





Torrent del Corrau de Miei, al fons es distingeix la base d'antics passos destruïts per la fúria de les aigües

al cel pels camins de l'infern

A Liat pel coll de Gjiërrri des de la vall de Toran

Temps	8 h
Desnivell	1400 m
Distància	18 km
Altitud màxima	2354 m



Recomanacions

El refugi Era Honeria està guardat tot l'any (660 777 835; www.erahoneria.com). Disposa de 30 places, amb electricitat, aigua calenta i llar de foc. El de Liat és lliure, sense guarda, preparat per poder-hi pernoctar, però amb escasses comoditats.

Més informació

Senders dera Val d'Aran. Topogüia del GR 211 i dels PRs de l'Aran. FEEC i Conselh Generau d'Aran, 1999.

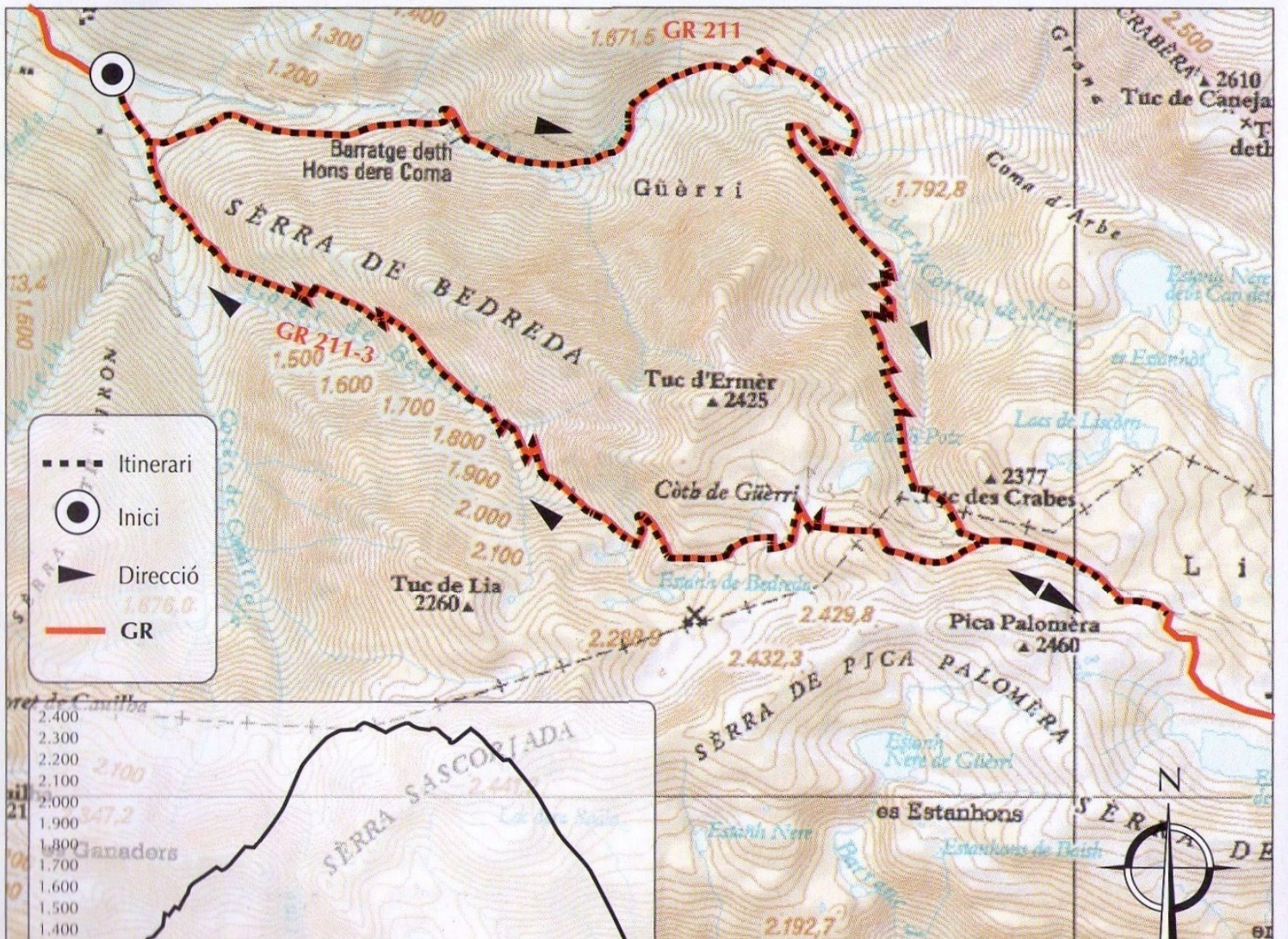


El dolor arribava a fer-se insuportable al final del dia. El fred afilat i punxegut de l'aigua feria sense compassió el dits i les mans de les dones i els adolescents —quasi infants— que treballaven als rentadors de mineral, els anomenats *bocards*. Aquesta era, a més, la feina més mal pagada de les relacionades amb la mineria, amb jornades que podien durar fins a deu hores. Al final de la vall de Toran, ben a prop de l'aiguabarreig del riu de Toran amb la Garona, es va construir el bocard de Pontaut per rentar mineral. Però aquest mineral venia de lluny, vall amunt, molt amunt, a Liat.

L'excursió proposada comença al refugi

xecada a finals del segle XIX per tractar el mineral d'aquestes mines. El refugi es troba al capdamunt de l'estreta carretera asfaltada que recorre la vall de Toran, just en el punt on es bifurquen dos dels principals camins de ferradura que porten a Liat. Les fargues o fonerries han estat arreu del Pirineu el sistema més tradicional per separar ferro, plom o plata de les respectives menes, mitjançant el procés de fundició. A l'Aran, però, són poques les que s'han trobat associades a les incipients explotacions mineres.

L'itinerari coincideix sempre amb les senyals de GR, la pujada es fa amb el GR 211 per la vall de les gorges d'Ermer i





Avetar de les gorges d'Ermer, vall de Toran

d'Era Honeria es pren un camí ample que surt al costat del refugi i que puja en direcció sud-est. Al cap de ben poc es troba la bifurcació on arriba la variant GR 211-3. Es continua per l'esquerra tot seguint la pista que va de Les a Toran i, en la següent bifurcació de pistes, es torna a anar a l'esquerra, de pla. Al cap de poc més d'un quilòmetre, es deixa la pista de la dreta que puja cap a unes edificacions per agafar la de l'esquerra, que va a creuar el riu de Toran per una palanca de ciment. Es continua pujant per arribar a l'alçada de l'embassament d'Hons de la Coma, enclotat i constrenyit entre els contundents vessants que davallen a tocar el verd fred i metàl·lic de les seves aigües.

El camí continua pujant per un bosc humit, ple de falgueres, sota faigs i avets

sota. L'ambient és digne dels mons de Tolkien. Al final del bosc s'arriba a la coma dels Grauèrs, un ampli amfiteatre tancat per aplomats vessants muntanyosos de prop de 1000 metres de desnivell, escombrats sense pietat per les allaus hivernals. Al fons de l'escena capta tota l'atenció el vertiginós salt per on s'estimba l'aigua dels estanys occidentals de Liat. El panorama impressiona de debò. Fa temor trencar la quietud que hi regna, com si s'haguessin de despertar els gegants que guarden el pas secret d'aquest racó amagat. El cert és, però, que fa anys i anys que els homes es van atrevir a recórrer l'indret, com ho proven les restes del camí de ferradura que es va bastir per pujar a les mines.

En aproximadament mig hora s'arriba al punt on cal travessar el riu. El mal



Bolet de xop (*Agrocybe aegerita*)

ques, desventrades per la fúria de l'aigua del Corrau de Mieí. Curiosament, en una de les fotos de la guia *La Vall d'Aran* de Juli Soler Santaló, preses els primers anys del segle XX, una apareix encara sencera i l'altra ja destruïda. L'estiu del 2006, els tècnics del Conselh Generau d'Aran van tornar a instal·lar una nova palanca i, de moment, no cal travessar a gual.

A l'altra riba el camí salva el fort desnivell amb successives llaçades i torna a entrar en el bosc; en sortir-ne, aproximadament, s'abandona el traçat original del camí de les mines, que anava més a avall, penjat sobre el barranc, però que ara resta tallat per una esllavissada. Se segueix un senderó menys marcat, a la dreta i, després de pujar un llom, es davalla per passar a la vora d'una de les antigues torres de l'aeri de Liat. Un cop es retroba el camí de ferradura comença un flanqueig per anar a buscar l'inici del tram més costerut. El vell camí puja

temés ser engolit pel corpnedor engorjat del Marc de l'Escorn, per on es despenja el barranc de Güèrri, una de les branques del riu de Toran. Sovint es fa difícil veure el fons del barranc i no només per la impressió d'abocar-s'hi, sinó perquè al sol li costa molt il·luminar el fons de les espadades parets on la neu, arrossegada per les allaus, s'hi manté fins ben entrat l'estiu.

Al poc de superar els trams més costeruts, quan la vall comença a obrir-se i a respirar, es travessa un torrent, per un sòlid pont fet de pedra seca, tota una obra d'enginyeria. Al cap de la pujada s'arriba a un petit collet i s'entra a la regió superior de Güèrri. Es travessa el barranc i es continua tot seguint la traça del vell camí, ara més suau. Al cap de no gaire estona es troba una bifurcació important. A la dreta marxa el camí que davalla per la vall de Bedreda, per on va el GR 211-3. Es continua





d'aigües entre la vall de Toran i la de l'Unhòla. Es deixa a l'esquerra el camí que baixa a l'estany Long de Liat i es continua a la dreta pel camí que va a les mines, sostingut al vessant per murs de pedra seca.

Aviat s'arriba a les primeres restes de les instal·lacions superiors de les mines de Liat. La vista sobre Liat és excel·lent, capta l'atenció, però, la gegantina presència del Tuc de Maubèrme. Es pot baixar, si es vol, fins a les cases de les Mi-

No és broma

«El camí va com sospès dessorre l'abim, essent a voltes molt perillós el trànsit pera les cavalleries. Sorpren pensar que per aquesta dolenta via s'havia de fer a bast el transport de la mena desde'ls meners de Pica Palomera y de Guerri fins a les fargues abaix a la ribera.» Això escrivia en Juli Soler a la seva guia del 1906, i aquest afamat excursionista no era gaire donat a les exageracions. Quan va pujar a Güèrri per les gorges d'Ermer, el camí de ferradura que descriu devia estar millor conservat que no pas ara.

A l'alçada de l'engorjat del Marc de l'Escorn, unes plaques aferrades a la paret del camí corroboren la seva mala fama. La més antiga diu: «Aquí

falleció Sebastian Martín Puyol —27 9 63— a los 50 años, en presencia de su hermano Manuel y hermano político F. Pradere. EPD». La més recent, de 1998, recorda l'accident mortal de Patrice Cascarra, qui va estibar-se quan davallava pel camí amb bicicleta. Patrice era un dels guies que acompanyaven un grup de clients, anava al darrera quan sembla que una badada va provocar el fatal accident.

A l'estiu, net de neu i a peu, el camí no presenta més riscos que els derivats de l'absència de sentit comú. De tota manera, cal ser prudent, per fruir d'un dels camins tradicionals pirinencs més espectaculars i desconeguts.



Recordatoris de dos infortunats que van perdre la vida en aquest camí

tornar es desfà el darrer tram recorregut fins a la bifurcació on arrenca el camí de la vall de Bedreda. Cal remuntar poc més de mig quilòmetre per guanyar el cap de Bedreda (2320 m), la collada per on el camí salta a les afamades pastures de Bedreda (en alguns mapes apareix com a coll de Güèrri).

amplies diagonals, els vessants coberts d'herba fins trobar un segon collet des d'on comença una forta davallada, tot creuant una extensa tartera, sempre inestable, que ha malmès força el traçat original del camí i que no resulta gaire còmoda de transitar. En arribar al bosc, el camí torna a guanyar amabilitat, pri-

Carretons carregats de plom

El camí que des de Liat baixa per la vall de Bedreda mostra una amplada i una suavitat de pendent gens freqüent en els camins de muntanya. La raó cal buscar-la en les primeres explotacions de Liat i en la necessitat de transportar el mineral. L'opció més immediata era el transport amb bast, és a dir, animals amb alforges carregades, però aquest sistema té unes limitacions ben evidents quan es tracta de transportar tones i tones. Per mirar d'augmentar la capacitat de transport, a la dècada del 1860 es va refer i adequar el camí per permetre

la circulació de carretons que, tirats per mules, traginaven el mineral fins a la foneria que s'acabava de construir una mica més amunt de Sant Joan de Toran i que ha donat nom a l'indret. En aquesta primitiva planta es separava el plom mitjançant un procés de cocció. Sembla, però, que els resultats econòmics no van resultar gaire encoratjadors i ben aviat l'activitat es va aturar. Els carretons emprats pel transport del mineral van ser venuts i la foneria va ser desmantellada. La solució al problema del transport arribaria per l'aire.





El coll de Güerri i la capçalera de la vall vista des de la collada del Cap de Bedreda

mer entre avellaners i, després, sota una fageda encantadora. Al capdavant es creua la pista que va de Les a Toran i, de

seguida, s'arriba al punt on es troba el GR 211. Es desfà el camí de pujada per retornar a Era Honeria (1020 m).

Rentar les pedres

El procés de separació de la mena, el mineral útil, de la ganga, que són els materials estèrils, començava a peu de mina, amb una tria manual on es rebutjaven les roques estèrils, dites *escombros*. Però realment era als bocards on es purificava el mineral, per a la qual cosa era necessària una gran quantitat d'aigua. Per començar es feia un rentat amb aigua, amb unes taules de sacsejament, on s'eliminava la terra incrustada. Es continuava amb una selecció visual per apartar manualment els trossos estèrils i, després, es procedia a trencar i triturar els blocs. Aquesta era una feina que es va fer manualment —amb maces i cunyes— fins que van arribar les primeres màquines propulsades amb energia elèctrica, les anomenades *quebrantadoras americanas*, capaces de triturar fins a 20 t diàries. A con-

A finals dels anys vint del segle XX es va introduir el mètode de flotació per millorar el procés de purificació, basat en les diferents densitats dels materials. Unes turbines s'encarregaven de mesclar el mineral amb aigua i, tot afegint-hi productes com sosa, cianur, llegiu, alcohol o bé oli, s'aconseguia desprendre i separar les impureses. El mineral purificat s'assecava en uns coberts, operació que va modernitzar-se posteriorment amb la utilització de filtres d'aire calent. Un cop assecat, el mineral sortia dels rentadors cap al seu destí final, les fàbriques metal·lúrgiques de Bèlgica i França. Durant els primers temps, el transport fins a l'estació de tren de Marignac (França) es va fer amb carretes tirades per bous, més tard es van utilitzar camions que el portaven fins al tren i el transportaven a les