du service d'*Iberia* impliquait donc de rappeler aux services

³⁹⁸ Jaime Caldevilla (conseiller de presse de l'ambassade à La Havane) à Fernando María Castiella, 3 décembre 1962, AMAEE-R-7823-41.

³⁹⁹ Jorge Taberna (chargé d'affaires à La Havane) à Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud), 7 décembre 1962, AMAEE-R-7823-41.

⁴⁰⁰ Jaime Caldevilla (conseiller de presse de l'ambassade à La Havane) à Fernando María Castiella, 3 décembre 1962, AMAEE-R-7823-41.

⁴⁰¹ Note pour Fernando María Castiella, 22 janvier 1963, AMAEE-R-7823-41.

⁴⁰² Note pour Fernando María Castiella, 7 février 1963, AMAEE-R-7823-41.

qu'il fallait de nouveau préparer la valise de La Havane. Au moment du retour à la normale, il fallait donc rappeler depuis le sommet de la pyramide décisionnelle, que la situation « extraordinaire », au sens propre, était terminée.

Pendant ces périodes de Noël 1962, l'interruption des transports entre Cuba et l'Espagne impliquait aussi une virtuelle suspension du commerce. La correspondance des diplomates en poste à Cuba montre à la fois l'amertume de ne pas pouvoir envoyer en Espagne les traditionnelles boîtes de cigares⁴⁰³ et de passer les fêtes de Noël sans *turrones* d'Alicante et autres *licores* et *sidras* des Asturies. Ce détail a tout son importance quand on a à l'esprit les données du commerce hispano-cubain avant et après la Révolution. Les chiffres montrent le maintien de ces échanges malgré les changements politiques qui étaient survenus à Cuba. A cela nous pouvons ajouter le rôle des rituels des festivités de Noël comme acte identitaire de résistance pour des catholiques dans un pays qui professait un athéisme d'État.

C'est l'interruption du canal d'information avec La Havane qui allait être la ligne de justification principale pour la reprise du service d'*Iberia* auprès des autorités états-uniennes : « En signalant même à l'ambassade des États-Unis la nécessité d'un tel vol pour notre indispensable échange de matériel d'information avec l'ambassade d'Espagne à La Havane »⁴⁰⁴. Alléguant à la fois du manque d'information sur la situation cubaine, et du besoin de repos des diplomates espagnols en poste à La Havane, la direction d'Amérique centrale et du Sud a suggéré au ministre de faire venir Jorge Taberna à Madrid via *Iberia* pour informer directement ses supérieurs sur la situation à Cuba. Au manque d'information en provenance de La Havane, s'ajoutait la « tension » à laquelle était soumis le personnel de l'ambassade à La Havane⁴⁰⁵. Jorge Taberna est finalement venu à Madrid pour quinze jours de repos et de consultations avec ses supérieurs du MAE. Il a rencontré à deux reprises des membres de l'ambassade des États-Unis à Madrid, dont une fois chez le secrétaire Landau, pour les informer de la situation cubaine. Ils ont trouvé ces informations « très intéressantes » et « se sont empressés de les transmettre au Département d'État »⁴⁰⁶.

⁴⁰³ Le problème de l'approvisionnement de l'Espagne en cigares cubains pour les périodes de Noël a été évoqué dans : « Los fumadores están de enhorabuena. Para estas Navidades está garantizado el suministro de puros habanos », *La Vanguardia*, 13 décembre 1964, p. 23. Dans la correspondance entre Jaime Caldevilla et Fernando María Castiella on trouve un exemple de ces envois pour Noël 1964 : « Pour Noël je vous enverrai trois-cents « estupendos » et la facture correspondante pour votre tranquillité », Jaime Caldevilla (conseiller de presse de l'ambassade à La Havane) à Fernando María Castiella, 20 novembre 1964, AMAEE-R-7546-39.

⁴⁰⁴ Note pour Fernando María Castiella, 22 janvier 1963, AMAEE-R-7823-41.

⁴⁰⁵ Note pour Fernando María Castiella, 30 janvier 1963, AMAEE-R-7823-41.

⁴⁰⁶ Note de la direction d'Amérique centrale et du Sud pour Fernando María Castiella, 26 mars 1963, AMAEE-R-7823-41.

Nous voyons se préciser ici le double jeu des États-Unis sur la question du maintien des contacts en tout genre de l'Espagne avec Cuba. Depuis la rupture des relations diplomatiques avec Cuba, en janvier 1961, la Suisse représentait les intérêts états-uniens à Cuba⁴⁰⁷. Mais le Département d'État était aussi intéressé pour avoir d'autres sources d'information sur la situation cubaine et l'ambassade espagnole était à ce titre un partenaire de choix. Le Département d'État oscillait entre la volonté de supprimer les contacts entre ses alliés occidentaux et Cuba et la possibilité d'utiliser là-bas des canaux d'information utiles qui ne pouvaient pas fonctionner si la présence « occidentale » était réduite à néant. Mais au-delà du problème de circulation de l'information, l'interruption des vols d'*Iberia* a surtout supposé des restrictions très fortes dans la circulation des personnes.

2.2. En attendant de pouvoir sortir de Cuba

Dans le cadre des accords commerciaux entre l'Espagne et Cuba, il avait été convenu en février 1962 à La Havane que des négociations devaient avoir lieu à Madrid en novembre 1962 pour l'actualisation du *modus vivendi comercial y de pagos*⁴⁰⁸. Devant l'impossibilité de célébrer les rencontres prévues à cause des restrictions de transport, le MINREX avait proposé de renouveler l'accord existant en attente de nouvelles négociations à Madrid⁴⁰⁹. Selon Jorge Taberna, c'est également le MINREX qui avait proposé le mois de février comme un horizon raisonnable pour ces négociations. Le MAE étant d'accord, Raúl Roa et Jorge Taberna ont échangé les notes nécessaires pour valider la proposition cubaine de prolonger l'acte final des négociations du 10 février 1962⁴¹⁰. La nécessité de ne pas rater ce second rendez-vous avait bien sûr joué dans la décision de reprendre les vols d'*Iberia* à La Havane en février 1963.

⁴⁰⁷ FISCHER Thomas, « La Suisse et la représentation des intérêts américains à Cuba dans les années 1961-1977 », *Relations Internationales*, n°144, 2010, pp. 73-86. La Tchécoslovaquie représentait pendant ce temps les intérêts cubains à Washington.

⁴⁰⁸ Sur les négociations des accords commerciaux entre la Cuba révolutionnaire et l'Espagne de Franco, voir : RECARTE Alberto, « Las relaciones comerciales hispano-cubanas », *Cuba : economía y poder (1959-1980)*, Madrid, Alianza Editorial, pp. 160-182.

⁴⁰⁹ « **Cuba intenta mantener las relaciones económicas con España** », télégramme n°113 de Jorge Taberna (chargé d'affaires à La Havane) à Fernando María Castiella, 19 décembre 1962, RAH-FC-10-3-1933-11.

⁴¹⁰ « Canje de notas. Prorrogando hasta el 31 de marzo de 1963 el Acta Final de las Conversaciones Comerciales y Financieras Celebradas en La Habana entre las Delegaciones de Cuba y España, el 10 de febrero de 1962 y consecuentemente, Prorrogando el Modus Vivendi Comercial y de Pagos entre Cuba y España, de 23 de octubre de 1959 », note n°126 de Raúl Roa (ministre des Affaires étrangères de Cuba) à Jorge Taberna (chargé d'affaires espagnol à La Havane), 18 décembre 1962 et note n°162 de Jorge Taberna à Raúl Roa, 26 décembre 1962 in MINREX, *Tratados bilaterales de Cuba (1902-1962)*, La Havane, MINREX, p. 124.

Mais la période que nous envisageons représente surtout un tournant dans l'histoire de l'émigration cubaine. La crise des missiles a entraîné un arrêt quasi-complet des départs de Cuba. Quand il est apparu que la *Panamerican Airways* et la *KLM* ne prétendaient pas reprendre leurs vols entre Cuba et la Floride, tous les espoirs des candidats aux départs se sont tournés vers Madrid et dans une moindre mesure vers Mexico car *Iberia* et la *Mexicana de Aviación* étaient en mesure de reprendre les vols. La confirmation de la reprise des vols d'*Iberia* a d'abord suscité un certain soulagement chez les Espagnols résidant à Cuba dont la volonté collective de rentrer au pays avait encore augmenté selon Jorge Taberna. Le chargé d'affaires a signalé que la nouvelle de la reprise avait :

« Créé chez les Espagnols, qui désirent en majorité quitter Cuba après les nationalisations du mois dernier, un espoir de pouvoir utiliser *Iberia* pour rentrer en Espagne puisque les vols au Mexique, les seuls qui ne vont pas dans un pays communiste, présentent des grandes difficultés à cause du faible nombre de places et de visa mexicains »⁴¹¹.

La nouvelle a encore fait plus d'effet à Miami où la ligne de Madrid est apparue chez les Cubains comme la nouvelle solution pour faire sortir des membres de leurs familles de Cuba par l'Espagne avant de se rejoindre en Floride. Les propos du consul espagnol à Miami sont éloquentes et montre bien que la majorité des exilés de Floride était pour le maintien de la ligne d'*Iberia* à Cuba :

« La nouvelle des vols d'*Iberia* à Cuba à La Havane n'a pas été rendue publique sauf une allusion dans le « *Diario de las Américas* ». Cependant, les 100 000 Cubains sont tous au courant et ici c'est un véritable déluge de visites et d'appels téléphoniques au consulat pour demander « comment on peut faire sortir quelqu'un de Cuba ? ». Il n'y a pas eu ici de répercussion politique et aucun des très nombreux Cubains avec qui je parle n'a critiqué la décision même si c'est peut-être par considération envers moi »⁴¹².

Jaime Caldevilla se distinguait en mettant l'accent sur une catégorie bien particulière d'émigrés qu'on cherchait à faire sortir de Cuba. En post-scriptum d'une lettre adressée au ministre il avait ajouté : « Ce qui fait le plus mal c'est que les enfants ne peuvent pas sortir de Cuba et pensent que leurs âmes vont être étouffées par les doctrines marxistes »⁴¹³. Les mots de Jaime Caldevilla confirment en partie la vision que donnait Adela Alija sur sa personnalité au sein de l'ambassade espagnole dans les années 1950. Pour elle, il était : « un anticommuniste furieux, un homme dévoué au régime [de Franco], aveuglé par l'idéologie »⁴¹⁴. Sur le fond, il faisait

⁴¹¹ Télégramme n°14 de Jorge Taberna (chargé d'affaires à La Havane) à Fernando María Castiella, 22 janvier 1963, AHMA*956/3.

⁴¹² Juan Ramón Parellada (consul à Miami) à Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud), 19 février 1963, AMAEE-R-7323-23.

⁴¹³ Jaime Caldevilla (conseiller de presse de l'ambassade à La Havane) à Fernando María Castiella, 3 décembre 1962, AMAEE-R-7823-41.

⁴¹⁴ ALIJA GARABITO Adela María, « Acción exterior y prensa escrita. El control de la imagen de España en Cuba en la década de los cincuenta », *X congreso de la asociación de historia contemporánea*, Santander, Université de

implicitement référence à la controversée opération « Peter Pan ». Organisée par le gouvernement des États-Unis, une partie de l'Église de ce pays et de l'Église cubaine, elle a consisté à faire sortir de l'île 14 000 mineurs en faisant croire à leurs parents que le gouvernement révolutionnaire allait supprimer l'autorité parentale et envoyer tous les jeunes à Moscou. De fait, l'opération « Peter Pan » a pris fin en octobre 1962 avec la fin des vols de la *Panamerican* et de la *KLM*. Yvonne Conde a évoqué à plusieurs reprises dans son livre la sortie d'enfants cubains par les vols d'*Iberia* à Madrid ⁴¹⁵. Jaime Caldevilla avait appelé en 1961 à accélérer ce mouvement. Il avait plaidé pour qu'*Iberia* fasse un vol chaque semaine pour aider tous ceux qui voulaient sortir de « cet enfer » et surtout pour sauver « les âmes de tant d'enfants, en danger imminent d'être endoctrinés par le communisme, avec des conséquences si terribles pour le futur de Cuba et une répercussion en fin de compte sur les relations avec l'Espagne ». Pour lui, il serait « très intéressant, et d'excellente lutte anticommuniste si l'Espagne pouvait, secrètement, mener ce travail »⁴¹⁶. Malgré les suggestions de Jaime Caldevilla, il ne semble pas qu'*Iberia* ait pris le relais de l'organisation de ces départs contraints après la fin de l'opération en octobre 1962.

3. *Iberia* avant et *Iberia* après l'interruption d'octobre 1962-février 1963

3.1. La mémoire de la crise réactivée par le délégué d'*Iberia* à La Havane en 1967

A la suite de l'épisode de Machurucuto en 1967⁴¹⁷, le gouvernement du Venezuela a fait état de ses intentions de durcir les sanctions économiques contre Cuba lors de la « XII Cumbre de cancilleres » de l'OEA à Washington. Avant que la motion ne soit approuvée⁴¹⁸, le délégué d'*Iberia*

Cantabrie, 16 et 17 septembre 2010, [En ligne], <http://www.unican.es/NR/rdonlyres/0000e2f1/jcaddrzjiyvvsxhbdphfaagrzzxxhulhn/AdelaMALijaACCI%C3%93NEXTERIORYPRENSAESCRITA.pdf> Consulté le 26 octobre 2012.

⁴¹⁵ CONDE Yvonne, *Operation Pedro Pan: The Untold Exodus of 14,000 Cuban Children*, Londres, Routledge, 2000, pp. 98-99.

⁴¹⁶ Jaime Caldevilla (conseiller de presse à l'ambassade à La Havane) à Fernando María Castiella, 1^{er} juillet 1961, AMAEE-R-6562-17, cité dans PAZ SÁNCHEZ Manuel de, *Zona de guerra. España y la Revolución cubana (1960-1962)*, Santa Cruz de Ténérife, Centro de la cultura canaria, 2001, p. 254.

⁴¹⁷ Dans la nuit du 10 au 11 mai 1967, l'armée vénézuélienne a capturé deux instructeurs cubains qui encadraient des miliciens vénézuéliens, qui avaient été entraînés à Cuba et qui avaient débarqué dans leur pays pour tenter de créer un foyer de guérilla contre le gouvernement de Caracas. Voir PORTILLO Julio, *Venezuela-Cuba, relaciones diplomáticas, 1902-1980*, Caracas, Arte, 1981, pp. 78-79.

⁴¹⁸ « Proyecto anticubano en la OEA », *La Vanguardia*, 24 septembre 1967, p.18

à La Havane, Pascual Tejada, a exprimé des craintes personnelles sur les conséquences d'un blocus total de l'île. Son expérience de l'arrêt des vols d'*Iberia* entre La Havane et Madrid subi fin 1962-début 1963 lui servait de référentiel pour prévoir ce que supposait, en termes d'isolement, une radicalisation du blocus contre l'île. Pascual Tejada s'est prêté à un exercice angoissé d'anticipation auprès de son directeur général. Il imaginait que la politique cubaine du Venezuela et de l'OEA pouvait déboucher sur une répétition de la situation d'arrêt des vols de l'automne 1962. Dans l'hypothèse que sa prédiction se vérifie, il demandait si le personnel d'*Iberia*, le corps diplomatique espagnol et leurs familles pouvaient avoir des garanties de l'État espagnol qu'on leur ménagerait un moyen d'évacuation aérienne de l'île⁴¹⁹.

De nombreuses lectures de cette demande sont possibles. Nous pensons qu'il est pertinent de l'analyser comme une leçon de ce qui s'était passé en octobre-novembre 1962. Comme *Iberia* avait été complètement écartée du processus de décision sur la suspension de 1962, les employés d'*Iberia* à Cuba pensaient être à la merci de n'importe quelle « crise cubaine » dans les relations internationales. Pascual Tejada savait bien que l'Espagne n'avait rien à voir formellement avec l'OEA. Mais en novembre 1962, *Iberia* avait dû suspendre des vols « sans avis préalable » et sans que l'Espagne ne soit apparemment directement impliquée dans la crise des missiles. Cela l'autorisait à penser que ces gestions vénézuéliennes pouvaient être des signes avant-coureurs d'une prochaine interruption des vols d'*Iberia*, qui serait forcément plus longue que la première. Cette requête pour le moins originale a néanmoins été prise au sérieux par la direction d'*Iberia*, preuve que l'entreprise donnait du crédit à ses délégations locales pour l'informer de la situation des pays où elles étaient implantées. L'affaire est remontée jusqu'au président d'*Iberia*⁴²⁰ puis au ministre Castiella⁴²¹. Mais c'est Pedro Salvador qui a mis les formes pour faire comprendre que la « dénonciation » de Tejada n'était pas du tout recevable :

« Je comprends parfaitement votre préoccupation, vous qui êtes là-bas, mais sincèrement je ne crois pas qu'il semble prévisible que se produise une crise aussi grave comme celle qui a donné lieu à l'interruption des vols entre l'Espagne et La Havane »⁴²².

Implicitement, Pedro Salvador se référait à l'altération du jugement par rapport aux réalités nationales et internationales que produisait la présence prolongée dans un pays différent du sien, qui

⁴¹⁹ Pascual Tejada (délégué d'*Iberia* à La Havane) à Lázaro Ros (directeur général d'*Iberia*), 5 juin 1967, AMAEE-R-8564-54.

⁴²⁰ Note de Lázaro Ros (directeur général d'*Iberia*) pour Emilio de Navasqués (président d'*Iberia*), 16 juin 1967, AMAEE-R-8564-54.

⁴²¹ Emilio de Navasqués (président d'*Iberia*) à Fernando María Castiella, 19 juin 1967, AMAEE-R-8564-54. Une inscription manuscrite laisse entendre que c'est Ramón Sedó qui a lu la lettre puis qui a chargé Pedro Salvador d'y répondre.

⁴²² Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud) à Román Oyarzun Iñarra (chargé d'affaires à La Havane), 22 juin 1967, AMAEE-R-8564-54.

plus est s'il s'agissait d'une île tropicale communiste. Du point de vue réaliste et objectiviste des relations internationales, Pedro Salvador rejetait purement et simplement le scénario d'une nouvelle crise à Cuba, similaire à celle de 1962. Il déconstruisait aussi les maladresses de formulation de Pascual Tejada qui trahissaient la motivation personnelle de sa démarche. Le délégué de la compagnie aérienne avait parlé de l'évacuation des diplomates et de leur famille pour élargir la population cible au-delà du seul personnel d'*Iberia*. Une revendication à l'accent « corporatiste » n'aurait pas été crédible aux yeux du MAE. Mais en parlant d'« évacuation », il se plaçait en idée dans une situation limite de « rupture des relations diplomatiques », or cette perspective n'était pas à l'ordre du jour espagnol, ni cubain d'ailleurs. Il n'y avait pas non plus d'éléments tangibles pour abonder dans le sens de ce présage. Sa « montée en généralité » n'avait pas fonctionné parce qu'elle n'avait pas touché l'ensemble de la « colonie espagnole ». En cas d'urgence, il ne semblait pas légitime pour Pedro Salvador d'organiser des voies d'évacuation seulement pour le personnel d'*Iberia* et de l'ambassade d'Espagne. Si on arrivait à une situation extrême, l'État prendrait ses responsabilités pour protéger et venir au secours de tous les ressortissants espagnols résidant à Cuba. Cette déclaration d'intention avait au moins le mérite d'être inclusive et donc consensuelle. Après avoir rejeté point par point les présupposés de la lettre, Pedro Salvador a demandé à Román Oyarzun de lui préciser l'origine authentique de ce document. Un document si peu *mainstream* attribué à un employé expérimenté de la respectable *Iberia* le laissait littéralement pantois.

Pourtant Román Oyarzun a confirmé à Pedro Salvador que c'était bien Pascual Tejada, le délégué d'*Iberia* présent à La Havane depuis au moins 1961, qui avait écrit au directeur général d'*Iberia*. On apprenait même que Pascual Tejada s'était déplacé en personne à Madrid pour développer ses *scenarii* devant le président Navasqués. Le chargé d'affaires partageait le diagnostic de son directeur : « Je suis d'accord avec toi sur le fait qu'une crise aussi grave que celle qui a produit l'interruption n'est pas prévisible »⁴²³. Mais il était beaucoup plus compréhensif avec son co-expatrié : « la démarche de Tejada a été excessivement alarmiste ». Si ce n'était qu'une question de degré de pessimisme, la situation imaginée par Pascual Tejada n'était pas à exclure de manière drastique. A Madrid et à La Havane, une fois de plus, les scènes du drame cubain n'appartenaient pas au même domaine d'intelligibilité.

L'analyse de cette réplique idéale de l'interruption de 1962-1963 nous invite à bien valoriser la trace que cette situation a creusée dans les esprits qui l'ont vécue dans leur chair. Cet événement qui n'a pas eu lieu nous éclaire sur la perception du modèle réel qui sert à le penser.

⁴²³ Román Oyarzun Iñarra (chargé d'affaires à La Havane) à Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud), 28 juin 1967, AMAEE-R-8564-54.

Quatre ans et demi plus tard, le sentiment d'isolement était prompt à se réactiver. Toutefois, l'expression individuelle de cette mémoire collective intériorisée n'était pas exempte d'instrumentalisation. Dans le domaine des représentations, l'interruption de 1962-1963 a été également l'objet d'un investissement idéologique dans l'opinion publique, qui est ensuite passé dans l'historiographie qui a évoqué le rôle d'*Iberia* à Cuba.

3.2. *Iberia* et les autres compagnies : l'enjeu du retour à Cuba

La compagnie tchécoslovaque ČSA qui assurait une ligne hebdomadaire avec La Havane depuis février 1962 a été la première compagnie étrangère à reprendre des liaisons avec Cuba après la fermeture de l'aéroport de La Havane⁴²⁴. C'est très précisément de ce début du mois de novembre 1962, qu'on peut dater l'apparition de la thèse d'*Iberia* comme première compagnie « occidentale » à reprendre ses vols à Cuba⁴²⁵, qui allait se transformer avec le temps en « *Iberia*, seule compagnie occidentale à aller à Cuba », bien qu'avec des variantes. Il est nécessaire de revenir sur la catégorie floue d'« occidentalité », surtout appliquée à une compagnie aérienne ainsi que sur la situation immédiatement antérieure au 24 octobre 1962 pour mesurer l'ampleur du phénomène qui est évoqué.

Jusqu'en octobre 1962, il n'y a jamais eu d'expression publique d'une différenciation entre les compagnies « occidentales » qui allaient à Cuba et les autres. En octobre 1962, les trois compagnies rétrospectivement considérées comme occidentales qui assuraient des liaisons avec Cuba étaient : la *Panamerican Airways* (États-Unis) la *KLM* (Pays-Bas) et *Iberia* (Espagne). Contrairement à *Iberia* qui assurait des vols transatlantiques, les deux autres compagnies réalisaient des vols régionaux avec une fréquence beaucoup plus élevée (un vol par jour en octobre 1962). La *Panamerican* effectuait des vols à Miami et la *KLM* desservait la ligne Curaçao-La Havane-Miami. Dans la presse de l'époque, le Mexique n'était quasiment jamais évoqué comme nation occidentale ni la *Mexicana de Aviación* comme « compagnie occidentale ». Cela relève d'une conception assez étriquée de l'appartenance à l'« Occident », que ce soit dans ou hors du contexte de Guerre Froide.

La fermeture de l'aéroport de La Havane le 24 octobre a été communiquée à toutes les compagnies « étrangères ». A partir de ce moment, et tout au long du mois de novembre 1962,

⁴²⁴ Dépêche de *EFE* à la Havane transmise par l'OID, La Havane, 3 novembre 1962, AMAEE-R-7823-41.

⁴²⁵ Ibid.

quand la mesure était commentée dans la correspondance diplomatique espagnole on désignait *Iberia* comme faisant partie du groupe des « compagnies étrangères » qui volaient à Cuba⁴²⁶. Nulle part, on y faisait un distinguo entre des compagnies « occidentales » et d'autres. Ce changement de vocable, qui fait exister *Iberia* comme « compagnie occidentale » est la traduction concrète de l'invasion de la logique de Guerre Froide sur tout ce qui touchait à Cuba, à partir de l'automne 1962. Cette bipolarisation visait délibérément à montrer du doigt les bons et les mauvais occidentaux puisqu'*Iberia* tendait à adopter un comportement plus proche de celui de la *Cubana de Aviación* et de la *ČSA* que de *KLM* et *Panamerican Airways*. Le comportement d'*Iberia* était pourtant celui de la conservation de sa ligne alors que la *Panamerican Airways* et la *KLM* les avaient suspendues. Avant octobre 1962, on n'avait jamais lu des références à *KLM*, *Panamerican Airways* et *Iberia* comme « compagnie occidentale ».

Il est indubitable que les trois compagnies aient agi de manière très différente face au problème des vols à Cuba. Il y a néanmoins un patron commun dans leur réponse à ce sujet : le poids de l'orientation dictée par le Département d'État et l'attitude des autorités cubaines favorable à la reprise. Nous avons déjà vu comment *Iberia* a réagi. Concernant la *Panamerican Airways*, le consul d'Espagne à Miami a indiqué le 3 décembre que :

« La *Panamerican Airways* n'a pas recommencé ses vols vers Cuba et n'a pas non plus l'intention de les reprendre pour le moment. Selon la compagnie, le Département d'État des États-Unis lui a notifié la levée de la quarantaine et de l'interdiction des vols à Cuba mais en l'avertissant en même temps du grave risque auquel elle s'exposait si elle volait vers ce pays, sachant qu'elle pouvait le faire si elle le voulait, pour son propre compte et à ses risques et périls »⁴²⁷.

Quant à la *KLM*, après novembre 1962, elle se devait d'obtenir l'aval du Département d'État pour recommencer ses vols entre Miami et La Havane. La compagnie néerlandaise a bien mis en avant à partir de mars 1963 le précédent d'*Iberia* qui avait repris ses vols vers Cuba mais cela n'a pas porté ses fruits⁴²⁸. *KLM* réalisait un service Cuba-États-Unis dans les deux sens avec des droits de cinquième liberté, ce qui était un privilège historique. L'autorisation des autorités états-uniennes compétentes était donc nécessaire. Mais il semble que l'enjeu dépassait alors le problème des vols entre Cuba et la Floride. D'après l'ambassadeur Garrigues, la *KLM* sentait que son droit de faire des vols à Cuba, quoi qu'en pense le gouvernement des États-Unis, était bafoué. L'organisation d'un vol spécial La Havane-Curaçao pour faire sortir un diplomate hollandais de l'île cherchait également à

⁴²⁶ Télégramme n°84 de Jorge Taberna (chargé d'affaires à La Havane) à Fernando María Castiella, 6 novembre 1962 et télégramme n°101 de Jorge Taberna à Fernando María Castiella, 22 novembre 1962, AMAEE-R-9979-3.

⁴²⁷ Faustino Armijo Gallardo (directeur général des relations économiques) à Carlos Rute Villanova (directeur général de l'aviation civile), 5 décembre 1962, AMAEE-R-7823-41.

⁴²⁸ Nuño Aguirre de Cárcer (ministre-conseiller à l'ambassade à Washington) à Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud), 26 juillet 1963, AMAEE-R-7951-3.

prouver que la compagnie avait le droit de faire des vols à Cuba⁴²⁹. Ce qui se jouait n'était pas les réactions différentes de compagnies aériennes à une même situation mais les effets contrastés des mêmes pressions du Département d'État sur des entreprises de pays différents, sur lesquelles il avait plus ou moins de prise.

Dans la presse internationale, on assignait à *Iberia* un rôle de déviant du camp occidental. Mais à Cuba on insistait au contraire sur une prétendue attitude unidimensionnelle des compagnies des pays non-socialistes qui aurait poussé Cuba à développer ses liaisons avec le bloc de l'Est. Un regard rapide sur les événements permettait aux médias cubains de soutenir cette thèse de l'abandon « occidental » qui aurait précipité Cuba dans les bras de l'URSS.

La compagnie soviétique *Aeroflot* a inauguré en janvier 1963 la ligne régulière Moscou-La Havane sans escale avec des « Tupolev-114 ». Mais des vols avaient déjà eu lieu depuis juillet 1962 par Gander (Canada) et Conakry (Guinée). A cette époque, il s'agissait du plus long service aérien du monde sans escale⁴³⁰. La concordance de cet événement avec la période d'arrêt des vols de la *KLM*, de la *Panamerican Airways* et d'*Iberia* permettait à certains médias à Cuba de suggérer un lien direct de cause à effet entre les suspensions des lignes « occidentales » et l'inauguration d'une « ligne socialiste ». Dans un article intitulé « L'échec des impérialismes »⁴³¹, on mettait l'accent sur les manœuvres des États-Unis pour « rompre les communications de Cuba avec l'extérieur ». On pouvait y lire que les États-Unis « font pression sur leurs satellites pour couper les lignes aéropostales et télégraphiques, les vols et voyages de compagnie de passagers ». Après avoir présenté la nouvelle ligne d'*Aeroflot*, l'article se terminait ainsi : « avec l'aide des pays marxistes et des autres, Cuba résistera à cette épreuve comme elle a résisté aux autres »⁴³². La séparation effective du monde en deux camps était aussi la vision prégnante à Cuba à ce moment. Certes, la contemporanéité de ce virage est troublante. Toutefois, nous pouvons relever une série de faits qui contredisent la thèse de la « substitution ». Au niveau du service des passagers d'abord, le principal public de la *Panam*, de *KLM* et d'*Iberia* était des émigrés qui cherchaient à quitter Cuba pour aller aux États-Unis. Ce n'était pas *Aeroflot* qui allait récupérer cette demande. Dans ce domaine, l'effet de substitution était légitimement impensable. Toutefois, du point de vue du gouvernement cubain, *Aeroflot* pouvait être un substitut comme canal d'information et d'approvisionnement. Ensuite, il convient de rappeler que depuis décembre 1961 la *Cubana de Aviación* volait à Prague et que la

⁴²⁹ Dépêche n°1521 d'Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 20 août 1963, AMAEE-R-7840-20.

⁴³⁰ « Línea aérea directa Moscú-Habana », *La Vanguardia*, 8 janvier 1963, p. 16.

⁴³¹ Il doit s'agir d'un article de *Hoy* (le journal du PSP) ou de *Revolución* (le journal du M-26).

⁴³² Télégramme n°8 de Jorge Taberna (chargé d'affaires à La Havane) à Fernando María Castiella, 10 janvier 1963, RAH-FC-10-3-1950-4.

ČSA avait inauguré les vols à La Havane en février 1962. Une liaison avec un pays du camp socialiste était donc déjà actée depuis un an par un accord bilatéral. Mais il ne s'agissait pas d'un choix exclusif, Cuba avait voulu développer ses communications aériennes avec l'Europe de l'Ouest et de l'Est. Enfin, les vols d'*Aeroflot* avaient commencé avant janvier 1963 et l'inauguration était sans doute prévue avant la période de suspensions des vols des autres compagnies. L'objectif recherché était donc de justifier le développement des relations avec l'URSS via *Aeroflot* alors que les relations entre les deux pays s'étaient refroidies après la crise des missiles, qui s'était résolue par-dessus la tête des Cubains.

Conclusion

L'interruption des vols d'*Iberia* en 1962-1963 n'a pas été bien prise en compte par l'historiographie. Parmi tous les articles et ouvrages qui ont souligné qu'*Iberia* a été la seule compagnie occidentale à desservir Cuba pendant longtemps, très peu ont situé chronologiquement l'origine de cet état de fait. Nous pouvons donc gratifier George Lambie d'avoir essayé de préciser la validité temporelle de cette affirmation, en s'appuyant sur une source d'époque qui plus est⁴³³. Mais une lecture trop rapide d'*ABC* lui fait placer en novembre 1962 la reprise définitive des vols d'*Iberia* à Cuba. Il a également suggéré à tort qu'*Iberia* a été la seule à reprendre les vols parce qu'elle avait été la seule autorisée à le faire par le gouvernement cubain. De ce fait, l'analyse perd de vue l'existence de deux interruptions, et en particulier de la seconde, la plus fondamentale, qui a duré du 19 novembre 1962 au 9 février 1963.

La tendance générale à minorer l'importance de la double interruption dans l'histoire d'*Iberia* à Cuba est allée de pair avec les approximations sur ce qui s'est passé en 1963 sur cette même ligne. L'ancien conseiller commercial de l'ambassade d'Espagne à La Havane, Alberto Recarte a évoqué une suspension de la ligne d'*Iberia* « presque toute l'année 1963 » pour « diverses raisons »⁴³⁴. Or nous pouvons affirmer que les vols d'*Iberia* ont repris le 9 février 1963 avec une fréquence tous les quinze jours qui a même été doublée à partir du 28 juin 1963. L'erreur d'Alberto Recarte a été reprise par l'éminent historien étatsunien d'origine cubaine, Jorge I. Domínguez⁴³⁵ et par le même George Lambie qui a écrit dans un même paragraphe qu'*Iberia* avait repris les vols en novembre 1962 et arrêté ces mêmes vols quasiment tout 1963⁴³⁶. L'erreur initiale d'Alberto Recarte

⁴³³ LAMBIE George, « Franco's Spain and the Cuban Revolution » in HENNESSY Alistair et LAMBIE George (Dir.), *The fractured Blockade : West European-Cuban Relations During The Revolution*, Londres/ New York, MacMillan, 1993, note n°84, p. 273. Il cite *ABC* du 4 novembre 1962 sur la reprise des vols d'*Iberia* à Cuba. En fait, l'article traitait de l'autorisation cubaine donnée à *Iberia* pour reprendre les vols.

⁴³⁴ RECARTE Alberto, *Cuba : economía y poder (1959-1980)*, Madrid, Alianza Editorial, 1980, p. 165.

⁴³⁵ DOMINGUEZ Jorge I, « Cooperating with the Enemy? U.S Immigration policies toward Cuba » in MITCHELL Christopher (Dir.), *Western Hemisphere Immigration and United States Foreign Society*, State College, University Press of Pennsylvania, 1992, p. 40.

⁴³⁶ LAMBIE George, « Franco's Spain and the Cuban Revolution », in HENNESSY Alistair et LAMBIE George (Dir.), *The fractured Blockade : West European-Cuban Relations During The Revolution*, Londres/ New York, MacMillan,

tient sans doute à une confusion entre *Iberia* et la *Cubana de Aviación*. La compagnie cubaine avait en effet arrêté de desservir la ligne Madrid en décembre 1961 et repris ces vols deux ans plus tard, en décembre 1963.

D'un point de vue historique, notre position sur ce qui s'est passé entre le 24 octobre 1962 et le 9 février 1963 est double. Il faut aborder ces trois mois et demi à la fois comme un tout et comme deux séquences distinctes. Pour les acteurs qui ont subi l'interruption des vols : les diplomates espagnols, les candidats cubains à l'émigration et leurs familles et les employés d'*Iberia* à La Havane, il ne s'agit que d'une période de terrible sensation d'isolement. Le vol du 17 novembre n'a donc pas changé grand-chose pour eux. Pour les acteurs politiques et institutionnels cubains, états-uniens et espagnols, il s'agit de deux séquences qui ont obéi à des logiques différentes. Le vol du 17 novembre apparaît alors comme primordial pour comprendre la différence entre les deux interruptions. Il faut avoir à l'esprit cette configuration pour bien comprendre ce qui s'est passé. A Cuba, la décision de fermer l'aéroport a été une mesure de précaution, au plus fort de la crise des missiles. Les plus hautes autorités de l'État ont ensuite fait part aux diplomates espagnols de leur désir de voir se maintenir la liaison d'*Iberia*. Les medias contrôlés par le gouvernement ont alors essayé de précipiter le retour d'*Iberia* en nourrissant des prophéties autoréalisatrices. Aux États-Unis, le Département d'État a réussi à faire imposer la suspension de la ligne puis a autorisé sa reprise afin de se ménager une voie de contact et une source d'information avec Cuba. En Espagne, la question des communications aériennes est passée au premier plan de la scène politique en ces mois de crise à Cuba. Les problèmes relatifs à la ligne d'*Iberia* n'ont pas été traités par la CIPAI (*Comisión Interministerial de Política Aérea Internacional*), qui s'était pourtant réunie quatre fois à cette période⁴³⁷. *Iberia* a également été complètement tenue à l'écart. Chez la compagnie, cela explique des initiatives de court terme brouillonnes et peu heureuses sur la reprise des vols et à moyen terme le sentiment d'être dépossédée des rênes de son destin. Le MAE est aussi resté en retrait. Les décisions importantes ont été prises aux plus hauts étages de l'État. L'intervention personnelle de Franco a été de se plier aux désirs du Département d'État pour la suspension de la ligne de La Havane. Dire que l'attitude officielle de l'Espagne a été de « coopération (...) quand on a demandé qu'*Iberia* renonce de manière temporaire à ses vols à Cuba »⁴³⁸ est plus qu'un euphémisme. Dans ce cas très précis, le chef de l'État espagnol s'est

1993, note n°84, p. 273.

⁴³⁷ Les 19 octobre 1962, 22 novembre 1962, 19 décembre 1962 et 4 mars 1963. A aucune de ces réunions, la question de la liaison aérienne avec Cuba n'a été à l'ordre du jour. Le seul problème proche qui a été traité était celui de l'escale à New York des avions de la ligne de Mexico qui ne passaient plus par La Havane.

⁴³⁸ PARDO SANZ Rosa, « La política norteamericana de Castiella » in OREJA AGUIRRE Marcelino et SÁNCHEZ MANTERO Rafael (Dir.), *Entre la historia y la memoria : Fernando María Castiella y la política exterior de España (1957-1969)*, Madrid, Real Academia de Ciencias Morales y Políticas, 2007, p. 333.

montré plus pris dans les « griffes de l'aigle »⁴³⁹ qu'« ami de Fidel Castro »⁴⁴⁰ pour reprendre des formules assez malheureuses sur les relations entre l'Espagne et les États-Unis et entre l'Espagne et Cuba sous le franquisme.

Les sources diplomatiques confidentielles du MAE ont bien montré que la première préoccupation des diplomates espagnols avec l'interruption des vols d'*Iberia* à La Havane avait été le maintien d'un canal de communication avec Cuba. La question de l'évacuation des réfugiés n'a été posée que dans un second temps, quand il était devenu plus probable que la porte aérienne vers la Floride n'allait pas être rouverte. A l'échelle des années 1960, la double interruption est un tournant pour la ligne d'*Iberia* à Cuba. D'une part, cela a supposé un regain de centralité de cette ligne dans le réseau de transport international de Cuba. D'autre part, de manière induite, cela a marqué l'entrée en scène de nouveaux acteurs nord-américains dans les débats sur l'existence de la ligne : le Département d'État, l'ambassade des États-Unis à Madrid et la CIA. A partir de novembre 1962, les liaisons aériennes entre l'Espagne et Cuba sont devenues réellement un « problème de politique internationale ».

⁴³⁹ VIÑAS Ángel, *En las garras del águila : los pactos con Estados Unidos, de Francisco Franco a Felipe González*, Barcelone, Crítica, 2003, 619 p.

⁴⁴⁰ TORRES Santiago et VALLÈS Ramon, *Franco i Fidel una amistat incòmoda*, 2009, Televisió de Catalunya, 60 mn.

Chapitre IV

Les relations aériennes entre l'Espagne et Cuba. Un problème de politique internationale (1963-1969)

Introduction

Dans la politique de pressions des États-Unis sur l'Espagne pour changer ses relations avec Cuba, le domaine des relations aériennes a été au premier plan. Ana del Hoyo, qui a développé ce thème, a axé sa réflexion générale sur le problème du commerce. Elle a par ailleurs choisi une périodisation qui vient de l'histoire des relations hispano-nord-américaines⁴⁴¹. La « crise cubaine des relations hispano-nord-américaines » comme elle l'appelle aurait éclaté en décembre 1963 même si elle reconnaît que le problème était sous-jacent depuis l'automne 1962. Morris Morley a étudié la manière dont les États-Unis ont cherché à faire pression sur leurs alliés pour leur faire participer au blocus contre Cuba. La période 1961-1968 a été pour lui celle de la tentative de « multilatéraliser » le blocus pour y faire participer les alliés occidentaux et latino-américains à travers différents instruments⁴⁴². En ce qui concerne le bloc des alliés occidentaux non ibéro-américains, la question des transports à Cuba a été primordiale. Pour lui, l'aviation était l'objet de moins d'attention que les transports maritimes car il restait peu de liens aériens entre Cuba et les pays non socialistes. Dans un rapport sur la politique d'isolement de Cuba de février 1963, on pouvait lire « Il semble qu'il n'y ait pas de doute que Cuba ait été isolé de façon substantielle du monde libre (...) Les services aériens sont extrêmement limités. Actuellement seul le Mexique et

⁴⁴¹ Elle fait démarrer son étude avec la rénovation des accords hispano-nord-américains en septembre 1963.

⁴⁴² MORLEY Morris H., « The United States and the Global Economic Blockade of Cuba : A Study in Political Pressures on America's Allies », *Canadian Journal of Political Science*, Vol. 17, 1984, pp. 25-48.

l'Espagne permettent des vols à Cuba »⁴⁴³. Malgré ce constat, le Département d'État aurait cherché à obtenir une rupture totale des transports entre les pays du « monde libre » et Cuba. La ligne dessinée sous l'administration du président Kennedy n'aurait pas été modifiée substantiellement sous l'administration Johnson. L'extension du blocus aérien a donc touché l'Espagne en particulier parce qu'elle était un des seuls pays non socialistes à maintenir une relation aérienne avec Cuba.

1. Le problème du transport de marchandises à Cuba et l'augmentation des vols

1.1. Le retour des vols hebdomadaires d'*Iberia*

Les vols d'*Iberia* à La Havane ont repris le 9 février 1963 avec une rotation programmée tous les quinze jours en accord avec le Département d'État. Trois mois plus tard, la compagnie a voulu reprendre le rythme hebdomadaire qui était la norme avant octobre 1962. Cela se justifiait par la forte hausse de la demande de billets dans le sens La Havane-Madrid. *Radio Habana* a diffusé le 24 mai des déclarations d'officiels d'*Iberia* sur le prochain doublement de la fréquence et a annoncé en même temps que la *Cubana de Aviación* allait reprendre le service de Madrid, interrompu depuis décembre 1961. Le lendemain, la direction d'*Iberia* à Madrid a confirmé le doublement des fréquences pour faire face à l'augmentation de la demande de passagers qui souhaitent « rentrer en Espagne »⁴⁴⁴. C'est dans ce contexte que l'ambassade des États-Unis est intervenue auprès du MAE pour signaler la hausse de la présence de marchandises venant de l'Europe de l'Est sur les vols d'*Iberia* à La Havane.

⁴⁴³ *Foreign Relations of the United States (FRUS)*, Volume XI, 1961-1963, La crise des missiles et ses conséquences, Librairie Kennedy, Dossiers de sécurité nationale, Série par pays, Cuba, Mémoire de Gordon Chase (conseil de sécurité nationale) à Mc George Bundy (assistant spécial du président Kennedy pour la sécurité nationale), 14 février 1963, [En ligne] http://www.state.gov/www/about_state/history/frusXI/276_300.html Consulté le 26 octobre 2012.

⁴⁴⁴ « Se reanuda la línea semanal Madrid-Habana », *La Vanguardia*, 25 mai 1963, p. 8.

Tableau VIII : Liste de marchandises en provenance des pays de l'Est envoyées à Cuba par les vols d'Iberia en avril 1963

Date du vol	Origine	Nature	Poids en kg
12/04/1963	Leningrad-Moscou	Postes de radio à tubes	375
12/04/1963	Sofia	Films	62
12/04/1963	Pékin	Revue	3327
12/04/1963	Leningrad-Moscou	Postes de radio à tubes	
26/04/1963		Titane de sodium	1145
26/04/1963		Livres techniques	1000
26/04/1963	Budapest	Dessins techniques	14
26/04/1963	Moscou	Films	31
26/04/1963	Moscou	Appareils photos	74
26/04/1963	Pékin	Revue	83
Source: Mémorandum de l'ambassade des États-Unis au MAE, 7 juin 1963, AMAEE-R-7951-3.			

Comme l'avait suggéré l'ambassade des États-Unis, qui ne concevait pas qu'on ait permis quelque chose qui « allait directement contre la politique du gouvernement espagnol », le MAE ne semblait pas être au courant du transport de ces marchandises. Mais les données de l'ambassade n'étaient pas fantaisistes non plus. Le vice-directeur commercial d'Iberia a bien confirmé à Pedro Salvador que : « depuis approximativement un an nous réalisons sur cette route un trafic d'importance moyenne provenant de pays d'Europe centrale de l'autre côté du rideau de fer ». Ces colis arrivaient à Madrid depuis Paris ou Genève via des compagnies européennes. Il a toutefois rappelé que la majorité des colis des avions d'Iberia qui allaient à La Havane était des paquets de vêtements et de vivres envoyés par des Cubains de Miami, Puerto Rico et Caracas à leur famille dans l'île. Ce type de fret représentait à peu près 6 tonnes par vol. Juan Middelman n'a pas cherché à nier le caractère de « propagande communiste » d'une partie des marchandises qui étaient transportées. Il a seulement indiqué qu'Iberia n'avait pas les moyens de le vérifier car les colis n'indiquaient pas leur contenu. Le dirigeant de la compagnie semblait donner raison *a posteriori* aux accusations du Département d'État contre les douaniers de Barajas qui ne vérifiaient pas le contenu des colis pour La Havane. L'ambassade des États-Unis à Madrid était plus au courant que le MAE et que la direction d'Iberia de ce qu'il y avait dans les avions d'Iberia qui partaient à La

Havane⁴⁴⁵. L'ambassade des États-Unis n'est pas allée par quatre chemins pour exprimer ses requêtes au gouvernement espagnol :

« En vertu de notre intérêt contre le communisme de Castro, nous espérons du gouvernement espagnol : qu'il inspecte le chargement d'*Iberia* qui comporte de la propagande du bloc communiste, qu'il ne permette pas une augmentation de fréquence à *Iberia*, qu'on n'autorise aucun droit d'atterrissage aux lignes aériennes cubaines »⁴⁴⁶.

Cette suggestion avait plus le ton d'une injonction. L'ambassade insistait particulièrement sur l'augmentation de la fréquence car cela allait contre la politique du Département d'État. Washington avait autorisé tacitement le retour d'*Iberia* en janvier 1963 pour se maintenir un canal d'information via l'ambassade d'Espagne. Il fallait qu'il y ait quelques vols pour permettre à la valise diplomatique et aux diplomates de sortir de Cuba. Mais augmenter la fréquence ne signifiait pas pour eux une amélioration dans la qualité ou la quantité du renseignement mais peut-être une augmentation de l'approvisionnement de Cuba en « propagande communiste » et d'autres matériels, qui, étant donnée la situation de pénurie dans l'île, étaient stratégiques dans la survie du régime. Les diplomates étatsuniens ne comprenaient pas comment tout cela pouvait passer par la Madrid de Franco comme une lettre à la Poste.

Iberia a néanmoins recommencé à faire un vol par semaine à La Havane à partir du 28 juin 1963, comme l'ont fait savoir la presse espagnole et les agences de presse internationale⁴⁴⁷. L'augmentation de la fréquence des vols peut être analysée par rapport à deux référentiels. Par rapport à la tendance générale des autres compagnies, on peut reprendre la présentation de Rosa Pardo : « *Iberia* avait augmenté en 1963 la fréquence de ses liaisons à La Havane (de vols tous les quinze jours à des vols hebdomadaires), quand le reste des compagnies étrangères avaient suspendu leurs vols à Cuba »⁴⁴⁸. Mais dans un temps plus long, il s'agissait d'un retour à une situation antérieure. Nous rappelons que le protocole additionnel de l'accord aérien hispano-cubain de 1951 prévoyait une fréquence hebdomadaire⁴⁴⁹. Le retour à la normale prenait le sens d'une intensification des relations aériennes entre l'Espagne et Cuba uniquement dans la conjoncture très spéciale de 1963. Il faut avoir les deux aspects à l'esprit pour bien comprendre la complexité de la

⁴⁴⁵ Juan Middelmann (vice-directeur commercial d'*Iberia*) à Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud), 18 juin 1963, AMAEE-R-7951-3.

⁴⁴⁶ Mémoire de l'ambassade des États-Unis au MAE, 7 juin 1963, AMAEE-R-7951-3.

⁴⁴⁷ « Vuelo semanal Madrid-Habana de Iberia », *La Vanguardia*, 25 juin 1963, p. 21 et « Se duplican los servicios aéreos con Habana », *La Vanguardia*, 26 juin 1963, p. 9, Dépêche UPI transmise par l'OID, La Havane, 27 juin 1963, AMAEE-R-7823-41 et « Incremento de vuelos entre España y Cuba », *La Vanguardia*, 12 juillet, 1963, p. 5.

⁴⁴⁸ PARDO SANZ Rosa, « Las relaciones hispano-norteamericanas durante la presidencia de L.B Johnson, 1964-1968 », *Studia historica. Historia contemporánea*, n°22, 2004, p. 142 ou « La política norteamericana de Castiella » in OREJA AGUIRRE Marcelino et SÁNCHEZ MANTERO Rafael (Dir.), *Entre la historia y la memoria: Fernando María Castiella y la política exterior de España (1957-1969)*, Madrid, Real Academia de Ciencias Morales y Políticas, 2007, p. 347.

⁴⁴⁹ Avec la possibilité de faire deux vols par semaine après consultation au niveau gouvernemental.

position espagnole. Par exemple, le malaise du ministre de l'Air était visible quand il a dû expliquer l'« augmentation » des fréquences au ministre des Affaires étrangères. Selon lui, l'augmentation récente de la fréquence des vols n'entraînait pas dans le cadre de l'accord qui prévoyait bien pourtant des fréquences hebdomadaires. Les vols d'*Iberia* à La Havane continuaient à se faire deux fois par mois « mais dernièrement à cause de la demande excessive de passagers on a autorisé deux fois des vols irréguliers, la semaine où il n'y avait pas d'avion de ligne »⁴⁵⁰. En Espagne, les autorités cherchaient à entretenir un flou juridique autour de ces vols. Mais à Washington on ne voyait que le fait que ces vols se faisaient plus fréquents et que la demande de ne pas revenir à une fréquence hebdomadaire n'avait pas été respectée. Le *New York Times* a alors révélé au grand public ce qui se passait sur la ligne Madrid-La Havane d'*Iberia* :

« Cependant, l'Espagne semble déterminée à ne pas couper sa connexion avec Cuba, même si elle est utilisée par le régime communiste de Castro comme un lien avec les pays communistes de l'Europe orientale. De hauts fonctionnaires du régime de Castro sont passés par Madrid lors des derniers mois et dans certains cas ils ont fait des arrêts entre deux vols. On sait aussi que les vols La Havane-Madrid sont utilisés pour le transfert de matériel de propagande communiste parmi lequel on trouve des films et d'autres envois entre Cuba et l'Europe orientale »⁴⁵¹.

L'article évoquait l'argument classique des diplomates espagnols dans leur plaidoyer pour le maintien de la ligne d'*Iberia* à Cuba comme quoi elle servait à de nombreux citoyens espagnols pour partir de l'île. Mais c'était la première fois qu'était évoquée en public la « bonne affaire » que pouvait représenter la ligne de La Havane d'*Iberia*. La reprise des vols en 1963 avait donc été profitable à *Iberia*. L'« argument financier » moins porteur publiquement que l'« argument humanitaire » commençait néanmoins à peser de tout son poids en interne.

1.2. Vers le blocus aérien global de Cuba ?

En juillet 1963, le Département d'État est passé à l'offensive contre les pays qui maintenaient n'importe quel type de « contact aérien » avec Cuba. Le Département d'État a commencé une série d'échanges avec le Royaume-Uni, le Canada, le Mexique et l'Espagne à propos de leurs relations aériennes avec Cuba pour accentuer la « pression implacable » autour de Cuba⁴⁵². Parmi les quatre pays, l'Espagne était le seul à avoir une ligne nationale qui assurait un

⁴⁵⁰ José Lacalle Larraga (ministre de l'Air) à Fernando María Castiella, 13 juillet 1963, AHEA*956/3.

⁴⁵¹ Dépêche *OID*, New York, 11 juillet 1963, AHEA*956/3.

⁴⁵² Edwin M. Martin, Assistant Secretary of State for Inter-American Affairs, 20 septembre, cité in Department of State Bulletin, Vol. XLIX, n°1268, 14 octobre 1963, p. 576 cité in MORLEY Morris H., *Imperial state and revolution : the United States and Cuba, 1952-1986*, New York, Cambridge University Press 1987, p. 203.

service entre son territoire et Cuba. L'Angleterre donnait des facilités aux avions civils cubains pour utiliser les aéroports des Antilles britanniques. Le Canada permettait des escales techniques aux avions de la *Cubana de Aviación* et de la ČSA sur la route La Havane-Prague pour se ravitailler en carburant. Le Mexique autorisait la *Cubana de Aviación* à faire des vols hebdomadaires à Mexico. Voyons quelles ont été les réactions des différents gouvernements à cette interpellation.

Le *Foreign Office* a refusé d'interdire les vols entre Cuba et l'île du Grand Cayman mais a annoncé qu'il allait prendre des mesures pour surveiller les passagers des avions cubains qui passaient par les Antilles britanniques. Le ministre adjoint Edward Heath a déclaré aux Communes : « Le gouvernement britannique fera honneur aux accords internationaux qui régissent les relations entre le Royaume-Unis et Cuba en matière d'aviation civile »⁴⁵³. Le gouvernement d'Ottawa avait refusé de supprimer ses liens aériens avec Cuba, mais s'était engagé à faire fouiller les avions cubains qui faisaient des escales de ravitaillement à Gander. Le Mexique avait confirmé qu'il ne permettrait pas à la *Cubana de Aviación* d'utiliser des avions de construction soviétique sur son territoire⁴⁵⁴. Mais le gouvernement n'a pas modifié sa décision d'autoriser la *Mexicana de Aviación* à reprendre des vols « cargo »⁴⁵⁵ à La Havane. Le Mexique s'engageait toutefois à surveiller de très près les voyageurs qui venaient de Cuba ou qui passait par Mexico pour se rendre dans l'île⁴⁵⁶. L'Espagne dans un premier temps n'a annoncé aucune mesure particulière.

Sur le plan de la communication, l'offensive du Département d'État n'avait pas été une réussite. La presse internationale s'attendait certainement à la suppression totale des services aériens à Cuba ou à des restrictions conséquentes. C'est le cas par exemple de l'*AFP* qui a diffusé

⁴⁵³ « Gran Bretaña no prohibirá el aterrizaje de aviones cubanos en aeropuertos ingleses del Caribe », dépêche *France Presse* transmise par l'OID, Londres, 16 juillet 1963, RAH-FC-12-1-2142-20. Il faisait référence à l'accord de 1948 entre le Royaume-Uni et la République de Cuba en matière de transport aérien. Il existait également une coopération d'entreprise à entreprise entre la *Cubana de Aviación* et la *British Aircraft Company*, le fabricant de ses avions « Britannia ». Voir : « Gran Bretaña proyecta reparar los aviones de las líneas aéreas cubanas », Dépêche UPI, transmise par l'OID, 22 janvier 1964, RAH-FC-13-2-2311-5.

⁴⁵⁴ Depuis décembre 1962, la *Cubana de Aviación* avait utilisé plusieurs fois des « Ilyushin-18 » sur sa ligne de Mexico.

⁴⁵⁵ Uniquement du transport de fret, sans prendre de passager.

⁴⁵⁶ Au sujet du rôle de la ligne Mexico-La Havane dans les années 1960, on a longtemps entendu que les États-Unis auraient presque incité le Mexique à maintenir cette voie de contact pour pouvoir ficher les voyageurs de La Havane et infiltrer des agents de renseignement dans l'île. Cette version a été popularisée dans CONNELL-SMITH Gordon, *The United States and Latin America : an historical analysis for inter-American Relations*, Portsmouth, Heineman Educational, 1974, pp. 30 et 240-241. Récemment cette vision a été critiquée pour son caractère « exagéré » voire « naïf » inspirée par des sympathies envers la Révolution cubaine et une opposition de principe à la politique du gouvernement mexicain. Les informations sur les voyageurs cubains auraient bien terminé sur le bureau d'une agence nord-américaine tandis que des espions étaient infiltrés à Cuba par le Mexique. Mais il n'y aurait pas eu d'imposition délibérée de Washington à Mexico dans ce sens. Washington n'avait pas besoin de cette ligne, mais comme elle existait, le Département d'État en avait profité. Voir : OJEDA GÓMEZ Mario, *México y Cuba revolucionaria : cincuenta años de relación*, Mexico, Colegio de México, 2008, p. 15. Comme pour *Iberia*, nous pouvons suggérer que c'est à défaut d'avoir pu faire suspendre la ligne Mexico-La Havane que les États-Unis l'ont accepté *a minima* en cherchant à en tirer un profit maximal. Mais comme nous n'avons pas étudié ce phénomène mexicain, cela ne reste qu'une conjecture.

une dépêche indiquant que l'Espagne aurait refusé récemment d'« interrompre les communications aériennes avec Cuba »⁴⁵⁷. Henry Raymond a parlé de « succès partiel des demandes de Washington car aucun pays n'avait pris des mesures de restriction des vols proprement dit »⁴⁵⁸. En conférence de presse, un porte-parole du Département d'État a refusé de commenter les questions des journalistes sur la froideur des réactions du Mexique, de l'Espagne et du Canada sur « le désir américain d'instaurer une espèce de blocus aérien de Cuba »⁴⁵⁹. L'administration nord-américaine était évidemment gênée car la mise en place d'un blocus aérien contre Cuba était en contradiction avec le droit international. Le journaliste Henry Raymond du *New York Times* l'a bien relevé :

« Des officiels américains ont reconnu que plusieurs pays ont peur que l'instauration d'une interdiction totale des voyages aériens à Cuba soit en violation avec l'accord international sur l'aviation dont Cuba est signataire »⁴⁶⁰.

Comme le gouvernement espagnol n'avait pas défini sa position sur les demandes du Département d'État, l'ambassadeur Antonio Garrigues a été convoqué par Edwin Martin, l'assistant de Dean Rusk sur les Affaires interaméricaines, au Département d'État à Washington, le 12 juillet 1963⁴⁶¹. Il lui a présenté les trois objectifs du « blocus aérien » contre Cuba :

« Fermer les canaux de communication de Cuba, faire diminuer le commerce avec les pays occidentaux pour rendre très coûteux aux Soviétiques de maintenir l'économie de Cuba et empêcher l'action subversive de Cuba en Amérique du Sud ».

Selon le diplomate étatsunien, les vols hebdomadaires d'*Iberia* pouvaient être utilisés pour faire venir des agitateurs en Amérique plus facilement que par Prague ou Moscou. Edwin Martin s'est également préoccupé du projet de la *Cubana de Aviación* de faire des vols à Prague via Madrid. L'ambassadeur lui a assuré que cela n'aurait pas lieu, d'autant plus que l'Espagne n'avait pas de lien diplomatique ni commercial avec ce pays communiste qui était un « foyer de campagnes orchestrées contre l'Espagne »⁴⁶².

⁴⁵⁷ Dépêche *France Presse*, transmise par l'OID, 15 juillet 1963, AMAEE-R-7951-3.

⁴⁵⁸ RAYMONT Henry, « US Allies Resisting strong Curb on Cuba », *New York Times*, 16 juillet 1963.

⁴⁵⁹ « Los EEUU han pedido a Gran Bretaña, Canadá, España y Méjico, reduzcan tráfico aéreo con Cuba, declara un portavoz del Departamento de Estado » Dépêche Reuters, transmise par l'OID, 11 juillet 1963 et dépêche France Presse transmise par l'OID, 12 juillet 1963, RAH-FC-12-1-2139-9. Le *Washington Post* du 12 juillet 1963 a publié la dépêche UPI.

⁴⁶⁰ RAYMONT Henry, « Eased Cuba Curb Sought by Spain », *New York Times*, 12 juillet 1963. Les articles du *New York Times* du 12 et 13 juillet 1963 sont cités par Ana del Hoyo comme « une des premières preuves du rôle des lignes de transport qui unissaient l'Espagne et Cuba dans la connexion Madrid-Washington (...), avant le déclenchement de la crise », DEL HOYO BARBOLLA Ana, *Relaciones político-diplomáticas entre España y Estados Unidos (1963-1970)*, thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Juan Pablo Fusi, Université Complutense de Madrid, 2006, p. 132.

⁴⁶¹ L'ambassadeur a déploré que le Département d'État ébruite dans la presse ce qui s'était dit dans cette conversation qu'il estimait d'ordre privé par exemple dans : « Ask Spain Keep Cuba Ship Ban », *New York Times*, 13 juillet 1963. Le Département d'État se serait excusé.

⁴⁶² « **El Departamento de Estado inflexible ante los argumentos expuestos por Garrigues sobre las relaciones aéreas comerciales de España con Cuba** », télégramme n°653 d'Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 13 juillet 1963, RAH-FC-12-1-2144-5. La réponse du ministre Castiella à ce télégramme a donné lieu à une synthèse des raisons qui poussaient l'Espagne à maintenir toutes ses relations avec Cuba. Voir

Chacun des deux frères Garrigues Díaz-Cañabate, Antonio, l'ambassadeur et Emilio, le premier conseiller, sont revenus sur le problème que posait la position nord-américaine sur les vols d'*Iberia* à La Havane. Les deux étaient d'accord pour qualifier cette position d'« irrationnelle » parce qu'elle obéissait fondamentalement à des considérations de politique intérieure américaine, dans l'objectif d'enlever l'argument de la faiblesse face à Cuba à l'opposition républicaine. Il était donc très difficile de modifier le point de vue nord-américain sur ce sujet. Antonio Garrigues relevait : « Finalement ceux qui sont le plus proches de nous sont ceux qui sont les plus véhéments sur le commerce avec Cuba »⁴⁶³. Le représentant Battin par exemple, chef du comité républicain pour les affaires cubaines, a proposé des sanctions immédiates contre les pays qui participaient au commerce avec Cuba. C'était pourtant en défenseur de l'Espagne de Franco face à un courant, minoritaire en 1963, qui critiquait l'alliance des États-Unis avec ce régime établi grâce à l'aide des puissances fascistes. Dans cette période de renégociation des accords de 1953, l'Espagne prenait le risque de se mettre à dos le gouvernement et l'opposition à cause de ses liens avec Cuba. Sur le problème concret des vols d'*Iberia*, qui était pour eux plus important que celui de la reprise de la ligne de la *Transatlántica*, ils proposaient une solution « policière » comme ce qu'avait annoncé le Mexique. La lettre d'Emilio Garrigues, écrite plus tard, faisait apparaître un post-scriptum intéressant sur sa perception des objectifs du Département d'État : « D'une information de dernière minute, je tire l'impression que le Département d'État considère comme acceptable la formule des vols tous les quinze jours et ne semble pas aspirer à la suppression totale de la route »⁴⁶⁴.

Comme l'Espagne présentait la plus grande difficulté pour le Département d'État, la presse nord-américaine s'est plus attardée sur ce cas. On a vu se développer les arguments espagnols pour justifier l'augmentation des services aériens avec Cuba alors que le reste des pays occidentaux les restreignaient, sous les pressions de Washington. Le Ministère des Affaires étrangères espagnol ne pensait pas qu'il fallait intensifier les sanctions économiques contre Cuba. Le gouvernement de Madrid pensait que même le Département d'État n'était pas convaincu des mesures qu'il prônait mais était obligé de répondre aux demandes des républicains qui voulaient une politique plus militante contre Castro⁴⁶⁵. Le *Washington Post* présentait d'autres arguments espagnols plus spécifiques pour défendre que les « avantages du maintien de communications sont supérieurs pour

télégramme de Fernando María Castiella à Antonio Garrigues, 13 juillet 1963, AMAEE-R-7951-3.

⁴⁶³ Dépêche n°64 d'Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 16 juillet 1963, RAH-FC-12-1-2144-5.

⁴⁶⁴ Emilio Garrigues (ministre-conseiller à l'ambassade à Washington) à Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud), 16 juillet 1963, AMAEE-R-7951-3.

⁴⁶⁵ RAYMONT Henry, « US Allies Resisting strong Curb on Cuba », *New York Times*, 16 juillet 1963 in « Comentarios de NYT sobre reacción Canadá, Méjico, Gran Bretaña y España a petición USA limitar viajes y comercio con Cuba », télégramme n°662 d'Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 16 juillet 1963, RAH-FC-12-1-2142-19.

le monde libre que pour Castro ». Cela permettait à quatre-vingts Cubains de sortir de Cuba par semaine, de maintenir un moyen sûr d'acheminement du courrier diplomatique et donc un canal d'information sur la situation cubaine et de rester en contact avec les 40 000 Espagnols de Cuba⁴⁶⁶.

1.3. Deux réunions couperet MAE-Département d'État

Le MAE n'avait pas répondu formellement aux demandes du Département d'État sur ce qu'il comptait faire sur les vols d'*Iberia*. Edwin Martin a donc repris contact avec l'ambassade pour qu'on lui fasse part des mesures qu'allait prendre le gouvernement espagnol. Il convenait de rappeler qu'aucun des trois autres pays concernés n'allait supprimer les contacts aériens avec Cuba. L'Espagne, pour qui l'intérêt était supérieur, ne le ferait pas non plus, *a fortiori*. Mais selon l'ambassadeur espagnol, « comme cette fâcheuse affaire interfère de façon inopportune au moment des négociations, nous devrions, selon moi, répondre à Martin sur un ton ouvert, qu'il puisse interpréter comme positif ». L'ambassadeur proposait de revenir à un vol tous les quinze jours ou de rester avec une fréquence hebdomadaire et convaincre Washington que le MAE allait prendre des mesures drastiques pour surveiller les vols. Pour défendre les arguments espagnols face au Département d'État, l'ambassade a demandé à *Iberia* de fournir des données sur le trafic entre Madrid et La Havane⁴⁶⁷.

Nuño Aguirre de Cárcer a finalement été convoqué au Département d'État par John Hugh Crimmins, le coordinateur des affaires cubaines, pour s'expliquer des relations de l'Espagne avec Cuba. L'ambassade de Washington n'avait pas reçu les renseignements qu'elle avait demandés sur les passagers de la ligne d'*Iberia* à La Havane. Nuño Aguirre de Cárcer a dû préciser la demande à direction de la compagnie :

« Il me serait très utile que tu nous envoies des détails exacts [En français dans le texte], comme Castiella aime à répéter sur la fameuse question des avions ; par exemple nombre de passagers lors des derniers quatre ou cinq vols hebdomadaires et la proportion parmi eux d'officiels cubains, de réfugiés cubains qui fuient, de réfugiés espagnols qui s'en vont, du trafic espagnol normal, du trafic d'autres pays, divisé en Est et Ouest ».

Il pointait déjà un point faible dans la ligne d'argumentation espagnole : « le fait que les autorités cubaines réservent de manière directe ou indirecte des places sur les vols d'*Iberia* affaiblissait l'argumentation que les vols se maintenaient pour permettre le départ des réfugiés qui

⁴⁶⁶ « Spain cold in air tie with Cuba », *Washington Post*, 14 juillet 1963 cité in télégramme n°658 d'Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 14 juillet 1963, AMAEE-R-7951-3.

⁴⁶⁷ « Nuestras comunicaciones aéreas y marítimas con Cuba y la Administración norteamericana », dépêche n°70 d'Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 30 juillet 1963, RAH-FC-12-1-2153-6.

furent l'horreur communiste ». Nuño Aguirre de Cárcer avait également soutenu l'idée de diminuer les vols ou de mettre en place un système de vols irréguliers qui pourrait faire croire à une diminution en trompant la vigilance de ceux qui surveillaient ces vols⁴⁶⁸.

La réunion du 18 octobre 1963 a été la première depuis celle du 12 juillet. Étant donnée la période de négociation, le personnel de l'ambassade d'Espagne avait donné la priorité à la préparation de la rénovation des accords hispano-nord-américains de 1953. C'est ce qu'avait dit Nuño Aguirre de Cárcer à John Hugh Crimmins. Pourtant, Antonio Garrigues et Nuño Aguirre de Cárcer avaient bien essayé de collecter des données sur les passagers d'*Iberia* à présenter au Département d'État mais les listes n'étaient pas arrivées à temps. Les diplomates espagnols tentaient de justifier le maintien de la ligne d'*Iberia* par le trafic de passagers tandis que le Département d'État le condamnait pour le trafic de marchandises.

John Hugh Crimmins a présenté un projet de riposte générale contre le transport de marchandises à Cuba, qui s'adressait en particulier à l'Espagne. Tandis que le MAE avait pensé que l'absence de prise de décision claire allait permettre de sortir de l'offensive nord-américaine indemne, le gouvernement des États-Unis avait réfléchi à de nouveaux outils juridiques pour extraterritorialiser le blocus sur les transports à Cuba. Le coordinateur des affaires cubaines au Département d'État a fourni les deux projets d'amendement à la loi d'aide extérieure pour 1964. Le projet de la Chambre des représentants prévoyait de supprimer l'aide extérieure aux pays dont les bateaux et les avions transportaient à Cuba des « *items of economic assistance* », du matériel stratégique ou « *equipment, material or commodities* » et n'importe quel produit cubain. L'amendement du Sénat était le même sauf qu'il prévoyait que le président des États-Unis pourrait décider des cas particuliers où on pouvait maintenir l'aide extérieure aux pays qui participaient au transport de marchandises avec Cuba⁴⁶⁹. Étant donné la dépendance de l'Espagne vis-à-vis de l'aide économique et militaire des États-Unis, la situation était assez sérieuse.

Après cette première réunion couperet, John Hugh Crimmins s'est rendu en Europe. Il a profité de son séjour à Madrid pour rencontrer Ramón Sedó et Pedro Salvador à Madrid en compagnie de George Landau, le secrétaire de l'ambassade des États-Unis qui suivait le dossier des relations hispano-cubaines. Le fonctionnaire du Département d'État a fourni des informations

⁴⁶⁸ Nuño Aguirre de Cárcer (ministre-conseiller à l'ambassade à Washington) à Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud), 15 octobre 1963, AMAEE-R-7951-3.

⁴⁶⁹ Dépêche n°186 d'Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella avec l'acte de la réunion célébrée au Département d'État entre le coordinateur des Affaires Cubaines M. Crimmins et le ministre M. Aguirre de Cárcer, 22 octobre 1963, AMAEE-R-7243-5.

inédites sur cinq vols de la *Cubana de Aviación* qui seraient passés par Madrid entre Alger et Prague alors que l'ambassadeur espagnol à Washington avait promis de ne pas autoriser les escales d'avions cubains à Madrid sur la ligne de Prague. Ramón Sedó a interrompu John Hugh Crimmins dans son exposé pour lui demander de citer ses sources, car le MAE n'avait eu connaissance que d'un de ces vols⁴⁷⁰. Les informations dont disposait le Département d'État étaient les suivantes :

Tableau IX : Trajets des avions de la *Cubana de Aviación* qui sont passés par Prague, Alger et Madrid

Date	Trajet	Passagers descendus à Madrid	Fret embarqué à Madrid ⁴⁷¹ (kg)
25/09/1963	La Havane-Madrid-Prague	n.r	n.r
14/10/1963	La Havane-Madrid-Londres-Prague	63	n.r
22/10/1963	La Havane-Alger-Madrid-La Havane	3	10000
22/10/1963	La Havane-Gander-Alger-Madrid-Alger	14	n.r
25/10/1963	Oran-Madrid-Prague	n.r	n.r
Source : Mémoire de l'ambassade des États-Unis au MAE, fin octobre 1963, AMAEE-R-7951-3.			

Ramón Sedó n'a pas contesté ces informations et a dû promettre de donner des consignes à la direction d'aviation civile pour qu'elle informe sur tous les mouvements d'avions cubains. Le manque de coordination entre les différents secteurs de l'appareil d'État franquiste nous confirme que les autorités espagnoles étaient moins au courant que le Département d'État sur ce qui se passait à Barajas.

La discussion a porté sur la stratégie générale dans les relations avec Cuba et sur la question des transports. Ramón Sedó a d'abord exposé le désaccord de l'Espagne quant à la politique de sanctions économiques contre Cuba. Selon lui, le gouvernement espagnol maintenait la même position depuis 1959 sur Cuba alors que le gouvernement des États-Unis avait changé d'attitude en

⁴⁷⁰ Une note des services secrets militaires d'août 1963 indiquait que la *Cubana de Aviación* avait prévu de mettre en place une ligne La Havane-Gander-Prague-Algérie-Égypte. Voir note du *Alto Estado Mayor* au MAE, 20 août 1963, AMAEE-R-7840-20.

⁴⁷¹ La source citée suggérait que du matériel et des armes avaient été livrés en Algérie. Cette information avait aussi été diffusée dans les milieux de l'exil cubain à Miami. Voir note sur le « récit d'un organe de presse des exilés cubains à Miami sur l'utilisation de vols civils de la *Cubana de Aviación* par le régime communiste de Cuba pour livrer des armes à Ben Bella », 4 novembre 1963, AMAEE-R-7323-23.

mettant en place un blocus économique de l'île qu'il essayait d'étendre à tous les autres pays. Madrid préconisait l'appui de solutions politiques alternatives au castrisme. C'était aussi une des raisons pour lesquelles se maintenait la présence officielle de l'Espagne à Cuba. Le sous-secrétaire de politique extérieure n'a pas hésité à comparer la présence diplomatique espagnole à Cuba à celle du Vatican dans son rôle de médiateur. L'ambassade permettait, grâce à *Iberia*, d'« obtenir des informations directes sur la situation intérieure de Cuba qui, comme c'est notoire, ont été transmises plusieurs fois aux services américains qui les ont évaluées positivement ». Ramón Sedó a également fait vibrer la corde humanitaire :

« Le maintien de la ligne d'*Iberia* représente, en premier lieu, un phénomène de profonde transcendance humaine, la présence espagnole dans un pays qui, il y a encore peu d'années, appartenait à l'Espagne. La colonie espagnole et l'exil cubain demandent, angoissés, le maintien des vols d'*Iberia* ».

Au contraire, les exilés de Miami seraient prêts à se sacrifier pour le « bien du futur du pays » selon John Hugh Crimmins. Il laissait entendre que les familles déjà installées à l'étranger de ceux qui voulaient partir seraient d'accord pour ne pas permettre à ceux-ci de partir si à terme cela favorisait la déstabilisation du pouvoir révolutionnaire. Le diplomate espagnol essayait de focaliser le débat sur les évacuations de Cuba et affirmait une posture qui niait l'évidence sur le transport de marchandises :

« Nous sommes déçus devant le manque de compréhension de notre point de vue par les États-Unis (...) personne ne pouvait mettre en doute notre anticommunisme et il était paradoxal d'affirmer que la propagande subversive communiste vers l'Amérique latine passait par l'Espagne ».

Il semblerait que le paradoxe n'était pas dans le discours du Département d'État mais bien dans la conduite d'*Iberia*. La compagnie dépendait directement d'un gouvernement espagnol (via l'INI) qui s'affirmait farouchement anticommuniste à l'intérieur mais se montrait plus tolérant dans la censure avec des communistes étrangers qui laissaient le régime tranquille.

Au cours de la discussion, Ramón Sedó a signalé que la ligne d'*Iberia* à La Havane était devenue une bonne affaire avec une liste d'attente de cinq mois pour la vente des places sur les « La Havane-Madrid » et beaucoup de fret sur les vols entre Madrid et La Havane. Il espérait montrer par cet argument inattendu qu'*Iberia* aurait pu augmenter encore plus ses fréquences mais que cela n'avait pas été fait pour ne pas déplaire au Département d'État. Mais John Hugh Crimmins indiquait que le Mexique et le Canada avaient été plus coopératifs que l'Espagne sur la question des vols vers Cuba et que même la *KLM* s'était « sacrifiée »⁴⁷².

⁴⁷² Note de la direction d'Amérique centrale et du Sud sur la réunion qui s'est tenue dans le bureau de M. le Directeur général de la politique étrangère avec le coordinateur pour les affaires cubaines du Département d'État, M Crimmins, 31

Fernando María Castiella est finalement intervenu auprès du ministre de l'Air au sujet des demandes nord-américaines :

« Tu connais parfaitement nos efforts pour maintenir la ligne normale d'*Iberia* entre Madrid et La Havane avec une fréquence hebdomadaire, et ce malgré les pressions de Washington pour qu'on la supprime. Je me charge également de l'obligatoire contrepartie en ce qui concerne la ligne cubaine, qu'on ne peut pas interdire, comme il est logique, sans risque immédiat pour *Iberia*. Toutefois il faudrait faire un geste pour les États-Unis, par exemple éviter que les avions de la *Cubana* aillent à Alger ou Prague. On pourrait également interdire l'utilisation d'avions IL-28, comme l'a fait le Mexique. Comme les États-Unis ne l'avaient pas demandé explicitement, cela pourrait être bien vu »⁴⁷³.

Dans le fond de l'affaire, la posture du ministre Castiella semblait être de ne pas se plier aux demandes du Département d'État mais de prendre des initiatives sur d'autres plans pour devancer leurs souhaits en signe de bonne volonté.

1.4. Réalités du transport de personnes et de marchandises sur la ligne d'*Iberia* à La Havane

La direction commerciale de la compagnie a fourni des données que Nuño Aguirre de Cárcer avait demandées sur les passagers de la ligne de La Havane. Elles ont été compilées après la réunion du 18 octobre au Département d'État. Mais, alors qu'elles étaient prêtes, on ne les a pas utilisées non plus lors de la réunion du 31 octobre au palais Santa Cruz, où l'essentiel des débats a tourné autour du transport de marchandises et des escales à Madrid de la ligne de la *Cubana de Aviación* à Prague. Elles méritent toutefois quelques commentaires. Il s'agit d'informations sommaires. Il faut mettre en exergue que le département commercial d'*Iberia* ne disposait pas de chiffres plus précis. Peu de temps avant chaque vol, les autorités cubaines communiquaient à la délégation d'*Iberia* la liste des passagers autorisés à partir⁴⁷⁴. La direction commerciale à Madrid a

octobre 1963, 14 p, AMAEE-R-7823-41.

⁴⁷³ Fernando María Castiella à José Lacalle Larraga (ministre de l'Air), 12 novembre 1963, AMAEE-7951-3. On peut relever que la *Cubana de Aviación* a fait parvenir une demande de prolongation de la ligne de Madrid à Alger en 1964, qui a été refusée parce que le MAE n'était « pas disposé à favoriser un axe Cuba-Algérie ». Voir note n°193 de l'ambassade de Cuba à Madrid au MAE, 24 juillet 1964, dépêche n°398 de Faustino Armijo Gallardo (directeur général des relations économiques) à Luís Azcárraga (secrétaire général et technique d'aviation civile et de transport aérien), 8 août 1964 et acte de la réunion n°182 de la CIPAI, 29 septembre 1964, AMAEE-R-7377-24.

⁴⁷⁴ Cette préoccupation a été signalée dans l'acte final des conversations commerciales et financières hispano-cubaines- celles qui avaient été remises à plus tard à cause de la suspension des vols d'*Iberia* -publié par *El Mundo* de La Havane: « il serait de l'intérêt de la compagnie *Iberia* de connaître avec 5 jours d'avance la date prévue pour le vol, la liste des passagers qui ont rempli toutes les conditions administratives et se trouvent prêts à embarquer » in Dépêche UPI transmise par l'OID, 26 juillet 1963, AMAEE-R-7951-3.

donc confessé son ignorance relative sur les clients des « La Havane-Madrid ». Elle a suggéré de s'adresser à la police de l'aéroport de Barajas, qui avait des renseignements de meilleure qualité⁴⁷⁵. Les données sur les cinq vols qui ont eu lieu avant le 19 octobre 1963 sont les suivantes :

Tableau X : Passagers des vols d'Iberia à La Havane en septembre-octobre 1963

Nationalité	Passagers			
	Madrid-La Havane		La Havane-Madrid	
	Nombre	Fréquence	Nombre	Fréquence
Cubains	26	26,5%	317	85,0%
Espagnols	35	35,7%	35	9,4%
Autre nationalité	37	37,8%	21	5,6%
Total	98	100,0%	373	100,0%

Source : Note de la direction commerciale d'Iberia à Lázaro Ros, 19 octobre 1963, AMAEE-R-7951-3.

La source a précisé qu'un vol avait servi à transporter à La Havane les participants du Congrès International d'Architecture⁴⁷⁶. Un échantillon de cinq vols à une période immédiatement antérieure aurait fait apparaître une fréquentation plus faible sur le tronçon Madrid-La Havane. Cet instantané aurait donc gonflé artificiellement le taux de remplissage des Madrid-La Havane⁴⁷⁷. Malgré ce biais, les conclusions à tirer sont claires. Les « Superconstellation » ont volé à plein sur le trajet La Havane-Madrid et les passagers étaient à 85% des citoyens cubains. Par ailleurs, parmi les passagers qui n'étaient ni espagnols ni cubains, seuls deux venaient d « un pays situé au-delà du rideau de fer ».

Mais le problème de la ligne d'Iberia pour le Département d'État était avant tout celui de la

⁴⁷⁵ Lázaro Ros (directeur général d'Iberia) à Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud), 25 octobre 1963 et note de la direction commerciale d'Iberia à Lázaro Ros, 19 octobre 1963, AMAEE-R-7951-3.

⁴⁷⁶ A propos du congrès d'architecture de La Havane, George Landau a présenté un mémorandum à Pedro Salvador pour exprimer la préoccupation nord-américaine sur la possible participation d'architectes espagnols à un concours pour la création d'un monument à la « Victoire de la Baie des Cochons ». Pedro Salvador ne voyait pas pourquoi la participation espagnole devait être remise en cause par « les scrupules de conscience du Département d'État ». Il rappelait également qu'il y avait aux États-Unis des monuments visibles par tout le monde qui affectaient « la sensibilité patriotique » espagnole. Voir mémorandum de l'ambassade des États-Unis au MAE, juillet 1963 et Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud) à Alfonso de la Serna (directeur général des relations culturelles), 11 juillet 1963, AMAEE-R-7243-5.

⁴⁷⁷ Selon Juan Middelman, il y a eu douze passagers en moyenne sur les vols « Madrid-La Havane » entre février et juin 1963, ce qui correspond à six passagers par semaine. La moyenne hebdomadaire sur les cinq vols de septembre-octobre 1963 de 19,8 passagers par semaine représente donc un saut quantitatif important dans la fréquentation du tronçon Madrid-La Havane.

circulation de la propagande communiste et d'autres biens stratégiques par Madrid. Le Département d'État s'est plaint de la hausse du transport de marchandises qui venaient de l'Est du rideau de fer sur les vols d'*Iberia*. Cet avertissement à l'ambassade espagnole était contemporain de la réunion de John Hugh Crimmins au MAE. A Madrid, le coordinateur des affaires cubaines au Département d'État avait seulement rappelé les données qu'il connaissait sur les vols du 12 et 26 avril 1963. A Washington, on avait eu accès aux derniers manifestes de charge d'*Iberia* qui montraient que, depuis la réunion du 7 juin 1963 entre George Landau et Ramón Sedó, l'envoi de propagande s'était accéléré, même depuis la Chine. Parmi les cargaisons en provenance de l'Europe de l'Est, il y avait du matériel électronique très rare à Cuba et donc essentiel pour les nouvelles industries. Washington a exprimé sa totale incompréhension sur l'attitude des diplomates espagnols qui ne se rendaient pas compte de la gravité de ce trafic⁴⁷⁸.

⁴⁷⁸ « Preocupación Departamento de Estado por incremento cargamentos electrónico y propaganda comunista transportados por IBERIA a Cuba », télégramme n°1038 d'Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 29 octobre 1963, RAH-FC-12-3-2222-3.

Tableau XI : Liste des marchandises en transit vers La Havane en provenance de pays communistes entre le 10 mai 1963 et le 30 octobre 1963

Date du vol	Origine	Nature	Poids en kg
10/05/1963	Moscou	Pièces de rechange	55
10/05/1963	Bucarest	Accessoires automobile	121
10/05/1963	Pékin	Films	69
07/06/1963	Leningrad	Accessoires automobile	
07/06/1963	Leningrad	Films	
23/08/1963	Prague	<i>Muestras</i>	3
23/08/1963	Pékin et Hong Kong	Revue	157
13/09/1963	Hong Kong	Revue	72
13/09/1963	Hong Kong	Revue	79
13/09/1963	Hong Kong	Revue	91
13/09/1963	Hong Kong	Revue	106
13/09/1963	Hong Kong	Revue	5
13/09/1963	Hong Kong	Revue	72
04/10/1963	Hong Kong	Revue	169
04/10/1963	Hong Kong	Revue	6
04/10/1963	Hong Kong	Revue	220
23/10/1963	Hong Kong	Revue	73
Source : Rapport de la délégation d' <i>Iberia</i> à Barajas ⁴⁷⁹ , 30 octobre 1963, AMAEE-R-7951-3.			

1. 5. Le retour de *Cubana de Aviación* à Madrid

C'est dans le contexte de la révélation de la hausse du trafic de marchandises venant de pays de l'Est sur la ligne d'*Iberia* que la *Cubana de Aviación* a repris la ligne de Madrid. Le secrétaire d'État, Dean Rusk avait pourtant exhorté l'ambassade à Madrid à se montrer ferme avec le MAE

⁴⁷⁹ La note de la délégation d'*Iberia* à Barajas précisait que le reste des colis en transit qui n'étaient pas cités étaient des envois familiaux en provenance de New York, Puerto Rico et Caracas. Un point de vue global sur l'origine des colis qui passaient par Madrid en direction de La Havane : États-Unis, Puerto Rico, Venezuela, Chine, URSS, Roumanie, Tchécoslovaquie, Bulgarie, Hongrie Yougoslavie, Italie, Belgique, (Algérie)... montre bien l'incroyable centralité de l'Espagne dans les échanges avec Cuba après la crise d'octobre 1962.

sur l'opposition à la reprise des vols de la *Cubana de Aviación*⁴⁸⁰. La ligne de la *Cubana de Aviación* a malgré tout repris⁴⁸¹. Le Département d'État a réitéré son mécontentement contre cette ligne de la compagnie cubaine qui était la seule vers le « monde libre » avec celle du Mexique. La reprise des vols était encore plus préjudiciable que les vols d'*Iberia*, même s'il n'y avait pas d'escale à Alger ou Prague.⁴⁸²

A propos de la reprise des vols de la *Cubana de Aviación*, les choses étaient assez simples au niveau juridique. Les vols réguliers d'*Iberia* et de la *Cubana de Aviación* étaient régis par l'accord aérien de 1951. La *Cubana de Aviación* avait suspendu de façon temporaire la ligne de Madrid sans renoncer pour autant à ses droits. Comme elle souhaitait reprendre le service, elle n'avait qu'à avertir les autorités diplomatiques et d'aviation civile espagnoles, sans avoir à demander d'autorisation, puisque l'accord permettait justement d'établir des services réguliers réciproques dans des conditions définies à l'avance. L'Espagne ne pouvait pas s'opposer au retour de la *Cubana de Aviación* sans dénoncer l'accord et s'exposer à l'arrêt complet de la ligne d'*Iberia*. La présentation de Rosa Pardo sur cette reprise est donc partielle. Elle a écrit : « En plus, l'Espagne permettait (depuis décembre 1963) à la *Cubana de Aviación* deux vols mensuels à Madrid (avec le Mexique, les seules liaisons avec passagers de cette compagnie) »⁴⁸³. Or L'Espagne n'a donné aucune nouvelle autorisation à la *Cubana de Aviación* en décembre 1963. Elle ne s'est juste pas opposée à la reprise d'une ligne régulière qui existait depuis 1948, par une compagnie aérienne cubaine désignée par le gouvernement cubain dans les conditions définies par l'accord de 1951. Un regard de moyen terme permet donc de relativiser fortement l'originalité de l'événement de décembre 1963. Comme pour la reprise de la fréquence hebdomadaire d'*Iberia* en juin 1963, le retour à une situation antérieure a été perçu comme une attitude significative d'un changement de posture.

⁴⁸⁰ Department of State (Secretary Rusk) to Madrid Embassy, Telegram, November 14, 1963, Madrid Telegram 1733, STR 10 Cuba, XRAU 6, Cuba, DFOIA cite in MORLEY Morris H., *Imperial state and revolution : the United States and Cuba, 1952-1986*, New York, Cambridge University Press 1987, p. 203.

⁴⁸¹ Encore plus que pour la décision de suspension, le processus qui a poussé les autorités cubaines à reprendre les vols de Madrid n'a pas pu être élucidé faute de pouvoir consulter une éventuelle documentation cubaine sur ce sujet.

⁴⁸² « Preocupación Departamento Estado por vuelo regular Habana-Madrid de Cubana de Aviación », télégramme n°1245 d'Emilio Garrigues (chargé d'affaires a.i à Washington) à Fernando María Castiella, 19 décembre 1963, RAH-FC-13-1-2285-1.

⁴⁸³ PARDO SANZ Rosa, « Las relaciones hispano-norteamericanas durante la presidencia de L.B Johnson, 1964-1968 », *Studia historica. Historia contemporánea*, n°22, 2004, p. 142 ou « La política norteamericana de Castiella » in OREJA AGUIRRE Marcelino et SÁNCHEZ MANTERO Rafael (Dir.), *Entre la historia y la memoria : Fernando María Castiella y la política exterior de España (1957-1969)*, Madrid, Real Academia de Ciencias Morales y Políticas, 2007, p. 347.

2. Le chantage du Département du Commerce sur les pièces de rechange d'Iberia (octobre 1963)

Depuis l'inauguration de la ligne de New York en 1954, un an après la signature des pactes de Madrid, *Iberia* avait bénéficié d'une licence annuelle du Département du Commerce pour l'exportation de matériel aéronautique vers l'Espagne. Le montant de base de la licence était de 3 500 000 \$, mais cela ne suffisait pas pour couvrir les besoins d'*Iberia*. Chaque année, la compagnie avait réussi à obtenir les extensions nécessaires pour assurer la maintenance et la réparation de ses avions de construction nord-américaine. En septembre 1963, la demande de renouvellement de la licence de base pour 1964 a été rejetée par le Département du Commerce qui « extériorisait ainsi son mécontentement contre le maintien de la ligne de La Havane ». La mesure de suspension de la licence d'exportation aux « compagnies qui ont des vols réguliers à Cuba avec des avions fabriqués aux États-Unis » ne concernait, de fait, que la compagnie *Iberia*.

Le chef des acquisitions et le superviseur des exportations d'*Iberia* se sont déplacés à Washington pour tenter de résoudre ce problème d'« intérêt vital » pour la compagnie. L'impossibilité d'envoyer les pièces de rechange à Madrid aurait en effet paralysé quasiment toutes les activités de la compagnie. Après avoir été soumis à un « interrogatoire », les deux émissaires ont obtenu le renouvellement de la licence de 3 500 000 \$ pour 1964 dans des conditions humiliantes. D'une part, la licence était soumise à l'arbitraire total du Département du Commerce. Il s'arrogeait le droit de l'annuler « à tout moment s'il le jugeait opportun ». *Iberia* avait en effet obtenu cette licence chaque année depuis 1954, mais elle n'était pas contractualisée. Le Département du Commerce avait donc tout intérêt à rappeler son pouvoir discrétionnaire dans ce domaine. Le problème fondamental était plus structurel, c'était celui du contenu de l'alliance entre l'Espagne et les États-Unis, définie par les pactes de 1953. Ces accords avaient en effet formalisé une relation de subordination de l'Espagne aux États-Unis, avec peu de contreparties.

A l'arbitraire s'ajoutait la condescendance. L'agence gouvernementale a exigé un acte de contrition de la part d'*Iberia* pour qu'on lui concède la licence. Le Département du Commerce a exigé une lettre de la direction générale d'*Iberia* qui indiquerait que la ligne de La Havane servait

pour des raisons humanitaires. Comme il n'y avait pas d'autre solution, puisque *Iberia* risquait la paralysie de toutes ses opérations, le délégué de la compagnie à Washington s'est chargé d'écrire la lettre en attendant qu'on y appose l'en-tête de la direction générale⁴⁸⁴. Le document évoquait bien sûr l'objectif humanitaire de la ligne qui permettrait aux 100 000 Espagnols qui voulaient en majorité quitter l'île de rentrer en Espagne⁴⁸⁵. Le délégué d'*Iberia* à Washington a ajouté deux autres arguments pour montrer que la ligne de La Havane était un fait accompli depuis longtemps, qui n'interférait pas avec le reste des activités de la compagnie aux États-Unis. Il a rappelé par exemple que la ligne de La Havane était régie dans le cadre de l'accord hispano-cubain de transport aérien qui datait de 1951. L'Espagne honorait un engagement contracté avec une Cuba qui n'était pas réductible à la forme actuelle du gouvernement de Fidel Castro. D'autre part, il a signalé que les avions de la ligne de La Havane ne touchaient pas le territoire des États-Unis et qu'ils étaient transférés hors de Cuba pour leur maintenance. Cette précision montre selon nous l'intériorisation d'un critère en vigueur dans le système de blocus maritime de l'île, qui existe toujours en partie aujourd'hui. En simplifiant, le boycott maritime s'appliquait alors à des navires mais pas à des compagnies, c'est-à-dire qu'un bateau qui était allé à Cuba ne pouvait pas par la suite toucher un port des États-Unis. Le délégué d'*Iberia* a cherché à montrer ainsi que le service de La Havane était physiquement déconnecté de celui de New York et que même si les États-Unis avaient voulu boycotter les avions d'*Iberia* avec une mesure de ce type, ils n'auraient rien pu reprocher à la compagnie espagnole⁴⁸⁶.

Comme l'affaire était « exclusivement politique », le directeur des relations économiques a consulté Ramón Sedó pour lui demander de faire quelque chose face au :

« Danger extraordinaire que les autorités américaines, pour nous forcer à supprimer la ligne d'*Iberia* à La Havane, suspendent les exportations à l'Espagne des pièces de rechange dont *Iberia* a besoin pour maintenir en service les avions construits dans ce pays, ce qui pourrait paralyser certaines lignes de la compagnie »⁴⁸⁷.

Le MAE n'a pas eu à intervenir sur cette question puisque le Département du Commerce a finalement renouvelé la licence pour un an comme l'a fait savoir le directeur général d'*Iberia* à Ramón Sedó le 15 octobre 1963. L'affaire était à l'ordre du jour de la réunion du 17 octobre de la CIPAI mais on l'a retirée puisqu'elle a été résolue favorablement directement par *Iberia*⁴⁸⁸. Le

⁴⁸⁴ Délégué d'*Iberia* aux États-Unis à Lázaro Ros (directeur général d'*Iberia*), 4 octobre 1963, AMAEE-R-7951-3.

⁴⁸⁵ Le chiffre qui circulait au même moment dans les plaidoyers diplomatiques espagnols en faveur d'*Iberia* était de 40 000.

⁴⁸⁶ Brouillon de la lettre du directeur général d'*Iberia* au directeur du contrôle des exportations du Département du Commerce, 5 octobre 1963, AMAEE-R-7951-3.

⁴⁸⁷ Note de Faustino Armijo Gallardo (directeur général des relations économiques) à Ramón Sedó (directeur général de politique étrangère), 7 octobre 1963, AMAEE-R-7951-3.

⁴⁸⁸ Note manuscrite sur l'acte de la réunion n°177 de la CIPAI, 17 octobre 1963, AMAEE-R-7432-10.

gouvernement des États-Unis a renoncé de « lui-même » à cette décision radicale. Cet épisode nous montre toutefois que la période de l'automne 1963 a été celle de la gestation d'une réponse adéquate pour limiter les vols d'*Iberia* à La Havane au niveau désiré à Washington. Pour cela, diverses solutions ont été envisagées, comme celle de la suppression des exportations et de l'aide technique à *Iberia*. Cette mesure aurait pu permettre de faire supprimer la ligne de La Havane mais elle avait l'inconvénient de mettre *Iberia* à genoux. D'autres mesures radicales ont aussi été envisagées au Département d'État. Là-bas, c'était John Hugh Crimmins, le coordinateur des affaires cubaines, qui était le représentant des positions maximalistes et qui avait proposé de refuser de fournir *Iberia* en combustible pour l' « obliger à renoncer aux vols à La Havane »⁴⁸⁹.

Malgré le retrait de la menace de suspension de la licence d'exportation, la compagnie a subi des contretemps dans l'approvisionnement en matériel en provenance des États-Unis. Le secrétaire général Juan Viniestra a signalé que « Chez *Iberia* on a accusé comme mesure de pression une plus grande lenteur pour la validation des permis d'exportation de pièces de rechange et matériel d'origine nord-américaine vers l'Espagne, ce qui se traduisait par des retards dans la réception »⁴⁹⁰.

3. Décembre 1963-mars 1964 : les suites de la crise du transport de marchandises à Cuba

La solution finalement choisie par les parlementaires des États-Unis a été de lier le maintien de l'aide des États-Unis à ses alliés à la suppression du transport de marchandises à Cuba. Il s'agissait d'une mesure générale qui touchait fortement l'Espagne du fait de la particularité de ses liens de transports avec Cuba (*Iberia*, la *Transatlántica* et d'autres compagnies maritimes) et de sa dépendance à l'aide des États-Unis. Nous allons revenir ici sur la place du transport aérien dans la phase aigüe de la crise cubaine des relations hispano-nord-américaines de 1964 qu'a identifiée Ana

⁴⁸⁹ NACP : RG 59, Lot Files, Bureau of European Affairs. Country Director for Spain and Portugal (eur/spp), Records relating to Spain, 1956-1966, Entry 5295, Box 2. Memorandum confidencial 13.2.1964, in DEL HOYO BARBOLLA Ana, *Relaciones político-diplomáticas entre España y Estados Unidos (1963-1970)*, thèse de doctorat sous la direction de Juan Pablo Fusi, Université Complutense de Madrid, 2006, p. 144.

⁴⁹⁰ VINIEGRA VELASCO Juan, *Aquella Iberia que hemos vivido : cronología de seis décadas (junio 1927-junio 1987)*, Madrid, Iberia, 1996, pp.154-155.

del Hoyo⁴⁹¹. Nous ne discuterons pas ses analyses et ses conclusions car notre approche est complètement différente. Elle analyse une crise dans les relations Espagne-États-Unis à cause du transport et du commerce de l'Espagne avec Cuba alors que nous analysons la mise en problème du transport de fret aérien entre l'Espagne et Cuba par les États-Unis. A la rigueur notre perspective est celle de la crise étatsunienne du transport aérien entre l'Espagne et Cuba, dont la « crise de 1964 » n'est qu'un des avatars.

3.1. L'amendement à la loi d'aide extérieure

Le 19 décembre 1963, le gouvernement des États-Unis a lancé un ultimatum aux pays alliés qui faisaient du commerce avec Cuba en notifiant l'approbation par le Congrès d'un amendement à la section 620 (3)(a) de la loi d'aide extérieure. Avant le 14 février 1964, les pays qui recevaient une aide économique et/ou militaire des États-Unis devaient prendre les « mesures appropriées » pour empêcher les bateaux et les avions de leur pays de transporter des marchandises à Cuba. Le 18 février, le Département d'État a rendu public la suppression de l'aide économique et militaire à la Grande-Bretagne, la France et la Yougoslavie. Ces trois pays ont pris acte de la suspension de cette aide dérisoire qui s'élevait à quelques dizaines de milliers de dollars à peine et ont décidé de continuer leur commerce avec Cuba. Les États-Unis attendaient que le Maroc et surtout l'Espagne, pour qui les aides étaient beaucoup plus importantes, annoncent quelles mesures ils allaient prendre sur le transport de marchandises à Cuba.

Dès l'annonce de la modification de la loi d'aide extérieure, *Iberia* avait commencé à s'inquiéter⁴⁹². Devant le flou sur la définition sur ce que l'on entendait par « *commodity* », pour savoir si le terme incluait les envois d'aide familiale, *Iberia* a embauché un avocat aux États-Unis. Son verdict était le suivant : « Il vient de m'informer que les autorités Fédérales n'ont pas su lui éclaircir ce point, puisque le mot « *commodity* » peut embrasser n'importe quel type de marchandise »⁴⁹³. La *Comisión delegada del Gobierno para el desarrollo de los Convenios con Norteamérica*, qui dépendait directement de la présidence du Gouvernement a fait savoir à la

⁴⁹¹ DEL HOYO BARBOLLA Ana, « La crisis cubana de 1964 y el incidente de Palomares. Dos crisis de la relación bilateral España-Estados Unidos en la década de los sesenta », *Relaciones político-diplomáticas entre España y Estados Unidos (1963-1970)*, thèse de doctorat sous la direction de Juan Pablo Fusi, Université Complutense de Madrid, 2006, pp. 77-204 et « España y los Estados Unidos en la guerra fría : el peso de los asuntos cubanos 1960-1970 », in SÁNCHEZ MONTAÑÉS Emma et SÁNCHEZ SUÁREZ María Eugenia, *Norteamérica y España : Percepciones y relaciones históricas*, Málaga, SEPHA, 2010, pp. 78-107.

⁴⁹² Délégué d'*Iberia* aux États-Unis à Lázaro Ros (directeur général d'*Iberia*), 26 décembre 1963, AMAEE-R-7951-3.

⁴⁹³ Délégué d'*Iberia* aux États-Unis à Lázaro Ros (directeur général d'*Iberia*), 6 janvier 1964, AMAEE-R-7951-3.

direction de l'aviation civile que la commission paritaire du Sénat et de la chambre des Représentants avait fini la rédaction du projet de loi. La direction d'aviation civile a essayé de faire croire au MAE que le fret transporté par *Iberia* se composait seulement de marchandises humanitaires. Si *Iberia* arrêta ce service, le fret serait transporté par la *Cubana de Aviación*. Carlos Rute Villanova posait l'alternative de la dénonciation de l'accord aérien entre l'Espagne et Cuba ou celle de l'arrêt du transport de marchandises⁴⁹⁴. C'est la deuxième option qu'a suivie le Ministère des Affaires étrangères espagnol.

3.2. Les négociations hispano-étatsuniennes sur les « mesures appropriées »

A partir de la fin décembre 1963, de nombreux contacts ont eu lieu entre des autorités espagnoles et des autorités nord-américaines sur la question du transport vers Cuba. Il s'est avéré au fur et à mesure des discussions que les États-Unis ne souhaitent pas se passer de leurs bases militaires sur le territoire espagnol, surtout celle de Rota, qui par les hasards du calendrier était sur le point de devenir une base d'accueil des sous-marins nucléaires équipés de missiles « Polaris ». Il y avait donc une marge de manœuvre pour la négociation au cas par cas pour que l'Espagne prenne des « mesures appropriées » qui lui permettent de recevoir de l'aide économique et surtout militaire des États-Unis. Alors que Manuel Fraga, le ministre de l'Information et du Tourisme, a fait des déclarations assez intransigeantes à la sortie du conseil des ministres du 23 février 1964 où il défendait les relations de l'Espagne avec Cuba et dénonçait le chantage des États-Unis comme une rupture des accords hispano-nord-américains renouvelés en septembre 1963, les tractations avaient commencé pour satisfaire les demandes nord-américaines. L'ambassadeur Garrigues a proposé de fournir un document pour montrer la bonne volonté de l'Espagne en matière de trafic aérien⁴⁹⁵. Juste au moment de l'échéance de l'ultimatum du 14 février, le Département d'État a fait parvenir des memoranda au gouvernement espagnol pour lui indiquer quelles mesures appropriées on attendait. Les négociations ont donc commencé avec la réponse espagnole à ces suggestions, qui prévoyait qu'*Iberia* ne transporterait pas de marchandise à Cuba sauf la valise diplomatique⁴⁹⁶.

⁴⁹⁴ Carlos Rute Villanova (directeur général d'aviation civile) à Faustino Armijo Gallardo (directeur général des relations économiques), 17 décembre 1963, AMAEE-R-7429-4.

⁴⁹⁵ « **Embajador en Washington sugiere oportunidad presentación un documento a Gobierno USA en relación con tráfico marítimo y aéreo Cuba para evitar interferencia en aprobación ayuda militar a España** », télégramme n°172 d'Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 6 février 1964, RAH-FC-13-2-2331-4.

⁴⁹⁶ NACP : RG59, Lot Files, Bureau of European Affairs, Country Director for Spain and Portugal (EUR/SPP). Records Relating to Spain, 1956-1966, Entry 5295, Box 3. Memorandum confidencial, 13.2.1963 in DEL HOYO BARBOLLA Ana, *Relaciones político-diplomáticas entre España y Estados Unidos (1963-1970)*, thèse de doctorat sous la direction

Le Département d'État aurait suggéré qu'*Iberia* pourrait obtenir le droit de cinquième liberté entre New York et Mexico en échange de n'importe quel « type de sacrifice économique » sur la ligne de La Havane. Pour Antonio Garrigues, cela justifiait la venue du directeur général de la compagnie à Washington⁴⁹⁷. L'ambassadeur Garrigues a donc obtenu du ministre Castiella que le président d'*Iberia* et le sous-secrétaire de la marine marchande se déplacent à Washington le plus vite possible⁴⁹⁸. Comme la clause de suppression de l'aide nord-américaine faisait une exception pour les médicaments, les aliments et les vêtements, l'Espagne pouvait essayer d'« arriver à un compromis satisfaisant qui respecte l'esprit, et non pas la lettre, de la loi »⁴⁹⁹.

Lázaro Ros a participé à deux réunions au Département d'État le 26 février. Il a d'abord rencontré M. Ferguson, le coordinateur de l'aviation civile au Département d'État puis John Hugh Crimmins, le coordinateur des affaires cubaines. Il a exposé qu'*Iberia* était prête à collaborer pour limiter sa charge de type industriel. Mais du fait des préjudices économiques, elle espérait les droits de cinquième liberté pour le Mexique via New York ou Puerto Rico. Avec le coordinateur des affaires cubaines du Département d'État, il a réitéré la décision d'arrêter l'envoi industriel et le maintien de l'envoi de paquets familiaux⁵⁰⁰. L'impression des diplomates espagnols de l'ambassade à Washington était très positive et l'ambassadeur Garrigues pouvait écrire qu'une solution avait été trouvée au transport de fret d'*Iberia* lors de cette réunion. Il n'en précisait pas les contours. Ces réunions techniques sur *Iberia* ont été les premières d'une série de rencontres techniques avec des acteurs de la marine marchande espagnole et d'autres plus politiques les 27 et 28 février. Le fait que les discussions aient commencé sur le thème des communications aériennes montre bien que c'était la principale pierre d'achoppement entre les deux gouvernements. Au sortir des réunions du 26 février 1964, le bilan depuis la compagnie aérienne insistait sur les divergences de critères entre les différents interlocuteurs du Département d'État :

« L'impression des représentants d'*Iberia*, après ces entrevues, a été qu'il n'y avait pas de

de Juan Pablo Fusi, Université Complutense de Madrid, 2006, p. 100.

⁴⁹⁷ « **Estados Unidos dispuestos a hacer concesiones IBERIA a cambio eventual sacrificio económico en relación línea Habana.** », télégramme d'Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 5 février 1964, RAH-FC-13-3-2329-1. Dès juillet 1963, *Iberia* aurait envisagé de supprimer la ligne de La Havane si les États-Unis accordaient des droits de cinquième liberté sur la ligne de Mexico. Voir NACP : RG 59, Central Foreign Policy Files, Subject Numeric Files, 1963, Box 4044, POL 1, SPAIN, POL 2-1, Aerograma de la embajada de EEUU en España al departamento de Estado, 19.7.1963 cité in DEL HOYO BARBOLLA Ana, *Relaciones político-diplomáticas entre España y Estados Unidos (1963-1970)*, thèse de doctorat sous la direction de Juan Pablo Fusi, Université Complutense de Madrid, 2006, p. 90.

⁴⁹⁸ « **Subsecretaría Marina Mercante y director IBERIA a Washington** », télégramme n°241 d'Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 24 février 1964 et télégramme n° 51 de Fernando María Castiella à Antonio Garrigues, 24 février 1964, RAH-FC-13-3-2350-7.

⁴⁹⁹ Dépêche UPI, transmise par l'OID, 20 février 1964, AMAEE-R-7546-40.

⁵⁰⁰ « **Clima cordialidad y cooperación en conversaciones Director IBERIA en Washington** », télégrammes n°251 et 252 d'Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 27 février 1964, RAH-FC-13-3-2355-5.

position unanime au niveau des autorités nord-américaines. Un département défendait la suppression du service entre Madrid et La Havane, tandis qu'un autre favorisait non seulement le maintien, mais même l'augmentation de la fréquence des vols »⁵⁰¹.

3. 3. L'accord secret du 2 mars 1964 sur le transport de marchandises à Cuba par *Iberia*

Les deux gouvernements ont donc convenu d'un « entendimiento » sur le transport de marchandises à Cuba qui permettait à l'Espagne de toujours recevoir l'aide des États-Unis. La partie concernant *Iberia* consignée dans un mémorandum du 2 mars 1964 faisant office d'accord verbal était la suivante :

« La politique du gouvernement espagnol est de décourager le transport de commerce avec Cuba dans des navires et des avions espagnols. Il est de l'intention du gouvernement d'Espagne et d'*Iberia* de restreindre le transport de fret à Cuba par *Iberia* à la valise diplomatique, aux passagers, aux bagages personnels, au courrier et aux « paquets familiaux » (dont le contenu doit être vérifiable et limité à des denrées alimentaires, des médicaments et des vêtements). Le transport de paquets familiaux a été suspendu dans tous les cas et devra rester suspendu jusqu'à ce que des garanties satisfaisantes sur la sécurité de leur livraison soient données par le gouvernement cubain. Ces paquets ont été transportés dans de petites quantités par *Iberia* comme une mesure humanitaire »⁵⁰².

Ce texte n'est pas très précis et assez mal rédigé comme le montre l'inclusion des « passagers » dans une énumération de biens qui rentrent dans le fret autorisé. La construction du paragraphe montre bien la juxtaposition de phrases qui sont d'origine différente. Le début du paragraphe « il est de l'intention... de restreindre le transport de fret » est le résultat des pressions des États-Unis tandis que la fin du texte sur les « paquets en petite quantité (...) comme mesure humanitaires », reflète la thèse officielle espagnole sur la nature du fret à La Havane. Le statut de ce texte est assez flou. Dans la lettre qui accompagne le mémorandum, Antonio Garrigues se félicite d'avoir évité l'inclusion d'un paragraphe qui se référait à l'« effectivité » de ces mesures qui aurait pu donner l'« impression erronée qu'il y avait un supposé engagement espagnol ». Adela Alija qualifie cet accord d'« ouvert, de flexible et d'inachevé »⁵⁰³. Il s'agit en effet d'un accord oral où le gouvernement espagnol parle de son « intention » et non pas d'un engagement concret de réduire le transport de marchandises. Cet accord n'a pas été rendu public ni par Madrid ni par Washington car

⁵⁰¹ VINIEGRA VELASCO Juan, *Aquella Iberia que hemos vivido : cronología de seis décadas (junio 1927-junio 1987)*, Madrid, Iberia, 1996, p. 155.

⁵⁰² « Memorandum entregado por el Departamento de Estado a nuestra embajada expresando entendimiento entre autoridades norteamericanas y españolas sobre transporte mercancías Cuba », mémorandum daté du 2 mars 1964 joint à la dépêche n°27 d'Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 4 mars 1964, RAH-FC-13-3-2362-3. Reproduit en annexe VII de ce mémoire.

⁵⁰³ DEL HOYO BARBOLLA Ana, « España y los Estados Unidos en la guerra fría : el peso de los asuntos cubanos 1960-1970 », in SÁNCHEZ MONTAÑÉS Emma et SÁNCHEZ SUÁREZ María Eugenia, *Norteamérica y España : Percepciones y relaciones históricas*, Málaga, SEPHA, 2010, p. 90.

dans les deux capitales, il aurait pu apparaître dans l'opinion comme une compromission sur le thème des relations avec Cuba. La presse espagnole officielle et quasi-officielle a insisté alors dans la ligne de justification humanitaire du maintien de la ligne. On pouvait lire dans la revue *SP* : « *Iberia* à La Havane, un pont nécessaire »⁵⁰⁴ ou un long reportage opportun de huit pages sur les réfugiés cubains en Espagne dans *ABC*⁵⁰⁵.

Fin avril 1964, le ministre Castiella s'est rendu à Washington où il a rencontré le secrétaire d'État Dean Rusk. Il lui a affirmé que le gouvernement espagnol était disposé à faire appliquer l'accord. L'ambassade des États-Unis à Madrid devait se charger de la vérification de son application. Des entreprises espagnoles et d'autres essaieraient sans doute d'utiliser *Iberia* pour acheminer des marchandises à Cuba, ce qu'il fallait empêcher pour éviter la perméabilisation de l'embargo⁵⁰⁶.

Nous observons par ailleurs que les deux points sur lesquels *Iberia* avait voulu obtenir des concessions du Département d'État en échange de la suppression du fret de marchandises, des droits de prendre des passagers et du fret aux États-Unis sur la ligne de Mexico et la possibilité d'augmenter le trafic de passagers entre La Havane et Madrid en faisant plus de vols, n'ont pas été satisfaits. Il ressortait de ces conversations que la fréquence de la ligne de La Havane devait rester hebdomadaire pour le Département d'État.

Mais est-ce que cet accord était un acte purement formel qui permettait de clore un moment de tension fâcheux entre l'Espagne et Cuba ou était-ce un accord qui visait à être appliqué ? Nous avons peu d'éléments de réponse. *Iberia* et le MAE auraient trouvé un accord pour limiter le poids de la valise diplomatique à un kilogramme. Le chargé d'affaires à La Havane s'est plaint d'une telle mesure et voulait qu'il y ait une valise en deux parties, un sac estampillé valise diplomatique et un autre en charge de fret, pour contourner les restrictions de poids de la valise⁵⁰⁷. Nous avons toutefois deux indices qui nous laissent à penser qu'en 1965 et 1967, l'accord n'était pas appliqué et qu'*Iberia* continuait à transporter des marchandises à La Havane. Le 12 août 1965, le Département

⁵⁰⁴ « España y Cuba seguirán comerciando », *SP*, 1^{er} mars 1964.

⁵⁰⁵ MEDINA GÓMEZ José « Ocho mil cubanos esperan en España la hora del retorno », *ABC*, édition de Madrid, 7 mars 1964, pp. 17-24.

⁵⁰⁶ NACP : RG 59, Lot Files, Bureau of European Affairs. Country Director for Spain and Portugal (eur/spp), Records relating to Spain, 1956-1966, Entry 5295, Box 1431, STR Cuba-Spain- STR Cuba-UK. Telegrama del Departamento de Estado (Rusk) a la Embajada de Estados Unidos, España, 23.4.1964 cité in DEL HOYO BARBOLLA Ana, *Relaciones político-diplomáticas entre España y Estados Unidos (1963-1970)*, thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Juan Pablo Fusí, Université Complutense de Madrid, 2006, p. 135.

⁵⁰⁷ Jorge Taberna (chargé d'affaires à La Havane) à Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud), 31 mars 1964, AMAEE-R-7634-49.

d'État a fourni une liste de six pages de marchandises qui auraient été transportées par *Iberia* à Cuba de juillet 1964 à juin 1965. Nous n'avons pas eu accès à cette liste. Toutefois, nous pouvons remarquer que la divulgation de ce document correspond à un autre moment de tension entre le Département d'État et le gouvernement espagnol sur l'utilisation d'avion « DC-8 » sur la ligne de La Havane, sur lequel nous allons revenir. L'utilisation des renseignements sur *Iberia* par le Département d'État avait toujours lieu dans une conjoncture particulière pour appuyer une argumentation de la force de démonstration des statistiques. Le MAE ne procédait pas de la même manière. Quand il avait accès à des données, il ne les mobilisait pas car elles étaient contraires aux discours officiels. Les points de vue espagnols se fondaient plus sur des principes qu'il fallait défendre malgré le poids de certaines réalités. Le ministre Castiella a démenti qu'*Iberia* transportait des marchandises à La Havane en incriminant les renseignements nord-américains qui devaient confondre *Iberia* avec la *Cubana de Aviación*⁵⁰⁸. Mais les statistiques officielles d'*Iberia* sur l'année 1965 nous montrent que cent vingt tonnes de « marchandises », quarante-deux tonnes de « courrier » et huit tonnes de « bagages excédentaires » ont été transportés au total sur la ligne⁵⁰⁹. Le transport de « marchandises » par *Iberia* entre l'Espagne et Cuba n'était pas terminé. A l'été 1967, on observait également toujours un trafic conséquent de marchandises entre Madrid et La Havane (par *Iberia* et la *Cubana de Aviación*). Il était six fois plus élevé dans le sens Madrid-La Havane.

⁵⁰⁸ Télégramme n°1104 d'Alfonso Merry del Val (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 29 octobre 1965, RAH-FC-16-3-2877-9.

⁵⁰⁹ IBERIA, *Estadísticas*, 1965, p. 34.

Tableau XII : Fret reçu et envoyé à Madrid en provenance et en direction de La Havane en juillet 1967

Type de fret	Poids en kg	
	Madrid-La Havane	La Havane-Madrid
Produits comestibles	9650	87
Produits chimiques	8394	204
Papier	1347	1089
Textiles	1766	693
Cuir	264	
Machines	518	23
Transport	2350	264
Divers	6444	2749
Total	30733	5109
Source: INE, <i>Estadísticas de la aviación</i> , juillet 1967, AMAEE-R-8555-47.		

4. La mise en service des « DC-8 » d'*Iberia* sur la ligne de La Havane

4.1. L'opposition du Département d'État et son dépassement par la diplomatie franquiste

En 1960 dans le cadre du volet économique des pactes entre Madrid et Washington, l'*ExImbank* a accordé un prêt d'un montant de 14 100 000 dollars⁵¹⁰ à *Iberia* pour l'achat de trois avions « DC-8 » qui devraient être livrés au premier semestre 1961. Il s'agissait d'avions à réaction qu'*Iberia* voulait acquérir pour moderniser sa flotte et se débarrasser de ses avions à hélices. Les « DC-8 » volaient à neuf cents kilomètres par heure et pouvaient accueillir entre cent-vingt et cent-quarante passagers. Ils avaient 8 500 kilomètres d'autonomie de vol chargés à plein.⁵¹¹ Les « DC-8 » d'*Iberia* sont entrés peu à peu en service sur toutes les lignes transatlantiques d'*Iberia* sauf celle de La Havane. *Iberia* annonçait néanmoins leur arrivée « d'ici peu »⁵¹² en juillet 1961. A l'été 1964, les « DC-8 » étaient utilisés sur toutes les lignes transatlantiques mais aussi sur les ligne de Paris, Francfort et à las Palmas de Gran Canaria mais toujours pas à La Havane⁵¹³. Le projet de mettre en service les « DC-8 » existait pourtant depuis longtemps et la presse s'en était fait l'écho pendant les négociations hispano-nord-américaines sur la suspension du transport de marchandises à Cuba sous pavillon espagnol : « On a annoncé également qu'*Iberia* destinerait des appareils « DC-8 » à réaction pour couvrir ses vols à partir d'avril, ce qui raccourcirait la durée de ces vols de 22 à 8 heures»⁵¹⁴.

Le directeur général d'*Iberia* avait profité de sa réunion avec les autorités du Département d'État pour évoquer l'entrée en fonction des « DC-8 » sur la ligne de La Havane. Le coordinateur d'aviation civile lui avait répondu qu'il devait consulter ses supérieurs mais qu'il comprenait « parfaitement » les raisons d'*Iberia* et du MAE⁵¹⁵ pour pouvoir utiliser ses avions sur la ligne de

⁵¹⁰ « El Export&Import Bank aprueba crédito para Iberia », télégramme n°98 de José María de Areilza (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 24 mars 1960, RAH-FC-4-4-949-1.

⁵¹¹ « Declaración de nuestra embajada sobre préstamo a Iberia del EXIMBANK. Noticias de agencia EFE », 29 mars 1960, RAH-FC-5-1-954-17.

⁵¹² Les lignes sur lesquelles étaient mis en service les « DC-8 » étaient celles de New-York, Puerto-Rico-Caracas-Bogota, Santiago du Chili-Rio de Janeiro-São Paulo-Montevideo-Buenos Aires et Mexico. Voir Publicité d'*Iberia*, *ABC*, édition de Madrid, 4 juillet 1961, p. 11.

⁵¹³ Horaires *Iberia*, *ABC*, édition de Madrid, 1^{er} avril 1964, p. 4.

⁵¹⁴ Dépêche *UPI* transmise par l'OID, La Havane, 18 février 1964.

⁵¹⁵ Télégramme n°251 d'Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 27 février 1964, RAH-FC-13-3-2355-5.

La Havane. C'est ainsi que Lázaro Ros avait eu l'impression que le coordinateur d'aviation civile du Département d'État était favorable au développement de la ligne aérienne avec l'introduction des « DC-8 » alors que John Hugh Crimmins voulait une limitation drastique de cette ligne voire une suppression. Il se peut que ce signe de bon présage sur les « DC-8 » n'ait été qu'un leurre car la position officielle du Département d'État a été redéfinie quelques semaines plus tard : « les États-Unis préfèrent que les « DC-8 » ne soient pas utilisés sur la ligne de La Havane »⁵¹⁶.

Nuño Aguirre de Cárcer a défendu la position espagnole selon laquelle l'introduction de ce nouveau matériel était uniquement une adaptation technologique, qui était déjà en place sur toutes les autres lignes d'*Iberia* aux Amériques et qu'elle permettait à l'Espagne de faciliter le départ des Espagnols et des réfugiés cubains. Comme il ne doutait pas que les « DC-8 » finiraient par entrer en service, il a anticipé que dans ce cas « nous n'accepterions aucune déclaration américaine, du Département d'État, au Congrès ou à la presse, par exemple qui dirait que nous avons rompu un engagement contracté quand nous avons acheté ces avions ». Les deux principaux arguments utilisés par le Département d'État étaient que, parce qu'ils avaient été payés par un crédit de la banque officielle du gouvernement fédéral (l'*Eximbank*), les avions étaient encore la propriété du gouvernement des États-Unis, qui ne voulait pas les faire voler à Cuba et que les caractéristiques de l'avion allaient renforcer l'aide à la Cuba communiste aux dépens du blocus. Pour le diplomate espagnol, l'*Eximbank* n'avait apporté qu'une garantie aux nouveaux avions qu'*Iberia* pouvait mettre en ligne à La Havane alors que le crédit direct venait d'une banque privée (la *Irving Trust Co*)⁵¹⁷. D'autre part, il mettait en avant le contre-exemple de la compagnie *Paquistan International Airways* qui utilisait des « DC-8 » pour aller en Chine communiste. Ce deuxième type d'arguments était employé régulièrement par les diplomates espagnols pour montrer la réalité des échanges commerciaux et économiques des États-Unis avec l'URSS et d'autres pays communistes alors que, s'agissant de Cuba, ils cherchaient à empêcher les échanges de tous leurs alliés avec la petite île socialiste.

A Madrid et à La Havane cette affaire commençait à mobiliser les acteurs concernés. Le ministre de l'Air, plus haut défenseur de l'intérêt de la compagnie nationale auprès du MAE, a insisté pour que tout soit fait pour que les « DC-8 » soient rapidement utilisés à La Havane. Il remarquait que la limitation de l'offre d'*Iberia* favorisait la *Cubana de Aviación* et la *ČSA*

⁵¹⁶ Nuño Aguirre de Cárcer (ministre-conseiller à l'ambassade à Washington) à Ramón Sedó (directeur général de politique étrangère), 31 mars 1964, AMAEE-R-9821-12.

⁵¹⁷ Voir aussi : Antonio Garrigues (ambassadeur à Washington) à Lázaro Ros (directeur général d'*Iberia*), 14 octobre 1963, AGA-FE-Washington-8792. L'achat du cinquième et sixième « DC-8 » d'*Iberia* s'était fait avec les prêts de la banque privée et non pas de l'*Eximbank* comme pour les trois premiers « DC-8 » en 1961.

tchécoslovaque⁵¹⁸. Le directeur de l'*Instituto de Aviación Civil de Cuba* et le chargé d'affaires cubain à Madrid ont confirmé qu'ils souhaitaient la mise en service des « DC-8 » pour faciliter le départ de ceux qui voulaient partir⁵¹⁹. Le délégué d'*Iberia* a mis en garde sur le fait que la *Cubana de Aviación*, qui était en train d'acquérir des nouveaux avions « Britannia » pourrait faire un, voire deux vols par semaine à Madrid si *Iberia* ne pouvait pas utiliser les « DC-8 »⁵²⁰. Le correspondant du *New York Times* à Madrid, Paul Hoffman, avait raison de dire que le projet de mettre en ligne les « DC-8 » sur la ligne de La Havane était retardé pour éviter d'irriter les États-Unis⁵²¹. Mais jusqu'à quand ?

Selon Ángel Sagaz, comme il s'agissait d'un thème qui renvoyait à la politique cubaine, il fallait que les autorités espagnoles attendent le résultat des élections présidentielles aux États-Unis et que le nouveau président fixe sa ligne « sur Fidel Castro »⁵²². Mais *Iberia* était de plus en plus impatiente et s'était peut-être précipitée en publiant son numéro d'*Horarios y tarifas* pour l'hiver IATA 1964-1965. Peu de temps après la sortie de la brochure, le secrétaire de l'ambassade des États-Unis à Madrid a apporté un de ces exemplaires où *Iberia* annonçait l'utilisation des « DC-8 » sur la ligne de La Havane⁵²³. Le document précisait pourtant en note : « Services soumis à approbation gouvernementale. La date de mise en route de ces appareils sera annoncée au moment opportun »⁵²⁴. *Iberia* s'est défendue en expliquant qu'il s'agissait uniquement d'une éventualité dont ils avaient fait l'étude technique mais que, comme ils l'avaient précisé, ils attendaient l'autorisation gouvernementale, c'est-à-dire en fin de compte, l'autorisation du gouvernement de Washington. Ángel Sagaz, le directeur général des relations avec les États-Unis au MAE a précisé :

« Mon ami Landau m'a dit que le critère de l'ambassade était qu'il fallait attendre jusqu'à ce que le Président, une fois qu'il a pris ses fonctions, fixe les lignes de sa politique extérieure. Si sur Cuba, il marquait une attitude molle alors on pourrait faire la démarche. Si au contraire, sa ligne était dure, il était préférable de ne pas avoir entrepris déjà la démarche ».

L'ambassade des États-Unis avait donc le pouvoir de décider de l'agenda diplomatique espagnol sur la politique envers Cuba. Il semblait même que le verrou des fondements juridiques du blocage étatsunien était en train de sauter. Georges Landau a expliqué que si *Iberia* voulait acheter des avions, avec ou sans financement d'une banque, que ce soit l'*Eximbank* ou une banque privée,

⁵¹⁸ José Lacalle Larraga (ministre de l'Air) à Fernando María Castiella, 2 juillet 1964, AMAEE-R-7634-49.

⁵¹⁹ Luís Azcárraga (secrétaire général et technique d'aviation civile et de transport aérien) à Ramón Sedó (président de la CIPAI), 7 août 1964, AMAEE-R-7993-7.

⁵²⁰ Délégation d'*Iberia* à La Havane à Lázaro Ros (directeur général d'*Iberia*), 7 octobre 1964, AMAEE-R-9821-12.

⁵²¹ HOFMANN Paul, « Cuban Overture to Washington Rumored in Spain », *New York Times*, 22 mai 1964.

⁵²² Ángel Sagaz (directeur général des relations avec les États-Unis) à Alfonso Merry del Val (ambassadeur à Washington), 2 novembre 1964, AMAEE-R-9821-12.

⁵²³ Ángel Sagaz (directeur général des relations avec les États-Unis) à Alfonso Merry del Val (ambassadeur à Washington), 6 novembre 1964, AMAEE-R-9821-12.

⁵²⁴ IBERIA, *Horarios y tarifas*, hiver 1964-1965, AMAEE-R-9821-12.

alors qu'elle avait mis sur la ligne de La Havane les « DC-8 » sans le consentement des gouvernements d'Espagne et des États-Unis, elle rencontrerait de « sérieuses difficultés ». Les positions du Département d'État semblaient donc de plus en plus intransigeantes et gagnaient certains secteurs de la diplomatie espagnole.

Mais il y avait également de très fortes divergences sur les critères à suivre dans les différents ministères espagnols. La question des « DC-8 » a été évoquée lors d'une réunion de la CIPAI⁵²⁵. Le général Azcárraga, secrétaire général et technique d'aviation civile et de transport aérien a fait part du désir du Ministère de l'Air de voir les « DC-8 » sur la ligne de La Havane. Comme il s'agissait d'une affaire où le « facteur politique est déterminant » on a demandé son opinion à Ángel Sagaz. Pour lui, cette éventualité était impossible. Ce n'était pas le moment opportun. Peut-être qu'après novembre, quand auraient lieu les élections nord-américaines, on pourrait reposer la question au sein de la commission. Nous voyons donc comment l'opposition extérieure du Département d'État à la mise en service des « DC-8 » était renforcée par les positions d'une partie du secteur qui s'occupait des relations avec les États-Unis, qui était acquise aux critères du Département d'État. Dans cette séance de la CIPAI, c'est donc le critère d'un porte-parole (Ángel Sagaz) qui s'est imposé sur celui d'un des vice-présidents de la commission (Luís Azcárraga) au mépris de l'organigramme officiel. Mais pendant ce temps, où il n'était même pas possible de poser le sujet des « DC-8 » sur la table, la nécessité de changer le matériel de vol de la ligne de La Havane se faisait de plus en plus pressante.

Une option provisoire pour faire face au blocage de la mise en circulation des « DC-8 » à La Havane est venue des autorités cubaines. On a proposé à *Iberia* de louer un des trois « Britannia » de la *Cubana de Aviación*. Cet avion avait été loué auparavant à la ČSA pour réaliser des vols irréguliers La Havane-Prague. La compagnie cubaine avait en effet plus intérêt à louer ses avions à d'autres compagnies que de les utiliser elle-même car elle avait d'énormes problèmes pour les maintenir en état en l'absence de pièces de rechange à Cuba. Comme ces vols étaient terminés, la *Cubana de Aviación* a proposé de louer l'engin à *Iberia*. L'avantage pour *Iberia* était que cet avion était plus rapide que le « Superconstellation » qu'elle utilisait sur la ligne de La Havane et qu'il avait une capacité un peu plus élevée (quatre-vingt-dix passagers contre soixante-six, ce qui permettrait de faire un peu mieux face à la demande de passagers entre La Havane et Madrid⁵²⁶. La proposition n'a pas reçu de réponse. Mais la situation continuait de s'aggraver.

⁵²⁵ Acte de la réunion n°182 de la CIPAI, 29 septembre 1964, AMAEE-R-7377-24.

⁵²⁶ Román Oyarzun Iñarra (chargé d'affaires à La Havane) à Fernando María Castiella, 24 décembre 1964, AMAEE-R-7634-49.

Le consul à La Havane a mis en doute la possibilité de poursuivre le service de La Havane avec les « Superconstellation ». *Iberia* était en effet en train de se défaire des avions « Superconstellation » et au début de l'été, elle n'aurait plus d'avion de ce type. Elle pourrait donc « être obligée de suspendre ses vols La Havane-Madrid à moins qu'elle ne puisse utiliser l'avion qu'elle utilise sur tous ses vols transatlantiques : le « DC-8 »⁵²⁷. Pascual Tejada, le délégué d'*Iberia* à La Havane était encore plus alarmiste : « *Iberia* pense sérieusement à supprimer ses vols à partir du 10 avril 1965. Si cela arrive et si on n'apporte pas le « DC-8 » nous resterions sans communication avec l'Espagne par *Iberia*, uniquement à merci du vol de la *Cubana* chaque quinzaine⁵²⁸. Un vol a effectivement été suspendu en avril 1965 pour des raisons techniques mais les suivants ont été assurés⁵²⁹. Cela a néanmoins suffi à mettre le chargé d'affaires à La Havane en alerte sur les moyens pour faire sortir la valise diplomatique de l'île⁵³⁰.

C'est un événement extérieur à la question aérienne qui a accéléré le dénouement de cette affaire en permettant à la diplomatie espagnole d'adopter une ligne plus dure face au Département d'État. Le 9 octobre 1965, le navire marchand espagnol « *Satrústegui* » qui se rendait à Cuba a souffert une explosion à la bombe dans la rade du port de Puerto Rico. Ce n'était pas la première fois que des groupes « anti-castristes » s'en prenaient à la marine marchande espagnole qui participait au commerce avec Cuba. Ces moyens de transport étaient pris pour cible par ces groupes car ils participaient au commerce avec Cuba et donc au maintien au pouvoir de Fidel Castro. Le 13 septembre 1964, c'était le « *Sierra Aránzazu* » qui avait été attaqué à la mitrailleuse et au canon. 3 marins espagnols avaient péri dans l'attaque. L'ambassadeur espagnol à Washington, le marquis Merry del Val, a protesté plus violemment contre les États-Unis pour l'attaque du « *Satrústegui* » qui avait eu lieu dans les eaux territoriales des États-Unis. Même si le gouvernement des États-Unis a condamné l'attaque, les facilités qui étaient données aux groupes terroristes cubains sur le territoire national, ou ailleurs, avec l'aide de la CIA, impliquaient indirectement Washington. L'attaque a donc permis à Madrid de changer de posture face au Département d'État.

Le 6 octobre 1965, le ministre Castiella avait rencontré Dean Rusk à Washington et avait évoqué le thème des « DC-8 », qui n'avait pas été réglé. Alfonso Merry del Val relançait depuis avec insistance le Département d'État sur le thème. On lui a répondu le 20 octobre que « tous les

⁵²⁷ Marcial Rodríguez Cebal (consul général à La Havane) à Fernando María Castiella, 5 janvier 1965, AMAEE-R-7951-3.

⁵²⁸ Román Oyarzun Iñarra (chargé d'affaires à La Havane) à Ángel Sagaz (directeur général des relations avec les États-Unis), 4 janvier 1965, AMAEE-R-7951-3.

⁵²⁹ Télégramme n°12 de Fernando María Castiella à Román Oyarzun Iñarra (chargé d'affaires à La Havane), 12 avril 1965, AMAEE-R-9979-3.

⁵³⁰ Télégramme n°11 de Román Oyarzun Iñarra (chargé d'affaires à La Havane) à Fernando María Castiella, 10 avril 1965, AMAEE-R-9979-3.

fonctionnaires responsables des affaires cubaines étaient occupés par l'évacuation massive de réfugiés ». Depuis début octobre 1965, à la suite d'un discours de Fidel Castro, le port de Camarioca avait été ouvert pour les départs en bateau vers la Floride. Début décembre 1965, c'étaient les vols de la *Panamerican Airways* qui allaient reprendre dans le cadre du « pont aérien ». L'ambassadeur Merry del Val n'a pas apprécié la manière dont le Département d'État a renvoyé aux calendes la demande sur les « DC-8 », une fois de plus : « J'ai manifesté que la lenteur bureaucratique ou le manque de personnes disponibles pour étudier une affaire n'étaient pas des raisons invocables »⁵³¹. Il a indiqué ne pas comprendre pourquoi les autorités de Washington donnaient une importance disproportionnée à un changement d'équipement technique pour des raisons de sécurité suffisamment justifiées. Alfonso Merry del Val a ainsi annoncé que le gouvernement des États-Unis serait tenu pour responsable en cas d'accident aérien qui pouvait arriver, vu l'état d'usure des avions avec lesquels *Iberia* devait voler. Ses conclusions personnelles, après plus d'un an au moins de gestions infructueuses, marquaient un tournant par rapport à la ligne suivie jusque-là :

« Pour ma part j'estime que, ayant prévenu du problème avec suffisamment d'avance et au plus haut niveau, nos autorités seraient parfaitement justifiées d'autoriser la compagnie *Iberia* pour employer ces appareils quand elle l'estime nécessaire pour la bonne marche du service et la sécurité des passagers ».

Face au durcissement de la position espagnole, les interlocuteurs du Département d'État ont reconnu la nécessité de changer ces avions peu sûrs par des « DC-8 » sur la ligne de La Havane. Mais si l'en était ainsi, la fréquence des vols avec ces nouveaux avions devrait être réduite pour que la capacité de transport reste la même⁵³². L'ambassadeur Merry del Val était remonté contre ces nouvelles demandes de restriction : « Je réserve au gouvernement espagnol le soin de répondre sur ces points. Mais comme réaction personnelle, j'ai argumenté que cela était irrationnel et que cela n'avait pas de précédents qu'un pays demande à un autre que ses avions soient à moitié vides »⁵³³. Quant aux avertissements sur le profit en faveur de la propagande castriste que La Havane pourrait tirer de l'arrivée des « DC-8 », l'ambassadeur a rétorqué que « ce qui serait sans doute exploité par les ennemis de l'Espagne serait sa soumission à de nouvelles demandes injustifiées comme celle-ci sur la baisse des fréquences ».

⁵³¹ « Nuestro embajador en Washington reitera ante Departamento de Estado gestión hecha en conversación con Dean Rusk sobre utilización DC-8 por IBERIA en línea La Habana », télégramme n°1067 d'Alfonso Merry del Val (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 20 octobre 1965, RAH-FC-16-3-2866-4.

⁵³² Télégramme n°262 de Fernando María Castiella à Alfonso Merry del Val (ambassadeur à Washington), 30 octobre 1965, RAH-FC-16-3-2877-9.

⁵³³ « La sustitución por IBERIA de aviones antiguos por DC-8 en línea Madrid-La Habana : actitud Departamento de Estado. Instrucciones a nuestro embajador », télégramme n°1108 d'Alfonso Merry del Val (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 31 octobre 1965, RAH-FC-16-3-2877-9.

En un an, la position espagnole avait complètement changé. Alors qu'en octobre 1964, Ángel Sagaz insistait sur le fait qu'on ne pouvait prendre aucune décision sur les « DC-8 » sans connaître l'avis du Département d'État, un an plus tard l'ambassadeur Merry del Val pouvait écrire :

« Pour leur démontrer notre mécontentement sur cette posture on leur a rappelé que cette consultation sur *Iberia* qu'on leur a faite a été un acte d'amabilité et de courtoisie de notre part. Mais on n'a pas demandé de permis, qui d'un point de vue espagnol n'est pas nécessaire, et en plus qui semble être accordé avec des conditions injustes ».

L'ambassadeur avait compris qu'il fallait s'affranchir en partie de l'avis de Washington qui n'était pas nécessairement légitime sur cette question et qui trouverait toujours n'importe quel alibi pour contrarier le développement normal de la ligne d'*Iberia* à La Havane.

La décision d'autoriser *Iberia* à mettre les avions « DC-8 » sur la ligne de La Havane a été prise au MAE en novembre 1965. La CIPAI a confirmé son rôle secondaire dans les questions du transport aérien vers Cuba en ne faisant que prendre acte de la décision lors de la réunion n°188 du 2 décembre 1965. Mais une fois cette décision prise, il faut le dire, malgré, voire contre le Département d'État, il fallait soigner la communication. Le chargé d'affaires espagnol à La Havane a demandé au vice-ministre cubain des Affaires étrangères Arnol Rodríguez de ne pas faire de publicité au remplacement des « Superconstellation » par les « DC-8 »⁵³⁴. Malgré cette volonté de discrétion, la presse des États-Unis s'est quand même emparée de ce thème pour condamner la décision espagnole. On peut citer un article de *Business Week* qui voyait dans l'arrivée des « DC-8 » une preuve de la volonté espagnole de satisfaire Fidel Castro du désir de voir voler au-dessus de La Havane des nouveaux et brillants avions à réaction nord-américains et qui s'inquiétait du fait que le carburant soviétique qu'on utilisait à La Havane ne soit pas adapté aux « DC-8 »⁵³⁵. Richard Mowrer condamnait dans le *Washington Post* l'expansion des communications aériennes entre l'Espagne et Cuba, qui supposaient une échappatoire de plus dans le blocus déjà imparfait, établi par les États-Unis autour de Cuba⁵³⁶. Dans d'autres circuits diplomatiques, la vision qui s'est détachée a été celle d'un triomphe espagnol. A l'ambassade de France à Cuba, on pensait que c'était le signe que Madrid allait devenir la tête de pont des vols entre l'Europe et l'Amérique latine⁵³⁷.

Dès après le premier vol d'un « DC-8 » d'*Iberia* à La Havane en février 1966, M. Stevenson, le nouveau coordinateur des affaires cubaines au Département d'État a appelé

⁵³⁴ Román Oyarzun Iñarra (chargé d'affaires à La Havane) à Fernando María Castiella, 11 novembre 1965, AMAEE-R-7815-52.

⁵³⁵ Dépêche UPI transmise par l'OID, 22 janvier/février 1966, RAH-FC-17-1-2952.

⁵³⁶ « España mejora su servicio aéreo con Cuba, comenta Washington Post », télégramme n°129 d'Alfonso Merry del Val (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 12 février 1966, RAH-FC-17-3-2977-17.

⁵³⁷ Télégramme n°280 de Pierre Négrier (ambassadeur à La Havane) à Maurice Couve de Murville, 17 novembre 1965, AMAEF-Cuba-76.

l'ambassadeur Merry del Val pour lui demander si l'Espagne avait décidé d'augmenter le rythme d'arrivée de réfugiés cubains sur son territoire. Le premier « DC-8 » était arrivé à Madrid avec cent vingt-huit passagers, presque le double du nombre de passagers d'un « Superconstellation ». L'ambassadeur a expliqué qu'il avait appris la date du premier vol en « DC-8 » par la presse en langue espagnole aux États-Unis car le gouvernement espagnol avait autorisé *Iberia* à commencer les vols quand elle serait en mesure de le faire. Il a seulement précisé qu'à la suite des conversations entre Dean Rusk et Fernando María Castiella, le gouvernement espagnol avait donné à *Iberia* la liberté de décider, en accord avec les autorités cubaines, du nombre de passagers cubains par vol⁵³⁸.

Rétrospectivement nous pouvons constater que les arguments sur l'usure des « Superconstellation » étaient réels même si la délégation de La Havane avait eu tendance à exagérer le délabrement des avions pour pouvoir invoquer le spectre de l'accident. Juste après l'introduction des « DC-8 », un an après le premier effet d'annonce : « on décida de paralyser la flotte des « Superconstellation » et de commencer les démarches pour s'en séparer »⁵³⁹.

4.2. A nouveau matériel de vol d'*Iberia* à La Havane, situations nouvelles (1969-1970)

Afin de bien comprendre la particularité historique de ce qui s'est joué en 1964-1966 et peut-être même avant, au sujet de l'intervention du Département d'État sur l'utilisation de matériel aéronautique d'*Iberia* à Cuba, nous pouvons faire une comparaison avec les tractations sur l'introduction des « DC-8 » nouvelle génération dits « Super DC-8 » ou « DC-8-63 » et des « Boeing 747 », également de construction étatsunienne, sur la ligne de La Havane quelques années plus tard.

Le secrétaire général du MINREX, M. Ojeda, a rencontré avec Julio López Jacoiste de l'ambassade d'Espagne un dirigeant de l'*Instituto de Aviación Civil de Cuba* pour parler de l'arrivée des « DC-8-63 » à La Havane. Les représentants cubains ont évoqué un problème technique d'approvisionnement en carburant et d'accroissement du déséquilibre de l'offre de place entre

⁵³⁸ Alfonso Merry del Val (ambassadeur à Washington) à Ángel Sagaz (directeur général des relations avec les États-Unis), 9 février 1966, AMAEE-9821-12.

⁵³⁹ VINIEGRA VELASCO Juan, *Aquella Iberia que hemos vivido : cronología de seis décadas (junio 1927-junio 1987)*, Madrid, Iberia, 1996, p. 165.

Iberia et la *Cubana de Aviación*⁵⁴⁰. L'analyse du diplomate espagnol était toutefois la suivante : « Bien sûr, il est évident qu'ils sont disposés à concéder l'autorisation. Ils veulent juste faire payer la faveur, et dans une certaine mesure faire valoir leur prestige face à *Iberia* et à l'aéronautique espagnole »⁵⁴¹. Des réunions étaient prévues entre *Iberia* et les autorités cubaines pour discuter des détails et d'éventuelles concessions économiques mais elles n'ont pas eu lieu⁵⁴². Nous pouvons constater que les « Super DC-8 » ont été mis sur la ligne de La Havane à partir du 1^{er} juin 1970⁵⁴³. Il n'y avait plus d'interférence du Département d'État sur le matériel utilisé par *Iberia* à La Havane en 1969-1970. Les autorités cubaines étaient globalement coopératives même si elles essayaient de tirer un profit quelconque de n'importe quel service qu'elles pouvaient accorder.

Alors que les « DC-8 » nouvelle génération venaient d'entrer en service à La Havane, le président d'*Iberia*, a expliqué que les ultramodernes « Boeing 747 » seraient parfaits sur la ligne de La Havane où les vols « La Havane-Madrid » étaient toujours complets et où le trafic « Madrid-La Havane augmentait ». Cette ligne serait ou allait être la plus rentable d'*Iberia* selon le dirigeant. Toutefois, il n'avait pas voulu prendre une telle décision sans consulter le ministre des Affaires étrangères, pour éviter un heurt avec l'administration des États-Unis :

« Probablement nous aurons sur cette route la difficulté qu'il y a eu à son époque-bien qu'elle fut dépassée- pour passer de l'avion à hélice aux « DC-8 », qui dérivait du contrat souscrit pour l'acquisition d'appareil à travers l'*Eximbank* et la banque privée »⁵⁴⁴.

La direction d'Iberoamérique ne voyait aucun inconvénient à ce qu'*Iberia* utilise des « Boeing 747 » à La Havane⁵⁴⁵. Le contexte de 1970 avait donc radicalement changé par rapport à la période de 1965-1966 où le MAE avait mis énormément de temps à passer outre les indications du Département d'État sur l'utilisation des « DC-8 » à La Havane. Les temps avaient d'ailleurs tellement changé que le 24 avril 1972, la *Cubana de Aviación* a commencé à faire ses vols à Madrid avec des avions de construction soviétique « Ilyushin IL-62 » et des équipages mixtes cubano-soviétiques avec l'accord du gouvernement de Franco⁵⁴⁶. Nous rappelons qu'en 1963, le ministre

⁵⁴⁰ Jesús Julio López Jacoiste (ambassade à La Havane) à Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud), 15 avril 1969, AMAEE-R-10902-52

⁵⁴¹ Jesús Julio López Jacoiste (ambassade à La Havane) à Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud), 18 avril 1969, AMAEE-R-10041-11.

⁵⁴² Dépêche n°393 de Juan Torroba (chargé d'affaires à La Havane) à Gregorio López-Bravo (ministre des Affaires étrangères), 24 novembre 1969 et Emilio O'Connor Vadiviello (directeur général de navigation et du transport aérien) à Francisco Javier Elorza y Echániz (directeur de coopération et relations économiques internationales), 5 mars 1970, AMAEE-R-10041-11.

⁵⁴³ IBERIA, *Horarios y tarifas*, été 1970.

⁵⁴⁴ Jesús Romeo Gorriá (président d'*Iberia*) à Gregorio López-Bravo, 3 décembre 1970, AMAEE-R-11526-78.

⁵⁴⁵ Note de la direction d'Iberoamérique à Gonzalo Fernández de la Mora (président de la CIPAI), 17 décembre 1970, AMAEE-R-11526-78. Nous constatons toutefois qu'aussi près que nos sources permettent de nous approcher du présent, au début 1978, *Iberia* n'avait pas utilisé de « Boeing 747 » à La Havane. Voir : IBERIA, *Horarios y tarifas*, hiver 1977-1978.

⁵⁴⁶ IBERIA, *Horarios y tarifas*, été 1972.

Castiella proposait d'interdire à la *Cubana de Aviación* d'utiliser des avions « Ilyushin-18 » à Madrid comme signe de bonne volonté envers le Département d'État⁵⁴⁷.

Nous pouvons développer ici une autre séquence qui nous montre qu'autour de 1969-1970, un basculement s'est joué dans la réceptivité espagnole aux interdits tacites imposés par les États-Unis sur Cuba. Depuis 1964, la *Cubana de Aviación* avait demandé à prolonger la ligne de Madrid jusqu'à Prague, ce qui n'avait jamais été accepté⁵⁴⁸. En 1966-1967, la *Cubana de Aviación* a renouvelé sa demande⁵⁴⁹. La réponse a été mise en suspens par la CIPAI qui réitérait le besoin de demander au vice-président du gouvernement Muñoz Grandes de consulter le *Caudillo* sur cette affaire⁵⁵⁰. Ramón Sedó a dû confirmer au président d'*Iberia* que Franco avait décidé de continuer à s'opposer pour l'instant à l'ouverture de liens aériens avec les pays de l'Est mais que la compagnie avait raison dans son diagnostic sur le fait que la normalisation des relations aériennes avec les pays de l'Est devrait arriver un jour⁵⁵¹. En 1969, le chargé d'affaires cubain a précisé la demande. La *Cubana de Aviación* demandait un permis, même provisoire, pour aller à Prague, sans embarquer ni débarquer de passagers ou de marchandises à Madrid⁵⁵². La compagnie voulait unir ses deux lignes européennes car les communications aériennes cubaines étaient dans une situation grave à cause du manque d'avion et de personnel. Il a ajouté qu'une réponse positive serait très bien reçue par le gouvernement cubain.

Après de longues délibérations, la CIPAI a accordé à la *Cubana de Aviación* un permis de trois mois pour aller à Prague après le passage de ses avions à Madrid en invoquant l'accord de transport aérien de 1951 dans lequel figuraient des « points au-delà de [Madrid] »⁵⁵³. L'ironie de l'histoire, c'est que lors des négociations de l'accord aérien de 1951, c'était la délégation espagnole qui avait insisté pour que les points au-delà ne soient pas spécifiés et qu'on accorde la formule générique « et des points au-delà » dans les tableaux de route. A l'époque la délégation cubaine

⁵⁴⁷ Fernando María Castiella à José Lacalle Larraga (ministre de l'Air), 12 novembre 1963, AMAEE-7951-3.

⁵⁴⁸ Note n°193 de l'ambassade de Cuba à Madrid au MAE, 24 juillet 1964 et dépêche n°398 de Faustino Armijo Gallardo (directeur général des relations économiques) à Luis Azcárraga (secrétaire général et technique d'aviation civile et de transport aérien), 8 août 1964, AMAEE-R-7993-7.

⁵⁴⁹ Claudio Rey Moriña (directeur de l'IACC) à Javier Laviña (sous-secrétaire d'aviation civile), 6 juin 1966, AMAEE-R-8555-47 et Rafael del Pino (directeur de *Cubana de Aviación*) à Arturo Pardo Pérez (chef de la section d'aviation commerciale du secrétariat général et technique d'aviation civile), 13 mars 1967, AMAEE-R-9730-27

⁵⁵⁰ Fernando María Castiella à Agustín Muñoz Grandes (vice-président du gouvernement), 15 avril 1967, AMAEE-R-8564-54 et acte de la réunion n°178 de la CIPAI, 29 septembre 1967, AMAEE-R-7377-24.

⁵⁵¹ Ramón Sedó (sous-secrétaire de politique étrangère) à Emilio de Navasqués (président d'*Iberia*), 21 novembre 1967, AMAEE-R-10902-17.

⁵⁵² Note pour Ramón Sedó (sous-secrétaire de politique étrangère), 2 avril 1969, AMAEE-R-10902-52.

⁵⁵³ Manuel Barroso (secrétaire de la CIPAI) à Francisco Javier Elorza y Echániz (directeur de coopération et relations économiques internationales) joint à l'acte de la réunion n°206 de la CIPAI, 18 avril 1969, AMAEE-R-10041-10 et acte de la réunion n°207 de la CIPAI, 27 septembre 1969, AMAEE-R-10902-52. Román Oyarzun Iñarra, ambassadeur d'Espagne au Panama et ancien chargé d'affaires à La Havane (1964-1969) avait exprimé son opposition à cette autorisation car « les avantages économiques ne compensaient pas les désavantages politiques ».

évoquait Londres, Paris, Rome voire la Suède mais en 1969, cette indéfinition permettait d'obtenir un prolongement à Prague⁵⁵⁴. L'évolution de la question du prolongement de la ligne de la *Cubana de Aviación* à Prague dans la seconde moitié des années 1960 tend à montrer une reprise en main de l'autonomie de décision espagnole à partir de 1969 dans un contexte d'accélération de « l'ouverture à l'Est » qui a été symbolisée par le passage de Gregorio López-Bravo à Santa Cruz (1969-1973)⁵⁵⁵ et de négociations difficiles de la rénovation des pactes de 1953. C'est un argument pour justifier notre césure de 1969, qui est contemporaine d'un changement dans la politique aérienne de l'Espagne avec Cuba. Cela marque une « rebilatéralisation » par rapport à la période précédente d'intervention très forte du gouvernement des États-Unis.

Les problèmes rencontrés par *Iberia* pour mettre en service les « DC-8 » à La Havane n'ont été évoqués que superficiellement dans l'historiographie. Rosa Pardo a fait une analyse de très court terme de l'affaire des « DC-8 » à partir des archives du fond Castiella de la *Real Academia de la Historia*⁵⁵⁶. Le désir de mettre des « DC-8 » à La Havane aurait été le résultat de l'annonce de Fidel Castro de permettre aux Cubains qui le souhaitent de quitter l'île, le doublement des capacités permettant « d'affronter le flux de passagers prévu ». Nous avons bien vu que le désir de mettre en ligne les « DC-8 » à La Havane était bien antérieur au discours de Fidel Castro en question, qui date du 28 septembre 1965 et qui a autorisé une vague d'émigration légale par voie maritime puis aérienne vers la Floride. Au moment du rapprochement entre Cuba et les États-Unis pour organiser le « pont aérien » vers la Floride, *Iberia* a au contraire craint des répercussions négatives sur sa ligne régulière. La compagnie avait peur que sa « clientèle » composée à 99% de Cubains qui voulaient quitter l'île, préfère le nouveau système direct plutôt que d'attendre dix mois le visa pour les États-Unis en Espagne⁵⁵⁷. En plus du cynisme de la compagnie espagnole, cela montre bien que l'arrivée des « DC-8 », si elle était très liée à la question des « réfugiés cubains », n'était pas une conséquence de l'annonce du début du pont aérien avec la Floride. Néanmoins, Rosa Pardo a raison de mettre l'accent sur l'attaque du bateau « *Satrústegui* » à Puerto Rico, qui a fait monter la tension

⁵⁵⁴ Acte de la deuxième réunion et troisième réunion pour les négociations aériennes entre l'Espagne et Cuba, 28 et 29 mai 1951, AMAEE-R-9979-3.

⁵⁵⁵ PECHARROMÁN Julio Gil, « Apertura al Este », *La política exterior del franquismo. Entre Hendaya y El Aaiún*, Barcelone, Flor de Viento, 2008, pp. 347-352. Les relations consulaires entre l'Espagne et la Tchécoslovaquie ont été établies en 1970. Les premières relations officielles de ce type entre l'Espagne franquiste et un pays d'Europe de l'Est avaient été inaugurées avec la Roumanie de Ceausescu en 1967. En novembre 1967, la première visite d'un membre d'un gouvernement d'un pays de l'Est en Espagne a été celle du vice-président du gouvernement roumain, George Radulescu, qui a passé une journée à Madrid avant de partir en visite officielle à Cuba via *Iberia*. Voir par exemple « El viceprimer ministro del gobierno rumano, en Madrid », *ABC*, édition de Madrid, 18-19 novembre 1967, p. 103.

⁵⁵⁶ PARDO SANZ Rosa, « La política norteamericana de Castiella » in OREJA AGUIRRE Marcelino et SÁNCHEZ MANTERO Rafael (Dir.), *Entre la historia y la memoria : Fernando María Castiella y la política exterior de España (1957-1969)*, Madrid, Real Academia de Ciencias Morales y Políticas, 2007, p. 352.

⁵⁵⁷ Télégramme n°1096 d'Alfonso Merry del Val (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 28 octobre 1965, AMAEE-R-9979-3.

entre Madrid et Washington et a créé un climat de durcissement qui a entraîné un refus espagnol de suivre les suggestions du Département d'État sur les « DC-8 ». Ana del Hoyo a seulement fait référence dans sa thèse à la demande de Fernando María Castiella à consulter Dean Rusk sur la question des « DC-8 » en octobre 1965⁵⁵⁸. Pour elle, cette gestion était le signe de « la volonté de Madrid de collaborer avec l'ami américain sur le thème des liens aériens entre l'Espagne et Cuba », parce que le ministre savait que tous les mouvements de commerce et de transport avec Cuba préoccupaient les États-Unis. Cette analyse perd complètement de vue les antécédents à la réunion Rusk-Castiella d'octobre 1965 et se trompe dans son interprétation sur la question des « DC-8 ». Ce n'est pas un signe de collaboration mais un geste d'insistance qui montre l'impatience et l'énervement du ministre sur ce thème. Selon elle, cette réunion prouverait la conscience espagnole de la surveillance du transport aérien avec Cuba. Le ministre Castiella aurait préféré échanger d'abord avec Dean Rusk parce que le Département d'État se rendrait compte si les « DC-8 » étaient mis en service sans son consentement parce qu'ils s'agissaient d'avions de construction nord-américaine⁵⁵⁹. Le trafic d'*Iberia* à La Havane était scrupuleusement surveillé à Madrid depuis au moins novembre 1962. Le Département d'État savait mieux que le gouvernement espagnol quelles personnes et quelles marchandises partaient de Madrid pour La Havane. Le MAE devait savoir que les activités d'*Iberia* à Barajas étaient connues du Département d'État. L'attitude a rarement été de vouloir les cacher mais de les assumer, de les minorer ou de les supprimer ou restreindre. Quel que soit le fabricant des avions d'*Iberia*, les agents de l'intelligence des États-Unis auraient été aux aguets sur les vols de La Havane.

⁵⁵⁸ DEL HOYO BARBOLLA Ana, *Relaciones político-diplomáticas entre España y Estados Unidos (1963-1970)*, thèse de doctorat sous la direction de Juan Pablo Fusi, Université Complutense de Madrid, 2006, pp. 135-136.

5. Faire face à la hausse de la demande cubaine de départs vers Madrid

A partir de 1963, Madrid est devenu le principal point de sortie secondaire des Cubains qui quittaient l'île pour les États-Unis. Selon les chiffres du Comité Intergouvernemental des Migrations Européennes (CIME), entre le premier janvier 1961 et le 31 décembre 1972, 94 313 Cubains sont arrivés en Espagne, en prenant en considération tous les voyageurs, migrants et autres. Parmi cet ensemble, 59 000 sont partis d'Espagne vers les États-Unis sur la même période. Cela tend bien à montrer que l'Espagne n'a été la destination finale de ces migrants que dans une minorité de cas. Leur passage en Espagne se faisait à défaut de pouvoir aller directement aux États-Unis. C'est le CIME qui s'est chargé de l'organisation du transport entre l'Espagne et les États-Unis⁵⁶⁰. Cette organisation intergouvernementale, créée en 1951 et à laquelle l'Espagne a adhéré en 1956, s'est particulièrement illustrée dans son travail en faveur des populations déplacées lors de la Seconde Guerre mondiale et des « réfugiés » des pays de l'Est pendant la Guerre Froide. En Espagne, où il travaillait avec différents organismes gouvernementaux, le seul problème traité pendant les années 1960 a été celui des Cubains. Le CIME s'occupait de la seconde partie du voyage, la deuxième traversée de l'Atlantique mais n'intervenait pas dans la première partie du voyage : la traversée La Havane-Madrid⁵⁶¹, qui était beaucoup plus difficile à organiser. C'est celle qui nous intéresse. Nous allons analyser les différentes réponses apportées par les compagnies aériennes (la *Cubana de Aviación*, la *ČSA*, mais surtout *Iberia*) pour fournir des moyens de transport aux Cubains qui voulaient quitter l'île. Nous n'allons donc étudier qu'une étape du processus migratoire, sans prendre en considération ce qu'il y avait en amont de celui-ci (les raisons du départ, l'autorisation de la police cubaine pour quitter le territoire...) ni en aval (la réception et l'adaptation en Espagne, le départ pour les États-Unis). Notre travail ne touche que superficiellement le problème de l'émigration cubaine et se focalise sur un aspect, celui du transport, qui est relativement moins étudié dans l'histoire des migrations. Nous ne ferons pas appel à des histoires de vie de migrants, perspective la plus souvent adoptée⁵⁶² mais uniquement à un

⁵⁶⁰ GÓMEZ DE LA SERNA Gaspar, « Comité intergubernamental para las migraciones europeas », *Revista de Instituciones Europeas*, Vol. 1, n°2, 1974, pp. 723-730.

⁵⁶¹ Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud) à Enrique Jiménez Asenjo (sous-directeur général de la Sécurité), 9 mars 1968 et Gaspar Gómez de la Serna (délégué du CIME en Espagne) à Álvaro Basa (direction des affaires consulaires), 11 mars 1968, AMAEE-9423-18.

⁵⁶² Par exemple dans : GARCÍA MONTÓN GARCÍA BAQUERO Isabel, « La emigración cubana a España 1960-1992 », *Revista Complutense de Historia de América*, n°23, 1997, pp. 269-302 et PHILIPSON Lorrin et LLERENA

point de vue organisationnel à partir de nos archives administratives. C'est ainsi que nous mentionnons au passage sans nous attarder, la traversée de l'Atlantique du jeune cubain de 17 ans, Armando Socarrás, dans le train d'atterrissage d'un avion d'*Iberia*. L'histoire de ce miraculé est l'épisode des vols entre l'Espagne et Cuba qui a donné lieu à la plus ample couverture médiatique à l'époque⁵⁶³ et qui suscite périodiquement des rappels dans les médias, quand d'autres passagers clandestins du monde entier-souvent moins fortunés- tentent leur chance.

5.1. Les aspects financiers

Un des problèmes importants qui se posait pour les migrants cubains, mais aussi pour les gouvernements cubain, espagnol et des États-Unis était celui des différents aspects du paiement des billets d'avion pour partir de Cuba. Le gouvernement cubain a mis en place plusieurs barrières financières qui lui permettaient de tirer profit de la manne que représentaient les acheteurs de billets La Havane-Madrid d'*Iberia*. Le gouvernement cubain a instauré début janvier 1963 un impôt sur les billets d'avion, dont le prix était de 340 \$ pour un adulte pour l'été 1964⁵⁶⁴. A partir de fin 1963, les autorités cubaines ont suspendu la possibilité de payer en monnaie nationale⁵⁶⁵. Les candidats au départ devaient donc réunir la somme en dollars. Pedro Salvador a alors demandé à Jorge Taberna de négocier avec les autorités cubaines le fait que les citoyens espagnols vivant à Cuba puissent payer leurs billets en pesos cubains. Il s'agissait pour lui d'une mesure minimale car l'Espagne pourrait aussi exiger qu'on autorise les Espagnols à faire sortir une partie de leurs économies qui étaient la contrepartie du travail des Espagnols qui avaient contribué à enrichir Cuba⁵⁶⁶. Ces démarches si elles ont eu lieu, n'ont pas abouti. Le problème de la liste d'attente sur les vols d'*Iberia* rejoignait celui du prix des billets. Il arrivait que le prix des billets augmente

Rafael, *Freedom flights. Cuban refugees talks about life under Castro and how they fled his regime*, New York, Radanm House, 1980, 201 p.

⁵⁶³ « Un joven cubano viaja desde La Habana a Madrid oculto en el tren de aterrizaje de un avión de Iberia », *ABC*, édition de Madrid, 5 juin 1969, p. 38, « Un muchacho cubano logró hacer el viaje Habana-Madrid en el tren de aterrizaje del avión de Iberia », *ABC*, édition de Séville, 5 juin 1969, p. 43, SEMPRUN Alfredo, « El Estado del polizón cubano continúa siendo esperanzador dentro de su gravedad », *ABC*, édition de Madrid, 6 juin 1969, p. 53, « El otro polizón cubano en el aeropuerto de La Habana », *ABC*, édition de Madrid, 8 juin 1969, p. 34, « El compañero de Socarrás no salió de La Habana », *ABC*, édition de Séville, 8 juin 1969, p. 47, « Dentro de unos días se dará el alta al polizón cubano », *ABC*, édition de Madrid, 25 juin 1969, p. 55.

⁵⁶⁴ « Obstáculos para salir de la isla », *La Vanguardia*, 10 janvier 1963, p. 15. L'article parlait d'un impôt de 30% mais un formulaire d'*Iberia* de 1964 montre que le taux appliqué était d'environ 10%.

⁵⁶⁵ Bulletin d'information de la direction commerciale d'*Iberia* n°298 sur les billets vendus hors de Cuba, 3 décembre 1963, AMAEE-R-9821-12. A partir de ce moment c'était la banque nationale de Cuba et plus *Iberia* qui percevait le montant des billets.

⁵⁶⁶ Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud) à Jorge Taberna (chargé d'affaires à La Havane), 13 mai 1964, AMAEE-R-7634-49.

conformément au règlement IATA. Ceux qui avaient déjà payé devraient payer l'augmentation s'ils ne pouvaient pas partir avant l'entrée en vigueur des nouveaux tarifs. *Iberia* ne pouvait pas faire de geste commercial, car la IATA était très à cheval sur ses principes et pourrait prendre des mesures importantes comme l'interdiction du service sur la ligne où il y avait eu une infraction. Or l'Espagne ne pouvait pas s'exposer à des représailles sur une ligne qui avait autant d'importance politique⁵⁶⁷. Le consul général était intervenu auprès de la *Dirección General de Inmigración* du Ministère de l'Intérieur cubain pour essayer de faire sortir avant le 22 mai 1964 les Espagnols qui avaient été autorisés à partir par ce Ministère, mais sans succès⁵⁶⁸.

Comme il n'y avait pas de dollars à Cuba, Espagnols et Cubains devaient donc faire en sorte que certains de leurs proches vivant en Espagne ou au Canada fassent le transfert via l'IEME ou la *Royal Bank of Canada*. La délégation d'*Iberia* à La Havane a suggéré à ses clients potentiels de payer les billets à une personne qui résidait aux États-Unis qui l'enverrait à son tour à quelqu'un qui vivait en Espagne qui ferait passer l'argent à Cuba via l'IEME⁵⁶⁹. Ce système avait pour avantage d'avoir un premier maillon aux États-Unis, où se trouvait la plus grande partie des proches sur lesquels pouvaient compter les candidats au départ et d'être réalisable en dollars ou pesetas mais il fallait compter soixante jours pour l'opération. Dès que le Département d'État a appris l'existence de ce document, il a protesté contre l'ambassade d'Espagne car ce type de transfert financier entre les États-Unis et Cuba était interdit, même avec un intermédiaire⁵⁷⁰. La publication de la délégation d'*Iberia* à La Havane a été retirée et l'idée abandonnée.

En novembre 1964, avec le système des paiements en vigueur, le *Banco Nacional de Cuba* disposait de douze millions de dollars provenant de la vente de billets d'avion de compagnies étrangères, selon la délégation d'*Iberia* à La Havane. Deux millions seraient des sommes versées pour l'achat de billets de la *KLM* et de la *Panamerican Airways* par des candidats au départ qui n'étaient pas partis après la suspension des vols de ces compagnies en Floride par le Département d'État en novembre 1962. Les 10 millions restant étaient les dollars transférés par les 30 000 Cubains (et Espagnols) qui attendaient leur tour pour partir en Espagne par *Iberia*. En moyenne, le *Banco de Cuba* transférait 75 000 dollars par mois à *Iberia* pour les places payées qui avaient été pourvues alors qu'il en recevait 500 000 pour des voyages futurs. Selon Pascual Tejada, l'entrée des

⁵⁶⁷ Luís Azcárraga (secrétaire général et technique d'aviation civile et de transport aérien) à Faustino Armijo Gallardo (directeur général des relations économiques), 5 juin 1964, AMAEE-R-9979-3.

⁵⁶⁸ Antonio Alvite Estévez (directeur général de l'Immigration au Ministère de l'Intérieur de Cuba) à Marcial Rodríguez Cebal (consul général d'Espagne à La Havane), 27 avril 1964 et Marcial Rodríguez Cebal à Fernando María Castiella, 14 mai 1964, AMAEE-R-7634-41.

⁵⁶⁹ IBERIA, *Requisitos para viajar a España*, 1964, AMAEE-9821-12.

⁵⁷⁰ Télégramme n°456 d'Alfonso Merry del Val (ambassadeur à Washington) à Fernando María Castiella, 28 mai 1964, AMAEE-R-9821-12.

« DC-8 » ferait qu'*Iberia* recevrait 300 000 dollars par mois. L'émigration cubaine représentait donc une bonne affaire pour le gouvernement cubain et pour la compagnie *Iberia*. D'ailleurs, le délégué d'*Iberia* à La Havane n'avait pas de doute sur le fait que la *Cubana de Aviación* avait repris les vols de Madrid en décembre 1963 pour participer à ce négoce⁵⁷¹. A partir de la reprise des vols d'*Iberia* en 1963, la ligne est devenue très rentable pour la compagnie, qui essayait toutefois de dissimuler cet aspect financier qui pouvait paraître cynique par rapport à ses clients qui souhaitaient quitter Cuba le plus vite possible et provocateur par rapport au Département d'État à qui on disait que la ligne se maintenait pour des raisons « humanitaires »⁵⁷². En octobre 1963, les places sur les vols « La Havane-Madrid » étaient réservées jusqu'en mai 1964. Pedro Salvador signalait à l'ambassade de Washington :

« Pour votre information exclusive et pour que cela ne vous prenne pas par surprise je te dirai que si au début la ligne s'exploitait en pure perte, aujourd'hui elle est réellement une bonne affaire, sur la route Madrid-La Havane par exemple, à défaut de voyageurs normaux on trouve un grand nombre de fonctionnaires cubains et surtout beaucoup de fret »⁵⁷³.

Une des solutions trouvées par les migrants cubains a été de prendre des billets pour les Bermudes, les moins chers, où se situait la première escale de la ligne d'*Iberia*. Une fois descendus aux Bermudes, il était plus facile, plus économique et plus rapide de gagner les États-Unis que depuis l'Espagne. Mais en 1963, les autorités des Bermudes ont commencé à refuser le débarquement de passagers de nationalité cubaine. Selon le directeur général d'*Iberia*, cela s'expliquait parce que « les autorités des Bermudes, bien qu'étant de souveraineté anglaise sont très influencées par les autorités américaines »⁵⁷⁴. Ces personnes arrivaient en Espagne sans visa et souvent sans moyen de subvenir à leurs besoins. *Iberia* avait été obligée de payer les frais de leur séjour en Espagne jusqu'au prochain vol vers Cuba. Lázaro Ros se plaignait de devoir « les promener deux fois gratuitement à travers l'Atlantique »⁵⁷⁵. *Iberia* avait donc décidé à l'automne 1963 de supprimer l'escale aux Bermudes dans les horaires officiels de la ligne Madrid-La Havane. Mais les diplomates espagnols de La Havane étaient intéressés par le maintien de cette escale pour faire des correspondances, notamment pour aller à New York sans passer par Madrid⁵⁷⁶. A Madrid,

⁵⁷¹ Délégation d'*Iberia* à La Havane à Lázaro Ros (directeur général d'*Iberia*), 7 octobre 1964, AMAEE-R-9821-12.

⁵⁷² Sur la rentabilité de la ligne qui se maintenait officiellement pour des raisons humanitaires, le ministre de l'Air disait en 1973 que jusqu'en 1971/1972, la ligne de La Havane avait été la plus rentable d'*Iberia* pas seulement grâce au coefficient d'occupation très élevé et au fret des « Madrid-La Havane » mais parce que sa « base tarifaire était franchement élevée ». Voir Julio Salvador y Díaz-Benjumea (ministre de l'Air) à Gregorio López-Bravo (ministre des Affaires étrangères), 25 janvier 1973, AMAEE-R-12221-15.

⁵⁷³ Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud) à Nuño Aguirre de Cárcer (ministre-conseiller à l'ambassade à Washington), 18 octobre 1963, AMAEE-R-7951-3.

⁵⁷⁴ Lázaro Ros (directeur général d'*Iberia*) à Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud), 31 octobre 1963, AMAEE-R-7951-3.

⁵⁷⁵ Ibid.

⁵⁷⁶ Jorge Taberna (chargé d'affaires à La Havane) à Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud), 22 octobre 1963 et Pedro Salvador à Lázaro Ros (directeur général d'*Iberia*), 30 octobre 1963, AMAEE-R-7951-3.

on a toutefois donné raison à *Iberia*⁵⁷⁷ et les escales aux Bermudes ont été supprimées sur les vols d'*Iberia*, étant remplacées par une escale aux Açores⁵⁷⁸ jusqu'à l'introduction des « DC-8 ».

5.2. Organiser des vols spéciaux pour accélérer les départs de Cuba par *Iberia* ?

Afin de faire face à la hausse exponentielle de la demande après la fermeture des liaisons aériennes avec Miami, *Iberia* et le gouvernement espagnol ont dû envisager des solutions alternatives. La compagnie avait d'abord récupéré son rythme de vol hebdomadaire en juin 1963 mais cela ne résolvait pas le problème. En octobre 1963, *Iberia* a demandé d'établir des vols supplémentaires à La Havane pour faire face à la demande de passagers entre La Havane et Madrid et de fret entre Madrid et La Havane. Les autorités cubaines étaient favorables à l'augmentation des vols. Selon la délégation d'*Iberia* à La Havane : « les autorités cubaines non seulement concéderont les permis nécessaires mais remercieraient si l'on pouvait intensifier le service ». Si tel n'était pas le cas, le gouvernement de Cuba pourrait passer par d'autres compagnies, au détriment d'*Iberia*⁵⁷⁹.

Luis Azcárraga, du ministère de l'Air, a proposé qu'on autorise *Iberia* à faire deux vols par semaine, comme c'était permis par le traité hispano-cubain de 1951. Conscient de l'opposition de principe du Département d'État, il estimait que les États-Unis rechigneraient à admettre des vols supplémentaires exceptionnels mais transigeraient avec ceux qui existaient déjà dans le cadre de l'accord aérien. Au contraire, Pedro Cortina Mauri, le sous-secrétaire des Affaires étrangères du MAE, pensait que les États-Unis voulaient arrêter tous les vols à Cuba. Il était donc inutile de consulter l'ambassade des États-Unis à ce sujet parce que la réponse serait négative⁵⁸⁰. Ce sont les thèses du MAE qui ont prédominé et il n'y a pas eu d'accélération des fréquences des vols. Les thèses défendues par les représentants du Ministère de l'Air et du Ministère des Affaires étrangères étaient complètement opposées. Leur désaccord était amplifié par leur divergence d'estimation de l'attitude du Département d'État, qui était lui-même divisé et se situait au sein d'une administration et d'institutions politiques états-uniennes elles-mêmes divisées sur la politique à suivre à propos des accès aériens de Cuba.

⁵⁷⁷ Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud) à Jorge Taberna (chargé d'affaires à La Havane), 4 novembre 1963, AMAEE-7951-3.

⁵⁷⁸ IBERIA, *Horarios y tarifas*, hiver 1963-1964.

⁵⁷⁹ Carlos Rute Villanova (directeur général d'aviation civile) à Faustino Armijo Gallardo (directeur général des relations économiques), 3 octobre 1963, AMAEE-R-9979-3.

⁵⁸⁰ Acte réunion n°177 de la CIPAI, 17 octobre 1963, AMAEE-R-7432-10.

Le problème de l'émigration massive des Cubains et du rapatriement des Espagnols restait donc entier. Le vice-ministre des Affaires étrangères cubain, Arnol Rodríguez a fait une proposition technique à Román Oyarzun pour augmenter le nombre d'Espagnols qui sortaient de Cuba chaque semaine. En août 1964, il y avait douze ou treize Espagnols dans chaque vol d'*Iberia*, dont deux ou trois voyageaient pour leur propre compte et dix étaient « rapatriés par l'État ». Le nombre de dix était le résultat d'un accord obtenu par l'ancien chargé d'affaires Jorge Taberna⁵⁸¹. Román Oyarzun a voulu augmenter ce quota pour pouvoir rapatrier quatre-vingts Espagnols par vol. Dans les vols de la *Cubana de Aviación*, il n'y avait jamais d'Espagnol. Les avions de la compagnie cubaine étaient remplis par des officiels cubains et des Cubains qui avaient obtenu le permis pour quitter le pays. Mais la *Cubana de Aviación* faisait des escales à Gander où il y avait eu plusieurs incidents. Soixante Cubains avaient demandé l'asile au Canada alors qu'ils allaient à Madrid pour ensuite aller aux États-Unis. Or ce genre d'incident représentait une « propagande désagréable » pour le gouvernement cubain qui voulait l'éviter⁵⁸². Quelques jours plus tard, la ČSA a annoncé qu'elle n'admettrait plus de réfugiés cubains sur les vols La Havane-Prague-Madrid à cause des « défections en masse » à Gander car le gouvernement cubain était « irrité par l'appareil de propagande que les services d'information américains concèdent à ces désertions »⁵⁸³. Il proposait d'utiliser les vols de la *Cubana de Aviación* pour les officiels cubains et les rapatriés espagnols et les vols d'*Iberia* pour les exilés cubains. D'une part, cela permettrait d'atteindre le nombre de cent-vingt Espagnols rapatriés par semaine. D'autre part, il n'y aurait plus de demande massive d'asile des Cubains lors des escales, puisque la seule escale des vols d'*Iberia* était aux Açores. Cela posait toutefois un problème aux autorités espagnoles car le maintien de la ligne d'*Iberia* se justifiait officiellement auprès du Département d'État pour rapatrier des Espagnols. Le chargé d'affaires espagnol était néanmoins favorable à cette solution qui apportait une solution réelle aux problèmes de sortie des Espagnols :

« Pour ma part je crois que le procédé servira pour soulager énormément la situation difficile des Espagnols qui souhaitent quitter Cuba et qui-même s'ils ne sont pas si nombreux que ce que l'on pense-présente certains cas angoissants ».

Il soulignait également l'effort réel des autorités cubaines sur cette question qui leur permettrait aussi de sauver la face, ce qu'il s'abstenait d'indiquer :

⁵⁸¹ Vers avril 1964, selon Jorge Taberna, les avions d'*Iberia* comptaient dix rapatriés espagnols, quarante-quatre places « normales » pour des Cubains et quinze places de diplomates et autres voyageurs spéciaux. Le chargé d'affaires signalait déjà qu'il essayait d'augmenter le quota d'Espagnols. Voir : Jorge Taberna (chargé d'affaires à La Havane) à Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud), 6 avril 1964, AMAEE-R-7951-3.

⁵⁸² L'incident avait eu lieu la veille de la réunion et a été relaté dans *La Vanguardia* qui précisait que l'avion a eu un problème technique et que quarante-cinq passagers qui étaient partis manger dans l'aéroport avaient décidé de demander l'asile aux autorités canadiennes. Les quarante-cinq autres passagers avaient repris l'avion vers Prague puis Madrid, « Toronto: cuarenta y cinco cubanos piden asilo político en el Canadá. Se negaron a continuar el viaje en el avión que los conducía a Praga », *La Vanguardia*, 4 novembre 1964, p. 16.

⁵⁸³ Dépêche Associated Press, transmise par l'OID, 18 novembre 1964, AMAEE-R-9821-12.

« J'estime que les avantages de l'offre compensent amplement les inconvénients qu'elle peut avoir. Je signale de plus que si les autorités cubaines le veulent, elles peuvent faire sortir les passagers par la ligne qu'elles veulent, puisqu'elles monopolisent les permis de sortie en fixant un vol déterminé. Dans ce sens, elles peuvent faire fonctionner le procédé sans nous et sans l'avantage de la sortie importante d'Espagnols »⁵⁸⁴.

Le système n'a pas été mis en place certainement à cause de sa complexité. En juillet 1965, Román de Oyarzun avait obtenu de faire passer le quota d'Espagnols de dix à vingt dans chaque vol dans une conversation avec Fidel Castro. Il espérait donc que le quota allait passer à quarante avec l'introduction des « DC-8 » comme il l'avait signalé au vice-ministre Arnol Rodríguez. C'était une manière de maintenir par un accord verbal une place pour les Espagnols et un rapport de force avec le gouvernement cubain dans les vols d'*Iberia* même si de son propre aveu les Espagnols qui attendaient pour quitter l'île n'étaient pas très nombreux⁵⁸⁵.

Malgré la mise en service des « DC-8 » par *Iberia*, le problème de restriction de l'offre de transport persistait. En 1966, le président d'*Iberia*, Emilio de Navasqués a tenu une conférence de presse à Puerto Rico où il a évoqué les problèmes de la ligne de La Havane⁵⁸⁶. Il a déclaré que les avions d'*Iberia* partaient de Cuba complètement remplis de passagers et revenaient avec « des grandes quantités de courrier et de charge mais avec peu de passagers ». Il a évoqué le chiffre de 50 000 réservations même si le trafic s'était selon lui décongestionné avec la possibilité de partir à Miami depuis fin 1965 via les « freedom flight » de la *Panamerican Airways*. Un an avant, Paul Hofmann parlait déjà dans le *New York Times* de la plus longue liste d'attente aérienne du monde avec 37 000 noms⁵⁸⁷. Pour le journaliste comme pour le diplomate espagnol qui présidait *Iberia*, le principal problème de ce blocage venait des autorités cubaines. Paul Hofmann était plutôt proche de la réalité quand il décrivait le parcours du combattant administratif des Cubains qui, ayant les moyens de se payer un billet d'avion, faisaient les démarches pour partir en Espagne. Mais Emilio de Navasqués, qui savait bien ce que l'Espagne devait aux États-Unis puisqu'il avait fait partie de l'équipe négociatrice des pactes de 1953, ne pouvait pas évoquer publiquement à Puerto Rico l'intervention des États-Unis, qui empêchaient de faire plus de vols entre Cuba et l'Espagne. Il a pu ainsi expliquer que la « moyenne du nombre de sorties dépendait de la fréquence des vols et des permis que donnaient le gouvernement fidéliste » en omettant de signaler que la fréquence des vols

⁵⁸⁴ « **Propuesta del Viceministro de Relaciones Exteriores cubano para facilitar el incremento de la salida de españoles de Cuba por vía aérea** », dépêche n°21 de Román Oyarzun Iñarra (chargé d'affaires à La Havane) à Fernando María Castiella, 5 novembre 1964, RAH-FC-14-4-2575-1.

⁵⁸⁵ Román Oyarzun Iñarra (chargé d'affaires à La Havane) à Fernando María Castiella, 11 novembre 1965, AMAEE-R-7815-52.

⁵⁸⁶ « Los aviones de Iberia salen de Cuba repletos de pasajeros. Declaraciones de don Emilio Navasqués en Puerto Rico », *ABC*, édition de Madrid, 10 août 1966, p. 30.

⁵⁸⁷ HOFMANN Paul, « Spain is the goal of 37,000 in Cuba. But Red Tape Makes It Hard to Get Plane Passages », *New York Times*, 3 avril 1965.

était limitée par le Département d'État alors que le gouvernement de Cuba était en faveur de l'augmentation. Le contrôle drastique du « gouvernement fidéliste » s'exerçait sur l'identité des voyageurs qui allaient pouvoir prendre l'avion, ce qui importait peu à *Iberia*. Mais c'était bien le Département d'État qui limitait la quantité de personnes qui pouvait partir par semaine. La manière dont était évoqué le problème dans la presse espagnole pointait toujours l'attitude des autorités cubaines, parfois en prenant des largesses impressionnantes avec la réalité : « Actuellement, *Iberia* effectue des vols hebdomadaires qui sont presque vides, à cause des fortes restrictions imposées par le régime castriste »⁵⁸⁸. Les spécialistes de la planification chez *Iberia* pensaient en 1965 que des changements dans la structure politique à Cuba permettraient nécessairement une hausse du trafic⁵⁸⁹. Pour Javier Vidal, c'était aussi le « régime castriste » qui avait « assombri » les prévisions de croissance du trafic vers La Havane.

Depuis 1967 pourtant, il y avait une nouvelle variable à prendre en considération sur les lignes d'*Iberia* et de la *Cubana de Aviación*. De plus en plus de personnes utilisaient les vols d'*Iberia* et de la *Cubana de Aviación* pour voyager à Cuba, pour diverses raisons mais notamment pour du « tourisme politique ». Le problème étant que ces personnes revenaient à la fin de leur séjour vers leur point d'origine. Cette nouvelle demande permettait aux compagnies aériennes de remplir leurs avions sur les Madrid-La Havane mais privait de place les Cubains et les Espagnols qui attendaient de partir de Cuba sur ces vols. Le directeur général d'*Iberia* a donc demandé à la CIPAI un permis pour organiser des vols spéciaux à La Havane pour décongestionner la liste d'attente. Il avait posé le problème de manière claire :

« La promotion croissante du trafic touristique européen vers La Havane de la part des autorités cubaines fait qu'ils concèdent la priorité à ces passagers dans les vols retour de La Havane à Madrid et diminuent en grande mesure les possibilités de sortie d'Espagnols et de Cubains pour l'Europe, ce qui a des répercussions particulières sur les voyages de nos rapatriés »⁵⁹⁰.

L'argumentation en faveur de la mise en place de ces vols exceptionnels a entraîné la collecte de données chiffrées très précises sur l'évolution de la ligne d'*Iberia* à La Havane.

⁵⁸⁸ « 11 600 cubanos exiliados en España », *La Vanguardia*, 27 novembre 1965, p. 8.

⁵⁸⁹ GABINETE DE PLANIFICACIÓN DE IBERIA, *Previsiones de demanda y necesidades de flota*, 1965, p. 69 cité in VIDAL OLIVARES Javier, *Las alas de España. Iberia, Líneas Aéreas (1940-2005). De aerolínea de bandera a transportista mundial*, Valence, PUV, 2008, p. 80.

⁵⁹⁰ Lázaro Ros (directeur général d'*Iberia*) à Ramón Sedó (sous-secrétaire de politique étrangère), 25 août 1967, AMAEE-R-9730-27.

Tableau XIII : Trafic de passagers sur la ligne Madrid-La Havane d'Iberia (janvier 1966-septembre 1967)

Date	Nombre de passagers (nombre de vols)	
	Madrid-La Havane	La Havane-Madrid
Janvier ⁵⁹¹	42 (3)	204(3)
Février	31 (4)	369 (3)
Mars	61 (4)	655 (5)
Avril	51 (5)	515(4)
Mai	51 (5)	654 (5)
Juin	68 (4)	328 (4)
Juillet	105 (5)	427 (4)
Août	48 (4)	642 (5)
Septembre	59 (4)	528 (4)
Octobre	145	627
Novembre	75	525
Décembre	63	545
Janvier	111(4)	521 (4)
Février	106 (4)	540 (4)
Mars	66 (4)	522 (4)
Avril	116 (5)	505 (4)
Mai	81 (4)	660 (5)
Juin	105 (4)	546 (4)
Juillet	286 (5)	653 (5)
Août	255 (4)	541 (4)
Septembre ⁵⁹²	126 (4)	530 (4)
Total	2051	11037
Source: IBERIA, note sur le trafic entre Madrid et La Havane, AMAEE-R-9821-12.		

Les avions d'Iberia étaient remplis à un taux de 100% sur les vols entre La Havane et

⁵⁹¹ En janvier 1966, Iberia avait utilisé des avions « Superconstellation » qui avaient une capacité moindre que les « DC-8 ».

⁵⁹² Les données de septembre 1967 n'étaient pas consolidées.

Madrid. Une augmentation de 13% dans le trafic entre les neuf premiers mois de 1967 et la même période de l'année précédente s'expliquait par les aménagements à l'intérieur des « DC-8 » pour mettre à disposition plus de sièges. Le trafic entre Madrid et La Havane avait été assez faible en 1966 avec une moyenne de treize passagers par vol. Mais sur les neuf premiers mois de 1967, l'augmentation a été de 136%, atteignant une moyenne de trente-trois passagers par vol. Sur les trois mois d'été 1967, on a atteint une moyenne de soixante personnes par vol. La hausse de la demande était en effet due à une nouvelle demande « touristique » ou liée à des événements spéciaux. Concrètement, soixante « touristes » français étaient arrivés à La Havane par le vol d'*Iberia* du 25 juin 1967 et quatre-vingt-dix autres étaient arrivés en août. En août 1967, s'est tenu le championnat du monde de pêche sous-marine à Cuba et les cent-trente-sept places d'un vol d'*Iberia* La Havane-Madrid avaient été réservées pour le retour des participants. A partir de cet exemple, nous voyons comment deux-cents cinquante places ont été « perdues » pour des Cubains et Espagnols qui avaient achetés leurs billets et qui attendaient leur tour. Nous pouvons remarquer également que la *Cubana de Aviación* avait l'habitude de ne pas desservir Madrid l'été, et donc de ne pas participer au transport des migrants à cause de l'organisation de la fête nationale. La compagnie cubaine a annulé ses vols à Madrid à l'été 1966⁵⁹³ et 1967⁵⁹⁴ pour que ses avions aillent chercher et ramènent en Europe les délégations officielles pour les cérémonies du 26 juillet. En ce qui concernait *Iberia*, les prévisions internes étaient que les voyages retour des passagers qui rentraient en Europe devraient occuper 20 à 50% des places des vols vers Madrid, ce qui justifiait la consultation d'*Iberia* pour augmenter la fréquence des vols ou affréter des vols exceptionnels pour rapatrier des Espagnols. Le chargé d'affaires à La Havane, Román Oyarzun Iñarra appuyait cette seconde option de faire affréter des vols « charter » par l'*Instituto Español de Emigración* dont les billets reviendraient moins chers que ceux des vols réguliers d'*Iberia*.

La demande d'*Iberia* a été traitée par la CIPAI où la proposition a été débattue et tranchée sans interférence des échelons supérieurs de décision⁵⁹⁵. Luís Egaña Arizu de la direction d'Ibéroamérique acceptait le projet d'*Iberia* à condition que ces vols supplémentaires soient réservés exclusivement à des réfugiés espagnols. Le colonel Emilio O'Connor Vadivielso, secrétaire général et technique d'aviation civile et de transport aérien, a justement relevé que le quota de réfugiés espagnols n'était pas respecté par les autorités cubaines puisqu'une partie de ces places était prise par des Cubains et des touristes étrangers à cause de congrès et d'expositions organisés à

⁵⁹³ « Las líneas aéreas cubanas suspenden temporalmente sus vuelos a España », dépêche *UPI*, transmise par l'OID, La Havane, 9 août 1966, RAH-FC-18-1-3116-30.

⁵⁹⁴ Román Oyarzun Iñarra (chargé d'affaires à La Havane) à Pedro Salvador (directeur d'Amérique centrale et du Sud), 28 juin 1967, AMAEE-R-8564-54.

⁵⁹⁵ Acte de la réunion n°200 de la CIPAI, 13 octobre 1967, AMAEE-R-10902-17.

Cuba. Nuño Aguirre de Cárcer, en tant que directeur des affaires d'Amérique du Nord, a exposé la position négative de son département sur l'augmentation de la fréquence des vols pour « des motifs connus de tous les membres de la commission ». Fin 1967, il était donc toujours impossible à *Iberia* de faire plus de vols vers Cuba à cause des restrictions imposées par le Département d'État qui étaient largement intériorisées par les diplomates espagnols qui travaillaient avec ce ministère. La demande d'*Iberia* a été rejetée⁵⁹⁶ mais la commission en a profité pour charger Ramón Sedó et Román Oyarzun de faire respecter les quotas de « rapatriés espagnols » par vol auprès des autorités cubaines.

De nouveau, en 1969, le nouveau chargé d'affaires espagnol à La Havane Juan Torroba Gómez-Acebo a sollicité la CIPAI pour qu'elle reconsidère l'éventualité d'affréter des vols spéciaux d'*Iberia* à La Havane pour « rapatrier des Espagnols ». Selon le diplomate, la situation avait bien changé depuis 1967, quand la CIPAI avait refusé la dernière demande. Il notait que la ligne de la Havane était dorénavant rentable indépendamment des rapatriés et des émigrés politiques. De plus, avec les nouveaux « super DC-8 », on pouvait faire rentrer plus de monde et donc organiser moins de vols⁵⁹⁷. La CIPAI a en effet rendu un avis complètement différent des fois précédentes. Ce qui prouve encore une fois qu'il s'est joué fin 1969-début 1970, un basculement dans la manière d'envisager la politique aérienne espagnole envers Cuba. Fernando González de la Mora, sous-secrétaire de politique étrangère et à ce titre président de la CIPAI, avait sollicité directement *Iberia* sur la possibilité de faire des vols supplémentaires à Cuba. Le président de la compagnie lui proposait de rajouter un vol par semaine avec un « super DC-8 » de deux-cents huit places avec un billet à 235 \$ au lieu de 308 \$ et même moins si on pouvait vendre des billets sur l'aller. Le président d'*Iberia* précisait qu'il faudrait obtenir le permis des autorités cubaines et des autorités aéronautiques espagnoles. Mais il ne mentionnait pas le Département d'État, ni explicitement ni implicitement⁵⁹⁸.

Sur le fond de l'affaire des fréquences, nous observons qu'en 1971 *Iberia* avait bien annoncé une double fréquence hebdomadaire à La Havane, qui devait être « soumise à l'approbation du gouvernement »⁵⁹⁹. Mais en 1971-1972, le deuxième vol n'était plus d'actualité⁶⁰⁰.

⁵⁹⁶Note manuscrite destinée à Román Oyarzun Iñarra (chargé d'affaires à La Havane) sur la lettre de Lázaro Ros (directeur général d'*Iberia*) à Ramón Sedó (sous-secrétaire de politique étrangère) du 25 août 1967, AMAEE-R-8555-47.

⁵⁹⁷Note de la direction d'Iberoamérique à Manuel Barroso (secrétaire de la CIPAI), 18 septembre 1969, AMAEE-9701-15.

⁵⁹⁸Emilio de Navasquies (président d'*Iberia*) à Gonzalo Fernández de la Mora (sous-secrétaire de politique étrangère), 27 décembre 1969, AMAEE-R-9701-15.

⁵⁹⁹IBERIA, *Horarios y tarifas*, été 1971.

⁶⁰⁰IBERIA, *Horarios y tarifas*, hiver 1971-1972.

Il y a donc eu un blocage à certain endroit de la chaîne de décision mais nous pouvons faire l'hypothèse que son origine est interne ou a à voir avec l'état des relations hispano-cubaines mais pas avec la politique cubaine du Département d'État. Nous constatons enfin qu'en 1977-1978, il y avait deux vols par semaine à La Havane avec des super « DC-8 ». Un sur une ligne Madrid-La Havane-Panama et l'autre sur une ligne Madrid-La Havane-Costa Rica⁶⁰¹. C'était une preuve que Cuba était en train de renouer directement et indirectement ses contacts aériens avec ses voisins d'Amérique centrale et du Sud.

L'augmentation des vols entre La Havane et Madrid par *Iberia* entre 1963 et 1969 pour accélérer les départs de Cuba a donc été empêchée par les engagements qui liaient le gouvernement espagnol aux États-Unis alors que les autorités cubaines, les diplomates espagnols en poste à La Havane et les autorités d'aviation civile espagnoles y étaient favorables.

5.3. Les autres « La Havane-Madrid »

Depuis le début de la politique de limitation des vols d'*Iberia* à La Havane par le Département d'État, les dirigeants d'*Iberia* et les diplomates espagnols avaient signalé que cette politique de restriction allait favoriser d'autres compagnies aériennes. L'effet de substitution s'est amorcé en effet mais avec de nombreuses limites.

La compagnie tchécoslovaque ČSA a été la plus en vue dans l'organisation de vols spéciaux pour répondre à la demande de transport de ceux qui voulaient quitter Cuba. La presse cubaine a publié des annonces de vente de billets « La Havane-Madrid » sur la ligne de Prague par la ČSA pour 438 \$⁶⁰². Ángel Sagaz a envoyé cette information à l'ambassade d'Espagne à Washington pour qu'on la fasse remonter au Département d'État. Selon lui, *Iberia* était obligée de limiter son offre à La Havane et des Cubains allaient payer plus cher qu'un vol d'*Iberia* pour aller en Espagne par une compagnie d'un pays de l'Est qui profitait de la politique de Washington⁶⁰³. Les vols prévus par la ČSA n'allaient pas à Prague ni directement en Espagne (car la compagnie n'avait pas le droit d'y atterrir) mais dans un pays voisin, à Paris ou Lisbonne, là où les voyageurs prendraient une correspondance pour Madrid.

⁶⁰¹ IBERIA, *Horarios y tarifas*, hiver 1977-1978.

⁶⁰² Marcial Rodríguez Cebal (consul général à La Havane) à la direction générale des affaires consulaires, 30 avril 1964, AMAEE-R-7634-41.

⁶⁰³ Ángel Sagaz (directeur général des relations avec les États-Unis) à Alfonso Merry del Val (ambassadeur à Washington), 1^{er} juin 1964, AMAEE-R-9821-12.

Le 29 juin 1964 est arrivé à Lisbonne un vol spécial de la ČSA qui venait de La Havane. Dans la capitale lusitanienne, la compagnie nationale portugaise *TAP* leur offrait une liaison à Madrid. La presse portugaise s'est fait l'écho de cette arrivée inhabituelle. Mais à diverses reprises les passagers ont été décrits par erreur comme des « réfugiés espagnols »⁶⁰⁴. Or sur les soixante-treize passagers de l'avion de la *TAP* qui étaient arrivés à Barajas, un seul avait voyagé avec un passeport espagnol⁶⁰⁵. Tous les autres étaient cubains. Le palais Santa Cruz a donc voulu faire rectifier ces informations auprès du ministre des Affaires étrangères portugais. Fernando María Castiella a donné ses consignes à l'ambassadeur Ibañez Martín pour sa rencontre avec le ministre Franco Nogueira. Au-delà de l'erreur superficielle de la presse portugaise, le ministre espagnol était surtout préoccupé par l'image de l'attitude espagnole que renvoyait l'organisation de ces vols au Département d'État :

« Vous devez insister auprès de ces autorités sur la position catégorique de l'Espagne qui ne voit pas avec sympathie ces vols et leur signaler combien il est gênant pour nous que des fonctionnaires de ce Ministère des Affaires étrangères continuent d'affirmer à l'ambassade des États-Unis que l'autorisation est concédée parce qu'on considère qu'elle est bien vue par le gouvernement espagnol, affirmation inexacte et qui pourrait donner l'impression au Département d'État d'un double jeu du côté espagnol incompatible avec notre correction et notre franchise habituelles »⁶⁰⁶.

La réponse du ministre portugais des Affaires étrangères met bien en évidence toutes les dimensions du problème. Nous pouvons reprendre la structure de son argumentation. D'abord, il rappelait qu'il ne s'agissait pas d'une ligne régulière mais d'un vol spécial. Cela ne supposait pas de concurrence illégale, d'autant plus que les vols d'*Iberia* étaient pleins pour plusieurs mois. Les raisons de ce vol spécial étaient bien connues et plutôt louables. Il s'agissait d'une évacuation pour des raisons humanitaires. L'erreur de la presse portugaise tenait au fait que les passagers cubains seraient des personnes qui avaient été récemment libérées de prison et qui avaient obtenu des visas espagnols grâce à l'aide de l'ambassade à La Havane. L'autorisation qu'avait donnée le gouvernement portugais était une décision souveraine qu'on n'avait pas à devoir expliquer « ni aux États-Unis, ni à l'Angleterre, ni à la France ». Le ministre Franco Nogueira a précisé d'ailleurs qu'il ne comprenait pas en quoi cela gênait les États-Unis de voir passer des avions tchécoslovaques au Portugal. Mais quoi qu'ils en pensaient, cela revenait au Portugal d'en décider. Il était possible que

⁶⁰⁴ « Descrição dramática do "paraíso" de Fidel Castro. O povo cubano vive nas piores condições e anseia pela liberdade- declaram **refugiados espanhóis** chegados de Havana », *O primeiro de janeiro*, 30 juin 1964. Souligné par nous.

⁶⁰⁵ Liste des voyageurs du vol La Havane-Lisbonne de la ČSA qui sont arrivés à Barajas par la *TAP* le 19 juin 1964, commissariat général des frontières, envoyée par la direction générale de la sécurité au MAE, 7 juillet 1964, AMAEE-7951-3.

⁶⁰⁶ « La escala en Lisboa de aviones checos procedentes de Cuba. Salimos al paso de una información inexacta del DIARIO DE NOTICIAS », télégramme n°53 de Fernando María Castiella à José Ibañez Martín (ambassadeur à Lisbonne), 9 juillet 1964, RAH-FC-14-1-2489-16. Le *Diario de Noticias* du 30 juin 1964 avait également attribué la condition de « réfugiés espagnols » aux voyageurs cubains.

parmi les réfugiés cubains il y ait des castristes mais les États-Unis avaient la meilleure organisation d'espionnage du monde, qui devait informer qui de droit pour agir en conséquence. D'après lui, on ne pouvait rien reprocher au Portugal de Salazar sur son aide à l'infiltration communiste. Enfin, il a exprimé qu'il était absolument faux que des fonctionnaires du Ministère portugais des Affaires étrangères aient dit aux nord-américains que ces vols se faisaient parce qu'ils étaient bien vus par le gouvernement espagnol⁶⁰⁷.

D'autres vols de ce type ont eu lieu à l'été 1964, comme ce vol de la fin août dans lequel sont arrivés quatre-vingt-sept exilés cubains et trois Espagnols qui avaient fait le trajet entre La Havane et Lisbonne par la ČSA puis Lisbonne-Madrid avec la TAP⁶⁰⁸. Mais ces vols ont vite été stoppés par le Ministère des Affaires étrangères espagnol. Le directeur d'aviation civile a fait remarquer que ces vols faisaient rentrer sur la ligne aérienne La Havane-Lisbonne-Madrid, une compagnie tchécoslovaque, ce qui était contraire au traité luso-espagnol de transport aérien de 1947. Le MAE qui refusait le survol du territoire espagnol par des avions tchécoslovaques⁶⁰⁹ a fini par refuser les permis pour les vols spéciaux de la TAP entre Lisbonne et Madrid qui faisaient venir les Cubains. Les premiers vols avaient été acceptés de manière transitoire mais leur multiplication les transformait en un service quasiment régulier qui n'entrait pas du tout dans le cadre de l'accord aérien avec le Portugal. Le MAE avait aussi refusé que la ČSA fasse voler directement de La Havane à Madrid ces réfugiés. Une option envisagée avait été de se servir de Paris ou de Prague comme point d'arrivée en Europe puis de rejoindre Madrid. Fernando María Castiella avait également refusé à *Air France* de faire des vols spéciaux Paris-Madrid ou Prague-Madrid pour les réfugiés cubains. Il semblerait que sur cette question des vols d'évacuation par d'autres compagnies, ce soient les points de vue des autorités d'aviation civile espagnoles qui se soient imposés. Généralement sur les autres problèmes que nous avons traités (les « DC-8 », les fréquences...) c'étaient les points de vue du département en charge des relations avec les États-Unis qui avaient triomphé. Les représentants du Ministère de l'Air étaient contre les autorisations qui ouvraient le marché d'*Iberia* à la concurrence. Le sort des « exilés cubains » leur était vraiment secondaire :

⁶⁰⁷ Télégramme n°473 de José Ibañez Martín (ambassadeur à Lisbonne) à Fernando María Castiella, 12 juillet 1964, RAH-FC-14-1-2489-16.

⁶⁰⁸ « Llegada de un grupo de exiliados cubanos », *ABC*, édition de Madrid, 26 août 1964, p. 40. L'article indique que la majorité des Cubains désiraient rester en Espagne et que certains allaient rejoindre Miami, là où les attendait leur famille. Ils avaient attendu dix mois le permis officiel pour pouvoir prendre l'avion.

⁶⁰⁹ Les avions tchèques qui arrivaient à Lisbonne ne pouvaient pas passer par l'espace aérien espagnol pour aller à Prague. Ils devaient faire des escales techniques à Paris. Voir : note du Quai d'Orsay à l'ambassade de la République socialiste de Tchécoslovaquie, 24 juillet 1964, AMAEF-Cuba-76.

« Indépendamment de l'aspect légal du problème dans lequel la posture espagnole est inattaquable, le problème réel du grand nombre d'exilés cubains qui attendent à La Havane à cause de la rareté des moyens de transport pourrait mériter considération »⁶¹⁰.

Le rapport du ministère de l'Air préconisait deux solutions alternatives aux vols spéciaux par d'autres compagnies pour résoudre le problème des moyens de transport pour quitter Cuba. Il s'agissait d'utiliser les « DC-8 » ou d'augmenter les fréquences d'*Iberia*. Des options qui, nous l'avons vu, étaient également difficiles à appliquer.

La politique du MAE sur ces vols a changé les années suivantes. Même si le Ministère était plutôt contre cette solution, on a autorisé une série de vols pour faire venir des Cubains en Europe. En 1965 et 1967, des séries de vols La Havane-Paris par ČSA puis Paris-Madrid par *Air France* ont par exemple été réalisées⁶¹¹. Mais ces vols indirects vers l'Espagne se sont terminés en 1968 du fait d'une modification de la politique migratoire des États-Unis. Lors du conseil des ministres du 23 novembre 1968, il a été décidé que les visas espagnols octroyés à des Cubains à La Havane ne seraient valides que si les porteurs de ces visas arrivaient en Espagne par les vols directs d'*Iberia* ou de la *Cubana de Aviación*⁶¹². Cette mesure visait à limiter l'afflux de Cubains en Espagne à un moment où les États-Unis avaient modifié leur loi migratoire qui soumettait à des quotas l'entrée des hispano-américains sur leur territoire même s'ils arrivaient depuis l'Europe⁶¹³. L'incitation à aller aux États-Unis où il était facile d'obtenir le permis de résidence depuis le *Cuban Adjustment Act* de 1966 se maintenait pour les Cubains. Mais les conditions d'obtention du visa d'entrée dans des pays tiers comme l'Espagne se compliquaient. Sachant que les Cubains allaient rester plus longtemps en Espagne car le rythme d'expédition des visas par l'ambassade des États-Unis allait diminuer, les autorités espagnoles ont décidé de fermer les portes d'arrivée de Cubains en Espagne par des voies indirectes. Pedro Salvador a ainsi indiqué à l'ambassade à Lisbonne :

« Si le Portugal accepte que des avions tchèques atterrissent avec des exilés cubains, nous n'avons rien à objecter sauf qu'ils devront prendre en charge ces exilés jusqu'à ce qu'ils

⁶¹⁰ Rapport pour le ministre de l'Air sur les vols tchécoslovaques à travers Lisbonne, 16 septembre 1964, AMAEE-R-7993-7.

⁶¹¹ Lázaro Ros (président d'*Iberia*) à Pedro Cortina Mauri (sous-secrétaire de politique étrangère), 25 août 1965, AMAEE-R-7951-3, Fernando María Castiella à Agustín Muñoz Grandes (vice-président du gouvernement), 15 avril 1967, AMAEE-R-8564-54, note n° 2717/65 de l'ambassade de la République socialiste de Tchécoslovaquie au Quai d'Orsay, 9 septembre 1965, note n°21080/67 de l'ambassade de la République socialiste de Tchécoslovaquie au Quai d'Orsay, 9 mars 1967 et note n°30550/67 de l'ambassade de la République socialiste de Tchécoslovaquie au Quai d'Orsay, 2 novembre 1967, AMAEF-Cuba-76.

⁶¹² Fernando María Castiella à Camilo Alonso Vega (ministre de l'Intérieur) et Luís Carrero Blanco (vice-président du gouvernement), 4 novembre 1968, Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud) à Antonio García Lahiguera (directeur général des affaires consulaires), 5 novembre 1968 et Pedro Salvador à Nuño Aguirre de Cárcer (directeur général d'Amérique du Nord), 23 novembre 1968, AMAEE-R-8890-8.

⁶¹³ Note de Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud) à Fernando María Castiella, 19 juin 1968 et note de Pedro Salvador à Eduardo Blanco Rodríguez (directeur général de la Sécurité au ministère de l'Intérieur), 24 juin 1968, AMAEE-R-8890-8.

obtiennent un visa d'entrée aux États-Unis »⁶¹⁴.

Par ailleurs, il a cherché à favoriser un « climat d'inquiétude dans les milieux de l'exil cubain » pour qu'ils fassent pression sur le gouvernement des États-Unis afin de revenir sur cette politique que les diplomates espagnols ne pouvaient pas critiquer ouvertement de peur d'ajouter un nouveau point de friction alors qu'il fallait négocier la rénovation des accords de 1953⁶¹⁵.

L'attitude globalement négative des dirigeants espagnols face aux possibilités d'augmenter l'arrivée de Cubains en Espagne par des lignes étrangères non cubaines permet de questionner l'argumentation humanitaire qui avait été défendue pour le maintien de la ligne d'*Iberia* à La Havane. Le ministère de l'Air et *Iberia* étaient défavorables à l'arrivée de Cubains par d'autres compagnies en Europe car cela créait virtuellement des liaisons indirectes La Havane-Madrid qui échappaient à *Iberia*. Quand s'est présentée l'éventualité d'une forte progression de l'arrivée de Cubains en Espagne, les diplomates espagnols et les autorités du Ministère de l'Intérieur se sont inquiétées du prolongement du séjour en Espagne de ces populations, qui, pour diverses raisons, avaient du mal à s'intégrer. L'accueil des autorités espagnoles était jusque-là cordial car il permettait à l'Espagne de soigner son image de Mère patrie et de protecteur des populations opprimées par le communisme alors que ces Cubains ne restaient que quelques mois en Espagne. Mais si ce phénomène s'étendait au-delà d'un certain seuil, du fait du manque de moyens pour accompagner ces migrants et de l'absence de volonté politique pour faire de l'Espagne une terre d'asile définitive pour les Cubains, il fallait le limiter. Si *Iberia* ne pouvait même pas tirer profit de l'arrivée des Cubains en Espagne, cela ne valait pas la peine de les accueillir. Derrière l'argument « humanitaire » nous pensons donc que, depuis 1963, l'intérêt commercial d'*Iberia* était la principale raison qui motivait les dirigeants de la compagnie et les cadres du ministère de l'Air à maintenir la ligne de La Havane. Même la rhétorique « hispaniste » et « humaniste » du MAE tombait à plat quand il fallait faire un effort réel en faveur des migrants cubains.

⁶¹⁴ Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud) à José Carlos González-Campo (ministre-conseiller de l'ambassade à Lisbonne), 20 novembre 1968, AMAEE-R-8890-8.

⁶¹⁵ Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud) à Juan José Cano Abascal (consul à la Nouvelle-Orléans), 3 juillet 1968, AMAEE-R-8890-8.

6. Des menaces d'attentat contre la ligne d'*Iberia* à La Havane

Nous avons vu que la majorité des secteurs de l'exil cubain, même parmi ceux qui vilipendaient le commerce espagnol avec Cuba, était favorable au maintien de la ligne d'*Iberia* à La Havane pour faciliter la sortie de plus de Cubains. Parmi les plus radicaux, certains groupes ont toutefois menacé de s'en prendre physiquement aux avions d'*Iberia*. En 1968, une organisation secrète anticastriste basée à Miami, appelée *Poderío Cubano* ou *Poder Cubano*, a émis son premier « communiqué de guerre » où elle menaçait ouvertement les avions qui allaient à Cuba⁶¹⁶. Selon elle, ce serait de la responsabilité des gouvernements étrangers qui continuaient de faire du commerce avec Castro si « des avions d'*Iberia*, de *Mexicana de Aviación* explosent dans les airs ». Le groupe en question revendiquait d'avoir déjà posé trois bombes à Cuba, d'avoir fait exploser une bombe dans un avion rempli de vivres et de médicaments qui allait à La Havane ainsi qu'un colis postal destiné à Cuba à l'aéroport de New York⁶¹⁷. Nous n'en savons pas plus sur les activités de ce groupe terroriste. Mais nous pouvons relever que, trois semaines plus tard, l'envoi de colis à La Havane par *Iberia* avait été suspendu par le gouvernement cubain à la suite de l'explosion d'un engin explosif dans un sac de courrier en provenance de Madrid⁶¹⁸.

Au sujet des menaces d'attentat, nous devons bien avoir en tête la révolution copernicienne qui a lieu autour de l'image de la ligne d'*Iberia* à La Havane entre 1959 et 1968. En 1959-1960, le « général » Bayo, un républicain espagnol proche des frères Castro, menaçait les avions d'*Iberia* qui venaient à La Havane parce qu'*Iberia* était le symbole du régime franquiste. En 1968, un groupe anonyme d'exilés cubains de Miami menaçait de faire sauter les avions d'*Iberia* à La Havane parce que ces avions symbolisaient l'aide des pays occidentaux à la « dictature de Castro ».

⁶¹⁶ «« Poderío Cubano » Amenaza aviones de varias líneas por comerciar con Castro », *El Universal*, 24 janvier 1968.

⁶¹⁷ « Amenazan volar aviones con carga dirigida a Cuba », *Últimas noticias*, 25 janvier 1968 et « México no suspenderá sus vuelos a Cuba », *La Verdad*, 28 janvier 1968. Toutes les coupures de presse précédentes viennent du Venezuela et ont été recueillies par l'ambassadeur d'Espagne à Caracas. Voir Dépêche n°81 de Matías Vega Guerra à Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud), 29 janvier 1968, AMAEE-R-8971-35.

⁶¹⁸ Nuño Aguirre de Cárcer (directeur général d'Amérique du Nord) à Víctor Castro (directeur général des douanes), 12 février 1968, AMAEE-R-9821-12.

Conclusion

La véritable révolution dans les relations aériennes entre l'Espagne et Cuba date de l'automne-hiver 1962, qui marque une rupture dans le développement de la ligne d'*Iberia* à La Havane et dans la manière d'envisager le transport aérien vers Cuba. L'expérience imposée de l'arrêt des vols à Cuba, par la situation de la crise des missiles puis par une décision de Franco suggérée par le Département d'État a consacré à la fois l'impérieuse nécessité de ne pas arrêter les vols entre l'Espagne et Cuba et l'entrée en jeu des États-Unis dans l'organisation de la ligne d'*Iberia*. Le gouvernement des États-Unis s'est préoccupé de l'utilisation des vols d'*Iberia* pour approvisionner l'île en biens qu'il estimait stratégiques alors qu'il espérait asphyxier le gouvernement de Castro en coupant l'île du reste du monde. L'option de l'arrêt total des vols a été envisagée mais n'a pas été retenue car la ligne d'*Iberia*, comme celle de la *Mexicana de Aviación* ménageait un canal d'information et de surveillance appréciable en l'absence de représentation officielle du gouvernement des États-Unis à Cuba. Après avoir fait suspendre les lignes de la *KLM* et de *Panamerican Airways* à Cuba, Washington ne pouvait pas non plus en finir avec un moyen de sortie pour des migrants sans se mettre à dos la plus grande partie de la communauté cubaine des États-Unis. Après divers tâtonnements, le gouvernement des États-Unis a ajusté une réponse graduée qui permettait théoriquement à *Iberia* de faire un vol par semaine sans transporter de fret à Cuba. Contrairement à une idée reçue, le gouvernement des États-Unis a mené une politique défavorable aux émigrés cubains qui devaient passer par l'Espagne en limitant l'augmentation de la capacité d'offre d'*Iberia* (opposition à l'utilisation d'avion à réaction opposition à l'augmentation des fréquences et à l'affrètement de vols spéciaux). Le gouvernement de Cuba qui verrouillait l'émigration en amont, s'est toujours montré favorable au développement des vols d'*Iberia* et à l'augmentation des sorties légales en Europe dont il tirait un profit financier. Comme la compagnie nationale cubaine n'était pas en mesure d'organiser de tels vols, c'est la compagnie tchécoslovaque ČSA qui s'en est chargée jusqu'à ce que les autorisations soient levées. En Espagne, les dirigeants de l'aviation civile, qui étaient favorables au développement de la ligne de La Havane, ont dû céder face à ceux du Ministère des Affaires étrangères, qui donnaient une priorité absolue aux relations avec Washington, sauf dans certains cas de crise, comme l'explosion du « Satrústegui », qui ont

favorisé un sursaut « nationaliste ». Sur le débat tant attendu, il est sage de dire que nous n'avons presque aucun élément pour évaluer l'action personnelle de Francisco Franco et Fidel Castro dans l'organisation des lignes aériennes entre les deux pays. Il semblerait que les décisions à ce sujet aient été prises dans d'autres cercles moins élevés, au moins dans le cas de l'Espagne franquiste. Le seul moment où nous pouvons effectivement mettre en relief l'attitude du chef de l'État espagnol se situe fin novembre 1962. Contrairement à l'image répandue qui le décrit comme l'homme qui a décidé de « défier » le blocus des États-Unis contre Cuba en maintenant tout type de relations entre l'Espagne et Cuba, son action précise a au contraire servi à faire suspendre la ligne d'*Iberia* sur une suggestion du Département d'État.

La transformation de la question des communications aériennes entre l'Espagne et Cuba en question de « politique internationale » a ôté aux passagers –surtout les Cubains- et aux compagnies aériennes la dernière once d'autonomie qu'il leur restait sur l'organisation de « leurs vols ». Ils étaient devenus jusqu'en 1969 des pions qu'on bougeait au gré de l'explosion d'un navire espagnol à Puerto Rico, de la promulgation d'une loi migratoire ou de l'élection d'un président à Washington, d'un discours sur la place de la Révolution à La Havane, d'une conversation de palais à Lisbonne, de l'organisation d'un séjour à Cuba depuis Paris, des harangues de Miami ou de Caracas, de l'attitude des autorités aéroportuaires des Bermudes, de Gander ou Shannon...

TROISIÈME PARTIE

**Une forme nouvelle de transport aérien entre
l'Espagne et Cuba. Le cas des vols d'*Air Spain*
à Cuba en 1968**

Introduction

Face au développement accéléré de l'aviation civile dans les années 1960, les relations aériennes entre l'Espagne et Cuba sont apparues en retrait des grandes évolutions mondiales à cause de leur signification internationale. L'expérience originale des vols de la nouvelle compagnie espagnole *Air Spain* vers Cuba en 1968 nous permet de connaître une nouvelle partie du monde du transport aérien espagnol des années 1960 dans le contexte des déjà anciennes relations aériennes entre l'Espagne et Cuba. A l'origine, il ne s'agit pas strictement d'une campagne de vols qui entre dans ce que nous avons appelé les communications aériennes entre l'Espagne et Cuba car la compagnie espagnole s'adressait à des clients européens qui n'étaient pas espagnols et devait faire décoller ses vols hors du territoire espagnol. Mais les circonstances du choix de cette compagnie et du développement de ses vols nous permettent d'esquisser une comparaison des relations aériennes des pays européens avec Cuba hors des lignes régulières. Cette partie a une portée plus large que les autres car elle est ancrée dans le contexte très spécial des événements de mai 1968 en France et de l'existence d'un camp de vacances spécial destiné aux jeunes Européens à Cuba. Nous allons pouvoir appliquer notre problématique d'histoire politique du transport aérien à une vague de circulation de voyageurs politiques vers Cuba qui s'est faite via une compagnie espagnole, dans le contexte des mouvements étudiants de l'année 1968.

Chapitre V

La mise en échec partielle des vols « charter » d'Air Spain à Cuba en 1968

Introduction

Les voyages à Cuba dans les années 1960 ont été beaucoup étudiés à travers la figure des « intellectuels » occidentaux qui ont réalisé le « pèlerinage »⁶¹⁹ à La Havane et auraient fait preuve d'un « aveuglement coupable »⁶²⁰ vis-à-vis de la Révolution cubaine. L'analyse littéraire des récits de voyage des « retours de Cuba » a donné lieu à certaines conclusions intéressantes. Elle a permis de mettre en avant des parallélismes pertinents dans la structure écrite des témoignages des séjours dans ces pays aux nouveaux modèles politiques « révolutionnaires » situés dans des « ailleurs » plus ou moins exotiques⁶²¹. La séquence du déplacement, du transport vers la destination en question, que ce soit le train pour aller dans l'Union Soviétique des premières années de la Révolution d'Octobre ou l'avion pour aller en Chine populaire ou à Cuba après 1959, est un passage obligé de ce récit, souvent un moment de bravoure. Dans le cas des voyages à Cuba, le périple en avion pour atteindre l'île est en effet un motif narratif récurrent⁶²². Nous allons nous intéresser aux « autres

⁶¹⁹ HOLLANDER Paul, *Political Pilgrims : Travels of Western Intellectuals to the Soviet Union, China and Cuba (1928-1978)*, New York, Oxford University Press, 1981, 526 p. L'auteur a développé sa thèse dans des opuscules spécifiques sur le cas cubain. Voir HOLLANDER Paul, *Political Hospitality and tourism : Cuba and Nicaragua*, Washington, Cuban American National Foundation, 1986, 35 p et *Los peregrinos de La Habana*, Madrid, Editorial Playor, 1987, 305 p.

⁶²⁰ MACHOVER Jacobo, *Cuba : l'aveuglement coupable. Les compagnons de la barbarie*, Paris, Armand Colin, 2010, 333 p.

⁶²¹ HOURMANT François, *Au pays de l'avenir radieux. Voyage des intellectuels en URSS, à Cuba et en Chine populaire*, Paris, Aubier, 2000, p. 70.

⁶²² GOSSET Pierre et GOSSET Renée, *L'adieu aux barbues*, Paris, Julliard, 1965, pp. 11-16, CARRILLO Santiago, *Cuba 68*, Paris, Librairie du globe, 1968, pp. 8-9 et pp. 70-71, CLOËS Marie Noëlle, *Vivre à Cuba*, Bruxelles, Casterman, 1968, p. 17 et p. 37, CAUTE David, *Cuba Yes?*, Londres, Secker and Warbug, 1974, p. 7, pp. 9-10, p. 13 et

enthousiastes de la Révolution cubaine », non pas les figures intellectuelles sur lesquelles on est souvent revenu⁶²³ mais sur des centaines d'anonymes qui ont voulu partir à Cuba en 1968. Il ne s'agit pas de juger leurs relations avec la « Révolution » mais d'analyser l'organisation de leurs voyages vers cette destination pas comme les autres.

L'année 1968 représente un tournant dans l'histoire de la politique extérieure cubaine et de l'attractivité de l'île dans les imaginaires politiques contestataires. Cette inflexion a un rapport direct avec la prise de position de Fidel Castro favorable à l'intervention soviétique lors du printemps de Prague au nom de la doctrine brejnévienne de la « souveraineté limitée ». L'abandon de la politique extérieure de type guévariste correspond au début de la fin de la « lune de miel » d'une certaine partie de la gauche militante avec la Cuba dite révolutionnaire⁶²⁴. Toutefois, l'année 1968, avant d'être celle de la décadence du parangon révolutionnaire cubain pour les apprentis révolutionnaires occidentaux, a d'abord connu ses splendeurs grâce au congrès des intellectuels de janvier 1968 à La Havane et au « campo cinco de mayo ». L'existence de ce camp, par ailleurs méconnue de l'historiographie sur Cuba et sur mai 1968⁶²⁵, est au cœur de ce chapitre mais ne fera pas l'objet d'une analyse exhaustive.

Au printemps-été 1968 se sont retrouvés à Cuba des vacanciers proches du PCF pour qui le voyage à Cuba était une étape classique du parcours militant organisé par l'association *Loisirs et Vacances de la Jeunesse*⁶²⁶ et des jeunes « gauchistes » du camp « cinco de mayo » pour qui Cuba

p. 207, RAAB Enrique, *Cuba : vida cotidiana y revolución*, Buenos Aires, Ediciones Flor, 1974, p. 16-18, LEÓN COTAYO Nicanor, « Las fantásticas peripecias de los estudiantes norteamericanos que viajaron a Cuba », *El bloqueo a Cuba*, La Havane, Editorial de Ciencias Sociales, 1983, pp. 394-398, MOLLE Philippe, *Mémoires d'outre mers*, Paris, L'Harmattan, 2005, p. 201, CARRILLO Santiago, *Memorias*, Barcelone, Planeta, 2007, [1994], p. 573 et MARECHAL Leopoldo « La isla de Fidel » in SAÍTTA Sylvia (Éd), *Hacia la revolución. Viajeros argentinos de izquierda.*, Buenos Aires, Fondo de Cultura económica, 2007, p. 312.

⁶²³ ROJAS Rafael, « Anatomía del entusiasmo : la revolución como espectáculo de ideas », *América Latina Hoy*, Vol. 47, 2007, pp. 39-53.

⁶²⁴ VERDÈS LEROUX Jeannine, *La lune et le Caudillo. Le rêve des intellectuels et le régime cubain : 1959-1971*, Paris, Gallimard, 1989, 560 p. La rupture est consommée avec l'« affaire Padilla » en 1971, quand de nombreux « intellectuels » occidentaux se sont désolidarisés du processus révolutionnaire à la suite du procès d'Heberto Padilla. Ce poète cubain a été contraint à l'autocritique pour avoir écrit des pages jugées « subversives » contre la « Révolution » et a été condamné à une peine de prison qu'il a purgée jusqu'en 1980.

⁶²⁵ Sauf : LE VOURCH Simon, *La diplomatie française à Cuba (1959-1969)*, mémoire de M1 d'histoire contemporaine sous la direction de Laurent Jalabert, Université de Nantes, 2008, 313 p. Le camp « cinco de mayo » pourrait être l'objet d'une étude monographique intéressante à partir des archives du Quai d'Orsay, des archives des organisations et associations européennes qui ont préparé les voyages, d'archives de presse et des témoignages des protagonistes au premier lieu duquel les participants du camp. Simon Le Vourch a juste évoqué l'attitude de la diplomatie française par rapport à l'existence de ce camp à partir des archives de l'ambassade de La Havane versées au Centre des Archives Diplomatiques de Nantes alors que les sources sont beaucoup plus nombreuses dans le nouveau centre d'archives de l'administration centrale à La Courneuve.

⁶²⁶ FRANCK Jacques, *Le vieux communiste : parcours du militant*, Paris, L'Harmattan, 2008, 162 p. Voir « Exotisme socialiste », pp. 97-100.

était une destination parmi d'autres comme la Yougoslavie de Tito⁶²⁷, la Palestine occupée et le Moyen Orient⁶²⁸, voire le Chili d'Eduardo Frei⁶²⁹... mais qui s'inscrivait dans un intérêt nouveau pour l'Amérique latine à la suite la mort d'Ernesto « Che » Guevara en octobre 1967 en Bolivie. Il s'agissait de deux groupes assez distincts dans leur composition sociale et leur orientation politique. Mais dans la conjoncture des événements de mai 1968 en Europe, le séjour d'Européens à Cuba est devenu très suspect, ce qui a poussé les pays concernés à empêcher ces séjours pour éviter toute contagion révolutionnaire. Or, une des compagnies qui s'est chargée du transport de ces personnes entre l'Europe de l'Ouest et Cuba en 1968 était la nouvelle compagnie espagnole *Air Spain*, spécialisée dans les vols touristiques. Nous allons donc étudier le rôle réel et supposé de cette compagnie dans le transport de personnes entre l'Europe et Cuba en 1968 ainsi que les raisons et les origines de la mise en échec partielle de ces vols. L'intérêt particulier de ce chapitre est de mesurer les régularités et les modifications dans les relations aériennes hispano-cubaines que nous avons étudiées auparavant ainsi que le poids du contexte du mai 1968 français sur une affaire de transport international vers Cuba.

1. La genèse des vols d'*Air Spain*⁶³⁰ à Cuba

Afin de pouvoir comprendre comment *Air Spain* a été en mesure de voler à Cuba, il faut revenir sur plusieurs aspects en amont du printemps 1968. D'abord, il faut présenter la compagnie *Air Spain*. Nous allons mettre l'accent à la fois sur son originalité et sur son insertion dans les changements économiques et sociaux de l'Espagne de la seconde moitié des années 1960.

⁶²⁷ Certains participants du camp «cinco de Mayo» ont évoqué leurs séjours précédents en Yougoslavie ou en Israël. Voir : « Deux cents jeunes Européens dans des camps de vacances à Cuba », *Le Monde*, 21-22 juillet 1968, p. 18.

⁶²⁸ Jean Mendelson, proche du Parti Socialiste Unifié (PSU) et de l'Union Nationale des Étudiants de France (UNEF) a participé au camp « cinco de mayo » en 1968 et s'est rendu en 1969 en Palestine, où il a rencontré Yasser Arafat, et au Yémen.

⁶²⁹ Robert Guyon, un normalien qui se dit « proche des maos », est parti au Chili en 1968 à défaut d'avoir pu partir à Cuba. Rêvant d'un autre monde, il était parti à Santiago observer la « révolution par les urnes » du président démocrate-chrétien Eduardo Frei, qui est présenté comme étant « socialiste » dans l'article qui retrace le voyage de l'étudiant. Depuis le Chili, il est parti au Pérou puis à Mexico où il est arrivé pendant les Jeux Olympiques, après le massacre de la place Tlatelolco. Depuis Mexico, la seule ville d'Amérique reliée à Cuba, il est finalement parti à La Havane où il a passé dix jours. Lors du vol retour vers L'Europe, ses impressions étaient mitigées : « Le doute s'est installé (...) quand les Cubains applaudissent, tellement ils sont heureux de partir pour ne pas revenir ». Voir : « 40 ans de Mai 68. Partir sur les traces de la Révolution Cubaine », *Lyon Capitale*, 24 mai 2008, <http://www.lyoncapitale.fr/Journal/univers/Culture/Histoire/40-ans-de-Mai-68-Partir-sur-les-traces-de-la-Revolution-Cubaine> . Consulté le 26 octobre 2012.

⁶³⁰ La presse d'époque non espagnole a souvent désigné par erreur la compagnie *Air Spain* par le nom *Spanair*. *Air Spain* n'avait rien à voir avec la compagnie *Spanair* qui a fait faillite en janvier 2012.

1.1. *Air Spain* : une compagnie espagnole « charter » à l'international contrôlée par des militaires

La compagnie *Air Spain* a existé dans une période charnière de l'histoire du transport aérien espagnol. Elle est née au moment du boom du transport « charter » espagnol des années 1960⁶³¹ et a disparu dans le sillage de la crise pétrolière de 1973⁶³². *Air Spain* était une des premières compagnies espagnoles à se consacrer exclusivement aux vols « charter ». Le trait principal des vols « charter » était de :

« Profiter de la disponibilité totale de la capacité d'un avion pour le transport de groupes, généralement touristiques, en commercialisant l'opération, en règle générale à travers une agence de voyage, un touroperator ou grossiste »⁶³³.

Comme les trajets et les dates des vols « charter » s'adaptèrent avec plus de flexibilité à la demande, les clients bénéficiaient de prix plus avantageux que sur les vols des lignes régulières. L'essor fulgurant des vols de type « charter » dans les années 1960 au niveau mondial était très lié à l'augmentation des niveaux de vie dans le premier monde, à l'essor du tourisme et au saut technologique qu'a supposé l'introduction des avions à réaction. En matière de droit aérien civil international, il faut retenir que les normes qui s'appliquaient au transport aérien « charter » étaient beaucoup plus libérales que celles qui réglementaient les lignes régulières. Les vols « charter » n'entraient pas dans le cadre des accords aériens bilatéraux de type bermudien. Les demandes d'autorisation de décollage et d'atterrissage se faisaient par la voie des autorités d'aviation civile ou par voie diplomatique. Deux pays s'entendaient sur la possibilité de faire des vols « charter » au cas par cas. Il faut bien avoir à l'esprit que le mot anglais « charter » désigne à la fois le statut d'un vol et le type d'activité d'une compagnie aérienne. Les vols « charter » peuvent être affrétés par des compagnies aériennes régulières comme *Iberia* ou *Cubana de Aviación*. *Air Spain* est née par le développement des vols « charter » et uniquement pour organiser des vols « charter », d'où

⁶³¹ *Air Spain* a été créée administrativement en juillet 1965 à Madrid. Voir : « Nueva compañía aérea española », *ABC*, édition de Séville, 11 juillet 1965, p. 70. Ses opérations ont commencé un an plus tard, surtout à partir de son hub de Palma de Majorque et de las Palmas de Gran Canaria, voir par exemple : « Nueva compañía aérea española », *ABC*, 16 octobre 1966, p. 14.

⁶³² « Suspensión de pagos de la compañía aérea española Air Spain », *ABC*, édition de Madrid, 1^{er} février 1975, p. 41 et « Air Spain propone poner en venta todo su activo, valorado en 1100 millones de pesetas », *La Vanguardia*, 23 février 1973, p. 44. Pour avoir un ordre de grandeur de la taille de l'entreprise, *Air Spain* comptait 367 salariés au moment de la cessation de paiement.

⁶³³ LOUSTAU FERRÁN Francisco, « El transporte aéreo turístico. Los vuelos charter », *Revista de Política Internacional*, n°153, 1977, p. 57.

l'expression « compagnie charter ».

La plus importante des compagnies « charter » espagnoles des années 1960 était la *Spantax*⁶³⁴. La compagnie publique *Aviaco* s'était également spécialisée dans les années 1960 dans les vols « charter » tandis que sa grande sœur *Iberia* assurait uniquement les lignes régulières. L'apparition de compagnies dédiées exclusivement aux vols « charter » était donc un phénomène naissant dans l'Espagne du début des années 1960, alors qu'il avait déjà débuté ailleurs dans le monde depuis le milieu des années 1950. L'historien de l'aviation espagnole Javier Vidal a ainsi classé *Air Spain* dans la seconde génération des compagnies aériennes européennes non historiques⁶³⁵. *Air Spain* avait pour particularité de n'opérer que des vols internationaux. Dans un premier temps, son aire de rayonnement a surtout été l'Europe du Nord. Ses missions consistaient à amener des touristes d'Allemagne de l'Ouest⁶³⁶, du Danemark, de Norvège sur les plages du *Levante*, des Baléares et des Canaries. Il semblerait que dans une seconde étape elle ait étendu ses vols aux Caraïbes, à Cuba donc, mais pas seulement⁶³⁷. Pendant les mois d'hiver, quand la demande de séjours *all inclusive* diminuait, elle complétait son activité touristique par du transport de marchandises dans des avions « cargo » aménagés à cet égard.

Cette compagnie d'aviation commerciale était contrôlée administrativement par des hauts gradés militaires et financièrement par le groupe *Rumasa* à travers la banque *Noroeste*. Son président prête-nom n'était autre que le très prestigieux général Rafael García Valiño. Il s'était fait remarquer pendant la Guerre Civile comme étant un des militaires les plus brillants du *bando nacional*. Favori de Franco jusqu'à en devenir un concurrent gênant, il a notamment été le dernier haut-commissaire du protectorat espagnol au Maroc (1951-1956) et le commandant militaire de la région de Madrid (1962-1964). A partir du milieu des années 1960, quand il a perdu les faveurs politiques du régime, il s'est lancé dans diverses entreprises financières, dont celles d'*Air Spain*, qui

⁶³⁴ Elle avait été fondée en 1959 sous le nom de *Spain Air Taxi*. A partir de 1962, elle avait obtenu l'autorisation pour organiser des vols « charter » pour des *inclusive Tour*. C'était aussi la plus ancienne des compagnies « charter » espagnoles.

⁶³⁵ VIDAL OLIVARES Javier, « Entrepreneurship in European commercial aviation (1957-2010) », *Conferencia internacional Empresas y empresarios : retos de ayer y de hoy*, Comunidad de Madrid et Fundación MAPFRE, [En ligne] <http://www.factorsentrepreneurship.es/Documentos/mapfre/JavierVidalEntrepreneurship%5B1%5D-1.pdf>. Consulté le 26 octobre 2012. Il situe dans ce groupe les entreprises créées entre 1966 et 1980 et les caractérise par leurs liens avec les intérêts économiques engagés dans des activités touristiques. La compagnie « écossaise » *Caledonian Airways* dont nous allons parler plus tard faisait partie de la première génération.

⁶³⁶ En 1967, *Air Spain* a demandé des droits de vols entre Berlin-Est et Palma de Majorque pour le compte d'une agence de voyage allemande. Cette demande confirme la centralité de l'Europe du Nord dans les activités d'*Air Spain*. En étant prudent, nous pouvons également y voir un précédent au contrat des vols avec Cuba. Cela montrerait l'absence de réticence de la compagnie à travailler avec des pays communistes. Voir : Luís Azcárraga (secrétaire général et technique d'aviation civil et de trafic aérien) à Manuel Barroso (secrétaire de la CIPAI), 3 août 1967, AMAEE-R-10121-34.

⁶³⁷ VIDAL OLIVARES Javier, « Cielos abiertos : las aerolíneas charter españolas en el mercado europeo 1959-1994 », *Revista de economía y de la empresa*, 2008, p. 244.

se sont avérées plus ou moins crapuleuses. Le général avait placé plusieurs de ses proches à la tête de l'entreprise : les colonels José María Rivero de Aguilar et Juan Carbó Amiguet comme directeur général et directeur des opérations et Fernando García-Valiño, un membre de sa famille, comme directeur technique. L'organigramme de la compagnie montrait bien la prééminence des militaires à tous les postes alors que dans d'autres compagnies comme la *Spantax*, il y avait un équilibre entre les militaires issus de l'armée de l'Air, dont la présence était nécessaire pour contourner les obstacles bureaucratiques des autorités (militaires) de l'aviation civile espagnole et des profils commerciaux plus en phase avec le monde des affaires. Comme la présidence de Rafael García Valiño était surtout honorifique, l'échelon de direction effective de la compagnie était celui de vice-président. Le poste a été occupé par le général de division de l'armée de l'Air Emilio Jiménez Ugarte y Millas dit « El Palomo » remplacé à sa mort fin 1967 par le colonel José Luís Uriarte Rejo, membre du corps juridique militaire.

Cette entreprise était tout un symbole des paradoxes de l'Espagne des années 60. La compagnie était d'une part le fruit de la stratégie de « désarrollisme » de l'économie espagnole dans les années 1960 et de la campagne de réhabilitation de l'image de l'Espagne sous le slogan « Spain is different », orchestrée par le ministre de l'Information et du Tourisme, Manuel Fraga Iribarne. L'anglicisation du nom de la compagnie était le premier indice d'appartenance à ce mouvement de « modernisation ». Mais la structure de la compagnie avec des militaires à tous les échelons montrait une autre partie de la réalité du franquisme des années 1960 : le poids de la famille militaire au sein des élites du régime depuis la Guerre Civile jusqu'à la fin de la dictature.

1.2. Air Spain à Cuba : un choix par défaut, celui de la dernière solution

A partir de l'été 1964, des associations françaises intéressées par la Révolution cubaine ont organisé des voyages en groupe à Cuba. La première année, des vols avaient été affrétés par l'association *Clarté-voyage* de l'Union des Étudiants Communistes (UEC) avec le concours de l'association *Loisirs et Vacances de la Jeunesse*. Les étudiants français avaient voyagé avec la *Cubana de Aviación* via Madrid⁶³⁸. L'année suivante c'est *Loisirs et Vacances de la Jeunesse*⁶³⁹ qui a organisé deux séjours à destination de la Cuba révolutionnaire, de nouveau via la *Cubana de*

⁶³⁸ Voir la photo «Un Alto en España », *ABC*, édition de Madrid, 25 août 1964, p. 4 en annexe VIII de ce mémoire.

⁶³⁹ Cette association proche du PCF est spécialisée depuis 1964 dans les « voyages solidaires » à Cuba.

Aviación, au départ de Madrid⁶⁴⁰. Même si le public était composé en grande majorité de voyageurs français, Madrid était le point névralgique du transport vers Cuba en Europe de l'Ouest.

A partir de 1967 et surtout 1968, les intérêts du gouvernement cubain et de diverses associations françaises pro-castristes ont convergé pour augmenter de concert l'offre de séjours organisés à Cuba pendant l'été. *Loisirs et Vacances de la Jeunesse* avait d'ailleurs créé un « village de vacances » pérenne à Jibacoa. L'Institut National d'Industrie Touristique cubain (INIT) et les agences de tourisme françaises avaient prévu d'augmenter sensiblement les séjours pour l'été 1968. La mort du Che et la tenue du congrès des intellectuels à La Havane en janvier 1968 avaient renforcé l'image de Cuba comme un haut lieu des luttes anti-impérialistes et de l'opposition à la guerre du Vietnam. Un accord a été signé dans ce sens entre Philippe Bamberger, président du Syndicat National des Agences et Bureaux Voyages, et Riva Patterson, le président de l'INIT, le 19 octobre 1967. Ils devaient organiser la venue à Cuba d'environ 2 000 touristes et 2 000 étudiants à l'été 1968 par cinquante-deux vols aller-retour⁶⁴¹. Le point de vue du Quai d'Orsay d'alors était qu'il n'y avait pas d'objections politiques au développement de ce tourisme mais qu'il ne fallait pas qu'il s'agisse d'un moyen détourné pour établir une liaison aérienne entre Paris et La Havane⁶⁴². Une multitude d'agences de voyages devait intervenir. Mais pour les facilités de l'organisation, elles étaient chapeautées par deux touroperators : *Airtour* (pour l'A.L.E.J) et *Cetetour* (pour *Loisir et Vacances de la Jeunesse, Voir et Connaître, 15-Club et Uniclub*)⁶⁴³.

Les touroperators ont donc cherché des compagnies aériennes pour assurer le transport de leurs futurs clients. Cela était une formalité commerciale dans la plupart des voyages organisés. Mais pour voler à Cuba dans les années 1960, il fallait prendre en compte de nombreux facteurs de politique internationale et notamment les possibles représailles directes ou indirectes des États-Unis et d'autres pays d'Amérique latine sur les activités des compagnies qui « négociaient avec Castro ».

L'agence *Airtour* avait l'habitude de collaborer avec *Air France*⁶⁴⁴. La direction d'*Air France* a donc envisagé d'organiser ces vols « charter » entre Paris et La Havane via sa filiale *SAFA* (Société Aérienne Française d'Affrètements), qui était spécialisée dans les vols à la demande. Mais l'ambassadeur à Washington a déconseillé ce projet, qui pourrait avoir de fâcheuses conséquences sur les activités de la maison mère *Air France* aux États-Unis car Washington souhaitait limiter les

⁶⁴⁰ Témoignage de Georges Gumpel.

⁶⁴¹ Note pour le cabinet de Maurice Couve de Murville, 8 décembre 1967, AMAEF-Cuba-76.

⁶⁴² Note n°68 de la direction d'Amérique, 3 novembre 1967, AMAEF-Cuba-76.

⁶⁴³ Coopérative de vacances et association de voyages qui était gérée par l'UNEF et la MNEF.

⁶⁴⁴ « A propos des vols en groupe à Cuba », *Le Monde*, 4-5 août 1968, p. 9.

contacts aériens entre ses alliés et Cuba. La presse des États-Unis ne manquerait pas non plus de stigmatiser l'attitude d'une compagnie aérienne française qui organiserait des vols à Cuba⁶⁴⁵. L'intimidation contre les pays dont des compagnies aériennes envisageaient de faire des vols à Cuba ne touchait pas que l'Espagne. Même la France de de Gaulle dont les positions apparemment anti-impérialistes et à tout le moins indépendantes de Washington étaient bien vues à La Havane, n'avait pas les mains libres⁶⁴⁶. *Airtour* s'est associée finalement à la compagnie britannique *Caledonian Airways* pour assurer seize vols vers Cuba.

Le choix d'*Air Spain* par *Cetetour* a donné lieu à deux versions totalement divergentes, qu'il faut replacer dans leur contexte d'énonciation. Dans la version officielle du Ministère de l'Air espagnol⁶⁴⁷, *Air Spain* aurait gagné un « concours », en somme une sorte d'appel d'offre, qui aurait fait intervenir plusieurs compagnies aériennes européennes. L'adjudication d'un contrat similaire en 1967, pour des vols entre le Luxembourg et Cuba, était revenue à une « compagnie étrangère », dont l'identité n'était pas précisée alors qu'il s'agissait de la ČSA tchécoslovaque. En 1968, *Air Spain* aurait été choisie devant des compagnies aériennes concurrentes plus importantes et plus expérimentées comme les britanniques *British United* et *Caledonian Airways*. Le ministre conclut donc sur le « succès » qu'a représenté l'obtention de ce contrat d'un million de dollars pour l'Espagne. La thèse qu'a défendue le Ministère de l'Air au Ministère des Affaires étrangères quand il fallait obtenir des autorisations pour les vols à Cuba, était qu'*Air Spain* avait été choisie « démocratiquement », dans une procédure ouverte. *Air Spain* aurait donc été désignée pour ses mérites propres.

Au contraire, selon Claude Angeli du *Nouvel Observateur*, on a évoqué le fait que *Cetetour* avait initialement signé un contrat avec la compagnie *British United*. Mais en février 1968, la compagnie britannique aurait rompu son contrat pour les vols à La Havane. Après avoir tergiversé la compagnie aurait reconnu qu'elle avait agi « sous la pression américaine »⁶⁴⁸. Selon cette version

⁶⁴⁵ Télégramme n°6415 de Charles Lucet (ambassadeur de France à Washington) à Maurice Couve de Murville, 7 septembre 1967, AMAEF-Cuba-76.

⁶⁴⁶ Une histoire de l'absence de relations aériennes permanentes entre la France et Cuba pendant les années 1960 et au-delà serait un autre thème d'étude très intéressant, qui livrerait certaines surprises. Le poids, cette fois-ci indirect, de la politique cubaine du Département d'État a également joué à plein sur l'inhibition de tels contacts qui auraient pu léser certains intérêts commerciaux français aux États-Unis. Nous pouvons citer un document de 1976 de l'Assemblée nationale qui dit : « Il a été fait savoir à *Air France* qu'une liaison à Cuba n'apparaissait plus interdite ». Le terme « interdiction » ne correspond pas à la réalité mais indique une forme de lecture de l'impossibilité d'une ligne Paris-La Havane d'*Air France* à cette époque. Cela montre surtout que les années 1970 ont été une période décisive, positive, pour la reprise ou du moins la fin de l'hypothèque sur des lignes internationales qui allaient à Cuba. Voir note du service international de relations parlementaires et du protocole de l'Assemblée nationale, 10 février 1976, CADN-LH-29.

⁶⁴⁷ Note d'information du ministère de l'Air au MAE, mars 1968, AMAEE-R-9980-15.

⁶⁴⁸ ANGELI Claude, « Cuba, le blocus touristique », *Le Nouvel Observateur*, semaine du 5 au 11 août 1968. L'article visait à montrer qu'il y avait eu un « blocus touristique » contre Cuba en cette année 1968. Il revenait sur tout le

clairement téléologique, *Air Spain* avait été choisie « au second tour » par *Cetetour*. Elle ne devait son contrat qu'à la défection d'un concurrent.

Mais, nouveau rebondissement, la *Caledonian Airways* a annoncé qu'elle était contrainte d'abandonner ses vols, juste avant le début du premier départ. Pour Claude Angeli, c'était *bis repetita*. Après la *British United*, ce renoncement aurait été marqué du sceau de la puissance de l'oncle Sam. Face à l'adversité, *Airtour* et *Cetetour* ont décidé d'unir leurs efforts. *Cetetour* prendrait en charge les clients d'*Airtour* et les droits aériens acquis par *Caledonian Airways* seraient transférés à *Air Spain*. Paradoxalement, *Air Spain* allait donc être le transporteur unique des clients des agences françaises. Pourtant, à l'origine, la compagnie espagnole avait été choisie par défaut, parce qu'aucun autre transporteur européen ne voulait, ou ne pouvait, assumer la charge d'une série de vols à Cuba. Les vols d'*Air Spain* à Cuba n'ont toutefois pas uniquement été le résultat, apparemment fortuit, de la rencontre d'agences de voyages françaises étudiantes ou philo-communistes et d'une compagnie espagnole qui ne voyait pas d'inconvénient à voler à Cuba. Il allait de soi que ces vols avaient obtenu l'assentiment des autorités espagnoles. Néanmoins, un retour sur le moment de l'autorisation officielle du gouvernement permet d'éclairer les raisons qui ont permis à *Air Spain* de voler à Cuba.

1.3. Une double autorisation. Oui pour le Ministère de l'Air, oui mais... pour Santa Cruz

L'autorisation formelle des vols à Cuba est passée par le Ministère de l'Air et le Ministère des Affaires étrangères et non par la CIPAI. L'échange de lettres entre les titulaires des deux portefeuilles, José Lacalle Larraga et Fernando María Castiella, donne une idée de la différence d'appréciation de départ sur les vols à Cuba.

Du fait de ses liens organiques avec *Air Spain*, le Ministère de l'Air a naturellement été au courant du projet des vols à Cuba avant le MAE. Le rôle du ministre Lacalle était donc d'appuyer la demande auprès du MAE, pour que les considérations de politique internationale ne pèsent pas trop sur l'entreprise de ses coreligionnaires militaires. Sa première consultation du 16 février s'est

processus de choix des transporteurs par les affréteurs, puis sur le problème des autorisations de décollage. Les deux aspects étaient traités simultanément pour étayer la thèse de la « pression américaine ». Nous pensons qu'il faut les analyser séparément parce qu'ils suivent des logiques et des temporalités distinctes. Les événements de mai 1968 en France ont changé totalement la donne.

contentée de présenter le contrat d'*Air Spain* de quarante-quatre vols à Cuba et de demander le point de vue du MAE sur sa réalisation. Le MAE ne voyait pas d'« inconvénient pour que ce contrat se conclue et soit mené à bien »⁶⁴⁹. Toutefois, le document introduisait un avertissement et une demande de précision, tous deux de première importance. D'une part, on prévenait que « Air Spain doit prendre en considération les possibles conséquences de ce service dans le cadre général de ses activités, et la possible réaction des États-Unis, toujours attentive à tout ce qui a à voir avec le trafic avec Cuba, sur les facilités de crédit et l'approvisionnement de matériel »⁶⁵⁰. Les souvenirs des difficultés de l'introduction des « DC-8 » d'*Iberia* à La Havane étaient toujours palpables en 1968. D'autre part, on voulait avoir des informations supplémentaires sur « l'intérêt des autorités cubaines pour promouvoir un courant de tourisme, plus ou moins politisé, entre les pays occidentaux et Cuba ». Le Ministère des Affaires étrangères soulevait deux variables problématiques que le Ministère de l'Air essayait de relativiser.

Sur la question de la politisation du tourisme à Cuba, José Lacalle a joint une note interne de son ministère qui tendait à minimiser, voire à nier, la dimension politique de ces voyages. Le document de travail faisait référence à des vols entre le Luxembourg et Cuba de 1967, organisés par *Loisirs et Vacances de la Jeunesse*, dont les liens avec le PCF, de notoriété publique en France, étaient soigneusement éludés. Le parallélisme entre 1967 et 1968 était filé pour montrer une certaine « normalité » du contrat d'*Air Spain*. Or, en 1967, la compagnie « étrangère » qui avait fait les vols et dont on ne précisait pas le nom était la ČSA. De plus, pas un mot n'était dit du saut quantitatif entre le programme de 1967 (trois vols de la ČSA sur la route Prague-Luxembourg-La Havane et quelques vols de la *Cubana de Aviación*) et celui de 1968 (quarante-quatre vols). Or c'était ce changement d'échelle qui avait poussé l'INIT et les agences françaises à chercher des compagnies européennes pour faire les vols. Le Ministère de l'Air tendait à présenter Cuba comme une destination des Caraïbes comme une autre, qui offrait des infrastructures facilement utilisables - on ne disait rien de leur caractère rudimentaire -, et des prix attractifs par rapport à d'autres zones touristiques. L'argument ultime était que le principal objectif consistait à « récupérer un marché touristique », qui avait eu beaucoup d'importance avant la « Révolution ». Pour le Ministère de l'Air, c'est comme si ces demandes nombreuses de départ vers Cuba n'avaient aucun rapport avec

⁶⁴⁹ Fernando María Castiella à José Lacalle Larraga (ministre de l'Air), 21 février 1968, AMAEE-R-9434-135. La lettre est signée « Castiella » mais n'est pas parafée. Le télégramme n°41 du 1^{er} juillet du ministre au chargé d'affaires à La Havane comporte une note manuscrite, parmi d'autres, qui peut laisser entendre que Fernando María Castiella n'était en fait pas au courant des vols d'*Air Spain* à Cuba. Le télégramme avait pour objet d'obtenir tous les renseignements possibles depuis Cuba sur les vols d'*Air Spain* (nombre de vols réalisés, aéroports de départs, nombre de passagers transportés, places vides sur les vols retour et perspectives d'avenir du service). Une note manuscrite (de Castiella ?) dit : « 21-02-1968. No enterado ».

la « Révolution ».

Sur cette base, le ministre Lacalle pouvait défendre, de façon délibérément naïve, que ce tourisme n'avait « aucun caractère politique défini ». Même avec toutes les nuances que l'on peut conférer à la notion de « tourisme politique », cette manière de présenter les choses ne correspondait pas à la réalité. Le chargé d'affaires espagnol à Cuba soulignait par exemple, à l'arrivée du premier vol d'*Air Spain*, l'intérêt pour le gouvernement cubain d'accueillir des « touristes européens, attirés par l'atmosphère socialiste, qui offre des possibilités de propagande non négligeables »⁶⁵¹. Cette dimension était en effet incontournable.

Mais le MAE avait donné son autorisation, et c'était là l'essentiel. José Lacalle a remercié chaleureusement Fernando María Castiella pour avoir « résolu favorablement cette affaire d'intérêt vital pour une de nos compagnies aériennes »⁶⁵². En effet, la santé financière d'*Air Spain* était en jeu dans ce contrat. Cela explique peut-être une partie du risque qu'*Air Spain* et le Ministre de l'Air avaient accepté de prendre en faisant des vols à Cuba. Ramón Sedó s'est servi de l'argument financier presque comme une excuse auprès du représentant de l'ambassade de France qui venait le voir pour que le MAE prenne des mesures coercitives contre les vols d'*Air Spain* en août 1968. Depuis le contrat initial, qui prévoyait les quarante-quatre vols sur lesquels elle comptait beaucoup, *Air Spain* aurait mis en vente deux « DC-9 »⁶⁵³. Le journaliste Carlos Pérez San Emeterio a mis en avant le motif de la rapacité d'*Air Spain* dans la recherche du profit à tout crin. Il a intitulé « Tant qu'on est payé peu importe si l'on va à Cuba ou au Nigeria » le témoignage de José Parejo. L'ancien mécanicien de vol de la compagnie faisait une comparaison entre le transport de personnes vers Cuba et le transport d'armes par *Air Spain* en faveur du gouvernement britannique au Nigéria pendant la guerre du Biafra⁶⁵⁴.

Le « succès » dont parlait le Ministère pour le contrat des vols à Cuba n'était donc pas celui que voulait présenter le Ministère. Il ne s'agissait pas tant d'une victoire d'une compagnie aérienne de l'Espagne franquiste, à la régulière, sur des compagnies de démocraties libérales européennes qu'une bonne nouvelle pour la survie financière d'*Air Spain* et donc pour les investisseurs qui lui étaient liés. Vu de l'extérieur toutefois, ce contrat a pu représenter le signe d'une politique

⁶⁵¹ Télégramme n°188 de Román Oyarzun Iñarra (chargé d'affaires à La Havane) à Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud), 18 mai 1968, AMAEE-R-9434-135.

⁶⁵² José Lacalle Larraga (ministre de l'Air) à Fernando María Castiella, 2 mars 1968, AMAEE-R-9980-15.

⁶⁵³ Télégramme n°666-671 de Robert Barbara de Labelotterie de Boisséson (ambassadeur à Madrid) à Michel Debré, 7 août 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁶⁵⁴ « Mientras paguen, da igual Cuba que Nigeria » in PÉREZ SAN EMETERIO Carlos, *A estas alturas. Historias de la aviación comercial en Espana*, Barcelone, Noray, 2003, pp. 246-250.

espagnole particulière. Quand l'ambassadeur de France à La Havane a appris que le premier groupe de touristes français de *Loisirs et Vacances de la Jeunesse* allait arriver dans un avion d'*Air Spain*, il a déploré que ce contrat ait échappé à une compagnie française. Il a noté avec amertume que les Espagnols étaient « décidément plus audacieux que nous dans leurs relations avec Cuba »⁶⁵⁵.

Dès le départ, il y avait une divergence interne au sein du gouvernement sur le sens que pouvaient prendre les vols à Cuba. Le Ministère de l'Air, qui était proche des cadres d'*Air Spain*, avait tendance à sous-estimer le caractère problématique du transport de personnes à Cuba pour l'Espagne. Comme nous l'avons dit, les vols d'*Air Spain* n'ont pas été menés à bien dans leur intégralité. Presque tous les vols qui ont eu lieu donnent à voir les difficultés techniques d'origine politique pour l'organisation des décollages vers La Havane. Il faut décrire, aussi bien que ce peut, la réalité des vols d'*Air Spain* à Cuba en 1968. C'est une tâche difficile malgré une relative abondance des sources. Les mouvements d'avions, quand il faut les étudier de près, sont parfois insaisissables, d'autant plus quand il s'agit de vols « à la demande » au printemps 1968.

2. L'aventure d'*Air Spain* à Cuba

Il est assez difficile de reconstituer la trame exacte du déroulement des vols d'*Air Spain* vers Cuba. Nous avons néanmoins la chance que le caractère problématique de ces vols ait incité la diplomatie espagnole et la diplomatie française à les scruter de près. Le croisement des sources donne lieu à des résultats contradictoires. Nous avons choisi d'utiliser uniquement les sources espagnoles qui sont plus complètes mais pas exemptes d'incohérences. Nous avons en effet besoin d'une vision d'ensemble de la campagne des vols pour démêler l'enchevêtrement complexe des considérants qui ont pesé dans les caractéristiques de l'organisation de ces vols.

Le premier juillet 1968, le ministre Castiella a envoyé à l'ambassade à La Havane une demande urgente d'information sur les vols d'*Air Spain* à Cuba⁶⁵⁶. Il insistait pour connaître le nombre de vols déjà réalisés, les aéroports de départ, l'occupation des avions et les perspectives d'avenir des vols à Cuba. Pedro Salvador a contacté la direction générale de la Sécurité pour obtenir les mêmes renseignements de la part des services secrets espagnols⁶⁵⁷. L'ambassade espagnole à La

⁶⁵⁵ Télégramme n°174 d'Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) à Maurice Couve de Murville, 4 avril 1968, AMAEF-Cuba-76.

⁶⁵⁶ Télégramme n°41 de Fernando María Castiella à Patricio Aguirre de Cárcer (chargé d'affaires a.i à La Havane), 1^{er} juillet 1968, AMAEE-R-9821-12.

⁶⁵⁷ Eduardo Blanco Rodríguez (directeur général de la sécurité au ministère de l'Intérieur) à Pedro Salvador (directeur

Havane a été la première à répondre à Pedro Salvador, et de manière assez détaillée⁶⁵⁸. La direction générale de la Sécurité a fourni quelques renseignements épars qui complètent le rapport de Patricio Aguirre de Cárcer et le corroborent sauf sur un point⁶⁵⁹.

Les deux rapports que nous avons utilisés datent de la première semaine de juillet 1968. Or il s'avère qu'il y a eu au moins une rotation de vols à La Havane après la collecte de cette information. Nous y ajoutons une rotation des avions d'*Air Spain* à Cuba que nous connaissons via la presse espagnole.

Tableau XIV : Bilan des vols d'*Air Spain* à Cuba réalisés en 1968 à partir des sources espagnoles

Date	Départ	Escale(s)	Arrivée	Nombre de passagers
14/05/68	Bruxelles	Gander	La Havane	115
20/05/68	La Havane	Gander	Las Palmas de Gran Canaria	34 marins cubains
04/06/68	Barcelone ou Mulhouse	Gander	La Havane	122
06/06/68	La Havane	Gander- Barcelone	Palma de Majorque	109
11/06/68	Barcelone ou Mulhouse	Gander	La Havane	113
12/06/68	La Havane	Gander	Palma de Majorque	0
18/06/68	Barcelone ou Mulhouse	Gander	La Havane	68
19/06/68	La Havane	Gander	Barcelone	2
20/06/68	Barcelone	Gander	La Havane	118
21/06/68	La Havane	Gander	Palma de Majorque	1
25/06/68	Barcelone	Gander	La Havane	127
27/06/68	La Havane	Gander	Barcelone	125
02/07/68	Barcelone	Gander	La Havane	125
03/07/68	La Havane	Gander	Barcelone	114
...
31/07/68	Prague	Gander-Shannon	La Havane	?
23/08/68	La Havane	Gander-Shannon	Saragosse	130
Source : Elaboration propre à partir de sources diplomatiques, du renseignement espagnol et de presse.				

général d'Amérique centrale et du Sud), 9 juillet 1968, AMAEE-R-9980-15.

⁶⁵⁸ Patricio Aguirre de Cárcer (chargé d'affaires a.i à La Havane) à Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud), 4 juillet 1968, AMAEE-R-9434-135.

⁶⁵⁹ Note de la direction générale de la Sécurité, 9 juillet 1968, AMAEE-R-9980-15. Dans ce rapport, les vols des 4, 11 et 18 juillet seraient partis de Bâle-Mulhouse et non pas de Barcelone. L'hypothèse la plus probable est que les avions d'*Air Spain* soient partis de Bâle-Mulhouse puis aient fait une escale à Barcelone avant de partir à La Havane.

2.1. Où décoller ? Où atterrir ? Par où passer ?

Après le problème du choix de la compagnie aérienne, s'est posé le problème, encore plus important, des autorisations de vols pour *Air Spain*.

En Espagne, on a d'abord refusé qu'*Air Spain* utilise des aéroports espagnols pour aller à Cuba. La raison officielle était qu'il fallait « éviter une concurrence au préjudice d'*Iberia* qui effectue des vols entre Madrid et La Havane »⁶⁶⁰. Le Luxembourg avait refusé d'accorder les droits de décollage et d'atterrissage pour et depuis Cuba à *Air Spain*, alors qu'il en avait octroyés un an auparavant pour une série similaire de vols touristiques à Cuba menée par la *ČSA*. *Air Spain* a donc tenté d'obtenir l'autorisation de départ de ses vols depuis la France et la Belgique. Le ministère des transports français aurait refusé les droits de vols depuis Orly et Le Bourget demandés par *Cetetour* pour *Air Spain*. Henry Bayle s'est plaint de ce refus et a demandé à ce qu'on autorise des vols depuis Paris, ou à défaut de Lille⁶⁶¹. Au même moment, *Airtour* avait initialement demandé des autorisations pour seize vols de la *Caledonian Airways* pour partir du Luxembourg et de Paris. Pour rendre moins visible cette série de vol entre la France et Cuba, le secrétaire de l'aviation civile avait suggéré d'utiliser l'aéroport de Bâle-Mulhouse⁶⁶². La direction des affaires générales et des transports aériens préférait limiter à huit le nombre de départs autorisés depuis le territoire français. Mais elle laissait la possibilité d'utiliser Paris ou Mulhouse⁶⁶³. L'ambassadeur à La Havane souhaitait au contraire qu'un certain nombre de vols soient autorisés depuis Paris plutôt que Luxembourg et critiquait la discrimination contre *Cetetour*⁶⁶⁴. Ce sont finalement huit vols qui ont été autorisés pour la *Caledonian Airways*, au choix à partir de Paris ou Mulhouse. Après le retrait de la *Caledonian Airways*, *Air Spain* a pu « récupérer » les droits accordés à la compagnie écossaise pour des vols en juin à l'aéroport de Mulhouse, plus périphérique et donc moins visible que les deux pistes parisiennes.

En attendant, pour commencer les vols, *Air Spain* s'était tournée vers la Belgique. Les autorités belges ont donné l'autorisation pour un départ d'*Air Spain* pour Cuba par Bruxelles. Le

⁶⁶⁰ Télégramme n°666-671 de Robert Barbara de Labelotterie de Boissésou (ambassadeur à Madrid) à Michel Debré, 7 août 1968, AMAEF- Cuba -55.

⁶⁶¹ Télégramme n°210-212 d'Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) à Maurice Couve de Murville, 16 mai 1968, AMAEF-Cuba-76.

⁶⁶² Dépêche n°12 de Maurice Couve de Murville au secrétaire d'aviation civile, 22 mars 1968, AMAEF-Cuba-76.

⁶⁶³ Ibid. Cet aéroport situé à la frontière franco-suisse avait et a toujours un statut « international ».

⁶⁶⁴ Télégramme n°174 d'Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) à Jean-Daniel Jurgensen (directeur d'Amérique), 4 avril 1968, AMAEF-Cuba-76.

premier des 44 vols prévus est finalement parti de Bruxelles le 14 mai. Néanmoins, les autorités d'aviation civile belges ont changé de politique et refusé les autorisations demandées après le 8 mai. *Air Spain* n'avait demandé et obtenu qu'une autorisation. Elle n'en aurait pas d'autre. La compagnie s'est tournée en dernier recours vers l'Espagne, le pays où étaient immatriculés ses avions. Le ministère de l'Air a naturellement concédé des droits de vols exceptionnels.

Le choix de la localisation des aéroports espagnols de décollage et d'atterrissage s'expliquait à la fois par la provenance initiale et la destination finale des voyageurs ainsi que par la logique de mise à l'écart de ces mouvements de personnes vers et depuis Cuba. La quasi-totalité des acheteurs de billets étant français, l'aéroport international de Barcelone est apparu comme une solution de proximité pour faciliter l'acheminement des passagers jusqu'au point de départ. Il y a eu des versions différentes sur le transfert jusqu'à Barcelone. Il semblerait que le transfert en bus jusqu'à la capitale catalane ait été assuré par les organisateurs des séjours. Le consul à Barcelone a rapporté des propos de seconde main d'un certain Monsieur Politt de *Cetetour* : « Pour la dépense on peut y aller, c'est le PC qui paye »⁶⁶⁵. Nous pouvons noter au passage que Patricio Aguirre de Cárcer conseillait le 4 juillet de continuer à autoriser *Air Spain* à faire ses vols depuis Barcelone⁶⁶⁶.

Pour les vols retour, les mêmes considérations s'appliquaient. Les vols qui revenaient avec les groupes de touristes atterraient à Barcelone. Mais les appareils qui rentraient en Espagne vides ou quasiment vides⁶⁶⁷ ont atterri au hub aéroportuaire d'*Air Spain*, à Palma de Majorque. Le vol qui a transporté des marins cubains les a amenés en mission aux Canaries. Il est probable que ce groupe de marins cubains soit venu en avion en Espagne pour prendre en charge des bateaux de pêche construits dans les chantiers navals espagnols et vendus à Cuba⁶⁶⁸.

Le 29 juillet, *Air Spain* avait demandé en urgence de pouvoir décoller depuis Prague car les autorisations avaient été suspendues par le MAE en Espagne. Encore une fois, il est revenu à un cadre du Ministère de l'Air de faire la démarche auprès du MAE. La gestion semblait mal engagée puisque même José Lacalle Larraga, le ministre de l'Air, n'y était plutôt pas favorable. En l'absence

⁶⁶⁵ Télégramme n°59 d'Henry Chassaing de Bourdeille (consul à Barcelone) à Robert Barbara de Labelotterie de Boisséson (ambassadeur à Madrid), 24 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁶⁶⁶ Patricio Aguirre de Cárcer (chargé d'affaires a.i à La Havane) à Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud), 4 juillet 1968, AMAEE-R-9434-135.

⁶⁶⁷ Les séjours des agences de voyages étant prévus pour trois semaines, les premiers avions sont rentrés en Espagne sans touriste.

⁶⁶⁸ Un exemple d'un groupe de marins cubains qui est arrivé à Madrid en avion avant de prendre le large vers Cuba depuis les chantiers navals des Asturies est donné dans : « Marineros cubanos, en Madrid », *ABC*, édition de Madrid, 16 janvier 1969, p. 46 et « Entrega a Cuba de 22 barcos camaroneros construidos en España », *La Vanguardia*, 28 janvier 1969, p. 9. Il n'y a pas de grand chantier naval aux Canaries mais des ports de pêche importants.

de Ramón Sedó, un de ses subordonnés a fait savoir par téléphone à Luís Azcárraga que le MAE n'était pas favorable à ce vol depuis Prague. La situation s'est retournée quand le général Azcárraga a transmis l'information d'*Air Spain* qui mettait en avant que les voyageurs étaient déjà en route pour Prague. Dès lors, pour le ministère de l'Air, sauf avis contraire du MAE, on pouvait autoriser le décollage exceptionnel pour éviter des préjudices économiques à la compagnie. Mis devant le fait accompli, « comme il fallait donner la réponse immédiatement, on a répondu au général Azcárraga que le vol pouvait être autorisé à titre exceptionnel »⁶⁶⁹. Cette décision prise en situation d'urgence montre plusieurs choses. Tout le Ministère de l'Air n'était pas en faveur des départs à Prague comme ultime recours. C'est le point de vue du général Azcárraga qui s'est imposé en l'absence de l'autorité compétente (Ramón Sedó) et à partir d'arguments qui dénotaient l'amateurisme d'*Air Spain* (le départ des voyageurs vers Prague avant que l'autorisation n'ait été obtenue). Cette faveur concédée à *Air Spain* ne saurait créer un précédent du point de vue espagnol. C'est pourtant ce qu'espéraient les associations françaises organisatrices du voyage. *Air Spain* n'avait reçu qu'un permis exceptionnel. Pourtant *Loisirs et Vacances de la Jeunesse* a fait un communiqué le lendemain dans *Le Monde* pour annoncer la tenue de onze vols entre début août et mi-septembre :

« Malgré le blocus des vols pour Cuba au départ des pays de l'Europe de l'Ouest, l'Association pour les loisirs et les échanges de la jeunesse (sic) informe ses adhérents que tous ses départs sont assurés à partir de Prague »⁶⁷⁰.

Le même journal annonçait le lendemain que l'Espagne avait « interdit » le départ d'un avion d'*Air Spain* de Barcelone pour La Havane via Prague. Toutefois *Air Spain* pourrait voler à vide depuis Prague pour ramener en Europe les cinq-cent-vingt touristes français qui étaient à Cuba pour le compte de *Loisirs et Vacances de la Jeunesse*⁶⁷¹. Ces vols ont vraisemblablement eu lieu pour ramener les clients des touroperators en Europe mais nous en avons trouvé la trace nulle part, sauf pour ce qui concerne le vol du 23 août 1968.

Le cas le plus exceptionnel a été celui du vol La Havane-Saragosse. Le vol du 23 août devait atterrir à Prague. Mais l'aéroport a été fermé à cause de l'entrée des troupes du Pacte de Varsovie dans la capitale tchécoslovaque pour réprimer les soulèvements populaires du « Printemps de Prague »⁶⁷². Une des premières actions des troupes soviétiques a été d'occuper les aéroports, celui de Prague, comme les aéroports auxiliaires de cette « démocratie populaire ». On a alors orienté les pilotes espagnols du « Britannia » d'*Air Spain* vers l'aérodrome de Saragosse. Ce choix semble obéir à la volonté de mise à l'écart de cette relation incongrue entre l'Espagne et la

⁶⁶⁹ Note pour Ramón Sedó (sous-secrétaire de politique étrangère), 9 août 1968, AMAEE-R-9821-12.

⁶⁷⁰ « A propos des vols pour Cuba », *Le Monde*, 30 juillet 1968, p. 16.

⁶⁷¹ « Les vols sur La Havane via Prague sont interdits », *Le Monde*, 1^{er} août 1968, p. 4

⁶⁷² Le 21 août 1968 les chars soviétiques sont entrés dans Prague.

Tchécoslovaquie. Cette gêne était bien visible dans la dépêche de *Cifra* consacrée à cet atterrissage imprévu. On y apprenait que les deux pays qui étaient autorisés à faire des vols à Cuba étaient l'Espagne et la Tchécoslovaquie. Cette manière de présenter les choses était censée rassurer un peu le lecteur espagnol qui ne comprenait pas ce qu'allaient faire des avions espagnols à Prague⁶⁷³. Il s'agit du dernier vol d'*Air Spain* à Cuba, pour l'année 1968, et pour la suite des opérations. Le bilan est le suivant : moins d'une dizaine des quarante-quatre vols prévus par le contrat initial ont été honorés.

Les escales techniques se faisaient à l'aéroport de Gander, sur l'île de Terre-Neuve, au Canada. Cet aéroport s'est caractérisé pendant la Guerre Froide comme étant le principal aéroport d'Amérique du Nord permettant des escales techniques aux avions de compagnies de pays communistes ou venant de ces pays pour se ravitailler dans leurs traversées de l'Atlantique. Cette situation s'expliquait avant tout par la position originale du gouvernement canadien à cette époque en matière internationale, notamment sur la question cubaine⁶⁷⁴.

2.2. Remplir les avions

Dès avant le début des vols, les sources diplomatiques signalaient le succès de l'entreprise de vente de voyages pour Cuba. Les aéronefs d'*Air Spain* étant des « Britannia » avec cent-trente places de capacité, nous observons que lors des sept premières rotations, ils ont volé avec un taux d'occupation de plus de 86 %. Malgré ce bon taux de remplissage, trois avions sont revenus quasiment vides et un uniquement avec une mission de marins cubains à bord.

Air Spain avait essayé de transporter une cargaison de langoustes vivantes au retour du premier vol qui ne devait pas compter de touristes. Mais elle n'avait pas obtenu d'autorisation⁶⁷⁵. Pour l'ambassadeur français à Cuba, le blocage venait des pays européens, dont la France, alors que le chargé d'affaires espagnol insistait sur les difficultés avec la bureaucratie cubaine⁶⁷⁶.

Dès que l'ambassade espagnole à La Havane a été au courant que les premiers vols retour des rotations d'*Air Spain* étaient censés tourner à vide, elle a sollicité l'inclusion de rapatriés

⁶⁷³ « Un avión con destino a Praga aterriza en Zaragoza », *ABC*, édition de Séville, 24 août 1968, p. 28 et « Un avión con destino a Praga aterriza en Zaragoza », *La Vanguardia*, 24 août 1968, p. 17.

⁶⁷⁴ Note pour Fernando María Castiella, 8 août 1968, AMAEE-R-9821-12 et KIRK John M. et McKENNA Peter, *Canada-Cuba Relations : the other good neighbor policy*, Gainesville, University Press of Florida, 1997, 207 p.

⁶⁷⁵ Télégramme n°210-212 d'Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) à Maurice Couve de Murville, 16 mai 1968, AMAEF-Cuba-76.

⁶⁷⁶ Román Oyarzun Iñarra (chargé d'affaires à La Havane) à Fernando María Castiella, 18 mai 1968, AMAEE-R-9434-135.

espagnols sur ces vols⁶⁷⁷. Il s'agissait en effet d'une aubaine pour les autorités espagnoles qui avaient déjà essayé en 1967 d'organiser des vols « charter » d'*Iberia* vers Cuba pour rapatrier exclusivement des Espagnols⁶⁷⁸. Au cours de conversations entre Patricio Aguirre de Cárcer et le premier vice-ministre des Affaires étrangères cubain, Carlos Chaín, le fonctionnaire espagnol avait souligné la bonne disposition des Cubains pour autoriser ces vols « charter ». Mais les vols n'avaient pas pu avoir lieu à cause de l'opposition latente du Département d'État. Cette fois-ci, Román de Oyarzun s'est adressé au Ministère de l'Intérieur cubain pour essayer d'inclure des rapatriés espagnols dans les vols retour d'*Air Spain*. On l'a ensuite orienté vers le MINREX où il n'a pas obtenu de réponse satisfaisante à sa demande. D'une part, il est possible que les autorités cubaines aient également voulu profiter de ces vols pour faire voyager des officiels ou para-officiels comme le montre l'exemple du groupe des marins cubains. Mais les autorités espagnoles étaient tout à fait défavorables à cette possibilité. Le chargé d'affaires a rappelé qu'« il ne fallait surtout pas que les autorités cubaines s'arrogent le droit de sélectionner les passagers qui voyageraient dans ces vols »⁶⁷⁹. D'autre part, le problème final a sans doute été la lenteur et le manque de réactivité de la bureaucratie cubaine qui ont fait perdre une occasion de remplir trois vols La Havane-Madrid à peu de frais. A l'heure de faire le bilan des vols d'*Air Spain*, Patricio Aguirre de Cárcer a rappelé :

« Etant donné que l'Espagne et bien sûr la compagnie aérienne *Air Spain* étaient intéressées par l'inclusion dans ces vols retour de rapatriés espagnols, en nombre suffisant, cette ambassade fit les gestions en ce sens, auprès des autorités cubaines, qui, malgré les promesses de principe obtenues, n'ont pas eu de résultat pratique, vu que les vols retour cités, du 12, 19 et 21 juin ont transporté respectivement 0, 2 et 1 passagers, tous étrangers. Quand j'ai manifesté mon étonnement pour ce qui s'était passé à ces autorités, on m'a répondu que, par manque de temps nécessaire pour résoudre les lourdes formalités administratives d'émigration, il avait été impossible d'inclure des rapatriés espagnols dans ces vols mais dans l'avenir ils seraient inclus de manière proportionnelle »⁶⁸⁰.

La présence récente d'*Air Spain* à Cuba a sans doute contribué à l'échec de cette procédure, qui, pour fonctionner, aurait supposé le transfert des passagers d'*Iberia* à *Air Spain* selon des critères qu'il aurait fallu définir à l'avance. L'opportunité des vols d'*Air Spain* n'a donc profité ni aux Espagnols qui souhaitaient rentrer dans leur pays ni à des émigrés cubains qui désiraient gagner l'Espagne.

Après avoir décrit et expliqué à un premier niveau les difficultés d'organisation des vols

⁶⁷⁷ Ibid.

⁶⁷⁸ Nuño Aguirre de Cárcer (directeur général d'Amérique du Nord) à Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud), 6 septembre 1967, AMAEE-R-9980-15.

⁶⁷⁹ Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud) à Manuel Barroso (secrétaire de la CIPAI), 18 juin 1968, AMAEE-R-9980-15.

⁶⁸⁰ Patricio Aguirre de Cárcer (chargé d'affaires a.i à La Havane) à Pedro Salvador (directeur général d'Amérique centrale et du Sud), 4 juillet 1968, AMAEE-R-9434-135.

d'*Air Spain*, nous devons nous atteler à montrer pourquoi ces vols sont apparus comme problématiques. Qui a voulu les empêcher et comment on a procédé pour inhiber les vols vers Cuba en 1968 ? Pour répondre à ces interrogations, il nous faut faire un détour sur le procédé de catégorisation des voyageurs à Cuba.

3. Qui va à Cuba en 1968 ? Pour quoi faire ? Polémiques et confusion sur le « tourisme révolutionnaire »

3.1. Ce que l'on sait des premiers voyageurs d'*Air Spain*

L'arrivée du premier groupe d'*Air Spain* a été reprise dans un article exclusif de *La Vanguardia*. L'angle du papier du journal catalan était la réactivation du tourisme par le gouvernement cubain révolutionnaire. On y insistait sur la collaboration de l'INIT avec *Air Spain* et la *Caledonian Airways* pour récupérer une source de revenus qui avait été très importante avant 1959. L'article fournissait également quelques renseignements sur le programme des voyageurs. Le groupe devrait être logé dans des « bungalows » et faire des excursions dans des fermes d'État et des centres d'expérimentation agricoles « pour observer le progrès de la révolution cubaine et pour s'informer sur les projets futurs »⁶⁸¹. L'arrivée du troisième groupe a été rendue publique dans le journal officiel du Comité Central du Parti Communiste Cubain. Y étaient rapportés les témoignages de quelques voyageurs français du vol du 4 juin. Marysc Morin et Daniel le Deunf (sic), respectivement dactylo à Orléans et typographe à Paris, expliquaient dans cette colonne : « Nous somme communistes et Cuba nous intéresse parce que c'est le plus jeune pays du socialisme. Cela nous intéresse vraiment de voir comment vous concevez le socialisme et comment vous le construisez. Nous voulons voir le système social dans lequel vous vivez »⁶⁸². Jacques Schneider, du Tribunal de la Seine, indiquait qu'il était venu « passer les vacances au soleil dans un pays privilégié où il fait toujours soleil alors qu'on ne peut jamais en profiter en France »⁶⁸³.

Cent-douze d'entre eux devaient être logés dans la *Villa Juvenil de Vacacionistas* de Jibacoa qui correspondait aux « bungalows » cités par *La Vanguardia* et les dix autres à l'hôtel Deauville de

⁶⁸¹ « La Habana : El Gobierno procura reactivar el turismo hacia Cuba », *La Vanguardia*, 17 mai 1968, p.16.

⁶⁸² VÁSQUEZ Omar, « Llegó nuevo grupo de turistas europeos », *Granma*, 5 juin 1968.

⁶⁸³ Ibid.

La Havane. Le centre de Jibacoa qui existait depuis 1967 était organisé par *Loisirs et Vacances de la Jeunesse* et l'INIT. Selon l'ambassadeur de France qui s'y était rendu, il avait un caractère « apolitique ». Au contraire, l'hôtel Deauville aurait été le lieu d'accueil de groupes « fort politisés » selon l'ambassadeur. L'hôtel était géré par l'INIT mais l'*Instituto Cubano para la Amistad entre los Pueblos* (ICAP) y était très actif⁶⁸⁴.

Les groupes transportés par *Air Spain* étaient des voyageurs politisés, au moins des compagnons de route communistes en France, qui étaient curieux de découvrir la Révolution cubaine. A l'aspect politique se joignait l'aspect plus touristique d'un séjour sous les tropiques à un prix abordable. Le gouvernement cubain avait tout intérêt à tirer un profit pécuniaire et symbolique de ces visiteurs. La meilleure preuve en est la présence d'un directeur de l'INIT sur le tarmac de Rancho Boyeros pour accueillir les voyageurs français et la publication d'un article dans *Granma*. Ces voyages étaient donc exploités par la propagande intérieure cubaine (on montrait comment les occidentaux étaient désireux de découvrir Cuba) et extérieure (on déployait le tapis rouge en espérant que les visiteurs soient des ambassadeurs de Cuba par procuration une fois rentrés au pays). L'ambassade des États-Unis à Madrid est toutefois intervenue auprès du Ministère des Affaires étrangères espagnol pour attirer son attention sur d'autres voyageurs supposés d'*Air Spain*. Le second secrétaire Webb a indiqué qu'il avait des informations sur le fait que des « agents soviétiques » et des « activistes de pays communistes » utilisaient ces vols pour se rendre à Cuba. Son interlocuteur a souligné, quant à lui, qu'il s'agissait en fait plutôt d'« intellectuels de gauche » qui voulaient découvrir un « pays sous régime communiste » et profiter d'un « voyage au prix intéressant ». La réalité que décrivait le diplomate espagnol semblait plus proche de ce qu'on a pu approcher par ailleurs. Les accusations du diplomate états-unien semblent fantaisistes, mais on ne peut rien exclure. Il faut remarquer toutefois que, depuis 1962, l'ambassade des États-Unis avait l'habitude de fournir des preuves pour étayer des accusations de ce type quand elle les formulait auprès du MAE. L'absence de présentation de tels documents limite la crédibilité de l'accusation. Ce qui est finalement plus intéressant, c'est l'indifférence du fonctionnaire espagnol à avouer qu'une compagnie espagnole transportait des militants et sympathisants communistes à Cuba. Quand Ronald Webb s'est offusqué du fait que ces gens recevaient « un bon accueil » des autorités cubaines et qu'ils étaient « soumis à une intense propagande en faveur du régime », Manuel Barroso lui a répondu que c'était tout à fait « naturel » car « tous les pays font ça avec les touristes qu'ils reçoivent »⁶⁸⁵.

⁶⁸⁴ Télégramme n°278-283 d'Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) à Michel Debré, 19 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁶⁸⁵ Note sur la visite du second secrétaire de l'ambassade des États-Unis, Mr Webb, 4 juillet 1968, AMAEE-R-9980-15.

Cette gestion états-unienne est somme toute classique dans le cadre des relations que nous avons vues. Elle montre même à notre avis une certaine baisse d'intensité dans l'éventail des pressions qu'a utilisé l'ambassade des États-Unis pour réduire les contacts aériens espagnols avec Cuba. L'originalité du contexte de cette année 1968 réside dans les conséquences des événements de mai 1968 sur la France mais également dans l'existence d'un « camp » dit du 5 mai dans la province de Pinar del Río, qui a accueilli quelques centaines de jeunes Européens. A partir de début juillet 1968 nous observons une campagne d'intoxication diplomatique au Quai d'Orsay contre les voyages à Cuba. L'opération intellectuelle est assez complexe. C'est pourquoi il nous faudra faire quelques digressions sur le camp « cinco de mayo » et sa perception par la diplomatie française et l'opinion publique pour comprendre les blocages du transport aérien vers Cuba en 1968. Le mouvement a d'abord consisté à lier les séjours au camp « cinco de mayo » aux événements de mai 1968 en France. Puis à réduire les voyages à Cuba en 1968 aux groupes qui allaient au camp « cinco de mayo ». Enfin ? pour empêcher les séjours au camp « cinco de mayo », empêcher tous les moyens de transport aériens non traditionnels à Cuba (i.e tous les vols sauf les lignes régulières d'*Iberia*, de *Cubana de Aviación* et de *ČSA*). Revenons sur la mise en place et le développement de cette dynamique de réactions aux événements de mai 1968 en France.

3.2. La diplomatie française et le camp « cinco de mayo »

Le projet de faire venir des étudiants européens à Cuba pendant l'été 1968 était déjà présent fin 1967 dans les conversations entre des associations françaises et l'INIT. C'est au moment du congrès des intellectuels de La Havane en janvier 1968 que le projet de ce camp d'été aurait pris forme. L'idée en était de réunir des jeunes du monde entier pour partager des impressions sur les luttes de libération nationale dans le Tiers Monde, la guerre du Vietnam et les réalités cubaines. Dans chaque pays, il devait revenir à des associations locales pro-vietnamiennes et/ou pro-castristes d'organiser les voyages. Dans le cas français, c'est Jean-Pierre Vigier qui aurait joué un rôle primordial dans l'initiative, à travers le Comité Vietnam National (CVN). Il s'agissait du principal des trois comités français contre l'impérialisme étatsunien au Vietnam. Il était appuyé par des figures comme Jean-Paul Sartre, Pierre Vidal-Naquet ou Vladimir Jankélévitch⁶⁸⁶. Jean-Pierre

⁶⁸⁶ Pour aller plus loin, voir : PAS Nicolas, « *Six Heures pour le Vietnam. Histoire des Comités Vietnam français 1965-1968* », *Revue Historique*, t. 302, fascicule 1 (janvier-mars 2000), pp. 157-185 et JALABERT Laurent, « Aux origines de la génération 1968 : les étudiants français et la guerre du Vietnam », *Vingtième Siècle*, n°55, juillet-septembre 1997,

Vigier, ancien résistant, professeur de physique, ancien membre du Comité Central du PCF puis exclu pour des divergences sur la guerre d'Algérie, aurait traité directement avec Fidel Castro de ce projet en janvier 1968 à La Havane. L'initiative de ce rassemblement de jeunes était donc bien antérieure aux événements français de mai 1968. Il y avait bien un lien entre les deux, qui était celui qui reliait toutes les activités militantes des « années 1968 »⁶⁸⁷. Mais ce n'était en aucun cas une réponse circonstanciée de Cuba aux révoltes du Quartier Latin.

La première référence à l'existence du camp pour la diplomatie française peut se dater du 31 mai 1968. L'ambassadeur à La Havane signalait qu'Osmany Cienfuegos⁶⁸⁸, le secrétaire général de l'Organisation pour la Solidarité entre les Peuples d'Afrique d'Asie et d'Amérique Latine (OSPAAL), l'organisme né de la Conférence Tricontinentale de La Havane de janvier 1966, supervisait les travaux d'une « école politique » dans la province de Pinar del Río, qui était destinée à recevoir des jeunes d'Europe occidentale⁶⁸⁹. Elle serait baptisée plus tard en hommage à Karl Marx⁶⁹⁰.

Vers la mi-juin, avant que le camp n'ait reçu ses premiers visiteurs, le Ministère de l'Intérieur français a enclenché le processus qui visait à empêcher les jeunes Français de se rendre à Cuba. L'origine de la démarche montre bien qu'il s'agissait d'un problème d'ordre intérieur dont l'objectif était d'interdire l'internationalisation des mobilisations en restreignant la circulation des jeunes susceptibles de se remobiliser après mai 1968. Cela s'inscrivait dans le contexte du retour à l'ordre de juin 1968. Raymond Marcellin, le nouveau ministre de l'Intérieur du général de Gaulle a attiré l'attention de Michel Debré sur le rôle de l'ambassade de Cuba à Paris dans le « recrutement » de jeunes Français pour les voyages à Cuba et lui a demandé d'intervenir pour les faire cesser. Le secrétaire général du Quai d'Orsay, Hervé Alphand, a convoqué Baudilio Castellanos, l'ambassadeur de Cuba le 20 juin 1968 pour dénoncer une forme d'« ingérence cubaine dans la politique intérieure française ». Il a rappelé de façon diplomatique que la France favorisait toute sorte d'échanges avec Cuba mais a ajouté que ces voyages de jeunes posaient des problèmes à cause de leurs possibles répercussions intérieures. Dans le contexte post-traumatique de mai 1968, la peur consistait en ce que la formation « politique » et « doctrinale » reçue à Cuba soit utilisée pour « créer de l'agitation en France ». Il demandait de ne pas favoriser la participation de Français à ces

pp. 69-81.

⁶⁸⁷ DREYFUS-ARMAND Geneviève, FRANK Robert, LÉVY Marie-Françoise, ZANCARINI-FOURNEL Michelle, *Les Années 68. Le temps de la contestation*, Paris/Bruxelles, IHTP-CNRS/Éditions Complexes, 2000, 525 p.

⁶⁸⁸ Architecte de formation, il était membre du PSP (communiste) pendant la lutte contre Batista qu'il a passée en exil au Mexique. Il a été nommé ministre de la Construction en 1960 avant de diriger l'OSPAAAL. C'est le grand frère de Camilo Cienfuegos, « héros de la Révolution cubaine » décédé prématurément en 1959.

⁶⁸⁹ Dépêche d'Henri Bayle (ambassadeur à La Havane) à Maurice Couve de Murville, 31 mai 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁶⁹⁰ Le nom «cinco de mayo» est une référence à Karl Marx, qui est né le 5 mai 1818.

rassemblements de jeunes. L'ambassadeur lui a répondu qu'il était difficile de faire des catégories de touristes entre jeunes et moins jeunes. Il a indiqué toutefois que des centaines de jeunes étaient allés à Cuba en 1967, sans problème selon lui. Pour lui, il n'y avait donc aucun lien entre ces voyages et les événements mai 1968 en France⁶⁹¹.

Le 25 juin, le premier groupe destiné au camp « cinco de mayo » est parti de Bruxelles par un avion de la *Lloyd International Airways*⁶⁹². Alors que l'ambassadeur à La Havane soulignait le rôle des réseaux de Jean-Pierre Vigier dans l'organisation du voyage, le département des affaires politiques pensait que c'était le gouvernement cubain qui organisait et payait ces vols « charter » depuis la Belgique. Le Quai d'Orsay a donc repris contact avec l'ambassade de Cuba pour avoir des explications le 27 juin. Mais l'ambassadeur et son numéro 2 étaient justement partis à La Havane pour en savoir plus et le chargé d'affaires par intérim n'était au courant de rien⁶⁹³. A La Havane, Henry Bayle a donc obtenu de rencontrer le ministre Raúl Roa le 1^{er} juillet. Le ministre lui a indiqué que Baudilio Castellanos venait de rentrer à Paris pour expliquer la position cubaine qu'il disait ne pas connaître. Selon l'ambassadeur, cette ignorance feinte était la preuve que le gouvernement ne voulait pas trop impliquer la diplomatie cubaine dans cette affaire et qu'il jouait sur la distinction artificielle entre ce qui dépendait du gouvernement et ce qui dépendait du parti⁶⁹⁴. Des signes laissaient entendre que les activités du camp « cinco de mayo » étaient d'ailleurs passées du patronage de l'Institut Cubain pour l'Amitié des Peuples (ICAP) à l'Union des Jeunesses Communistes (UJC). Raúl Roa avait toutefois promis de recevoir de nouveau l'ambassadeur le lendemain après la rencontre à Paris entre Baudilio Castellanos et Hervé Alphand.

Baudilio Castellanos a donc rencontré une seconde fois Hervé Alphand au Quai d'Orsay. Il était allé à Cuba pour examiner par lui-même la situation. L'objectif des voyages qui étaient dans le collimateur de la diplomatie française était d'établir des relations entre les « jeunes Européens et les réalités cubaines ». Il a rappelé que « l'attitude de Cuba n'était en rien hostile à la France. Le gouvernement de Cuba sympathisait avec la politique extérieure menée par Paris, notamment au sujet de la Chine, du Vietnam, et de la Corée ». Le lien entre les séjours à Cuba et des actes subversifs en France dénoncé serait d'ordre complètement subjectif. Le gouvernement cubain refusait donc de supprimer les voyages car cela irait contre la souveraineté nationale. Pour Hervé

⁶⁹¹ Michel Debré (Ministre des Affaires Etrangères) à Raymond Marcellin (Ministre de l'Intérieur), 21 juin 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁶⁹² Télégramme n°252-253 d'Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) à Michel Debré, 28 juin 1968, AMAEF-Cuba-55. La *Lloyd* était une compagnie « charter » britannique (1961-1972).

⁶⁹³ Télégramme n°76-80 de la direction des affaires politiques à l'ambassade à La Havane, 28 juin 1968, AMAEF-Cuba-55

⁶⁹⁴ Télégramme n°254-255 d'Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) à Michel Debré, 1^{er} juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

Alphand, il n'était pas conforme aux normes internationales d'entraîner des jeunes dans des camps ni de leur enseigner « une philosophie politique différente de la nôtre ». Cela était de nature à favoriser agitation et subversion en France et donc à rendre moins bonnes les relations entre la France et Cuba. L'ambassadeur a démenti l'invitation cubaine et a défendu que les jeunes Français agissaient d'eux-mêmes. Le gouvernement de Cuba n'admettrait pas que la France invite des jeunes Cubains dans ces conditions. Il a bien précisé que le gouvernement ne payait pas les voyages. Un voyage par avion coûtait à un participant le prix de 1 250 francs. Les jeunes gens choisissaient l'option du « camp » pour des raisons d'économie. Il n'y avait pas d'entraînement à la subversion ni d'endoctrinement. Les jeunes gens demanderaient eux-mêmes à visiter des usines ou des fermes d'État car ils ne voulaient pas se limiter à des excursions touristiques. Pour Hervé Alphand, le gouvernement de Cuba ne respectait pas la séparation entre les affaires intérieures et les affaires extérieures. Il insistait sur le fait qu'il avait des informations comme quoi le gouvernement de La Havane contribuait financièrement aux voyages⁶⁹⁵. A La Havane, le ministre Raúl Roa a reçu Henry Bayle. Il a lui aussi insisté sur la correction de Cuba envers la France et notamment son attitude de non-immixtion dans les affaires intérieures. Il en tenait pour preuve la façon dont la presse cubaine avait couvert les événements de mai⁶⁹⁶. Mais comme il s'agissait d'une affaire qui mettait en cause la bonne foi du gouvernement de Cuba, il n'y aurait pas de renvoi des hôtes du « Cinco de mayo ». A ce moment, la friction franco-cubaine à cause de l'existence de ce camp paraissait assez grave pour que la participation des autorités cubaines à la réception du 14 juillet fût remise en cause par l'ambassadeur. Mais Jean-Daniel Jurgensen a donné des instructions pour qu'on n'en arrive pas jusque-là⁶⁹⁷.

Comme les démarches françaises semblaient buter sur l'obstination cubaine et que le Quai d'Orsay semblait vouloir en terminer avec ces voyages, c'est le ministre en personne qui a convoqué Baudilio Castellanos. Michel Debré a qualifié le problème de « difficile » et « délicat » et a demandé au gouvernement cubain d'« en prendre clairement conscience ». Le cœur du problème semblait être le suivant : « Mais il n'est pas possible qu'à l'occasion de telle ou telle agitation ou menace de subversion, le Ministre de l'Intérieur soit amené à dire au Gouvernement : parmi les agitateurs arrêtés, il y en a plusieurs qui reviennent de Cuba ». Il relevait également qu'une « organisation inspirée par des hommes qui sont hostiles au Général de Gaulle envoie des garçons et des filles à Cuba ». L'ambassadeur a affirmé au contraire « son désir et le désir de son

⁶⁹⁵ Note pour Michel Debré, 2 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁶⁹⁶ Henry Bayle avait noté positivement cette attitude dans sa correspondance, reproduite in VAÏSSE Maurice (Éd.), *Mai 68 vu de l'étranger : les événements dans les archives diplomatiques françaises*, Paris, Editions CNRS, 2008, 224 p.

⁶⁹⁷ Télégramme n°267-268 d'Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) à Jean-Daniel Jurgensen (directeur d'Amérique), 10 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

gouvernement de ne rien faire qui puisse gêner le Général de Gaulle » mais n'est pas revenu sur la décision officielle de maintenir le camp⁶⁹⁸.

Au fur et à mesure que piétinaient ces conversations de chancellerie, on en savait un peu plus sur les réalités du camp « cinco de mayo ». Vers la mi-juillet, il accueillait quatre-cents campeurs dont cinquante Français. Il y avait une proportion considérable de Scandinaves mais aussi également quelques étudiants de Berkeley qui avaient contourné l'interdiction pour les citoyens des États-Unis de se rendre à Cuba, et des Vietnamiens⁶⁹⁹. Les séjours duraient environ trois semaines et des nouveaux avions affrétés par la *Lloyd International Airways* étaient arrivés et devaient arriver. Un vol serait arrivé à La Havane le 5 juillet avec cent-vingt-deux étudiants dont trente-trois Français, un autre le 19 juillet avec cent-vingt-quatre étudiants dont cinquante-neuf Français et enfin un autre le 21 juillet, avec cent-vingt-cinq étudiants dont trente-huit Français⁷⁰⁰. Nous pouvons revenir brièvement sur les principaux points de litige entre le gouvernement de Cuba et le gouvernement français sur les caractéristiques des séjours au camp « cinco de mayo ».

L'initiative du camp datait de janvier 1968 dans le cadre du congrès culturel de La Havane et les travaux de construction auraient commencé en avril 1968. Sa création n'avait rien à voir directement avec les événements de mai 1968 en France si ce n'est que, de fait, les jeunes qui avaient décidé de partir à Cuba à l'été 1968 s'étaient tous pour la plupart engagés dans les mobilisations étudiantes du printemps. Pour que tout cela soit possible, il y avait bien eu une autorisation cubaine à un moment donné. La réaction de Baudilio Castellanos qui consistait à nier l'invitation cubaine et à décrire ces séjours comme quasi spontanés était une manœuvre assez grossière pour dédouaner le gouvernement cubain alors que des voyages en groupe de cette ampleur ne pouvaient pas se faire sans l'aval des autorités cubaines. L'invitation a été faite par Fidel Castro pendant le congrès de La Havane à des « intellectuels occidentaux » comme Jean-Pierre Vigier mais aussi le belge Jean-Claude Garot, fondateur de la revue *Le Point*. L'ambassade de Cuba était certainement intervenue mais ce sont surtout les réseaux provietnamiens qui se sont occupés de la logistique en France. Les services des organisations françaises spécialisées dans le tourisme à Cuba comme *Loisirs et Vacances de la Jeunesse* n'ont en effet pas été sollicités comme l'a déploré Henry Bayle car il ne s'agissait ni du même public ni des mêmes réseaux. La thèse cubaine selon laquelle les hôtes du « Cinco de mayo » étaient des touristes comme les autres, comme ceux qui étaient

⁶⁹⁸ Compte-rendu de la visite de l'ambassadeur de Cuba, 10 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁶⁹⁹ Télégramme n°278-283 d'Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) à Michel Debré, 19 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷⁰⁰ Télégramme de Christian Jacquin de Margerie (ambassadeur à La Haye) à Michel Debré, 30 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

venus en 1967, ne tenait pas la route car l'année précédente il n'y avait pas de structure *ad hoc* pour les accueillir comme l'était le nouveau projet du « cinco de mayo », qui a été fermé définitivement en septembre 1968.

Le camp se situait près du village de Cayabajos à soixante kilomètres à l'ouest de La Havane, dans la province de Pinar del Río (aujourd'hui Artemisa) dans ce qui est actuellement la réserve naturelle de Las Terrazas⁷⁰¹. Tous les témoignages d'anciens participants, tant contemporains qu'ultérieurs, nostalgiques ou critiques, concordent pour dire que les matinées des stagiaires étaient occupées à la plantation de café⁷⁰² dans la campagne près du camp et les après-midi à des visites diverses et des conférences⁷⁰³. L'ambassadeur Bayle avait indiqué qu'il n'avait pas d'information sur un enseignement « théorique et pratique » à la guérilla comme le suggérait la communication du 28 juin du Quai d'Orsay. Personnellement il en doutait⁷⁰⁴. Il a indiqué plus tard qu'au vu de la durée de passage dans le camp qui était de 12 jours pour certains : « Il est clair que durant une aussi brève période aucun entraînement militaire ne saurait avoir lieu »⁷⁰⁵. Néanmoins il pensait que l'endoctrinement était probable : « De l'information sur les réalités cubaines, on passe inévitablement à l'apologie du castrisme »⁷⁰⁶. Quelques mois après la fermeture du camp, le *Foreign Office* dressait un bilan beaucoup plus lucide sur l'expérience du camp où était allé un certain nombre de Britanniques :

« L'impression générale des autorités britanniques est que les activités du 5 mai sont relativement inoffensives et consistent principalement en des travaux agricoles et des conférences au cours desquelles des documents de propagande à sens unique sont discutés. Ces derniers comportent un aspect subversif dans la mesure seulement où la philosophie politique cubaine en présente également. Il n'existe aucune preuve d'entraînement à la guérilla »⁷⁰⁷.

⁷⁰¹ Classée patrimoine mondial de l'humanité en 1985 par l'UNESCO. Il semblerait qu'une plaque commémorative rappelle aujourd'hui au visiteur l'emplacement du camp « cinco de mayo ».

⁷⁰² Voir : « 5 de Mayo. El campo del valle de la solidaridad », *Granma*, 8 août 1968, p. 4-5, CAMPAMENTO 5 DE MAJO, *Testj redatti al campo internazionale studentesco sulle esperienze della rivoluzione cubana : politica interna, economia, educazione, America latina, relazioni internazionali*, Milan, Sugar Editore, 1969, p. VIII, HITCHENS Christopher, *Hitch-22 : memorias*, Barcelone, Debate, 2011, p. 141 et MERLINO Jacques, *Profession reporter 1973/1998*, Paris, L'Harmattan, 2011, p. 143. Enfin Pierre Josse, actuel rédacteur en chef des guides du *Routard*, a évoqué son séjour au camp du « cinco de mayo » comme un séjour dans une « ferme collective » où il travaillait gratuitement huit heures par jour sauf le 21 août 1968 où il a fait grève pour protester contre l'appui de Fidel Castro à l'intervention des chars soviétiques à Prague. Voir FRANCE 5, « Castro, il était une fois la Révolution », *C dans l'air*, 22 avril 2011, [En ligne], <http://www.france5.fr/c-dans-l-air/international/castro-il-etait-une-fois-la-revolution-33301> . Consulté le 26 octobre 2012.

⁷⁰³ Une partie des conférences ont été publiées en italien à partir des notes des participants. Voir : CAMPAMENTO 5 DE MAJO, *Testj redatti al campo internazionale studentesco sulle esperienze della rivoluzione cubana : politica interna, economia, educazione, America latina, relazioni internazionali*, Milan, Sugar Editore, 1969, 149 p.

⁷⁰⁴ Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) à Hervé Alphand (secrétaire général du Quai d'Orsay), 11 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷⁰⁵ Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) à Michel Debré, 7 août 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷⁰⁶ Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) à Hervé Alphand (secrétaire général du Quai d'Orsay), 11 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷⁰⁷ Rapport de Frank Eusebio Maestroni (président du comité politique de l'OTAN) sur les vols affrétés à destination de

Pour l'ambassadeur Bayle, la prestation d'un service agricole volontaire n'entrait pas dans le cadre habituel du tourisme. Sur ce point, les autorités cubaines expliquaient que ce service permettait de payer les frais de séjour. C'est en cela que consistait la participation financière cubaine indirecte. Les participants ne déboursaient rien en effet pour leur hébergement ni le transport collectif à Cuba. Mais le gouvernement de Cuba ne finançait pas les billets d'avion comme l'avaient laissé entendre à tort l'ambassadeur à La Havane et le secrétaire général du Quai d'Orsay. Le 3 août 1968, l'ambassadeur Bayle a reconnu qu' « il paraît établi que le gouvernement cubain ne paie pas, au moins directement, les voyages des hôtes du camp 5 de mayo »⁷⁰⁸. L'ambassadeur italien à La Havane lui avait montré une annonce publiée dans le journal d'extrême gauche *Paese Sera* qui indiquait que les frais de séjour seraient à la charge du gouvernement cubain mais que les billets d'avion coûtaient 150 000 liras. Une annonce publiée par l'organe belge « pro-castriste » *Le Point* annonçait des prix de 11 500 francs belges pour des séjours d'un mois (du 26 juin au 22 juillet ou du 21 juillet au 28 août)⁷⁰⁹. Une fois assuré que le gouvernement de Cuba ne payait pas les voyages, l'ambassadeur a cherché à vérifier s'il y avait eu des annonces de ce type dans la presse française de mai 1968 afin d'avoir des éléments pour prouver la connexion entre la promotion du camp et les événements de mai 1968. Les recherches dans *Le Monde*, *Le Figaro* et *l'Humanité* n'ont rien donné, mais ce n'était peut-être pas là qu'il fallait chercher⁷¹⁰.

Les reproches principaux faits aux autorités cubaines ont été la dissimulation de l'existence de ce camp, le secret qui a entouré le recrutement des jeunes Français, leur acheminement, leur arrivée à Cuba, leurs activités, la préparation du camp, sa localisation exacte, l'organisation cubaine responsable du séjour, les conférenciers et les sujets de ces conférences. La suspicion paraissait donc légitime. Pour l'ambassadeur français : « Le secret qui a entouré la préparation du camp « cinco de mayo » prouve que les Cubains ont eu conscience d'une certaine contradiction entre cette entreprise d'une part et, d'autre part, leur approbation discrète mais constante et ferme de la politique étrangère indépendante de la France et le développement des échanges commerciaux »⁷¹¹. L'ambassadeur a eu des preuves en août que le camp avait été l'objet de publicité dans des revues de gauche en Italie et en Belgique. Selon ses propres dires, l'existence du camp était largement

Cuba, 11 février 1969, AMAEF-Cuba-76. L'ambassade des Pays-Bas à La Havane avait eu l'impression que les séjours à Cuba n'avaient revêtu « aucun caractère subversif ». Le représentant belge au comité politique de l'OTAN notait aussi que parmi les quatre-vingt-dix jeunes Belges qui étaient allés à Cuba à l'été 1968, aucun n'était allé dans un camp de formation à la guérilla.

⁷⁰⁸ Télégramme n°295-297 d'Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) à Michel Debré, 3 août 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷⁰⁹ Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) à Michel Debré, 7 août 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷¹⁰ Jacques Fesquet (sous-directeur des affaires politiques) à Henry Bayle (ambassadeur à La Havane), 9 août 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷¹¹ Télégramme n°284-287 d'Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) à Michel Debré, 20 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

connue début juillet à La Havane, soit une semaine après l'arrivée du premier groupe d'Européens car les autorités cubaines auraient « relâché leurs consignes d'extrême discrétion ». Ainsi, un groupe de jeunes Français était venu assister à des ballets à La Havane. D'autres participants avaient provoqué un incident à la maison de la culture tchèque, ce qui aurait pu permettre à des diplomates des pays de l'Est de déclarer que les jeunes du camp étaient maoïstes⁷¹². *Granma* a également publié, parmi les messages reçus pour le 26 juillet, un message « des jeunesses révolutionnaires, d'Angleterre, de Belgique, du Danemark, de France, d'Italie, de Hollande, de la RFA, de Suède et d'autres pays du camp « cinco de mayo » »⁷¹³. Le journal officiel cubain a toutefois attendu le 8 août pour publier un reportage fleuve avec de nombreuses photographies sur le « cinco de mayo »⁷¹⁴.

Au moment de la fermeture du camp « cinco de mayo », André Tronc⁷¹⁵, premier secrétaire de l'ambassade à La Havane et chargé d'affaires *ad interim*, a dressé un bilan sarcastique de cette expérience. Il parlait des « néophytes chevelus ou mini-jupées » qu'il voyait « déambuler mélancoliquement dans les rues de La Havane »⁷¹⁶ en septembre 1968 parce qu'ils étaient déçus de leur expérience cubaine. Cette analyse en termes de désenchantement entre les jeunes Européens de gauche radicale et le castrisme est aussi celle que fait André Tronc d'une interview de Daniel Cohn-Bendit qui parlait du séjour de ses camarades de l'organisation *Students for a Democratic Society* (SDS) au camp « cinco de mayo »⁷¹⁷. Au sujet des conférences, il a écrit qu'« elles n'ont, sans doute, pas appris à leurs auditeurs beaucoup plus que ce qu'ils ont pu lire dans la presse de leur pays ». Mais le camp « cinco de mayo » a également été jugé très décevant par le Comité Central du Parti Communiste de Cuba qui aurait décidé de ne pas renouveler l'expérience en 1969. Les autorités cubaines ont dû chercher au début à ne pas faire trop de publicité au camp « cinco de mayo » mais une fois que l'ambassade française, qui allait nécessairement être au courant, s'est plainte de l'existence de ce camp, elles n'ont plus cherché à le dissimuler. Il n'y avait pas grand-chose de subversif à cacher. Ruben Salazar a pu écrire un reportage exclusif pour le *Los Angeles Times* en se rendant dans le camp, où il insistait sur un « entraînement politique » reçu par les

⁷¹² Télégramme n°258 d'Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) à Michel Debré, 4 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55. Un lecteur du Quai d'Orsay a écrit à la main « formation d'étudiant anarchiste » à côté de la référence de l'ambassadeur à son télégramme précédent (n°254-255) sur le camp « cinco de mayo ».

⁷¹³ Télégramme n°288 d'Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) à Michel Debré, 29 juillet 1968, AMAEF-Cuba 55. Henry Bayle signalait la présence de Jean-Pierre Vigier au camp à cette période.

⁷¹⁴ « 5 de Mayo. El campo del valle de la solidaridad », *Granma*, 8 août 1968, p. 4-5.

⁷¹⁵ C'est l'auteur sous un pseudonyme de : MARSANT Joseph, *La septième mort du Che*, Paris, Albin Michel, 1976, 512 p.

⁷¹⁶ Dépêche n°486 d'André Tronc (chargé d'affaires a.i à La Havane) à Michel Debré, 24 septembre 1968 cité in LE VOURCH Simon, *La diplomatie française à Cuba (1959-1969)*, mémoire de M1 d'histoire contemporaine sous la direction de Laurent Jalabert, Université de Nantes, 2008, 313 p.

⁷¹⁷ Réponse de Daniel Cohn-Bendit à la question : Comment expliquez-vous les prises de position de Fidel Castro et des Vietnamiens à propos de Prague ? *Le Nouvel Observateur*, semaine du 28 octobre au 3 novembre 1968.

participants⁷¹⁸.

Nous pensons avoir montré que la diplomatie française a développé une analyse complètement fantasmée du camp « cinco de mayo », déconnectée de ce qui se passait là-bas et qui était nourrie par les craintes surgies des événements de mai 1968 qui se renforçaient d'elles-mêmes. Le passage de ces thèses par le crible de l'opinion publique a donné lieu à une certaine confrontation des points de vue entre la vision véhiculée par les diplomates français et les personnes qui avaient vu le camp.

3.3. Le « cinco de mayo » dans l'opinion publique française

Le Monde a publié dans son édition du 21-22 juillet une dépêche *AFP* sur le séjour de jeunes Européens à Cuba dans le camp « cinco de mayo⁷¹⁹. On y apprenait que deux-cents jeunes Européens étaient présents dans ce camp situé dans la province de Pinar del Río. Les participants au camp se défendaient de l'instrumentalisation qui était faite de leur séjour à Cuba par rapport à la situation de protestation massive en Europe occidentale :

« On nous parle ici-précisent-ils- de Cuba et de l'Amérique latine, de la situation révolutionnaire qui règne dans la plupart des pays sous-développés de ce continent, et il n'est question des pays industrialisés d'Europe que dans la mesure où ceux-ci peuvent faire preuve de solidarité envers le Tiers Monde ».

L'objectif de l'article était de faire une mise au point sur les activités et les caractéristiques de ce camp d'été et le ramener à sa modeste mesure. Le lendemain, le député UDR de la 8^{ème} circonscription des Hauts-de-Seine a adressé une question écrite à Michel Debré lors d'une des premières séances du gouvernement Couve de Murville à l'Assemblée Nationale :

« M. Jacques Baumel demande à M. le ministre des Affaires étrangères s'il est exact, ainsi que l'ont affirmé un certain nombre de journaux, que plusieurs centaines d'étudiants français ont été invités par les autorités cubaines à suivre des stages d'entraînement révolutionnaire et subversif dans un camp spécial situé près de La Havane. Il lui demande si, dans ce cas, le Gouvernement français ne juge pas nécessaire d'élever une protestation très sérieuse auprès du gouvernement cubain et de prendre des mesures pour interdire désormais cette inadmissible intrusion des dirigeants castristes dans les affaires intérieures françaises, au lendemain des dramatiques événements que vient de connaître la France »⁷²⁰ .

La rédaction du *Monde* s'est rendu compte de l'impact qu'avait eu la publication dans ses pages de la dépêche de l'*AFP* dans le sens d'une diabolisation des séjours à Cuba alors qu'au

⁷¹⁸ SALAZAR Ruben, « Aliens get Training in Cuba », *Los Angeles Times*, août 1968.

⁷¹⁹ « Deux cents jeunes européens dans des camps de vacances à Cuba », *Le Monde*, 21-22 juillet 1968, p. 18.

⁷²⁰ *Journal Officiel*, Année 1968, mardi 23 juillet 1968, Assemblée Nationale, Constitution du 4 Octobre 1958, 4^{ème} Législature, compte rendu intégral 13^{ème} séance, 2^{ème} séance du lundi 22 juillet 1968.

contraire, elle voulait dédramatiser l'expérience. La question écrite de Jacques Baumel à Michel Debré s'appuyait implicitement sur les « révélations » de la presse française. Le journal du soir enfonça le clou le 23 juillet en indiquant que les jeunes gens « partageraient leur temps entre le travail aux champs, des visites et des conférences documentaires sans aucune relation avec l'agitation estudiantine qui règne en Europe »⁷²¹.

La polarisation sur l'interprétation de ces voyages à Cuba est alors allée *crescendo*. L'intervention de Baumel a été jugée « délirante » par Claude Angeli⁷²². Hughes Neel, l'envoyé spécial de l'*Express*, a également signalé que le seul entraînement *guérillero* auquel il avait assisté était la semence des graines de café. Quelques jours après la question de Jacques Baumel, *Le Monde* a publié une lettre de rectification de deux jeunes Français qui revenaient du camp « cinco de mayo ». Ils étaient partis avec le premier vol du 25 juin depuis Bruxelles et faisaient partie du « Comité Vietnam National ». Jean Mendelson et Daniel Sabatier s'étaient rendus dans ce camp d'été pour « prendre contact avec la Révolution cubaine » et non pas pour « préparer la subversion dans un camp d'entraînement à la guérilla »⁷²³. Un correspondant de la rubrique du *Monde* insistait quelques semaines plus tard sur la normalité du tourisme à Cuba où on pouvait aller « sans apprendre à faire la Révolution »⁷²⁴.

Après avoir fait un long détour sur ce qu'a été l'expérience du camp « cinco de mayo » pour les jeunes Français qui y sont allés et sur l'image déformée qu'en avaient les diplomates français dans le contexte de retour à l'ordre après mai 1968, nous allons revenir à notre problématique de transport aérien. *Air Spain* a été pris dans le mouvement d'arrêt complet des vols « charter » à Cuba en 1968 à cause de pressions du gouvernement français pour faire arrêter le camp « cinco de mayo ». Comme les autorités cubaines n'étaient disposées ni à arrêter l'expérience du camp « cinco de mayo » ni à exclure les Français de l'expérience, le Quai d'Orsay a lancé une croisade pour empêcher tous les vols spéciaux entre l'Europe et Cuba.

⁷²¹ « M. Jacques Baumel s'inquiète des voyages d'étudiants français à Cuba », *Le Monde*, 23 juillet 1968, p. 4.

⁷²² ANGELI Claude, « Cuba, le blocus touristique », *Le Nouvel Observateur*, semaine du 5 au 11 août 1968.

⁷²³ « A propos des vols en groupe à Cuba », *Le Monde*, 4-5 août 1968, p. 9.

⁷²⁴ ZIMMER Christian, « On peut visiter Cuba... sans apprendre à faire la Révolution », *Le Monde*, 1-2 septembre 1968, p. 9.

4. Le Quai d'Orsay en tête de l'offensive pour faire arrêter tous les vols vers Cuba. L'OTAN à la rescousse

Le levier du transport aérien est apparu comme le principal moyen de faire cesser ces séjours. Comme on l'a vu, les protestations diplomatiques auprès des autorités cubaines contre l'existence du camp n'avaient rien donné. Il était également impossible d'interdire aux associations d'étudiants et de solidarité avec le Vietnam ou Cuba d'organiser des voyages à Cuba, qui était un pays avec qui la France avait des bons rapports. Le transport aérien, assujéti à toute une série de normes d'autorisation, pouvait donc être le moyen de maquiller administrativement la décision politique d'interdiction d'aller à Cuba. Sans moyen de transport, il n'y aurait plus de séjours à Cuba.

4.1. L'échec de la démarche de l'ambassade des États-Unis à Madrid concernant les vols d'*Air Spain*

Mais avant que l'existence du camp « cinco de mayo » ne soit connue, les vols d'*Air Spain* avaient déjà suscité l'attention de l'ambassade des États-Unis à Madrid. Comme l'avait suggéré le ministre Castiella en février 1968 quand il avait autorisé les vols d'*Air Spain* à Cuba, les diplomates des États-Unis n'allaient pas tarder à se mêler de ce contrat. Le second secrétaire de l'ambassade des États-Unis, Ronald Webb, toujours présenté par les sources espagnoles comme un agent de la CIA, a rencontré le 30 avril 1968 Luís Guillermo Perinat y Elió de la direction d'Amérique du Nord, pour traiter du projet de vol d'*Air Spain* à Cuba. Il a rappelé que l'accord secret entre l'Espagne et les États-Unis du 2 mars 1964 sur le transport de fret vers Cuba était toujours en vigueur et que seule *Iberia* pouvait faire des vols à Cuba⁷²⁵. Le marquis de Perinat et de Campo Rey lui a avoué son ignorance sur ce thème. Ronald Webb est revenu au Ministère le 2 juillet où il a été reçu par Manuel Barroso Feltrer, le secrétaire de la CIPAI, pour insister sur le danger que représentaient ces voyages et demander plus d'information sur la position espagnole⁷²⁶. Comme l'a souligné le fonctionnaire espagnol, le fait qu'*Air Spain* transporte des passagers qui n'étaient pas

⁷²⁵ Note de la direction générale d'Amérique et d'Extrême Orient, 30 avril 1968, AMAEE-R-9821-12.

⁷²⁶ Note sur la visite du second secrétaire de l'ambassade des États-Unis, Mr Webb, 4 juillet 1968, AMAEE-R-9980-15.

espagnols et que les départs n'aient eu lieu qu'occasionnellement depuis l'Espagne, laissait peu de marge au gouvernement espagnol pour intervenir. D'autre part, le fait qu'*Air Spain* n'avait pas d'activité commerciale aux États-Unis ni de matériel qui dépende d'une entité états-unienne et qu'elle ne transportait pas de marchandise à Cuba, laissait peu de marge au gouvernement des États-Unis pour faire pression. *Air Spain* semblait donc plus insaisissable qu'*Iberia*. Comme nous l'avons noté ailleurs, il semble qu'il y ait eu à partir de 1968-1969 un changement d'attitude de certains fonctionnaires du MAE sur les velléités du gouvernement des États-Unis sur le transport aérien en direction de Cuba. Cela est visible dans la boutade de Manuel Barroso qui a glissé à Ronald Webb que : « le gouvernement des États-Unis avait toujours la possibilité d'engager cette compagnie, qui volerait sûrement avec plus de plaisir aux États-Unis qu'à Cuba ».

Le fonctionnaire espagnol qui connaissait le mieux le thème de la politique des États-Unis sur les relations aériennes entre l'Espagne et Cuba était Nuño Aguirre de Cárcer, le directeur général d'Amérique du Nord. En juillet 1963, il était en train de négocier le renouvellement des pactes hispano-étatsuniens de 1953 aux États-Unis⁷²⁷. Comme en 1963, à l'été 1968, la conjoncture des négociations hispano-étatsuniennes a joué un rôle décisif sur la forme dont on a traité à Madrid les demandes de restriction des transports avec Cuba. En 1963, les diplomates espagnols avaient pensé que les négociations qui étaient de première importance éclipsaient le problème du transport de marchandises à Cuba. Résultat, après la signature de la prolongation des pactes pour cinq ans, ils avaient dû faire face au chantage à la suppression de l'aide économique-militaire avec l'amendement de la loi d'aide extérieure. En 1968, l'absence d'Aguirre de Cárcer, qui avait montré en 1967 son intransigeance sur l'organisation de vols spéciaux d'*Iberia* pour des réfugiés cubains, a donc dû servir indirectement la cause d'*Air Spain*. Les gestions de l'ambassade des États-Unis n'ont pas été plus loin que ces deux réunions de profil peu élevé. Le gouvernement des États-Unis n'a rien pu faire contre les vols d'*Air Spain* qu'il ne voyait pas d'un bon œil par rapport à sa politique cubaine. C'est de manière beaucoup plus complexe que le gouvernement français en est venu à s'intéresser aux vols d'*Air Spain*, dans le contexte des réactions négatives au camp « cinco de mayo ».

⁷²⁷ La première phase de renégociation (19 avril-26 septembre 1968) avait d'ailleurs avorté.

4.2. Le gouvernement français centralise et coordonne les renseignements sur les vols vers Cuba au niveau européen

A la suite de la réunion du 2 juillet 1968 entre Hervé Alphanand et Baudilio Castellanos, le Quai d'Orsay a décidé de lancer une initiative au niveau européen sur le problème des voyages à Cuba. En premier lieu, on souhaitait récupérer des renseignements sur les voyageurs venant et passant par différents pays alliés pour faire un bilan des mouvements entre Cuba et l'Europe en 1968. En second lieu, on voulait connaître la position des gouvernements de Belgique, d'Italie, du Royaume-Uni, du Luxembourg, du Danemark et de Suède sur la participation de leurs ressortissants aux voyages à Cuba⁷²⁸.

Le représentant de la France en Belgique a été le premier à répondre. L'ambassadeur Étienne de Crouy-Chanel rapportait que les autorités belges étaient pleinement au courant de ces voyages à Cuba car un vol venait de partir de Bruxelles. La position des autorités belges n'était pas négative sur ces voyages et il serait difficile de les faire changer d'avis⁷²⁹. Hervé Alphanand a de nouveau sollicité l'ambassadeur Crouy-Chanel sur un départ depuis Bruxelles qui aurait eu lieu le 21 juillet et un autre qui était prévu pour le 28 août. Il a voulu attirer l'attention sur le « préjudice » que de tels voyages pouvaient risquer de faire courir en fin de compte à la France dans la période actuelle. Il a cité en exemple le Luxembourg qui avait interdit tout vol de ce type depuis son territoire. A tout le moins Hervé Alphanand voulait la liste des passagers français qui reviendraient de La Havane à Bruxelles, le 23 juillet⁷³⁰. Les autorités belges étaient bien conscientes de la « nocivité » de ce trafic. C'est pourquoi le recueil et l'échange d'informations fonctionnaient bien. Tous les détails étaient en possession du Service de Documentation Extérieure et de Contre-Espionnage (SDECE). Selon l'ambassadeur, la seule forme d'intervention possible serait l'interdiction des vols depuis la Belgique. Dans ce cas, les vols pourraient être détournés vers les Pays-Bas, avec qui la collaboration était moins étroite ou vers les pays de l'Est, où il n'y avait aucun moyen de contrôle.

L'ambassadeur en Italie s'est entretenu de la question des voyages à Cuba avec le président

⁷²⁸ Télégramme n°76/80 de Jean-Daniel Jurgensen (directeur d'Amérique) à Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) transmis aux ambassadeurs de Bruxelles, Rome, Londres, Luxembourg, Copenhague et Stockholm, 3 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷²⁹ Télégramme n°652-653 d'Étienne de Crouy-Chanel (ambassadeur à Bruxelles) à Michel Debré, 4 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷³⁰ Télégramme n°190-191 d'Hervé Alphanand (secrétaire général du Quai d'Orsay) à Étienne de Crouy-Chanel (ambassadeur à Bruxelles), 22 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

de la République, Giuseppe Saragat, et son conseiller diplomatique, Francesco Malfatti. Selon ce dernier, le flot des départs semblait s'être tari et l'opération de séduction de la jeunesse italienne par Cuba avait échoué⁷³¹. Le gouvernement italien n'envisageait pas d'action diplomatique auprès du gouvernement cubain. A la suite d'une demande de survol pour un vol « charter » de la ČSA au-dessus de la France qui devait embarquer quatre-vingt-dix Italiens pour La Havane le 30 juillet, Étienne Burin des Roziers a été relancé pour vérifier l'information et sonder l'opinion du gouvernement à ce sujet⁷³². Les autorités italiennes ont confirmé l'information sur le vol en question. Les Italiens qui partaient étaient des étudiants et ouvriers qui avaient entre 20 et 25 ans. Ils étaient membres d'organisations politiques qui avaient pignon sur rue comme le Parti socialiste d'Unité Proletarienne ou le PCI mais aussi de groupes plus ou moins clandestins : trotskystes, anarchistes et castristes⁷³³.

D'après l'ambassadeur à Londres, le *Foreign Office* n'était que très peu renseigné sur les voyages d'Européens à Cuba. Il n'était même pas au courant de la participation éventuelle de sujets britanniques à ces voyages. A Londres, le gouvernement était néanmoins prêt à collaborer au niveau de l'échange d'informations sur les jeunes qui partaient des îles britanniques pour aller dans ces camps d'été. Mais ils ne pouvaient pas aller au-delà du « fichage ». Il n'y avait pas de possibilité de s'opposer à ces voyages dans la cadre de la législation britannique⁷³⁴. Dans un second temps, le *Foreign Office* a fourni un aide-mémoire à l'ambassade de France sur le sujet. D'après ce document, aucun groupe de touristes ou d'étudiants britanniques n'était parti ces dernières semaines à Cuba. Néanmoins, le gouvernement avait autorisé un vol « charter » de la ČSA qui partirait de Londres pour aller à La Havane. Il pensait que ce camp de vacances (il s'agissait du « cinco de mayo ») où devaient aller les étudiants anglais n'était pas un camp d'entraînement à la guérilla mais un camp agricole tel que cela avait été planifié pendant le Congrès de La Havane⁷³⁵.

Le Ministère royal danois des Affaires étrangères était au courant du départ de deux-cents Danois à Cuba en 1968. Les voyages auraient été organisés par deux militants d'extrême-gauche connus des services de renseignement parce qu'ils s'étaient déjà illustrés dans l'organisation de

⁷³¹ Télégramme n°1494-1495 d'Étienne Burin des Roziers (ambassadeur à Rome) à Michel Debré, 6 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷³² Note verbale n°27/310 de l'ambassade de République socialiste de Tchécoslovaquie à la direction des affaires économiques et financières, 18 juillet 1968 et télégramme n°454 d'Hervé Alphan (secrétaire général du Quai d'Orsay) à Étienne Burin des Roziers (ambassadeur à Rome), 20 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷³³ Télégramme n°1628-1631 d'Étienne Burin des Roziers (ambassadeur à Rome) à Michel Debré, 26 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷³⁴ Télégramme n°3548/50 de Jean-Paul Anglès (ambassade à Rome) à Michel Debré, 10 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷³⁵ Télégramme n°3820/22 de Gérard André (premier conseiller de l'ambassade à Londres) à Michel Debré, 29 juillet 1968 et aide-mémoire remis par le *Foreign Office* à l'ambassade de France en Grande-Bretagne, AMAEF-Cuba-55.

manifestations anti-américaines et anti-grecques à Copenhague. Mais le gouvernement danois n'envisageait pas de restreindre les voyages des jeunes Danois à Cuba ni de faire une démarche auprès de l'ambassade de Cuba sur cette question. Les autorités danoises étaient « apparemment disposées à communiquer les renseignements éventuels qu'elles pourraient recueillir à ce sujet »⁷³⁶.

Les services de renseignement luxembourgeois avaient les mêmes renseignements sur les voyages à Cuba que leurs homologues français et belges, avec qui ils collaboraient. Trois ou quatre jeunes Luxembourgeois seraient partis à Cuba via *Loisirs et Vacances de la Jeunesse*. Les événements de mai en France avaient poussé les autorités du Grand-Duché à renforcer la surveillance de la circulation aérienne. Le gouvernement avait refusé une demande de vol à la ČSA alors qu'il en avait autorisé trois en 1967. Mais les interlocuteurs de l'ambassadeur étaient unanimes pour dire que le gouvernement n'avait pas l'intention de décourager les départs de jeunes Luxembourgeois à Cuba. Même s'il l'avait voulu le risque était trop grand que l'opposition de gauche alerte l'opinion sur de telles mesures qui ne pouvaient être qu'impopulaires⁷³⁷.

La démarche de l'ambassadeur en Suède n'a pas eu trop d'échos. La direction d'Europe du ministère suédois des Affaires étrangères avouait ne pas avoir de renseignement sur ces voyages. Mais à Stockholm, on promettait de demander plus d'information à l'ambassadeur à Mexico, accrédité à La Havane et à la direction générale de la sécurité. Une fois les renseignements collectés, l'affaire pourrait être traitée au niveau gouvernemental mais il serait difficile de s'opposer aux départs pour Cuba. Le gouvernement suédois attendrait certainement d'observer l'attitude des autres pays avant d'exprimer son opinion. Néanmoins la presse s'était déjà emparée du thème. Un article du *Göteborg Handels-Och Sjöfartstiding* avait parlé du départ de cent-soixante Suédois vers Cuba dans le cadre d'association de solidarité avec le Vietnam et d'amitié Suède-Cuba⁷³⁸.

La phase de consultation par les diplomates français faisait apparaître un accord pour l'échange des données sur les voyageurs français qui allaient à Cuba. Mais il y avait une réticence à limiter ces voyages d'une quelconque façon en l'absence de position commune au niveau européen.

⁷³⁶ Télégramme n°417-418 de Pierre Sebillieu (ambassadeur à Copenhague) à Michel Debré, 10 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷³⁷ Télégramme n°34 de Jacques-Émile Paris (ambassadeur au Luxembourg) à Michel Debré, 12 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷³⁸ Télégramme du général André Puget (ambassadeur à Stockholm) à Michel Debré, 24 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

4.3. Les vols vers Cuba à l'ordre du jour des réunions de l'OTAN

La solution extrême envisagée par l'ambassadeur français à Bruxelles de trouver « des moyens pour empêcher ou sanctionner ces voyages **en France** »⁷³⁹ n'a pas été retenue. Il ne fallait pas que l'interdiction des départs apparaisse aussi clairement comme une atteinte à la liberté de circulation. Après cette phase de consultation bilatérale, le Quai d'Orsay n'avait pas obtenu de solution satisfaisante pour empêcher les vols à Cuba. Toutefois, il ressortait de ces conversations que certains gouvernements amis seraient prêts à agir dans ce sens si une tendance générale des pays européens se dégageait pour refuser les autorisations de décollage vers La Havane. Le Quai d'Orsay plaidait pour l'adoption d'une « attitude ferme et coordonnée » qui permettrait d'arrêter des mesures efficaces pour en finir avec les vols vers Cuba. C'est alors que l'Organisation du Traité de l'Atlantique du Nord (OTAN) est apparue comme le forum idéal pour mener à bien ces échanges. Le président de Gaulle avait fait sortir la France de l'organisation militaire intégrée de cette alliance. Mais la France siégeait toujours dans les autres organes consultatifs et exécutifs. C'est l'ambassadeur de France à Bruxelles qui avait suggéré d'évoquer les séjours à Cuba dans les instances de l'OTAN. Finalement ce n'est pas le représentant français mais celui de la Belgique qui a posé le problème du voyage des jeunes Européens à Cuba lors de la réunion du conseil de l'OTAN du 24 juillet 1968.

Le représentant des Pays-Bas a été particulièrement réceptif à l'interpellation. Il a affirmé que son gouvernement recevait de plus en plus de demandes d'autorisation de vol pour Cuba. Les autorités d'aviation civile néerlandaises y répondaient favorablement mais il voulait savoir ce que faisaient les autres pays et s'ils les refusaient, pour quels motifs le faisaient-ils. Devant la tournure de la discussion, le secrétaire général de l'OTAN, l'italien Manlio Brosio, a demandé au comité politique de l'OTAN de se saisir de cette question pour l'examiner le lendemain. Le représentant français, Roger Seydoux, a insisté sur la grande discrétion dans laquelle il fallait maintenir cette consultation⁷⁴⁰. Nous pouvons également noter qu'*Air Spain* a été citée pour la première fois lors de cette réunion comme étant une des compagnies qui faisaient des vols à Cuba.

⁷³⁹ Télégramme n°747-749 d'Étienne de Crouy-Chanel (ambassadeur à Bruxelles) à Michel Debré, 24 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55. Souligné par nous

⁷⁴⁰ Télégramme de Roger Seydoux (représentant permanent de la France au conseil de l'OTAN) à Michel Debré, 24 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

Le jour même de cette réunion, le gouvernement néerlandais a refusé pour la première fois en 1968 les droits de décollage à un vol vers Cuba. La compagnie suisse *Air Safari Airways* devait transporter un groupe de jeunes qui avaient le profil des hôtes du camp « cinco de mayo »⁷⁴¹ mais le vol du 24 juillet a été annulé. D'après l'ambassadeur d'Espagne à La Haye, c'est un groupe de cent-vingt jeunes Européens (cinquante Hollandais, vingt-cinq Français, vingt-cinq Belges et vingt Italiens) qui ont passé cinquante heures dans l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol après qu'on a interdit le décollage de leur avion pour gagner La Havane⁷⁴². Selon la version officielle, la compagnie aurait dû rompre son contrat à cause de difficultés administratives. L'autorisation de décollage a bien été retirée. Mais l'origine de cette décision se trouvait dans la réunion du conseil de l'OTAN. La seule évocation du thème des vols affrétés vers Cuba avait fait revenir le gouvernement des Pays-Bas sur sa politique en la matière. Les étudiants ont pris contact avec d'autres compagnies aériennes comme *KLM*, *British United*, *ČSA*, et *Aeroflot* pour trouver un arrangement de dernière minute pour partir à Cuba. Aucune solution de rechange n'a pu être trouvée. Les vacanciers frustrés se sont donc plaints qu'aucune compagnie n'acceptait de les faire voyager à Cuba. Ce n'était qu'une face du problème. On savait déjà qu'il était difficile de trouver des transporteurs pour Cuba. Mais à partir du 24 juillet, il allait devenir impossible de partir vers Cuba depuis un point d'Europe de l'Ouest, autrement que par les lignes régulières de Madrid dont les prix dépassaient le budget du public des vols « charter ». Le 29 juillet, les étudiants du vol annulé étaient toujours dans les rues d'Amsterdam où ils distribuaient des tracts contre la pression politique et économique des États-Unis et des pays occidentaux qui voulaient éviter que la jeunesse européenne n'observe la révolution cubaine⁷⁴³.

Les échanges de vue multilatéraux lancés par le Quai d'Orsay commençaient donc à porter leurs fruits. Le gouvernement de La Haye refuserait dorénavant les vols à destination de Cuba depuis son territoire. Au conseil de l'OTAN, on a arrêté une réunion du comité politique consacrée uniquement au problème des vols affrétés à destination de Cuba pour le 6 août 1968. L'ordre du jour a été fixé en cinq points comme suit :

- « 1. Échanger des informations sur les vols qui ont eu lieu récemment vers Cuba au départ des pays membres de l'alliance (date du vol, organisme affréteur, nombre et qualité des passagers, renseignement sur la compagnie aérienne utilisée, date et lieu de retour, ainsi que des renseignements sur les autorisations exigées pour des vols de ce genre).
2. Échanger les points de vue des différents gouvernements sur ces vols.
3. Évaluer les possibilités d'empêcher de tels vols d'avoir lieu par voie juridique ou

⁷⁴¹ Note de la direction des affaires politiques à la direction d'Amérique, 24 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷⁴² Dépêche n°300 d'Ángel Sanz-Briz (ambassadeur d'Espagne à La Haye) à Fernando María Castiella, 31 juillet 1968, AMAEE-R-9435-20 et *Le Monde*, 27 juillet 1968, p. 3

⁷⁴³ Télégramme de Christian Jacquin de Margerie (ambassadeur à La Haye) à Michel Debré, 30 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

administrative ainsi que les arguments qui peuvent être invoqués pour refuser les autorisations demandées.

4. Étudier les règlements internationaux sur les vols charter (affrétés). Savoir si les compagnies qui ne sont pas membres de la IATA sont assujetties aux règlements de l'association.

5. Si les gouvernements arrivaient à se mettre d'accord pour rejeter les demandes d'autorisation, pourrait-on tourner ce refus pour des motifs commerciaux ? »⁷⁴⁴

Les objectifs de la réunion étaient donc de dégager une solution collective efficace pour faire arrêter les vols « charter » vers Cuba en invoquant n'importe quel alibi légal qui puisse couvrir le fondement politique de cette décision.

En attendant, le gouvernement des Pays-Bas avait déjà choisi de supprimer les autorisations de vol pourtant déjà accordées. Le gouvernement français est également revenu sur les huit autorisations de vol données à *Air Spain* depuis Bâle-Mulhouse. Le Quai d'Orsay a donc reconsidéré sa position sur les vols à destination de Cuba qui avaient été accordés avec parcimonie en mai-juin 1968. Le 26 juillet, le gouvernement français a pris les dispositions nécessaires pour que les autorisations portant sur les trois derniers vols soient annulées par l'intermédiaire de son ministre des Transports⁷⁴⁵. Les diplomates avaient conscience de la démesure de la mesure qui touchait les vacanciers de *Loisirs et Vacances de la Jeunesse*. Il n'avait jamais été prouvé que les voyageurs transportés par *Air Spain* soient allés au camp « cinco de mayo ». Si cela avait été le cas, cela s'était fait dans une infime mesure pour pallier les autres annulations de vol⁷⁴⁶. Mais la solution choisie par Paris était d'empêcher tous les déplacements à Cuba depuis les pays d'Europe occidentale pour que le camp se vide. Dans un brouillon de réponse à la question de Jacques Baumel rédigé par une plume du Quai d'Orsay, on pouvait lire : « Il est possible que des touristes de bonne foi aient été victimes de cette décision mais un tel état de choses ne pouvait être toléré (...) Cette attitude a d'ailleurs été partagée par d'autres pays occidentaux »⁷⁴⁷. Cette mention n'a pas été retenue dans la version finale approuvée par Hervé Alphand. N'y figure pas non plus le passage sur les mesures prises « pour s'opposer à ces voyages de jeunes ». Il avait l'inconvénient de dévoiler avec trop de franchise l'objectif réel de la diplomatie française concernant Cuba à l'été 1968.

⁷⁴⁴ Télégramme de Jacques Schricke (représentant permanent adjoint de la France au conseil de l'OTAN) à Michel Debré, n°1095-1096, 26 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷⁴⁵ Télégramme n°158 d'Hervé Alphand (secrétaire général du Quai d'Orsay) à Étienne de Crouy-Chanel (ambassadeur à Bruxelles) 26 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷⁴⁶ L'ambassadeur à La Havane a rapporté que le délégué de *Cététour* à Cuba, M.Esparza expliquait n'avoir acheminé que douze Suédois au camp « cinco de mayo ». Il s'agissait de clients d'*Airtour* de M. Bamberger. Télégramme n°295/297 d'Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) à Michel Debré, 3 août 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷⁴⁷ Premier brouillon de réponse à la question écrite posée par Jacques Baumel à Michel Debré, le 22 juillet 1968, 8 août 1968, AMAEF-Cuba-55.

4.4. L'Espagne prise à part. La fin annoncée des vols d'*Air Spain*

Le gouvernement de Madrid était resté hors de portée du mouvement de suspension des vols à Cuba initié par le Quai d'Orsay car le régime de Franco ne faisait pas partie de l'OTAN. Les diplomates français étaient au courant depuis longtemps qu'*Air Spain* faisait des vols à Cuba mais ils ont appris tardivement que la compagnie réalisait des vols depuis le territoire espagnol. Le consul de France à Barcelone a ainsi alerté ses supérieurs sur les mouvements d'avions d'*Air Spain* dans la capitale catalane qui concernaient des groupes de touristes français de *Loisirs et Vacances de la Jeunesse*⁷⁴⁸. Hervé Alphanand a alors demandé à l'ambassade à Madrid de faire part du point de vue français aux autorités espagnoles et de demander quelles mesures elles pouvaient prendre pour répondre à ces préoccupations. Les autorisations accordées par le gouvernement espagnol réduisaient sensiblement les efforts de la diplomatie française pour arrêter tous les vols vers Cuba depuis l'Europe⁷⁴⁹. Le MAE a accepté d'empêcher l'avion d'*Air Spain* qui devait partir de Mulhouse le 30 juillet 1968 de partir de Barcelone. Le Quai d'Orsay s'est donc félicité de la conduite de Madrid qui allait juste autoriser *Air Spain* à faire partir ses avions à vide vers Cuba pour récupérer les touristes en attente de retour⁷⁵⁰. Mais comme on le sait, l'avion d'*Air Spain* a finalement été autorisé de manière exceptionnelle à partir de Prague le 31 juillet où il a pris des passagers pour La Havane. A la suite de ce vol, l'ambassade de France à Madrid a sollicité une entrevue d'urgence auprès du MAE⁷⁵¹. Pierre Cornée, plus haut représentant français à Madrid en l'absence de l'ambassadeur, a exprimé le point de vue de son gouvernement qui :

« Sollicite qu'on lui fournisse, si c'est possible, les noms des passagers qui voyagent de Prague à La Havane et demande quel est le point de vue du gouvernement espagnol sur les vols « charter », puisque il a été vérifié que la compagnie espagnole poursuit le transport de passagers dont les desseins révolutionnaires et les intentions de perturber l'ordre en Europe sont évidents »⁷⁵².

D'après le compte-rendu de Pierre Cornée, Ramón Sedó aurait exprimé sa sympathie pour cette démarche car « l'agitation universitaire » avait aussi touché l'Espagne. Le bras droit du

⁷⁴⁸ Télégramme n°59 d'Henry Chassaing de Bourdeille (consul à Barcelone) à Robert Barbara de Labelotterie de Boissésou (ambassadeur à Madrid), 24 juillet 1968, transmis à direction d'Amérique le 27 juillet, AMAEF-Cuba-55.

⁷⁴⁹ Télégramme n°343 d'Hervé Alphanand (secrétaire général du Quai d'Orsay) à Robert Barbara de Labelotterie de Boissésou (ambassadeur de France à Madrid), 29 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷⁵⁰ Note pour Michel Debré, fin juillet-début août 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷⁵¹ Note sur la gestion de l'ambassade de France sur les vols « charter » d'*Air Spain* pour Ramón Sedó (sous-secrétaire de politique étrangère), 9 août 1968 et note sur les vols « charter » d'*Air Spain* à Cuba pour Fernando María Castiella, 9 août 1968, AMAEE-R-9821-12.

⁷⁵² Note de Ramón Sedó (sous-secrétaire de politique étrangère) pour Fernando María Castiella, 7 août 1968, AMAEE-R-9434-135.

ministre Castiella allait faire en sorte que les autorités françaises aient accès aux données des passagers d'*Air Spain*. Il a aussi rappelé que les autorisations de décollage depuis l'Espagne avaient été suspendues mais n'a rien dit de l'autorisation qui avait été donnée pour aller à Prague, puisque la décision avait été prise en son absence. Il a ainsi laissé entendre que le MAE ne pouvait rien y faire même si ce sujet était susceptible d'être évoqué en conseil des Ministres⁷⁵³. Nous savons pourtant que le Ministère de l'Air avait bien consulté le MAE pour autoriser le vol depuis Prague.

Les diplomates espagnols ont été surpris d'apprendre que les difficultés rencontrées par *Air Spain* au Luxembourg et en Belgique étaient dues à des actions de la diplomatie française auprès de ces gouvernements⁷⁵⁴. Pierre Cornée avait exagéré l'ampleur des actions françaises. Les problèmes d'*Air Spain* pour trouver des aéroports avaient démarré bien avant début juillet, le moment où la France avait commencé à multilatéraliser ses préoccupations sur les vols à Cuba. Les difficultés pour obtenir des autorisations relevaient des critères intérieurs des différents pays. Mais les diplomates espagnols avaient une vision déformée des problèmes qu'avait rencontrés *Air Spain* en mai-juin 1968. Ils pensaient en effet que c'était la paralysation des aéroports français à cause des grèves de mai 1968 qui avait incité *Air Spain* à utiliser l'aéroport de Barcelone⁷⁵⁵.

On a finalement donné des consignes à *Air Spain* pour voler à vide vers Cuba sans doute encore depuis Prague pour aller chercher ses clients. Nous ne savons pas combien de vols de ce type ont eu lieu. Le dernier de cette série a été celui du 23 août : le fameux vol qui n'a pas pu atterrir à Prague et qui est arrivé à Saragosse.

⁷⁵³ Télégramme n°666-671 de Robert Barbara de Labelotterie de Boisséson (ambassadeur à Madrid) à Michel Debré, 7 août 1968, AMAEF-Cuba- 55.

⁷⁵⁴ Note pour Fernando María Castiella, 8 août 1968, AMAEE-R-9821-12.

⁷⁵⁵ Télégramme n°666-671 de Robert Barbara de Labelotterie de Boisséson (ambassadeur à Madrid) à Michel Debré, 7 août 1968, AMAEF-Cuba-55 et note pour Fernando María Castiella, 8 août 1968, AMAEE-R-9821-12.

4.5. Un bilan des vols et des séjours à Cuba à l'OTAN

La réunion du 6 août au comité politique de l'OTAN n'a finalement été qu'une formalité pour constater que les pays de l'Alliance atlantique avaient réussi à bloquer en partie les vols vers Cuba⁷⁵⁶. Après avoir annulé le vol de la *Safari Airways*, les autorités néerlandaises n'avaient pas reçu d'autre demande. Le gouvernement belge avait encore deux demandes en attente pour la *Lloyd* pour des vols en août, qui n'auraient finalement pas lieu. Depuis le 8 mai, les autorités de Bruxelles n'autorisaient plus de vol de ce type. Le gouvernement belge faisait partie du groupe des gouvernements des pays de l'OTAN qui estimait qu'il pouvait agir de façon discrétionnaire sur les autorisations de vol « charter » et les refuser à son gré sans motiver ses décisions. Le conseil des ministres du Luxembourg a pris une décision de principe de ne pas autoriser les vols affrétés pour Cuba alors que plusieurs demandes avaient été faites après la décision similaire du gouvernement des Pays-Bas. Cette décision a donné lieu à des commentaires défavorables dans les journaux qui ont publié les lettres ouvertes des associations d'étudiants qui se sont vus refuser le départ vers La Havane⁷⁵⁷. Le vol de la ČSA entre Milan et La Havane a été annulé sans raison et une partie des voyageurs italiens sont partis prendre l'avion d'*Air Spain* à Prague⁷⁵⁸. Le gouvernement italien n'a pas reçu d'autre demande et ne voyait pas de raison de refuser les demandes de vols affrétés vers Cuba mais pourrait essayer de les décourager au maximum dans le futur si ses alliés l'estimaient nécessaire. Le gouvernement du Royaume-Uni avait refusé sept vols (trois en juillet et quatre en août) qui avaient été demandés par le Comité Vietnam National français pour la ČSA. Mais il avait permis à un autre avion de la ČSA de venir chercher des étudiants anglais à Londres le 22 juillet pour la même destination. Ils étaient revenus en Angleterre par le même moyen de transport, le 3 septembre⁷⁵⁹. Le *Foreign Office* n'avait pas été préoccupé comme le Quai d'Orsay du séjour de ses jeunes ressortissants à Cuba. Le refus anglais des vols vers Cuba était une forme d'égard envers le gouvernement français. On ne souhaitait pas permettre à des groupes d'étudiants français de partir à Cuba depuis le Royaume-Uni alors que ces voyages étaient mal vus à Paris.

⁷⁵⁶ Télégramme n°1109/1113 de Jacques Schricke (représentant permanent adjoint de la France au conseil de l'OTAN) à Michel Debré, 6 août 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷⁵⁷ Télégramme n°40 de Jacques-Émile Paris (ambassadeur au Luxembourg) à Michel Debré, 8 août 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷⁵⁸ Télégramme n°1713 d'Emmanuel d'Harcourt (ministre conseiller de l'ambassade à Rome) à Michel Debré, 8 août 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷⁵⁹ Ce sont les vols qu'a empruntés Christopher Hitchens, hôte du camp « cinco de mayo » qui s'est rendu à Prague à son retour en Europe via le vol de la ČSA. Voir : HITCHENS Christopher, « La Habana versus Praga », *Hitch-22: memorias*, Barcelone, Debate, 2011, pp. 139-156.

A l'heure des bilans au sein du comité politique de l'OTAN, on a remarqué que le nombre de séjours à Cuba en 1968 avait baissé par rapport à 1967. C'était la conséquence des mesures de chaque gouvernement pour refuser les départs vers Cuba⁷⁶⁰. Après la bataille, alors que certains gouvernements avaient agi par mimétisme dans le sillage du gouvernement de Paris, de nombreux pays ont questionné les raisons de ces restrictions et leur mise en œuvre. Pour les gouvernements du Royaume-Uni, d'Italie, des Pays-Bas et de Belgique, il semblerait que les séjours au camp « cinco de mayo » n'avaient rien eu de subversif. Après avoir réfléchi, les gouvernements danois, hollandais, canadien et norvégien pensaient ne pas pouvoir adopter des mesures pour empêcher des vols « charter » depuis leurs territoires si les conditions techniques étaient remplies. C'est pourtant ce que le gouvernement des Pays-Bas avait fait en annulant le vol du 24 juillet depuis Amsterdam. Le Royaume-Uni et l'Allemagne⁷⁶¹ avaient des législations et des règlements propres qui variaient selon les cas. Le gouvernement belge et le gouvernement français étaient donc en minorité à penser que « les gouvernements sont entièrement libres de refuser les demandes sans avoir à motiver leur refus »⁷⁶².

4.6. L'opinion publique contre les restrictions des voyages à Cuba : l'heure des responsabilités

A partir de la fin juillet 1968, de nombreux particuliers et associations, concernés ou non par les vols annulés, ont exprimé leur indignation devant les restrictions dans la libre circulation des personnes vers Cuba. Ils attribuaient tous les interdictions de ces vols aux pressions du gouvernement des États-Unis.

Nous pouvons signaler la lettre du jeune Hubert Roy qui a exprimé la surprise et la déception qu'il avait ressenties quand il avait appris que le séjour qu'il avait projeté et préparé depuis des mois à Cuba n'allait pas avoir lieu parce que le Quai d'Orsay avait rendu impossible tous les départs vers l'île « pour répondre à Jacques Baumel » et à la « demande du gouvernement des

⁷⁶⁰ Dépêche n°451 de Jacques Schricke (représentant permanent adjoint de la France au conseil de l'OTAN) à Michel Debré, 17 décembre 1968 et rapport de Frank Eusebio Maestroni (président du comité politique de l'OTAN), 11 février 1969, AMAEF-Cuba-76.

⁷⁶¹ Richard Thomas (représentation du Royaume-Uni à l'OTAN) à Frank Eusebio Maestroni (président du comité politique de l'OTAN), 7 août 1968 et Heinz Dröge (représentation de la RFA à l'OTAN) à Frank Eusebio Maestroni, 8 août 1968, AMAEF-Cuba-55.

⁷⁶² Augustin Jordan (chef du service des affaires générales et transports internationaux à la direction des affaires économiques et financières) à Roger Seydoux (représentant permanent de la France au conseil de l'OTAN), 30 juillet 1968, AMAEF-Cuba-55.

États-Unis »⁷⁶³. Pour se persuader que la France était une « démocratie », il s'était rendu au Quai d'Orsay où personne n'avait pu lui donner de réponse. Il s'est donc adressé à son député de Charente, l'ancien président du Conseil Félix Gaillard, pour avoir des éclaircissements. Michel Debré a pris le soin de signer une lettre de réponse où il a simplement rappelé la réponse qui avait été donnée à Jacques Baumel. Comme Hubert Roy, tous les jeunes qui n'ont pas pu partir à Cuba ont spontanément incriminé les États-Unis. *Le Monde* a publié une lettre qu'a envoyée l'*Uniclub* à quatre-vingts étudiants qui devaient partir à Cuba les 22 juillet et 12 août :

« Par suite de pressions américaines sur les gouvernements des pays d'où devaient partir nos vols sur Cuba, lesdits gouvernements ont annulé les autorisations de décollage données à la compagnie aérienne qui devait assurer le transport. De ce fait nous sommes amenés à annuler purement et simplement les voyages prévus à Cuba »⁷⁶⁴.

Dans le journal du soir, Daniel Sabatier et Jean Mendelson, les deux jeunes qui venaient de rentrer du camp « cinco de mayo » ont renversé les propos de Jacques Baumel pour dénoncer « l'inadmissible intrusion du gouvernement américain dans les pays d'Europe occidentale »⁷⁶⁵. Les étudiants européens bloqués à l'aéroport d'Amsterdam après la suspension de leur vol par le gouvernement hollandais imputaient également leur situation aux « pressions américaines ». Bernard Gouy, avocat à la cour d'appel de Lyon et lecteur du *Monde*, déplorait que la France ait emboîté le pas aux souhaits des États-Unis après l'Espagne qui l'avaient fait « au mépris de l'hispanité » et après les Pays-Bas qui s'honoraient pourtant d'être « parmi les plus grands voituriers du monde »⁷⁶⁶. Les déboires des jeunes Français qui ont été privés de vacances à l'été 1968 ont eu des échos jusqu'à Santiago du Chili, dans la revue *Punto Final*, proche des idées du *Movimiento de Izquierda Revolucionaria* (MIR). Loin de France, dans une presse avant tout anti-impérialiste, on voyait la main du Département d'État ou de la CIA dans l'interdiction des vols à Cuba depuis la France. Cela paraissait d'autant moins compréhensible que le général de Gaulle était connu en Amérique latine pour ses positions indépendantes de Washington. On y regrettait que le gouvernement français ait cédé au « chantage » des États-Unis⁷⁶⁷.

Or, si les interventions du Département d'État à d'autres reprises pour limiter le transport de personnes vers Cuba sont prouvées, dans les circonstances spéciales de mai 1968, c'est surtout le Quai d'Orsay qui avait mis en place des restrictions des voyages à Cuba, non pas dans le cadre d'une politique « impérialiste » mais comme une mesure extérieure de police intérieure.

⁷⁶³ Michel Debré à Félix Gaillard, 25 novembre 1968, Félix Gaillard à Michel Debré, 19 août 1968 et Hubert Roy à Félix Gaillard, août 1968, AMAEF-Cuba-55 et 76.

⁷⁶⁴ « Une association d'étudiants doit annuler ses voyages à Cuba », *Le Monde*, 27 juillet 1968, p. 3.

⁷⁶⁵ « A propos des vols en groupe à Cuba », *Le Monde*, 4-5 août 1968, p. 9.

⁷⁶⁶ « L'interdiction des vols vers La Havane », *Le Monde*, 1-2 septembre 1968, p. 9.

⁷⁶⁷ « Chantage. EEUU intervient en Europa », *Punto Final*, mardi 27 août 1968, año III, n°62, p. 16.

Ils étaient beaucoup moins nombreux, ceux qui, prenant acte de la responsabilité des autorités françaises, se sont plutôt interrogés sur ce qu'il allait devenir des voyages à Cuba à l'avenir. Le président de l'association « France-Cuba » a adressé un courrier au premier ministre Couve de Murville pour exprimer la déception de nombreux membres de son association qui n'avaient pas pu se rendre à Cuba. Il a surtout déploré le coup dur pour l'amitié franco-cubaine que ces suspensions de vols avaient représenté. Sa préoccupation principale concernait les voyages des Français qui voudraient aller à Cuba en 1969⁷⁶⁸. Pierre Cohen, un professionnel du tourisme, a mis en avant d'une façon un peu idéaliste les dangers de la criminalisation latente du tourisme que supposaient les mesures du gouvernement de Paris :

« L'Année 1967 avait été proclamée « Année mondiale du tourisme » par les Nations Unies et le tourisme était considéré comme « le passeport pour la paix ». En 1968, tout est oublié, et sous des prétextes politiques, on interdit à des milliers de touristes français de se rendre dans un pays qu'ils avaient choisi pour leurs vacances »⁷⁶⁹.

Après une nouvelle série de détours pour replacer la suspension des vols d'*Air Spain* dans la tendance générale d'annulation des vols vers Cuba, nous allons revenir un temps sur la suite des opérations envisagées par *Air Spain* à Cuba puis sur la situation des vols « charter » vers Cuba en 1969 pour les comparer avec ceux de 1968.

⁷⁶⁸ Lettre du président de « France-Cuba » à Maurice Couve de Murville, 8 novembre 1968, AMAEF-Cuba-76.

⁷⁶⁹ « A propos des vols en groupe à Cuba », *Le Monde*, 4-5 août 1968, p. 9.

5. Des langoustes et des hommes à Cuba (hiver 1968-été 1969)

5.1. Pas de langouste pour *Air Spain*. L'accord du 2 mars 1964 invoqué

Le vice-président d'*Air Spain* a demandé au ministre Castiella et au sous-secrétaire de l'aviation civile l'autorisation pour un vol de transport de fruits de mer entre La Havane, Las Palmas de Gran Canaria et Barcelone en novembre 1968⁷⁷⁰. Sa manière de procéder indiquait une modification des pratiques de la compagnie après l'échec des vols touristiques à Cuba quelques semaines auparavant. Nous rappelons que pour préparer des vols touristiques à Cuba à partir de février 1968, *Air Spain* avait seulement traité directement avec le Ministère de l'Air. C'était le signe que la direction de la compagnie avait compris que les vols à Cuba posaient un problème politico-diplomatique et qu'il fallait faire les démarches auprès du Ministère des Affaires étrangères pour maximiser ses chances de réussite. Le militaire espagnol est revenu sur l'annulation des contrats vers Cuba. Selon lui, ils avaient dû les interrompre « sur les pressions du Département d'État ». Il avait déjà évoqué ce manque à gagner d'un million et demi de dollars à Fernando María Castiella lors d'une partie de chasse chez le comte de Mayalde⁷⁷¹. Avant les événements de mai 1968 et la décision française d'empêcher tous les vols vers Cuba, l'ambassade des États-Unis à Madrid était intervenue auprès du MAE (mais peut-être aussi d'*Air Spain*) pour décourager les vols. Mais ce ne sont pas ces pressions qui ont entraîné l'arrêt des vols. Il est donc très étonnant de trouver sous la plume du dirigeant d'*Air Spain*, une mention d'une réunion avec M. Joy, le second attaché aérien de l'ambassade des États-Unis à Madrid et Ronald Webb, le second secrétaire, au cours de laquelle les diplomates auraient indiqué qu'ils essaieraient de « compenser le préjudice économique qu'ils nous avaient causé en rendant difficiles nos vols pas seulement en Espagne mais partout où on l'a essayé ». La réunion est peut-être authentique mais de telles déclarations qui responsabilisent à tort le Département d'État sont improbables. M. Uriarte précisait d'ailleurs que l'ambassade des États-Unis n'avait pas donné suite à ce supposé engagement. Pourquoi présenter les choses de cette façon-là ? L'objectif de la lettre était d'obtenir un contrat de plusieurs vols pour transporter des

⁷⁷⁰ José Luís Uriarte Rejo (vice-président d'*Air Spain*) à Fernando María Castiella, 14 novembre 1968, AMAEE-R-9980-15.

⁷⁷¹ José María de la Blanca Finat y Escrivá de Romaní, ancien ambassadeur d'Espagne dans l'Allemagne nazie (1940-1942), directeur de la Sécurité du ministère de l'Intérieur puis gouverneur civil et maire de Madrid (1952-1965).

langoustes depuis Cuba vers l'Europe⁷⁷². Or le principal obstacle à ce contrat était l'opposition de principe du Département d'État au transport de marchandises dans des avions espagnols. Il fallait donc montrer au MAE que le gouvernement des États-Unis était bien disposé envers *Air Spain*.

Nuño Aguirre de Cárcer était rentré des États-Unis après l'échec de la première session de négociations pour la rénovation des accords militaires et économiques entre l'Espagne et les États-Unis. Nous avons vu qu'en son absence, ses collègues du MAE n'avaient fait que peu de cas des demandes du secrétaire de l'ambassade des États-Unis pour décourager les vols touristiques à Cuba. Cette fois-ci, c'est lui qui s'est saisi de la demande d'*Air Spain* sur les vols de langouste. Comme attendu, il a fait preuve de nettement plus de fermeté. Sa position a consisté à rappeler la teneur de l'accord secret du 2 mars 1964 sur le transport de marchandises à Cuba sous pavillon espagnol. Il stipulait que les avions d'*Iberia* ne transporteraient pas de marchandises à Cuba. Son interprétation était que ce qui valait pour *Iberia* devait valoir *a fortiori* pour une autre compagnie aérienne comme *Air Spain*, créée après 1964. Il a ainsi écrit qu'il existait un « entendement tacite entre l'Espagne et les États-Unis que les seules communications entre notre pays et Cuba se feraient par *Iberia* »⁷⁷³. Qu'on entende l'Espagne en référence au « territoire espagnol » ou aux « entreprises espagnoles de transport aérien », cet entendement tacite n'avait pas été respecté avec le contrat des vols d'*Air Spain* de l'été 1968, puisqu'une compagnie espagnole avait fait des vols à Cuba, parfois à partir du territoire espagnol. L'accord du 2 mars 1964, qui avait été ignoré par le directeur adjoint de la direction d'Amérique du Nord quand l'ambassade des États-Unis l'avait rappelé, était toujours en vigueur et toujours susceptible d'interprétations variées. Alors qu'il n'avait été que partiellement appliqué depuis 1964 et qu'il pouvait être interprété dans un sens très restrictif, un diplomate espagnol l'a mis sur la table avant même le Département d'État pour refuser un vol de langoustes entre La Havane et Barcelone.

Le transport de marchandises, même si ce n'était que des langoustes, était le domaine du transport avec Cuba sur lequel avait le plus de prise le Département d'État. Le texte du 2 mars 1964 qui offrait déjà de multiples interprétations par sa rédaction lacunaire et imprécise était devenu encore plus confus avec le développement des entreprises « charter » espagnoles qui étaient nées à côté d'*Iberia*. Mais il a été invoqué en 1968 pour refuser des demandes de transport d'exportations

⁷⁷² *Air Spain* avait également fait des demandes d'atterrissage pour ces cargaisons de langoustes en France. Elles avaient été appuyées par l'ambassadeur de France à La Havane. Après le refus du MAE pour ces vols de marchandises depuis Cuba par une entreprise espagnole, le projet des vols vers l'Hexagone a aussi été abandonné. Voir télégramme n°379 d'Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) à Michel Debré, 30 novembre 1968 et télégramme n°3 d'Augustin Jordan (chef du service des affaires générales et transports internationaux à la direction des affaires économiques et financières) à Henry Bayle (ambassadeur à La Havane), 9 janvier 1969, AMAEF-Cuba-76.

⁷⁷³ Nuño Aguirre de Cárcer (directeur général d'Amérique du Nord) à Fernando María Castiella, 19 novembre 1968, AMAEE-R-9980-15.

cubaines par des avions espagnols.

5.2. Les voyages de *Loisirs et Vacances de la Jeunesse* à Cuba en 1969 par Madrid et la *Cubana de Aviación*

En 1969, *Loisirs et Vacances de la Jeunesse* avait signé un nouveau contrat avec l'INIT pour des séjours à Cuba dans le centre de Jibacoa et l'hôtel Deauville, comme en 1968. Cette fois-ci c'était la *Cubana de Aviación* qui devait se charger du transport, comme en 1967. L'expérience des appels d'offre auprès des compagnies « charter » européennes en 1968 n'avait pas été fructueuse car les compagnies choisies avaient peu à peu décliné les contrats par crainte de représailles. La compagnie la moins susceptible de recevoir des pressions était la *Cubana de Aviación*. Mais le problème était l'endroit d'où allaient partir ces vols. En 1969, comme il n'y avait plus de camp « cinco de mayo » à Cuba et que l'agitation estudiantine s'était calmée par rapport à 1968, les vols vers Cuba allaient-ils pouvoir partir normalement depuis des aéroports européens ?

L'ambassadeur Baudilio Castellanos avait rendu visite à Hervé Alphand le 20 mai 1969 pour traiter de différents aspects des relations bilatérales dont les voyages de touristes français vers Cuba pour 1969. La direction des affaires économiques avait alors estimé qu'il fallait s'en tenir à la position définie le 25 juillet 1968, de refuser les autorisations de vols vers Cuba depuis le territoire français⁷⁷⁴. Le 24 mai 1969, l'ambassadeur de Cuba a pu rencontrer Michel Debré pour aborder les mêmes thèmes qu'avec le secrétaire général. Comme prévu, le ministre n'a pas fait de geste en faveur du rétablissement des permis de vols qui avaient été annulés en juillet 1968⁷⁷⁵. Il n'y aurait donc pas de vol de la *Cubana de Aviación* depuis le territoire français. Toutefois la situation de 1969 n'était plus celle d'hystérie qui avait prévalu en 1968. Cela se notait dans les réflexions d'Henry Bayle sur les moyens de contrecarrer l'influence des idées de la Révolution cubaine chez les jeunes Français :

« Etant donné la tendance d'une partie de la jeunesse à s'enthousiasmer pour certains mythes étrangers, comment pouvons-nous en ce qui concerne Cuba l'aider à se former une opinion plus objective ? A mon avis, en ne faisant pas obstacle aux voyages permettant à nos jeunes compatriotes de confronter à Cuba propagande et réalité, étant entendu que le tourisme ne doit pas cacher des activités politiques ; en faisant obstacle, d'une certaine manière et quand

⁷⁷⁴ Note de la direction des affaires économiques à Michel Debré, 23 mai 1969, AMAEF-Cuba-76.

⁷⁷⁵ Note sur l'entretien avec l'ambassadeur de Cuba, 24 mai 1969, COMMISSION DES AFFAIRES DIPLOMATIQUES, *Documents diplomatiques français : 1969. Tome 1 (1 janvier -30 juin)*, Berne, Peter Lang, 2011, p. 860.

nous le pouvons, à la dissémination en France d'une propagande sans antidote »⁷⁷⁶.

L'ambassade de France à La Havane avait déjà pu observer le désenchantement des jeunes par rapport au modèle cubain à la fin du camp « cinco de mayo » en septembre 1968. La meilleure solution pour endiguer le castrisme n'était pas d'empêcher les jeunes d'aller à Cuba mais de les laisser se confronter à une réalité qui ne pourrait que dissoudre les mythes qui entouraient le système politique en place dans l'île. L'ambassadeur était donc favorable à l'autorisation de vols « charter » à destination de Cuba depuis la France. Il a résumé sa position ainsi :

« C'est pourquoi en 1967, j'avais (omission) pour une politique libérale en matière d'autorisations de décoller d'avion affrétés; en 1968, à cause du camp Cinco de Mayo, j'avais conseillé l'arrêt de tous les vols, et cette année j'avais suggéré un retour au libéralisme »⁷⁷⁷.

Mais la position de l'ambassadeur à La Havane n'était pas celle qui dominait dans les différents cercles de décision. Contrairement à l'Espagne, où les autorités d'aviation civile encourageaient les vols vers Cuba malgré les protestations du gouvernement des États-Unis, qui étaient surtout écoutées par le MAE, en France, c'était le ministère des Transports qui freinait le développement des vols à Cuba :

« Au ministère des Transports, on ne se cache pas qu'il est difficile de ne pas prendre en considération la pression américaine. Près du tiers du trafic d'*Air France* se fait avec les États-Unis et les passagers de nationalité américaine représentent dans le secteur 70% de sa clientèle. Les Américains n'apprécieraient pas de voir des voyages à Cuba organisés au départ du territoire français... et une mauvaise humeur éventuelle manifestée par leurs grandes agences de voyages aurait des conséquences non négligeables sur les recettes de notre compagnie nationale »⁷⁷⁸.

La route des aéroports français étant barrée, le Luxembourg était de nouveau apparu comme une solution envisageable, comme en 1967. La *Cubana de Aviación* a obtenu des autorisations pour *Loisirs et Vacances de la Jeunesse*. On pouvait lire dans *Le Monde* que le Luxembourg était « pour l'instant le seul pays d'Europe de l'Ouest à avoir accordé le droit de trafic sur son aéroport aux appareils effectuant des vols à la demande (charters) à destination de La Havane »⁷⁷⁹. Mais la direction de *Loisirs et Vacances de la Jeunesse* a décidé de ne pas partir du Luxembourg. Selon l'association :

« Le Grand-Duché maintient, certes, le droit de trafic sur son aéroport aux appareils effectuant des vols à la demande (charters) à destination de La Havane. Mais l'autorisation

⁷⁷⁶ Télégramme n°173-175 d'Henry Bayle (ambassadeur à La Havane) à Michel Debré sur « Le castrisme et la jeunesse française », 21 juin 1969, COMMISSION DES AFFAIRES DIPLOMATIQUES, *Documents diplomatiques français: 1969. Tome 1 (1 janvier -30 juin)*, Berne, Peter Lang, 2011, p. 1005.

⁷⁷⁷ Ibid. Il ne mentionnait pas son virage complet au cours de l'été 1968. Jusqu'en juin 1968, il avait fortement incité son Ministère à autoriser plus de vols vers Cuba. A partir de juillet, il avait proposé d'empêcher les vols vers Cuba au niveau européen comme solution la plus efficace et discrète pour en finir avec le camp « cinco de mayo ».

⁷⁷⁸ « La route de Cuba passera par le Luxembourg », *Le Monde*, 25-26 mai 1969, p. 17.

⁷⁷⁹ Ibid.

pour décoller n'est accordée pour chaque vol que quelques jours avant le départ : il y a là un risque que l'association ne veuille pas courir »⁷⁸⁰.

Compte-tenu de l'expérience de 1968, l'association souhaitait des garanties pour pouvoir assurer l'ensemble de ses vols. On se souvient par exemple que la Belgique avait accordé une autorisation à *Air Spain* pour un vol puis avait refusé toutes les autres à partir du 8 mai 1968. En 1969, les autorisations de vols à Cuba étaient toujours très sensibles à la conjoncture internationale sur Cuba et aux conjonctures nationales sur les mouvements de contestation sociale. La solution de repli a finalement été d'utiliser la ligne régulière de la *Cubana de Aviación* à Madrid, qui était le seul point où la stabilité était assurée grâce à l'accord aérien hispano-cubain de 1951. Un accord avait été trouvé entre *Loisirs et Vacances de la Jeunesse* et la *Cubana de Aviación* pour que les clients n'aient pas à payer de supplément sur le prix entre les billets de vols « charter » et ceux des lignes régulières de la *Cubana de Aviación* qui étaient plus chers. Dès la fin juin 1969, le Département d'État signalait au MAE que trois-cents personnes avaient déjà réservé leurs séjours et allaient être transférées en bus vers Madrid depuis la France⁷⁸¹. L'ambassade des États-Unis à Madrid a rappelé son opposition à ces vols et voulait savoir dans quel cadre s'effectuait cette coopération⁷⁸². Mais elle avait moins de force de persuasion sur les vols de passagers et les autorités espagnoles commençaient à être moins réceptives à ce type de demandes.

La *Cubana de Aviación* a demandé à doubler les vols Madrid-La Havane pour les mois de juillet, août et septembre 1969⁷⁸³. Cette augmentation temporaire à deux vols par semaine entrerait dans le cadre de l'accord de 1951 si elle se justifiait par une augmentation saisonnière du trafic, ce qui était le cas. Le MAE était d'accord et les vols ont été autorisés. L'ambassade d'Espagne à Cuba a essayé d'utiliser les vols retour pour inclure un quota de « rapatriés espagnols ». Mais le départ d'Espagnols via la *Cubana de Aviación* posait un problème de paiement des billets. On a envisagé de nouveau de faire passer les Cubains qui venaient en Espagne via *Iberia* par la *Cubana de Aviación* et les Espagnols via *Iberia*, mais il semble que ce système compliqué n'ait pas été mis en place⁷⁸⁴. Les « touristes français » de *Loisirs et Vacances de la Jeunesse* ont pu finalement se rendre à Cuba en 1969. À l'aller, ils étaient mélangés avec les voyageurs normaux de

⁷⁸⁰ « Les français désireux d'aller à Cuba partiront de Madrid », *Le Monde*, 25 juin 1969, p. 29.

⁷⁸¹ Télégramme de William Rogers (secrétaire d'État des États-Unis) à Robert C. Hill (ambassadeur des États-Unis à Madrid), transmis par le secrétaire d'ambassade Agnew à Nuño Aguirre de Cárcer (directeur général d'Amérique du Nord), juin 1969, AMAEE-R-9821-12.

⁷⁸² Nuño Aguirre de Cárcer (directeur général d'Amérique du Nord) à Fernando María Castiella, 27 juin 1969, AMAEE-R-10047-25.

⁷⁸³ Télégramme n°57 de Fernando María Castiella à Juan Torroba (chargé d'affaires à La Havane), 17 juin 1969, AMAEE-R-10041-11.

⁷⁸⁴ Dépêche n°197 de Juan Torroba (chargé d'affaires à La Havane) à Pedro Salvador (directeur d'Amérique centrale et du Sud), 24 juin 1969, AMAEE-R-10041-11.

la ligne de la *Cubana de Aviación*, c'est-à-dire essentiellement des officiels cubains. Nous ne savons pas si au retour ils ont partagé leur vol avec des « rapatriés espagnols » ou des « réfugiés cubains ». Parmi les estivants, on retrouvait des personnes qui avaient vu leurs voyages à Cuba annulés en 1968, comme la belge Irma de Clerck⁷⁸⁵ ou le jeune étudiant français Bernard Ribaud⁷⁸⁶, proche du PSU. Chacun d'entre eux a vécu de manière très différente son séjour de découverte à Cuba. Irma de Clerck s'est engagée à son retour dans le combat pour la défense de la Révolution cubaine en participant à de nombreuses activités de solidarité entre la Belgique et Cuba. Le 18 mai 2011, elle a reçu la médaille d'amitié du Conseil d'État de la République de Cuba⁷⁸⁷. Pour Bernard Ribaud, la page cubaine a été immédiatement tournée :

« Bilan du voyage : nous avons vu un pays complètement sous contrôle, sans aucune liberté d'expression, où chacun surveille tout le monde. Fidel Castro nous donne l'impression d'un pouvoir qui s'est replié sur lui-même. C'en est fini de nos illusions »⁷⁸⁸.

L'hétérogénéité politique d'origine de la « génération Cuba 1968-1969 » s'est retrouvée à l'arrivée. Les secteurs perçus comme les plus subversifs en 1968 sont ceux qui se sont éloignés de la Révolution cubaine le plus rapidement. Comme l'avait suggéré l'ambassadeur Bayle, le meilleur antidote pour guérir la jeunesse française et européenne de son enthousiasme pour la Révolution cubaine était peut-être de la laisser aller sur place perdre ses illusions.

La réalisation de séjours de vacanciers français à Cuba à l'été 1969 grâce à des vols qui sont partis depuis l'Espagne tend à montrer plusieurs choses. En 1969, les pressions du Département d'État n'étaient pas suffisantes pour empêcher des vols spéciaux depuis Madrid via la *Cubana de Aviación*. Les moyens d'intervention des États-Unis ne concernaient pas la compagnie cubaine, qui était presque immunisée contre ceux-ci, et se concentraient sur le transport des marchandises plus que sur celui des personnes. En 1968, c'était bien l'action du Quai d'Orsay, soutenue par une partie des chancelleries des pays de l'OTAN, qui avait pu faire arrêter les vols même si la pression indirecte du Département d'État s'était faite sentir sur les compagnies aériennes dans l'organisation

⁷⁸⁵ DE CLERK Irma, « Een Avontuur van 1968 tot 1969 », *Cuba sí*, n°163, juin 2009, pp. 7-8. Ce témoignage quarante ans après les faits est très intéressant car il donne à voir un récit des rebondissements dans l'organisation d'un voyage à Cuba prévu en février 1968 pour le mois d'août depuis le point de vue d'un client : des départs annoncés depuis Bruxelles, Paris, Luxembourg, Bâle puis Prague jusqu'à l'annulation complète la veille du départ. En août 1969, Irma de Clerck a réussi à partir avec *Loisirs et Vacances de la Jeunesse* via les vols de la *Cubana de Aviación* à Madrid après avoir gagné la capitale espagnole en train depuis Bruxelles via Irun. Nous remercions Ennie pour la traduction de ce texte écrit en flamand.

⁷⁸⁶ « 40 ans de Mai 68. Partir sur les traces de la Révolution Cubaine », *Lyon Capitale*, 24 mai 2008, <http://www.lyoncapitale.fr/Journal/univers/Culture/Histoire/40-ans-de-Mai-68-Partir-sur-les-traces-de-la-Revolution-Cubaine>. Consulté le 26 octobre 2012.

⁷⁸⁷ <http://www.cubadiplomatica.cu/belgica/FR/Solidarit%C3%A9/AvecCubad%C3%A8sBelgiqueetLuxembourg/tabid/13920/ctl/Details/mid/22385/ItemID/4012/Default.aspx> Consulté le 26 octobre 2012.

⁷⁸⁸ « 40 ans de Mai 68. Partir sur les traces de la Révolution Cubaine », *Lyon Capitale*, 24 mai 2008, <http://www.lyoncapitale.fr/Journal/univers/Culture/Histoire/40-ans-de-Mai-68-Partir-sur-les-traces-de-la-Revolution-Cubaine>. Consulté le 26 octobre 2012.

des premiers vols. En 1969, la *Cubana de Aviación* et l'Espagne étaient la meilleure combinaison pour s'assurer de pouvoir mener à bien des vols à Cuba grâce au cadre légal qui « protégeait » cette relation aérienne entre Madrid et La Havane. En France, les inquiétudes sur les séjours subversifs à Cuba s'étaient estompées en l'absence de séjour similaire au camp « cinco de mayo » en 1969. Il n'y avait plus de raison d'interdire aux jeunes Français d'aller à Cuba. Mais il n'était pas question non plus d'autoriser des vols depuis le territoire français par crainte des répercussions sur les activités d'*Air France* aux États-Unis.

Conclusion

Les vols d'*Air Spain* à Cuba en 1968 nous donnent à voir la particularité de la relation aérienne entre l'Espagne et Cuba qui a fait qu'une entreprise espagnole contrôlée par des militaires franquistes soit la plus à même de transporter des touristes politiques français vers la Cuba révolutionnaire. Cette campagne de vols a été rendue possible par une série de conditions extérieures (la défection des autres compagnies européennes) et intérieures (le lobbying du ministère de l'Air en faveur d'*Air Spain*) puis s'est trouvée au centre d'un mouvement de suspension complète des vols vers entre l'Europe et Cuba lancé par le Quai d'Orsay pour empêcher à des jeunes Français d'aller au campo « cinco de mayo » alors qu'*Air Spain* n'acheminait pas les groupes en question. Ce que nous avons étudié c'est la « mystique subversive de Cuba » comme argument invoqué pour limiter la circulation des personnes vers l'île comme cela avait été le cas pour des groupes de Canadiens en 1964-1965⁷⁸⁹. Au-delà des éléments conjoncturels, nous avons pu mesurer la prégnance des enjeux et des acteurs habituels des relations aériennes hispano-cubaines. La campagne des vols d'*Air Spain* à Cuba et sa mise en échec se situe donc à la croisée de l'histoire de ces relations aériennes entre l'Espagne et Cuba et d'une histoire transnationale des années 1968. Il s'agit bien de l'histoire d'une mise en relation internationale de l'Europe et de Cuba par l'Espagne, en partie avortée.

⁷⁸⁹ KIRK John M. et McKenna Peter, *Canada-Cuba Relations : the other good neighbor policy*, Gainesville, University Press of Florida, 1997, p 103.

Conclusion générale

Nous avons voulu placer notre étude dans un questionnement général du rapport entre l'aviation et les relations internationales. Les recherches nous ont d'abord confirmé la nature polymorphe du transport aérien international, qui ne doit pas être réduit à une prouesse technique, un secteur d'activité commerciale ou un domaine du droit international. Le cas « hispano-cubain » nous confirme la dimension politique, économique, sociale et culturelle du transport aérien entre deux pays. Les acteurs du transport aérien entre l'Espagne et Cuba n'ont pas été que les hommes de l'aviation (pilotes, entrepreneurs...) mais aussi des diplomates, des fonctionnaires d'aviation civile, d'immigration, des douaniers, des employés des compagnies aériennes, des journalistes, des passagers, des marchandises... qui ont rendu possible et configuré les communications aériennes entre les deux pays. Un des grands problèmes du transport aérien entre l'Espagne et Cuba dans les années 1960 a été de mener une politique et une seule concernant les communications aériennes alors que les points de vue des décideurs étaient différents sur le transport des marchandises et des personnes. Nous pouvons dire que les marchandises transportées entre Madrid et La Havane sont nées comme acteur historique des communications aériennes entre les deux pays avec le vol du 17 novembre 1962.

Dans le cas espagnol, que nous avons pu étudier plus en détail que le cas cubain, le traitement des relations aériennes avec Cuba, notamment au sein de la Commission Interministérielle de Politique Aérienne Internationale, a été l'objet d'une lutte d'influence entre le secteur de l'aviation civile au sein du Ministère de l'Air, caractérisé par sa structure militaire et sa proximité avec les compagnies aériennes et assez monolithique, et le secteur diplomatique, plus hétérogène, traversé par deux grandes oppositions structurantes : les diplomates en poste à La Havane et les autres d'une part, et les diplomates qui travaillaient les relations avec l'Amérique latine et les diplomates qui travaillaient les relations avec les États-Unis. Sur le long terme, nous pouvons affirmer que c'est le secteur diplomatique qui a dominé et que, dans les années 1960, ce sont les diplomates qui travaillaient les relations avec les États-Unis, à Madrid et à Washington, qui

ont fait la politique aérienne espagnole sur Cuba.

L'organisation du trafic aérien entre Madrid et La Havane a été surtout une affaire de relations intergouvernementales, sauf pendant la période 1952-1958 où il s'agissait surtout de la concurrence entre la *Cubana de Aviación* et *Iberia* sur un marché régulé au préalable par les deux puissances régaliennes. Il s'est agi principalement d'une question hispano-cubaine jusqu'en 1962 où l'administration cubaine a quasiment été substituée par celle des États-Unis comme interlocuteur des autorités espagnoles pour l'organisation des communications aériennes entre Madrid et La Havane. Ce basculement est bien symbolisé par les deux accords qui ont régi, ou qui auraient dû régir, le transport aérien entre l'Espagne et Cuba pendant les années 1950 et 1960. Il s'agit de l'accord aérien hispano-cubain de 1951 et d'un accord entre le gouvernement espagnol, *Iberia* et le gouvernement des États-Unis sur le transport de marchandises vers Cuba, qui date de 1964. Il y a eu également des contacts ponctuels avec les autorités des pays voisins de l'Espagne (Portugal et France) et de Cuba (Mexique, Bermudes, Venezuela) qui nous montre bien que la liaison Madrid-La Havane a aussi été une mise en relation internationale de l'Europe et de l'Amérique centrale et Caraïbienne pendant les années 1950 et 1960, au-delà du cadre des relations hispano-cubaines.

L'impression dominante qui se dégage chez nous est celle d'avoir analysé un phénomène exceptionnel à bien des égards. Dans l'optique de l'étude de la naissance d'une relation aérienne postcoloniale entre l'Espagne et une république d'Amérique latine, Cuba est le seul pays avec le Mexique où ce ne sont pas les avions d'*Iberia* qui ont traversé en premier l'Atlantique. Cette opération s'est faite via des entreprises privées dépendantes financièrement de capitaux étatsuniens. Après la « nationalisation financière » de la *Cubana de Aviación* en 1954, c'est l'entreprise cubaine qui a accumulé le capital symbolique hispaniste du transport transatlantique entre Madrid et La Havane plus qu'*Iberia*. La Révolution cubaine, à travers différents filtres, a principalement fait changer le transport aérien vers l'Espagne dans deux directions. D'une part la *Cubana de Aviación* a été nationalisée, a perdu une majorité de ses cadres et subi de nombreux boycotts extérieurs dans les premières années de la « Révolution », ce qui a ralenti le trafic vers Madrid et l'a placé un temps à un rang secondaire. D'autre part, les années 1959-1960 sont un tournant dans l'usage des vols entre l'Espagne et Cuba. Elles marquent la fin de l'émigration espagnole vers Cuba et le début du retour en Espagne d'une grande partie de la « Colonie » espagnole de Cuba. Le tourisme « classique » entre l'Espagne et Cuba a cessé brutalement en 1959 de telle sorte que pendant quelques années les vols entre Madrid et La Havane servaient uniquement à faire voyager quelques clients officiels et para-officiels. Mais à partir de 1965 a commencé à se développer un tourisme de type plus politique, qui a vu des milliers d'Européens de l'Ouest, des Français surtout, passer par l'Espagne pour aller observer la Révolution cubaine. L'immense paradoxe de cette période est donc

de voir dans ce même espace aérien entre Madrid et La Havane se croiser des milliers de personnes pour des raisons diamétralement opposées et faute de pouvoir passer par un autre endroit. L'Espagne a été le point de chute de dizaine de milliers d'émigrés cubains qui fuyaient la « Révolution » à défaut de pouvoir aller directement aux États-Unis parce qu'il n'y avait pas de moyens de transport légaux pour s'y rendre. L'Espagne de Franco a également été la plaque tournante du tourisme « révolutionnaire » parce que c'était le seul pays d'Europe à avoir formalisé ses relations aériennes avec Cuba et à les avoir assumées malgré l'instauration d'un gouvernement révolutionnaire dans l'île et malgré les pressions du gouvernement des États-Unis pour restreindre ces vols. Sans nous être préoccupé de la construction de la demande de transport entre Cuba et l'Espagne, nous avons mis à jour que la limitation de l'offre de transport entre les deux pays à partir de novembre 1962 a essentiellement été l'œuvre du Département d'État des États-Unis (avec l'exception des vols d'*Air Spain* en 1968, qui ont été inhibés par l'action du Quai d'Orsay). Les communications aériennes entre l'Espagne et Cuba n'ont pas été supprimées parce que le Département d'État avait décidé qu'il était de son intérêt de les maintenir à un niveau minimum et que la tentative d'extraterritorialiser la politique de blocus à tous les alliés occidentaux a buté sur la souveraineté de ces États. Du point de vue de la politique aérienne internationale des États-Unis, le cas de Cuba est une exception notable à la politique générale de libéralisme, comme l'a fait remarquer Jacqueline Dutheil de la Rochère⁷⁹⁰. Du point de vue du blocus contre Cuba, la politique de limitation des accès aériens à Cuba n'a pas de précédent en temps de paix et ne peut être comparée qu'avec les sanctions aériennes mises en place par la « communauté internationale » contre l'Afrique du Sud pour faire tomber le régime d'apartheid à la fin des années 1980⁷⁹¹.

Notre travail pose des questions nouvelles mais n'apporte pas de réponses tout à fait satisfaisantes. Le principal problème reste la difficulté d'accéder à la documentation cubaine qui, nous l'espérons, sera levée prochainement. Les principales zones d'ombre de notre étude sont en effet des éléments de décision pris à La Havane que nous voudrions éclairer. Une autre inconnue réside dans le tournant que nous situons en 1969-1970 dans la politique aérienne espagnole sur Cuba, dont nous avons du mal à dessiner les tenants et aboutissants. Il faudrait approfondir les recherches de ce côté-là pour prendre la mesure de ce virage qui a dû avoir lieu entre Madrid et Washington. Mais la principale question que pose cette recherche est la place exacte de cette liaison Madrid-La Havane par les airs dans le réseau cubain de transport aérien et dans l'histoire mondiale

⁷⁹⁰ DUTHEIL DE LA ROCHÈRE Jacqueline, *La politique des États-Unis en matière d'aviation civile*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1971, p. 144.

⁷⁹¹ GRIFFITHS Ieuan Ll, « Airways Sanctions against South Africa », *Area*, Vol. 21, n°3, 1989, pp. 249-259.

des mises en relations internationales. Nous manquons de points de comparaison pour situer notre objet dans des environnements proches. Selon nous, il y a trois perspectives de recherche possibles qui méritent d'être développées : les relations aériennes postcoloniales, en particulier de l'Espagne avec l'Amérique latine mais également à partir d'autres exemples postimpériaux, la desserte internationale de Cuba avant et après la Révolution et les relations aériennes Est-Ouest pendant la Guerre Froide.

Les suggestions faites par Clara Lida sur l'étude des communications aériennes entre l'Espagne et le Mexique en l'absence de relations diplomatiques entre les deux pays nous semblent tout à fait justifiées. On pourrait également essayer de faire une étude comparée du développement d'*Iberia* dans différents pays d'Amérique latine. Sur le transport aérien international avec Cuba, le cas des vols avec le Mexique, les seuls, avec ceux de l'Espagne, qui se sont maintenus dans les années 1960, seraient également un objet d'étude intéressant. Le développement des lignes entre La Havane et Prague et Moscou pourrait être étudié, si les archives russes et tchèques le permettent. L'étude de ligne entre La Havane et Santiago du Chili en 1971-1973 serait également une façon de faire une histoire concrète des relations entre Cuba et le Chili de l'Unité Populaire au-delà des relations entre Fidel Castro et Salvador Allende. Il nous semble également possible de faire une histoire des relations aériennes qui n'ont pas eu lieu entre Cuba et d'autres pays. La France serait un bon exemple, notamment dans les années 1960, où on pourrait étudier les raisons de l'absence de lignes régulières entre les deux pays malgré les tentatives pour les mettre en place. Enfin, il pourrait être utile de faire d'autres études de cas sur des relations aériennes bilatérales entre des pays situés de chaque côté du rideau de fer pour les comparer aux communications aériennes entre l'Espagne et Cuba, qui ne se résument pas au schéma d'explication de « Guerre Froide ». Il y a d'autres mises en relation internationales aériennes paradoxales à étudier. Il faut s'y atteler.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

I. Les sources

1. Archives

Archives du Ministère des Affaires étrangères Espagnol (AMAEE), Madrid

Fonds Rénové (R). Utilisation des sous-fonds « Cuba » (1946-1975) et Commission Interministérielle de Politique Aérienne (CIPAI, 1946-1968), à partir des fiches descriptives.

Académie Royale d'Histoire (RAH), Madrid

Fonds Castiella. Recherche par mots-clés dans l'indice numérisé sur *Cuba et Iberia*.

Archives Historiques de l'Armée de l'Air (AHEA), Villaciosa de Odón (Madrid)

Utilisation des différents fonds du Ministère de l'Air sur les vols à Cuba, à partir des fiches descriptives et des indices numérisés.

Archives Générales de l'Administration (AGA), Alcalá de Henares

Fonds Extérieur (FE). Recherche dans les sous-fonds de l'ambassade d'Espagne à La Havane et de l'ambassade d'Espagne à Washington, à partir des catalogues d'inventaire.

Archives Nationales de Cuba (ANC), La Havane

Utilisation du fonds du Ministère d'État (ME, 1933-1959) et du MINREX (1959-1961).

Archives du Ministère des Affaires étrangères Français (AMAEF), La Courneuve

Recherche dans le sous-fonds « Cuba » de la direction d'Amérique dans les années 1960, à partir du catalogue d'inventaire.

Centre d'Archives Diplomatiques de Nantes (CADN), Nantes

Recherche dans les fonds de différents postes consulaires, surtout « La Havane » et « Madrid » dans les années 1960, à partir des catalogues d'inventaire.

2. Sources publiées

2.1. Témoignages

BAEZ Luís, *Los que se fueron, los que se quedaron*, La Havane, Casa Editorial Abril, 2008, 567 p.

BATISTA y ZALDIVAR Fulgencio, *Cuba Betrayed*, New York, Vantage Press, 1962, 332 p.

BATISTA y ZALDIVAR Fulgencio, *Paradojismo. Cuba víctima de las contradicciones internacionales*, Mexico, Botas, 1964[1963], 339 p.

CAMPAMENTO 5 DE MAJO, *Testj redatti al campo internazionale studentesco sulle esperienze della rivoluzione cubana : politica interna, economia, educazione, America latina, relazioni internazionali*, Milan, Sugar Editore, 1969, 149 p.

CANTO BORY Enrique, *Mi vida*, San Juan de Puerto Rico, Ediciones Canto Martí, 1993, 488 p.

CLOËS Marie Noëlle, *Vivre à Cuba*, Bruxelles, Casterman, 1968, 205 p.

CARRILLO Santiago, *Memorias*, Barcelone, Planeta, 2007, [1994], 849 p.

CARRILLO Santiago, *Cuba 68*, Paris, Librairie du globe, 1968, 72 p.

CAUTE David, *Cuba, Yes?*, Londres, Secker and Warbug, 1974, 207 p.

DE CLERCK Irma, « *Een Avontuur van 1968 tot 1969* », *Cuba sí*, n°163, juin 2009, pp.7-8.

FRAGA IRIBARNE Manuel, *Memoria breve de una vida pública*, Barcelone, Planeta, 1980, 392 p.

FRANCK Jacques, *Le vieux communiste : parcours du militant*, Paris, L'Harmattan, 2008, 162 p.

FRANCO SALGADO-ARAÚJO Francisco, *Mis conversaciones privadas con Franco*, Barcelone, Planeta, 1976, 564 p.

GARRIGUES Y DÍAZ CAÑABATE Antonio, *Diálogos conmigo mismo*, Planeta, Barcelone, 1978.

GÓMEZ LUCÍA César, *Diagonal histórica del tráfico aéreo español*, 1964, Madrid, Imprenta Estades, 212 p.

GÓMEZ LUCÍA César, *Ayer y hoy del tráfico aéreo español: experiencias y anécdotas*, Madrid, Afrodisio Aguado, 1967, 223 p.

GOSSET Pierre et GOSSET Renée, *L'adieu aux barbous*, Paris, Julliard, 1965, 204 p.

GRELIER Joseph, *Cuba, carrefour des Caraïbes*, Paris, Société continentale d'éditions modernes illustrées, 1970, 351 p.

HITCHENS Christopher, *Hitch-22 : memorias*, Barcelone, Debate, 2011, 448 p.

HUMBERTO PACHEKER Humphrey, *The Immigrant Universe*, Bloomington, Xlibris Corporation, 2010, 304 p.

LEÓN COTAYO Nicanor, *El bloqueo a Cuba*, La Havane, Editorial de Ciencias Sociales, 1983, 455 p.

LÓPEZ VILABOY José, *Motivos y culpables de la destrucción de Cuba*, San Juan de Puerto Rico, Editora de libros Puerto Rico, 1973, 512 p.

MARSANT Joseph, *La septième mort du Che*, Paris, Albin Michel, 1976, 512 p.

MENESES Enrique, *Hasta aquí hemos llegado*, La Corogne, Ediciones del viento, 2006, 536 p.

MERLINO Jacques, *Profession reporter 1973/1998*, Paris, L'Harmattan, 2011, 210 p.

MOLLE Philippe, *Mémoires d'outre mers*, Paris, L'Harmattan, 2005, 314 p.

PÉREZ SAN EMETERIO Carlos, *A estas alturas. Historias de la aviación comercial en España*, Barcelone, Noray, 2003, 333 p.

PHILIPSON Lorrin et LLERENA Rafael, *Freedom flights. Cuban refugees talk about life under Castro and how they fled his regime*, New York, Radanm House, 1980, 201 p.

RAAB Enrique, *Cuba : vida cotidiana y revolución*, Buenos Aires, Ediciones Flor, 1974, 84 p.

RAMONET Ignacio, *Fidel Castro : biographie à deux voix*, Paris, Fayard, 2007, 700 p.

SAÍTTA Sylvia (Éd), *Hacia la revolución. Viajeros argentinos de izquierda*, Buenos Aires, Fondo de Cultura económica, 2007, 347 p.

VINIEGRA VELASCO Juan, *Aquella Iberia que hemos vivido : cronología de seis décadas (junio 1927-junio 1987)*, Madrid, Iberia, 1996, 373 p.

2.2. Sources diplomatiques

COMMISSION DES AFFAIRES DIPLOMATIQUES, *Documents diplomatiques français : 1968. Tome 2 (2 juillet -31 décembre)*, Berne, Peter Lang, 2009, 1050 p.

COMMISSION DES AFFAIRES DIPLOMATIQUES, *Documents diplomatiques français : 1969. Tome 1 (1 janvier -30 juin)*, Berne, Peter Lang, 2011, 1105 p.

MINREX, *Tratados bilaterales de Cuba (1902-1962)*, La Havane, MINREX, 1963, 321 p.

VAÏSSE Maurice (Éd.), *Mai 68 vu de l'étranger : les événements dans les archives diplomatiques françaises*, Paris, Editions CNRS, 2008, 224 p.

MAPELLI Enrique, *Convenios bilaterales suscritos por España sobre aviacion civil*, Madrid, Iberia, 1968, 446 p.

2.3. Statistiques sur l'aviation

IATA, *World Air Transport Statistics*, (1957-1978).

IBERIA, *Estadísticas*, 1965.

IBERIA, *Horarios y tarifas* : hiver 1950-1951, été 1951, hiver 1951-1952, été 1952, hiver 1952-1953, été 1953, hiver 1953-1954, été 1954, été 1955, hiver 1955-1956, été 1956, hiver 1956-1957, été 1957, hiver 1957-1958, hiver 1958-1959, été 1959, hiver 1959-1960, été 1960, hiver 1960-1961, été 1961, hiver 1961-1962, été 1962, hiver 1962-1963, été 1963, hiver 1963-1964, été 1964, hiver 1964-1965, été 1965, hiver 1969-1970, été 1970, hiver 1970-1971, été 1971, hiver 1971-1972, été 1972, été 1975, hiver 1975-1976, hiver 1977-1978.

2.4. Sources audiovisuelles

FRANCE 5, « Castro, il était une fois la Révolution », *C dans l'air*, 22 avril 2011, [En ligne], <http://www.france5.fr/c-dans-l-air/international/castro-il-etait-une-fois-la-revolution-33301> . Consulté le 26 octobre 2012.

TORRES Santiago et VALLÈS Ramon, *Franco i Fidel una amistat incòmoda*, 2009, Televisió de Catalunya, 60 mn.

RNE, « La amistad entre Franco y Fidel Castro », Interview de Ramon VALLÈS dans Hora América, 13 janvier 2009, 23mn55s.

TVE, « El Che, un guerrillero en Madrid », *Informe Semanal*, 11 octobre 1997, 13mn22, [En ligne], <http://www.youtube.com/watch?v=EfcIzDxRWIY>. Consulté le 26 octobre 2012.

2.5. Presse

2.5.1. Périodiques

Bohemia, La Havane, 1959.

SP, Madrid, 1964.

Business Week, New York, 1966.

France Observateur, Paris, 1968.

Punto Final, Santiago du Chili, 1968.

Cuba Sí, Bruxelles, 2009. Périodique trimestriel des amis de Cuba.

Lyon Capitale, Lyon, 2008.

2.5.2. Journaux

ABC, Madrid, 1946-1969.

ABC, Séville, 1946-1969.

*La Vanguardia*⁷⁹², Barcelone, 1946-1969.

El Mundo, La Havane, 1946-1963.

Alerta, La Havane, 1949.

Avance, La Havane, 1949.

Crisol, La Havane, 1949.

Prensa Libre, La Havane, 1949.

Diario de la Marina, La Havane, 1949-1953.

L'Osservatore Romano, Rome, 1961.

New York Times, New York, 1961-1965.

Panamá América, Panama, 1962.

Washington Post, Washington, 1963-1966.

O primeiro de janeiro, Porto, 1964.

El Universal, Caracas, 1968.

Últimas Noticias, Caracas, 1968

La Verdad, Caracas, 1968.

⁷⁹² Pendant la période du franquisme, le journal catalan a été renommé *La Vanguardia española*.

Granma, La Havane, 1968.

Los Angeles Times, Los Angeles, 1968.

Le Monde, Paris, 1968-1969.

Juventud Rebelde, La Havane, 2010.

Libération, Paris, 2010.

II. Bibliographie

1. L'Espagne sous le franquisme : aspects intérieurs et extérieurs

CALVO GONZÁLEZ Óscar, « ¡Bienvenido, míster Marshall! La ayuda económica americana y la economía española en la década de 1950 », *Revista de Historia Económica*, Vol. 19, n°extra 1, 2001, pp. 253-275.

CERVANTES Ángel et PEREIRA Juan Carlos, *Las relaciones diplomáticas entre España y América*, Madrid, MAPFRE, 1992, 313 p.

COMÍN Francisco et MARTÍN ACEÑA Pablo, *INI, 50 años de industrialización en España*, Madrid, Espasa-Calpe, 1991, 684 p.

DEL HOYO BARBOLLA Ana, *Relaciones político-diplomáticas entre España y Estados Unidos (1963-1970)*, thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Juan Pablo Fusi, Université Complutense de Madrid, 2006, 618 p.

DEL HOYO BARBOLLA Ana, « España y los Estados Unidos en la guerra fría : el peso de los asuntos cubanos 1960-1970 », in SÁNCHEZ MONTAÑÉS Emma et SÁNCHEZ SUÁREZ María Eugenia, *Norteamérica y España : Percepciones y relaciones históricas*, Málaga, SEPHA, 2010, pp. 78-107.

DEL ARENAL Celestino, *La política exterior de España hacia Iberoamérica*, Madrid, Editorial Complutense, 1994, 299 p.

ENRICH MARCET Silvia, *Historia diplomática entre España e Iberoamérica en el contexto de las relaciones internacionales (1955-1985)*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1989, 348 p.

FERNÁNDEZ DE MIGUEL Daniel, « El antiamericanismo en la España del primer franquismo 1939-1953 : el Ejército, la Iglesia y la Falange frente a Estados Unidos », *Ayer*, n°62, 2006, pp. 257-282.

FERNÁNDEZ DE MIGUEL Daniel, «La erosión del antiamericanismo conservador durante el franquismo », *Ayer*, n°75, 2009, pp. 193-221.

GARCÍA QUEIPO DE LLANO Genoveva et TUSELL Javier, *Carrero Blanco : la eminencia gris del régimen de Franco*, Madrid, Temas de Hoy, 1994, 478 p.

GAVIRIA Mario, *España a go-go. Turismo charter y neocolonialismo del espacio*, Madrid, Turner, 1974, 355 p.

GRAHAM Hunter et POLLACK Benny, *The paradox of Spanish Foreign Policy. Spain's International Relations from Franco to Democracy*, Londres, Pinter, 1987, 196 p.

LIDA Clara (Dir.), *México y España en el primer franquismo (1939-1950) : rupturas formales, relaciones oficiosas*, Mexico, Colegio de México, 2001, 285 p.

LÓPEZ GARRIDO Diego, «El Consejo de Ministros durante el régimen de Franco » in MINISTERIO DE RELACIONES CON LAS CORTES Y DE LA SECRETARÍA DE GOBIERNO, 1812-1992. *El arte de gobernar : historia del Consejo de Ministros y de la Presidencia de Gobierno*, Madrid, Tecnos, 1992, pp. 153-178.

MORÁN Fernando, *Una política exterior para España : una alternativa socialista*, Barcelone, Planeta, 1980, 414 p.

OREJA AGUIRRE Marcelino et SÁNCHEZ MANTERO Rafael (Dir.), *Entre la historia y la memoria : Fernando María Castiella y la política exterior de España (1957-1969)*, Madrid, Real Academia de Ciencias Morales y Políticas, 2007, 447 p.

PARDO SANZ Rosa, «Fernando María Castiella : pasión política y vocación diplomática », *Historia contemporánea*, n°15, 1996, pp. 225-239.

PARDO SANZ Rosa, «La etapa Castiella y el fin del régimen» en AVILÉS Juan, BALFOUR Sebastian, PARDO Rosa y TUSSELL Jordi, *La política exterior de España en el siglo XX*, Madrid, Biblioteca Nueva-UNED, 2000, pp. 341-370.

PARDO SANZ Rosa, «Las relaciones hispano-norteamericanas durante la presidencia de L.B Johnson, 1964-1968 », *Studia historica. Historia contemporánea*, n°22, 2004, pp. 137-183.

PAYNE Stanley, *The Franco regime, 1936-1975*, Madison, University of Wisconsin Press, 1987, 677 p.

PECHARROMÁN Julio Gil, *La política exterior del franquismo. Entre Hendaya y El Aaiún*, Barcelone, Flor de Viento, 2008, 430 p.

PEREIRA Juan Carlos (Dir.), *La política exterior de España. De 1800 hasta hoy*, Barcelone, Ariel, 2010, 728 p.

PORTERO Florentino, *Franco aislado. La cuestión española (1945-1950)*, Madrid, Aguilar, 1989, 422 p.

PORTERO Florentino, « Artajo, perfil de un ministro en tiempo de aislamiento », *Historia contemporánea*, nº15, 1996, pp. 211-224.

PORTILLO Julio, *Venezuela-Cuba, relaciones diplomáticas, 1902-1980*, Caracas, Arte, 1981, 174 p.

PRESTON Paul, *Franco. "Caudillo de España"*, Barcelone, Grijalbo, 2002 [1994], 1031 p.

SUÁREZ FERNÁNDEZ Luís, *Franco y la URSS. La diplomacia secreta (1946-1970)*, Madrid, Rialp, 1987, 317 p.

SUÁREZ FERNÁNDEZ Luís, *Franco*, Barcelone, Ariel, 2005, 1117 p.

VIÑAS Ángel, *Los pactos secretos de Franco con Estados Unidos*, Barcelone, Grijalbo, 1981, 333 p.

VIÑAS Ángel, *En las garras del águila : los pactos con Estados Unidos, de Francisco Franco a Felipe González*, Barcelone, Crítica, 2003, 619 p.

VIÑAS Ángel, « La negociación y la renegociación de los acuerdos hispano-norteamericanos, 1953-1988 : una visión estructural », *Cuadernos de Historia Contemporánea*, nº25, 2003, pp. 83-108.

2. Cuba après la Seconde Guerre mondiale : aspects intérieurs et extérieurs

ARBOLEYA Jesús, *Havana-Miami : the US-Cuba migration conflict*, Melbourne, Ocean Press, 1996, 78 p.

CLARK Juan, *The Exodus from revolutionary Cuba (1959-1974) : a sociological analysis*, thèse de doctorat de sociologie, Université de Miami, 1975, 260 p.

CONDE Yvonne, *Operation Pedro Pan : The Untold Exodus of 14,000 Cuban Children*, Londres, Routledge, 2000, 256 p.

CONNELL-SMITH Gordon, *The United States and Latin America : an historical analysis for inter-American Relations*, Portsmouth, Heineman Educational, 1974, 302 p.

DELMAS Claude, *De la Révolution à la Crise des fusées*, Bruxelles, Editions Complexes, 2006 [1983], 217 p.

D'ESTÉFANO PISANI Miguel, « La cuarentena y el derecho internacional », *Política Internacional*, n°4, octobre-décembre 1963, pp. 21-54.

D'ESTÉFANO PISANI Miguel, « Las violaciones norteamericanas de la soberanía del espacio aéreo cubano », *Política Internacional*, n°6, avril-juin 1964, pp. 75-94.

DOMINGUEZ Jorge I, *To make a world safe for revolution. Cuba's Foreign policy*, Cambridge Massachusetts, Harvard University Press, 1989, 365 p.

DOMINGUEZ Jorge I, « Cooperating with the Enemy? U.S Immigration policies toward Cuba » in MITCHELL Christopher (Dir.), *Western Hemisphere Immigration and United States Foreign Policy*, State College, University Press of Pennsylvania, 1992, pp. 31-89.

DOMINGUEZ Jorge I, *La política exterior de Cuba (1962-2009)*, Madrid, Colibrí, 2009, 603 p.

DUANY Jorge, « Cuba communities in the United States : migration waves, settlement patterns and socioeconomic diversity », *Pouvoirs dans la Caraïbe*, n°11, 1999 [En ligne], <http://plc.revues.org/464> Consulté le 13 octobre 2012.

ESCALANTE FONT Fabián, *La Guerra Secreta*, La Havane, Editorial de Ciencias Sociales, 2003, 272 p.

FIGUEREDO CABRERA Katia, « Cuba en la estrategia cultural de la España franquista (1945-1958) », *Pensamiento y Cultura*, vol. 10, novembre 2007, pp. 191-207.

FIGUEREDO CABRERA Katia, « Carlos Prío Socarrás, Fulgencio Batista, Francisco Franco : la Escalada hacia una consolidación « fraterna », 1948-1958 », *Illes i imperis*, n°12, 2009, pp. 49-71.

FISCHER Thomas, « La Suisse et la représentation des intérêts américains à Cuba dans les années 1961-1977 », *Relations Internationales*, n°144, 2010, pp. 73-86.

FULLERTON Maryellen, « Cuban Exceptionalism : Migration and Asylum in Spain and the United States », *The University of Miami Inter-American Law Review*, Vol. 35, n°3, 2004, pp. 527-575.

GEYER Anne Georgie, *Guerrilla prince : the untold story of Fidel Castro*, Kansas City, Andrews McMeel Publishing, 2001[1991], 496 p.

HENNESSY Alistair et LAMBIE George (Dir.), *The fractured Blockade : West European-Cuban Relations During The Revolution*, Londres/ New York, MacMillan, 1993, 358 p.

HOLLANDER Paul, *Political Pilgrims : Travels of Western Intellectuals to the Soviet Union, China and Cuba (1928-1978)*, New York, Oxford University Press, 1981, 526 p.

HOLLANDER Paul, *Political Hospitality and tourism : Cuba and Nicaragua*, Washington, Cuban American National Foundation, 1986, 35 p.

HOLLANDER Paul, *Los peregrinos de La Habana*, Madrid, Editorial Playor, 1987, 305 p.

HOURMANT François, *Au pays de l'avenir radieux. Voyage des intellectuels en URSS, à Cuba et en Chine populaire*, Paris, Aubier, 2000, 281 p.

JIMÉNEZ Guillermo, *Las empresas de Cuba 1958*, La Havane, Editorial de Ciencias Sociales, 2004, 732 p.

JIMÉNEZ Guillermo, *Los propietarios de Cuba 1958*, La Havane, Editorial de Ciencias Sociales, 2006, 704 p.

KIRK John M. et McKENNA Peter, *Canada-Cuba Relations : the other good neighbor policy*, Gainesville, University Press of Florida, 1997, 207 p.

LATRÈCHE Leïla, *Cuba et l'URSS : 30 ans d'une relation improbable*, Paris, L'Harmattan, 2011, 299 p.

LÉTRILLIART Philippe, *Cuba, l'Eglise et la Révolution*, Paris, L'Harmattan, 2005, 473 p.

LE VOURCH Simon, *La diplomatie française à Cuba (1959-1969)*, mémoire de M1 d'histoire contemporaine sous la direction de Laurent Jalabert, Université de Nantes, 2008, 313 p.

LÓPEZ SEGRERA Francisco, *Cuba : política exterior y revolución (1959-1988)*, La Havane, Instituto de Relaciones Internacionales Raúl Roa, 1988, 260 p.

MACHOVER Jacobo, *Cuba : l'aveuglement coupable. Les compagnons de la barbarie*, Paris, Armand Colin, 2010, 333 p.

MAZUD-PILOTO Felix, *From welcomed exiles to illegal immigrants : Cuban Migration to the US, 1959-1995*, Lanham, Rowman& Littfield Publishers, 1996, 168 p.

MORLEY Morris H., « The United States and the Global Economic Blockade of Cuba : A Study in Political Pressures on America's Allies », *Canadian Journal of Political Science*, Vol. 17, 1984, pp. 25-48.

MORLEY Morris H., *Imperial state and revolution : the United States and Cuba, 1952-1986*, New York, Cambridge University Press 1987, 571 p.

NARANJO OROVIO Consuelo (Dir.), *Historia de Cuba*, Madrid, Doce calles-CSIC, 2009, 625 p.

OJEDA GÓMEZ Mario, *México y Cuba revolucionaria : cincuenta años de relación*, Mexico, Colegio de México, 2008, 282 p.

PÉREZ MARCANO Héctor et SÁNCHEZ GARCÍA Antonio, *La invasión de Cuba a Venezuela : de Machurucuto a la revolución bolivariana*, Caracas, Los libros de El Nacional, 2007, 219 p.

PETTINA Vanni, *Cuba y Estados Unidos, 1933-1959. Del compromiso nacionalista al conflicto*, Madrid, Los libros de la catarata, 2011, 279 p.

RECARTE Alberto, *Cuba : economía y poder (1959-1980)*, Madrid, Alianza Editorial, 235 p.

ROJAS Rafael, « Anatomía del entusiasmo : la revolución como espectáculo de ideas », *América Latina Hoy*, Vol. 47, 2007, pp. 39-53.

ROY Joaquín, *Cuba, The United States, and the Helms-Burton Doctrine*, Gainesville, University Press of Florida, 2000, 281 p.

ROY Joaquín, *The Cuban Revolution (1959-2009) : relations with Spain, the European Union and the United States*, New York, Palgrave Macmillan, 2009, 220 p.

SÁNCHEZ-VILLAR Romy, « Guía para el investigador americanista en La Habana », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [En ligne], mis en ligne le 12 septembre 2007. <http://nuevomundo.revues.org/8262>. Consulté le 26 octobre 2012.

SHREIBER Anna P, « Economic Coercion as an Instrument of Foreign Policy : US Economic Measures Against Cuba and the Dominican Republic », *World Politics*, Vol. 25, n°3, 1973, pp. 387-413.

TORREIRA CRESPO Ramón, *La iglesia católica en la primera oleada migratoria cubana*, La Havane, Editora Política, 2005, 45 p.

VAÏSSE Maurice (Dir.), *L'Europe et la crise de Cuba*, Paris, Armand Colin, 1993, 255 p.

VERDÈS LEROUX Jeannine, *La lune et le Caudillo. Le rêve des intellectuels et le régime cubain : 1959-1971*, Paris, Gallimard, 1989, 560 p.

3. Les relations hispano-cubaines : aspects politiques, économiques, migratoires et culturels

AGUILERA ARILLA María José et GONZÁLEZ YANCI María Pilar, « La inmigración cubana en España. Razones políticas y de sangre en la elección de destino », *Espacio, Tiempo, Forma. Serie VI. Geografía*, tome 15, 2002, pp. 11-27.

ALIJA GARABITO Adela María, « La diplomacia española y los « rojos » en Cuba : la contrapropaganda (1959-1960) », *Ayeres en discusión. Temas claves de historia contemporánea*, 2008, pp. 94-113. [En ligne]

http://www.ahistcon.org/docs/murcia/contenido/pdf/15/adela_maria_alija_garabito_taller15.pdf. Consulté le 28 octobre 2012.

ALIJA GARABITO Adela María, *Relaciones Hispano Cubanas (1952-1962). Entre el Batistato y la Revolución. Una perspectiva española*, thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Juan Carlos Pereira, Université Complutense de Madrid, 2010, 562 p.

ALIJA GARABITO Adela María, « Acción exterior y prensa escrita. El control de la imagen de España en Cuba en la década de los cincuenta », *X congreso de la asociación de historia contemporánea*, Santander, Université de Cantabrie, 16 et 17 septembre 2010, <http://www.unican.es/NR/rdonlyres/0000e2f1/jcaddrzjiyvsxhbdphfaagtrzxhulhn/AdelaMAlijaACI%C3%93NEXTERIORYPRENSAESCRITA.pdf> Consulté le 28 octobre 2012.

AMORES CARREDANO Juan et OTERO ABERU Hilda, « Las primeras relaciones diplomáticas entre España y Cuba después de 1898 », *Separata del X Congreso de AHILA*, Prague, 2001, pp. 83-98.

BAHAMONDE MAGRO Ángel, MARTÍNEZ LORENTE Gaspar et OTERO CARVAJAL Luís Enrique (Dir.), *Las comunicaciones entre Europa y América (1500-1993) : actas del I Congreso Internacional de Comunicaciones, Palacio de Congresos de Madrid 30 de noviembre - 3 de diciembre 1993*, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1995, 650 p.

CHAOUCH M'hammed, *Approche des relations hispano-cubaines depuis l'indépendance jusqu'à nos jours et à travers la lutte d'influence en Amérique Latine*, thèse de troisième cycle de sociologie politique sous la direction de Jacques Vernant, EHESS, 1981, 357 p.

DAGORNE Antonin, *La réception de la révolution cubaine dans la presse espagnole ABC et Arriba 1959-1962*, mémoire de maîtrise sous la direction d'Annick Lempérière, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2005.

DAGORNE Antonin, « La réception de la révolution cubaine dans la presse espagnole ABC et Arriba, 1959-1962 », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, n°23, printemps 2006[En ligne], mis en ligne le 20 mai 2006, <http://ipr.univ-paris1.fr/spip.php?article335> Consulté le 26 octobre 2012.

DIEZ Luís, *Bayo : el general que adiestró a la guerrilla de Castro y el Che*, Barcelone, Debate, 2007, 286 p.

DOMINGO CUADRIELLO Jorge, *El exilio republicano en Cuba*, Madrid, Siglo XXI, 2009, 619 p.

ESTEBAN Ángel (Dir.), *Madrid habanece, Cuba y España en el punto de mirada transatlántico*, Madrid/Francfort, Iberoamericana/Vervuet, 2011, 276 p.

FÉRNANDEZ Manuel, « Aproximación al problema de los exiliados cubanos en España », *Documentación social. Revista de desarrollo social*, Vol. 3, n°2, avril-juin 1971, pp. 47-56.

FUSTER Silvia, *El pragmatismo en política exterior. La relación especial entre España y Cuba*, memoria de Máster en Estudios Internacionales, Barcelone, CIBOB, 1995.

GARCÍA MONTÓN GARCÍA BAQUERO Isabel, « La emigración cubana a España 1960-1992 », *Revista Complutense de Historia de América*, n°23, 1997, pp. 269-302.

GÓMEZ DE LA SERNA Gaspar, « Comité intergubernamental para las migraciones europeas », *Revista de Instituciones Europeas*, Vol. 1, n°2, 1974, pp. 723-730.

GONZÁLEZ Angela, *Les relations entre l'Espagne franquiste et les États-Unis : le cas de Cuba*, mémoire de DEA d'histoire sous la direction d'Andrée Bachoud, Paris VII, 1993, 73 p.

HENNESSY Alistair, « Spain and Cuba : An Enduring Relationship » in WIARDA Howard (Dir.), *The Iberian-Latin American connection. Implications for US Foreign Policy*, Washington, Boulder Wetview Press, 1986, pp. 360-374.

LEAL CRUZ Miguel, *Cuba en la prensa canaria (1934-1962). Antecedentes y Revolución*, thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Javier González Antón et Manuel de Paz Sánchez, Université de La Laguna, 2007, 801 p.

MACÍAS MARTÍN Francisco, *La diplomacia española ante el Machadato y la crisis cubana de 1933*, thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Manuel de Paz Sánchez, Université de La Laguna, 1998, 599 p.

MACÍAS MARTÍN Francisco, « La plena normalización de las relaciones diplomáticas entre España y Cuba (1924-1926) », *Tebeto : Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, n°16, 2003, pp. 186-204.

MARTÍN FERNÁNDEZ Consuelo et ROMANO Vicente, *La emigración cubana en España*, Madrid, Fundación de Investigaciones Marxistas, 1994, 110 p.

MORENO FRAGINALS Manuel, *Cuba/España, España/Cuba : historia común*, Barcelone, Grijalbo, 1995, 310 p.

MOULIN-CIVIL Françoise (Dir.), *Regards croisés Cuba-Espagne XIX-XX siècle*, Paris, Université Paris VIII-Vincennes-Saint-Denis, 2005, 153 p.

MUÑOZ BERMÚDEZ Miguel, *La imagen del proceso revolucionario cubano durante el franquismo 1956-1960*, mémoire de master, Université de Saint Jacques de Compostelle, 2009.

MUÑOZ BERMÚDEZ Miguel, « La imagen del proceso revolucionario cubano durante el franquismo 1956-1960 » en REY TRISTÁN Eduardo et CALVO GONZÁLEZ Patricia (Dir.), *200 años de Iberoamérica congreso Internacional : Actas del XIV Encuentro de Latinoamericanistas Españoles, Santiago de Compostela, 15-18 de septiembre de 2010*, pp. 1641-1649. [En ligne] http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/53/12/56/PDF/AT11_Munoz.pdf . Consulté le 26 octobre 2012.

NARANJO OROVIO Consuelo, *Cuba vista por el emigrante español la isla, 1900-1959 : un ensayo de historia oral*, Madrid, CSIC, 1987, 164 p.

NARANJO OROVIO Consuelo, *Cuba otro escenario de lucha. La guerra civil y el exilio republicano español*, Madrid, CSIC, 1988, 337 p.

PALAZUELOS MANSO Enrique, *La economía de Cuba. Tomo 2. La relaciones entre España y Cuba*, Madrid, Fundación Banco Exterior, 1986, 299 p.

PAZ SÁNCHEZ Manuel de, *Zona Rebelde : la diplomacia española ante la revolución cubana (1957-1960)*, Santa Cruz de Ténérife, Centro de la cultura canaria, 1997, 401 p.

PAZ SÁNCHEZ Manuel de, *Suite para dos épocas. La caída de Batista y el triunfo de la Revolución Cubana, según la diplomacia española*, Paris, L'Harmattan, 1997, 156 p.

PAZ SÁNCHEZ Manuel de, « Revolución y contrarrevolución en el Caribe : España, Trujillo y Fidel Castro en 1959 », *Revista de Indias*, vol. LIX, nº16, 1999, pp. 467-495.

PAZ SÁNCHEZ Manuel de, « Cada amanecer muero. Sobre la libertad de prensa en los inicios de la Revolución cubana », *Cuadernos Hispanoamericanos*, nº589-590, 1999, pp. 139-150.

PAZ SÁNCHEZ Manuel de, « El asunto Bohemia, un incidente diplomático entre España y Cuba en 1957 », *Tiempos de América. Revista de Historia, Cultura y Territorio*, nº3-4, 1999, pp. 33-52.

PAZ SÁNCHEZ Manuel de, *Zona de guerra. España y la Revolución cubana (1960-1962)*, Santa Cruz de Ténérife, Centro de la cultura canaria, 2001, 388 p.

PAZ SÁNCHEZ Manuel de, « Dos momentos cruciales en las relaciones entre España y Cuba : enero de 1959 y enero de 1960. Notas y documentos », *Tebeto. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, nºXIV, 2001, pp. 33-107.

PAZ SÁNCHEZ Manuel de, *Franco y Cuba. Estudios sobre España y la Revolución*, Santa Cruz de Ténérife, Idea, 2006, 404 p.

PAZ SÁNCHEZ Manuel de, « La ilusión imprevisible (1956-1959). España, los católicos y la revolución cubana », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, mis en ligne le 30 janvier 2007, <http://nuevomundo.revues.org/3022>. Consulté le 26 octobre 2012.

PAZ SÁNCHEZ Manuel de, « Franco y Cuba », *Revista Pencopolitana de Estudios Históricos y Sociales*, nº1, juin 2011, pp. 69-87.

REVILLA Juan Miguel, « Conflicto de intereses en Cuba : las consecuencias del bloqueo norteamericano sobre la isla enturbian la relación entre España y Estados Unidos » in ARJONA

Daniel, FERNÁNDEZ Silvia et LAVIANA Juan Carlos (Coord.) *Franco celebra sus XXV años de paz : 1964*, Madrid, Unidad Editorial, 2006, pp.70-85.

ROY Joaquín, *La siempre fiel. Un siglo de relaciones hispano-cubanas (1898-1998)*, Madrid, Instituto Universitario de Desarrollo y Cooperación, 1999, 188 p.

URIA Ignacio, *Iglesia y Revolución en Cuba. Enrique Pérez Serantes (1883-1968), el obispo que salvó a Fidel Castro*, Madrid, Ediciones encuentro, 2011, 620 p.

VIDAL RODRÍGUEZ José Antonio, *La emigración gallega a Cuba : trayectos migratorios, inserción y movilidad laboral. 1898-1968*, Madrid, CSIC, 2005, 422 p.

4. L'aviation dans le monde, en Espagne et à Cuba

BRANCKER John W.S, *IATA and what it does*, Leyden, A. W.Sijthoff,1977, 257 p.

BEAUTE-FAYOLLE Corinne, *Le transport aérien dans les relations internationales de l'après-guerre à nos jours 1944-2000*, thèse d'histoire sous la direction de Georges-Henri Soutou, Université Paris IV-Sorbonne, 2000, 591 p

BURIGANA David et DELOGE Pascal, « Les coopérations aéronautiques en Europe dans les années 1950-1980 : une opportunité pour relire l'histoire de la construction européenne ? », *Histoire, économie & société*, n°4, 2010, pp. 3-18.

CHADEAU Emmanuel, *Le rêve et la puissance. L'avion et son siècle*, Paris, Fayard, 1996, 433 p.

CHARDON Jean Pierre, *Géographie des transports maritimes et aériens du bassin caribéen*, thèse de doctorat de géographie sous la direction de Guy Lasserre, Bordeaux III, 1984, 1142 p.

CHARDON Jean Pierre, *L'avion dans les Antilles : géographie des transports aériens des îles de la Caraïbe*, Talence, Centre de Recherche sur les îles de la Caraïbe, 1987, 176 p.

DAVIES Ronald Edward Georges, *A history of the world's airlines*, Londres, Oxford University Press, 1964, 591 p.

DAVIES Ronald Edward Georges, *Airlines of Latin America since 1919*, Washington, Smithsonian Institution Press, 1984, 698 p.

DÍAZ LORENZO Juan Carlos, *Iberia, mil fotos para la Historia*, La Laguna, Tauro Ediciones 2001, 512 p.

DOBSON Alan, *Peaceful air warfare : the United States, Britain and the politics of international aviation*, Oxford, Clarendon Press, 1991, 307 p.

DUTHEIL DE LA ROCHÈRE Jacqueline, *La politique des États-Unis en matière d'aviation civile*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1971, 363 p.

FOLLIOT Michel, *Le transport aérien international. Evolution et perspectives*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1977, 301 p.

GRIFFITHS Ieuan Ll, « Airways Sanctions against South Africa », *Area*, Vol. 21, n°3, 1989, pp. 249-259.

HEPPENHEIMER Thomas Adolph, *Turbulent skies. The history of commercial Aviation*, New York, John Wiley and sons, 1998, 408 p.

HUDSON Peth et PETTIFER Julian, *Diamond on the sky, a social history of air travel*, Londres, Bodley Head, 1979, 240 p.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA, *Grandes Vuelos de la Aviación española*, Madrid, Ministerio de Defensa-Espasa-Calpe, 1983, 366 p.

LOUSTAU FERRÁN Francisco, *Los vuelos charter*, Madrid, 1972, Cedesa, 121 p.

LOUSTAU FERRÁN Francisco, « El transporte aéreo turístico. Los vuelos charter. », *Revista de Política Internacional*, n°153, 1977, pp. 57-76.

MACKENZIE David, *ICAO : A history of the International Civil Aviation Organization*, Toronto, University of Toronto Press, 2010, 560 p.

MAC DONALD Hugh, *Aeroflot : Soviet Air Transport since 1923*, Londres, Putnam, 1975, 323 p.

MARCILHACY David, « *Epopéyas oceánicas... Le retentissement du vol transatlantique du Plus Ultra dans l'Espagne de Primo de Rivera* », *Mélanges de la Casa de Velázquez*, n°36, 2006, pp. 231-257.

MARCILHACY David, « *La Santa María del aire : El vuelo transatlántico del Plus Ultra (Palos-Buenos Aires, 1926), prelude a una reconquista espiritual de América* », *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Vol. 28, 2006, pp. 213-241.

MARRÓN DUQUE DE ESTRADA Rolando, *Cubana de Aviación : el instrumento elegido (1929-1961)*, La Havane, Cubana de Aviación, 2009, 488 p.

NEGRÍN DE GARCÍA Lucy, *Teresina del Rey Baxter (primera aviatrix cubana) : vida y obra*, Miami, n.r, 2003, 137 p.

PADULA Alfred, « Panam in the Caribbean. The rise and fall of an Empire », *Caribbean Review*, Vol. 2, n°1, 1983.

RODRÍGUEZ Diana et RODRÍGUEZ Jorge. L, *En alas cubanas*, Miami, Cuba Aero, 2002, 413 p.

SAMPSON Anthony, *Les Empires du ciel : les dessous des grandes compagnies aériennes*, Paris, Calmann-Levy, 1986, 332 p.

SOCARRÁS MATOS Martín, *La aviación civil en Cuba : apuntes históricos*, La Havane, Editorial de Ciencias Sociales, 1988, 113 p.

UTRILLA NAVARRO Luís, *Origen y desarrollo del transporte aéreo en España*, Madrid, Fundación AENA, 1989, 189 p.

VIDAL OLIVARES Javier, « El fracaso de la expansión de la aerolínea Iberia en América Latina. Los casos de Panamá y República Dominicana 1966-1973 », *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n°6, 2003, pp. 20-39.

VIDAL OLIVARES, « Expansión y crisis de las aerolíneas charter españolas : el caso de Spantax, 1959-1988 », *Congreso de la asociación de historia económica*, Santiago de Compostela, http://www.usc.es/estaticos/congresos/histec05/b11_vidal_olivares.pdf. Consulté le 26 octobre 2012.

VIDAL OLIVARES Javier, « Cielos abiertos : las aerolíneas charter españolas en el mercado europeo 1959-1994 », *Revista de economía y de la empresa*, 2008, pp. 237-252.

VIDAL OLIVARES Javier, *Las alas de España. Iberia, Líneas Aéreas (1940-2005). De aerolínea de bandera a transportista mundial*, Valence, PUV, 2008, 268 p.

VIDAL OLIVARES Javier, « Entrepreneurship in European commercial aviation (1957-2010) », *Conferencia internacional Empresas y empresarios : retos de ayer y de hoy*, Comunidad de Madrid et Fundación MAPFRE, [En ligne]

<http://www.factorsentrepreneurship.es/Documentos/mapfre/JavierVidalEntrepreneurship%5B1%5D-1.pdf> . Consulté le 26 octobre 2012.

6. Les étudiants français en mai 1968

DREYFUS-ARMAND Geneviève, FRANK Robert, LÉVY Marie-Françoise, ZANCARINI-FOURNEL Michelle, *Les Années 68. Le temps de la contestation*, Paris/Bruxelles, IHTP-CNRS/Editions Complexe, 2000, 525 p.

JALABERT Laurent, « Aux origines de la génération 1968 : les étudiants français et la guerre du Vietnam », *Vingtième Siècle*, n°55, juillet-septembre 1997, pp. 69-81.

PAS Nicolas, « Six Heures pour le Vietnam. Histoire des Comités Vietnam français 1965-1968 », *Revue Historique*, t. 302, fascicule 1 (janvier-mars 2000), pp. 157-185.

ANNEXES