

Aviat farà vuitanta anys que el gran mecenes català la va crear

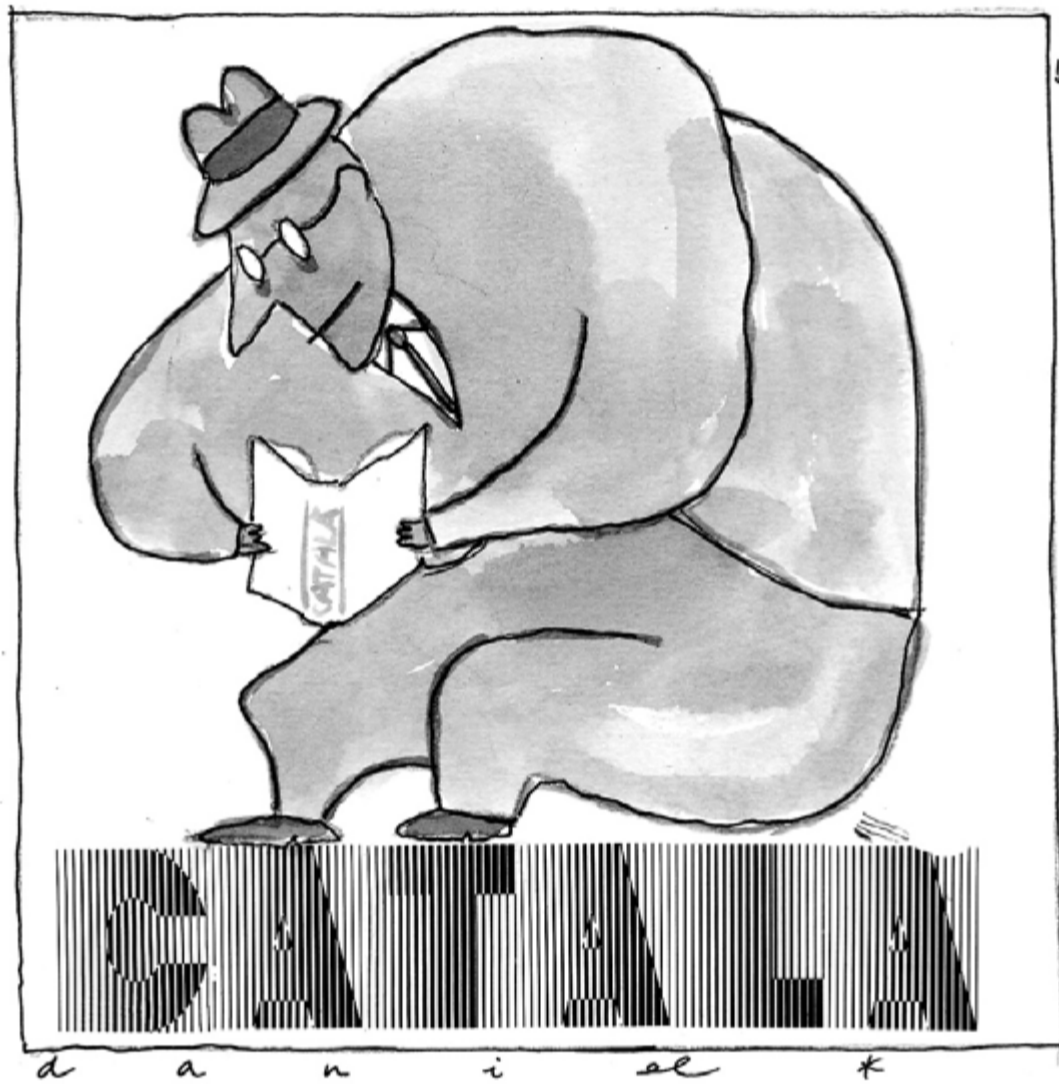
Cambó i l'editorial Alpha

ALBERT MANENT

Entre les seves creacions institucionals, la primera és la Fundació Bernat Metge, fundada el 1922, i que l'any següent començà la sèrie de clàssics grecs i llatins, anostrats en català, que ja ultrapassa els 300 títols. Però el 1926, aviat farà vuitanta anys, el mecenes crearia l'editorial Alpha, que publicà la *Sinopsi evangèlica*, del dominic M-J. Lagrange, la qual oferia en català i en llatí, acarats, els textos de tres evangelis.

Aviat Cambó començaria la versió total de la Bíblia en català, amb els millors traductors, de Carles Cardó a Ramon Roca-Puig. A causa de la guerra i de la censura franquista l'obra, en catorze volums, no es va poder enllestir fins al 1948. Dins la mateixa editorial sortí la famosa *Història de Catalunya* de Ferran Soldevila, de tant d'èxit. També uns pocs títols de la *Biblioteca hebraico-catalana*, que dirigia J.M. Millàs i Vallicrosa, i encara la sèrie *Monumenta Catalonia*, grans obres d'art i d'arquitectura.

El mateix 1939 Cambó confiava que, a través de les gestions polítiques de Joan Estelrich, es podrien reprendre les edicions en català amb algunes concessions, com fer llibres en castellà. Joan Samsó a la seva obra *La cultura catalana entre la clandestinitat i la represa* (Barcelona 1955) explica que la censura el 1942 autoritzà un nou volum de les *Vides paral·leles* de Plutarq, sense que hi constés el traductor, que era Carles Riba. I no va ésser fins al 1946 quan la Fundació Bernat Metge va poder fer una represa regular. Cambó morí el 1947, però el seu mecenatge continuà. Aviat l'economista Salvador Millet i Bel es va fer càrrec de la gerència d'Alpha i la Fundació Bernat Metge va rebre una embranzida gràcies a corredors tan eficients com Salvador Llober o Jordi Elias, que feren molts subscriptors. El 1957 Ramon Guardans, gendre de Cambó, assumí la gerència d'Alpha i ha vetllat perquè es continuessin di-



“El 1926 el mecenes crearia l'editorial Alpha, que publicà la ‘Sinopsi evangèlica’, de Lagrange, la qual oferia en català i en llatí els textos de tres evangelis”

verses branques de l'obra que havia projectat Cambó. Fins al 1948, a causa de la censura, no es van poder publicar *Les pintures murals romàniques de Catalunya*, de Josep Pijoan. Però el 1950 Joan B. Solervicens, assessor de l'editorial Alpha, creà una nova i important col·lecció, avui interrompuda, *Clàssics de tots els temps*. Es tractava de publicar, en vers i amb els millors traductors, obres tan indiscutibles com *La Divina*

1918-2001), assessor de l'editorial Alpha i corrector de català, grec i llatí de part de les obres de l'editorial. Deixeble de Jordi Rubió, publicà *Antologia de la prosa catalana* (1957) i traduí al català obres de Wilde, Greene i Dickens. Deixà versions inèdites de Shaw i Baring. Escriví a *Catalunya Express* sobre temes de literatura catalana amb el pseudònim de “Tirant”. Era un autèntic humanista.

Una sàvia decisió

JORDI ARGENTER

Tot i que Catalunya té una de les millors xarxes d'autopistes d'Europa, l'escàs ús que fem del tren per al transport de mercaderies genera gestió i malbaratament de recursos. Aquesta situació és una conseqüència lògica d'haver privilegiat a l'hora de les inversions l'ús de l'automòbil i els camions, sense tenir en compte la seva sostenibilitat. La proliferació dels gasos d'efecte hivernacle que produeix, entre altres actuacions, el transport per carretera, malgrat el Protocol de Kyoto, que, per cert, molts Estats signataris no compleixen i que ha provocat el canvi climàtic que ja estem patint, ens hauria de fer reflexionar sobre el particular. La quantitat

i la prepotència dels camions que circulen per la nostra xarxa viària i que intimiden sovint els conductors de turismes també hauria de fer que els nostres polítics prioritzessin el transport de mercaderies per ferrocarril. Per això, avui ens considerem molt feliços amb l'anunci que ha fet el president Maragall de la construcció d'un nou Eix Transversal Ferroviari que unirà l'any 2020 les principals ciutats de l'interior de Catalunya, a saber, Lleida, Cervera, Mollerussa, Tàrraga, Igualada, Manresa, Vic i Girona. Un traçat de 233 quilòmetres d'ample europeu que permetrà connectar amb el TGV a Lleida i a l'aeroport de Girona i amb 127 quilòmetres més de diversos ramals que el

faran arribar a l'àrea metropolitana de Barcelona per Martorell i donaran accés a les ciutats que el traçat bàsic rodejara.

És una gran infraestructura que representa una inversió de 6.500 milions d'euros –amb finançament de fons estatals i europeus– i que, com ha dit el conseller Nadal, trencarà la tendència de l'increment del transport privat, que creix a un ritme imparable en detriment del transport públic. En aquest sentit, el futur pla d'infraestructures de Catalunya fixa com a objectius duplicar el creixement del transport públic sobre el privat.

És, doncs, una sàvia decisió que pren el govern de Catalunya en compliment

dels acords del Tinell i que constitueix una prova de la voluntat d'aplicar el seu programa polític. Si es complís el desig del conseller: que el 2026 el transport ferroviari representi un 20% del transport de mercaderies que travessin els Pirineus, podríem llançar les campanes al vol, perquè suposaria una notable potenciació d'aquest tipus de transport. Tot i això, si es compleixen les projeccions que es fan actualment, en aquesta data el trànsit de camions per la frontera haurà augmentat fins a un 233%.

Per tant, no n'hi ha prou per evitar que els camions col·lapsin la xarxa viària. S'hi hauran d'afegir altres mesures de gestió que tinguin en compte especialment els factors ambientals. Com diu el president de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, Pau Noy Serrano, “cal que acceptem que al segle XXI només podrem prendre en consideració les propostes que es basin en criteris sostenibles.”