

Premios de Iniciación a la Investigación

Modalidad A: 1º y 2º E.S.O

Fundación José María Soler: 2019

**MONTESCAR: CASI 100 AÑOS
SOBRE RUEDAS**

SEUDÓNIMO: VIBUS

INDICE

1.- INTRODUCCIÓN

2.- PRIMERA GENERACIÓN

2.1.- HISTORIA DE LOS PROPIETARIOS

2.2.- CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA

2.3.- CÓMO ERAN LOS PRIMEROS AUTOBUSES

2.4.- ANÉCDOTAS

3.- SEGUNDA GENERACIÓN

3.1.- HISTORIA DE LOS PROPIETARIOS

3.2.- CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA

3.3.- CÓMO ERAN LOS AUTOBUSES EN ESTA ÉPOCA

3.4.- ANÉCDOTAS

4.- TERCERA GENERACIÓN

4.1.- HISTORIA DE LOS PROPIETARIOS

4.2.- CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA

4.3.- CÓMO ERAN LOS AUTOBUSES EN ESTA EPOCA

4.4.- ANÉCDOTAS

5.- CUARTA GENERACIÓN

5.1.- HISTORIA DE LOS PROPIETARIOS

5.2.- CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA

5.3.- CÓMO SON LOS AUTOBUSES DE AHORA

6.- CONCLUSIÓN

7.- FUENTES

1. INTRODUCCIÓN

Con este trabajamos vamos a hacer un recorrido por la historia de una empresa de la ciudad de Villena que estuvo y está actualmente dedicada al servicio regular de transporte de viajeros por carretera. Hablamos de la empresa llamada, antiguamente, **LA ONTENIENSE** y, en la actualidad, **MONTESCAR, S.L.**

Vamos a dividir la historia en cuatro épocas en función de cada una de las generaciones de la familia **MONTÉS** que dirigieron y gestionaron la empresa.

-Primera generación: D. Rafael Montés Terol e hijos crean la empresa **LA ONTENIENSE** en 1922 hasta 1927.



Rafael Montés Terol fundador de LA ONTENIENSE

-Segunda generación: D. Rafael Montés Soler, D. Juan Bautista Montés Soler, D. José María Montés Soler y Dña. María Montés Soler continúan con la empresa, desde 1927 hasta 1969.

-Tercera generación: Dña. M^a Teresa Montés Mas, Dña. Pilar Montés Mas, D. Rafael Montés Mas, D. José Navarro Montés, Dña. María Navarro Montés y Dña. Carmen Navarro Montés actualizan y amplían la empresa llamándose **MONTESCAR, S.A.**, llevando la gestión de la empresa D. Rafael Montés y D. José Navarro, desde 1969 hasta 2003.

-Cuarta generación: D. Vicente J. Navarro Ríos, como socio único, continúa y moderniza la empresa manteniendo parte de los servicios, desde 2003 hasta la actualidad.

Explicaremos cómo fueron los comienzos de la empresa, sus características, cómo eran los autobuses y anécdotas de cada época.

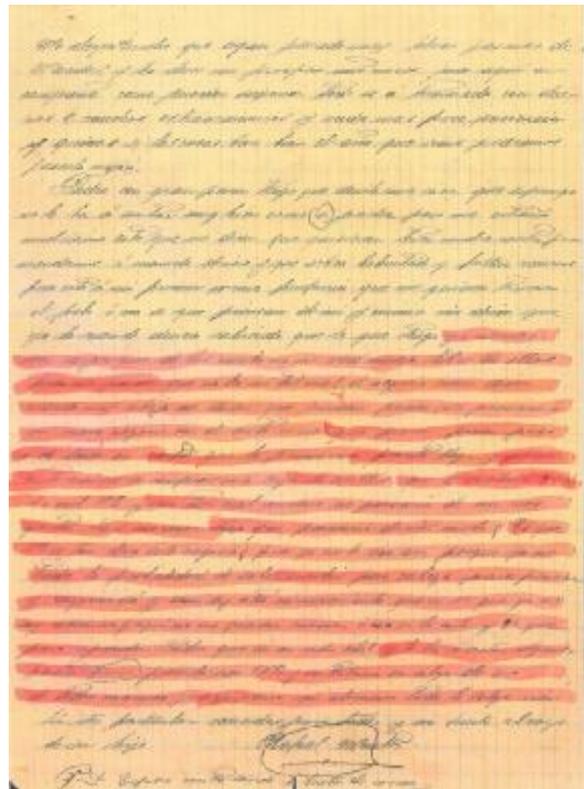
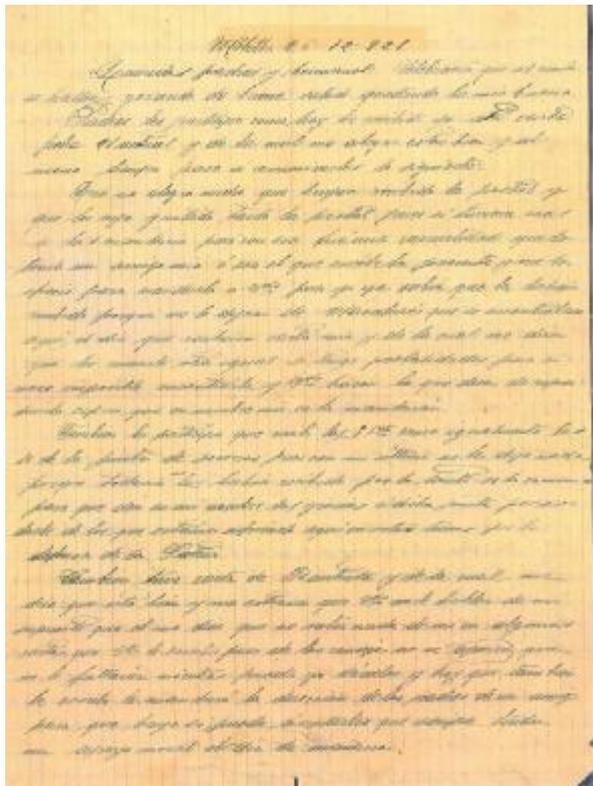
2. PRIMERA GENERACIÓN

2.1. HISTORIA DE LOS PROPIETARIOS

D. Rafael Montés Terol nació y vivió en Onteniente (Valencia). Rafael se casó con Concepción Soler Gramage y tuvo cuatro hijas -Concepción, Josefa, María y Carmen- y tres hijos -Rafael, Juan Bautista (Batiste) y José María. Él fue el que inició la actividad. Por lo visto, otros negocios que tuvo un tanto perseguidos por aquel entonces, tales como el cultivo, envasado y comercialización del tabaco y la fabricación artesana de alcohol, no eran suficientes para criar a sus hijos y, por ello, probó suerte en la incipiente actividad de transporte de viajeros por carretera.

Según una carta escrita el 31 de diciembre de 1921 desde Melilla donde hacía el servicio militar Rafael, el hijo mayor de Rafael Montés Terol, en uno de los párrafos de la carta, le recrimina a su padre lo siguiente: **“pues no le irán tan mal los negocios, cuando dice que en la próxima primavera tendrá ya su nuevo negocio del coche correo”**.

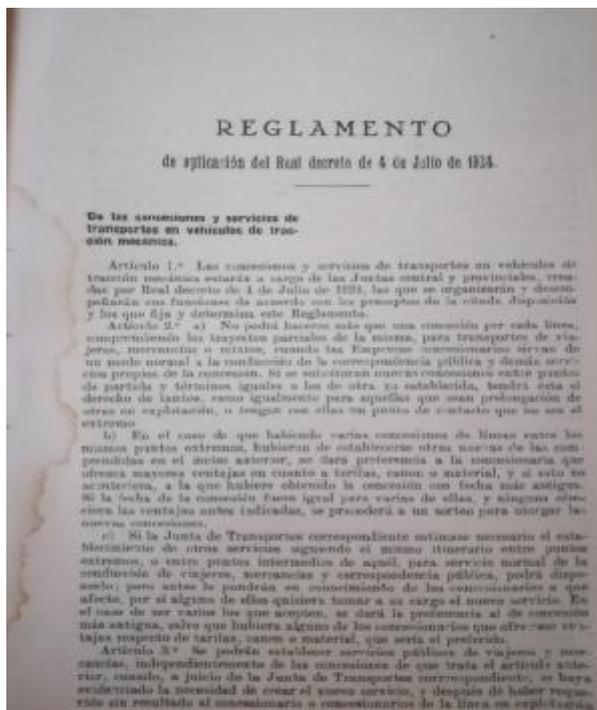
Por esta carta se deduce que D. Rafael Montés Terol -junto con sus hijos- empezó su andadura en el negocio de autobuses de viajeros en la primavera del 1922, llamándose la empresa **LA ONTENIENSE**.



2.2. CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA

Al principio, el domicilio central estaba en Onteniente (Valencia) en la avenida de San Francisco nº 6, frente a la famosa fábrica textil “La Paduana”. El número de teléfono que tenían era el 15 y años más tarde, cuando se trasladaron a Villena, el 42.

Con el Real Decreto del 4 de julio de 1924 se inició un desarrollo vital para los pueblos. Este Real Decreto se encargó de regular los servicios de viajeros, las concesiones de líneas y el transporte de mercancías. La Onteniense consiguió por estas fechas sus primeras **concesiones**, permisos oficiales para prestar servicios de transporte por carreteras de pasajeros.



R.D. 4 de Julio de 1924 de las concesiones y servicios de transporte

Las concesiones conseguidas fueron las de:

Onteniente - Villena, Onteniente - Alcoy y Villena - Estación de Agres.

Cada línea hacía un recorrido distinto, eran servicios diarios y las tarifas dependían de los kilómetros que se recorrían.

En este época la plantilla de la empresa estaba formada por D. Rafael Montés, sus hijos, los que tenían edad de estar trabajando en el negocio, y como conductor asalariado estaba D. José Navarro Parra que, posteriormente, se casaría con María, una de las hijas de D. Rafael Montés Terol.

2.3. CÓMO ERAN LOS PRIMEROS AUTOBUSES

El primer autobús que tuvieron fue un SCAT de 14 plazas. (SCAT era una fábrica de vehículos industriales que existió desde principios del siglo XX hasta su desaparición por los años 30 en la ciudad italiana de Turín). Y el segundo autobús un HISPANO-SUIZA. Debido a las malas condiciones que tenían estos coches, la numeración de autobuses no empezó con estos sino con el tercero que adquirieron, un CHEVROLET de 4 cilindros matrícula de Alicante A-2487, cuya documentación se conserva, siendo este el número 1 de su serie particular.



CHEVROLET matrícula A-2487 Línea Onteniente-Villena

Como dato curioso del citado SCAT, José María, el hijo pequeño de Rafael, con apenas 10 años, tenía que activar manualmente la bomba de gasolina situada en el estribo, hasta el punto de hacerse heridas en la palma de la mano. Todavía no se habían inventado las célebres “nodrizas”, bombas mecánicas de membrana, y, ni mucho menos, la inyección directa.



CHEVROLET 4 cilindros matrícula A-3350

Por aquel entonces les dio por comprar CHEVROLET 4 cilindros y, tras el número 1 ya nombrado, adquirieron el 2 con matrícula de Alicante A-2989 y el 3 con matrícula de Alicante A-3350 matriculado el 12 de junio de 1927. La empresa llegó a tener una flota de cinco coches.

Los autobuses de la época funcionaban con combustible de gasolina, sus ruedas eran macizas, los asientos eran de madera, tenían una puerta de entrada para los pasajeros y otra para la salida y se personalizaban dotando al vehículo con el nombre de la línea que hacía o el nombre de la empresa.



FORD: Línea Villena - Agres

2.4. ANÉCDOTAS

Corría el año 1927 cuando un hecho luctuoso golpeó a la familia y al negocio. El día 1 de mayo del citado año, la Banda Municipal de Música de Villena se trasladaba en un autobús de LA ONTENIENSE a la cercana pedanía de La Encina de comida. El autobús lo conducía José Navarro Parra, novio de María, una de las hijas de Rafael. Como el autobús iba completo, Rafael Montés iba de pie en el exterior sobre el estribo. Cuando circulaba por la “Venta del Gitano”, - hoy en día desaparecida- situada a unos 10 kms de Villena, al cruzarse con una caballería que daba muestra de espantarse, el conductor se acercó tanto a la orilla que perdió el equilibrio y volcó precisamente en la parte donde iba Rafael Montés. Él, persona corpulenta y fuerte, quiso evitar el vuelco, pero pudo más el peso del autobús que su fuerza y murió aplastado. Fue enterrado en el cementerio de Villena, pero, después de los tres años reglamentarios, el cuerpo fue trasladado al camposanto de Onteniente donde actualmente descansa junto a otros miembros de la familia.

3. SEGUNDA GENERACIÓN

3.1. HISTORIA DE LOS PROPIETARIOS

A la muerte de Rafael Montés Terol se llevó a cabo una nueva reestructuración del negocio. Concha, la mayor de los hermanos, no quería “ni deudas ni chatarra” y se apartó del negocio, pues por lo visto la situación del mismo, entonces, no era nada boyante. Carmen, la menor de las hermanas, se quedó con la casa donde habían tenido la central en Onteniente y al cuidado de su madre, Concepción Soler Gramage, la esposa de Rafael Montés Terol, adquiriendo así el negocio Rafael, Juan Bautista (Batiste), José María y María,

los otros cuatro hijos de Rafael Montés. Josefina no entró en el mismo porque había fallecido. En 1930 José Navarro Parra, conductor asalariado de la empresa, se casó con María.

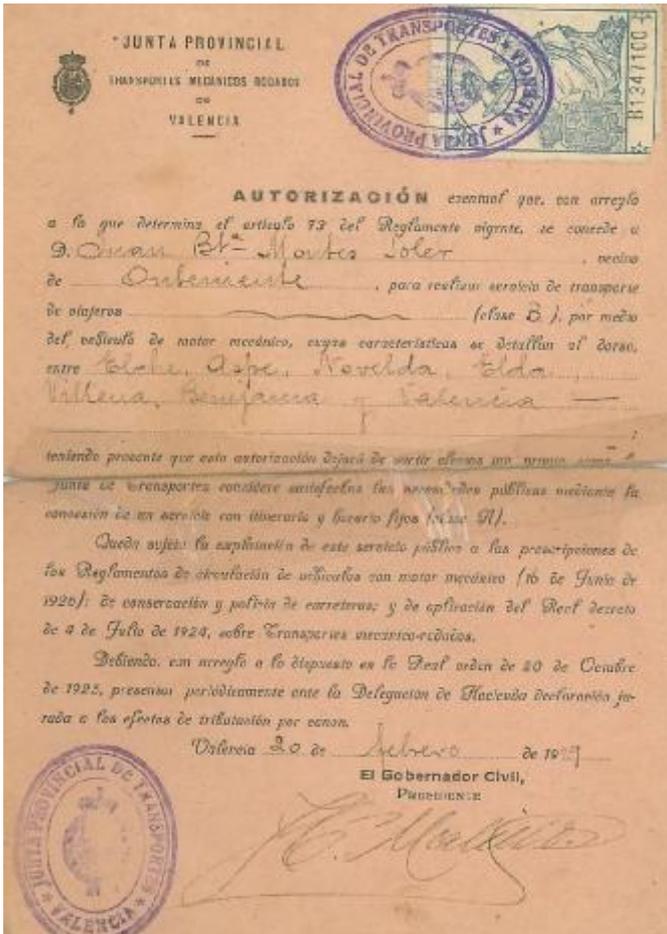
Por junio de 1944 se produjo un nuevo tropiezo en la familia. Murió Juan Bautista con sólo 42 años, dejando viuda a su mujer con tres hijos (Juan, María y Rafael). Juan, el hijo mayor, al alcanzar la edad de trabajar se incorporó a la empresa, al principio “como chico de los recados” y, más tarde, como conductor-mecánico. Cuando los hijos de Juan Bautista crecieron, se hicieron cargo de la parte que le correspondía a su padre de la empresa.

Pasan los años y Rafael se disgustó con sus hermanos y por varios motivos se separó del negocio. Al separarse se quedó con dos autobuses de los que tenían y con la línea de **Onteniente - Alcoy**.

En aquel momento la empresa estaría a cargo de José María, María y los hijos de Juan Bautista. Pero los problemas continuaron y, a principios de 1969, los hijos de Juan Bautista plantearon a la familia que les compraran su tercera parte del negocio o ellos compraban las dos terceras partes de José María y de María. Finalmente, llegaron a un acuerdo: José María y José Navarro, marido de María, adquirieron el tercio de los hijos de Batiste, quedando, a partir del 1 de agosto de 1969, como propietarios solo las dos familias. José Navarro, siendo hasta entonces conductor de la empresa, pasó a formar parte de la sociedad.

3.2. CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA

La central de Onteniente se trasladó a Villena y, como no disponían de cocheras en propiedad, empezaron a guardar los coches en locales alquilados como “La posada del Sol” que estaba ubicada en la actual calle Luciano López Ferrer entre la “Papelería Navalón” y “Bolsos Maruja”. Después, en “La posada Macaria” ubicada donde actualmente está el “Supermercado Consum”, hasta que la familia compró una casa en la actual calle Maestro Chanzá justo donde está el comercio “Domti”. Allí se construyeron viviendas para las familias, oficinas y un local, con un pozo propio para el mantenimiento de los coches.



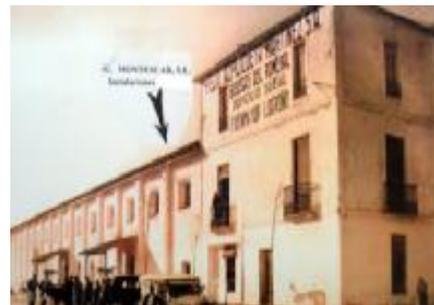
Autorización Concesión Elche-Villena-Onteniente-Valencia

La empresa continuó con las líneas que tenía y, a finales de los años 20 y primeros de los 30, también se explotaron las concesiones:

Villena-Onteniente-Valencia. Y, posteriormente, en sociedad con autobuses MOLLA de Elche explotaron el servicio **Elche-Villena-Onteniente-Valencia** y viceversa, abandonándose años después por el siguiente motivo.

La familia, que venía realizando el servicio Villena-Onteniente-Valencia, bien sea por excesiva buena fe, negligencia, olvido o exceso de trabajo, no inscribió

debidamente este servicio en el organismo correspondiente. En aquel momento nació en Onteniente la competencia por parte de Vicente Montés e hijos que, llevando el mismo apellido, no tenían nada que ver con la familia de Rafael Montés. Nació la empresa autobuses LA CONCEPCIÓN, también conocida popularmente por “Los coches de Morales”. Pleitos, juicios, disgustos... y por más que lucharon, finalmente, Autobuses La Concepción se quedó con la línea. Este fue el motivo por el que la central se trasladó a Villena, siendo el actual domicilio.



Los hijos de Vicente Montés siguieron varios años al frente de Autobuses La Concepción. Debido a los pleitos y juicios que se desarrollaron, el vínculo comercial entre ambas empresas era nula, pero, al cabo de los años, las relaciones se suavizaron y hasta llegaron a ser empresas colaboradoras. Al cabo

del tiempo los hijos de Vicente Montés se hicieron mayores y murieron, y la empresa La Concepción se vendió a la empresa valenciana Transvía, S.A.

Con el paso de los años La ONTENIENSE fue consiguiendo nuevas concesiones como:

Villena – Yecla, Villena – Biar, Villena – Benejama, prolongando esta línea hasta **Bañeres** en los años 50.

2	8,30	BENIMANTELL	0,25	0,20
13	9,30	Guadalest	1,00	1,30
		CALLOSA DE ENSARRIA.		

Itinerario n.º 40.—VILLENA A BENEJAMA (E. C.).
 Concesionario:: D. JUAN MONTES.—Onteniente.
 Punto de salida en Villena: Estación, en Benjumea.—Posada

Kilmts.	Horario.	I D A		Tarifa.
12	16,30	VILLENA		
	17	BENEJAMA		1,20
		REGRESO		
	6,30	BENEJAMA		
12	7	VILLENA		1,20

Mercancías: Medio céntimo por kilogramo y kilómetro.

Itinerario n.º 41.—BAÑERAS a su estación (C. C.).
 Concesionario: D. GONZALO ABAD.—Bañeras.

Kilmts.	Horario.	I D A		Tarifa.

Tarifa línea Villena-Benejama... 1,20pts.

Cada línea hacía un recorrido distinto, eran servicios diarios y las tarifas dependían de los kilómetros que se recorrían.



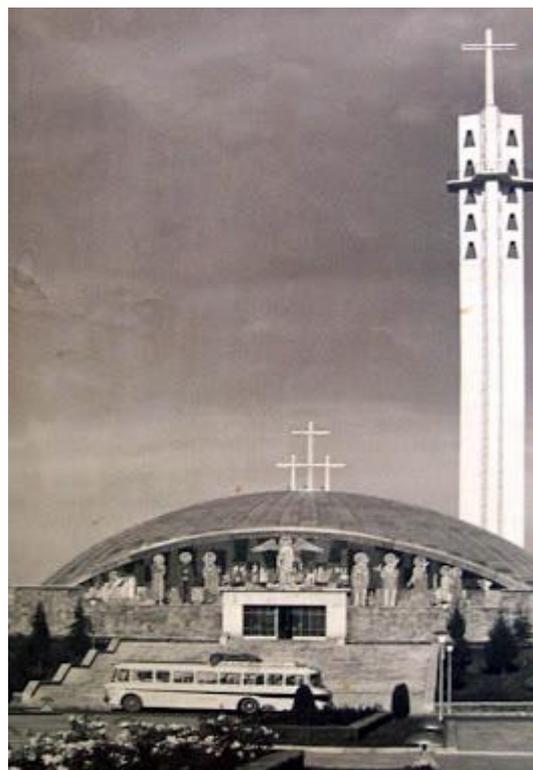
S. discretionales: Canon de conservación carreteras excursión de Benejama a Valencia 46,50 pts

En estos años ya se disponía de algunos vehículos dedicados a servicios discrecionales (viajes esporádicos a diferentes destinos a petición de grupos), siendo sus principales clientes a nivel regional, bandas de música y equipos de fútbol de la zona. Y a nivel nacional, las compañías de teatro y zarzuela en sus distintas “tourneés” por toda España.

Podemos destacar la compañía de zarzuela del Maestro Serrano donde actuaba Marcos Redondo y la compañía de teatro de Rafael Rivelles y su esposa María Fernanda, las cuales fueron compañías que la empresa acompañó durante todas sus “tourneés” por España de 8 a 10 meses de duración.



Viaje familiar a la playa años 60.



Viaje a la universidad laboral de Córdoba años 60.

Los conductores de antes, o al menos los de esta empresa, tenían un gran conocimiento de la mecánica del automóvil, además de ser unos verdaderos "aventureros", pues con los medios que disponían, el estado y señalización de las carreteras y los vehículos que poseía la empresa eran capaces de lanzarse por cualquier lugar, particularmente en los viajes discrecionales.

Podemos recordar a Salvador Beneyto Sempere, conductor de la línea Villena – Yecla y a Ángel Alberó, conductor de la línea Villena – Biar. Todos los conductores, aparte de trabajar las líneas, también realizaban servicios discrecionales.

3.3. CÓMO ERAN LOS AUTOBUSES EN ESTA ÉPOCA

Durante esta época se siguieron comprando CHEVROLET: el 4, con matrícula de Alicante A-3738 matriculado el 10 de marzo de 1928. Luego adquirieron el 5, un FORD cuya matrícula se desconoce, pero se conserva una fotografía del coche. El 6 fue otro CHEVROLET con matrícula de Alicante A-4765 matriculado el 30 de diciembre de 1929 y después ya vinieron 4 G.M.C (General



G.M.C. matrícula A-8451. Línea Villena – Yecla.

Motor Truck) de 6 cilindros. El 7 con matrícula de Alicante A-5162 matriculado el 28 de marzo de 1930; el 8 con matrícula de Valencia V-8451 matriculado el 21 de febrero de 1929; el 9 con matrícula de Valencia V-11370; el 10 con matrícula de

Valencia V-11646. El 11 y el 12 eran dos DODGE BROTHER de los que no tenemos conocimiento de sus matrículas. Estos fueron los dos autobuses que se quedó Rafael cuando se separó de sus hermanos.

Los autobuses de la época necesitaban de un buen mantenimiento para su funcionamiento. Como la economía por entonces era baja, los mismos trabajadores de la empresa hacían el mantenimiento de los coches. Se trabajaba con talleres externos tanto de la zona como nacionales: *Luciano Martínez*

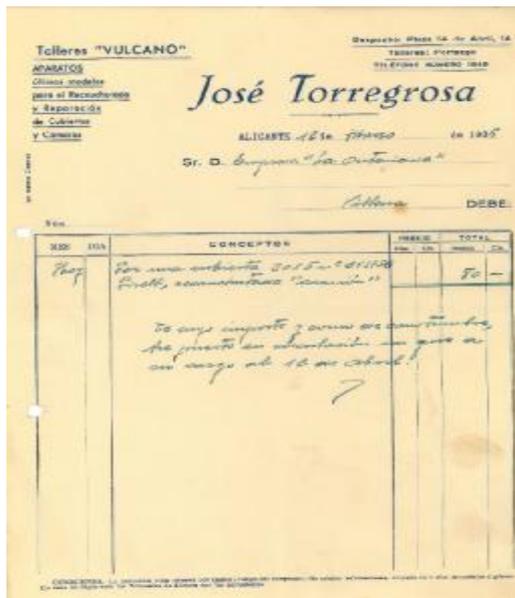


G.M.C. matrícula A-8451. Sentado Juan Montés Ferri, hijo mayor de Juan Bautista.

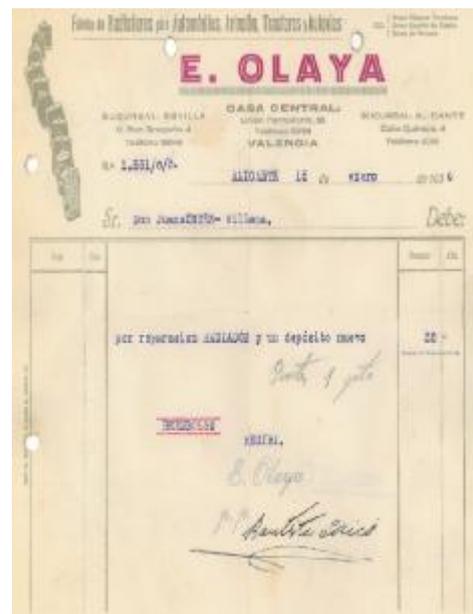
(taller de reparación de automóviles y maquinaria en general), *José Torregrosa* (taller de recauchutado y reparación de cubiertas y cámaras), *Juan Reig Botella*

(taller de carruajes), *E. Olaya* (fábrica de radiadores para automóviles), *Comercial Pirelli* (empresa de cubiertas), *Fagesco* (fabricación general española de colores), *C. Saenz Torres* (fabricación de aceites y grasas para motores)...

Trabajaban con dos distribuidores de gasolina: Juan Hernández, ubicado donde actualmente está el comercio “Casa Angelica” y Francisco Ribera, cuyo poste de suministro estaba enfrente del restaurante “El cocinero”, ubicado en la Plaza del Rollo.



Factura importe.... 80 pts por reparación de una cubierta

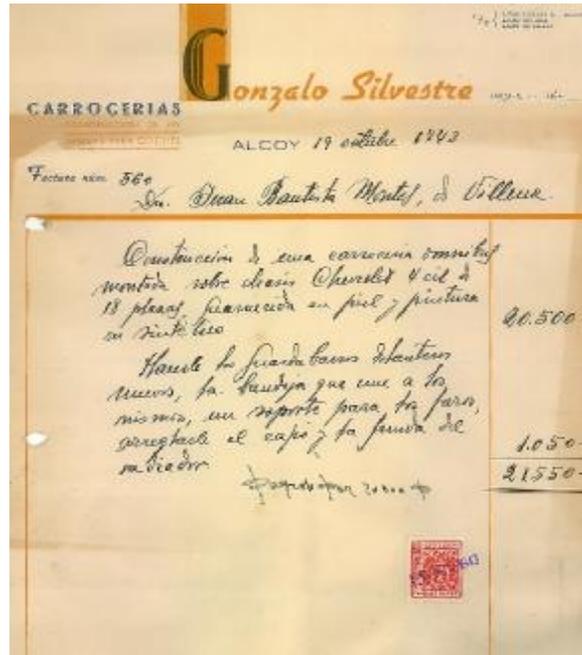


Factura importe.....32pts por reparación radiador



Factura importe..... 57,50 pts por reparación mecánica

Con la llegada de la Guerra Civil Española vinieron las dificultades tanto para mantener los servicios como la flota. Durante la guerra dos de los mejores vehículos fueron incautados para llevarlos al frente. Acabada la contienda, se inició la búsqueda de los vehículos requisados, los cuales fueron hallados en distintos lugares (Ciudad Real y Cuenca) en un estado muy deteriorado. Una vez encontrados se trajeron a Villena para su



Presupuesto de G. Silvestre nueva carrocería.....21550pts

restauración. Se cambiaron las carrocerías en un taller (*Gonzalo Silvestre*) de la ciudad de Alcoy. Entonces, era normal que un mismo chasis tuviera dos o más carrocerías. Los autobuses pudieron seguir prestando los servicios habituales. Por otro lado, durante la postguerra, vino una época larga y dura por la escasez que había de casi todo. La falta de combustibles (por aquella época, solo gasolina) la suplían con los famosos “gasógenos” fabricados en Caravaca de la Cruz (Murcia), los cuales estaban instalados en dos de los autobuses. Los gasógenos tenían una caldera de gran tamaño colocada en la parte de atrás del autobús. A la caldera, se le echaban corazones de maíz y cáscaras de almendras. Esto se quemaba y el gas que se producía de esa combustión se conducía y, entonces, por la aspiración de los cilindros, saltaba la chispa y funcionaban. Por la escasez de neumáticos, que por esa época eran ruedas macizas, los apuraban hasta el máximo y si se reventaban, les ponían por el interior unos parches hechos de trozos de otros neumáticos sujetos con tornillos. En aquella época dominaba en la tornillería el paso S.A.E. (americano) y muy poco el paso métrico (europeo). Luego, vino la invasión de los “diésel” de menor consumo y precio inferior que el combustible: primero fueron los famosos PERKIN’S ingleses y luego los españoles BARREIROS, superando estoicamente todos esos inconvenientes con sus sencillos medios.

No fue hasta enero de 1960 cuando se adquirió el primer PEGASO, de nuevo con el número 11 de la serie (ya comentamos que los originales 11 y 12 se los quedó Rafael cuando se separó de sus hermanos) y matrícula A-30512.



Autobús n° 11 Pegaso matrícula A-30512



Autobús n° 12 Pegaso matrícula A-60339. 44 plazas

El chasis del autobús era fabricado en España y llevaba la dirección y resto de los mandos a la derecha lo que constituían un inconveniente en los adelantamientos y más entonces que la mayoría de las carreteras eran estrechas y de doble dirección. Por eso se carrozó de segundas, pasando la dirección y resto de los mandos a la izquierda. Con el paso de los años se fueron adquiriendo más PEGASOS, llegando a ampliar la flota hasta en diez autobuses más de los que tenían.

3.4. ANÉCDOTAS

José Navarro Parra, esposo de María, fue el conductor del autobús que hacía la “tournée” de Rafael Rivelles y su esposa María Fernanda Ladrón de Guevara. José Navarro hizo tanta amistad con estos actores que cuando



José Navarro (señor de la boina) junto con la compañía de Rafael Rivelles.

ellos estaban ensayando o actuando, dejaban a su hija pequeña Amparo Rivelles para que la cuidara José Navarro y él hacía de niñera.

4. TERCERA GENERACIÓN

4.1. HISTORIA DE LOS PROPIETARIOS

Con la muerte de D. José M^a Montés y D. José Navarro los nuevos propietarios de la empresa serían sus hijos: Dña. María Teresa Montés Mas, Dña. Pilar Montés Mas, D. Rafael Montés Mas, D. José Navarro Montés, Dña. María Navarro Montés y Dña. Carmen Navarro Montés, llevando la gestión de la empresa D. Rafael Montés Mas, a tiempo parcial, y D. José Navarro Montés con dedicación exclusiva. La empresa pasó a llamarse **MONTECAR, S.A.**

4.2. CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA

Con esta generación, la empresa continuó ubicada en la calle Maestro Chanzá justo donde actualmente está el comercio "Domti". Debido a la ausencia de espacio en el garaje y a la cantidad y tamaño de la flota que se disponía, la empresa trasladó sus instalaciones a la actual calle Clara Campoamor, enfrente del comercio "Piensos Sevilla". Como la empresa siguió creciendo con la flota de autobuses, se volvieron a trasladar a la avenida V.A.Y, nº 17, actualmente calle Rosalía de Castro, donde está "Muebles Enea". Allí disponía la empresa de sus oficinas y de una cochera más grande para poder guardar todos los vehículos.

La nueva generación familiar dio un importante impulso a la empresa, consiguiendo adquirir y prolongar las concesiones de forma muy considerable: el servicio regular de viajeros entre Villena y Bañeres, circulando por Cañada, Campo de Mirra y Benejama, y el servicio entre Villena y Yecla, pasando por el Santuario de las Virtudes.

La empresa amplió su radio de acción: operaba a nivel nacional e internacional y aumentó la flota a doce autobuses, que fundamentalmente se ocupaban de las concesiones, servicios discrecionales y el transporte escolar.

La empresa obtuvo los siguientes servicios escolares: "Servicio de transporte de niños del Colegio La Encarnación", "Servicio de transporte de alumnos de Bañeres al Instituto de Bachillerato de Villena", "Servicio de transporte de alumnos de Biar al Instituto de Bachillerato de Villena", "Servicio de transporte

de alumnos de Benejama al Instituto de Bachillerato de Villena”, ”Servicio de transporte de alumnos de Sax al Instituto de Bachillerato de Villena”, ”Servicio de transporte de alumnos de Villena a la Universidad de Alicante”, ”Servicio de transporte de alumnos de Villena a la Escuela de Artes y Oficios de Alcoy”, ”Servicio escolar de personas con discapacidad de Villena (Apadis)” y ”Servicio escolar de personas con discapacidad del colegio Sanchís Banús de Ibi”.



Viaje a Galicia. Autobús matrícula A-9550-AY .Años 80.

En cuanto a los servicios discrecionales, podemos hablar de viajes organizados a nivel nacional y europeo. La empresa era colaboradora de la agencia de viajes “Viajes Azor” (Agustín Francés y José Oliva), realizando un amplio abanico de programas y circuitos turísticos. También mencionaremos los servicios prestados en bodas, despedidas,... siendo estos “los años de oro” de la empresa.

Debido a tanto servicio, la plantilla de trabajadores aumentó considerablemente llegando a tener hasta quince conductores. Algunos de ellos fueron: D. Vicente Camús Albero, D. Pedro Azorín Palao, D. Jesús Cutillas García, D. Juan Amorós García, D. Agustín Calabuig Pérez, D. Enrique Ferriz Gandía, D. Manuel Samblás Márquez, D. Gabriel Sarrió Mataix, D. Gaspar Pérez Pérez, D. Andrés Molina Navalón, D. F. Arcadio Conejero Amorós, D. José M^a Mataix Gracia, D. José Sarrió Francés,...

4.3. CÓMO ERAN LOS AUTOBUSES DE ESTA ÉPOCA

Hasta 1987 fueron adquiriendo catorce PEGASOS, un BARREIROS y un SAVA, y luego vinieron de varias marcas, dominando los IVECOS, MAN, DAF y SCANIA. La flota aumentó hasta diecinueve autobuses más de los que tenían. Se compraron autobuses con plataforma para personas de movilidad reducida, por ejemplo, el número 26 MAN con matrícula de Alicante A-3771-BL con 35 plazas, y dos autobuses de dos plantas: el número 29, un MAN con matrícula de

Alicante A-7099-BW y el número 30, otro MAN con matrícula de Alicante A-5933-CF con 72 plazas. Los autobuses adquiridos cumplían con la normativa vigente en materia de transporte en cuanto a seguridad, climatización, sonido, iluminación y confort. El color de los autobuses era beige con el logotipo en granate, cambiando, después, al color verde.



Autobuses: plataforma elevadora y dos pisos



Autobuses PEGASO: n° 18 matrícula A-0061-N y N° 21 matrícula MA-6751-I

4.4. ANÉCDOTAS

Cuando se compró el autobús número 22 con matrícula Alicante A-3761-AF matriculado el 26 de enero de 1983, traía de serie el motor en la parte delantera del autobús. D. José Navarro junto con D. Jesús Cutillas (conductor-mecánico) lo cambiaron a la parte trasera del mismo. Para ello tuvieron que ampliar la carrocería 29 cm para poder colocar el motor, el sistema de aire acondicionado, el radiador, la palanca de cambio, la rueda de recambio... a la parte trasera del vehículo. ¡Fue una obra de ingeniería!

5. CUARTA GENERACIÓN

5.1. HISTORIA DE LOS PROPIETARIOS

Siguen pasando los años. Los seis propietarios de la empresa MONTESCAR, S.A. se hacen mayores y deciden vender la empresa. Entonces, Vicente Javier Navarro Ríos, el segundo hijo de José Navarro Montés, decide con la ayuda y colaboración de su padre, comprar la empresa. El 26 de junio de 2003 se convierte en dueño y administrador único de **MONTESCAR, S.L.**



D. José Navarro Montés y D. Vicente J. Navarro Ríos (actual gerente)

5.2. CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA

La empresa trasladó sus instalaciones junto al “Supermercado Día” y de allí, debido a la ausencia de espacio en el garaje y a la cantidad y tamaño de la flota que se disponía, se volvieron a trasladar al Polígono Industrial El Rubial, Calle 9, 11, donde actualmente se encuentran.

Debido a la falta de usuarios de las líneas y a la falta de rentabilidad, las concesiones ya no han sido renovadas. Así pues, la empresa se dedica a otros servicios como transportes turísticos nacionales e internacionales, excursiones de todo tipo, traslados a aeropuertos, eventos deportivos y culturales, transporte escolar de colegios de Primaria y Secundaria, de asociaciones de personas mayores y transporte de personas con movilidad reducida.

5.3. CÓMO SON LOS AUTOBUSES DE AHORA

La empresa ha seguido renovando y modernizando la flota de autobuses hasta tener un total de nueve vehículos, adquiriendo mini-autobuses, autocares y turismos de alta gama, todos ellos de la marca IVECO. Autocares desde



Autobús nº 43 IVECO matricula 6737-GPK

22 hasta 55 plazas, equipados con avanzados sistemas en materia de seguridad y confort, y que cumplen con la normativa vigente en materia de transporte.



Autobús nº 44 IVECO matrícula 8593-JST



Autobús nº 45 IVECO matrícula 1725-KKV

Listado de autobuses de la empresa

Nº	MATRÍCULA	MARCA	FECHA MATRICULA	Nº	MATRICULA	MARCA	FECHA MATRICULA
1	A-2487	CHEVROLET 18 pl	1924	24	M-0202-FZ	PEGASO 60 pl	23/07/1984
2	A-2489	CHEVROLET 18 pl		25	A-9550-AY	PEGASO 310cv 55 pl	24/11/1987
3	A-3550	CHEVROLET 18 pl	12/06/1927	26	A-3771-BL	MAN 35pl	14/07/1989
4	A-3738	CHEVROLET 18 pl	10/03/1928	27	BI-8530-AP	PEGASO 56 pl	13/04/1987
5		FORD		28	A-6812-BM	DAF 73pl	06/10/1989
6	A-4765	CHEVROLET	30/12/1929	29	A-7099-BW	MAN 35pl	14/03/1991
7	A-5162	GMC 22 pl	28/03/1930	30	A-5933-CF	MAN 72pl	28/10/1992
8	V-8451	GMC 22 pl	21/02/1929	31	C-6913-BH	DAF 56pl	31/05/1994
9	V-11370	GMC 25 pl		32	M-7557-UP	SCANIA 56pl	12/03/1989
10	V-11646	GMC 30 pl		33	A-4190-DX	DAF 56pl	26/04/1999
11	A-30512	PEGASO 165cv 50 pl	25/01/1960	34	A-8844-EM	IVECO 43pl	30/08/2000
12	A-60339	PEGASO 165cv 44 pl	23/06/1963	35	CBS-7107	IVECO 22pl	07/11/2002
13	A-105306	BARREIROS 52 pl	12/02/1967	36	CVX-7442	SCANIA 56pl	08/04/1998
14	A-123261	PEGASOcomet 48 pl	26/06/1968	37	DBR-0007	IVECO 56pl	13/10/2004
15	A-146792	PEGASO 44cv 30 pl	06/03/1970	38	DNV-3311	IVECO 36pl	05/08/2005
16	A-0245-C	PEGASO 165cv 60 pl	06/11/1972	39	DYJ-7608	IVECO 36pl	11/04/2006
17	A-1843-H	SAVA 30 pl	18/01/1975	40	CJG-3026	MERCEDES 70pl	06/06/2003
18	A-0061-N	PEGASOcomet 48 pl	22/06/1977	41	2153-BWH	IVECO 54pl	21/05/2002
19	A-8218-AW	PEGASO 170cv 48 pl	13/02/1975	42	7835-GGK	IVECO 56pl	18/07/2008
20	A-1694-W	PEGASO 260cv 60 pl	07/02/1980	43	6737-GPK	IVECO 56pl	04/09/2009
21	MA-6751-I	PEGASO 260cv 60 pl	14/10/1977	44	8593-JST	IVECO 25pl	22/09/2016
22	A-3761-AF	PEGASOcomet 32 pl	26/01/1983	45	1725-KKV	IVECO56-61pl	12/05/2018
23	A-9127-AJ	PEGASO 240Ccv 48 pl	01/06/1984				

6.- CONCLUSIÓN

La Alcoyana, La Noveldense y La Concepción fueron algunas de las empresas que nacieron en la misma época que LA ONTENIENSE, y lo único que queremos comentar es que todas ellas ya no existen, fueron absorbidas por grandes empresas de transporte como: SUBÚS, ALSA y TRANSVIA. Sin embargo, MONTESCAR, siendo una de esas pequeñas empresas, todavía permanece pese a las grandes dificultades con las que se encuentra hoy en día: rentabilidad, competencia, tiempo dedicado y “esclavitud” que conlleva esta actividad. Queremos animar a MONTESCAR a que no pierdan la ilusión por su trabajo en esta estresante actividad del transporte de viajeros por carretera y que siga prestando este servicio durante muchos años en Villena y alrededores.

7.- FUENTES

Las fuentes utilizadas en esta investigación han sido:

Fuentes escritas:

- Revista de Mors i Cristians Ontinyent (2015)
- Guía general de Líneas Exclusivas del transporte en Automóvil.
- Archivo empresa MONTESCAR, S.L.
- www.villenacuentame.com
- www.montescar.es

Fuentes orales:

- Entrevistas con D. José Navarro Montés y D. Vicente Javier Navarro Ríos (gerentes y administradores de la empresa durante la tercera y cuarta generación). Mi más sincero agradecimiento a ellos dos porque sin su ayuda no habría podido realizar esta interesante investigación. Quiero dedicárselo a ellos para que conste por escrito la historia de su empresa.

Y también mi mayor agradecimiento a Sara Navarro Beneito, mi madre.