



Curieux hommage espagnol au *Bulletin pyrénéen*

PAR LUIS AURELIO GONZÁLEZ PRIETO

Dès 1896, la Société des excursionnistes du Béarn et la section locale du Club alpin français commencèrent à publier le *Bulletin des excursionnistes du Béarn*, dans le but de faire connaître les itinéraires les plus intéressants des montagnes pyrénéennes, et de publier les comptes rendus des explorateurs.

En 1897, Georges Brugnot propose de rebaptiser la publication aux résonances trop locales. Ainsi, le *Bulletin pyrénéen* prenait une dimension supérieure en se fixant comme objet d'intérêt l'ensemble de la chaîne pyrénéenne. Avec des hauts et des bas, il parut jusqu'en 1948.

En 1950, avec un groupe d'amis du Musée pyrénéen constitué en société dès 1951, Raymond Ritter décide de pérenniser l'esprit de l'ancien *Bulletin*, en fondant la revue *Pyrénées*. Cette publication voudrait se faire l'écho de tout ce qui peut avoir de l'intérêt d'un côté et de l'autre des Pyrénées, arrivant même aux lointains Picos de Europa, aux Asturies, Espagne. Les Pyrénées les plus occidentales, d'après le comte de Saint-Saud.

Il est donc surprenant que ce soit dans ces terres extrêmes du massif pyrénéen, dans un coin perdu des Picos de Europa, que le *Bulletin pyrénéen*, précurseur de *Pyrénées*, soit resté immortalisé: tout un paragraphe d'un article du *Bulletin pyrénéen* traduit et gravé dans la

Entre Asturies et Castille, le fleuve Sella se faufile dans les étroites gorges de Los Beyos. Près du pont de la Huera se trouve l'hommage au *Bulletin pyrénéen*, © G. P.



Pierre ! Bien visible, à l'angle d'un pont sur le fleuve Sella qui serpente dans les impressionnantes gorges de Los Beyos qui relie les Asturies à la Castille. Ce pont, c'est le Puente Huera ou Güera et il se trouve dans la commune asturienne de Beleño. Les voyageurs venant de Cangas de Onís verront de face, à la sortie du pont, un énorme panneau gravé sur la paroi et portant ces mots :

« El desfiladero del Sella es mucho más escarpado que los otros desfiladeros célebres : Pierre Lys y Saint-Georges en los Pirineos del Aude. El Fier, en Saboya y la Vía Mala en los Grisones, el Chiffa, en el Atlas ; la Grieta de Khakoueta en el valle de Soule y la Calle del Infierno, en El Lys, pueden solas dar – en muy pequeño – la imagen de la entalladura fantástica en que los ingenieros castellanos lograron hacer pasar una carretera ».

Paul Labrousche - *Bulletin pyrénéen* n° 54, p. 503, 1905.

LES GORGES DES FLEUVES DES PICOS DE EUROPA ET LES COMMUNICATIONS AVANT LE XIX^e SIÈCLE

Le massif calcaire des Picos de Europa est partagé en trois par des torrents qui ont creusé des gorges profondes. À l'est, le massif est délimité par le Deva, qui naît dans le cirque glaciaire de Fuente Dé, et descend la vallée de Liébana en creusant une gorge encaissée, le défilé de la Hermida. À l'ouest, le Cares, qui se jette à son tour dans le Deva, prend source au col de Panderrueda, traverse la vallée de Valdeón et, à Caín, s'introduit dans un canyon spectaculaire : la Gorge Divine. À quelques kilomètres de la source du Cares, au col du Pontón, jaillit le Sella, provenant de la source nommée la Fuente del Infierno. Il traverse la vallée de Sajambre et pénètre dans un défilé fantastique, El Desfiladero de los Beyos. Et c'est ce dernier qui marque les limites occidentales des Picos de Europa.

Ces longs canyons étaient encore infranchissables au début du XX^e siècle. Les liaisons entre les versants sud et nord des Picos de Europa se faisaient cependant par des sentiers de montagne qui évitaient ces gorges impénétrables.

Ainsi, la Liébana avait son Camino Real pour accéder à la côte atlantique qui traversait cols et collines par la vallée de Lamasón¹.

1. Vid. Alberto Ansola Fernández y José Sierra Álvarez, « El Camino Real de la Montaña : de Liébana a la costa por el valle de Lamasón (Cantabria) », *Eria*, n° 71, 2006.



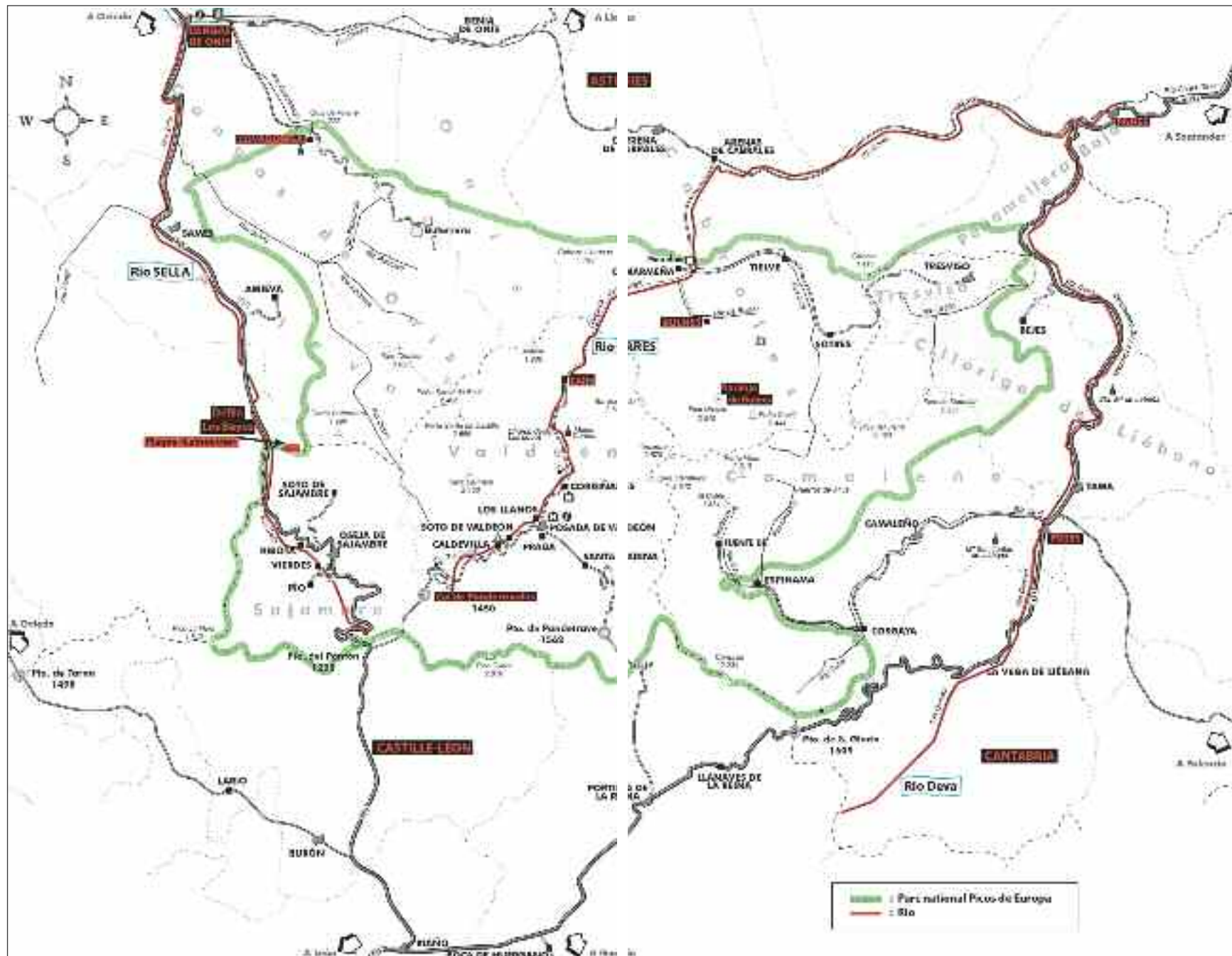
Le pont de la Huera, ©G.P.

De son côté, la communication entre la vallée de Valdeón, dans le versant sud des Picos, et Cabrales, dans le nord, ne pouvant pas se réaliser par le chemin connu aujourd'hui comme Ruta del Cares se faisait par un sentier complexe qui devait passer le col de Cuebre, le couloir de Ría, celui de Piedra Bellida, puis monter au col de Cerredo duquel on descendait par la prairie de Amuesa jusqu'au village de Bulnes. Il continuait par le couloir del Tejo et atteignait Arenas de Cabrales² par Poncebos.

Finalement, entre Cangas de Onís, dans la partie orientale des Asturies, et la vallée de Sajambre, au nord du León, la communication se faisait par le Camino Real de Amieva, appelé aussi Camino Real Oriental de Castilla. L'origine de ce chemin se perd dans la nuit des temps. Une référence y est faite dans un testament daté du 30 novembre 973 ! En effet, un certain Fernando Vermúdez et sa femme Elvira font un legs au monastère de Sahagún et le sentier de la voie saliamica (sajambrina), qui relie Beza à Panderrueda, y est cité³. Au XVII^e siècle, l'archidiacre de Villaviciosa, appartenant au chapitre de la cathédrale d'Oviedo, Don Pedro Díaz de Oseja, y fait réaliser des travaux

2. Vid. Santiago Morán y Ramón Lozano, *El Cares*, León, Ediciones Lancia, 1997.

3. Francisco Ballesteros, *Amieva y ponga. Historia y caminos antiguos*, Oviedo, Nobel, 2000, p. 372.



importants qu'il paie de sa propre bourse; c'est ainsi qu'elle devient une des plus importantes voies de communication du XVII^e au XIX^e siècle. Le Camino Real de Amieva devient dans le parler populaire Ruta del Arcediano (la route de l'archidiacre)⁴. Les marchandises y transitaient portées par des chevaux, notamment l'ocre produit à Labra, à quelque 10 kilomètres de Cangas de Onís.

L'ESSOR INDUSTRIEL DU XIX^e SIÈCLE AMÉLIORE LES COMMUNICATIONS DES PICOS DE EUROPA

LA ROUTE DE LA HERMIDA

La première route construite relie la vallée de Liébana – qui sort ainsi de son isolement séculaire – à la côte atlantique par le défilé de la Hermida. Des travaux colossaux ont été menés par la Real Marina (la Marine Royale) pendant presque un siècle.

En effet, entamé tout au début du XIX^e siècle, ce ne sera qu'en 1873 que le projet initial de l'ingénieur Francisco Sánchez Sánchez aboutira. Le but de cette nouvelle route ? Faciliter le transport de bois, depuis les magnifiques forêts de la Liébana, pour les chantiers navals de Santander⁵.

LE PREMIER PROJET REJETÉ POUR RELIER LES ASTURIES ET LA CASTILLE

Le 3 août 1846, la Dirección General de Comunicaciones demandait une étude pour la construction d'une route depuis Villaviciosa et Ribadesella (dans la côte asturienne) vers la Castille, passant par le col de Tarna.

Cette route partirait de Ribadesella, passerait par Arriondas, longerait en amont le fleuve Piloña jusqu'à Infiesto, où elle rejoindrait la branche provenant de Villaviciosa. Puis, elle passerait le col de Arnicio pour descendre sur la vallée de Caso et atteindre, par le col de Tarna, le León et la Castille⁶.

4. Vid. Elena E. Rodríguez Díaz, « La senda del Arcediano y el camino del Beyo: Nuevos documentos para su historia », *Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos*, n° 175-176, 2010 et Guillermo Mañana Vázquez, *Por la senda del Arcediano*, Oviedo, Caja de Asturias, 1990.

5. Eduardo García de Enterría, *Liébana. Tierra para volver*, Santander, Estudio, 1994, p. 17.

6. Juan Díaz-Caneja, *Paisajes de Reconquista*, Madrid, 1926, p. 59.

L'ingénieur, Don Pedro Severo Robles, présente son projet le 28 décembre 1846, mais constate, dans son mémoire, qu'il estime plus avantageux de relier la partie orientale des Asturies avec le León par le col de Pontón. Le col de Tarna, plus élevé, se verrait plus exposé aux mauvaises conditions météorologiques. De plus, la distance serait de sept lieues plus courte par le Pontón, et il se pouvait même que les travaux soient moins coûteux.

En conséquence, Robles conseillait vivement d'essayer de construire la route entre Ribadesella et Castilla par le col du Pontón.

LA ROUTE DE LOS BEYOS, PAR LES GORGES DU SELLA

Le ministère des travaux publics écouta les recommandations de l'ingénieur Severo Robles et le chargea du projet de route entre Cangas de Onís et Sahagún de Campos, en Castille. Cette route viendrait de Ribadesella et passerait par Arriondas.

Le 20 février 1852, Severo Robles, présente son projet par le col du Pontón, en suivant le lit du Sella.

Le plan du chantier prévoyait quatorze portions, les tronçons 11 et 12 concernant la partie la plus abrupte, celle du défilé de Los Beyos⁷, situés dans les communes d'Amieva et Beleño, en Asturias, et de Sajambre, en León. Le tronçon 11 devait se construire entre les ponts de Vidosa et de Angoyo, le 12, depuis le pont Angoyo jusqu'à la sortie du défilé à Covarcil: il fallait percer le tunnel de Regaldín, d'une longueur de 92 mètres.

La route devait avoir une largeur de 3,5 mètres. Par contre, à plusieurs endroits c'était juste la largeur que les rochers laissaient pour permettre le passage du fleuve Sella! Le projet demandait la construction de neuf ponts, chacun formant un angle de 90°, et à des hauteurs importantes. Le marché des travaux entre Cangas de Onís et le col du Pontón se tint le 20 janvier 1855. Il fut attribué à Don Pedro Manuel Atocha, qui offrit la somme de 7 653 942,87 reales de vellón. Sans avoir même commencé les travaux, l'entrepreneur demande une modification du projet à cause des grandes difficultés techniques. Quelque temps plus tard, il demande de résilier le contrat.

7. Selon Xulio Concepción Suárez, *Diccionario topónimo de la montaña asturiana*, Oviedo, KRK, 2001, p. 117, l'origine du terme asturien *Beau* pourrait se trouver dans la racine celte *bed-* variante de *bad* (ruisseau, tranchée), latinisé en *bedus*, en latin *vadus*: passage difficile, traversée d'un fleuve. Une racine provenant de l'indoeuropéen est aussi reconnue comme *ved* avec le sens de « creuser », en gaulois *bedo* (canal, fossé).



Homage épigraphique sur une surface de 27 m², transcription page 16 et traduction page 29, ©G.P.

Par la Real Orden du 8 septembre 1856, l'ingénieur Don Juan López Ribero est chargé de modifier le projet des tronçons 8, 9 et 10 à cause des énormes difficultés techniques qu'ils présentaient. Un autre arrêté royal, celui du 8 février 1858, résilie définitivement le contrat de Don Pedro Manuel Atocha, et demande à l'ingénieur Don Pedro Pérez de la Sala une révision totale de l'ensemble du projet.

Malgré tout, pour les tronçons 7 à 10, de Cangas de Onís au pont Vidosa, ce sera un autre ingénieur, Don Adolfo Gomina, qui sera chargé de dessiner le projet, à cause d'un nouvel abandon, de la part cette fois-ci d'un autre entrepreneur, Don Nicolás Pascual Díaz, peu de temps après le début des travaux⁸.

Cela n'en finissait plus ! Les tronçons 11 et 12 se verront encore modifiés pendant les travaux mêmes. L'ingénieur José Ribera remplace la construction des ponts (Vidosa, Quemado, Cabrones et Angoyo) par des structures métalliques.

D'autre part, les ingénieurs techniques Robles et Rúa, qui dirigeaient les travaux sur le terrain, ont aussi adapté le projet en fonction des moyens. Il ne faut pas oublier qu'à l'époque du début de la construction de cette route du défilé de Los Beyos la dynamite n'existait pas encore⁹ ! La percée des rochers devait se faire uniquement avec la poudre, technique peu efficace.

La construction épique de la route de Los Beyos fera sortir de leur isolement les habitants de la vallée de Sajambre, commune appartenant au León mais enclavée, ainsi que le Valdeón, dans le versant nord de la chaîne cantabrique.

Avant la construction de cette route, il ne passait par cet étroit défilé qu'« un sentier de bergers sinueux et impressionnant, par lequel les passants devaient défier précipices et ravins ou des bastions de pierres qui les faisaient monter et descendre¹⁰ ». Les chevaux n'y passaient pas, malgré les améliorations menées à la fin du XVII^e siècle et début du XVIII^e par l'archidiacre de la cathédrale d'Oviedo Don Pedro Díaz de Oseja¹¹.

8. Juan Díaz-Caneja, *op. cit.*, p. 60 et 61.

9. Alfred Nobel commence à fabriquer industriellement la dynamite en 1867. En Espagne l'utilisation ne se généralise que bien avancées les années soixante-dix. Vid. G. Tortilla, « La primera gran empresa química española: la Sociedad Española de la Dinamita (1872-1896) », *Historia Económica y Pensamiento Social*, Madrid, 1983 et José María González García, « De la pólvora a la dinamita: los orígenes de la industria de explosivos en Asturias a finales del siglo XIX », *Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos*, n° 152, 1998.

10. Olegario Díaz Caneja y José Díaz, *Vocabulario Sajambriego*, León, 2001, p. 13.

11. Elena E. Rodríguez Díaz, *op. cit.*, p. 97.

Ce chemin d'enfer constituait pendant des mois la seule voie de communication des habitants de Sajambre avec le reste du monde puisque le Camino Real, passant par les cols de Beza et la Barcinera, ainsi que le Pontón, restaient fermés par la neige au moins six mois par an.

Un temps plus tard, l'écrivain originaire de Sajambre, Juan Díaz-Caneja, raconte admiratif que pour la construction de la route entre Ribadesella et la Castille se sont rassemblés la crème des ingénieurs des Ponts et Chaussées, ajoutant qu'« étant donné les accidents du terrain et l'absence de moyens de l'époque pour prendre des données et pour exécuter les travaux, on ne pouvait que s'émerveiller des travaux grandioses réalisés pour cette route, citée comme modèle par les ingénieurs et les touristes étrangers¹² ».

LA DESCRIPTION DE LA ROUTE DE LOS BEYOS

PAR LE COMTE DE SAINT-SAUD ET PAUL LABROUCHE

Au mois de septembre 1891, les pyrénéistes français Aymar de Saint-Saud¹³ et Paul Labrousche menaient des expéditions d'exploration dans les Picos de Europa. Lors de l'une d'elles, ils traversent le défilé de los Beyos pour arriver à Cangas de Onís. La route alors se trouvait encore en construction. Quatre ponts n'étant pas achevés, ils traversèrent le fleuve par des passerelles improvisées. Voilà la description qu'ils publient dans la revue *Le Tour du Monde*, en février 1894: « Les gorges du Sella, du Cares et du Deva sont dominées par des murailles de plus de 2000 mètres, et leur traversée est aussi curieuse que celle des plus belles gorges de Suisse. La route du Sella peut soutenir toute comparaison avec celle de la Via Mala, dans les Grisons¹⁴ ».

En effet, ils voyageaient depuis le Valdeón, versant méridional des Picos de Europa, vers la ville de Cangas de Onís, dans le versant septentrional. « Nous traversons Oseja. Mais où est la route ? Oh ! L'étrange histoire que celle de cette route ! Il nous a été impossible de savoir si elle existait et où elle existait. On nous a bien dit qu'elle était finie jusqu'à Ribota, le plus bas des hameaux du Sajambre. [...] Nous sommes dans les transes en traversant Oseja, dans les transes en arrivant à Ribota, où il n'y a pas de route. Des naturels nous informent qu'elle est à quelques

12. Juan Díaz-Caneja, *op. cit.*, p. 61.

13. Vid. Luis Aurelio González Prieto, « Les explorations du comte de Saint-Saud aux Pics d'Europe », *Pyrénées*, n° 251, juillet 2012.

14. Paul Labrousche et comte de Saint-Saud, « Aux Pics d'Europe (Pyrénées Cantabriques) », *Le Tour du Monde*, n° 7, 17 février 1894, p. 97-128.



La « plaque Labrouche» près du pont de la Huera, ©G. P.



pas, renseignement différent de tous les autres, mais qui se trouve exact, par extraordinaire. À une faible distance du village s'ouvre comme une gueule étroite, entre d'énormes rochers, la gorge du Sella. Là, dans un pré clos par une barrière, juste au point où finit l'escarpement et où commence la terre fertile, apparaît une route magnifique¹⁵ ».

Ils durent patienter longtemps jusqu'à l'arrivée de la calèche que leur ami, l'ingénieur des mines Marcial Olavarría, leur avait fait envoyer depuis les Asturies. Ils traversent le défilé de los Beyos et s'arrêtent à la maison des cantonniers: « Nous descendons au grand trot jusqu'à une maison de cantonniers, perchée dans le précipice, à une trentaine de mètres au-dessus du chemin, dont elle est la seule habitation sur une longue étendue. Les cantonniers sont de bonnes gens. Leurs femmes et leurs enfants s'empressent autour de nous et préparent un déjeuner rustique, accru de vivres emportés. Ils nous font admirer leur petit jardin gagné sur les pierres, les splendeurs de la gorge que leur terrasse surplombe; ils nous racontent la véritable histoire de la route du Sella: elle a été finie sur le territoire d'Oviedo il y a cinq ans; il y avait vingt ans qu'on y travaillait. Ils sont à leur poste depuis le jour de l'ouverture, ce qui est une manière de dire, car jusqu'à ces derniers temps personne n'y passait, que les piétons et les cavaliers. Les cantonniers y étaient; mais il ne manquait pas un pont, il n'en manquait que quatre. Cependant les murs de soutènement s'écroulaient et les rares voyageurs traversaient le Sella sur des passerelles provisoires, jetées pendant les travaux et déjà ruinées.

« Avant que le chemin existât, les chèvres mêmes ne pouvaient suivre le défilé. Ces braves « pions des chemins » (c'est le nom espagnol des cantonniers, peones camineros) secouent la tête lorsque nous demandons quand on passera de bout à bout. Ils répondent en s'interrogeant, avec leur causticité asturienne: « Chez nous, on met du temps à faire les ponts, parce qu'il y a de l'eau; mais dans le Léon on en met davantage, parce qu'il n'y en a pas. » On comprend d'ailleurs ces retards. Ces ponts sont d'admirables œuvres d'art, l'un surtout, jeté à une superbe hauteur, d'une rive du Sella à l'autre. De Ribota jusqu'à Sames, à une lieue de Cangas de Onís, la route est une merveille. Elle s'infiltré dans une rainure tellement encaissée qu'en certains points tout s'engouffre en tunnel, et la route, et la rivière. Par endroits, le chemin s'enfonce dans des galeries courbes. Sur ces pentes abruptes, quelques prairies se suspendent; de misérables hameaux fument sur le versant.

15. Paul Labrousse et comte de Saint-Saud, *op. cit.*, p. 112.

Et en haut, tout en haut, si haut qu'il faudrait rouler sur un matelas pour jouir du spectacle sans torturer son cou, des crêtes en aiguilles et en dentelles se hérissent, avec des formes inattendues variant à chaque coude, se déprimant à chaque angle, se colorant à chaque rayon de soleil. Le torrent bruit en cascades, se bouscule dans son lit rugueux, fait des vasques vertes, des remous blancs, des bonds comme des vagues. Les heures succèdent aux heures, et cette sorte de vision fantastique finit par lasser. À force de lever la tête, les yeux et l'esprit se troublent et l'on voit remuer tous ces rochers, hauts d'une demi-lieue et rangés de front, qui vous regardent de leurs masques vivants, comme ces sagètes antiques qui s'alignent sur les palais de la Susiane¹⁶ ».

Quelques années plus tard, Paul Labrousse publie une petite compilation sur les Picos de Europa intitulée: « Les Pics d'Europe. Notes vieilles et neuves » dans le numéro 54 du *Bulletin pyrénéen*, novembre-décembre 1905¹⁷. Et c'est là qu'il proclame: « Le défilé du Sella est autrement escarpé que les autres défilés célèbres: Pierre-Lys et Saint-Georges, dans les Pyrénées de l'Aude, le Fier en Savoie et la Via Mala dans les Grisons, la Chiffa dans l'Atlas. La crevasse de Khakoueta, dans la vallée de Soule, et la rue d'Enfer, dans celle du Lys, peuvent seules donner – en très petit – l'image de l'entaille fantastique, où les ingénieurs castillans sont parvenus à faire passer un grand chemin ».

DON PEDRO PIDAL, MARQUIS DE VILLAVICIOSA FAIT GRAVER SUR LE ROCHER LES PHRASES DE PAUL LABROUSSE

Don Pedro Pidal Bernaldo de Quirós, marquis de Villaviciosa, était né à Gijón (Asturies) le 2 novembre 1869, fils du grand cacique des Asturies, Alejandro Pidal y Mon et de Ignacia Bernaldo de Quirós. Il obtient une licence en droit à l'Université centrale de Madrid et, suivant les pas de son père, il fait de la politique. Élu député par le Parti conservateur, il représente le district de Belmonte, en Asturies, en 1896. Puis celui de Luarca (Asturies) et Mondoñedo (Lugo, Galice)

16. Paul Labrousse et comte de Saint-Saud, *ibid.* Susiana ou Susa, en français Suse, capitale de l'ancien royaume d'Elam, au nord du Golfe persique et au sud-ouest de l'actuel Iran. Elle était connue par l'avenue flanquée de magnifiques statues qui menait au palais.

17. Le tiré à part de Paul Labrousse, « Les Pics d'Europe. Notes vieilles et neuves », Pau, Imprimerie-stéréotypie Garet, 1906, comporte quelques modifications par rapport à la version du *Bulletin pyrénéen*.



Le défilé de Los Beyos, © G. P.

jusqu'à 1910. En 1914, il est nommé sénateur à vie par le président du gouvernement Eduardo Dato¹⁸.

Il se marie le 10 octobre 1892 avec Jacqueline Guilhou, fille du financier français Numa Guilhou, propriétaire de La Fábrica de Mieres, une entreprise minéro-sidérurgique des plus importantes des Asturies, ce qui consolide sa position économique déjà aisée.

Très sportif et grand chasseur, il est même arrivé à tuer cinq ours ! Chasser avec son père dans les Picos de Europa lui fait apprécier et aimer ces paysages. Comme il était très bon tireur il a participé à plusieurs concours internationaux de tir au pigeon à Paris et à Londres. Certains disent que Pedro Pidal fut le premier athlète espagnol ayant participé à des Jeux Olympiques, ceux de Paris lors de l'Exposition Universelle de 1900. Mais l'organisation de ces Jeux a été la plus chaotique de l'histoire olympique, il est difficile de vérifier et la participation du marquis et sa prétendue médaille d'or. La seule chose que l'on a pu constater à présent c'est que vraiment il a participé à un concours de tir au pigeon pendant son séjour à Paris à l'époque de l'Exposition Universelle de 1900.

Mais la prouesse sportive de Pedro Pidal sera, sans aucun doute, d'avoir été le premier à atteindre le sommet du pic Urriellu nommé aussi le Naranjo de Bulnes accompagné d'un berger de Caín, Gregorio Pérez, dit el Cainejo, le 5 août 1905¹⁹. Comme alpiniste, il fera aussi l'ascension du Dru et du Cervin par l'arête du Hörnli.

Le marquis de Villaviciosa, grand amoureux des Picos de Europa, craignait que des alpinistes étrangers – sans doute pensait-il à Saint-Saud et Labrousche – puissent conquérir les premiers la cime de l'inaccessible Naranjo. Il écrit ainsi ses réflexions : « Quelle idée de moi-même et de mes compatriotes me ferais-je si un jour il arrivait à mes oreilles que des alpinistes étrangers auraient profané de leur présence et de leur drapeau le sommet vierge du Naranjo de Bulnes ? Ici, en Espagne, en Asturies, et sur mon terrain de chasse préféré²⁰ ! ». À part cet élan de patriotisme, le marquis était grand ami des explorateurs français²¹, il participe à la dernière expédition d'exploration du comte de Saint-

18. Vid. Joaquín Fernández, *El hombre de los Picos*, Madrid, Caja Madrid, 1998.

19. Vid. Luis Aurelio González Prieto, « Picos de Europa: Naranjo de Bulnes, montagne mythique I », *Pyrénées*, n° 256, octobre 2013.

20. Pedro Pidal, *El Naranjo de Bulnes. Peña Santa*, Covadonga, 1925, p. 8.

21. Vid. comte de Saint-Saud, *Monographie des Picos de Europa*. Paris, 1937, p. 188 : « Mon ami, el marqués de Villaviciosa, don Perico como se dice, en tue beaucoup. Il vient demain me rejoindre à Covadonga ».

Saud en 1908. Ils parcourent ensemble le Massif occidental, appelé le Cornión, et ils campent ensemble à la Vega de la Rondiella²².

Pedro Pidal est aussi le premier à promouvoir la protection de la nature en Espagne. En 1915 il présente au Sénat un projet de loi pour la création de Parcs nationaux, qui sera approuvé le 4 décembre 1916. Grâce à cette loi, le 23 février 1917 sera constituée la Junta de Parques Nacionales, présidée par lui-même. Le 22 juillet 1918, le Massif occidental des Picos de Europa devient le premier Parc national d'Espagne. Pidal présidera l'assemblée des Parcs nationaux jusqu'à 1934. En chef absolu, il nomme les gardes de son propre gré et encourage la construction d'importantes infrastructures de communication²³. Il faut dire aussi, en bonne justice, qu'il a payé lui-même le Parc national de la Montagne de Covadonga.

Et c'est aussi sur son propre budget que le marquis de Villaviciosa, don Pedro Pidal, fit sculpter à côté du pont le plus représentatif du défilé de Los Beyos – le pont de la Güera – les phrases élogieuses que Paul Labrousche avait émises dans son article de la revue *Le Tour du Monde*. Gravé en 1934, peu avant que le gouvernement républicain de Lerrox ne licencie Pedro Pidal comme commissaire-président de la Junta de Parques nacionales, ce bas-relief avait été commandé à Amancio González, de Cangas de Onís, qui avait travaillé comme maître marbrier sur le chantier de la basilique de Covadonga.

Il s'agit d'un tableau de 27 mètres carrés, composé de 31 dalles. Il forme un rectangle de 7,70 mètres de large pour 3,50 mètres de hauteur. Pour inscrire le paragraphe, il a fallu tailler 440 caractères de 20 centimètres et de 2 centimètres de profondeur²⁴.

Les voyageurs d'antan et d'aujourd'hui s'étonnent devant cette page de littérature gravée sur la paroi, ce curieux extrait du *Bulletin pyrénéen* pétrifié, qui témoigne de la reconnaissance d'un Espagnol devant la subtile admiration d'un Français.

Voir aussi l'article de Michel Noblet, « Aux Picos de Europa (Desfiladeros y gargantas) », *Pyrénées*, n° 195, 1998, p. 295-306, avec, page 297, une photographie de la « Plaque Labrousche ».

22. Vid. Conde de Saint-Saud, *Por los Picos de Europa. De 1881 à 1924*, (compilation de textes et introduction de Luc Maury, traduction de José Antonio Odrizola Calvo), Ayalga, 1995, p. 209 et suiv.

23. Joaquín Fernández, *op. cit.*

24. Gerardo López et Daniel López, *Los Beyos del Sella. De la Foz de Covarçil al valle glaciario de Arcenorio*, Cangas de Onís, 2013, p. 35, note 27.