



HAL
open science

**DE LA DIMENSION INTERNATIONALE DU
TRANSPORT AÉRIEN Les vols entre l'Espagne et
Cuba de 1946 à la fin des années soixante**

Etienne Morales

► **To cite this version:**

Etienne Morales. DE LA DIMENSION INTERNATIONALE DU TRANSPORT AÉRIEN Les vols entre l'Espagne et Cuba de 1946 à la fin des années soixante. Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin, 2013, 10.3917/bipr.037.0043 . halshs-02290015

HAL Id: halshs-02290015

<https://shs.hal.science/halshs-02290015>

Submitted on 17 Sep 2019

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.

DE LA DIMENSION INTERNATIONALE DU TRANSPORT AÉRIEN

Les vols entre l'Espagne et Cuba de 1946 à la fin des années soixante
Étienne Morales

IRICE | *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*

2013/1 - N° 37
pages 43 à 58

ISSN 1276-8944

Article disponible en ligne à l'adresse:

<http://www.cairn.info/revue-bulletin-de-l-institut-pierre-renouvin-2013-1-page-43.htm>

Pour citer cet article :

Morales Étienne, « De la dimension internationale du transport aérien » Les vols entre l'Espagne et Cuba de 1946 à la fin des années soixante,
Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin, 2013/1 N° 37, p. 43-58.

Distribution électronique Cairn.info pour IRICE.

© IRICE. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

De la dimension internationale du transport aérien :

les vols entre l'Espagne et Cuba de 1946 à la fin des années soixante

ÉTIENNE MORALES

Le transport aérien international de personnes, de marchandises et de courrier fait circuler et met en relation des objets, des individus et des groupes sociaux à travers des frontières avec une vitesse jamais vue dans l'histoire et son contrôle est un enjeu pour les pays ainsi connectés¹. Pourtant, l'essor de ce phénomène typique du second xx^e siècle n'a jamais été abordé en tant que tel. L'histoire des relations internationales s'est surtout intéressée aux aspects institutionnels de l'organisation du transport aérien à une échelle globale². Nous avons choisi une étude de cas très particulière pour développer une réflexion concrète sur la dimension « internationale » du transport aérien.

L'Espagne actuelle et Cuba sont des espaces reliés de longue date par la mer. À partir du xvi^e siècle, l'île des Caraïbes a été un territoire « colonial » de premier ordre dans la Monarchie transatlantique hispanique. Elle n'a

¹ Cet article est issu du mémoire de Master 2 d'histoire dirigé par Annick Lempérière : « Madrid-La Havane par les airs. Naissance, développements et maintien d'une mise en relation internationale, 1946-1969 », soutenu en 2012 à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

² Pour l'historiographie en langue française, cf. Georg Kreis, « Les débuts des transports aériens internationaux », *Relations Internationales*, n° 95, automne 1998, p. 349-360 ; Corinne Beaute-Fayolle, « 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.

acquis que tardivement son indépendance politique de Madrid, en 1898. Après l'indépendance formelle, la voie maritime est restée nettement dominée par l'ancienne « métropole ». La naissance de la première liaison aérienne entre Cuba et l'Espagne en 1946 a eu lieu dans le contexte d'isolement international de l'Espagne franquiste et de forte dépendance économique, financière et technologique de Cuba par rapport aux États-Unis. L'irruption de la Révolution cubaine en 1959 et les réactions nationales et internationales qu'elle a suscitées donnent par ailleurs une riche matière pour mettre au jour la complexité du transport aérien international comme objet historique. D'une part, nous expliciterons les principales caractéristiques et évolutions des liaisons aériennes entre l'Espagne et Cuba depuis leurs débuts jusqu'à la fin des années 1960. D'autre part, nous réfléchirons à partir de cet exemple sur les rapports possibles entre l'étude des relations de transport et l'histoire des relations internationales. Notre travail s'appuie essentiellement sur des archives diplomatiques espagnoles, cubaines, états-uniennes et françaises, la presse internationale de l'époque et une historiographie la plus variée possible.

Les premiers « Madrid-La Havane » (1946-1951)

Le transport aérien comme enjeu international

La première traversée simple qui a relié l'Espagne à Cuba par avion est une expédition d'aviation espagnole en 1933³, qui a connu sa réplique cubaine en 1936. Mais il a fallu attendre décembre 1946 pour observer la première liaison complète à finalité commerciale entre les deux pays. C'est une compagnie cubaine, créée pour l'occasion, qui a mené le projet à bien,

³ Instituto de historia y de cultura hispánica, « Días de gloria y tragedia : "Cuatro Vientos" », *Grandes Vuelos de la Aviación española*, Madrid, Ministerio de Defensa- Espasa-Calpe, 1983, p. 255-282.

sans soutien gouvernemental. Issus du milieu de l'aviation, les entrepreneurs d'*Aerovías Cubanas Internacionales* ont bénéficié de la démobilisation des pilotes de l'armée de l'air des États-Unis et de la disponibilité de matériel de transport de troupes qu'il fallait reconverter à des usages civils après 1945. Un des pilotes des premiers vols a été présenté dans la presse espagnole comme un « héros du premier bombardement sur Tokyo »⁴ et les photos de l'arrivée de l'avion à Madrid montrent bien que c'était le drapeau des États-Unis qui ornait l'appareil⁵. Le nom de l'aéronef « Ruta de Colón » avait été peint rapidement sur le fuselage et il inscrivait, inévitablement, ce voyage dans le prolongement de la geste du « découvreur de l'Amérique »⁶. Ce projet n'avait donc de « cubain » que la nationalité des détenteurs du capital de la petite compagnie. C'est sur ce point qu'ont insisté le président de la République cubaine, Ramón Grau San Martín, et le maire de La Havane lors des cérémonies de réception au retour du « Ruta de Colón »⁷. Après seulement quelques vols, la question du maintien de cette ligne a été réglée tragiquement en février 1947 par un accident, qui a mis fin à la liaison.

La principale compagnie cubaine, la *Cubana de Aviación*, qui était une filiale de la *Panamerican Airways*, a pris le relais des vols vers Madrid à partir d'avril 1948 avec plus de professionnalisme que la compagnie

⁴ *La Vanguardia española*, 14 février 1947.

⁵ *La Vanguardia española*, 8 février 1947.

⁶ David Marcilhacy, « Epopeyas 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. 231-257 ; David Marcilhacy, « 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, p. 213-241.

⁷ Archives du ministère des Affaires étrangères espagnol, fonds Rénové (AMAE-E-R), Dossier « Aerovías Cubanas Internacionales », Madrid, caisse 4614, dossier 1.

pionnière. Mais après la pompe des vols inauguraux, la *Cubana de Aviación* a rencontré de nombreux problèmes pour pérenniser son installation en Espagne. Un des plus emblématiques était l'impossibilité de récupérer en dollars le montant des billets vendus en pesetas en Espagne⁸. Cela témoignait du grave déficit de devises de l'économie espagnole, qui avait été exclue du plan Marshall pour des raisons politiques. Ces tensions ont failli aboutir à une rupture des vols de la *Cubana de Aviación* à Madrid en juin 1949⁹. À ce moment, cette question aérienne était un mode de cristallisation des tensions bilatérales hispano-cubaines qui englobaient d'autres points de friction comme la présence d'un chargé d'affaires espagnol « phalangiste » à La Havane ou le vote cubain à l'ONU sur la « question espagnole »¹⁰. L'annonce de l'arrivée de la compagnie nationale espagnole *Iberia* à La Havane pour 1950 a paradoxalement clarifié la situation. Face à l'apparition de la concurrence, la *Cubana de Aviación* a fait du *dumping* sur les prix et a mené une campagne de publicité dans la presse espagnole. Sur les vingt publicités publiées par la *Cubana de Aviación* dans le quotidien espagnol *ABC* entre 1948 et 1959, la moitié (10) sont parues en 1949 et 1950, au moment de l'arrivée d'*Iberia* sur le marché.

La précarité des autorisations de vol octroyées de part et d'autre, alors que les services aériens entre les deux pays étaient devenus indispensables, a poussé les acteurs concernés à la négociation d'un accord aérien pour instaurer une réciprocité légale et durable entre *Iberia*

⁸ Gabriel Mañueco et Vicente Torrente, *Las relaciones económicas de España con Hispanoamérica*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1953, p. 125.

⁹ Archives Nationales de Cuba, fonds ministère d'État (ANC-ME), caisse 1131, dossier 175236, télégramme n° 3212 de Hevia (ministre d'État cubain) à Corpión (chargé d'affaires à Madrid), 1^{er} juin 1949.

¹⁰ Katia Figueredo Cabrera, « Carlos Prío Socarrás, Fulgencio Batista, Francisco Franco: la Escalada hacia una consolidación « fraterna », 1948-1958 », *Illes i imperis*, n° 12, 2009, p. 49-71.

et la *Cubana de Aviación*. L'accord aérien hispano-cubain a été signé en juin 1951. Il se composait de plusieurs textes qui définissaient les routes aériennes¹¹, les fréquences des vols¹², l'activité financière des compagnies dans l'autre pays¹³... Le modèle formel en était les conclusions des accords internationaux de Chicago de 1944 sur l'aviation civile et le premier traité aérien bilatéral de l'histoire entre les États-Unis et le Royaume-Uni de 1946. L'équipe négociatrice cubaine s'est ensuite rendue à Lisbonne pour signer un traité avec le Portugal¹⁴. Les trois premiers accords aériens cubains, signés avec le Royaume-Uni (1948), l'Espagne et le Portugal (1951) encadraient juridiquement la route de Madrid par l'Atlantique médian via les Bermudes et les Açores.

La normalisation des « Madrid-La Havane » (1951-1959)

Le transport aérien comme instrument de politique étrangère

L'accord hispano-cubain a produit les effets de normalisation désirés en faisant sortir la question aérienne du contentieux politique hispano-cubain. Pendant une décennie, l'espace aérien « Madrid-La Havane » a été un champ de luttes essentiellement commerciales mais aussi, fait nouveau, un instrument d'action diplomatique et culturelle.

¹¹ Le texte est disponible sur le site du ministère espagnol de *Fomento*, http://www.seguridadaaerea.es/AESA/LANG_CASTELLANO/INFORMACION/NORMATIVA/CIRCULARES_DOCUMENTOS/CONVENIOS_AEREOS/125015.htm [consulté le 12 février 2013].

¹² AMAEE-R, caisse 100041, dossier 10, protocole additionnel non publié avec une annotation : « pourquoi ce n'est pas publiable ? », 19 juin 1951.

¹³ AMAEE-R, caisse 10041, dossier 11, échange de notes entre le ministère des Affaires étrangères espagnol et l'ambassade de Cuba à Madrid, 19 juin 1951.

¹⁴ *Diario de la Marina*, 26 juin 1951.

Les données manquent pour quantifier la circulation par avion des personnes entre l'Espagne et Cuba dans les années 1950 et l'impact de l'introduction de ce nouveau moyen de transport qui a « rapproché » la « Mère Patrie » de la « Perle des Antilles ». En 1951, il y a eu 2478 voyages individuels sur *Iberia* et 3215 sur *Cubana de Aviación*¹⁵. Les déplacements par avion entre les deux pays étaient relativement modestes et globalement réservés à des élites sociales : diplomates européens, voyageurs d'affaires et prélats latino-américains... Il y avait plus de voyages vers La Havane que dans le sens inverse car jusqu'en 1960, Cuba est restée une terre d'émigration (certes marginale) pour les Espagnols. Néanmoins, pour les migrants (en majorité Galiciens, Asturiens...), la voie maritime a continué d'être privilégiée pour des raisons de coût¹⁶.

À partir de la fin 1954, la compagnie étatsunienne *Panamerican Airways* a liquidé ses participations dans sa filiale *Cubana de Aviación*. Le nouveau directeur et actionnaire principal de la compagnie, José López Vilaboy, un proche¹⁷ du président autodésigné Batista, a alors développé via sa compagnie des projets de rapprochements culturels et politiques avec l'Espagne. La *Cubana de Aviación* a notamment fait venir des centaines de danseuses folkloriques de la section féminine de la Phalange espagnole à

¹⁵ Rapport annuel sur l'aviation civile cubaine de l'attaché aérien de l'ambassade des États-Unis à La Havane au Département d'État, 15 mai 1952 <http://www.latinamericanstudies.org/embassy/R34-1940-5-15-1952.pdf> [consulté le 12 février 2013].

¹⁶ José Antonio Vidal Rodríguez, *La emigración gallega a Cuba: trayectos migratorios, inserción y movilidad laboral. 1898-1968*, Madrid, CSIC, 2005, p. 138.

¹⁷ Fulgencio Batista et Zaldívar, *Paradojismo. Cuba víctima de las contradicciones internacionales*, México, Botas, 1964 (1^{re} 1963) p. 224 ; José López Vilaboy, *Motivos y culpables de la destrucción de Cuba*, San Juan de Puerto Rico, Editora de libros Puerto Rico, 1973, p. 372 ; Guillermo Jiménez, *Los propietarios de Cuba 1958*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 2006, p. 331-334.

Cuba en 1953-1954 et 1956, organisé le voyage de dizaines de membres du centre asturien de La Havane sur les terres de leurs ancêtres en 1956, monté une exposition itinérante de peintures de paysages cubains en Espagne en 1957... Ces tentatives ont culminé avec l'organisation d'un voyage en Espagne d'une délégation de représentants des sociétés civiles mexicaine et cubaine favorables au régime de Franco, qui avait pour tête d'affiche José Vasconcelos, le fondateur du ministère de l'Instruction publique mexicain, alors reconverti dans les affaires. La tentative de rapprochement hispano-mexicain¹⁸ par ce voyage d'initiative cubaine n'a pas fructifié puisque le ministre espagnol des Affaires étrangères Martín-Artajo a dissuadé l'ambassadeur cubain de faire des déclarations dans ce sens¹⁹ et que les invités cubains ont été reçus sans les Mexicains par Franco²⁰. Remarquons toutefois qu'en 1950-1951 puis entre 1959 et 1962, les vols d'*Iberia* à Cuba étaient en fait une étape d'une ligne qui reliait Madrid, La Havane et Mexico²¹. Le transport aérien *via* Cuba a été un exemple original de l'existence de « relations officieuses » entre l'Espagne et le Mexique sous Franco dans un contexte de « rupture formelle » entre les deux gouvernements²².

« Madrid-La Havane » en révolution (1959-1962)

¹⁸ Il faut rappeler que le gouvernement mexicain n'a jamais reconnu le gouvernement de Franco et a entretenu des relations diplomatiques officielles avec le gouvernement de la République en exil jusqu'en 1977.

¹⁹ AMAEE-R, caisse 3578, dossier 6, Martín-Artajo à Oñós de Plandolit (représentant officieux de l'Espagne au Mexique), 24 novembre 1954.

²⁰ *La Vanguardia española*, 2 décembre 1954.

²¹ Voir les numéros de la revue *Horarios y tarifas d'Iberia*, qui sont disponibles au centre de documentation de la compagnie, à Madrid.

²² Clara Lida (dir.), *México y España en el primer franquismo (1939-1950) : rupturas formales, relaciones officiosas*, México, Colegio de México, 2001.

Le transport aérien comme laboratoire en temps de crise

Le jour même de la chute de Batista et du « triomphe de la Révolution », l'ambassadeur espagnol à La Havane a demandé et obtenu que l'avion d'*Iberia* ne parte pas de Madrid²³. Ce n'est qu'après la reconnaissance par la diplomatie espagnole du gouvernement du président Urrutia avec Fidel Castro comme Premier ministre, le 7 janvier, que l'ordre a été donné de reprendre les vols²⁴. Ce même 1^{er} janvier 1959, les bureaux commerciaux d'*Iberia* et de *KLM* à La Havane ont été pris pour cible et dégradés par des manifestants qui fêtaient le « triomphe de la Révolution »²⁵. À travers ces compagnies étrangères, c'étaient sans doute les vecteurs supposés de la transformation de La Havane en lieu de récréation des élites états-uniennes et européennes qui étaient visés.

L'organisation du retour des exilés cubains dans leur pays a été la première mission de l'ambassade du gouvernement révolutionnaire à Madrid. Plusieurs avions de la *Cubana de Aviación* ont donc été affrétés spécialement pour les rapatrier à Cuba en janvier 1959²⁶. La compagnie cubaine a ensuite été réquisitionnée par le nouveau pouvoir et ses anciens dirigeants ont été évincés (mai 1959). L'année suivante toutes les compagnies cubaines ont été nationalisées dans une nouvelle entité qui a

²³ AMAEE-R, caisse 9979, dossier 3, télégramme n° 3 de Lojendio (ambassadeur à La Havane) à Castiella (ministre des Affaires étrangères), 1^{er} janvier 1959 ; *ABC*, édition de Madrid, 3 janvier 1959.

²⁴ *Real Academia de la Historia*, Fonds Castiella, Madrid, (RAH-FC), caisse 2, casier 4, enveloppe 462, pli 1, Castiella à Lojendio, 7 janvier 1959 ; AMAEE-R, caisse 9979, dossier 3, télégramme n° 17 de Lojendio à Castiella, 7 janvier 1959.

²⁵ Manuel de Paz Sánchez, « 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. 76-77.

²⁶ Enrique Canto Bory, *Mi vida*, San Juan de Puerto Rico, Ediciones Canto Martí, 1993, p. 278.

gardé le nom de *Cubana de Aviación*. À partir de cette époque, pour de nombreuses raisons d'ordre externe et interne, il a été de plus en plus difficile d'assurer les vols en Espagne, comme le montre le vol du 5 juin 1960 entre Madrid et La Havane. Dans le contexte de la « guerre du pétrole » entre les gouvernements de La Havane et Washington, la compagnie *Esso* a refusé de fournir du carburant à l'avion de la *Cubana de Aviación* comme convenu. Le combustible ayant pu être acheté au comptant à l'aéroport, l'avion a décollé mais les copilotes ont détourné le vol vers Miami pour demander l'asile politique aux États-Unis²⁷.

La ligne de la *Cubana de Aviación* à Madrid a été suspendue de décembre 1961 à décembre 1963²⁸ pour des raisons techniques et politiques qui ont poussé au développement d'une ligne vers Prague en collaboration avec la compagnie tchécoslovaque *CSA*. Même après la reprise, la *Cubana de Aviación* a eu du mal à maintenir correctement la ligne de Madrid mais n'a jamais abandonné cette connexion unique avec l'Europe occidentale.

Iberia a également été au cœur des changements concrets induits par la « Révolution » comme les vexations d'inspiration antifranquiste²⁹, le contrôle policier accru sur les activités de la compagnie³⁰, l'application stricte de mesures sanitaires autour des avions... mais surtout le durcissement des conditions de sortie du territoire des Cubains avec la mise en place de la *tarjeta blanca* en 1961. À partir de 1960, et au moins jusqu' à la fin de la décennie, le principal problème de la compagnie a été l'organisation du rapatriement des membres de la « colonie espagnole » de

²⁷ Rolando Marrón Duque de Estrada, *Cubana de Aviación : el instrumento elegido (1929-1961)*, La Habana, Cubana de Aviación, 2009, p. 382.

²⁸ La revue *Horarios y tarifas d'Iberia* nous renseigne également sur le maintien de la ligne de la *Cubana de Aviación* à Madrid.

²⁹ AMAEE-R, caisse 6850, dossier 42, Ruiz (délégué d'*Iberia* à La Havane) à Rodríguez (consul général à La Havane), 26 septembre 1962, reproduit dans Rodríguez à Castiella, 27 septembre 1962.

³⁰ *Id.*

Cuba et apparentés. Nous pouvons citer l'exemple, exceptionnel, du rapatriement des soixante-quatorze *Hermanas de los ancianos desamparados* rappelées par leur maison mère espagnole parce que les réformes en matière religieuse ne permettaient plus d'assurer leur ministère dans les conditions souhaitées. Le ministre des Affaires étrangères Castiella est alors intervenu pour réquisitionner un avion de la ligne de Buenos Aires pour venir les chercher en juillet 1961, mais la congrégation a dû payer le voyage³¹.

« Madrid-La Havane » contre le blocus (de 1962 à la fin des années soixante)

Le transport aérien comme cible de la « politique internationale »

La crise des missiles a été un moment décisif dans les liaisons aériennes entre Cuba et l'Espagne. C'est précisément à ce moment que le Département d'État des États-Unis a défini le transport aérien avec Cuba comme une cible de sa politique de blocus.

À la suite de la proclamation par Kennedy de la « quarantaine » sur Cuba, ce sont les autorités cubaines qui ont décidé de fermer l'aéroport international de La Havane à toutes les compagnies étrangères, le 24 octobre 1962³². *Iberia* s'est empressée d'obtenir les autorisations pour reprendre les vols le plus rapidement possible³³. Ce fut chose faite pour le

³¹ RAH-FC, caisse 7, casier 1, enveloppe, 1390, pli 1, Castiella à Gómez (directeur général d'*Iberia*), 10 juin 1961 ; RAH-FC, caisse 7, casier 2, enveloppe 1408, pli 7, Castiella à Martínez (directeur général d'aviation civile au ministère de l'Air), 8 juillet 1961.

³² Jorge I. Domínguez, « Cooperating with the Enemy? U.S Immigration policies toward Cuba », in Christopher Mitchell (dir.), *Western Hemisphere Immigration and United States Foreign Policy*, University Park Pa, University Press of Pennsylvania, 1992, p. 40.

³³ AMAEE-R, caisse 6850, dossier 42, Rodríguez à Castiella, 30 octobre 1962.

17 novembre 1962. Alors que la *KLM* et *Panamerican Airways* qui reliaient Cuba et la Floride souhaitaient reprendre les vols, le Département d'État les en a dissuadés et les vols n'ont jamais repris d'une façon normale³⁴. Le Département d'État a interpellé l'ambassade espagnole pour solliciter la suspension des vols d'*Iberia* qui rompaient l'« unanimité du front occidental »³⁵. Franco est intervenu personnellement pour suivre l'injonction de Washington³⁶ et il n'y a plus eu de vol jusqu'au 9 février 1963³⁷. Pendant deux mois, la presse espagnole s'était appliquée à masquer l'intervention du gouvernement des États-Unis dans cette affaire en invoquant des prétextes démentis à l'époque ou infirmés par le croisement des sources³⁸.

La suspension du trafic aérien (et maritime) a supposé l'arrêt de l'envoi de la valise diplomatique, le report *sine die* de la renégociation des accords commerciaux hispano-cubains de 1959³⁹, l'arrêt du commerce traditionnel

³⁴ AMAEE-R, caisse 7823, dossier 41, Armijo (directeur général des relations économiques) à Rute (directeur général de l'aviation civile au ministère de l'Air), 5 décembre 1962 ; AMAEE-R, caisse 7951, dossier 3, Aguirre de Cárcer (ministre-conseiller à l'ambassade à Washington) à Salvador, 26 juillet 1963.

³⁵ RAH-FC, caisse 10, dossier 2, enveloppe 1901, pli 17, télégramme n° 782 de Garrigues (ambassadeur espagnol à Washington) à Castiella, 27 novembre 1962.

³⁶ AMAEE-R, caisse 7823, dossier 41, note de Burriel (directeur de régime intérieur) à Castiella, 27 novembre 1962 ; RAH-FC, caisse 10, casier 2, enveloppe 1904, pli 1, télégramme n° 257 de Carrero (sous-secrétaire de la présidence) à Garrigues, 27 novembre 1962.

³⁷ AMAEE-R, caisse 7823, dossier 41, note du service de la valise diplomatique, 7 février 1963.

³⁸ *La Vanguardia española*, 30 novembre 1962 ; *ABC*, édition de Séville, 4 décembre 1962 ; *ABC*, édition de Séville, 18 janvier 1961 ; *La Vanguardia española*, 20 janvier 1963, p. 7.

³⁹ ANC, fonds *Ministerio de Relaciones Exteriores* (MINREX), caisse 18, dossier 334, *Tratados bilaterales de Cuba (1902-1962)*, note n° 126 de Roa (ministre des Affaires étrangères de Cuba) à Taberna (chargé d'affaires espagnol à La Havane), 18 décembre 1962 et note n° 162 de Taberna à Roa, 26 décembre 1962, p. 124.

à l'approche de Noël (cigares d'un côté et vins, spiritueux et *turrone*s de l'autre)⁴⁰. Mais l'automne 1962 est surtout un tournant dans l'histoire des mouvements migratoires depuis Cuba. Alors que depuis 1960 les vols à Madrid étaient surtout remplis par des citoyens espagnols qui rentraient en Espagne, la fin des vols directs entre Cuba et la Floride à l'automne 1962 a transformé la ligne d'*Iberia* à Madrid en une voie de sortie indirecte pour les Cubains qui souhaitaient gagner les États-Unis. Entre 1961 et 1972, 94 000 Cubains sont arrivés en Espagne tandis que 59 000 Cubains sont partis d'Espagne vers les États-Unis, d'après les chiffres du Comité Intergouvernemental pour les Migrations Européennes⁴¹. C'est pour cette raison mais aussi pour maintenir via l'Espagne un canal de renseignement bien informé que le Département d'État n'a pas cherché à faire supprimer complètement les vols entre La Havane et Madrid. Ce dernier point de vue a toutefois prévalu ponctuellement dans les secteurs maximalistes de l'administration états-unienne. En octobre 1963, le Département du Commerce a annoncé la suppression de l'exportation des pièces de rechange fabriquées aux États-Unis pour *Iberia* en raison du maintien des vols à Cuba. Cette mesure qui aurait condamné la compagnie à la faillite a finalement été retirée⁴².

Le gouvernement des États-Unis avait des raisons légitimes de se plaindre de l'attitude de la compagnie espagnole par rapport à sa politique cubaine. Entre avril et octobre 1963 ce sont près de 7,5 tonnes de marchandises en provenance de l'Est du rideau de fer qui ont transité par les avions d'*Iberia* pour être transportées à Cuba, d'après les douanes de l'aéroport de Barajas. On y trouvait essentiellement des livres et des

⁴⁰ AMAEE-R, caisse 7823, dossier 41, Caldevilla (conseiller de presse à La Havane) à Castiella, 3 décembre 1962.

⁴¹ Gaspar Gómez de la Serna, « Comité intergubernamental para las migraciones europeas », *Revista de Instituciones Europeas*, vol. 1, n° 2, 1974, p. 728-729.

⁴² AMAEE-R, caisse 7432, dossier 10, délégué d'*Iberia* aux États-Unis à Ros (directeur général d'*Iberia*), 4 octobre 1963, AMAEE-R, caisse 7951, dossier 3 et note manuscrite sur l'acte de la réunion n° 177 de la Commission Interministérielle de Politique Aérienne Internationale (CIPAI), 17 octobre 1963.

revues, mais il y avait aussi des postes de radio, des appareils photos ou des accessoires automobiles en provenance de Chine communiste *via* Hong Kong ou de Leningrad, Moscou, Sofia, Budapest, Belgrade, Bucarest... *via* Genève⁴³. Mais ces mêmes avions espagnols transportaient également depuis Madrid des paquets de vivres et de vêtements envoyés par des émigrés cubains depuis les États-Unis, le Venezuela ou Puerto Rico à leurs proches restés dans l'île⁴⁴.

L'administration Johnson a fait voter le 19 décembre 1963 un amendement à la loi d'aide extérieure qui supprimait les aides économiques et militaires aux pays dont les navires ou les avions transportaient des marchandises à Cuba. La France, le Royaume-Uni et la Yougoslavie ont pris acte de la suppression de ces aides qui représentaient des sommes minimes mais le Maroc et l'Espagne, beaucoup plus dépendants de Washington, ont dû prendre des « mesures appropriées » pour contenter leur allié⁴⁵. Le 2 mars 1964, un accord secret a été signé et il prévoyait la suppression du transport de marchandises avec Cuba sous pavillon espagnol⁴⁶. Le volet maritime a été scrupuleusement appliqué puisqu'entre 1966 et 1974 aucun navire espagnol n'est entré dans des ports cubains tandis que le volet aérien a été suivi de façon plus relâchée⁴⁷. Signalons toutefois par exemple qu'il a été utilisé à l'automne 1968 par le ministère des Affaires étrangères

⁴³ AMAEE-R, caisse 7951, dossier 3, rapport de la délégation d'*Iberia* à l'aéroport de Barajas, 30 octobre 1963.

⁴⁴ *Id.*

⁴⁵ Ana del Hoyo Barbolla, « España y los Estados Unidos en la guerra fría : el peso de los asuntos cubanos 1960-1970 », in Emma Sánchez Montañés et María Eugenia Sánchez Suárez (dir.), *Norteamérica y España : Percepciones y relaciones históricas*, Málaga, SEPHA, 2010, p. 78-107.

⁴⁶ RAH-FC, caisse 13, dossier 3, enveloppe 2362, pli 3, mémorandum daté du 2 mars 1964 joint à la dépêche n°27 de Garrigues à Castiella, 4 mars 1964.

⁴⁷ AMAEE-R, caisse 8555, dossier 47, *Instituto Nacional de Estadística* (INE), Statistiques mensuelles de l'aviation, juillet 1967.

espagnol pour interdire à la compagnie espagnole *Air Spain* de transporter des langoustes entre Cuba et l'Europe⁴⁸.

Le « blocus aérien » a aussi fortement limité la circulation des personnes à partir de Cuba. Le Département d'État a refusé à partir de 1961 que les avions à réaction « DC-8 » d'*Iberia* soient utilisés pour aller à La Havane. *Iberia* a été autorisée par Castiella à mettre en ligne ces avions début 1966⁴⁹ malgré l'opposition réitérée du secrétaire d'État Dean Rusk⁵⁰. Les « DC-8 » faisaient le voyage sans escale et permettaient de doubler la capacité des vols (130 places contre 65 dans les avions à hélice « Superconstellation »). Cela permit de décongestionner un peu la liste d'attente de 50 000 personnes⁵¹ qui, en 1966, avaient acheté leurs billets pour Madrid et attendaient que leur tour arrivât pour prendre un des avions qui partait complet, chaque semaine, pour l'Espagne. À partir de novembre 1962, le Département d'État s'est toujours opposé à l'augmentation des vols « La Havane-Madrid » alors que même le gouvernement cubain, qui verrouillait l'émigration en amont par l'attribution de « bons de sortie », était favorable à une augmentation raisonnable du volume des départs légaux *via* les vols d'*Iberia*.

Le Département d'État n'a pas été le seul à s'employer à réduire le transport aérien entre l'Espagne et Cuba. Juste après mai 1968, le Quai d'Orsay, en collaboration avec le comité politique de l'OTAN, a fait en sorte d'interdire tous les vols charter entre l'Europe et Cuba, comme ceux d'*Air Spain*, pour empêcher les jeunes Français d'aller à Cuba par crainte de la

⁴⁸ AMAEE-R, caisse 9980, dossier 15, Uriarte (vice-président d'*Air Spain*) à Castiella, 14 novembre 1968 et Aguirre de Cárcer (directeur général d'Amérique du Nord) à Castiella, 19 novembre 1968.

⁴⁹ *Washington Post*, 12 février 1966.

⁵⁰ RAH-FC, caisse 16, casier 3, enveloppe 2877, pli 9, Merry del Val (ambassadeur à Washington) à Castiella, 31 octobre 1965.

⁵¹ *ABC*, édition de Madrid, 10 août 1966.

« contagion révolutionnaire »⁵². Rappelons aussi qu'en 1960, Alberto Bayo, un exilé républicain espagnol proche des frères Castro et du Che, avait menacé de faire sauter les avions d'*Iberia* qui venaient à Cuba parce qu'ils étaient une vitrine du régime franquiste⁵³. Au contraire, en 1968, c'est un groupe d'exilés anticastristes de Miami qui a menacé de faire exploser en vol les avions d'*Iberia* parce qu'ils participaient au « commerce avec Castro »⁵⁴. La cible n'avait pas changé mais les tireurs et la conjoncture internationale n'étaient plus les mêmes.

Les transports dans les relations internationales et les relations internationales dans les transports

L'étude du transport aérien entre l'Espagne et Cuba nous a montré un phénomène qui dépasse amplement le cadre géographique des relations bilatérales hispano-cubaines et qui cristallise des contacts bien plus complexes que des relations interétatiques ou interentreprises. D'une part, nous ne pouvons qu'espérer que l'histoire des relations internationales s'intéresse davantage aux relations de transport qui peuvent être à la fois des « enjeux », des « instruments » ou des « cibles » de politique étrangère à un moment donné et qui sont toujours le vecteur des relations matérielles entre les pays. Par ailleurs, dans des situations de crise (guerre, révolution, fermeture de frontière...), les relations de transport sont un excellent poste d'observation pour étudier le changement et le rapport avec l'extérieur d'un pays donné. En allant encore plus loin, nous

⁵² Étienne Morales, « Madrid-La Havane par les airs. Naissance, développements et maintien d'une mise en relation internationale, 1946-1969 », mémoire de M2 d'histoire sous la direction d'Annick Lempérière, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2012, p. 237-260.

⁵³ RAH-FC, caisse 3, casier 3, enveloppe 619, pli 3, télégramme n° 137 de Lojendio à Castiella, 2 mai 1959.

⁵⁴ AMAEE-R, caisse 8971, dossier 35, dépêche n° 81 de Vega (ambassadeur à Caracas) à Salvador, 29 janvier 1968.

remarquons que le monde des transports est toujours aussi une fenêtre ouverte vers l'extérieur, une zone de contact avec l'altérité, c'est donc un « laboratoire » des relations sociales, d'autant plus intéressant dans sa dimension internationale que c'est un lieu concret d'interaction entre « étrangers », un théâtre micro-historique de relations internationales, qui objective néanmoins les structures du grand jeu des relations internationales. D'autre part, dans des cas spécifiques de relations entre des pays avec des contacts forts et des moyens de transports bien identifiables (comme l'Espagne et Cuba), l'étude des transports renouvelle complètement l'histoire classique des relations bilatérales en permettant de dessiner une histoire matérielle de ces relations, qui va au-delà des relations officielles⁵⁵.

⁵⁵ Les relations diplomatiques ont été bien étudiées dans le cas hispano-cubain sur la période 1957-1962. Cf. Manuel de Paz Sánchez, *Zona Rebelde : la diplomacia española ante la revolución cubana (1957-1960)*, Tenerife-Gran Canaria, Centro de la cultura canaria, 1997 ; *Id.*, *Zona de guerra. España y la Revolución cubana (1960-1962)*, Tenerife-Gran Canaria, Centro de la cultura canaria, 2001 ; *Id.*, *Franco y Cuba. Estudios sobre España y la Revolución*, Santa Cruz de Tenerife, Idea, 2006.