



Empresa:
Extinguida

Montdela (Servicio Urbano St. Feliu Guixols)
Titulares: **Pere Taberner y Lluís Ferrer**

Ubicación:

Sant Feliu de Guixols (Girona)



Versión 05-2013



HISTORIA



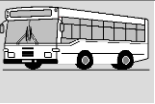
LINEAS



Bibliografía



FOTOS



Empresas



Los autobuses de Barcelona



HISTORIAL

Antecedentes:

A finales de los años 50 **Pere Taberner Bretcha** era un conocido empresario de St. Feliu de Guixols dedicado al corcho para tapones, junto con otros familiares. Aparte de disponer de camiones para el transporte, decidió comprar un furgón Mercedes Benz nuevo en el concesionario de Girona y lo llevó a recarrozar a Ayats (Arbucias) para transformarlo en jardinera. Con este primer vehículo solicitó al Ayuntamiento de St. Feliu Guixols permiso para establecer un **Servicio Turístico** en verano, que recorrería el **Paseo Marítimo** hasta la **Playa de Sant Pol**, cerca de s'Agaró. Pocos años después, compraría un nuevo furgón que también recarrozaría Ayats y este además dispondría de un remolque, con lo que seguiría con su turístico de verano.

A mediados de los años 60 **Pere Taberner** (de St Feliu Guixols) y **Lluís Ferrer** (de Palamós) se asocian para crear un **Servicio Urbano** para atender las nuevas urbanizaciones de **St. Feliu de Guixols**. El servicio recibe el nombre de **Montdela** (de Montse+Adela=Hijas de ambos empresarios). Está inicialmente promocionado o impulsado por el propio Ayuntamiento. El 07-01-1966 recibe la concesión Municipal para el **Servicio Urbano** por un período de 20 años.

Ello conlleva la creación de una segunda línea totalmente urbana (Línea A), además de la primera que era la turística (Línea B) y una previsión de crear una tercera (Línea C) como prolongación a la playa de Sant Pol. ([ver líneas](#)).

En 1967 se modifican algo las líneas en la temporada estival para hacerlas más sencillas.

En 1972 se efectúa una prolongación hasta un nuevo Barrio (San Pol).

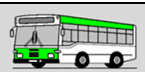
El 23-04-1980 **Pere Taberner Bretcha** tramita la renuncia a la concessió alegando la descapitalización de la Empresa y su próxima jubilación. No obstante (a petición del propio Ayuntamiento) se sigue haciendo cargo en solitario del servicio (deficitario) hasta 1983.

En 1983 se hace cargo del servicio **Joan Viñolas Hortal** (de Roses).

Los 5 coches con que finalizó el servicio de Pere Taberner fueron vendidos a **Ramón Fuertes Jordà** (de Blanes).

A principios de 1995 es la empresa **Crurisa** (de Palamós) quien realiza el servicio.

En junio 2008 pasa a manos de **Sarfa** (Grupo Sarbus), junto con las restantes Urbanas+Suburbanas de la costa hasta Palamós.



Notas / Noticias

Publicado en: http://www.vilaweb.cat/www/elpunt/noticia?p_idcmp=2931831

VILAWEB

EL PUNT DIGITAL

dilluns, 14 de juliol de 2008

«Montdela» reuiu a Sant Feliu

L'Ajuntament de Sant Feliu recupera l'històric nom de «Montdela» per al transport urbà

[JOAN TRILLAS](#). Sant Feliu de Guixols

Què és la Montdela? Per a aquells que no siguin de Sant Feliu de Guixols, la Montdela va ser el servei de transport urbà que va promoure l'Ajuntament guixolenc durant la dècada dels seixanta per facilitar la comunicació dels nous barris perifèrics amb el centre de la ciutat.

Segons explica Maria Àngel Suquet, arxivera municipal, en el seu treball sobre la història de la *Montdela*, aquesta paraula sorgeix de la combinació dels noms de Montserrat Taberner i Adela Ferrer, filles dels dos socis de l'empresa concessionària del transport urbà de la ciutat. Un era Pere Taberner, de Sant Feliu de Guixols, i l'altre Lluís Ferrer, de Palamós.

La Montdela va ser un servei molt pròxim, amb un tracte directe amb els veïns que va



+ Una fotografia de la dècada dels seixanta de la Montdela. Foto: ARXIU MUNICIPAL DE SANT FELIU

anar creixent pel que fa a rutes. El 23 d'abril de 1980 va arribar la fi; l'empresa va tramitar la renúncia a la concessió, al·legant que havia quedat descapitalitzada i que no es podia compensar amb els preus dels bitllets atès que es produïa un efecte invers: com més s'incrementava el preu del bitllet, menys nombre de viatgers hi havia. Amb tot, Pere Taberner Bretcha es va fer càrrec del Servei Urbà de Transport fins al 1983, quan es va fer una nova concessió, aquest cop a l'empresa Autocares Viñolas, propietat de Joan Viñolas Hortal, de Roses. Al principi del 1995 l'empresa Crurisa, de Palamós, va ser finalment la concessionària d'aquest servei. Recentment, al juny del 2008, l'empresa Sarfa és la nova concessionària de les línies urbanes i interurbanes.

Segons explica el regidor de Mobilitat, Jesús Fernández, s'ha volgut recuperar el nom de *Montdela* per divulgar el nou servei de transport urbà perquè forma part de la història de Sant Feliu.

Dissabte passat, l'Ajuntament va fer un petit homenatge a les filles dels que van ser els artífexs de la Montdela original.

Publicado en: <http://www.guixols.cat/web/ciutat/la-montdela.html>



AJUNTAMENT DE
Sant Feliu de Guíxols
www.guixols.cat

Web oficial

17220 - Sant Feliu de Guíxols, Costa Brava
Plaça del Mercat, 6-9
Teléfon 972 32 70 00

Història de la Montdela

Ciutat de Sant Feliu de Guíxols - Personatges i curiositats

Autobús urbà de Sant Feliu de Guíxols

De vegades passa que la gent es familiaritza tant amb objectes quotidians fabricats per marques concretes, que l'objecte s'acaba designant amb el nom de la marca. Vambes equival a "sabates esportives", clínex a "mocadors de paper", cel·lo a "cinta adhesiva" o títex a líquid corrector... A Sant Feliu de Guíxols, montdela voldria dir "autobús".

La Montdela és el servei de transport urbà que va promoure l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols durant la dècada dels seixanta per facilitar la comunicació dels nous barris perifèrics amb el centre de la ciutat. Segons expliquen els testimonis, aquesta paraula sorgeix de la combinació dels noms de Montserrat Taberner i Adela Ferrer, filles dels dos socis de l'empresa concessionària del transport urbà de la ciutat. Un era Pere Taberner, de Sant Feliu de Guíxols, i l'altre, Lluís Ferrer, de Palamós. Pere Taberner es dedicava al comerç de taps de suro i estava casat amb Conxita Chavarria, la família de la qual era propietària d'un negoci familiar de transport, "Acarreos y transportes", amb seu al carrer Santa Magdalena, 18. El seu garatge era al xamfrà del carrer del Sol amb el carrer de la Creu i va ser utilitzat per l'empresa de transport urbà, juntament amb un altre local de lloguer, situat a Can Nyagues.

Pere Taberner s'havia fet càrrec d'un trenet turístic equipat amb altaveus, que ofería visites als turistes dels anys 1960.

Per aquest motiu, se li va proposar la gestió del servei municipal de transport urbà col·lectiu de viatgers. El 7 de gener de 1966 l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols li va adjudicar per vint anys l'explotació d'aquest servei, el qual sorgia "a fin de dar facilidades de traslado a la población productora que reside en los barrios extremos de la ciudad". Aquesta iniciativa era conseqüència, doncs, del creixement experimentat per la ciutat des de la dècada de 1950.

Amb l'inici del turisme van arribar a Sant Feliu de Guíxols milers de persones d'arreu d'Espanya, especialment d'Andalusia, per tal de treballar en els sectors de la construcció i l'hostaleria. L'augment de la població es va concretar en la urbanització dels paratges perifèrics, que van esdevenir els nous barris que calia connectar amb el centre de la ciutat.

Segons els plecs de condicions, l'empresa havia de cobrir dos itineraris, deixant a part la possibilitat d'organitzar serveis extraordinaris segons les necessitats. L'itinerari A començava a la rambla del Portalet, continuava pel passeig del Mar, la rambla Vidal, placeta de Sant Joan, carretera de Girona, els grups Sants Boada i Sant Fèlix, urbanització Miquel Mateu i barri de Vilartagues. Tornava pel mateix recorregut, tot continuant pel passeig dels Guíxols fins al Grup José Antonio, a la carretera de Palamós. Tornava pel carrer Trafalgar entrant pel carrer Milans i sortint per Guifré. L'itinerari B començava al passeig del Mar, continuava per la rambla Vidal, la placeta de Sant Joan, el carrer Hospital, la plaça Monestir, el carrer Juli Garreta, el passeig Marítim, amb parades finals a Port Salvi i Liceu Abat Sunyer. Es preveia també la possibilitat de crear un tercer itinerari en el futur, que anés fins a la platja de Sant Pol, concretament al càmping, passant per la Volta de l'Ametller i tornant a Sant Feliu de Guíxols per la carretera de Palamós.

Tres mesos després de l'adjudicació ja es va sol·licitar a l'empresa que l'itinerari A s'allargués fins a Sant Pol, per tal de facilitar el transport a les famílies que residien tot l'any en aquella zona. El juliol de 1967, Pere Taberner va proposar de substituir durant la temporada d'estiu l'itinerari B, que era turístic, per l'itinerari següent: sortida del monument a Juli Garreta, carrers Zamenhof, Sant Ramon, Major, rambla Vidal, placeta de Sant Joan, carretera de Girona fins al carrer Rafael Aixada, on feia la volta i baixava per la carretera de Girona, carrer Hospital, plaça Monestir, avinguda Juli Garreta, passeig del Mar fins al monument a Juli Garreta. I sortida del mateix lloc cap al passeig dels Guíxols, port i pujada cap a la Cala Ametller i tornada al punt d'inici pel mateix lloc.

A part, demanava permís per a un quart itinerari durant tot l'any, que era el següent: sortida del passeig del Mar cap al dels Guíxols,

carretera de Palamós, baixant per Bourg de Péage, Gravina, Santa Teresa, Eres fins al final del carrer Castell d'Aro, on faria la volta per tornar desfent el mateix recorregut.

Un dels serveis extraordinaris que donava aquesta empresa era el transport amb motiu de l'Aplec de Pedralta. L'any 1972 s'inaugura el Servei Urbà al Grup Francisco Franco, actualment Sot dels Canyons. En aquell moment, les línies van passar a ser dues: Vilartagues/Pueblo Nuevo-Sant Pol i Grup Francisco Franco-Sant Pol.

En algunes ocasions, Pere Taberner havia proposat de modificar lleugerament els itineraris i les parades per evitar entrar en carrers on els autobusos no podien circular per manca d'espai, com per exemple els grups Sant Fèlix i Santos Boada. No obstant, les protestes dels usuaris van impedir que es duguessin a terme aquestes variacions. Certament, molts dels carrers de Sant Feliu no reunien les condicions per al pas d'aquests vehicles.

Tal com recorden els testimonis consultats, la Montdela havia patit accidents per culpa del mal estat de les vies públiques. Els xofers de l'empresa Chavarria sovint havien d'arreglar els sots d'alguns carrers per permetre que la Montdela pogués dur a bon terme el seu servei.

Pel que fa als horaris, en l'adjudicació s'establí que els dies feiners eren als matins des de tres quarts de vuit fins a les dues i, a les tardes, des de tres quarts de sis fins a tres quarts de deu, amb sortides cada mitja hora. Els festius l'horari era pràcticament continuat des de tres quarts de vuit fins a les dues i de dos quarts de quatre fins a dos quarts de deu. El 20 de maig de l'any 1968 un grup de veïns va sol·licitar l'ampliació dels horaris de servei dels diumenges i festius fins a la una de la matinada.

A l'inici, el preu era de tres pessetes l'anada i tres pessetes la tornada. L'any 1978 les tarifes dels bitllets estaven entre 10 i 12 pessetes i els dos anys següents es van pujar de manera considerable. El 1980 els bitllets ordinaris valien entre 15 i 18 pessetes i els bitllets de serveis nocturns i festius valien entre 17 i 19 pessetes.

Quan va arribar el dia de la seva jubilació i també a causa de la seva salut delicada, Pere Taberner Bretcha va decidir no continuar amb la Montdela, que aleshores comptava amb cinc autobusos. El 23 d'abril de 1980 va tramitar la renúncia a la concessió, tot al·legant que l'empresa havia quedat descapitalitzada i que no es podia compensar amb els preus dels bitllets atès que es produïa un efecte invers, a major increment del preu del bitllet hi havia un menor nombre de viatgers. En aquells moments, la gent disposava en major nombre de vehicles propis i prescindien més del servei de transport urbà. No obstant, l'Ajuntament va reclamar que el concessionari complís el termini pactat amb l'adjudicació del servei.

Pere Taberner Bretcha es va fer càrrec del Servei Urbà de Transport fins que l'any 1983 es va fer una nova concessió, aquest cop a l'empresa Autocares Viñolas, propietat de Joan Viñolas Hortal, de Roses. Al principi de l'any 1995 l'empresa CRURISA, de Palamós, va esdevenir la concessionària d'aquest servei i, des del Setmanari Àncora, es valorava la modernitat dels vehicles, els quals comptaven amb aire condicionat. El divendres 24 de febrer del mateix any es va fer l'estrena oficial del nou autobús urbà, amb motiu de la qual, l'empresa i l'Ajuntament convidaven els usuaris a utilitzar-lo de manera gratuïta i a expressar les seves opinions i suggeriments sobre els horaris, els recorreguts, etc. Recentment, al juny de 2008, l'empresa Sarfa és el nou concessionari de les línies urbanes i interurbanes.

M. Àngels Suquet i Fontana

Sant Feliu de Guíxols, 22 de maig de 2008

Agraïments:

Sra. Conxita Chavarria i Sr. Lluís Palahí

Fonts consultades:

Expedients de l'Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols: concessió a Pere Taberner (UI 131), Estadístiques del Servei Montdela (UI 7886), concessió a Autocares Viñolas (UI 44), Ordenació de les despeses dels transports Viñolas (UI 131).

Setmanari Àncora

Imatges: A la portada, servei de Transport Urbà, 1966. AMSFG (Col.lecció Municipal d'Imatges). Autor desconegut.

A l'interior, trenet turístic de Pere Taberner, 1966, AMSFG (Col.lecció Municipal d'Imatges). Autor desconegut.

Traducción al Castellano:

Historia de la Montdela

Ciudad de Sant Feliu de Guíxols - Personajes y curiosidades

Autobús urbano de Sant Feliu de Guíxols A veces pasa que la gente se familiariza tanto con objetos cotidianos fabricados por marcas concretas, que el objeto acaba designando con el nombre de la marca. Zapatillas equivale a "zapatos deportivos", kleenex en "pañuelos de papel", celda a "cinta adhesiva" o tìpex a líquido corrector ... En Sant Feliu de Guíxols, montdela querría decir "autobús". La Montdela es el servicio de transporte urbano que promovió el Ayuntamiento de Sant Feliu de Guíxols durante la década de los sesenta para facilitar la comunicación de los nuevos barrios periféricos con el centro de la ciudad. Según explican los testigos, esta palabra surge de la combinación de los nombres de Montserrat Taberner y

Adela Ferrer, hijas de los dos socios de la empresa concesionaria del transporte urbano de la ciudad. Uno era Pedro Taberner, de Sant Feliu de Guíxols, y el otro, Lluís Ferrer, de Palamós. Pedro Taberner se dedicaba al comercio de tapones de corcho y estaba casado con Conchita Chavarria, la familia de la que era propietaria de un negocio familiar de transporte, "acarreo y transportes", con sede en la calle Santa Magdalena, 18. Su garaje era en la esquina de la calle del Sol con la calle de la Cruz y fue utilizado por la empresa de transporte urbano, junto con otro local de alquiler, situado en Can Nyagues. Pere Taberner había hecho cargo de un tren turístico equipado con altavoces, que ofrecía visitas a los turistas de los años 1960. Por este motivo, se le propuso la gestión del servicio municipal de transporte urbano colectivo de viajeros. El 7 de enero de 1966 del Ayuntamiento de Sant Feliu de Guíxols le adjudicó por veinte años la explotación de este servicio, que surgía "a fin de dar facilidad de traslado a la población productora que reside en los barrios extremos de la ciudad ". Esta iniciativa era consecuencia, pues, del crecimiento experimentado por la ciudad desde la década de 1950. Con el inicio del turismo llegaron a Sant Feliu de Guíxols miles de personas de toda España, especialmente de Andalucía, para de trabajar en los sectores de la construcción y la hostelería. El aumento de la población se concretó en la urbanización de los parajes periféricos, que se convirtieron en los nuevos barrios que había conectar con el centro de la ciudad. Según los pliegos de condiciones, la empresa debía cubrir dos itinerarios, dejando aparte la posibilidad de organizar servicios extraordinarios según las necesidades. El itinerario A empezaba en la rambla del Portalet, continuaba por el paseo del Mar, la Rambla Vidal, plaza de San Juan, carretera de Girona, los grupos Santos Boada y San Félix, urbanización Miguel Mateo y barrio de Vilartagues. Volvía por el mismo recorrido, continuando por el paseo dels Guíxols hasta el Grupo José Antonio, en la carretera de Palamós. Volvía por la calle Trafalgar entrando por la calle Milans y saliendo por Guifré. El itinerario B comenzaba el paseo del Mar, continuaba por la rambla Vidal, la plazoleta de San Juan, la calle Hospital, la plaza Monasterio, la calle Juli Garreta, el paseo Marítimo, con paradas finales en Port Salvi y Liceo Abate Sunyer. Se preveía también la posibilidad de crear un tercer itinerario en el futuro, que fuera hasta la playa de Sant Pol, concretamente en el camping, pasando por la Vuelta del Almendro y volviendo a Sant Feliu de Guíxols por la carretera de Palamós. Tres meses después de la adjudicación ya se solicitó a la empresa que el itinerario A se alargara hasta Sant Pol, para facilitar el transporte a las familias que residían todo el año en esa zona. En julio de 1967, Pedro Taberner propuso sustituir durante la temporada de verano el itinerario B, que era turístico, por el siguiente itinerario: salida del monumento a Juli Garreta, calles Zamenhof, San Ramón, Mayor, Rambla Vidal, plaza de San Juan, carretera de Girona hasta la calle Rafael Azada, donde daba la vuelta y bajaba por la carretera de Girona, calle Hospital, plaza Monasterio, avenida Juli Garreta, Paseo del Mar hasta el monumento a Juli Garreta. Y salida del mismo lugar hacia el paseo dels Guíxols, puerto y subida hacia la Cala Ametller y vuelta al punto de inicio por el mismo lugar. Además, pedía permiso para un cuarto itinerario durante todo el año, que era el siguiente : salida del paseo del Mar hacia el de los Guíxols, carretera de Palamós, bajando por Bourg de Péage, Gravina, Santa Teresa, Eras hasta el final de la calle Castell d'Aro, donde haría la vuelta para volver deshaciendo el mismo recorrido. Uno de los servicios extraordinarios que daba esta empresa era el transporte con motivo del Aplec de Pedralta. En 1972 se inaugura el Servicio Urbano en el Grupo Francisco Franco, actualmente Sot de los Canyons. En aquel momento, las líneas pasaron a ser dos: Vilartagues / Pueblo Nuevo-San Pol y Grupo Francisco Franco-Sant Pol. En algunas ocasiones, Pedro Taberner había propuesto modificar ligeramente los itinerarios y las paradas para evitar entrar en calles donde los autobuses no podían circular por falta de espacio, como por ejemplo los grupos San Félix y Santos Boada. Sin embargo, las protestas de los usuarios impidieron que se llevaran a cabo estas variaciones. Ciertamente, muchas de las calles de Sant Feliu no reunían las condiciones para el paso de estos vehículos. Como recuerdan los testigos consultados, la Montdela había sufrido accidentes por culpa del mal estado de las vías públicas. Los chóferes de la empresa Chavarria menudo tenían que arreglar los baches de algunas calles para permitir que la Montdela pudiera llevar a buen término su servicio. En cuanto a los horarios, en la adjudicación establecía que los días laborables eran por las mañanas desde las ocho menos cuarto hasta las dos y, por las tardes, desde las seis menos cuarto hasta las diez menos cuarto, con salidas cada media hora. Los festivos el horario era prácticamente continuado desde las ocho menos cuarto hasta las dos y de tres y media hasta las nueve y media. El 20 de mayo del año 1968 un grupo de vecinos solicitó la ampliación de los horarios de servicio de los domingos y festivos hasta la una de la madrugada. Al inicio, el precio era de tres pesetas la ida y tres pesetas la vuelta. En 1978 las tarifas de los billetes estaban entre 10 y 12 pesetas y los dos años siguientes se subieron de manera considerable. En 1980 los billetes ordinarios valían entre 15 y 18 pesetas y los billetes de servicios nocturnos y festivos valían entre 17 y 19 pesetas. Cuando llegó el día de su jubilación y también a causa de su salud delicada, Pedro Taberner Bretcha decidió no continuar con la Montdela, que entonces contaba con cinco autobuses. El 23 de abril de 1980 tramitó la renuncia a la concesión, alegando que la empresa había quedado descapitalizada y que no se podía compensar con los precios de los billetes ya que se producía un efecto inverso, a mayor incremento del precio del billete había un menor número de viajeros. En aquellos momentos, la gente disponía en mayor número de vehículos propios y prescindían más del servicio de transporte urbano. No obstante, el Ayuntamiento reclamó que el concesionario cumpliera el plazo pactado con la adjudicación del servicio. Pere Taberner Bretcha se hizo cargo del Servicio Urbano de Transporte hasta que en 1983 se hizo una nueva concesión, esta vez en la empresa Autocares Viñolas, propiedad de Juan Viñolas Hortal, de Roses. Al principio del año 1995 la empresa CRURISA, de Palamós, se convirtió en la concesionaria de este servicio y, desde el Semanario Ancla, se valoraba la modernidad de los vehículos, los cuales contaban con aire acondicionado. El viernes 24 de febrero del mismo año se hizo el estreno oficial del nuevo autobús urbano, con motivo de la cual, la empresa y el Ayuntamiento invitaban a los usuarios a utilizarlo de manera gratuita ya expresar sus opiniones y sugerencias sobre los horarios, los recorridos, etc. Recientemente, en junio de 2008, la empresa Sarfa es el nuevo concesionario de las líneas urbanas e interurbanas. M. Ángeles Suquet y Fontana Sant Feliu de Guíxols, 22 de mayo de 2008 Agradecimientos: D^a. Conchita Chavarria y Sr. Luis Palahí Fuentes consultadas: Expedientes del Archivo Municipal de Sant Feliu de Guíxols: concesión a Pedro Taberner (UI 131), Estadísticas del Servicio Montdela (UI 7886), concesión a Autocares Viñolas (UI 44), Ordenación de los gastos de los transportes Viñolas (UI 131). Semanario Ancla Imágenes: En la portada, servicio de Transporte Urbano, 1966. AMSFG (Colección Municipal de Imágenes). Autor desconocido. En el interior, tren turístico de Pedro Taberner, 1966, AMSFG (Colección Municipal de Imágenes). Autor desconocido.

Datos publicados en:

<http://historiatransportcat.blogspot.com.es/2012/09/la-montdela-el-servi-urba-de-sant.html>

Històries del
transport per
carretera de
Catalunya



dimarts 25 de setembre de 2012

La Montdela: el servei urbà de Sant Feliu de Guíxols que prestava la família Taberner Chavarria.

El passat 15 de setembre de 2012, dissabte, amb els senyors Joan Brugués i Miquel Patinyo vàrem fer cap a Sant Feliu de Guíxols, on ens esperava en Josep Taberner i Chavarria. El dia, un dels darrers de l'estiu, era molt agradable.

En Miquel Patinyo i en Josep Taberner són bons amics de fa una colla d'anys. I parlar dels Taberner i Chavarria va explicar-nos la història de la Montdela, la popular empresa dels autobusos urbans i la jardineria estiuenca. D'esquerra a dreta, en Joan Brugués, en Josep Taberner i en Miquel Patinyo fotografiats a la platja de Sant Pol de Sant Feliu de Guíxols; al fons, l'exclusiva urbanització de S'Agaró:



Asseguts a la terrassa d'un bar del passeig marítim de Sant Feliu de Guíxols, en Josep Taberner i Chavarria va explicar-nos la història de l'empresa familiar de transports. Els orígens de la Montdela és el senyor Ramon Chavarria i Pons, nascut a Sant Feliu de Guíxols. L'any 1910 tenia una petita empresa de transports, amb una carreta i un cavall, que traguinava fardells de suro per les empreses sureres de Sant Feliu de Guíxols que produïen taps per ampolles.

A principis dels anys 1930, en Ramon Chavarria anava a bosc amb un cavall i el mul per traguinar carbó. Als boscos, cal precisar, no hi entraven pas els carros. Per aquest motiu, la casa d'en Ramon Chavarria era coneguda com Can Carboner. També transportaven suro amb clova, acabat d'arrencar dels surers, amb el cavall i el mul. I els residus del suro, els taps elaborats i els fardells de suro també eren transportats per en Ramon Chavarria. En aquells anys, els principals transportistes eren Can Massa i en Sabater.

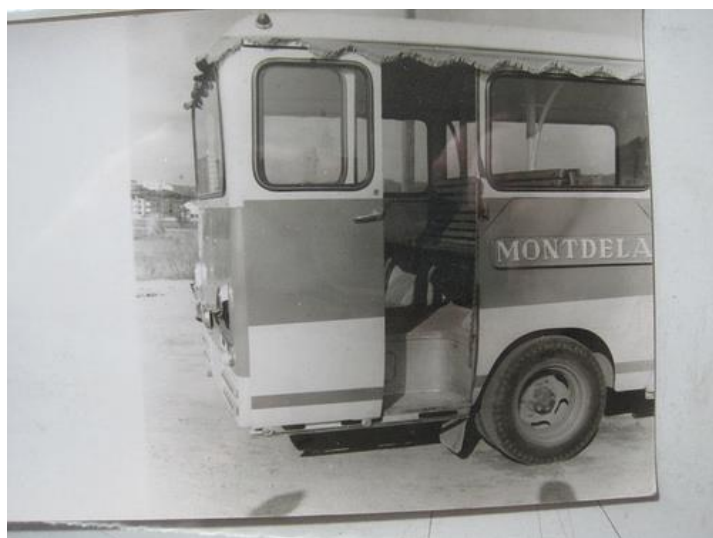
A la dècada del 1940 i 1950, el transport de suro –tant els fardells com els taps produïts- es realitzava en carros i cavalls perquè les fàbriques eren al centre de Sant Feliu de Guíxols, en carrers estrets que impedièren la circulació dels camions.

Als anys 1950 es va incorporar al negoci en Pere Taberner i Bretcha, taper d'ofici i gendre d'en Ramon Chavarria. En Pere Taberner, un home d'empenta i amb una visió precisa del negoci, era conscient de la importància del turisme a la Costa Brava, tot just a les beceroles, i les conseqüències que se'n derivarien. Va sol·licitar i obtenir de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols la concessió d'un carrilet turístic a l'estiu.

En Pere Taberner, per mediació de l'Agustí Boix, un mecànic de Palamós, va comprar un furgó Mercedes Benz nou al concessionari oficial Plana de Girona. El carrosser Ayats d'Arbúcies, en un treball completament artesanal i de factura excel·lent, va transformar-lo en una jardineria. Aquesta carrosseria va ser un repte per en Quimet Ayats. En Pere Taberner va instal·lar-li un equip de música per atreure els clients i contribuir al confort dels desplaçaments.

Aquest carrilet feia la ruta turística pel passeig marítim de Sant Feliu de Guíxols fins a la platja de Sant Pol, limítrof amb S'Agaró, per una carretera

costeruda arran de costa que ofereix unes vistes magnífiques. Dues fotografies de l'arxiu d'en Josep Vert, carrosser de Torroella de Montgrí, d'aquest furgó transformat a ús de jardineria:



Atesa la requesta del carrilet urbà, en Pere Taberner va comprar un xassís a Barcelona que també va carrossar l'Ayats. Aquest remolc disposava de fre hidràulic i d'eix davanter. Els seients eren de fusta de boix, d'una gran resistència. Aquesta carrosseria va ser un producte finíssim, ple de detalls i d'acabat perfecte, en els anys daurats de Ca l'Ayats, tant per llur disseny com per la qualitat de les carrosseries que produïen. Més d'un carrosser va construir les jardineres que li encarregaren basant-se en aquell disseny i les solucions aplicades per en Quimet Ayats.

El carrilet fotografiat al passeig marítim (arxiu municipal de Sant Feliu de Guíxols):



La jardineria de la Montdela aparcada al passeig marítim de Sant Feliu de Guíxols amb un cap de fibló al fons:



Paralel·lament, atès el capital que en Pere Taberner disposava procedent de les rendes de la fàbrica familiar surera que produïa taps, va decidir d'invertir en el negoci de transport del seu sogre, en Ramon Chavarria Pons. Va comprar un primer camió Avia equipat amb motor Perkins Hispania al concessionari oficial de Girona, Motorsol SA. Va ser carrossat amb una plataforma i una sobrecabina, ideal pel transport de suro.

De camions Avia pel transport de suro, la família Taberner Chavarria en va tenir uns quants. Els primers van ser comprats a Motorsol SA. I els últims camions Avia van comprar-los a en Lluís Costa, titular del concessionari oficial Avia un cop va plegar Nazar. Aquests últims camions Avia muntaven una plataforma amb laterals. Un camió Avia, de Can Taberner, ben estibat de cloves de suro:



La compra de camions Avia venia motivada perquè eren uns vehicles petits que podien transitar còmodament pels carrers de traç antic i estrets del centre de Sant Feliu de Guíxols. I les carrosseries dels autocars li eren encarregades al Quimet Ayats perquè la qualitat de llurs acabats insonoritzava els vehicles quan circulaven pels carrers empedrats. El preu de compra d'aquesta carrosseria no era pas econòmica però llur qualitat s'ho valia. D'altres carrossers havien intentat de vendre-li carrosseries a en Pere Taberner però, quan eren provats, els vidres vibraven i feien fressa en passar pels carrers empedrats.

En Pere Taberner va invertir en el negoci dels transports del seu sogre perquè a Sant Feliu de Guíxols hi havia en aquells anys camions que treballaven dia i nit descarregant i carregant vaixells atracats al moll.

Al port de Sant Feliu de Guíxols hi arribava pasta de paper per la fàbrica Torras Hostench SA, el transport de la qual el realitzava l'empresa

TRANSPORTS BARNADAS SA de Girona; carregaven mares de vi, el pòsit, per l'exportació; la càrrega de plom, espat i blenda de les mines d'Osor, a la comarca de la Selva, un transport que va cobrir en Josep Llenas amb llur Pegaso 125; i finalment, la descàrrega de fardells de suro i la càrrega de taps de suro. S'ha d'apuntar que en Josep Irla i Bosch, el President de la Generalitat de Catalunya a l'exili, fill de Sant Feliu de Guíxols, havia estat consignatari de vaixells.

Els camions que treballaven al port tenien la competència del tren de Girona a Sant Feliu de Guíxols. Aquest trenet tenia uns vagons de passatgers i també uns altres vagons, a la part posterior, on hi carregaven suro i pasta de paper al moll de Sant Feliu que transportava fins a la ciutat de Girona. Aquesta línia ferroviària era propietat de la societat "Companyia de Ferrocarrils de Sant Feliu de Guíxols a Girona", adquirida posteriorment per TEISA i tancada finalment l'any 1969.

El creixement de població que va experimentar Sant Feliu de Guíxols a la dècada dels anys 1960 per gent que procedia principalment del sud d'Espanya va animar a en Pere Taberner a sol·licitar la concessió del servei urbà. Aquesta gent va establir-se al paratge de Vilartagues, creant un nou barri anomenat Poblenou, allunyat del centre de Sant Feliu de Guíxols. Les línies urbanes comunicaven Sant Feliu de Guíxols amb el barri del Poblenou.

Un autobús urbà de la Montdela carrossat per l'Ayats:



D'aquell cantó de la Costa Brava, Sant Feliu de Guíxols va ser el primer municipi que va tenir servei urbà de transports. Precisament, el servei urbà d'Olot, TEYBUS, els van fundar dos socis oriünds de Sant Feliu de Guíxols que van descobrir aquest negoci per l'explotació de la Montdela al seu poble i van implantar-lo a la capital de la Garrotxa.

Les carrosseries d'aquests autocars Avia eren fabricades artesanalment. No n'hi havia pas dues d'iguals de carrosseries. Hi havia detalls i elements com els paraxocs o els llums que canviaven d'un model a l'altre, amb els consegüents problemes quan s'havia de sol·licitar al carrosser Ayats una peça. S'havia de produir de nou artesanalment el recanvi sol·licitat de conformitat amb la fotografia de la carrosseria que conservava el carrosser Ayats en llur arxiu.

La família Taberner guardava els autocars en una nau llogada de la carretera de Girona que havia estat una antiga fàbrica d'aglomerat de suro. Posteriorment aquesta fàbrica va ser aterrada i en el solar van construir-hi uns blocs de pisos. I els autocars i camions se'ls reparaven en Pere Taberner i el seu fill Josep en un garatge del carrer del Sol, enmig del poble. En ocasions era difícil de transitar per la grossària dels camions i autocars enmig d'aquells carrers estrets que conformen la part antiga del poble de Sant Feliu de Guíxols. Aleshores van resoldre d'arreglar els vehicles a la nau de la carretera de Girona, on els tancaven, de fàcil accés. En Josep Taberner tenia coneixements de mecànica perquè a catorze anys d'edat n'havia fet l'aprenentatge al Garatge Central de Sant Feliu de Guíxols.

Sobre la història del servei urbà de Sant Feliu de Guíxols que cobria la Montdela, transcrivim per la seva precisió, concisió i claredat, el text que va publicar-ne la senyora Maria Àngels Suquet i Fontana el 22 de maig de 2008 i que es pot consultar a la web oficial de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols. Un text il·luminador sobre la fundació i trajectòria de l'empresa, els serveis que prestava i l'estima dels usuaris, tant dels veïns de Sant Feliu de Guíxols com dels estiuejants:

"De vegades passa que la gent es familiaritza tant amb objectes quotidians fabricats per marques concretes, que l'objecte s'acaba designant amb el

nom de la marca. Vambes equival a "sabates esportives", clínex a "mocadors de paper", cel-lo a "cinta adhesiva" o tìpex a líquid corrector... Sant Feliu de Guíxols, Montdela voldria dir "autobús".

La Montdela és el servei de transport urbà que va promoure l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols durant la dècada dels seixanta per facilitar la comunicació dels nous barris perifèrics amb el centre de la ciutat. Segons expliquen els testimonis, aquesta paraula sorgeix de la combinació dels noms de Montserrat Taberner i Adela Ferrer, filles dels dos socis de l'empresa concessionària del transport urbà de la ciutat. Un era Pere Taberner, de Sant Feliu de Guíxols, i l'altre, Lluís Ferrer, de Palamós. Pere Taberner es dedicava al comerç de taps de suro i estava casat amb Conxita Chavarría, la família de la qual era propietària d'un negoci familiar de transport, "Acarreos y transportes", amb seu al carrer Santa Magdalena, 18. El seu garatge era al xamfrà del carrer del Sol amb el carrer de la Creu i va ser utilitzat per l'empresa de transport urbà, juntament amb un altre local de lloguer, situat a Can Nyagues.

Pere Taberner s'havia fet càrrec d'un trenet turístic equipat amb altaveus, que oferia visites als turistes dels anys 1960.

Per aquest motiu, se li va proposar la gestió del servei municipal de transport urbà col·lectiu de viatgers. El 7 de gener de 1966 l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols li va adjudicar per vint anys l'exploració d'aquest servei, el qual sorgia "a fin de dar facilidades de traslado a la población productora que reside en los barrios extremos de la ciudad". Aquesta iniciativa era conseqüència, doncs, del creixement experimentat per la ciutat des de la dècada de 1950.

Amb l'inici del turisme van arribar a Sant Feliu de Guíxols milers de persones d'arreu d'Espanya, especialment d'Andalusia, per tal de treballar en els sectors de la construcció i l'hostaleria. L'augment de la població es va concretar en la urbanització dels paratges perifèrics, que van esdevenir els nous barris que calia connectar amb el centre de la ciutat.

Segons els plecs de condicions, l'empresa havia de cobrir dos itineraris, deixant a part la possibilitat d'organitzar serveis extraordinaris segons les necessitats. L'itinerari A començava a la rambla del Portalet, continuava pel passeig del Mar, la rambla Vidal, placeta de Sant Joan, carretera de Girona, els grups Sants Boada i Sant Fèlix, urbanització Miquel Mateu i barri de Vilartagues. Tornava pel mateix recorregut, tot continuant pel passeig dels Guíxols fins al Grup José Antonio, a la carretera de Palamós. Tornava pel carrer Trafalgar entrant pel carrer Milans i sortint per Guifré. L'itinerari B començava al passeig del Mar, continuava per la rambla Vidal, la placeta de Sant Joan, el carrer Hospital, la plaça Monestir, el carrer Juli Garreta, el passeig Marítim, amb parades finals a Port Salvi i Liceu Abat Sunyer. Es preveia també la possibilitat de crear un tercer itinerari en el futur, que anés fins a la platja de Sant Pol, concretament al càmping, passant per la Volta de l'Ametller i tornant a Sant Feliu de Guíxols per la carretera de Palamós.

Tres mesos després de l'adjudicació ja es va sol·licitar a l'empresa que l'itinerari A s'allargués fins a Sant Pol, per tal de facilitar el transport a les famílies que residien tot l'any en aquella zona. El juliol de 1967, Pere Taberner va proposar de substituir durant la temporada d'estiu l'itinerari B, que era turístic, per l'itinerari següent: sortida del monument a Juli Garreta, carrers Zamenhof, Sant Ramon, Major, rambla Vidal, placeta de Sant Joan, carretera de Girona fins al carrer Rafael Aixada, on feia la volta i baixava per la carretera de Girona, carrer Hospital, plaça Monestir, avinguda Juli Garreta, passeig del Mar fins al monument a Juli Garreta. I sortida del mateix lloc cap al passeig dels Guíxols, port i pujada cap a la Cala Ametller i tornada al punt d'inici pel mateix lloc.

A part, demanava permís per a un quart itinerari durant tot l'any, que era el següent: sortida del passeig del Mar cap al dels Guíxols, carretera de Palamós, baixant per Bourg de Péage, Gravina, Santa Teresa, Eres fins al final del carrer Castell d'Aro, on faria la volta per tornar desfent el mateix recorregut.

Un dels serveis extraordinaris que donava aquesta empresa era el transport amb motiu de l'Aplec de Pedralta. L'any 1972 s'inaugura el Servei Urbà al Grup Francisco Franco, actualment Sot dels Canyons. En aquell moment, les línies van passar a ser dues: Vilartagues/Pueblo Nuevo-Sant Pol i Grup Francisco Franco-Sant Pol.

En algunes ocasions, Pere Taberner havia proposat de modificar lleugerament els itineraris i les parades per evitar entrar en carrers on els autobusos no podien circular per manca d'espai, com per exemple els grups Sant Fèlix i Santos Boada. No obstant, les protestes dels usuaris van impedir que es duguessin a terme aquestes variacions. Certament, molts dels carrers de Sant Feliu no reunien les condicions per al pas d'aquests vehicles.

Tal com recorden els testimonis consultats, la Montdela havia patit accidents per culpa del mal estat de les vies públiques. Els xofers de l'empresa Chavarría sovint havien d'arreglar els sots d'alguns carrers per permetre que la Montdela pogués dur a bon terme el seu servei.



Pel que fa als horaris, en l'adjudicació s'establia que els dies feiners eren als matins des de tres quarts de vuit fins a les dues i, a les tardes, des de tres quarts de sis fins a tres quarts de deu, amb sortides cada mitja hora. Els festius l'horari era pràcticament continuat des de tres quarts de vuit fins a les dues i de dos quarts de quatre fins a dos quarts de deu. El 20 de maig de l'any 1968 un grup de veïns va sol·licitar l'ampliació dels horaris de servei dels diumenges i festius fins a la una de la matinada.

A l'inici, el preu era de tres pessetes l'anada i tres pessetes la tornada. L'any 1978 les tarifes dels bitllets estaven entre 10 i 12 pessetes i els dos anys següents es van pujar de manera considerable. El 1980 els bitllets ordinaris valien entre 15 i 18 pessetes i els bitllets de serveis nocturns i festius valien entre 17 i 19 pessetes.

Col·lecció de bitllets de la Montdela del senyor Miquel Segura i Llop: →

Quan va arribar el dia de la seva jubilació i també a causa de la seva salut delicada, Pere Taberner Bretcha va decidir no continuar amb la Montdela, que aleshores comptava amb cinc autobusos. El 23 d'abril de 1980 va tramitar la renúncia a la concessió, tot al·legant que l'empresa havia quedat descapitalitzada i que no es podia compensar amb els preus dels bitllets atès que es produïa un efecte invers, a major increment del preu del bitllet hi havia un menor nombre de viatgers. En aquells moments, la gent disposava en major nombre de vehicles propis i prescindien més del servei de transport urbà. No obstant, l'Ajuntament va reclamar que el concessionari complís el termini pactat amb l'adjudicació del servei.

Pere Taberner Bretcha es va fer càrrec del Servei Urbà de Transport fins que l'any 1983 es va fer una nova concessió, aquest cop a l'empresa Autocares Viñolas, propietat de Joan Viñolas Hortal, de Roses. Al principi de l'any 1995 l'empresa CRURISA, de Palamós, va esdevenir la concessionària d'aquest servei i, des del Setmanari Àncora, es valorava la modernitat dels vehicles, els quals comptaven amb aire condicionat. El divendres 24 de febrer del mateix any es va fer l'estrena oficial del nou autobús urbà, amb motiu de la qual, l'empresa i l'Ajuntament convidaven els usuaris a utilitzar-lo de manera gratuïta i a expressar les seves opinions i suggeriments sobre els horaris, els recorreguts, etc. Recentment, al juny de 2008, l'empresa Sarfa és el nou concessionari de les línies urbanes i interurbanes."

En quant a la desaparició de la Montdela per la renúncia de la concessió de llur titular, en Pere Taberner i Bretcha, l'abril de 1980, cal concretar que la descapitalització de l'empresa va ser provocada per les següents causes: l'augment del preu del petroli arran de la crisi que va esclatar l'any



1973; l'augment dels costos laborals –salaris i cotitzacions- i fiscals derivats de la normativa implantada amb l'adveniment de la democràcia, i la desestimació municipal en repercutir l'augment de costos en el preu del bitllet amb l'argument que era un servei social bàsic. A més, en aquells anys tampoc hi havia subvenció ni ajut de cap mena. Avui dia, el servei urbà de Sant Feliu de Guíxols que presta l'empresa SARFA està subvencionat.

Un cop extingida la concessió del servei urbà de Sant Feliu de Guíxols, en Pere Taberner i Bretxa va vendre els cinc autobusos Avia carrossats per l'Ayats que cobrien les línies urbanes a en Ramon Fuertes i Jordà, titular de la concessió del servei urbà de Blanes, conegut de la família Taberner.

Els Taberner però van continuar en el món del transport: duien fardells de suro, rebuig i els taps acabats per les fàbriques sureres de Sant Feliu de Guíxols amb els camions Avia. El darrer camió que va comprar en Josep Taberner i Chavarria va ser un Mercedes Benz amb plataforma, de segona mà, a AUTOREMOLCS GIRONA SA, concessionari oficial Iveco-Pegaso a les comarques gironines.

Aquest camió Mercedes Benz, un cop jubilat en Josep Taberner Chavarria, l'any 2005, va ser exportat cap a l'Àfrica. Els camions Avia es van quedar al país i van ser desballestats. Un dels últims camió Avia d'en Josep Taberner, ja retirat del servei i donat de baixa, fotografiat als afores de La Bisbal d'Empordà:



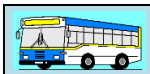
Finalment, la identificació i associació del nom Montdela amb els autobusos urbans de Sant Feliu de Guíxols està tan arrelada entre llurs usuaris que la SARFA va sol·licitar a la família Taberner d'usar el nom en llurs vehicles que presten el servei urbà. Aquesta petició va ser atesa per la família Taberner, i és la prova més acreditada del prestigi, reconeixement i estima que els usuaris senten encara per aquesta línia urbana d'autobusos que durant una pila d'anys van gestionar els senyors Taberner. Microbús urbà de la SARFA fotografiat al passeig de Sant Feliu de Guíxols:



Agraïm al senyor Josep Taberner i a la senyora Maria Àngels Suquet i Fontana, de l'arxiu de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols, la documentació i fotografies sobre la història de la Montdela.

Publicat per XMN2 a 9:41

Etiquetes de comentaris: [Can Massa](#), [Can Nyagues](#), [Crurisa](#), [Josep Taberner Chavarria](#), [Lluís Ferrer](#), [Montdela](#), [Pere Taberner Bretxa](#), [Ramon Chavarria Pons](#), [Ramon Fuentes Jordà](#), [Sant Feliu de Guíxols](#), [Sant Pol](#), [Sarfa](#), [TEYBUS](#), [Vilartaques](#)



Información / Bibliografía / Enlaces

Artículo sobre la historia de este servicio (14-07-2008)	http://www.vilaweb.cat/www/elpunt/noticia?p_idcmp=2931831
Artículo sobre la historia de este servicio (Ayuntamiento)	http://www.guixols.cat/web/ciutat/la-montdela.html
Sitio con 58 fotografías entre las cuales hay algunas de la Montdela	http://www.slideshare.net/casamitjana/de-lomnibs-a-la-montdela
Artículo sobre la historia del servicio y la empresa	http://historiatransportcat.blogspot.com.es/2012/09/la-montdela-el-servei-urba-de-sant.html



Algunas imágenes

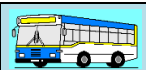
En el sitio <http://www.slideshare.net/casamitjana/de-lomnibs-a-la-montdela> se publican 58 fotografías, entre ellas las siguientes:



Trenet



Bus de Viñolas, año 1983



Otra imagen



Detalle de un remolque cerrado, fabricado en las Carrocerías Vert de Torroella de Montgrí.

Foto publicada en:

<http://www.flickr.com/photos/67638741@N00/6317900834/sizes/o/in/photostream/>

Incluida en el Blog de Xavier Maluquer, en el apartado:

<http://historiatransportcat.blogspot.com/2011/11/detalls-de-les-carroseries-i-interiors.html>

Dedicado a las carrocerías contruidas por este carrocer.



Empresa:
Extinguida

Montdela (Servicio Urbano St. Feliu Guixols)

Titulares: **Pere Taberner y Lluís Ferrer**

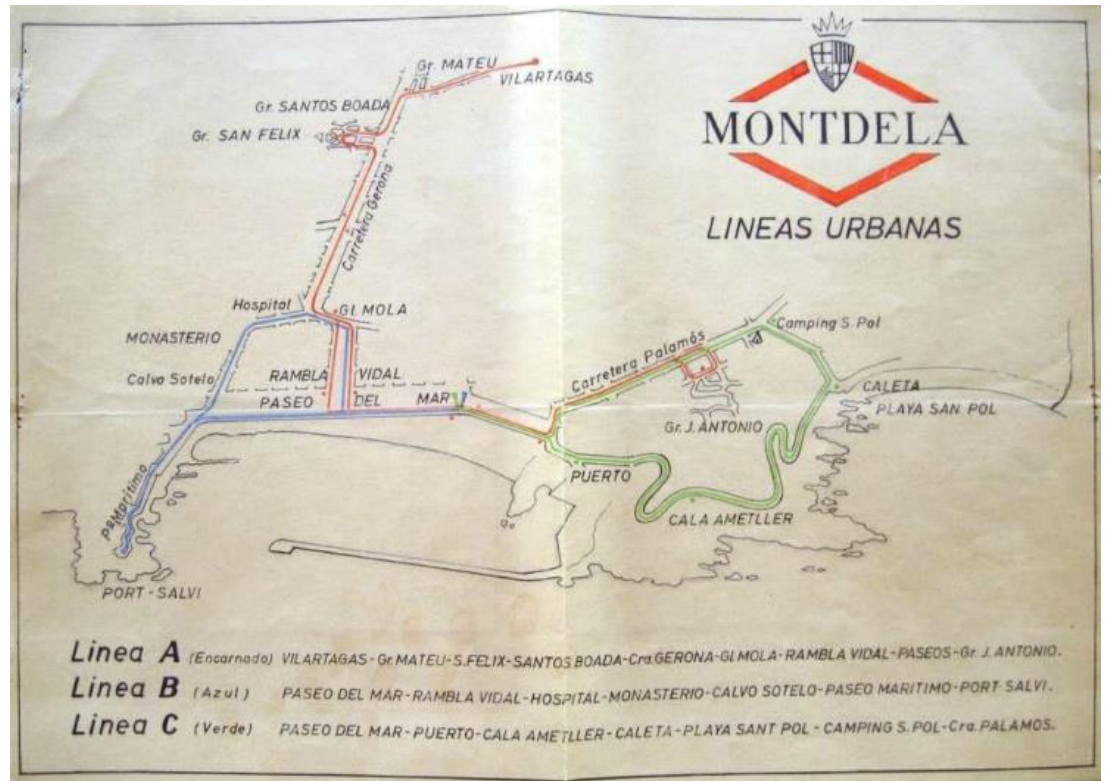
Ubicación:

Sant Feliu de Guixols (Girona)



Detalle del recorrido de las Líneas, año 1966

**Billetes de los años 70
Colección Miquel Segura:**



Línea A (Encarnada) VILARTAGAS - Gr. MATEU - S. FELIX - SANTOS BOADA - Cra. GERONA - GI MOLA - RAMBLA VIDAL - PASEOS - Gr. J. ANTONIO.
Línea B (Azul) PASEO DEL MAR - RAMBLA VIDAL - HOSPITAL - MONASTERIO - CALVO SOTELO - PASEO MARITIMO - PORT - SALVI.
Línea C (Verde) PASEO DEL MAR - PUERTO - CALA AMETLLER - CALETA - PLAYA SANT POL - CAMPING S. POL - Cra. PALAMOS.

SAN FELIU DE GUIXOLS

AUTOBUSES "MONTDELA"

SALIDAS FINAL RAMBLA

DIRECCION SAN POL

MAÑANA 7'50 • 8'30 • 9 • 9'30 • 10 • 10'30
11 • 11'30 • 12 • 12'30

TARDE 1 • 1'30 • 1'50 • 2'30 • 3 • 3'30
4 • 4'30 • 5 • 5'30 • 6 • 6'30 • 7 • 7'30
8 • 8'30 • 9

Este horario regirá desde el 1.º de Junio al 30 de Setiembre