



# L'expansió de les Valls d'Andorra en els anys 1970. La singularitat de Treballs Públics del MI Consell General

Ramon Ganyet i Solé

Enginyer de Camins, Canals i Ports, va treballar a TP entre 1972 i 1982  
rganyet@ciccp.es

## Resum

### L'expansió de les Valls d'Andorra en els anys 1970. La singularitat de Treballs Públics del MI Consell General

L'article explica l'experiència d'una administració pública de gestió independent, que va preparar la cartografia bàsica, la reserva de futur per les vies de comunicació, estudis d'urbanisme i cadastre, l'aprofitament turístic de la neu i la protecció de la natura.

## Resumen

### La expansión de los Valles de Andorra en los años 1970. La singularidad de Treballs Públics del MI Consell General

El artículo explica la experiencia de una administración pública de gestión independiente, dirigida a preparar la cartografía básica, la reserva de futuro para las vías de comunicación, estudios de urbanismo y catastro, el aprovechamiento turístico de la nieve y la protección de la naturaleza.

## Résumé

### L'expansion des Vallées d'Andorre pendant la décennie 1970. La singularité de Travaux publics du Conseil Général

L'article explique l'expérience du TPMICG comme entité de gestion indépendante de l'administration publique, traitant d'aspects fondamentaux tels que les bases de cartographie, la réservation de terrain pour des grandes voies de communication, urbanisme, études et du cadastre, exploitation touristique de la neige et de la protection de la nature.

## Abstract

### The expansion of the Valls d'Andorra in the 1970s. Public works on General Council

The article explains the experience in the 1970 decade within the TPMICG as an independent public organ, addressing fundamental aspects such as basic mapping and geodesy, the future for the main roads of communication in the country especially in the urban areas, planning and design of secondary roads, town planning studies and snow and environmental protection.



ins al segle xx, des del punt de vista econòmic i social, Andorra havia reflectit les transformacions que s'havien produït als països veïns, sobretot a Espanya. La societat medieval havia evolucionat continuadament per a fer viure una comunitat de pobles i parròquies que aplegaven, entre tots, menys de 5.000 habitants. En els anys 1930, algunes circumstàncies van incidir molt especialment en l'obertura a l'exterior: la concessió a FHASA<sup>1</sup> per a l'aprofitament de l'aigua; les primeres llicències bancàries<sup>2</sup> i, sobretot, l'impacte de les convulsions polítiques i socials que passaren –des de la República espanyola de 1931 fins a la Guerra Civil de 1936-39– amb efectes immediats sobre el comerç i l'acollida de refugiats. La recuperació del trasbals a Espanya i el terrible episodi de la Segona Guerra Mundial no van permetre evolucionar gaire les Valls fins el 1948, any en què s'autoritzaren nous bancs per operar a Andorra:<sup>3</sup> l'any 1959 el Pla d'Estabilització va canviar les bases econòmiques de la política financera espanyola; els

1. La concessió a FHASA fou atorgada pel MI Consell General l'any 1929. L'energia hidroelèctrica es podia posar a l'abast del creixement econòmic andorrà; la construcció de les carreteres generals –la CG2 cap a la frontera francesa del Pas de la Casa, i la CG3 cap a la Massana i Ordino– modernitzaren el país.

2. L'any 1929 el MICG autoritzava operar el Banc Agrícola i Comercial d'Andorra, i l'any 1930 s'autoritzava a la Caixa de Pensions i Estalvis obrir oficina sucursal.

3. Crèdit Andorrà i Banca Mora, entre altres.

primers anys de la dècada dels 60, un incipient fenomen del turisme es va desplegar per tot Europa i va propiciar que el MI Consell General autoritzés la possessió de residències a estrangers.<sup>4</sup> Fins l'any 1960 la població s'havia mantingut lleugerament per sobre de 6.000 habitants.

L'evolució creixent de la mobilitat va obrir el debat sobre la necessitat de construir noves carreteres i sobre algunes millores a la xarxa bàsica que havia construït FHASA –per complir les clàusules de la concessió de l'aprofitament elèctric. Dues persones, que jo recordi, varen contribuir activament a la preparació dels projectes i de les obres corresponents. D'una banda Joan Vehils, enginyer industrial que era director tècnic de FHASA; i de l'altra don Fernando Aldaz, enginyer de monts que treballava per als serveis forestals de l'Estat a la província de Lleida (especialment en carreteres per als Comuns, en boscos).

Com és comprensible, unes de les primeres preocupacions devien ser els accessos internacionals. Sobretot l'accés a França pel port d'Envalira, però també l'accés a Vicdessos pel port de Rat, possibilitant la circulació a través de la Massana i Ordino i, per altra banda, els accessos a Espanya pel coll de la Botella i pel port de Cabús cap a Tor i Alins a la vall Farrera, així com l'accés a Os de Civís, des de Sant Julià. Totes les parròquies maldaven pel que els era més proper, com és natural, i solia passar molt sovint que es descuidava l'interès general.

La polèmica més sonada fou la de l'accés a França per túnel. A la segona meitat dels anys 1960 sorgiren estudis preliminars per molts llocs, amb diferents longituds i accessos, per un costat i l'altre del forat: per Envalira, des de Grau Roig; pel port Dret, des de Soldeu; per Rialb i el port de Siguer, i altres. Fins i tot el Copríncep General de Gaulle va prometre el 1967 que hi hauria túnel cap a França! En aquest debat també hi va participar un

aleshores jove i brillant enginyer civil andorrà, Bonaventura Adellach (Llorts, 1928), que treballava en una gran empresa consultora francesa –amb seu a Tolosa i Marsella, especialitzada en equipaments hidroelèctrics– i que s'havia experimentat en els projectes de centrals elèctriques de muntanya, on sovint s'inclouïen túnels d'envergadura important. Adellach va constatar els grans dèficits tècnics de l'Administració andorrana, adscrita sobretot a la Junta de Serveis Públics del MICG. De manera natural, interessats pel millor desenvolupament del país, el 1969 es va crear el Servei de Treballs Públics del MICG sobre la base d'un contracte de prestació de serveis que, malgrat el caràcter privat, en molts aspectes feia funcions d'Administració pública. La feina es pagava, per projectes i direccions d'obra, segons les tarifes<sup>5</sup> dels arquitectes i dels enginyers suïssos aplicades als pressupostos reals de certificació d'obra acabada.

El despatx es va instal·lar a la 4a planta de l'edifici de telèfons, a l'avinguda Meritxell.<sup>6</sup>

Segons descriu Adellach,<sup>7</sup> oficialment el Servei de Treballs Públics va començar el dia 2 de juny de 1967 a les 15 h a la Junta de Serveis Públics i, en conseqüència, el Consell General va nomenar Bonaventura Adellach director de l'Oficina Tècnica del Departament de Serveis Públics el 19 de juny de 1967. El Consell General no va crear les oficines tècniques, de gestió independent però destinades a treballar per a l'Administració, fins l'any 1969. El mes de gener de l'any 1977 van concloure la seva activitat, per començar a funcionar, ja al Govern, el Servei d'Obres Públiques del MI Consell General.

Els primers projectes de TP del MICG varen orientar-se a la modernització de les carreteres. El pont de la Margineda sobre el Valira fou un dels primers. La desviació de la CG1 per fora del nucli de Sant Julià fou un projecte molt més complicat: La dimensió (16 m d'amplada) fou durament

4. Els Decrets de 1955, i sobretot el de 1965, van atorgar als estrangers, respectivament, el dret de comprar terrenys i el dret de comprar pisos.

5. Société Suisse des Ingénieurs et des Architectes SIA. Règlement 103. Edition 1969. Per tenir aplicació a Andorra, en el contracte es va acordar un descompte del 30 per cent en els percentatges d'aplicació sobre els pressupostos locals.

6. La tercera planta estava assignada a la CASS i, a partir de 1975, a la Policia. La segona era per a STA i la primera era la central de telèfons. El despatx pel públic era a peu de carrer. L'edifici es va demolir el 2018.

7. ADELLACH BARÓ, BONAVENTURA: Pels camins pedregosos de la política. Editorial Casal i Vall d'Andorra, 1979.

criticada per excessiva<sup>8</sup>, i la forma d'ocupació dels terrenys de carretera, compensada per un reconeixement de les plusvàlues dels terrenys restants, fou gairebé revolucionària; però gràcies al coratge d'alguns polítics del Comú, va prosperar amb èxit.<sup>9</sup> A principis dels anys 1970, les cotilles de les precàries infraestructures del país ofegaven un incipient creixement econòmic. Els primers anys 1970, el professor Josep M<sup>a</sup> Bricall va liderar l'estudi *Estructura i Perspectives de l'economia andorrana*, publicat el 1975. El sector públic es va començar a organitzar creant empreses competents: el Servei de Telecomunicacions d'Andorra (STA) l'any 1967, la Caixa Andorrana de la Seguretat Social el 1968, la Clínica Verge de Meritxell el 1969 o el Centre Nacional d'Informàtica d'Andorra (CNIA) l'any 1975. Els col·legis i liceus d'ensenyament francès i espanyol es renovaren, es construïen hotels i el turisme augmentava sense parar. La població començava a créixer més del 7 per cent anual acumulatiu, i així es va passar de 6.189 habitants l'any 1955 a 28.500 habitants l'any 1977. No és estrany que algunes construccions es fessin desordenadament i sense perspectiva urbanística. La veneració pel diner començava a aflorar.

En aquest context Bonaventura Adellach, a través de TP del MICG, va representar l'ànima de la conducció de les infraestructures de vialitat cap a la modernització del país, des de l'Administració. En una dècada es van abordar projectes estructuradors per fer les Valls d'Andorra homologables als llocs més avançats.

### Geodèsia, mapes, plànols topogràfics

El 1970 es va realitzar la triangulació geodèsica, enllaçada amb França i Espanya, per servir de base a la representació en mapes del territori andorrà. A continuació es van fer vols per fotografiar sistemàticament tot el país i disposar, així, dels parells fotogramètrics per restituir la topografia. Es va crear l'Anivellament General d'Andorra. Després d'un

treball de camp exhaustiu i de les corresponents revisions, l'any 1976 es van publicar els plànols oficials a escala 1:10.000 (en 19 fulls) i, el 1977, el mapa a escala 1:50.000 (un sol full). Per primera vegada Andorra disposava d'un mapa modern i precís del conjunt del territori. El coneixement del territori també fa sobirania.

Els topònims dels mapes van impulsar el recull sistemàtic de noms de tots els indrets del país, amb unes comissions de coneixedors locals que, amb el secretari de cada comú, recollien i gravaven els diferents noms locals per a llacs, rius, termes, pics, valls, camins i cabanes.<sup>10</sup>

Aquesta base general va permetre abordar seguidament els plànols topogràfics a escala 1:1000 i 1:500 per representar tots els nuclis urbans consolidats al fons de les valls. Aquesta escala permetia fer projectes de construcció per a l'equipament del territori: vies de comunicació, conduccions d'aigua, clavegueram, línies elèctriques i altres.

Més endavant es va intentar delimitar les diverses fronteres nacionals, o de parròquies. Es va demostrar que era molt difícil –com encara ho és ara– i que depassava la competència tècnica. Les fronteres exteriors es van recollir de la cartografia dels països veïns, amb supervisió parcial d'experts locals andorrans. Les delimitacions de parròquia es van encallar en diversos límits en què no es pogueren posar d'acord les respectives comissions de rodalies locals. Finalment penso que només van quedar clars dos límits: el conjunt de Sant Julià, Andorra i Escaldes; i el conjunt de la Massana, Ordino, Canillo i Encamp. Queden pendants encara moltes concòrdies. Les úniques parròquies *superficiables* foren les d'Ordino i la Massana.

### Vies de comunicació

Com és natural, una administració com Treballs Públics havia d'ocupar-se de les carreteres. Efectivament, una de les primeres activitats, i continuada durant deu anys, fou la millora de les carreteres generals i el projecte i la

8. *At pompam et ostentationem*, es deia que tenia les dimensions d'autopista.

9. Pel que fa els terrenys residuals que no s'acolliren al conveni de compensació, es va trigar 9 anys a expropiar-los i que s'ocupessin per la via pública.

10. Les Comissions de Toponímia estaven formades per tres o quatre persones

conexedors locals, el secretari del Comú, un membre del *cabinet* R&G francès i Jaume Riba, de TP del MICG, que situava el nom sobre una foto i li donava una classificació (que després serviria també per al tipus de lletra en el mapa).

construcció de carreteres secundàries. Cada any, en funció dels pressupostos disponibles, el Consell General, a través de la Junta de Serveis Públics, fixava les prioritats i les actuacions. El seguiment dels projectes es feia en reunions periòdiques de freqüència mensual i en visites sobre el terreny, quan les circumstàncies ho recomanaven. En aquella època, el parroquialisme era molt evident i els membres de la Junta procuraven, com és lògic, per la seva circumscripció electoral. D'entre molts projectes de l'època, destacaria l'eixample i rectificació de la CG2 al port d'Envalira (1972-74) que, amb la inversió<sup>11</sup> en mitjans de neteja de neu, va comportar una connexió gairebé segura fins al Pas de la Casa; i, potser també, el nou túnel de Sant Antoni a la CG3 en direcció a la Massana;<sup>12</sup> i, més endavant, el projecte de protecció de la carretera sobre Soldeu, amenaçada encara ara per les allaus. Sistemàticament també va començar l'estudi de les allaus sobre les carreteres.<sup>13</sup>

Des del punt de vista més transcendent, l'aportació de TP va consistir en reglamentar els permisos de construir a la vora de les carreteres. Enmig d'una gran polèmica el Consell General<sup>14</sup> va classificar les carreteres generals en zones: zona A pels nuclis urbans (13 m); zona B per les desviacions dels pobles (variable, 20 m); i zona C en camp obert (20 m). Els permisos per construir a la zona C tenien un límit físic, marcat per TP, separats els 10 m reglamentaris –més sobreambles en zona corba– de l'eix corresponent al futur projecte de rectificació de la carretera. Dos conceptes nous foren així instituïts: d'una banda, l'amplada de reserva es comptava a partir d'un eix que podia ser diferent a l'existent; d'una altra, el propietari del terreny havia d'entendre que la propietat estava restringida pel dret d'edificar en zona d'eixample de carretera. Aquest procediment –que ara a tothom li sembla normal– va costar molt de fer entendre a alguns resistents.

11. A finals dels anys 1960, el MI Consell General va recuperar la gestió directa de l'explotació hivernal del port d'Envalira, constituint un eficient equip humà ben equipat de mitjans mecànics moderns, per treure la neu del port.

12. Projecte amb la col·laboració del Centre d'Equipament de Túnel CETU de França.

13. En col·laboració amb Eaux et Forêts i CEMAGREF de França.

Avui, sense aquelles disposicions de reserva de terreny, no es podria circular per Andorra.

El nus gordià de la circulació era l'aglomeració d'Andorra la Vella i Escaldes-Engordany. La congestió de trànsit començava a esdevenir un dels primers problemes del país. L'avantprojecte de *xarxa de nous vials a la parròquia d'Andorra* fou la resposta del moment.

### **La xarxa de nous vials a la parròquia d'Andorra**

La canalització del trànsit per les carreteres existents era, a principis dels anys 1970, clarament ineficient, sobretot per falta d'espai per deixar circular el nombre creixent de vehicles. La resposta de TP a la Junta de Serveis Públics va anar precedida d'estudis relatius a les estadístiques del trànsit, enquestes de mobilitat, creixement d'importació de mercaderies a les fronteres i creixement de la població, entre altres. L'any 1972 es van fer unes simplificades prognòs de població per a l'any 2000.<sup>15</sup> Una reflexió general sobre el creixement es feu obligada.

Sobre la base dels nous plànols topogràfics, es varen projectar –a nivell d'avantprojecte– uns vials importants (29 m d'amplada total d'ocupació) i les connexions a la xarxa viària del moment. Hi havia algunes solucions alternatives entre el centre de l'aglomeració i la desviació per l'obaga d'Escaldes. Els traçats contemplaven una sortida en túnel cap a Encamp i una altra en túnel cap a la Massana. Alguns estudis geotècnics puntuals confirmaven la vulnerabilitat de la vessant dels Feners, a Escaldes.

La novetat, però, fou la visió urbanística general que el nou plantejament portava associada i, en especial, la reserva de 14,3 hectàrees de terreny per a futures zones d'espai verd públic, i la indicació que calia preveure aparcaments. En total, la proposta afectava 37 hectàrees. Crec que la proposta no va deixar indiferent a ningú. Alguns propietaris s'hi oposaren aferrissadament per preservar els seus

14. Ordinació del MI Consell General de 4 de juliol de 1969.

15. Andorra comptava en aquell moment 21.425 residents. La hipòtesi més probable apuntava, per a l'any 2000, als 85.000 residents, encertant aproximadament la població resident real que després es va assolir.

interessos més directes. Però el MI Consell General no es va atrevir a rebutjar les noves idees i va decidir “congelar” durant uns anys els terrenys afectats. Aquesta sàvia decisió permeté, bastants anys després, abordar l’urbanisme de l’aglomeració urbana de la capital d’Andorra en millors condicions, quedant la xarxa viària principal del país finalment més oberta.

### **El cadastre i el registre de la propietat**

El coneixement precís de les propietats i dels propietaris és una de les bases de l’Estat modern per poder aplicar una fiscalitat més eficient i justa, alhora que preserva la propietat de cadascú.

TP va estudiar com funcionaven aquestes administracions públiques, tant en els sistemes jurídics jacobins (França, Espanya, Mònaco, San Marino) com en països petits amb sistemes jurídics germànics (Liechtenstein, Suïssa). Es va fer un escandall del total de parcel·les que hi podia haver en les 4.500 ha de propietat particular, i de les dificultats i el cost que podia representar l’aixecament topogràfic precís de totes les propietats rústiques del país. Crec que el projecte apuntava a una estimació de cost total de quatre-cents milions de pessetes de l’època (al canvi actual, 3 milions d’euros). Tot i que en aquell moment la xifra es considerava important, es va proposar distribuir-la en deu anys.

La proposta no va prosperar, però algun propietari defensaria ara que s’hagués avançat quaranta anys, per garantir millor la seva propietat.

### **Les publicacions, les estadístiques i la toponímia**

Entre l’any 1973 i 1977 Bonaventura Adellach va participar a la política andorrana com a conseller general, elegit per la parròquia de la Massana. Aleshores va creure convenient que el 1977 es divulgessin les estadístiques<sup>16</sup> aplegades per TP sobre geografia física, climatologia, població, comunicacions viàries, circulació, consum de carburants i algunes dades d’urbanisme. El país tenia 468 km<sup>2</sup>, el Coma

Pedrosa era el pic més elevat (2.942 m), Juclar era l’estany més gran (21,3 ha) i la població censada de 1976 era de 28.500 habitants.

De forma complementària es van publicar la *Geografia i Diccionari Geogràfic de les Valls d’Andorra* i la *Geografia Escolar de les Valls d’Andorra*, per difondre millor tota aquesta abundant documentació.

La toponímia –els noms dels llocs– té una importància cultural molt gran perquè sovint la manera de conèixer un lloc es remunta als primers pobladors del país. La preparació dels mapes va propiciar la recollida de més de quatre mil noms que estaven en el coneixement íntim de persones molt singulars. La majoria d’aquestes persones ja ens ha deixat, i els seus descendents, en allunyar-se de la terra, n’haurien perdut la memòria ancestral. La forma d’escriure en el català normalitzat els noms recollits verbalment la va revisar una comissió lingüística formada per Enric París, Antoni Morell i Ramon Ganyet i, finalment, la va supervisar Albert Manent, president de la Societat d’Onomàstica de Catalunya.

### **Les estacions d’esports d’hivern i la protecció de la natura**

Com s’havia fet en altres llocs del Pirineu, l’any 1964 el Comú d’Encamp va acordar una primera concessió sobre les pistes del Pas de la Casa; a la mateixa època el Comú de Canillo va acordar la concessió de les pistes de Soldeu. La durada era per a 70 anys. En el mateix sentit, l’any 1972 el Comú de la Massana acordava la concessió de les pistes d’Arinsal. En aquell mateix any se signaren protocols d’acord per a concessions al Forn de Canillo; el 1973 a Mereig, Montaup i la vall del Riu, també a Canillo; i el Comú d’Ordino tenia intencions de concedir la vall de Sorteny. Totes les últimes propostes venien acompanyades de projectes d’urbanització i, afortunadament, cap va prosperar.

L’any 1971 Bonaventura Adellach va presentar a la Junta de Serveis Públics una *Memòria tractant de les estacions d’esports d’hivern* i la forma de canalitzar aquell potencial de neu des del Consell General, respectant l’autonomia de cada parròquia. La nova cartografia preparada els anys posteriors estava destinada també a l’estudi de l’aprofitament de la neu.

16. ADELLACH BARÓ, BONAVENTURA; GANYET, RAMON: *Estadístiques de les Valls d’Andorra*. Consell General, març de 1977.

L'Honorable Comú de la Massana va sol·licitar el 1976 ajuda i col·laboració al MI Consell General pels equipaments de la zona esquiable del bosc de Pal. Treballs Públics s'encarregà, per compte del Comú, de preparar els plànols topogràfics, els estudis de neu i l'avantprojecte, amb l'ajuda dels experts francesos Phillippe Caillat i Gilbert Cretin. L'accés fins al planell de la Caubella, la construcció d'un edifici de serveis ben equipat i el primer equipament de remuntadors del bosc de Pal es van efectuar entre els anys 1980 i 1982, quan es va inaugurar el camp de neu.

La nova concepció de l'esquí, directament gestionat pel sector públic, sense aprofitament urbanístic per recuperar plusvàlues de terrenys i edificis residencials, fou innovadora i replicada immediatament pel camp de neu d'Arcalís, de l'Honorable Comú d'Ordino. La inauguració es va fer la mateixa temporada hivernal, per Pasqua de 1983. La millora de l'accés fou en aquest cas més complicada, per la major distància i pel problema de les allaus.

La protecció de la natura era present, tant en la concepció general com en l'execució de les obres. El valor ambiental del paisatge i del territori és un dels principals actius turístics i patrimonials de la muntanya. En aquest context, el Comú d'Ordino va recuperar i promoure el camí de circumvallació als estanyes de Tristaina.

### **Projectes i Topografia. PROTOP**

El 1975 Adellach va proposar, i el 1976 el MI Consell va aprovar, la finalització de Treballs Públics del MICG, en el context de creació del Servei d'Obres Públiques.

L'1 de gener de 1977, deu anys després d'haver-se iniciat, va començar una nova etapa residual per acabar alguns projectes endegats, encara durant sis anys més. Després de la participació en les obres de reconstrucció dels aiguats de novembre de 1982, sobretot en el sector de Sant Julià, TP va acabar definitivament la seva missió. El context polític també havia canviat amb la Reforma de les Institucions i, en especial, amb la creació del Govern l'any 1981. Els canvis es perllongarien encara una dècada fins l'aprovació de la Constitució el 1993. Bonaventura Adellach va continuar contribuint a la modernització d'Andorra fins el 1983, a través de PROTOP –empresa consultora adreçada preferentment als Comuns.

Per al Govern, PROTOP va preparar diversos projectes d'eixamplament i rectificacions de les 3 carreteres generals, i de les desviacions als pobles.

Per a l'Hble. Comú d'Ordino, PROTOP –des de 1978 fins a 1983– va preparar els projectes dels accessos i de l'equipament de la muntanya d'Arcalís i de la Coma del Forat. Per al finançament posterior de les obres d'Arcalís, per part del MI Consell General, es van produir forts enfrontaments polítics i institucionals, que contrastaven amb el tracte dispensat quan hi van haver les obres del bosc de Pal de la Massana, que havien seguit uns procediments gairebé idèntics.

PROTOP també es va ocupar de l'abastiment general d'aigües i del sanejament a la parròquia de la Massana, des de la captació al pla de les Fonts fins a la distribució als pobles. I també va fer el nou cementiri prop de Sispony. En l'àmbit de la neu, PROTOP va promoure el rellevament estadístic dels gruixos de neu en unes perxes situades en els llocs potencials de noves experiències d'equipament. Fins el 1983 també es varen preparar projectes per als Comuns d'Andorra i Escaldes, així com projectes per a alguns clients del sector privat.

### **Epíleg**

Durant 10 anys a TP i 5 anys més a PROTOP, Bonaventura Adellach va contribuir a modernitzar el país posant unes sòlides bases en aspectes fonamentals de les infraestructures públiques. La feina feta va continuar facilitant la transformació cap a un petit Estat més autosuficient.

Al final, en el context de vegades agre de la política de renovació i reforma de les institucions, alguns membres del Consell General van muntar una operació de desprestigi, amb falsedats i afirmacions calumnioses, sobre la concepció i execució de la creació del camp de neu d'Arcalís. Aquell procés, de reminiscències de la pitjor inquisició, es mantingué en secret durant dos anys, i al final el MI Consell General va decidir destruir tota la documentació. Una memòria trista del reconeixement a l'home que, amb tanta abnegació i encert, havia dedicat el seu esforç a millorar les condicions de futur per a les noves generacions d'andorrans.

Entre 1967 i 1983 tot el país va esclatar en un creixement molt ràpid i, de vegades, comprometedor per a les futures mesures d'ordenament territorial i de protecció de la natura. Les persones que, com Bonaventura Adellach i el seu equip de treballadors, van intentar –en la mesura de les seves possibilitats– fer

passar l'interès públic general per davant dels interessos particulars no van ser compresos per tothom en aquell moment. Però quaranta anys després, una part d'aquells fonaments ha persistit, i els que hi vam participar també hem mantingut la consciència de la bona feina feta conjuntament.