

Des de l'any 27 treballant amb el cotxe elèctric

Isidre Santanach: els automòbils són més perillosos que les nuclears

Isidre Santanach i Montorro, va néixer a Ripoll el 1899, fa 80 anys. Aquell mateix any, als EE.UU., un automòbil elèctric va batre el rècord mundial de velocitat en un quilòmetre, a l'assolir els 105 k/h, en un temps que en els automòbils d'explosió tenien unes velocitats de 25 o 30 Km/h. Potser va ser predestinat que nascués en aquell any, diu l'inventor del cotxe elèctric d'autonomia il·limitada amb comandament electrònic poques hores abans de partir cap a Bilbao, on participa com a membre destacat en la Conferència Internacional sobre Vehícles Elèctrics.

Predestinat o no, en Santanach, veí de Sallent des dels anys vint, ha estat gairebé tota la seva vida experimentant la tracció elèctrica de vehicles automòbils i, més en concret, de turismes. Com ell mateix diu, a les furgonetes s'està experimentant prou, però no als turismes.

Vaig començar a treballar en això l'any 1927, quan el pare Jesús Edmond Almeda Solazar va dir que havia trobat uns acumuladors que donaven als vehicles una autonomia de 1.000 quilòmetres. Però aquells acumuladors no van arribar mai al mercat i l'assumpte es va quedar encallat. Tanmateix, com que jo ja estava lligat a investigar, vaig continuar amb els projectes fins arribar on sóc ara. Aquella increïble autonomia d'uns acumuladors més o menys fantàstics ha estat substituïda per coses més reals: recàrrega de bateries a les baixades o a les desacceleracions i un grup elèctric auxiliar de recàrrega, un motor d'explosió amb un sol pistó per a tenir una autonomia il·limitada. Que es pot substituir en qualsevol moment, quan la cosa estigui prou avançada per panells d'energia solar o per un equip d'energia nuclear. La fe d'en Santanach en la capacitat de progrés tecnològic de l'home és il·limitada.

Reconeixements i decepcions

Per dues vegades, al llarg de la nostra conversa, s'ha emocionat en Santanach fins al límit de trencar-se-li la veu. Una, quan li hem preguntat pel reconeixement que ha tingut la seva labor. Ens ha esmentat un cas ben concret: He donat una conferència a l'Escola del Treball de Barcelona, on he estat molt ben rebut i se m'ha obsequiat amb el llibre d'honor. Es tracta d'una edició limitada de mil exem-

plars i editada a la mateixa Escola del Treball, sobre planxes originals, d'un llibre del segle XVI sobre la batalla de Lepant. Una nota informativa de l'Escola explica que aquest llibre només es dona a les persones que han fet una labor positiva en favor de la institució. Es dona el cas que en Santanach és ex-alumne de l'Escola.

L'altra ocasió en què se'ns ha emocionat el personatge és quan hem abordat el tema de les subvencions oficials que ha pogut tenir. Quan veio anar al Congrés Internacional de París, l'any 74, vaig demanar una ajuda al govern, ja que anava a plantar la bandera espanyola a París. I no se'm va ni contestar.

Questió de fe

Només el seu interès personal i el temps lliure que permet la jubilació han permès tirar endavant el projecte. Les grans marques d'automòbils no li han donat suport. Aquí va venir gent de la Seat i la Renault, han vingut molts enginyers, però a demanar informació. De col·laborar, res. Només han col·laborat els de les bateries que m'han regalat aquestes bateries. Ara els tornaré a veure, perquè també seran a Bilbao. Aquesta casa ja ha experimentat diverses furgonetes elèctriques...

Sé de cert que la Seat i la Renault estan investigant el tema, però li donen un caràcter secret. Estan interessats més que res en vendre els seus actuals cotxes de gasolina. Suposo que s'estan preparant per quan jo tingui amortitzades les actuals instal·lacions. O per si el petroli s'apuja massa.

D'altra banda, hi ha deu o onze empreses que ja fabriquen utensilis per a cotxes elèctrics. I de furgonetes ja hi ha dos llocs que n'experimenten. Però de turismes, i d'autonomia il·limitada, crec que el meu cas és l'únic.

I amb tot aquest desinterès del govern i de les grans marques, com ha pogut sufragar els dos milions llargs de pessetes que, segons propia confessió, hi ha invertits en el vell Renault tipus Dauphine, matrícula 288 mil?

Ho he pogut costejar perquè els motors i altres components me'ls he fabricat jo mateix al taller i també amb els meus estalvis. A més hi ha hagut un grup d'amics que m'ha estat ajudant. Cal com-



Legalització difícil

El vell Renault amb motor nou, ben diferent a l'original, s'ha fet ben difícil de legalitzar. Em van dir que només calia una autorització de la Renault. Els hi vaig escriure i van tardar sis mesos en contestar-me. Tot plegat per dir-me que no. Per a fer-ho via Col·legi d'Enginyers calien vint o vint-i-cinc mil pessetes i ja n'estic fart, de despendre peles.

I si no es legalitza, no pot sortir del garatge, és clar. Qui pot estar interessat en l'existència de tantes traves? Posen totes les pegues que poden per a retardar el cotxe elèctric. Mentre es vagin venent els cotxes de gasolina, hi posaran tots els obstacles que puguin... Les dificultats han tornat molt desconfiat a aquest sallent.

En Santanach ens ensenya carcasses per a nous motors, per a nous automòbils a tracció elèctrica d'autonomia il·limitada. Es va formar, de paraula, una colla per a tirar-ho endavant. Un senyor de Manresa, al que no coneixia, em va trucar per a oferir-se a deixar-me un milió de pessetes i li vaig dir que no, perquè no podriem fer res ben fet!

En Santanach té el motor patentat, sí, però... Em fa l'efecte que les patents no valen per a res. Primerament, perquè al cap de vint anys són del domini públic. Primerament,

bagorra, una de les quals seria el bombel·lig: tornant l'aigua a la pressa. Aquesta és una idea molt divertida arreu del món. Part del potencial de la central de les cataractes del Niàgara s'utilitza així. A Espanya encara no hi ha desenvolupada tota l'energia hidroelèctrica com ens ho demostren els recent desbordaments de rius.

Nuclears, sí, si us plau

Les energies més naturals seria la hidroelèctrica i la solar, però aquesta està molt poc desenvolupada. En canvi, la nuclear ha fet un avenç formidable i està al seu zenit. Pel que fa a la seguretat, est. de mostrar que no hi ha hagut cap accident terrorífic. Els accidents de circulació demostren que l'actual automòbil és molt més perillós que les nuclears.

I l'accident de Harrisburg ha sigut un accident material. Totes les màquines tenen un perill d'espatllar-se. A més, les espanyoles estan molt més perfeccionades.

Pel que fa a la solar, Santanach confia en que li serà útil, d'aquí poc temps, per al seu automòbil elèctric. He estat parlant amb el director d'una fàbrica de panells solars de Saragossa. M'ha dit que és possible que d'aquí a dos o tres anys, l'equip de recàrrega, el que ara funciona amb betaïna, pugui rutilar amb energia solar captada amb panells posats al cotxe. I només això, sense utilitzar l'energia solar per a la recàrrega de les bateries...

Caldrà anar a l'electrificació total dels mitjans de transport

Un ripollès inventor d'un dels primers models de cotxe elèctric

Fa unes dies ens van fer arribar uns retalls del diari Regió7 on es parlava d'un d'aquells personatges que sorgeixen de tant en tant i que són pioners en el desenvolupament d'algun enginy, en aquest cas es tracta del vehicle elèctric. Parlem d'Isidre Santanach i Montorro, nascut a Ripoll el 1899, tot i que la seva tasca investigadora la va desenvolupar a Sallent.

En un primer retall llegim una entrevista que li van fer l'any 1979 i el segon retall fa esment de la mort de l'inventor, el 1982.

Com habitualment passa a casa nostra, Santanach mai va poder veure materialitzat el seu invent, no va poder comptar amb ajuts per desenvolupar el seu giny, en aquells anys els vehicles elèctrics només eren un somni i a casa nostra poca gent hauria apostat per aquest tipus de tracció per a un automòbil.

D'altra banda en la nota necrològica llegim que Isidre Santanach va pronunciar nombroses conferències a fòrums internacionals. Pel que sembla va tenir molt més ressò fora de les nostres fronteres; ja se sap, ningú és profeta a la seva terra.

Ens complau molt saber que aquest ripollès de naixement va desenvolupar un model de cotxe elèctric ja en els anys 70, si fos ara probablement l'empresa Tesla ja l'hagués fixat, ara que justament s'instal·len a Catalunya.

A banda d'això ens fa gràcia constatar com els inventors acostumen a tenir diversos fronts oberts, sembla que l'esport també li interessava i va ser promotor d'una piscina de 33 metres a Sallent el 1936, una cosa molt novedosa en aquell temps. Però encara fa més gràcia saber que quan tenia 14 anys va dissenyar i construir una «bicicleta voladora», talment com si es tractés d'un mag a l'estil Harry Potter. Ara que al Centre de Tecnificació esportiva es formen esportistes en trial bici i trial moto, ens hauria anat molt bé completar-ho amb una nova modalitat i fer un triplet amb bici-trial-volador!

Des de l'any 27 treballant amb el cotxe elèctric

Isidre Santanach: els automòbils són més perillosos que les nuclears

Isidre Santanach i Montorro va néixer a Ripoll el 1899, fa 80 anys. Aquell mateix any, als EE.UU., un automòbil elèctric va batre el rècord mundial de velocitat en un quilòmetre, a l'assolir els 105 k/h. en un temps que en els automòbils d'explosió tenien unes velocitats de 25 o 30 Km/h. Potser va ser predestinat que nasqués en aquell any, diu l'inventor del cotxe elèctric d'autonomia ilimitada amb comandament electrònic poques hores abans de partir cap a Bilbao, on participa com a membre destacat en la Conferència Internacional sobre Vehicles Elèctrics.

Predestinat o no, en Santanach, veí de Sallent des dels anys vint, ha estat gairebé tota la seva vida experimentant la tracció elèctrica de vehicles automòbils i, més en concret, de turismes. Com ell mateix diu, a les furgonetes s'està experimentant prou, però no als turismes.

Vaig començar a treballar en això l'any 1927, quan el pare jesuïta Edomond Almeda Salazar va dir que havia trobat uns acumuladors que donaven als vehicles una autonomia de 1.000 quilòmetres. Però aquells acumuladors no van arribar mai al mercat i l'assumptes es va quedar encallat. Tanmateix, com que jo ja estava llançant a investigar, vaig continuar amb els projectes fins arribar on sóc ara. Aquella increïble autonomia d'uns acumuladors més o menys fantàstics ha estat substituïda per coses més reals: recàrrega de bateries a les baixades o a les desacceleracions i un grup electrògen auxiliar de recàrrega, un motor d'explosió amb un sol pistó per a tenir una autonomia ilimitada. Que es pot substituir en qualsevol moment, (quan la cosa estigui prou avançada) per panells d'energia solar o per un equip d'energia nuclear. La fe d'en Santanach en la capacitat de progrés tecnològic de l'home és ilimitada.

Reconeixements i decepcions

Per dues vegades, al llarg de la nostra conversa, s'ha emocionat en Santanach fins al límit de trencar-se-li la veu. Una, quan li hem preguntat pel reconeixement que ha tingut la seva labor. Ens ha esmentat un cas ben concret: He donat una conferència a l'Escola del Treball de Barcelona, on he estat molt ben rebut i se m'ha obsequiat amb el llibre d'honor. Es tracta d'una edició limitada de mil exemplars numerats. En Santanach té el 736.

Ens ensenya el seu llibre amb orgull. Es tracta d'una edició, da-

tada al 1973 i editada a la mateixa Escola del Treball, sobre planxes originals, d'un llibre del segle XVI sobre la batalla de Lepant. Una nota informativa de l'Escola explica que aquest llibre només es dona a les persones que han fet una labor positiva en favor de la institució. Es dona el cas que en Santanach és ex-alumne de l'Escola.

L'altra ocasió en què se'n ha emocionat, el personatge és quan hem abordat el tema de les subvencions oficials que hagi pogut tenir. Quan vaig anar al Congrés Internacional de París, l'any 74, vaig demanar una ajuda al govern, ja que anava a plantar la bandera espanyola a París. I no se'm va ni contestar!

Questió de fe

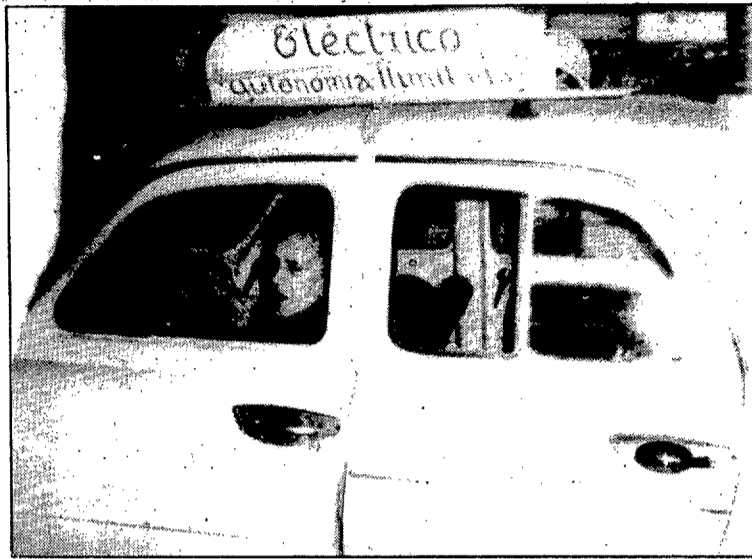
Només el seu interès personal i el temps lliure que permet la jubilació han permès tirar endavant el projecte. Les grans marques d'automòbils no li han donat suport. Aquí va venir gent de la Seat i la Renault, han vingut molts enginyers, però a demanar informació. De col·laborar, res. Només han col·laborat els de les bateries que m'han regalat aquestes bateries. Ara els tornaré a veure, perquè també seran a Bilbao. Aquesta casa ja ha experimentat diverses furgonetes elèctriques...

Sé de cert que la Seat i la Renault estan investigant el tema, però li donen un caràcter secret. Estan interessats més que res en vendre els seus actuals cotxes de gasolina. Suposo que s'estan preparant per quan ja tinguin amortitzades les actuals instal·lacions. O per si el petroli s'apuja massa.

D'altra banda, hi ha deu o onze empreses que ja fabriquen utensilis per a cotxes elèctrics. I de furgonetes ja hi ha dos llocs que n'experimenten. Però de turismes, i d'autonomia ilimitada, crec que el meu cas és l'únic.

I amb tot aquest desinterès del govern i de les grans marques, com ha pogut sufragar els dos milions llargs de pessetes que, segons pròpia confessió, hi ha invertits en el vell Renault tipus Dauphine, matrícula 288 mil?

Ho he pogut costejar perquè els motors i altres components me'ls he fabricat jo mateix al taller i també amb els meus estalvis. A més hi ha hagut un grup d'amics que m'ha estat ajudant. Cal comptar també amb la subvenció que en van donar les Cambres de Comerç de Barcelona i Manresa quan vaig anar a París l'any 74, i l'ajut del Reial Automòbil Club de Catalunya.



Legalització difícil

El vell Renault amb motor nou, ben diferent a l'originari, s'ha fet ben difícil de legalitzar. Em van dir que només calia una autorització de la Renault. Els hi vaig escriure i van tardar sis mesos en contestar-me. Tot plegat per dir-me que no. Per a fer-ho via Col·legi d'Enginyers calen vint o vint-i-cinc mil pessetes i ja n'estic fart, de desprendre peles.

I si no es legalitza, no pot sortir del garatge, és clar.

Qui pot estar interessat en l'existència de tantes traves? Posen totes les pegues que poden per a retardar el cotxe elèctric. Mentre es vagin venent els cotxes de gasolina, hi posaran tots els obstacles que puguin... Les dificultats han tornat molt desconfiat a aquest sallentí.

En Santanach ens ensenya carcasses per a nous motors, per a nous automòbils a tracció elèctrica d'autonomia ilimitada. Es va formar, de paraula, una colla per a tirar-ho endavant. Un senyor de Manresa, al que no coneixia, em va trucar per a oferir-se a deixar-me un milió de pessetes i li vaig dir que no, perquè no podríem fer res ben fet i llavors em diria que li he fet perdre els diners... Si me n'ofertes deu o vint li diria que endavant! Perquè amb diners no fracassaríem. Però sense diners això no es pot tirar endavant.

En Santanach té el motor patentat, sí, però... Em fa l'efecte que les patents no valen per a res. Primerament, perquè al cap de vint anys són del domini públic. Primerament, perquè al cap de vint anys són del domini públic. El meu cotxe ja fa deu o més anys que l'he patentat i sembla que estiguin esperant que acabi aquest plaç per a copiar-lo. A més, cada any l'he de renovar, i aquest any estic temptat de no fer-ho. Sap quan em va costar, la primera renovació? Set-centes pessetes. I l'any passat, ho diria? me'n van cobrar sis mil.

Electrificar-ho tot

No fa molt (no pot fer molt, som un diari jove), Santanach va escriure a Regió 7 un article sobre una alternativa energètica per a les nostres comarques. Sí, hi estic avesat perquè al llarg de la meua vida d'electricista mecànic he muntat algunes centrals hidroelèctriques. Darrerament, en una conferència a l'Escola del Treball, es va parlar que l'energia hidroelèctrica estava saturada i que calia trobar noves fonts d'energia. I jo ara dic que si be això és en veritat, no ho és del tot. He llegit darrerament que hi havia, ja en marxa, un projecte per a construir dues centrals hidroelèctriques a la conca del Ri-

bagorça, una de les quals seria de bombeig: tornant l'aigua a la presa. Aquesta és una idea molt divulgada arreu del món. Part del potencial de la central de les cataractes del Nidgara s'utilitza així. A Espanya encara no hi ha desenvolupada tota l'energia hidroelèctrica, com ens ho demostren els recents desbordaments de rius.

Nuclears, sí, si us plau

Les energies més naturals serien la hidroelèctrica i la solar, però aquesta està molt poc desenvolupada. En canvi, la nuclear ha fet un avenç formidable i està al seu zenit. Pel que fa a la seguretat, està de demostrat que no hi ha hagut cap accident terrorífic. Els accidents de circulació demostren que l'actual automòbil és molt més perillós que les nuclears.

I l'accident de Harrisburg ha sigut un accident material. Totes les màquines tenen un perill d'espantillar-se. A més, les espanyoles estan molt més perfeccionades.

Pel que fa a la solar, Santanach confia en que li serà útil, d'aquí a poc temps, per al seu automòbil elèctric. He estat parlant amb el director d'una fàbrica de panells solars de Saragossa. M'ha dit que és possible que d'aquí a dos o tres anys, l'equip de recàrrega, el que ara funciona amb betzina, pugui rutilar amb energia solar captada amb panells posats al cotxe. I no només això, sinó utilitzar l'energia solar per a la recàrrega de les bateries...

Caldria anar a l'electrificació total dels mitjans de transport. Tindríem un gran estalvi, encara que s'hagués d'incrementar la producció amb centrals tèrmiques, que al cap i a la fi funcionen amb derivats del petroli més que la gasolina.

I tornar als tramvies? La desaparició dels tramvies crec que va ser un error. Però ja està fet i és irreversible. Però ara es poden electrificar els mitjans de transport per ciutat, els autobusos, per exemple fent instal·lacions de grups electrògens a base de Diesel, que són molt més econòmics. A més, és molt més segur. Desapareix el problema que representa el diferencial mecànic, que bloqueja la roda i et fa sortir de la corba. Potser l'accident del riu Orbigo no hagués succeït si l'autocar hagués anat amb tracció elèctrica.

Deixem en Santanach a la seva caseta amb un jardí ple de roses, a Sallent, un poble tranquil, s'hi viu a gust. Està fent les maletes per a marxar a Bilbao. Potser allà l'espera el reconeixement i l'ajut que li han negat l'Administració de l'Estat i les grans fàbriques d'automòbils pol·lucionadors.

ARANDA-DOMÈNECH

Els mobles
per la vostra
cuina
els trobareu
en l'extensa
exposició de

Selder

MOBLES DE CUINA

P. Pere III, 17 (Galeries)
MANRESA

També
la més àmplia
selecció
d'articles per
a la llar
i la solució
a l'hora de
fer un regal
als vostres amics
la trobareu
entre l'esmerada
selecció de

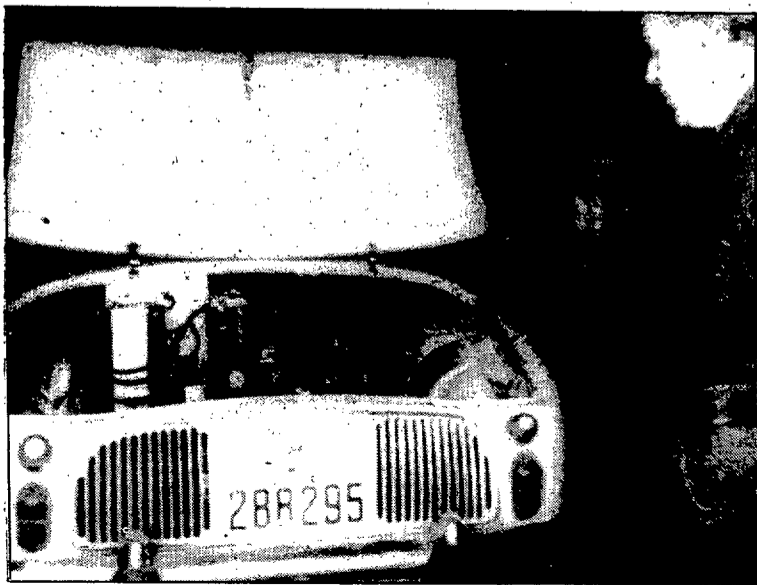
Selder

MENAGE

P. Pere III, 17 (Galeries)

MANRESA

Sempre
els millors
preus en
articles
d'alta qualitat



Sallent

**L'automòbil del futur i el seu inventor
el sallentí Isidre Santanach**

Escriure un llibre sobre un dels seus més importants invents, ha estat una vellà aspiració que ha aconseguit dur a terme l'investigador i tècnic electricista sallentí Isidre Santanach Montorro, de 75 anys i inventor de *el automòbil elèctric de autonomia ilimitada con mando electrónico*.

El proper dia 8 a les vuit de la tarda tindrà lloc el col·loqui-presentació de l'esmentat llibre que el mateix autor ja va fer fa uns dies a Sallent.

Sota la presidència de l'Exelentíssim Ajuntament de Manresa, presentarà el llibre el sallentí Sebastià Estradé, autor del pròleg, Enginyer i Doctor en Dret i presentat al conferenciant el també sallentí Xavier Sitges, Advocat.

L'acte que tindrà com a marc la Casa de Cultura de la Caixa de Pensions, estarà il·lustrat amb diapositives que afegides a la conferència, ens oferirà una visió retrospectiva de l'automòbil que des de l'any 1928 ha estat quelcom més que un invent a la vida i obra del tècnic sallentí.

Quan s'acabi la benzina

Amb aquest motiu, Regió 7 s'ha apropiat fins a la casa de l'inventor per a preguntar-li:

—Quins són els principals motius pels que s'ha editat el seu llibre?

—El primer motiu ha estat omplir un buit en la història general de l'automòbil, on l'elèctric ha estat generalment discriminat per la majoria dels seus historiadors. El segon motiu és demostrar que l'automòbil elèctric ideat per mi és perfectament factible en el moment actual i de fàcil adaptació a noves tècniques de perfeccionament, fins i tot amb noves fonts d'energia i llurs variables transformacions.

—El món gira entorn el cicle de la benzina i els nombrosos interessos que l'envolten. Sincerament, creu que la seva idea de l'automòbil elèctric té una alternativa seriosa de futur, especialment relacionat amb el camp de l'energia i de l'economia?

—Crec que l'automòbil de benzina ha arribat al màxim grau de perfecció, però continua sent antieconòmic i antihumà. Antieconòmic perquè el seu rendiment no sobrepassa el 50 per cent. Amb l'implantació total i massiva de la tracció elèctrica en tots els medis de transport, m'atreveixo a assegurar que aquesta solució és, actualment, una de les més eficaces per a reduir el problema econòmic ja que amb això es reduirien les importacions de petroli, basant-me en l'elevat rendiment dels motors elèctrics i d'una manera especial amb la facilitat de recuperació d'energia elèctrica a les baixades i en les desacelerades.



L'alcalde de Manresa lliura un diploma a l'inventor del cotxe elèctric amb motiu del 75 aniversari de l'Escola d'Arts i Oficis. (Foto: arxíu).

nergia elèctrica a les baixades i en les desacelerades.

El cotxe elèctric és més perfecte —Antieconòmic, ja ens ho ha explicat, però perquè antihumà?

—L'automòbil actual és antihumà perquè ens obliga a respirar gasos nocius i és causant de nombrosos accidents.

Amb la tracció elèctrica i fent servir el sistema de diferencial elèctric, es suprimirien molts accidents de circulació especialment provocats per les derrapades als giravolts, facilitades pel funcionament imperfecta i poc segur del diferencial mecànic.

ROSAMAR

Sta. M.^a d'Oló

Una nova revista al Bages

Ha sortit al carrer el número zero de la revista *EL PUTXET*, independent, oberta a tothom i que vol cobrir l'informació general de Sta. M.^a d'Oló. Aquests són els punts fonamentals en que desde un bon principi s'ha expressat l'equip de redacció i que la vol tirar endavant mitjançant l'ajuda de tots els veïns. En aquest número zero es dona a conèixer el que vol ser mes o menys la línia a seguir.

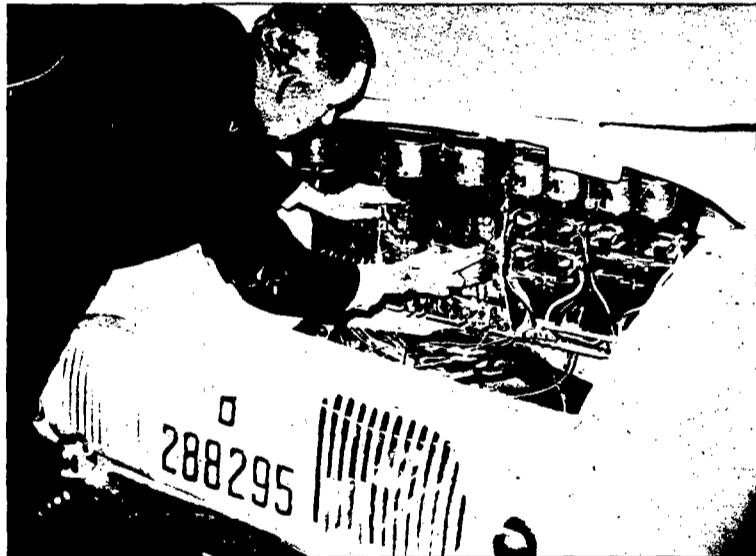
Hi haurà uns temes generals que podran variar alhora que hi entrin noves col·laboracions. Concretament en aquest exemplar hi trobem un article sobre *Hemalosa* empresa conflictiva en l'actualitat i que d'ella en depèn el futur de

gran part dels treballadors de Sta. M.^a d'Oló i també el normal funcionament de la vida del poble en general.

Una secció que serà fixa es l'apartat d'entrevistes i que aquesta vegada ens dona a conèixer l'opinió d'una colla de persones sobre la sortida del *PUTXET*; una altra de les seccions que també anirà continuant és la dedicada a l'història d'Oló. Aquests i d'altres temes, tals com els esports, l'associació de pares, llengua catalana, Moviment Junior, etc. són els que han omplert aquest número zero del que s'espera que sigui l'òrgan informatiu de Sta. M.^a d'Oló.

EL PUTXET

PER TRENCAR EL SILENCI
Sta. Maria d'Oló



L'inventor mostrant el motor del vehicle. (Foto: arxíu).

Castellbell i Vilar

**Las mejoras de la población
no duran dos días**

Hace unos días tuvo lugar la inauguración de las mejoras que se habían realizado en la plaza de Valentín Puig, con la construcción de aceras, invernales, parterres, bancos y una fuente, con un presupuesto de 451.368 pesetas, aparte de aportaciones de algún particular. La financiación de las obras corrió a cargo exclusivo del presupuesto Municipal, sin que el vecindario colaborara mediante aportación de contribuciones especiales ni exacción alguna, la plaza sirve de remanso para jugar los niños y hacer la tertulia a nuestros mayores.

No habían pasado 24 horas desde la terminación de las obras, cuando la mañana siguiente apareció uno de los bancos con los apoyos arrancados y la piedra transversal partida. No hay que suponer que la rotura sea debida a niños o jubilados, sino a individuos con pleno vigor físico y provistos de instrumentos adecuados.

Por lo que decimos que se trata de una gamberrada de algún o algunos mayorcitos que evidencian su comportamiento antisocial.

DOMINGO VILASECA

**El poble és elector i pot oferir
lliurament la seva opció de gent
independent.**

**Associació Comarcal
d'Independents**

regió7 informació intercomarcal

**Els nostres
telèfons son
873 49 08
874 65 41**

**detectius
QUINGAR**

**Resoldran el
seu problema
CONSULTI'NS!**

Barcelona, 4 Telf. 873 2538
MANRESA

**VENDEDOR
ZONA MANRESA Y COMARCA**

Delegación distribuidora de importante Empresa industrial española, necesita vendedor para Manresa y Comarca con centro en Manresa. Se trata de una gama de productos ya introducidos en el mercado, sobre una clientela amplia (industrias, comercios en general y particulares), contando con la debida asistencia técnica y apoyo comercial.

Las condiciones económicas, para un periodo inicial son a partir de unas 70.000'— ptas. netas mes (fijo + comisión). Gastos aparte y seguro.

Se requiere experiencia en ventas aunque no en un ramo determinado.

Personas interesadas manden curriculum vitae y datos personales (con teléfono de contacto) a G.P.F. C/ Cardenal Lluç, nº 3, 1ª, 2ª MANRESA, con la referencia V.G.

JULI GRANDIA

**BAR MEIX
RESTAURANT**

**GUSTOSOS I
VARIATS MENJARS**

Ctra. Cardona, 83
Tel. 873 79 52
MANRESA

Sallent 6-2-82

Medalla a dos membres de la Creu Roja local

El proper dia 10 d'aquest mes, a la seu del Ministeri d'Obres Públiques a Madrid, seran condecorats dos membres de la Creu Roja de Sallent.

La nit del 16 al 17 de maig passat es va produir una topada múltiple de vehicles a la Comarcal de Manresa-Berga a l'altura del camp de futbol de la Butjosa de Sallent.

Quan anaven a socórrer un turisme que havia volcat, una ambulància de l'Assemblea Local de la Creu Roja va rebre una topada d'un tercer cotxe. El Caporal Joan Camps de Puig-reig i el Soldat José Antonio Sánchez de Sallent, ambdós voluntaris, van resultar accidentats. El primer amb una fractura de l'embà nasal i diverses magulladures va recollir als accidentats del turisme que va xocar contra ells i al que anaven a socórrer, en unió dels membres de l'altra ambulància que va venir posteriorment, per ésser hospitalitzat posteriorment. El segon, el sanitari Sánchez que tenia fractures varies que li van afectar fins i tot la columna vertebral, es va recollir ell mateix en una ambulància que més tard el duria a la Clínica on hi va ro-

mandre bastants dies.

Els fets van arribar fins a l'Assemblea Nacional de la Creu Roja Espanyola, que va proposar els dos sanitaris a la *Asociación Española de la Carretera* (MOP) per a la Medalla d'Honor, categoria de bronze, que els hi ha estat concedida

Judici pendent

17 anys per violació a una menor i filla i 17 anys més per relacions sexuals forçades, va demanar el Fiscal de l'Audiència de Barcelona a V.M. de Sallent, que farà un any va ser detingut i empresonat per presumptes relacions sexuals amb la seva filla de 13 anys. La vista es va celebrar la setmana passada però va ser ajornada perquè la filla que, actualment, resideix a Madrid amb una tia seva, germana de la seva mare morta, no es va presentar. En la pròxima vista i si es presenta a declarar la filla, la condemna podria oscil·lar entre els 15 i els 20 anys. Ara bé, si la menor no es presentés a declarar, el jutge podria interpretar-ho com un perdó encobert que podria obliquar la causa deixant en llibertat l'encausat.

FERRAN

Sallent 27-2-82

Dos goigs i una imatge recuperats a Sant Bernat

Una de les institucions amb reconeguda presència assistencial dins de la nostra Vila, la Residència Sant Bernat, es noticia en el món cultural i religiós per quan a la reedició dels Goigs al Gloriós Sant Bernat que es venera en la seva capella de la Vila de Sallent l'hi seguit la nova edició dels Goigs a Llaor de la Devota Imatge del Sant Crist de Sant Bernat.

Mossen Josep Potellas és un dels residents en aquesta Asil i als seus 92 anys continua musicant Goigs i d'aquí que sigui un motiu de satisfacció tant per als amics dels Goigs com la pròpia significació ancestral del Goig que ja és documentat al segle XII i que, a partir del segle XV, passen de la lloança a la

Mare de Déu, en general, a advocacions més concretes, no deixant, però, de ser un instrument de conreu i conservació de la llengua catalana i, en aquest cas, d'un Sant que dona nom a un cèntric carrer de la part antiga de la Vila i devoció en la mateixa Residència, per una banda, mentre per l'altra, es tracta d'un Sant Crist que presidia les processons no fa pas gaires anys i que la tradició popular —infundada segons l'historiador Mn. Fortià-Solà— segons la qual uns soldats hostatjats a l'Hospital, deixaren la Santa icona en paga del benefici de l'acolliment.

En aquest capítol de fets relacionats amb la Residència Sant Bernat, cal informar que a aquesta recuperació s'afegeix la troballa d'una imatge decapitada de Sant Antoni, que va apareixer en els treballs de moviment de terres de la part baixa de l'Asil, les obres de construcció d'un garatge i murs complementaris. La dita icona es coterània i hom suposa que va poder ser amagada durant la guerra i, tot i que no té valor artístic, la ponència arqueològica de l'Excm. Ajuntament durà a terme una possible restauració.

FERRAN



Els Goigs al Gloriós St. Bernat, reeditat

4-3-82

Sallentí, inventor del cotxe elèctric d'autonomia il.limitada

Ha mort Isidre Santanach

La setmana passada moria a Sallent l'amic Isidre Santanach i Montorro, inventor del cotxe elèctric d'autonomia il.limitada, incansable investigador d'alternatives energètiques, home arrelat a la vida sallentina perquè, malgrat ser nascut a Ripoll, va ser a la ciutat de les mines on va desenvolupar la seva tasca investigadora i on deixà forta empremta de la seva valua humana i social. Als 83 anys, Isidre Santanach no ha pogut veure materialitzada la seva gran dèria —la comercialització del seu vehicle elèctric—, però deixa un munt de testimonis de l'activitat i

empenta animosa que el va caracteritzar sempre.

El primer invent d'en Santanach fou una "bicicleta voladora" que va dissenyar i construir ell mateix quan tenia 14 anys. A aquella edat compaginava els seus estudis de mecànica i electrònica a Manresa, amb la participació a curses ciclistes, essent l'última que va participar al mític circuit urbà de Manresa, amb quaranta voltes al Passeig. Com a esportista i home emprenedor, també va protagonitzar una important fita a Sallent essent soci fundador de l'Associació Sallentina

de Cultura Física, més tard Club Natació Sallent, i en la qual va intervenir com a membre i impulsor de la construcció d'una piscina de 33 metres, inèdita en aquells temps. L'extens anecdotari que recull la vida d'aquest home voluntariós, assenyalava la decepció el dia que s'havia d'inaugurar aquella piscina, perquè en lloc de pujar les autoritats provincials ho van fer els milicians de la F.A.I. tirant trets... era el 18 de juliol de 1936.

Gens anecdòtiques, sinó molt reals, van ser les nombroses conferències pronunciades per Isidre Santanach a diversos

fòrums internacionals. La darrera, a Perpinyà, colgat d'atencions per part dels organitzadors. Atencions que ja no seran a temps de dedicar-li a casa nostra, si mai hi ha algú que dona suport als investigadors apassionats com Isidre Santanach.