

ARTÍCULOS

LE JOURNAL DE JEAN BAPTISTE LISSARRAGUE OU LES POSSIBILITES EXPLORATOIRES D'UN RECIT DE VOYAGE.

Beñat Çuburu-Ithorotz
Université de Pau et des Pays de l'Adour
cuburu@iutbayonne.univ-pau.fr

Résumé: Le 21 septembre 1902, Jean-Baptiste LISSARRAGUE, jeune émigrant de quinze ans originaire d'Hasparren au Pays Basque et fils de tanneur, embarquait à Saint-Nazaire sur le vapeur « La Navarre » à destination de Veracruz au Mexique. Il allait rejoindre son oncle et ses deux cousins, émigrés dans les années 1880 à Guanajuato où ils possédaient un commerce de tissus réputé, « La Bufa ». Il rédigea pour sa famille et ses amis restés à Hasparren un journal détaillant les péripéties de son voyage. Rédigé avec humour et fraîcheur, ce journal d'adolescent contient de nombreuses informations sur le navire, les conditions de la traversée, l'origine des passagers émigrants, les relations entre eux, la nourriture à bord, les escales, etc. Après avoir présenté le jeune émigrant et sa famille, nous analyserons le contenu de son journal de voyage avant de développer l'un des thèmes de recherche qu'il suggère, le transport d'émigrants sur la ligne du Mexique.

Mots-clé: Journal de voyage, émigrant, Pays Basque, tanneur, Guanajuato, la traversée, ligne du Mexique.

Título: EL DIARIO DE JEAN BAPTISTE LISSARRAGUE O LAS POSIBILIDADES EXPLORATORIAS DE UN RELATO DE VIAJE.

Resumen: El 21 de septiembre de 1902, Jean Baptiste Lissarrague, joven emigrante de quince años oriundo de Hasparren en el País Vasco e hijo de curtidor, se embarcaba en Saint Nazaire a bordo del vapor "La Navarre" con destino a Veracruz en México. Iba a juntarse con su tío Saint-Martin y sus dos primos, Laurent y Joseph, afincados en Guanajuato desde los años 1880 donde tenían un afamado negocio de telas, "La Bufa". Redactó un diario que describía las peripecias de su viaje y que mandó a Hasparren para que su familia y sus amigos lo leyeran. Escrito con humor y genio, este diario de adolescente contiene numerosas informaciones sobre el buque, las condiciones de la travesía, el origen de los pasajeros emigrantes, las relaciones entre ellos, la comida a bordo, las escalas, etc. Después de presentar al joven emigrante y a su familia, analizaremos el contenido de su diario de viaje antes de desarrollar uno de los temas de investigación que sugiere, el transporte de emigrantes en la línea de México.

Palabras clave: Diario de viaje, emigrante, País Vasco, curtidor, Guanajuato, la travesía, línea de México

Recibido: 10-08-2009

Aceptado: 20-09-2009

Cómo citar este artículo: ÇUBURU-ITHOROTZ, Beñat. Le journal de Jean Baptiste Lissarrague ou les possibilites exploratoires d'un recit de voyage. *Naveg@mérica. Revista electrónica de la Asociación Española de Americanistas* [en línea]. 2010, n. 4. Disponible en <<http://revistas.um.es/navegamerica>>. [Consulta: Fecha de consulta]. ISSN 1989-211X.

Title: JEAN-BAPTISTE LISSARRAGUE'S DIARY OR THE EXPLORATIVE POSSIBILITIES OF A TRAVEL BOOK.

Abstract: On September 21st, 1902, Jean-Baptiste Lissarrague, a young emigrant of fifteen from Hasparren in the Basque country, and the son of a tanner, boarded on the steamboat "La Navarre" to Veracruz, Mexico. He was going to meet his uncle and two cousins, both emigrated in the 1880s in Guanajuato, and owners of a famous fabric business, "La Bufa". He held a detailed diary about his travel adventures for his family and friends, still in Hasparren. With a humoristic and fresh touch, that teenager's diary contains numerous information about the steamer, the conditions of the crossing, the origin of the emigrant passengers, the relationships among one another, the food on board, the ports of call and so on and so forth. After presenting the young emigrant and his family, we will analyse the content of his travel book and then develop one of the research themes he himself suggests, the transportation of emigrants on the route to Mexico.

Keywords: Travel book, emigrant, Basque country, tanner, Guanajuato, the crossing, route to Mexico.

Le 21 septembre 1902, Jean-Baptiste Lissarrague, jeune émigrant de quinze ans originaire d'Hasparren¹ au Pays Basque et fils de tanneur, embarquait à Saint-Nazaire sur le vapeur « La Navarre » à destination de Veracruz au Mexique. Il allait rejoindre son oncle Saint-Martin et ses deux cousins, Laurent et Joseph émigrés dans les années 1880 à Guanajuato où ils possédaient un commerce de tissus réputé, « La Bufa ».

Il rédigea un journal détaillant les péripéties de son voyage et qu'il envoya à Hasparren pour que sa famille et ses amis le lisent. Ce document ainsi qu'une centaine de lettres écrites par le jeune émigrant nous sont parvenus, exhumés du « coffre à souvenirs » de ses descendants. Rédigé avec humour et fraîcheur, ce journal d'adolescent contient de nombreuses informations sur le navire, les conditions de la traversée, l'origine des passagers émigrants, leurs sentiments, les relations entre eux, la nourriture à bord, les escales à Santander, La Corogne, La Havane, etc.

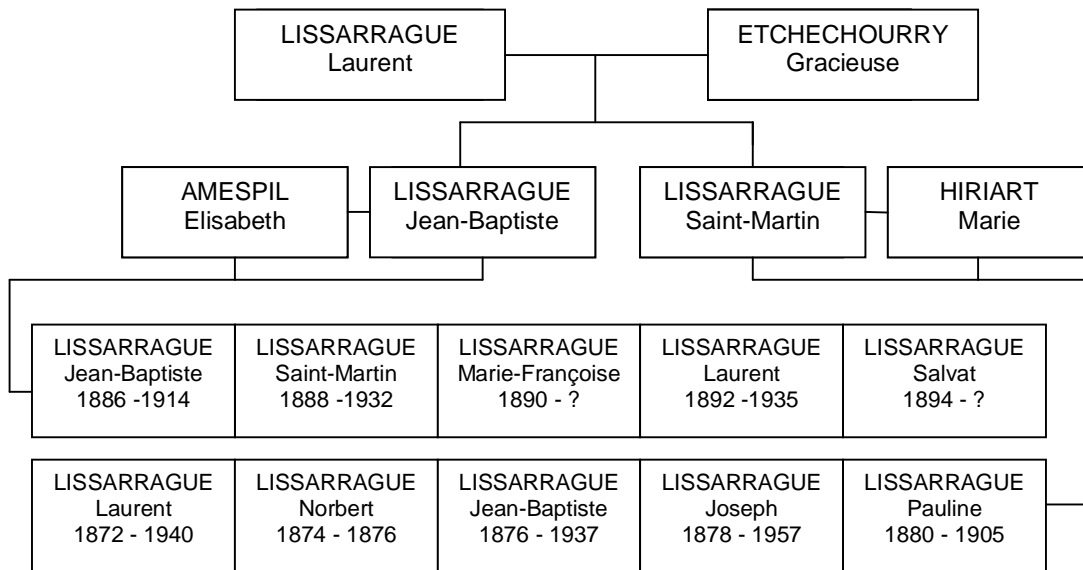
Il permet de vérifier, une fois encore, que les récits de voyage et les documents de type épistolaire ont grandement contribué au départ des émigrants et qu'ils restent une source d'information de premier ordre pour qui étudie le phénomène de l'émigration. En effet, cette chronique, destinée aux siens et écrite dans le seul but de rapporter dans le détail tout ce que ce voyage avait d'extraordinaire, devient un document d'appui pour explorer plusieurs pistes de l'émigration basque en Amérique.

¹ Hasparren est une vaste commune de 7701 hectares, située dans la région Est de la province du Labourd, sur la rive droite de la Nive. Hasparren a vu sa population croître durant deux siècles passant de 4700 habitants en 1804 à 5300 en 1968 avec un pic à 5700 habitants en 1891 ce qui en faisait l'un des villages les plus peuplés du Pays Basque français. Une autre caractéristique du village était l'intense activité économique jusqu'au milieu du XXème siècle. Au XIXème siècle, l'économie du village s'articulait autour de l'agriculture et d'activités proto-industrielles rurales : le textile, la tannerie et la cordonnerie qui fut la seule à passer au stade industriel au XXème siècle. Malgré ces conditions économiques a priori très favorables, la vague d'émigration qui conduisit vers l'Amérique des milliers de Basques n'épargna pas le village d'Hasparren. Des centaines d'hommes et de femmes rejoignirent le continent américain (principalement l'Argentine, l'Uruguay, le Chili, Cuba et le Mexique) où ils s'installèrent en s'employant souvent dans des activités qu'ils pratiquaient déjà dans leur village d'origine.

Après avoir présenté le jeune émigrant et sa famille, nous analyserons le contenu de son journal de voyage avant de développer l'un des thèmes de recherche qu'il suggère, le transport des émigrants sur la ligne du Mexique.

1. Jean- Baptiste Lissarrague

La famille Lissarrague est intimement liée à l'histoire de l'émigration depuis Hasparren ; en effet, plusieurs de ses membres ont rejoint le continent américain aux XIX^e et XX^e siècles. L'histoire familiale, directe ou par le biais d'alliances, nous fait découvrir des noms tels que Amespil, Choribit, Duhagon ou Etchechoury et la liste d'émigrants issus du village et portant ces patronymes est des plus fournies².



La mère de Saint-Martin Lissarrague (oncle de Jean-Baptiste et lui-même émigré au Mexique), était issue de la famille Etchechoury dont plusieurs des membres se rendirent en Uruguay puis en Argentine. Elle était également liée à celle des Choribit, tanneurs réputés à Hasparren, dont l'un des descendants, Jean-Pierre, dirigea une tannerie à Chillán au Chili.

Le père de Jean-Baptiste s'était marié avec Elisabeth Amespil dont certains ancêtres émigrèrent en Uruguay et en Argentine dès 1839. Un peu plus tard, à partir de 1855 et voulant fuir la conscription, c'est vers Cuba que se tournèrent Etienne Amespil et ses frères Bertrand et Pierre pour exercer leur métier de tanneur³.

Dans la famille Duhagon, de laquelle est issue Marie Hiriart, l'épouse de Saint-Martin Lissarrague, des membres de la famille ont fait souche en Uruguay et au Chili

² Indications sur la famille recueillies au cours de divers entretiens avec Mayou Haristoy, petite-fille de Saint-Martin Lissarrague et fille de Laurent Lissarrague, émigrés à Guanajuato. Entretiens menés entre novembre 2005 et avril 2006. Le journal de voyage et les lettres de Jean-Baptiste ont pu être consultés et reproduits grâce à l'amabilité de Mme Haristoy que nous souhaitons remercier ici.

³ Données obtenues grâce aux relevés effectués aux Archives communales d'Hasparren (Recensement des hommes pour la formation de l'armée territoriale et de la garde nationale, classes 1855, 1858 et 1861).

mais aussi de l'autre côté des Pyrénées puisque Guillaume Duhagon, cadet de la maison Hoditea, émigra à Bilbao vers 1765 où il prospéra rapidement en créant une compagnie maritime pour le commerce avec les pays d'Amérique.

Il ne fait donc aucun doute que la tradition d'émigrer était fortement ancrée dans la famille Lissarrague comme dans beaucoup d'autres à Hasparren. Et souvent, dans une fratrie, un premier départ en appelait d'autres. Ce fut le cas chez les Lissarrague dont Jean-Baptiste était l'aîné de cinq frères et sœurs. Il était né le 24 septembre 1886 et émigra au Mexique, nous l'avons vu, en 1902. Il y fut rejoint par son frère Salvat (né le 16 janvier 1894) en 1908. Après avoir fait ses premières armes dans l'affaire familiale à Guanajuato, Salvat s'installa à Torreón, dans le nord du Mexique où il s'associa à un autre émigrant haspandar⁴ dénommé Amestoy pour exploiter un commerce de chaussures qui portait le nom de « Casa Francesa Elissetche ». Leur frère Laurent, né en 1892 émigra au Chili où il s'employa dans la tannerie et l'usine de chaussures que Jean-Pierre Choribit et ses frères dirigeait à Chillán.

Jean-Baptiste avait été appelé à Guanajuato par son oncle Saint-Martin Lissarrague. Celui-ci naquit le 1er juin 1846 et au retour de la guerre de 1870, il épousa en 1871 Marie Hiriart de la maison Hoditea au quartier Elizaberri. Ils eurent cinq enfants : quatre garçons et une fille, tout comme son frère Jean-Baptiste (né en 1841) et installé dans le bourg à la maison Tattilatea. Saint-Martin et son frère étaient tanneurs mais cette activité commençant à décliner à Hasparren à la fin du XIX^e siècle, la plupart des tanneries locales firent faillite. Une épidémie décima le chêne tauzin, essence indispensable pour la fabrication du tanin et très présente à Hasparren et les tanneries locales s'avéraient trop petites pour passer à un stade industriel. Les deux frères Lissarrague se retrouvèrent ruinés et le cadet dut se résoudre à émigrer en 1881 après la naissance de son dernier enfant. Il veillait particulièrement à honorer ses dettes et pensait que le salut était dans l'émigration.

Nous ne savons pas encore dans quelles circonstances exactes il décida de son départ pour le Mexique mais il est assez probable qu'il y connaissait quelqu'un ou qu'il voyagea en compagnie d'un ami qui s'y rendait également. Peu d'haspandars avaient choisi auparavant cette destination pour émigrer. La colonie basque française qui y était installée était numériquement assez faible. Lors d'un recensement réalisé en 1849⁵, on dénombrait 1775 Français immatriculés, dont 84 Basques. Quatre d'entre eux étaient originaires d'Hasparren : Pierre Berho, Laurent Durruty, Jean Lecumberry et Pierre Saint-Martin. En 1886, au cours d'un second recensement⁶, on dénombrait 104 Basques français (résidant principalement à Zacatecas, León, Guanajuato et Charcas) dont 6 haspandars. Parmi ceux-ci figurait Saint-Martin Lissarrague, seul haspandar de Guanajuato. Tout près de là, à León⁷, se trouvaient Jean Biados, Bernard Lissar et Guillaume Lahirigoyen, tous trois

⁴ Haspandar : nom donné aux habitants d'Hasparren (en basque : *hazpandarra*)

⁵ *Registre de la population française au Mexique au 30 avril 1849*, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Javier Pérez Siller ed.

⁶ Centre des Archives Diplomatiques de Nantes (CADN). Poste Mexico. Fonds B. Carton 81. Recensement commandé par le Consulat français de México et mené par les agents consulaires dans les 25 principales villes du Mexique.

⁷ León, qui était une ville déjà spécialisée au XIX^e siècle dans les métiers du cuir, est aujourd'hui considérée comme le premier centre mondial de la tannerie.

déclarés tanneurs. Selon la petite-fille de Saint-Martin Lissarrague, ce dernier et Guillaume Lahirigoyen exerçaient la même profession à Hasparren, ils étaient amis et il est probable qu'ils aient voyagé ensemble. Quatre fils de Guillaume, Baptiste, Jean, Salvat et Dominique émigrèrent également par la suite au Mexique.

Saint-Martin resta quarante années à Guanajuato. Il revint peu de fois à Hasparren, en 1895, en 1905, en 1910 et en 1918, à la fin de la première guerre mondiale. Il rentra définitivement en 1921 et y mourut en 1936.

Son fils aîné, Laurent, le rejoignit en 1888, à l'âge de seize ans puis quatre années plus tard ce fut le tour de Joseph qui émigra lui, à l'âge de quatorze ans. Laurent resta trente-cinq ans au Mexique d'où il revint définitivement en décembre 1923 pour épouser sa cousine Marie-Françoise de Ttattilatea. Déclaré insoumis, il ne fit semble-t-il que très peu de fois le voyage de Guanajuato à Hasparren en trente-cinq ans, dont une fois pour l'ordination de son frère cadet Jean-Baptiste. S'il travailla à « La Bufa » avec son père (il était associé à l'affaire avec Saint-Martin et son frère Joseph), il fut surtout fondé de pouvoir de Carlos Markassuza, richissime émigrant basque originaire d'Oneix près de St Palais et régisseur de ses six haciendas du Michoacán et de Guanajuato dont celle de Santa Rosa, qui se trouvait à quelques kilomètres de León, dans l'état de Guanajuato. Jean-Baptiste Lissarrague en parlait souvent dans les lettres qu'il envoyait à ses parents. Il aimait beaucoup s'y rendre pour fuir l'ordinaire de l'activité commerciale de « La Bufa ».

Joseph, le fils cadet de Saint-Martin, s'en fut donc rejoindre sa famille au Mexique en 1892 et y resta treize ans. Il prenait une part active dans le négoce de tissus familial puisque c'est lui – Jean-Baptiste nous l'apprend encore dans ses lettres – qui faisait office de représentant de commerce pour l'entreprise familiale. Il voyageait ainsi souvent à l'intérieur du Mexique mais aussi dans le monde entier pour son propre plaisir (Japon, Hawaï, etc.).

Un autre fils de Saint-Martin, prénommé également Jean-Baptiste comme son cousin de Ttattilatea, aurait probablement un jour émigré à Guanajuato s'il n'avait préféré les ordres. Il choisit de devenir missionnaire et embarqua en 1901 pour le Japon où il demeura presque quarante ans jusqu'à sa mort.

Jean-Baptiste fut le quatrième membre de la famille à se rendre à Guanajuato. De ses jeunes années à Hasparren on sait qu'il fréquenta le collège des Frères des Ecoles Chrésiennes, établissement jouxtant sa maison natale de Ttattilatea, qu'il s'exprimait et écrivait parfaitement en basque et en français et qu'il avait une bonne culture générale. Doté de qualités certaines pour le dessin, il s'adonnait aussi régulièrement aux plaisirs de la pêche en rivière. Issu d'une famille très chrétienne, il avait une foi inébranlable et n'aurait manqué aucun office, même le jour de son départ pour le Mexique où nous le trouvons, dès l'aube, arpentant les rues de St Nazaire pour assister à une messe.

Outre son journal de voyage, il écrivit toutes les semaines à ses parents durant les premières années de son séjour⁸. Conservées précieusement par sa famille, ses lettres permettent de découvrir l'acclimatation du jeune émigrant à sa nouvelle terre

⁸ La famille en possède 118, écrites entre le 6 avril 1903 et le 26 février 1906.

d'accueil, ses progrès dans la langue espagnole, l'apprentissage de son métier de commis-vendeur et de comptable à « la Bufa » mais aussi le plaisir qu'il prend à découvrir des choses toutes nouvelles pour lui. Il décrit ainsi les corridas auxquelles il assistait ou les foires ou cirques ainsi que les fêtes qui rythmaient la vie de Guanajuato. Il nous renseigne aussi sur la petite tannerie que possédait la famille à Guanajuato. Son oncle Saint-Martin, déjà tanneur à Hasparren, avait trouvé tout naturel de poursuivre cette activité au Mexique. Il est à noter que dans plusieurs des pays où ils ont émigré (Uruguay, Chili, Mexique ou Cuba) beaucoup d'haspandars tanneurs de métier tenaient à conserver cette profession même lorsqu'ils avaient une autre activité principale.

Les lettres de Jean-Baptiste témoignent également d'un grand attachement pour sa famille restée à Hasparren. Si ses parents étaient les destinataires principaux des missives, ses frères cadets, sa sœur, ses grands-parents et son cousin missionnaire au Japon en recevaient aussi régulièrement. Il vouait un profond respect à son oncle Saint-Martin qu'il s'attachait à ne jamais décevoir au magasin et admirait profondément ses deux cousins Laurent et Joseph.

La dernière de ces lettres que possède la famille est datée du 26 février 1906, année où Jean-Baptiste devait passer le conseil de révision devant le juger apte ou non à effectuer son service militaire. Il l'évoque dans un courrier du 19 septembre 1905. Il souhaiterait se soustraire à la conscription en se faisant réformer et éviter de devoir ainsi rentrer en France pour trois ans. Il veut prétexter qu'il est de faible constitution et qu'il a des vertiges. Il évoque des amis qui ont réussi et est persuadé de convaincre les médecins de l'exempter.

Nous perdons sa trace jusqu'en août 1908 où nous le retrouvons militaire à Pau. Il figure sur une photo prise au régiment en compagnie de deux autres conscrits dont l'un est haspandar : Pascal Mathieu. Jean-Baptiste n'a donc pas réussi à se faire réformer. Son service militaire terminé, il repartit au Mexique où il retrouva son emploi à « La Bufa ». La famille ne possède plus aucune lettre de cette période.

Le 2 août 1914, la France mobilisa trois millions de soldats pour ce qui allait devenir la Grande Guerre. Les Français émigrés durent aussi rejoindre leur affectation. Au Mexique, Jean-Baptiste Lissarrague reçut son ordre de mobilisation par l'intermédiaire de l'agent consulaire français à Guanajuato. Outre leur rôle de défenseur et de représentant des intérêts français dans les villes possédant une colonie française, les agents consulaires exerçaient également un contrôle des résidents d'origine française dans le pays. Durant tout le conflit mondial, ils étaient chargés de signaler tout établissement français faisant du commerce avec ceux détenus par des immigrants originaires d'Allemagne ou d'un pays qui était son allié. Ils devaient également recenser régulièrement tous les insoumis ou déserteurs présents dans leur circonscription. On trouve quelques Basques dans cette situation ; certains profitèrent d'une permission pour revenir au Mexique et échapper ainsi à l'horreur de la guerre.

Jean-Baptiste Lissarrague répondit à l'appel de mobilisation et dut rejoindre précipitamment la France. La mobilisation ayant été décrétée le 2 août 1914, nous doutons qu'il ait pu rejoindre son affectation au 18^{ème} Régiment d'Infanterie avant le mois de septembre 1914. En effet, les départs en bateau depuis Veracruz

s'effectuant le 12 de chaque mois, il est peu probable – mais possible - qu'il ait pu embarquer le 12 août. S'il est effectivement parti à cette date et en comptant une dizaine de jours de traversée, il a dû rejoindre son régiment entre la fin du mois d'août et la fin du mois de septembre.

Jean-Baptiste Lissarrague, numéro de matricule 06753 – classe 1906 a été tué le 12 octobre 1914 à Oulches dans l'Aisne. Treize autres haspandars y laissèrent leur vie entre le 21 septembre 1914 et le 3 mars 1915.

Terrible destin pour ce jeune homme que l'on découvrait douze ans plus tôt à la fois angoissé et exalté au moment d'embarquer sur le navire qui le conduisait vers une nouvelle vie de l'autre côté de l'Atlantique.

2. Le journal de voyage de Jean-Baptiste Lissarrague

Le journal qu'a rédigé Jean-Baptiste Lissarrague est parvenu à sa famille d'Hasparren quelques mois après l'arrivée du jeune homme à Guanajuato. Il l'avait probablement confié à son cousin Joseph ou à un autre émigrant rentrant en France par la ligne régulière du Mexique de la Compagnie Générale Transatlantique. Dans deux lettres datées l'une du 21 avril 1903 et l'autre du 26 mai 1903, il demande à ses parents s'ils l'ont bien reçu et qui l'a lu dans le village, notamment parmi ses camarades du collège des Frères.

Le document s'intitule « Journal de voyage de Bayonne à Guanajuato » et compte 31 pages de texte et 16 pages illustrées de cartes postales de Guanajuato et de sa région. Il est écrit à l'encre sur un papier au format de petit cahier. Le récit commence le 19 septembre 1902 et s'achève le 9 octobre 1902. Le 19 septembre, il voyage de Bayonne à Bordeaux où il passe la nuit dans un établissement qui accueillait les Basques en partance pour l'Amérique. La journée du 20 est consacrée au voyage en train de Bordeaux à Saint-Nazaire après transbordement à Nantes. La traversée a lieu entre le 21 septembre et le 8 octobre et le 9 octobre relate le voyage en train depuis Veracruz jusqu'à Mexico puis Guanajuato.

Les récits de voyage sont des documents extrêmement intéressants et précieux car ils dévoilent des pans de l'histoire de l'émigration souvent méconnus. Les témoignages de ce type sont nombreux mais beaucoup sont rédigés a posteriori et inclus dans des lettres ou des témoignages évoquant la vie de certains émigrants⁹ et peu sont des récits complets de traversée. Parmi ceux-ci, quelques-uns ont été rédigés sous forme de journal durant les traversées transocéaniques comme celui d'Edmond Garnier qui embarqua en 1909 sur le « Chili » pour la traversée entre Bordeaux et Buenos Aires¹⁰ ou celui des Sœurs Servantes de Marie d'Anglet qui naviguèrent entre Barcelone et Buenos Aires sur le « León XIII » en 1905 et sur le

⁹ On peut citer entre autres, l'article d'Angeles de Dios Altuna de Martina, *Contribución al conocimiento de la experiencia inmigratoria vasca en el Chaco a través de un relato epistolar. Análisis de un caso*, Congrès Euskal Herria Mugaz Gaindi II, Vitoria/Gasteiz, 2005 où elle présente le témoignage d'un émigrant dénommé Santiago Ibarra qui embarqua en 1904 de manière illégale à Bilbao sur le « Mendoza » à destination de Buenos Aires.

¹⁰ GARNIER E., *Autour du monde*, Paris, Editions Figuière, 1933. Le récit de la traversée est en partie disponible sur le site internet des Messageries Maritimes : www.es-conseil.fr/pramona.

« Patricio de Satrústegui » en 1907¹¹. Leurs auteurs étaient le plus souvent des adultes, d'origines sociales très diverses et leur contenu diverge souvent selon la classe dans laquelle ils voyagent.

L'un des plus aboutis, bien que livré sous forme romanesque, reste celui d'Edmondo de Amicis¹². Écrivain et reporter italien, il fut invité en 1884 par *El Nacional*, un grand quotidien de Buenos Aires pour une série de conférences. Il effectua la traversée entre Gênes et Montevideo à bord du « Nord America » (auquel il donna le nom de « Galilée » dans son livre) qui embarquait mille six cents passagers composés d'une grande majorité d'émigrants italiens, de quelques bourgeois et petits aristocrates déçus de diverses nationalités et deux cents hommes d'équipage. Il y dresse avec force un portrait de la société italienne de son époque, mise à nue sur un paquebot. Son récit est sans concession pour ses compatriotes mais on y trouve également une foule de détails communs au journal de Jean-Baptiste Lissarrague : la vie quotidienne sur le navire, des descriptions de l'océan, la peur de l'élément liquide et les tensions après quelques jours à bord.

Jean-Baptiste Lissarrague n'avait pas encore seize ans lorsqu'il embarqua sur « La Navarre » - il les accomplit durant la traversée – et il est donc légitime d'y trouver la curiosité, les préoccupations et le ton d'un adolescent de son âge. Le texte est rédigé en français mais avec quelques phrases en basque. On y retrouve beaucoup de thèmes ou de détails relatés dans d'autres récits de voyage mais ce qui surprend le lecteur, c'est le naturel, la fraîcheur et l'humour qui s'en dégagent. Jean-Baptiste n'a pas voulu faire une œuvre littéraire, il souhaitait juste témoigner de son expérience et le fait est que si le contenu peut parfois paraître monotone, comme les longues journées de traversée de l'Atlantique, une relecture permet d'appréhender une foule de détails qui éclairent sur les conditions de la traversée, les rapports entre les passagers émigrants, leur origine, les escales, la nourriture et les occupations à bord, les passagers clandestins, l'état d'esprit du jeune homme, etc. Ils sont autant de pistes de recherche potentielles et nous ne pouvons toutes les explorer pour le présent travail.

Jean-Baptiste Lissarrague ne fut pas le premier membre de sa famille d'émigrants à rédiger un tel document. Il évoque, dans une lettre écrite à ses parents peu après son arrivée à Guanajuato, le journal de voyage de son oncle Saint-Martin, écrit lorsque celui-ci effectua sa première traversée en direction du Mexique. Son cousin Jean-Baptiste, de la maison Hoditea, devint missionnaire au Japon comme nous l'avons dit précédemment. Il tint un journal de voyage à l'occasion du périple qui le mena de Marseille à Tokyo durant l'été 1901. Il écrivait en outre régulièrement à sa famille d'Hasparren et à ses cousins et frères émigrés au Mexique. Au mois de septembre 1923, il se trouvait à Yokohama lors du terrible tremblement de terre qui dévasta la région et fit plus de deux cents mille victimes. Le missionnaire rédigea deux mois plus tard dans des conditions de grande précarité un récit saisissant et extrêmement détaillé sur le séisme et sur les événements qui l'accompagnèrent.

¹¹ MEHATS C., *Organisation et aspects de l'émigration des Basques de France en Amérique : 1832-1976*, 1a ed. – Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia = Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2005, p. 159-163.

¹² AMICIS E. de, *Sur l'océan – Emigrants et signori de Gênes à Montevideo*, Traduit par Olivier Favier, Paris, Editions Payot, 2004.

Enfin, Salvat Lissarrague qui émigra à Guanajuato en 1908 écrivit également un journal de voyage, s'inspirant en cela de son aîné¹³. Le récit « Journal de voyage de Bayonne à Guanajuato » ainsi que les lettres postérieures de son auteur attestent d'une excellente maîtrise de la langue française même si on relève quelques fautes d'orthographe çà et là. Formé au collège par les frères missionnaires, Jean-Baptiste reçut une excellente éducation et il se montrait très attaché à ses enseignants.

Son attachement pour sa famille est également indéniable et dès les premières pages – lorsque le train quitte la gare de Bayonne ou lorsque le navire s'éloigne du port de Saint-Nazaire – il se dit très mélancolique et ses pensées sont pour ses parents. La nuit, il rêve de sa maison natale. Cette affection toute particulière pour sa famille ne le quittera jamais et elle peut s'expliquer par son jeune âge. Jean-Baptiste quitte ses parents alors qu'il n'est qu'un adolescent. Rien de plus normal à une époque où émigrer à partir de douze ans était monnaie courante et dans son journal il évoque souvent les compagnons de traversée de son âge ou à peine plus vieux que lui. Mais, même si au départ de Bayonne il est accompagné d'autres Haspandars plus âgés - qui se rendent, eux, à Cuba -, et si au Mexique l'attendent ses cousins Joseph et Laurent, le voyage et la fracture sentimentale qu'il engendre l'angoissent. Il a encore besoin de l'affection de ses parents et tout autant de leur témoigner la sienne. D'ailleurs, si la plupart des émigrants n'écrivaient qu'épisodiquement pour « garder l'illusion d'une présence au pays »¹⁴ – parce qu'ils étaient plus âgés et n'en ressentaient pas le besoin ou parce qu'illettrés, ils en étaient incapables – Jean-Baptiste mettait un point d'honneur à écrire une fois par semaine. En échange, il attendait avec impatience les nouvelles d'Hasparren et se lamentait parfois de la lenteur des paquebots, jamais assez rapides à son goût pour acheminer le courrier.

Jean-Baptiste rédigeait son journal dans sa cabine même si son exigüité et le balancement du bateau le gênaient pour cet exercice. Ainsi, le 23 septembre, alors que le navire est en vue de La Corogne, il est cloué sur sa couchette en proie au mal de mer et s'est improvisé un bureau avec sa valise. Il regrette alors de ne pas disposer de davantage de commodités mais s'en fait une raison : « *Il faut savoir se contenter de ce qu'on a car on n'est pas toujours chez tante Joséphine avec bureau, chaise, encre, plume, buvard, grattoir, etc*¹³ ». Ce détail nous laisse à penser qu'il a dû rédiger un brouillon au crayon à papier durant la traversée. En effet, le document final est rédigé à l'encre, presque sans ratures et d'une écriture très régulière, une performance peu probable sur un navire balançant avec la houle. Il a dû le recopier à Guanajuato en ayant plume et encrier à disposition pour envoyer un document agréable à lire et à regarder puisqu'il comportait des vues de la ville et de sa région. Un autre détail qui nous fait imaginer qu'il a d'abord rédigé un brouillon est le fait qu'une lettre écrite à ses parents par Jean-Baptiste, commencée à Saint-Nazaire pour leur conter la première étape de son voyage et postée à Santander était rédigée au crayon à papier.

¹³ Dans une carte postale datée du 25 août 1908 et envoyée à sa famille depuis l'escale de Santander, Salvat annonce qu'il a commencé la rédaction de son journal de voyage. Si la famille a conservé la carte postale, le journal, lui, n'a pas été retrouvé.

¹⁴ BRUNETON-GVERNATORI A., STAES, J., « *Cher père et tendre mère ...* » - *Lettres de Béarnais émigrés en Amérique du Sud (XIXème siècle)*, Biarritz, J et D éditions, 1996, p.30.

¹³ Il s'agissait de Joséphine Amespil (sœur d'Elisabeth Amespil, la mère de Jean-Baptiste) qui prenait une part prépondérante dans la gestion de l'atelier de chaussures familial. Jean-Baptiste travailla un peu au bureau de l'atelier avant d'émigrer.

Dans le journal, on trouve essentiellement des réflexions et préoccupations d'adolescent mais aussi une foule de détails sur la vie à bord. L'espace dans lequel il est confiné avec ses compagnons de traversée est celui réservé aux passagers de 2^{ème} classe à l'arrière du navire mais il saisit la moindre occasion pour se rendre dans les installations plus vastes et confortables de 1^{ère}. Il ne peut le faire que lorsque le commissaire de bord leur en donne l'autorisation au début de la traversée, lorsque le pont-promenade de 1^{ère} est vide tôt le matin ou lorsque l'attention du personnel chargé de veiller à ce que chaque passager reste à sa place de bord se relâche.

Quelques phrases en langue basque ponctuent le récit. Montant pour la première fois sur un navire, il s'étonne de la douceur avec laquelle le paquebot effectue les manœuvres de sortie de la rade de Saint-Nazaire : « *Le bateau paraît ne pas bouger du tout et c'est le cas de le dire « Uraren gainean bezala johan gituk* » (l'orthographe du journal est conservée et la traduction est la suivante : « Nous avons filé comme si nous étions sur l'eau »). Entre les Açores et Cuba, un phénomène naturel intrigue les émigrants qui sont sur le pont. Jean-Baptiste est en compagnie d'un Béarnais de son âge, Eugène Cassou : « *Tout à coup, je vois comme une petite lumière dans l'eau, je n'y fais pas attention, puis une autre. Je fais remarquer ça à Cassou et lui qui explique tout me dit que ce sont des huîtres perlières et moi je pense : « Ago ichilik bederen astoa* » (Traduction : « Tais-toi donc bougre d'âne »). *Je sais bien que c'est la phosphorescence de la mer mais je ne lui dis rien, il se fâcherait* ». Edmondo de Amicis en parle également dans son ouvrage en évoquant l'image de « la mer en feu »¹⁴ Parfois ce ne sont que des mots en basque. Il évoque ainsi plusieurs fois le « *burropila* » dont il francise l'orthographe et qu'il souligne à chaque fois : bourrophile. Il s'agissait d'une sorte de gâteau de pain dont il était très friand ; sa mère lui en avait préparé deux pour le voyage et les avait disposés dans sa malle de voyage. Il prit soin de les en retirer avant d'embarquer de façon à les manger parcimonieusement durant les premiers jours de traversée. Ce « *burropila* », obsessionnel pour lui car il améliore ses petits déjeuners et dont il parle presque avec dévotion, semble être le seul objet matériel que le relie encore à sa famille. Et plus le « *burropila* » diminue, plus Jean-Baptiste s'éloigne de sa terre natale.

Jean-Baptiste Lissarrague maniait aussi bien la langue basque que le français mais il a choisi de rédiger son journal en français pour être lu de tous. D'autres fois, il choisit des mots en basque pour leur fonction onomatopéique parce qu'ils transcrivent de manière plus spontanée l'émotion qui le traverse : « *En arrivant à Saint-Nazaire nous voyons du train les mâts rouges de « La Navarre » et alors mon cœur pulpate*¹⁵ » (néologisme pour indiquer que son cœur bat à tout rompre).

L'espagnol, la langue qu'il va bientôt devoir maîtriser est aussi présente dans son journal. La première fois, c'est dans la bouche d'un des trois hommes qui l'accompagnent depuis Bayonne. Ils s'appellent Legañoa, Amespil et Jaureito et Jean-Baptiste ne parle d'eux que jusqu'à l'escale de La Havane. Ils ont dû probablement y descendre car ils étaient des émigrants vivant à Cuba depuis de longues années¹⁶. Ils s'exprimaient donc tout naturellement en espagnol et

¹⁴ AMICIS E. de, *op. cit.* p. 174-175.

¹⁵ LISSARRAGUE J.B., « Journal de voyage de Bayonne à Guanajuato » p.3.

¹⁶ Etienne Amespil (né en 1835) et Arnaud Jaureito (né en 1837) sont signalés absents de la commune lors du recensement pour l'armée territoriale et émigrés à Cuba. Etienne Amespil semblait

s'adressaient au jeune homme dans cette langue. L'espagnol, Jean-Baptiste l'entend également à chacune des escales du navire et notamment à la première, Santander : « *Le navire entre en ce moment au port, on l'arrête. En un instant une multitude de chaloupes l'entoure. Il y a des marchandes de fruits qui ne font que crier « Ai naranjas, ai melones, ai de todo*¹⁷ » (orthographe du journal respectée). Ou alors il le lit sur le tableau annonçant en espagnol et en français l'heure du départ à l'escale de La Corogne : « *El vapor saldrá a las 11*¹⁸ » (il a dessiné ce tableau sur son journal avec un commentaire).

Jean-Baptiste Lissarrague a rédigé son journal parce qu'il avait conscience que ce voyage était celui de sa jeune vie, qu'il allait découvrir des choses extraordinaires et que désormais, comme le disait son cousin missionnaire en apprenant qu'il était arrivé à Guanajuato, « [...] sa vie sera toute différente de celle qu'elle a été jusqu'à présent.¹⁹ » Il savait qu'à Hasparren, sa famille attendait de ses nouvelles et qu'il ne pouvait faillir car on compterait sur lui à l'avenir pour une aide pécuniaire et il savait aussi que ses amis enviaient quelque peu son sort.

C'est probablement pour cette raison qu'il fait en sorte que son récit ne présente que des aspects agréables du voyage, qui vont rassurer les siens et donner à d'autres l'envie de l'imiter. Les lettres qu'il écrira par la suite auront la même teneur. Lorsqu'il traverse une partie de la France en train de Bayonne vers St Nazaire, il regarde le paysage, le décrit et agrmente même son discours de dessins explicatifs tant ce qu'il découvre lui paraît différent de ce qu'il a laissé. Plus tard, le spectacle de marsouins dans le Golfe de Gascogne ou de poissons-volants à proximité des Antilles ne laisse pas de l'émerveiller. Les couchers de soleil sont aussi les plus beaux qu'il ait jamais vus : « [...] *Après avoir admiré le coucher du soleil sur la mer ce qui est un spectacle ravissant impossible à décrire, du moins pour moi, je me mets à regarder la mer et la nuit arrive vite [...]* »²⁰.

L'arrivée en Amérique se fait par le port de La Havane et là aussi, il s'attache à montrer les côtés les plus exotiques de l'escale. Ne pouvant descendre du navire, c'est le spectacle des charbonniers chinois ravitaillant le navire en charbon qui retient son attention²¹: « [...] *Voici des barques pleines de charbon qui arrivent avec leurs charbonniers chinois. Ils installent un escalier de leur barque jusqu'à un trou de notre navire*²². *Un Chinois se met sur chacune des marches. Et maintenant ils se font passer les corbeilles de charbon que le plus haut placé jette dans notre navire par le trou. Déjà il y a plus de deux heures qu'ils travaillent sans s'arrêter. Quand ils ont*

être associé à Legañoa pour l'exploitation d'une tannerie à Cuba et revenait régulièrement à Hasparren pour y chercher des jeunes tanneurs prêts à travailler dans l'île. Ainsi le trouvons-nous en 1896, servant de témoin au consulat de France à Cuba pour un groupe de tanneurs haspandars fraîchement débarqués parmi lesquels figurait Gratien Daguerre qui deviendra quelques décennies plus tard l'homme le plus riche de Gibara en Orient.

¹⁷ LISSARRAGUE J. B., « Journal de voyage de Bayonne à Guanajuato » p.10.

¹⁸ LISSARRAGUE J.B., « Journal de voyage de Bayonne à Guanajuato » p.13.

¹⁹ Lettre écrite le 8 décembre 1902 depuis Tokyo et adressée à son parrain, le père de Jean-Baptiste Lissarrague de Tattilatea.

²⁰ LISSARRAGUE J.B., « Journal de voyage de Bayonne à Guanajuato » p.17.

²¹ Toutes les compagnies transatlantiques devaient prévoir un ravitaillement pour leurs paquebots grands consommateurs de charbon. Dans le sens Europe-Amérique, la Compagnie Générale Transatlantique, propriétaire de « La Navarre » avait situé ce ravitaillement à Fort-de-France pour la ligne des Antilles et à La Havane pour la ligne du Mexique.

²² Il s'agissait de porte-lones.

commencé, on aurait dit qu'ils n'auraient pas duré deux minutes car ce sont de petits hommes maigres, secs, osseux. On vient de leur apporter de quoi manger dans des bols. Ils vont se laver les mains ou plutôt ils ne font qu'ôter le plus sale et encore ils ont passablement de charbon dans les mains. Leur figure aussi aurait besoin d'être lavée mais ... Ah les voilà qui mangent. Ils n'ont ni cuiller ni fourchette. Ils ont deux petits bâtonnets avec lesquels ils saisissent les aliments. Leur manière de manger nous a fait passer un bon moment. C'est d'ailleurs la seule chose qui nous a appelé l'attention aujourd'hui. Voici maintenant l'heure de coucher qui est arrivée. Nous sommes tout sales avec de la poussière de charbon. Je m'en vais à la cabine et j'entends encore la conversation des Chinois : « Yo you ki chan choun li la you yé hou ». De vrai on dirait qu'ils font exprès [...]»²³.

Même le mal de mer, auquel nul n'échappait, est tourné en dérision par Jean-Baptiste Lissarrague. Il en souffre à partir de l'escale de Santander et il ne le quittera pas durant quelques jours, l'empêchant de s'alimenter normalement. Il fait cependant un effort pour se lever et ne rien manquer de l'escale à La Corogne. Le lendemain, le 24 septembre : « *A mon réveil je me sens très bien et je me lève. Aussitôt debout je me sens moins bien et le bateau balance énormément. Je m'en vais sur le pont, ça ne va plus du tout. Té, voilà un banc, j'y cours mais avant d'y arriver je suis obligé de m'arrêter. Ah [...] Maintenant que je suis plus léger, j'arrive au banc et je m'installe le plus commodément possible car je n'ai pas envie de dégueuler une autre fois (suivant l'expression populaire du bord de « La Navarre »). J'ai sommeil et je me mets à dormir. Naturellement je rêve que je suis à la maison [...]* ».

L'océan avec ses désagréments et ses dangers. La plupart des émigrants n'avaient jamais vu la mer de leur vie et tout à coup, ils devaient la côtoyer durant des semaines. En quittant le port de La Havane, Jean-Baptiste confie : « [...] *Déjà La Havane n'est qu'un point. Nous sommes tous silencieux comme en quittant St Nazaire, Santander et La Corogne ; nous n'avons peur de rien et cependant ça fait une impression de je ne sais quoi quand on commence à ne voir que de l'eau de tout côté [...]* »²⁴. Edmondo de Amicis évoque aussi avec justesse la terreur que la mer pouvait engendrer chez les émigrants, parlant du « silence apeuré du bord » ou encore de « ce que signifiait la mer pour tous ces gens. Avant tout elle leur était antipathique [...] Je ne me rappelle pas avoir jamais entendu parmi ces émigrants quelque cri d'admiration face à l'océan. De l'eau ils garderont toujours l'idée première qui vient à tous les êtres humains, celle de l'asphyxie »²⁵.

Finalement, cet océan hostile, Jean-Baptiste Lissarrague finira par l'appivoiser à son grand étonnement à la fin de la traversée, sentant la délivrance proche. Le 8 octobre, alors que les côtes mexicaines sont en vue : « [...] *Je mets mes habits des dimanche car on nous dit que nous arriverons à dix heures. Je déjeune et je monte sur le pont. Il fait un temps assez mauvais, beaucoup de vent. Les vagues se soulèvent très haut. Je m'appuie sur le bastingage pour voir ce spectacle de plus près. Le vaisseau est tantôt soulevé sur le sommet des vagues puis tout de suite on dirait qu'il va s'engloutir. Je suis tout à fait distrait par ce contemplement et je ne vois pas une vague qui passe par-dessus le pont et me mouille complètement. Le bateau*

²³ LISSARRAGUE J.B., « Journal de voyage de Bayonne à Guanajuato » p.24.

²⁴ LISSARRAGUE J.B., « Journal de voyage de Bayonne à Guanajuato » p.26.

²⁵ AMICIS Edmondo de, *op. cit.* p. 35 et 142.

se balance terriblement et je jouis de ça qui me répugnait tant quand j'avais le mal de mer[...]»²⁶ ».

Le journal de Jean-Baptiste Lissarrague offre plusieurs voies possibles de recherche. On pourrait approfondir le thème de l'émigration au Mexique en y analysant l'importance et l'impact de l'émigration basque et en la comparant éventuellement à celle des Barcelonnettes mentionnés dans le document. Les liens entre immigrants d'origines diverses au Mexique seraient également un sujet d'étude, les bateaux transatlantiques étant souvent le premier endroit où l'on recrutait la main d'œuvre non encore placée. Les paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique faisaient escale à Santander et à La Corogne pour embarquer des émigrants. Qui étaient ces derniers ? Où allaient-ils ? Quels étaient les enjeux de l'émigration espagnole pour une compagnie française comme la C.G.T. ? Qui empruntait les lignes transatlantiques dans le sens Amérique – Europe ? Quelques thèmes parmi tant d'autres que le journal suggère en filigrane mais que nous ne pouvons tous développer. Nous allons donc nous centrer sur le transport des émigrants avec l'étude de la ligne dite « du Mexique » exploitée par La Compagnie Générale Transatlantique ainsi que sur le navire qu'a emprunté notre émigrant, « La Navarre ».

3. La ligne transatlantique du Mexique et « La Navarre »

Emile et Isaac Pereire, frères et banquiers et amis de Napoléon III, sont à l'origine de la création de la Compagnie Générale Transatlantique (C.G.T.). Pressentant les bénéfices qu'ils pouvaient tirer de la politique expansionniste de la France (conquête de l'Algérie en 1830 et intervention au Mexique en 1862), ils se lancèrent dans l'aventure des navires à vapeur qui allaient révolutionner le transport maritime dès le milieu du XIX^e siècle²⁷. Ces bateaux permirent la création de lignes avec dates de départ et d'arrivée programmées et à leurs propriétaires de bénéficier des subventions gouvernementales attribuées aux compagnies qui obtenaient l'exclusivité du service postal²⁸. Très vite, la C.G.T. concentra son activité sur l'Atlantique et grâce à une flotte moderne, elle établit des lignes régulières entre la France et l'Amérique à partir de trois ports : depuis Le Havre pour l'Amérique du Nord, Saint-Nazaire pour l'Amérique Centrale et Bordeaux pour l'Amérique du Sud.

3.1. La ligne du Mexique

Elle fut inaugurée le 14 avril 1862 avec le départ du premier paquebot transatlantique, « La Louisiane », qui devait rallier Veracruz via Fort-de-France dans les Antilles françaises. La C.G.T. ouvrait ainsi après convention avec le Ministère des Postes, un service postal mensuel entre la France et le Mexique. Par ailleurs, la France étant entrée en guerre avec le Mexique, il fallait transporter et ravitailler les troupes françaises.

« La Louisiane » et « La Floride », l'autre navire choisi pour effectuer ces rotations vers le Mexique, étaient parmi les premiers bateaux à bénéficier de la

²⁶ LISSARRAGUE J.B., « Journal de voyage de Bayonne à Guanajuato » p.28.

²⁷ PERROY A., MOUCHE D., *Voyages en mer, Paquebots et cargos – Trésors photographiques de French Lines*, Paris, Editions du Chêne, 2003, p.11.

²⁸ DONZEL C., *Paquebots, la vie à bord*, Paris, Ed. Solar, 2005, p. 11.

propulsion à hélice. Ils étaient capables d'atteindre 11 et même 12 nœuds et grâce à l'aide conjuguée de la voile, ils devaient rallier Veracruz en 25 jours. Leurs aménagements intérieurs étaient luxueux pour l'époque et ils pouvaient transporter une centaine de passagers en 1^{ère} classe et 75 en 2^{nde}.²⁹ La première escale de la ligne étant Fort-de-France, il fallut y aménager le port afin de recevoir de grands paquebots, les réparer et les ravitailler en eau, charbon et vivres. Quand on ne pouvait s'en procurer sur place, le charbon était souvent acheminé de France vers les escales par des navires charbonniers. A partir de Fort-de-France, des services annexes desservaient d'autres îles des Antilles ou la Guyane et même le Venezuela. Au Mexique, les paquebots postaux de la C.G.T. étaient exemptés de droits de tonnage.

Au début du fonctionnement de la ligne, outre le transport très rémunérateur des militaires français, la C.G.T. assurait une ligne commerciale pour des passages et du fret à destination ou en provenance de Santiago de Cuba, de La Havane ou de Veracruz. Les tarifs étaient alors de 1200 francs en 1^{ère} classe, 925 en 2^{nde} et 500 en entrepont³⁰. Rapidement la ligne fut doublée par une autre desservant Veracruz par l'île danoise de St Thomas et La Havane. De St Thomas, une ligne mensuelle annexe desservait Haïti, Porto Rico, la Jamaïque et Santiago de Cuba.

On estime à 72 millions le nombre d'émigrants qui ont quitté l'Europe pour se rendre en Amérique entre 1820 et 1920. Partant au rythme annuel de 150 000 entre 1840 et 1850, de 500 000 entre 1890 et 1900 et d'un million à l'aube du premier conflit mondial, les compagnies maritimes firent des profits substantiels en transportant ces émigrants dans les installations souvent dénuées de tout confort des entreponts. Les plus importantes s'allièrent dans un « Pool de l'Emigration » pour éviter une concurrence trop rude entre elles, se partager les zones d'acheminement et ce marché juteux³¹. Dans ce pool, la Compagnie Générale Transatlantique occupait au début du XXème siècle la cinquième place pour le nombre d'émigrants transportés vers l'Amérique et la première place pour le trafic dit « East-bound »³². La C.G.T. concentra ses efforts sur la ligne Le Havre-New York.

Pour l'Amérique Centrale et Cuba, les compagnies concurrentes de la C.G.T. étaient la Compagnie Transatlantique Espagnole (ancienne Compagnie López), et les compagnies allemandes Hambourg Amerika et Norddeutscher Lloyd. Vers 1900, la C.G.T. assurait le tiers du trafic des passagers sur cette destination. Elle fut également chargée du transport des ouvriers du canal de Panama. Sans être la première et sans avoir les paquebots les plus rapides sur toutes les lignes, la clientèle appréciait la courtoisie de l'accueil et la nourriture soignée de la C.G.T. La majorité de ces clients étaient des étrangers et la compagnie devait consentir des efforts pour les prendre à ses concurrents ou ne pas les perdre.

Pour rentabiliser davantage cette ligne, la C.G.T. s'employait à ramener du fret lors des voyages retour des paquebots. Elle put, grâce à des avances de fonds faites

²⁹ BARBANCE, M., *Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique : un siècle d'exploitation maritime*, Paris, Edition [S.L.] : Arts et Métiers Graphiques, 1955, p.62.

³⁰ BARBANCE, M., *op. cit.* p.64.

³¹ *Ibidem*, p.155.

³² Des émigrants étaient embauchés aux Etats-Unis pour des travaux saisonniers et rentraient chez eux à la morte-saison. Les tarifs étaient souvent intéressants.

aux exportateurs de pays d'Amérique Centrale, rapporter en Europe une partie du café et du cacao produits dans la région. Ce furent ensuite les sucres et rhum des Antilles françaises qui furent acheminés par la C.G.T. après avoir arraché ce marché à la compagnie autrichienne Austro-Amerikana qui en avait le monopole³³.

Durant la première décennie du XX^e siècle, les lignes commerciales de la C.G.T. dépassaient les lignes postales en recettes. La compagnie réalisa alors un gros effort de rénovation de la flotte en ramenant l'âge moyen du tonneau de 18 ans en 1903 à 10 ans en 1913. Cette année-là, la C.G.T. possédait 84 navires jaugeant 384 000 tonneaux, elle transportait 350 000 passagers dont 135 000 dans l'Atlantique Nord et plus d'un million de tonnes de marchandises. Elle était la première compagnie maritime française, ayant le plus fort tonnage et réalisant le plus important chiffre d'affaires³⁴.

3.2. « La Navarre »

Construit dans les chantiers et ateliers de la Compagnie Générale Transatlantique de Penhoët à St Nazaire, « La Navarre » était, lors de son lancement, le plus grand paquebot de la compagnie construit pour la ligne St Nazaire-Veracruz ou ligne du Mexique. Commencé le 1^{er} janvier 1890 et mis à l'eau le 4 novembre 1892, il a été mis en service sur la ligne du Mexique le 21 novembre 1893.

C'était un paquebot en acier et à deux hélices, ce qui avait pour avantage d'augmenter la sécurité, de parer plus aisément à une avarie de gouvernail et de réduire la mâture du navire. Il avait une longueur totale de 143,6 mètres pour une largeur de 15,4 mètres. Sa jauge brute était de 5130 tonneaux. L'appareil moteur avait une puissance de 7000 chevaux pour deux machines. Enfin, sa vitesse en service était de 17,5 nœuds au tirage naturel et 18,06 nœuds au tirage forcé³⁵. Lors de son lancement, il était annoncé comme pouvant effectuer la traversée la plus rapide d'Europe aux Antilles et au Mexique : en 10 jours et demi au lieu des 14 nécessaires aux paquebots de la concurrence. Ces chiffres sont à relativiser : en respectant les cahiers des charges pour le service postal et en faisant trois escales, la traversée St Nazaire-Veracruz durait 18 jours en 1902 selon le journal de Jean-Baptiste Lissarrague.

Comme beaucoup de navires, il fut réquisitionné lors de la première Guerre Mondiale (décembre 1916) et transformé en navire-hôpital. A la fin du conflit, il fut utilisé pour le transport de troupes et en juillet 1919, il s'échoua dans le détroit des Dardanelles au cours d'un voyage en Mer Noire.

La C.G.T. le désarma définitivement en 1924 et il fut démoli à Dunkerque en 1925. Ce navire sillonna donc les mers durant 32 années alors que la durée de vie de la plupart des paquebots n'était que d'une vingtaine d'années³⁶.

³³ BARBANCE, M., *op. cit.* p.170.

³⁴ *Ibidem*, p.177.

³⁵ Indications contenues dans le devis d'armement du navire conservé par l'association French Lines en charge des archives de la Compagnie Générale Transatlantique au Havre.

³⁶ PERROY A., MOUCHEL D., *op.cit.* p. 162.

Les plans du navire fournissent les indications suivantes sur la capacité de transport des passagers :

- 1^{ère} classe : 250 passagers répartis sur le pont promenade (chambres luxueuses), le pont supérieur et le premier entrepont.
- 2^{ème} classe : 54 passagers situés sur le premier entrepont et à l'arrière du navire.
- 3^{ème} classe : 74 passagers avec des installations situées sur le deuxième entrepont.
- 4^{ème} classe : 597 passagers répartis sur toute la surface du deuxième entrepont (leurs couchettes étaient superposables sur deux ou trois niveaux selon l'intensité de l'émigration et pouvaient être démontées pour libérer de l'espace pour du fret de marchandises).

Le navire pouvait donc emporter un maximum de 975 passagers dans 4 classes différentes.

Jean-Baptiste Lissarrague donne surtout des précisions sur les passagers de sa classe : ils sont 40 à effectuer la traversée en 2^{ème} classe. Il précise également qu'il y avait foule au départ à St Nazaire et que beaucoup de personnes pleuraient. Nous apprenons également que ses compagnons de voyage d'Hasparren – qui n'en étaient pas à leur première traversée – ont voyagé en 1^{ère} classe. Si Jean-Baptiste parle souvent des émigrants de 4^{ème} classe espagnols, il ne précise pas leur nombre. On peut cependant imaginer qu'ils étaient assez nombreux car les grandes compagnies comme la C.G.T. avaient le monopole du transport des émigrants pour l'Amérique et ceux qui émigraient depuis le nord de l'Espagne empruntaient en partie les navires de la compagnie lors de leurs escales à Santander et à La Corogne.

« La Navarre » faisait partie d'une série de navires dite « des provinces ». En effet, plusieurs paquebots de cette génération et commandés par la C.G.T. portèrent le nom de provinces françaises.

Jean-Baptiste en fait une description décousue au fil des pages de son journal et les plans du navire permettent d'imaginer aisément ses déplacements à bord d'après ses explications. La première vision qu'en a le jeune émigrant, nous l'avons vu, c'est lorsqu'il découvre ses mâts rouges depuis le train et l'émotion qu'ils provoquent en lui. Il donne également une idée assez précise de l'endroit qu'il occupe sur « *le vaisseau* », comme il l'appelle. Il signale qu'il voyage en 2^{ème} classe dans une cabine avec d'autres passagers. Le bateau disposait pour cette classe de 15 cabines (11 extérieures avec hublot donnant sur la mer et 4 intérieures) ayant chacune de deux à cinq places³⁷. Elles étaient disposées autour d'une petite salle à manger commune.

La 2^{ème} classe avait été créée sur la ligne du Mexique lorsque « La Navarre » fut lancée. Elle n'existait pas encore sur les autres navires de la ligne. Destinée aux domestiques des passagers voyageant en 1^{ère} classe, elle fut surtout utilisée par les émigrants qui ne souhaitaient pas voyager dans l'inconfort du deuxième entrepont.

³⁷ LUCCIARDI E., CHARPENTIER M., « *La Navarre* » : huit jours à bord d'un grand paquebot-poste transatlantique : La Corogne, Lisbonne, Gibraltar, , St Nazaire Letourneur éditeur, 1894, 70 p. Cet ouvrage fut rédigé par un journaliste invité par la C.G.T. pour un voyage d'essai de huit jours avant le lancement du navire sur la ligne du Mexique.

C'est le cas des 40 passagers qui partagent la 2^{ème} classe avec Jean-Baptiste : ce sont tous des émigrants de Barcelonnette³⁸ sauf pour cinq d'entre eux.

Jean-Baptiste Lissarrague parle souvent dans son journal des ponts où les émigrants pouvaient sortir du confinement des entreponts et jouir d'un peu d'espace. Ils y passaient le plus clair de leurs journées et même les nuits lorsque le temps le permettait. Le jeune homme les fréquenta assidûment lorsqu'il eut surmonté le mal de mer qui le clouait dans sa cabine. Il se rendait surtout sur le pont réservé aux passagers de 2^{ème} classe. C'était le dessus d'une dunette affectée à la timonerie du navire et selon le jeune homme il comportait quatre longs et larges bancs où les émigrants se retrouvaient pour discuter, plaisanter ou jouer. A l'escale de La Corogne, on chargea des oignons - en grande quantité semble-t-il - et qui furent entreposés sur ce pont, provoquant la colère des passagers qui voyaient leur espace de liberté sérieusement amputé.

Selon les plans du navire, c'était aussi l'endroit où se trouvaient les parcs à bétail et Jean-Baptiste décrit ces épisodes où bœufs, moutons, poulets et lapins embarqués vivants étaient sacrifiés pour préparer les repas des passagers. Les repas de 1^{ère} classe - serions-nous tentés de dire -, car pour les autres, le menu ne variait guère. Même si les passagers de 2^{ème} classe avaient leur propre salle à manger et des cuisines communes à ceux de 1^{ère}, la nourriture qu'on leur servait était identique tous les jours mais notre émigrant ne s'en plaignait pas. Selon lui, l'ordinaire était composé « *d'une soupe, de la morue en quantité et bien salée avec des pommes de terre tout autour et ensuite un bifteck très bon et du fromage de gruyère [...] Seulement les jeudi et les dimanche on nous donne au lieu de la morue des sardines à l'huile, une boîte chacun, et au lieu du fromage, de la confiture ou des noix et des noisettes et des amandes. Pour souper, idem, idem* » [...]³⁹ »

« La Navarre » n'était pas encore équipée de compartiments frigorifiques mais des machines à fabriquer la glace permettaient d'en produire mille kilos par jour pour la conservation des aliments mais aussi pour la préparation des boissons servies dans les bars et salons du paquebot.

L'abattage du bétail était donc un véritable spectacle et les émigrants y assistaient en nombre pour sortir de la routine de la traversée. Car hormis les repas servis à heures fixes, il fallait tuer le temps comme l'on pouvait. Jean-Baptiste parle des jeux qu'il improvisait sur le pont, des lapins qu'il nourrissait et qui lui rappelaient les chats de sa maison d'Hasparren, des heures passées à scruter la mer et l'horizon, des tentatives d'incursion dans les espaces réservés aux 1^{ère} classe, mais aussi des efforts consentis pour conserver leur propre espace en 2^{ème} classe. En effet, les émigrants de 4^{ème} classe cherchaient eux aussi à quitter l'inconfort du deuxième entrepont en se mêlant aux passagers de 2^{ème} classe qui ne les appréciaient guère, les considérant comme des intrus. Et Jean-Baptiste n'est pas

³⁸ Barcelonnette est un village français de la Vallée de l'Ubaye dans les Basses-Alpes. Spécialisés dans le tissage de la laine et du chanvre et dans le filage de la soie, ses habitants étaient aussi pour certains des colporteurs de tissus et de vêtements. Quelques pionniers émigrèrent au Mexique au début du XIX^e siècle et prospérèrent dans le commerce des tissus. Une importante émigration vers le Mexique s'initia alors depuis la Vallée de l'Ubaye. Les Barcelonnètes parvinrent à créer de véritables empires commerciaux, industriels et financiers dans leur nouvelle terre d'accueil.

³⁹ LISSARRAGUE J.B., « Journal de voyage de Bayonne à Guanajuato » p.10.

tendre avec eux, les jugeant dignes de peu de confiance au vu de leur aspect. Le 30 septembre, il écrit : « *Les Espagnols de quatrième veulent venir à notre pont et comme nous n'avons pas trop de place pour nous-mêmes, nous les en empêchons, d'ailleurs ce ne sont pas des types qui semblent dire (venez à moi) on dirait plutôt des bohémiens. Il y a quelques petites disputes. Enfin ils finissent par nous laisser tranquilles [...]*⁴⁰ ».

Le lendemain, c'est une bagarre qui éclate à la suite d'une tentative de vol à l'encontre d'un passager de 2^{ème} classe. L'épisode semble assez violent puisqu'une bouteille est cassée sur la tête d'un émigrant français et qu'on réplique en fracassant une chaise longue sur la tête de l'agresseur ; enfin, un coup de feu est tiré avec un revolver côté espagnol (les armes à feu étaient bien entendu prohibées à bord). Cette journée tumultueuse se termine par une dernière escarmouche : les Espagnols lancent un pétard pour agacer les Français.

Au-delà de l'aspect anecdotique de cet épisode raconté par Jean-Baptiste Lissarrague comme un événement qui vient rompre la monotonie du voyage, il nous révèle des facettes intéressantes de la cohabitation des émigrants de nationalités différentes sur un paquebot transatlantique. L'invasion de l'espace « d'autrui » en gagnant le pont supérieur à celui qui leur est réservé ressemble à s'y méprendre à la société de la vieille Europe que nos émigrants viennent d'abandonner et où chacun envie la condition sociale de l'autre. Ils partent vers des pays neufs où ils essaieront de s'extraire de leur propre condition sociale en essayant de gravir rapidement les marches qui les conduiront le plus haut possible dans la société d'accueil.

Edmondo de Amicis souligna le même problème lors de la traversée qu'il effectua et expliquait ces troubles par la chaleur ambiante qui ravivait les contentieux internationaux : « Mais déjà la chaleur avait détraqué les choses même sur le gaillard d'arrière [...] c'était à faire pitié vraiment. Entre ces quelques êtres qui dix jours plus tôt ne se connaissaient pas, qui après dix autres jours se sépareraient à jamais et qui pendant ce temps n'auraient dû penser à rien d'autre qu'aux affections ou aux intérêts qu'ils avaient laissé en Europe [...] là, sur ces quatre planches suspendues au-dessus de l'abîme [...] de rancœurs nationales entre le Chilien et les Argentins, entre le Péruvien et le Chilien, entre les Italiens et les Français [...]⁴¹ ».

La défense de l'espace dévolu à chacun incombait également au personnel de bord. Le cloisonnement social était strict à bord et Jean-Baptiste parle des remontrances dont il fut parfois l'objet de la part des « garçons d'hôtel ». Il obtint parfois le sésame pour accéder aux ponts supérieurs mais grâce à l'intervention de ses amis voyageant en 1^{ère} classe et qui durent en faire la demande expresse au commissaire de bord, l'homme providentiel chargé de régler la vie à bord ainsi que tous les litiges.

Pour conclure, il nous faut souligner encore la richesse de ce genre de documents. La jeunesse de son auteur aurait pu en faire un récit superficiel et dénué d'intérêt mais c'est tout le contraire car il permet au contraire au chercheur d'approfondir les thèmes suggérés dans le discours de l'émigrant.

⁴⁰ LISSARRAGUE J.B., « Journal de voyage de Bayonne à Guanajuato » p.19.

⁴¹ AMICIS E. de, *op. cit.* p. 101.

Par ailleurs, il revêt pour nous un intérêt supplémentaire, car il s'insère dans le cadre d'une recherche ayant pour objet l'émigration depuis le village d'Hasparren. La découverte de ce journal a permis d'ouvrir un nouvel axe de recherche autour de l'émigration de tanneurs haspandars vers le Mexique et de voir à quel point ce microcosme fonctionnait en réseau. En effet, un précédent travail consacré à l'émigration vers Cuba avait permis de révéler la présence de nombreux émigrants haspandars tanneurs dans ce pays. Des doutes subsistaient quant aux circuits qu'ils empruntaient pour s'y rendre et les recherches sur la ligne postale du Mexique ont permis de lever ce voile et de faire d'autres découvertes.

Il s'agit bien évidemment ici d'une recherche micro-historique mais elle est motivante car elle rejoint toujours l'histoire plus vaste de l'émigration basque et de l'émigration en général. Elle permet d'aborder des histoires de vie belles et tragiques à la fois comme celle de Jean-Baptiste Lissarrague qui croisa aussi d'autres vies différentes sur « La Navarre ». La lecture récente d'un recueil de récits et témoignages d'émigrants de Barcelonnette nous a permis de découvrir un détail insolite⁴² : on y révèle l'histoire de Léon Martin à partir des lettres qu'il écrivit à sa famille depuis le Mexique. Celles-ci ont été retrouvées dans une malle par des descendants presque un siècle plus tard. On y apprend que Léon Martin émigra au Mexique à l'âge de dix-huit ans, qu'il embarqua à St Nazaire à destination de Veracruz sur « La Navarre » le 21 septembre 1902 et qu'il voyagea en 2^{ème} classe, avec Jean-Baptiste Lissarrague donc. Il mourut au Mexique trois ans plus tard. Deux émigrants aux origines différentes, des Pyrénées et des Alpes, mais aux destins communs et réunis pour une même traversée transatlantique.

⁴² Musée de la Vallée, *Les Barcelonnettes au Mexique: récits et témoignages*, Editions Barcelonnette: Musée de la Vallée, 1994, p.176.