



Chemin des mines **Les mines du pic Liena**

Comme son nom l'indique (c'est ainsi que l'appellent les habitants de la vallée d'Aure), l'existence du "chemin des mines" (ou "de la mine") est liée à celle des mines du pic Liena.

1 - LES MINES

Ce sont des mines anciennes, exploitées peut-être dès la protohistoire (voir la page consacrée aux mines de la région du cirque de Barrosa et à leur [histoire](#)), essentiellement de **plomb argentifère**, c'est-à-dire de **galène**, autrement dit du sulfure de plomb (PbS), contenant des inclusions d'**argent** (240 g par tonne). C'est surtout pour ce métal que ces mines étaient exploitées, bien que la galène soit le plus important des minerais de **plomb** (*note 1*).



PHOTOS
de minerais

Mais la galène est associée, comme c'est souvent le cas, à des minerais de **fer**, sous forme également de sulfures : de la **pyrite** surtout (sulfure de fer, FeS₂), mais aussi de la **chalcopyrite** (sulfure de fer et de cuivre, CuFeS₂) ; ou sous forme de **sidérite** (carbonate de fer, FeCO₃).

On trouve aussi dans ces gisements des minerais d'autres métaux : de la **blende** (sulfure de zinc, ZnS), de la **fluorite** (ou fluorine, minéral du fluor, CaF₂).

Ces gisements sont souvent associés à des plutons de granite et situés dans des failles : c'est le cas ici.

Ces mines ont été exploitées dans une première phase, difficile à situer dans le temps mais probablement entre le milieu du **XIXe siècle** et les années 1880 (*note 9*), phase au cours de laquelle a été probablement utilisé, pour le transport du minerai vers la France, le chemin (*dit "chemin des mines" : voir ci-dessous la section 4*) qui traverse le cirque de Barrosa entre le col d'Espluca Ruego et le port de Barroude.

C'est au début de l'année **1912** qu'est constituée, par des investisseurs français et belges, la **Société des mines de Parzan**, pour l'exploitation en grand des mines de plomb argentifère du pic Liena et la descente du minerai par des **câbles aériens** dans des **installations minières, à l'Hôpital de Parzan**, où il est trié et lavé pour l'alléger de ses scories, puis **son transport en France** par un câble transfrontalier (*voir ci-dessous les chapitres 2 et 3*).

Les galeries et les excavations, ou les tranchées, creusées pour accéder aux travers-bancs d'où était extrait le minerai de plomb argentifère, se situent **sous le sommet du pic Liena**, sur ses versants est (mines dites "**Luisa**", dans une faille du granite d'un petit cirque glaciaire, vers 2450 m, où le filon est bien visible en aval), et sud, sur le plateau de Liena (mines "**Robert**"), dans la zone de contact entre le granite et les grès rouges du Permo-Trias, vers 2500 m. Les galeries des deux sites communiquent entre elles (*note 2*).

D'autres mines, le plus souvent de fer ou de galène, ont été exploitées dans la région jusqu'au début du XXe siècle.

Quand on visite le cirque et les **vallées de Barrosa** et de **La Géla** on peut voir ou repérer les vestiges des mines suivantes :

- **mines de Ruego**, dont les bâtiments ruinés sont traversés par la piste à l'extrémité ouest du plateau de Liena, exploitées en 1870, semble-t-il, et encore en 1912, et reliées à celles du pic Liena par un petit câble aérien monté sur des poteaux de bois

- **mines de Mallo Ruego** sur le flanc sud de la sierra Pelada, en rive gauche de la haute vallée du rio Barrosa, entre l'Hôpital de Parzan et le cirque (au bord du chemin on trouve les ruines de la station inférieure de son câble aérien) (*voir la [page de photos](#) qui leur est consacrée, et une autre photo dans le site de [YvesFoulquier et Philippe Poussou](#)*) ;

- **mine Ana**, de galène, sur la rive droite du rio Barrosa, dont les vestiges sont visibles au bord et au-dessus de la route 1 km environ en amont du village ;

- **mines du pic Mener** (sur la rive gauche du rio Barrosa, en face du pic Liena), qui,

principalement du XVIe au XIXe siècle, ont alimenté en minerai de fer les forges de Bielsa, qui produisaient un excellent fer (**note 3**);

- **mines de La Géla**, versant français, entre le Port Vieux et le grand replat de cette vallée (voir la [page de photos](#) qui leur est consacrée).

En 1924, seules les **mines du pic Liéna**, et les **mines Ana**, étaient encore exploitées dans la vallée de Bielsa (les mines de Mallo Ruego, dont la *Société des mines de Parzan* possède la concession, ne le sont plus).

2 - Dans les années 1910 et 1920 le minerai extrait des mines du pic Liéna, et descendu par un câble transporteur aérien, était donc traité aux installations minières de l'HÔPITAL DE PARZAN, 1000 m plus bas.

C'est un lieu-dit, sur la rive droite du confluent du rio Pinara et du rio Barrosa qui coule là dans une petite gorge (connue des canyonistes). Il tient son nom d'un **hospice** (ou hôtellerie, auberge, hôpital), dont les vestiges ont aujourd'hui presque complètement disparu, mais où, à partir du XIIe



siècle, des moines, des Templiers, accueillaient et soignaient pèlerins et voyageurs qui franchissaient à pied le Port Vieux ou les ports de Bielsa et de Barroude. Dans des archives du XIVe et du XVIIe siècles il est question de "l'hôpital du col", ou "de Bielsa". Il figure sur des cartes des XVIIe et XVIIIe siècles, notamment, sous ce nom d'"Hôpital de Bielsa", sur la carte de Roussel, où figure aussi son pendant côté français, associé à la chapelle des Templiers (**note 7**).

(cliquer sur la vignette ci-contre pour voir une page consacrée à la [carte de Roussel](#) du XVIIIe siècle, en particulier la **note 6** au sujet des **hospices** et **hôpitaux**).

Franz Schrader en 1877, et les frères Cadier, le docteur Verdun, Emile Belloc en 1902, le Guide Ledormeur de 1928 (voir la [page](#) consacrée au pic Barrosa, **note 2**) et encore Jean Arlaud en 1933, et même le guide Ollivier en 1968, signalent la présence, sur la rive droite du rio Barrosa, un peu en aval de son confluent avec le rio Pinara et de l'ancien pont, "des quatre murs de ce qui fut l'Hospital de Bielsa". Ces **ruines**, photographiées en 1907 par Jean Bepmale (voir la [page de photos](#) contenant certains de ses clichés), ont disparu (ou presque) lors de l'aménagement de



l'actuelle route internationale en 1975 (**note 4**).

< **PHOTOS, CROQUIS et PLAN** des installations minières de l'Hôpital de Parzan, telles qu'elles étaient dans les années 1910 et 1920, puis telles qu'elles sont devenues plus tard, ruinées et envahies par la végétation.

Les installations minières ont été mises en place à l'Hôpital de Parzan au début des années 1910. Les matériaux nécessaires, en particulier les pièces métalliques, y ont été transportés probablement à partir de la France, à dos de mulet, par les chemins muletiers du Port Vieux ou du port de Barroude (**note 10**). Ces installations ont **commencé à fonctionner en 1912**. Elles comportaient essentiellement une **laverie** où le minerai était concassé et trié avant de passer dans des bassins de décantation pour séparer ses différentes composantes et le débarrasser des parties stériles (la gangue). S'y ajoutaient, outre la maison de la direction et des ingénieurs, et les stations inférieures des câbles transporteurs, un laboratoire, les logements des ouvriers, des ateliers, une écurie, une centrale électrique et un transformateur. Le directeur de l'exploitation a été, à partir de 1919, Henri Dubreuil.

En 1923 Jean Arlaud y voit une cité ouvrière en pleine activité, mais en 1933 il dit, dans ses "Carnets", que son activité a cessé en 1929 (en fait 1928).

En effet, à la fin des années 1920 la **chute des cours de l'argent et du plomb** fit que l'exploitation de ces mines, difficile en raison de l'altitude, cessa d'être rentable, bien que

l'introduction en 1922 de la perforation pneumatique, à la place de la perforation manuelle, pour abattre le minerai, ait constitué un gros progrès.

En **1928** leur exploitation n'est donc pas reprise. Les installations sont entretenues en vue d'une éventuelle reprise, mais en 1937 la *Société des mines de Parzan* est mise en **faillite**, puis vendue en 1943 à la société Peñarroya, qui jusque dans les années 1950 va continuer une prospection, et l'extraction d'échantillons, amenés à Espierba par la piste qui franchit la sierra d'Espierba au col Saratillons, pour les analyser à La Carolina.

Les bâtiments sont **maintenant** en ruine. Ils avaient beaucoup souffert, au printemps 1938, des bombardements que l'aviation franquiste avait fait subir aux villages de la vallée lors de l'épisode de la guerre d'Espagne connu sous le nom de "Bolsa de Bielsa". Ils sont maintenant en partie **noyés dans la végétation** (pins, bouleaux, etc...) qui malheureusement laisse visibles de vastes déblais (des "haldes") le long des pans de mur de la laverie. Y est encore debout, cependant, outre la centrale électrique avec ses machines et le transformateur attenant, la "**Casa Bosar**", siège de la direction de l'exploitation (outre des ingénieurs, y logeait le sous-directeur, un suisse allemand, qui s'appelait Jacob Bosshard, d'où le nom). Pendant la "bolsa de Bielsa", la 43e division d'infanterie de l'armée républicaine, qui la défendait, commandée par Antonio Beltrán, y avait établi son quartier général. Des autres bâtiments il ne reste que des pans de murs.

En 1974 la compagnie Peñarroya, devenue en 1943 propriétaire des installations minières et des terrains qu'elles occupent, en a vendu une partie pour permettre la construction de la route internationale;

Le **chemin actuel du cirque de Barrosa** passe juste au-dessus des ruines, s'élargissant là en une large et longue esplanade (facilement accessible en voiture depuis octobre 2005) qui domine en particulier les déblais et les pans de mur de la laverie. Lorsqu'il tourne à l'ouest pour monter vers le cirque on peut voir à gauche la conduite forcée qui alimentait la centrale électrique, et à droite, dans la végétation, ce qui reste de la station inférieure du câble aérien (on passe sous le câble lui-même : voir ci-dessous le chapitre 3 consacré aux câbles)

3 - Pendant la période d'activité minière de l'Hôpital de Parzan le minerai était transporté par des **CÂBLES AERIENS**.



La décision ayant été prise par la **Société des Mines de Parzan** (qui était avant 1912 la société "Minas de Ruego") d'évacuer le minerai par la France, deux **monocâbles transporteurs** ont donc été mis en place. Ils étaient de marque **Etcheverry** : c'est le nom de l'inventeur et constructeur qui, en 1902, en a pris le brevet et créé son entreprise à Paris. C'était l'époque où la technologie du fer s'était bien développée, comme en témoignent les viaducs du Viaur, construit entre 1897 et 1902, et de Garabit, entre 1880 et 1884, et la Tour Eiffel, entre 1887 et 1889. La technique de transport par câble aérien avait pu se développer grâce à l'apparition du câble métallique en 1840 en Allemagne.

< *Publicité pour les "Transporteurs aériens Etcheverry".*

Etcheverry apporte une innovation : le monocâble. **Ce câble se déplace en boucle** entre les stations supérieure et inférieure. **Les bennes y sont fixées par l'intermédiaire de pinces automatiquement débrayables dans les stations** (voir une page illustrant ce [mécanisme](#)). Le câble est supporté par des pylônes dont les pièces (de fer, qui provenait, dit-on, des forges de Bielsa : en fait ce n'est pas le cas) étaient faciles à transporter et à monter, tels des mécanos. Ce dispositif fonctionnait donc selon le même principe que celui des télébennes des stations de ski actuelles. Des câbles transporteurs analogues avaient été déjà installés en Ariège pour l'exploitation des mines du col d'Urets en 1898, de Bentailou et de Bulard en 1904.

On peut se demander comment le câble était mis en place entre les deux stations : d'après un panneau d'information aux mines de La Géla, il était porté à dos d'hommes, sur un terrain souvent accidenté.

(pour en savoir plus sur les câbles aériens en général, voir trois pages richement illustrées

d'un [site](#) consacré aux mines de fer de Mondalazac, dans l'Aveyron)

C'est par un de ces deux câbles, installés en 1911, que, sur un dénivelé de 970 m, le minerai était descendu **des mines Luisa à l'Hôpital de Parzan** pour y être traité. Le moteur assurant le déplacement du câble, et un frein, se situaient à la station supérieure, et un système de mise en tension à la station inférieure. Trois quarts de siècle après l'arrêt de son fonctionnement il est encore assez bien conservé. Des pylônes ont été fauchés près de la station supérieure qui est assez délabrée, et un autre un peu plus bas, par une avalanche ou le fluage de la neige. Des bennes sont encore pendues au câble, avec leur chargement de minerai. Ce monocâble peut être visité en empruntant le beau et spectaculaire ancien chemin muletier qui monte de l'Hôpital de Parzan aux mines Luisa, en forêt dans sa partie inférieure (presque effacé en certains endroits par la végétation, ou effondré dans sa partie moyenne escarpée, il était difficile à suivre jusqu'en 2006, année où il a été balisé et rénové: voir la page [Pic Liena](#)).

La mise en place de ces câbles aériens a été un **progrès considérable** par rapport au transport du minerai par les caravanes de mulets : chaque benne transportait 300 kg, soit la charge de deux à trois mulets.

Après son enrichissement dans la laverie de l'Hôpital de Parzan, allégé de sa partie stérile, le minerai était repris par un **deuxième monocâble, transfrontalier**, qui, par le col frontalier de Salcorz (ou port de Héchempy, 2450 m), le transportait en 2h 30 sur plus de 10 km de long, 1000 de montée et 1400 des descente, jusqu'au Pont du Moudang (1155 m), dans la vallée d'Aure.

Construit au début des années 1910, il a cessé de fonctionner en 1935.

(voir une étude minutieuse de ce monocâble dans le site de Jean Prugent sur la [vallée du Moudang](#), n°17 dans la liste des Liens).

Charrié ensuite par des tombereaux tirés par des boeufs, sur 20 km, jusqu'à la gare d'Arreau, le minerai était transporté par chemin de fer (après l'avoir été dans un premier temps sur des radeaux) jusqu'aux ports de Bordeaux ou Bayonne, ou jusqu'au Pays basque espagnol, pour y être utilisé dans les centres métallurgiques.

Sur le versant espagnol du port d'Héchempy, ce câble transpyrénéen a été démantelé et vendu comme ferraille en 1968. Dans les années 1930 son utilisation avait été envisagée pour le transport de voyageurs

Le minerai était donc d'abord transporté en France, alors que les mines, quoique proches de la frontière, sont en territoire espagnol.

Mais, c'est bien connu, **les Pyrénées sont asymétriques**. Sur le versant français, étroit et abrupt, les voies de communication s'approchent de l'axe de la chaîne par des vallées densément peuplées. En aval de St-Lary, qui n'est qu'à 25 km de l'Hôpital de Parzan, il n'y a plus de difficulté géographique. Le réseau de voies ferrées (qui permettent le transport du minerai à un faible coût) créé par la Compagnie des Chemins de fer du Midi (dont les investisseurs sont en partie les mêmes que ceux des exploitations minières du versant français), pénètre dans ces vallées (le chemin de fer est arrivé à Arreau en 1897), et assure ce transport.

Inversement **côté espagnol les zones peuplées et les voies ferrées de la vallée de l'Ebre sont distantes de la chaîne axiale** dont elles sont séparées par une large région faiblement peuplée et dont le relief tourmenté est semé d'obstacles (il faut faire 85 km pour dépasser les sierras extérieures et atteindre la plaine de l'Ebre et ses villes). De plus les chemins et les routes y sont encore en mauvais état (une route n'a franchi le défilé de Las Devotas, entre Lafortunada et Salinas, qu'en 1917) (**note 5**).

Du fait de cet isolement (et de leur modestie par rapport aux autres gisements de la péninsule), les mines du versant espagnol, si proches par contre du réseau ferré et des importantes exploitations minières de la France (dont celles, voisines, de galène et de blende, de Pierrefitte), sont négligées par les investisseurs espagnols mais intéressent les **spéculateurs et les compagnies françaises** et belges exploitant les mines du versant français, en l'occurrence ceux de la "*Société des Mines de Parzan*", créée en 1912 et qui exploitera ces mines entre 1912 et 1928 (les installations minières seront à partir de 1943 la propriété de la Société Peñarroya)

(note 8).

D'ailleurs, au début, le matériel nécessaire à l'**équipement technique des installations** minières de l'Hôpital de Parzan (principalement français et américain) est sans doute venu de France, transporté à dos de mulet à partir de la vallée de La Géla par les chemins du Port Vieux ou du port de Barroude d'où il était descendu dans le cirque (par un chemin plus large que l'actuel sentier) ou porté aux mines par le chemin des mines à travers le cirque.

De plus, si les **ouvriers** étaient majoritairement espagnols (originaires de régions ayant une longue tradition minière : Asturies, Euskadi, Andalousie), le directeur et les ingénieurs étaient français (mais le sous-directeur, ingénieur chimiste, suisse allemand), tandis qu'un avoué de Boltaña contrôlait les concessions **(note 6)**.



< **Carte postale représentant la station de déchargement du minerai provenant de l'Hôpital de Parzan, au-dessus de la route de la vallée d'Aure, un peu en amont du Pont du Moudang.**

A noter qu'auparavant, en 1898, il y avait eu, pour franchir la frontière, **un projet** extravagant de câble aérien (d'une quarantaine de kms de long), entre le pic Liena et Gèdre, et au-delà Pierrefitte, où

étaient exploitées d'autres mines, projet abandonné par la suite, le chemin de fer étant entre-temps arrivé à Arreau, en 1897 (voir une page présentant une [carte](#) de ce projet).

La ferraille et la montagne

D'un côté il est permis d'estimer que les vestiges des exploitations minières, les galeries, les déblais, les bâtiments en ruines, les structures métalliques rouillées, **déparent la montagne**, et souhaiter leur suppression, comme cela a été le cas sur certains autres sites miniers.

Mais d'un autre côté on peut penser que ce serait dommage : en effet ils font partie d'un **patrimoine industriel qui mérite d'être protégé, valorisé et visité**, en raison de son intérêt historique et technique. Ces vestiges témoignent d'un chapitre de l'histoire sociale et économique des Pyrénées, très ancienne mais se prolongeant jusqu'au XIXe siècle et au début du XXe, époque d'essor industriel et d'innovation technique lors de laquelle des investisseurs et spéculateurs aventureux, saisis par la fièvre minière, ont donné l'occasion à des ingénieurs de construire des chemins vertigineux et, mettant à profit la nouvelle technologie du fer, d'imaginer de longs transporteurs aériens exclusivement métalliques dont on peut encore admirer l'ingéniosité, la simplicité et l'audace.

Il ne faut pas non plus oublier les nombreux ouvriers, majoritairement espagnols, qui ont travaillé, dans les dures conditions de la montagne et pour de petits salaires, à la construction de ces installations et à l'exploitation des mines.

4 - Quel a été le rôle du "CHEMIN DES MINES", qui relie les mines du pic Liena à la vallée française de La Géla à travers le cirque de Barrosa ? Il a été utilisé, pendant les deux phases d'exploitation, au XIXe siècles et de 1910 à 1929, par les personnes venant de France pour travailler aux mines du pic Liena (prospecteurs, ingénieurs, ouvriers), et peut-être aussi pour le

transport du matériel nécessaire à leur exploitation. Il est probable que côté espagnol la montée aux mines se faisait par la vallée de Chisagüés et le plateau de Liena.

Mais **dans la première phase d'exploitation**, au XIXe siècle, sans doute vers le milieu du siècle, donc bien avant la mise en fonction des câbles transporteurs aériens, il semble que le minerai ait été **transporté jusqu'en France** (dans la vallée de La Géla), par le "**chemin des mines**", **à dos de mulet, à travers le cirque** (voir à ce sujet la page consacrée à l'[histoire du chemin des mines](#), ainsi qu'un article de Philippe Vivez dans une brochure éditée par la mairie et le musée ethnologique de Bielsa : "*Rapports historiques de la vallée de Bielsa avec la France*", 1997, et un autre du même auteur dans la "*Revue Pyrénéenne*", 2/2001, intitulé : "*Les sentiers du fer et de l'argent*").



CARTE (associée à un schéma) montrant le caractère providentiel de la corniche du cirque de Barrosa pour l'exploitation des mines du pic Liena.

Si on regarde **une carte** (ci-contre) on voit que le pic Liena (2605 m) est séparé de la France par les à-pics du cirque de Barrosa. A première vue, pour contourner cet obstacle, il aurait fallu faire descendre le minerai à Parzan (altitude : 1180 m), ou à l'Hôpital de Parzan (1420 m), puis lui faire franchir un des cols frontaliers de la vallée (le plus bas, le Port Vieux, est à 2378 m).

Par chance il existe, dans les falaises du cirque de Barrosa, **une corniche naturelle**, liée à sa géologie, qui permet de le traverser presque horizontalement. De plus cette corniche se trouve être de plain-pied avec le plateau faiblement incliné que constitue le flanc sud de la sierra de Liena où se trouvent les

mines. C'est sur cette corniche, vertigineuse, qu'a été aménagée (à coups d'explosifs parfois, consistant ailleurs en l'édification de murettes de soutènement) une partie de cet extraordinaire **chemin des mines, par lequel, semble-t-il, des caravanes de mulets, chargés du minerai, traversaient le cirque, du col d'Espluca Ruego (2493 m) au port de Barroude (2534 m), sans grande perte d'altitude** (le point le plus bas se situant vers 2300 m). De toutes façons ce chemin servait au déplacement du personnel des mines entre celles-ci et la France, et au transport de matériel.

(voir, dans la page [Histoire du chemin des mines](#), des citations de récits de pyrénéistes ayant visité le cirque de Barrosa vers 1900).

Le chemin continue sur le **versant français** du port de Barroude (voir la page [Versant français](#)), où un câble aérien, d'une seule volée de presque 400 m, faisait probablement franchir au minerai la barre rocheuse soutenant le balcon de Barroude. Dans la vallée de La Géla, par un autre chemin, plus large, qui rejoint celui qui descend du Port Vieux et des mines de La Géla, des chars à bœufs l'acheminaient en vallée d'Aure.

On peut penser que sans cette **corniche providentielle**, dans le cirque de Barrosa, **directement liée à sa structure géologique en deux étages** (nappe de charriage sur un soubassement), l'exploitation des mines du pic Liena n'aurait peut-être pas été possible avant l'installation des câbles aériens de l'Hôpital de Parzan au début du XXe siècle.

NOTES :

1. Le plomb argentifère a tenu une grande place dans l'histoire et a été un minerai très recherché.

Les **Romains** étaient de gros consommateurs de **plomb** pour les canalisations, les toitures et les griffes solidarisant les pierres des murs. Actuellement l'utilisation du plomb pour les tuyauteries, la peinture ou les carburants est en train de disparaître en raison de sa toxicité, mais persiste pour les batteries et certaines peintures anti-oxydantes. L'**argent** était également très recherché par les Romains pour fabriquer de la monnaie. Il reste aujourd'hui utilisé dans la bijouterie, les microcircuits d'ordinateur, et les pellicules et papiers photographiques.

Dans la **Grèce antique** l'exploitation des mines de plomb argentifère de la péninsule du Laurion, dans le sud-est de l'Attique, pas loin du cap Sounion, a eu une grande importance. En particulier l'**argent** qui en était tiré a contribué à l'essor, économique, mais aussi culturel, d'Athènes au Ve siècle avant J.-C.

D'abord en assurant le financement de la construction, sous l'impulsion de Thémistocle, de la flotte qui permit aux Athéniens de remporter sur les Perses la victoire navale décisive de Salamine en 480 av. J.-C. (racontée par Eschyle dans la tragédie *Les Perses*), et plus tard de celle des monuments d'Athènes, le Parthénon, sur l'Acropole, en particulier. Les Athéniens, qui étaient gros mangeurs de pain et devaient importer la moitié de leurs besoins en blé, l'achetaient principalement avec l'argent des mines du Laurion. La puissance commerciale d'Athènes entraîna l'adoption par tous les peuples de la Méditerranée de sa monnaie : des **pièces d'argent**, appelées "les chouettes" (*image ci-contre*) parce que frappées sur une de leurs faces de la chouette, emblème de la déesse Athéna, protectrice de la ville d'Athènes



2. Pour se faire une idée de ce qu'étaient des mines à cette époque on peut :

- faire une intéressante visite à l'**ancienne mine de manganèse réhabilitée à Vielle-Aure**, près de St-Lary, sur la route du Pla d'Adet (réserver 48 h. à l'avance au n° de téléphone 05 62 39 46 19) ;

- consulter un **site** tel que vallouimages.com dont plusieurs pages sont consacrées à une mine des Alpes, la **mine du Fournel**, à **L'Argentière-la Bessée** (dans la vallée de la Durance, en aval de Riançon), qui est une mine de plomb argentifère (comme le nom le suggère) exploitée depuis le Moyen-âge, jusqu'en 1907, et qui, sous l'impulsion de passionnés d'archéologie minière, a été réaménagée et mise en valeur de façon à permettre sa visite par le public (un article lui a été consacré dans la revue *Montagnes magazine*, n°172, juillet 1994, p. 40).



3. Le **pic Mener** (2450 m.) se situe entre les vallées du rio Trigoniero au nord et du rio Urdiceto au sud. Son versant ouest domine la rive gauche (est) du rio Barrosa, en face des pics Liena et La Mota qui dominent la rive droite (*photo ci-contre*).

Son nom, d'origine pré-romaine, évoque une activité minière ; on le retrouve ailleurs sous cette forme ou sous la forme *Mené* (dans le massif de la Punta Suelsa notamment) ou *Mened*.
< Depuis le col entre pic Liena et pic La Mota, vue sur le **versant ouest du pic Mener**, par delà la vallée du rio Barrosa (qui coule de gauche à droite), entre la

vallée du rio Trigoniero à gauche (dominée par le pic de l'Espade auquel se rattache le pic Mener) et la vallée du rio Urdiceto à droite qui la sépare du massif des Puntas Suelsa et Falsa ; au fond le massif des Posets.

C'est dans son **versant ouest** (fait de granite souvent décomposé en bas, de schistes en haut), entre 1800 et 2200 m. d'altitude, au-dessus de la forêt, qu'on trouve des vestiges d'exploitation minière (d'après Philippe Vivez, dans son article : "*Que savons-nous sur les mines de Mener*", 2008) :

- un chemin muletier, bien tracé dans la forêt mais envahi par la végétation, difficile à suivre au-dessus car disparaissant sous les éboulis mais bien visible à des endroits où il est creusé dans le rocher ; il donne une branche vers une plate-forme qui pourrait être le départ de la glissière en bois pour faire descendre le minerai jusqu'au bord du rio Barrosa) dont parle en 1781 l'abbé Palassou (voir la page consacrée à [l'histoire des mines de la région](#)) ; ses traces sont repérées plus haut sur le versant nord en direction de la haute vallée de Trigoniero et du port d'Héchempy par où le minerai a été à une époque transporté à la forge française du pont du Moudang ;
- 4 bouches de galeries et une tranchée ;
- des ruines de 2 cabanes ;
- des dépôts de minerai de fer (on en trouve déjà de petits morceaux le long du chemin dans la forêt, tombés lors du transport).

Ce minerai était du sulfure (pyrite), du carbonate (sidérite), ou de l'oxyde (hématite) de fer, d'excellente qualité : **il a fait la grande réputation de la production de fer par les forges de Bielsa**. Il était utilisé pour la fabrication d'outils. Les grilles du palais-monastère El Escorial, près de Madrid ont été forgées avec ce fer. Il aurait servi, dit-on, à la fabrication des pylônes et des câbles aériens des mines du pic Liena dont on peut en admirer l'état de conservation (en fait ce n'est pas le cas).

- Son exploitation est mentionnée dans les archives à partir du XIIIe siècle et s'est prolongée au moins jusqu'au XIXe (alors sous l'impulsion d'un fameux ingénieur français, Georges Sauvage), active surtout entre le XVIe et le XVIIIe (peut-être sous le nom de lieu "Plan de Lores")

4. Le Docteur Verdun, pyrénéiste du CAF, écrit dans l'*Annuaire du Club Alpin Français*, année 1902 :



*"Un peu en aval du confluent [entre les rios Barrosa et Pinara], après une descente un peu rapide à travers les buis, le sentier rejoint le chemin muletier très fréquenté qui va aux ports de Bielsa, de Héchempy et de Moudang, et qui, quelques pas plus haut, traverse le torrent sur un petit **pont de pierre** [photo ci-contre ; Puen de Tartico sur la carte Prames], fort pittoresque, entouré d'une végétation luxuriante. La vallée que l'on suit dès lors, et qui mène directement au village de Bielsa, est fort étroite, dirigée Nord-Sud, boisée sur les deux versants. Dans la partie la plus étroite, non loin du pont, on aperçoit sur le bord du sentier **les ruines d'un hospice, sorte d'auberge qui servait de refuge aux voyageurs traversant***

la vallée, ou surpris par la tempête. Ces refuges se retrouvent dans beaucoup de vallées, sur les deux versants de la chaîne, et quelques-uns, comme l'hospice de France de Vénasque, sont fort bien entretenus. Celui de Bielsa avait été bâti, dit-on, par les Maures et l'hospitalité la plus cordiale y était donnée. Plus tard l'hospice acquit une mauvaise réputation ; les voyageurs n'y trouvaient plus une sécurité parfaite, et les légendes relatives à des crimes qui y auraient été commis courent encore dans le pays".

Emile Belloc (voir la page consacrée à F. [Schrader](#) et aux pionniers du pyrénéisme), dans un article daté de 1902 (*De la vallée d'Aure à Gavarnie par le nord de l'Espagne*) décrit l'hospice tel qu'il était en 1902. Dans son livre "*De la vallée d'Aure à Gavarnie par le nord de l'Espagne*", p. 21) il écrit :

"Bientôt le rio de Pinara confond ses eaux avec celles du rio Cinca Barrosa. En aval de cette jonction, un pont permet de franchir le torrent et, peu après, on rencontre l'hospice de Bielsa.

[...] l'ancienne maison hospitalière n'était toujours qu'un monceau de ruines. Telle je l'avais vue les années précédentes [1879], telle je la retrouvais aux trois-quarts effondrée. Les murailles lézardées soutenaient à peine deux ou trois poutres ou chevrons rougis et noircis. Il y avait encore par-ci par-là quelques menus fragments de toiture ou de plancher suspendus dans le vide. Quant aux portes et aux fenêtres, inutile d'en parler : il n'en restait plus trace. Les débris informes de cette carcasse éventrée, gisant pêle-mêle, formaient un amas incohérent dont la végétation spontanée s'était emparé."

5. Franz Schrader a écrit (dans l'*Annuaire du CAF*, 2e année, 1875, texte repris dans *Pyrénées*, tome 1, Privat-Didier, 1936, p. 102) :

« En France, plus on descend, plus la marche est facile. En Espagne, au contraire, les grandes difficultés sont en bas : ni ponts ni sentiers ; les roches y sont plus érodées que dans les hauteurs, les pentes plus inégales, les gouffres plus profonds et les torrents plus larges »

Les sierras marginales calcaires sont en effet séparées de la chaîne par des étendues de marnes ou de flyschs (alternance de bancs de grès et d'argile) facilement érodés.

En 1958, le géographe Max Daumas, travaillant à une thèse sur la *Vie rurale dans le Haut Aragon oriental*, trouve encore, pour se rendre en voiture à Bielsa (un millier d'habitants), une piste "effroyable", franchissant le rio Cinca sur un pont de bois rudimentaire au ras des eaux bouillonnantes (Max Daumas, *Un géographe dans les Pyrénées Aragonaises*, éditions Cairn, 2007, p. 20)

6. Ce chapitre s'inspire en grande partie de l'article suivant : Dubois (Claude), " Industrie et circulation transpyrénéenne à la fin du XIXe et au début du XXe siècle ", *Circulation des marchandises et réseaux commerciaux dans les Pyrénées (XIIe-XIXe siècle)*, 7e Cours d'Histoire d'Andorra, Vol.1, CNRS - Université de Toulouse-Le Mirail, 2003, pp. 275-286.

7. L'Hôpital de Parzan figure aussi sur une **carte du diocèse de Barbastro** dressée en 1619 par Juan Bautista Labaña et publiée dans un atlas en espagnol entre 1659 et 1672 (*extrait ci-contre ; le nord est à droite*). Il est situé au bord du rio Barrosa, en amont de Parzan et Chisagües, au débouché du "Pto Viejo" et du port d'"Ordiceto", sous le nom "**Venta**", qui signifie *auberge isolée, lieu perdu*, avec parfois une connotation péjorative puisque l'expression "es una venta" veut dire "on y écorche les clients".



8. Pourquoi des **investisseurs étrangers** ? Privé au début du XIXe siècle des métaux précieux qu'il retirait de ses territoires américains, du fait de leur indépendance, **l'Etat espagnol manque d'argent**. Les exportations sont loin de compenser ce manque à gagner et les guerres ont considérablement grossi la dette publique. De plus beaucoup de capitaux privés ont été employés à acheter les biens du clergé et les communaux. Pour financer son industrialisation, l'Espagne n'a d'autre solution que de faire **appel aux capitaux étrangers** qui, à partir du milieu du siècle s'investissent dans des secteurs tournés vers

l'exportation, en particulier les mines, dont les minerais deviennent alors intéressants du fait des progrès de la chimie industrielle et de l'électricité (*Histoire de l'Espagne*, par Joseph Pérez, Fayard, 1996, p. 560).

9. C'est ce que permettent de dire des récits de courses d'anciens pyrénéistes :

- en 1892, dans le récit d'une excursion qui le fait passer par le balcon de Barroude **Bertrand de Lassus** écrit : "*Je me jette ensuite dans l'ancien chemin muletier des mines espagnoles de Ruego*" ; plus loin : "[...] *je vais installer mon campement dans une ancienne baraque en planches, à moitié démolie, reste de l'exploitation des mines de Ruego*" ; et aussi : "*A noter le curieux chemin taillé presque à pic dans les parois et qui conduisait jadis aux mines*".

- en 1897, dans le récit d'un périple au cours duquel il traverse la partie nord du cirque de Barrosa, **Lucien Briet** écrit de son côté : "*Nous contournâmes les ruines de l'ancienne habitation des terrassiers [appelée plus tard "cabane des douaniers"] qui travaillèrent, dans les parois du cirque, au chemin de la mine de plomb [dont son guide Cantou lui montre du doigt l'emplacement approximatif] un moment exploitée dans la crête séparant la gorge de Barrosa de celle de Chisagües.*" (voir aussi la page [Histoire du chemin des mines](#)).

- en 1902, le **Dr Verdun**, aborde le cirque de Barrosa par la vallée de La Gela et le port de Barroude ; "*Sur les flancs de cette paroi, écrit-il, notre guide nous montre les restes d'un ancien chemin, construit à grands frais pour amener jusqu'au col de Barroude le minerai prélevé dans les entrailles du Pic de Las Louseras. On aperçoit même, à quelques mètres en contre-bas du port, les ruines de l'ancienne cantine qui servait de logement aux ouvriers travaillant dans les mines* (voir aussi la page consacrée à Franz [Schrader](#) et aux pionniers du pyrénéisme).

10. Sur le versant espagnol le **chemin du port de Barroude** était, dans le cirque, à cette époque, un véritable chemin muletier là où il n'est plus maintenant qu'un simple sentier (cependant il en reste des traces : on le voit, par place, s'élargir ou être étayé par des murettes). Sur le versant français c'était aussi un chemin muletier, qui alors montait sur le balcon de Barroude par des lacets dans le couloir d'éboulis qui se situe à l'aplomb du profond couloir rocheux qui entaille la face sud-est du pic de La Géla (voir aussi la page [Histoire du chemin des mines](#)).