



Associació per a  
la Recuperació i  
Conservació  
d'Autobusos [ARCA]

## LA LÍNEA 4 DE TUS



Foto: Sabadell Dia a Dia. Març 1990

## ÍNDICE

1. Descripción de la línea.
2. Historia de la línea 4 de TUS.
3. Historia del transporte público en Sabadell.

## 1. Descripción de la línea

La actual línea 4 de TUS (*Transports Urbans de Sabadell*) atraviesa Sabadell pasando por el centro desde *Castellarnau* hasta *Torre-Romeu* y *El Poblenu*. En su recorrido atraviesa los barrios de *Castellarnau*, *Can Rull*, *Els Merinals*, *Can Feu*, *Hostafrancs*, *Centre*, *Torre-Romeu* y *El Poblenu*.



Un Pegaso 5020 Seida con el frontal modificado, habitual de la línea 4 en los años 70. Foto: P.Farrán

La longitud total de la línea sumando ida y vuelta es de 23,8 kilómetros y el número de expediciones diarias en laborable el año 1999 era de 135, es decir, un autobús cada 15 minutos a una velocidad comercial de 14 km/h, sensiblemente superior a la media de Sabadell (12,71 km/h).

La línea 4 transportó 1.280.005 pasajeros e hizo 402.599 kilómetros en 1999, que son respectivamente, el 11% del total de pasajeros transportados por TUS y el 14% de los kilómetros realizados, lo cual la clasifica como la quinta línea en número de pasajeros con una carga moderada de 3.17 pasajeros por kilómetro. A modo de comparación diremos que el eje más cargado de la red, conformado por las líneas 1, 2 y 3, transporta el 51% de los pasajeros haciendo tan sólo el 36% de los kilómetros del total de la red (6 pasajeros por kilómetro).



Vista de la antigua cochera de TUS en 1990. Foto: Sabadell Dia a Dia

## 2. Historia de la línea 4 de TUS



Una multitud aborda el autobús 26 de Martí en el que hoy es el Pg. de la Plaça Major para ir dirección a Els Merinals. Foto: P.Farrán

En febrero de 1982 la cooperativa TUS se hace cargo del transporte urbano en Sabadell. Lo hace tomando tal cual las líneas de la antigua concesionaria Auto Transportes Martí, que había operado las líneas urbanas desde 1942, y que en aquel momento

explotaba una red de 9 líneas radiales desde el centro ciudad. La línea 4 salía del *Passeig de la Plaça Major* hacia el barrio de *Els Merinals*. El tramo que va desde el centro a *Torre-romeu* por una parte y a *Poblenou* i *Can Roqueta* por otra, estaban servidos respectivamente por una línea urbana (la línea 5) y por un autobús de la empresa Sagalés (ver plano 1).

Una de las primeras mejoras que incorporó TUS a la nueva red urbana fue la de unir líneas radiales para evitar el transbordo en el centro ciudad. Así pues, en septiembre de 1982 se fusionaron las líneas 4 y 5 en la nueva línea 4 *Els Merinals – Torre-Romeu* (plano



El servicio de Sagalés se prestó hasta 1984 con vehículos Pegaso 5066-B a los que vemos aquí estacionados en Torre-Romeu. Foto: P.Farrán

2) La novedad más notable fue que el servicio en *Torre-Romeu* no quedaba limitado al bucle existente en la parte inferior del barrio en la misma *c<sup>a</sup> de Torre-Romeu*, sino que ahora penetraba por una nueva vía de ronda y por las estrechas calles del barrio

hasta la parte superior, de reciente desarrollo urbano y muy distante del antiguo final.

Por el extremo de *Els Merinals* también hubo cambios en septiembre de 1982, haciendo que la línea se acercase a a *Can Feu* y a la estación de Sabadell de la línea de FFCC de Catalunya gracias a un pequeño rodeo a través de éste barrio.



En la línea 4 de Martí circularon dos Leyland ex EMT de Madrid. Aquí lo vemos maniobrando en el final de *Els Merinals* tras un aguacero. Foto: P.Farrán

No habrá más cambios hasta el año 1984, cuando la línea prolonga su recorrido desde *Els Merinals* hasta *Can Rull* (c<sup>a</sup> de Terrassa a Barcelona) por un extremo (plano 3), mientras que por el extremo de *Torre-Romeu* se

consigue que el servicio se efectúe por las calles del barrio de La Serra tanto de ida como de vuelta además de realizar expediciones parciales al *Polígon Industrial de Can Roqueta*, sustituyendo así el servicio prestado hasta entonces por Sagalés.

En 1986 la línea 4 toma a su cargo el servicio al barrio de *Poblenou*, con expediciones parciales desde *Torre-Romeu*, normalmente coincidentes con la expedición al *Polígon de Can Roqueta*. Por el extremo de *Els Merinals* se prolonga por la c<sup>a</sup> de *Terrassa* al barrio próximo de *Cifuentes* (plano 4). De ésta forma el indicador de línea se transforma en 4 *La Serra-Cifuentes*.



Durante los años 60 muchos barrios carecían de accesos en condiciones. *Els Merinals* era uno de ellos. La línea 4 se abre paso en el barrizal provocado por una tormenta. Foto: P.Farrán

La línea permanecerá sin variaciones importantes hasta 1989 con un pequeño cambio en el barrio de *Cifuentes* al reordenarse los





Reproducción de tarjetas multiviaje utilizadas durante la época de TUS. En la fila inferior en el centro, una tarjeta multiviaje que permitía el transbordo entre líneas. Colección: Joaquín Canales

sentidos de circulación de las calles. A principios de enero de éste año se experimenta con expediciones directas al barrio del Poblenou desde la estación de Sabadell-Centre por la Gran Via (vuelta por la c/ Covadonga) y la c<sup>a</sup> de Molins a Caldes de Montbui, pero la nueva variante no tuvo éxito de pasaje y se abandonó en marzo del mismo año (plano 5).

El año 1997 tiene lugar el último cambio que dejará la línea tal como la conocemos en la actualidad: se prolonga de Cifuentes por la c<sup>a</sup> de Terrassa hasta el barrio de Castellarnau (plano 6). En un principio hay un número limitado de expediciones y los

vehículos llevan un distintivo que indica "Mancomunitat", pero la situación durará poco tiempo.



Un Volvo B10M de TUS se enfila la c/ de Les Valls dirección Els Merinals en 1993. Foto: Lluís Cuesta

### 3. Historia del transporte público en Sabadell (artículo extraído del Boletín Informativo de Transportes de Barcelona, nº 144, enero de 1979)

## EL TRANSPORTE EN SABADELL

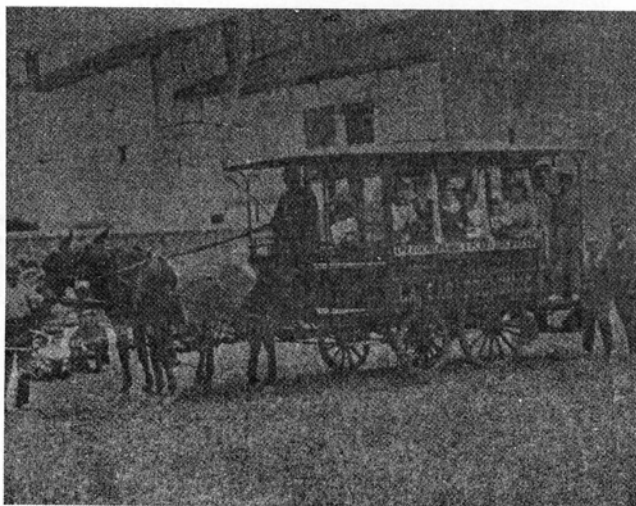
### LA SAGA DE LOS FLECA O DE CUANDO LOS CABALLOS TIRABAN DEL AUTOBUS

El transporte público de viajeros en Sabadell, se inició en el año 1904. Desde entonces, pasando por estos setenta y dos años que nos han conducido hasta este 1976 de nuestros días, el servicio ha conocido épocas diversas, en la que la implantación de los nuevos adelantos en todos los aspectos han contribuido a poder contar con unos medios de desplazamiento mucho más cómodos, de los que nuestros abuelos fueron los pioneros, con su esfuerzo, su trabajo y naturalmente su competencia, porque en esto, el querer ser el primero, el prosperar, el montar un negocio con posibilidades, en la lucha diaria por la vida y por el progreso. Las líneas de nuestra historia nos hablan con profusión. El paso del tiempo siempre agranda los recuerdos y los acontecimientos, en ocasiones incluso en proporción desmesurada. Sin duda alguna, si tuviéramos la oportunidad de retroceder a la imagen de nuestro Sabadell de hace solamente cincuenta años, nos llevaríamos todos una sincera decepción, porque en aquel tiempo los medios eran cortos, y la gente vivía con una sencillez y en muchos casos con una humildad, que difícilmente sería aceptada ahora. Por ello, todo lo que se hacía era logrado con mucho mérito, y ahora, años después, al recordarlo, es necesario también hacerse a la idea, para comprenderlo mejor, del auténtico "decorado"

sus circunstancias, y las necesidades que concurrían en el momento. Por aquel entonces la población contaría con veinticuatro mil almas. La vida de trabajo era ciertamente activa. La industria lanera, incrementaba día a día su importancia, y también en la metalurgia se notaban progresos. La reciente fundación del Banco de Sabadell, había significado una gran ayuda crediticia, para toda la industria en general. Con la entrada en el siglo actual, Sabadell conoció una serie de mejoras urbanas importantes.

#### PERET I QUIRZE

Fue en esta época —concretamente en 1904— cuando "Peret" Trescartos y Quirze Vila pusieron en marcha el servicio de tranvías, tirados por caballos, y con ello iniciaban la historia del transporte público ciudadano. Naturalmente el carruaje o tranvía, no iba sobre raíles de ninguna clase, sino normalmente sobre la calzada de la calle, tirado por los caballos, como cualquier carro tradicional, de los que en épocas tan recientes se han de-



*Uno de los primitivos coches de caballos de La Sabadellense*

dicado en nuestra población a toda clase de transportes.

Esta primera, llamémosle línea de transporte público, constaba de dos vehículos, o tranvías. Cada uno de ellos llevaba tres caballos. Su trayecto o recorrido era, entonces, desde el Apeadero del final de la Rambla, donde está el popular bar "Cal Pané", hasta el comienzo de la propia Rambla, o sea lo que es hoy el Euterpe, con la particularidad de que su funcionamiento se circunscribía a los días festivos.

Más tarde, la propiedad de los tranvías pasó a manos de Ramón Hors, y el trayecto seguía teniendo su origen en el Apeadero, se había ampliado ahora hasta la zona donde hoy aún existe el Cervantes, en la avenida del Ejército Español. Este servicio circulaba también solamente los días festivos.

#### DONDE LOS FLECA ENTRAN EN LA HISTORIA

Corría el año 1907, cuando Climent Dalmau compró un tranvía pequeño. Dalmau era un herrero muy conocido, que tenía su taller en la calle de Jesús, y que por aquel entonces tuvo la suerte de salir premiado en una rifa, en la que le correspondieron quince mil pesetas. Utilizó pues este dinero para la compra del vehículo, del que tiraban dos caballos.

Juan Puig, bien conocido en Sabadell como "en Fleca" —nombre de cuya motivación hablaremos más adelante al referirnos a sus actuales descendientes— era tratante de reconocida importancia en ganado, y particularmente en caballos y cerdos. Tanto es así, que en más de una oportunidad le había prestado algunos de estos animales a su amigo Climent Dalmau, para la buena marcha de su negocio. Parece ser que un buen día, hubo problemás con la mula que le había prestado, y que tenía como nombre "Carbonera". El animal no conocía amigos, y obsequiaba con una racha de coces a quien se le acercaba. Por eso Dalmau dijo que no la quería enganchar más al tranvía, ya que para ello debía exponerse a un accidente peligroso,



Autobús monotral número 61 de Autotransportes Martí. (Foto Jordi Ibáñez)

cada vez que lo intentaba o lo había logrado anteriormente.

Fleca tuvo una respuesta rápida: afirmó con mucha seguridad que él sí que la engancharía a un tranvía. Y como tenía un amigo en el Pueblo Nuevo de Barcelona, con el que llegó a un acuerdo, le compró uno de estos vehículos y seguidamente entró en competencia con Dalmau.

El nuevo competidor —Fleca— tenía ventaja a la hora de la rapidez en el servicio, ya que llevaba tres caballos en su vehículo. Los cambiaba con bastante frecuencia y además eran de los que corrían mucho. Por aquel entonces nuestra Rambla tenía dos direcciones bien definidas con su parte central, y en algunas ocasiones Climent Dalmau, si había salido antes, le cerraba el paso, haciéndole perder tiempo. Era entonces cuando Fleca espoleaba a sus caballos, y tomando la parte de bajada, e incurriendo en el pecado de la contradirección, le adelantaba con rapidez. Corría tanto que en ocasiones, más que un tranvía, daba la sensación de ver discurrir a una cuádriga romana.

Finalmente, Dalmau vendió su tranvía a Fleca, junto con dos caballos que tenía, llamados "Charlot" y "Brillant", y también poco después Ramón Hors, que se había quedado con el servicio inicial que montaran Trescurtos y Vila en 1904, vendió todo a Fleca, que de esta forma quedaba como único empre-

sario del servicio de transporte público en la población.

Normalmente en uno de estos tranvías cabían 16 personas con asiento. Pero en ocasiones, y en especial en los días de fútbol, llegaban a transportar de una sola vez entre las treinta y cinco y las cuarenta. El precio del trayecto era de 10 céntimos, más adelante pasó a los 15 céntimos. La recaudación del día oscilaba entre las 25 y las 30 pesetas, y en los días de fiesta se llegaba a las 35 y hasta a las 40.

En el año 1922 se inaugura la llegada del servicio de los Ferrocarriles de Cataluña, línea conocida por la de Sarriá. Fleca puso en servicio un tranvía que discurría desde la estación de la Carretera de Rubí, y llegaba hasta la Creu Alta, y otro hasta la Rambla. Pero como los trenes tenían su salida cada 30 minutos, se encontró con la dificultad de que este servicio no tenía tiempo de llegar hasta la Creu Alta y volver, dentro de este lapso de tiempo. Esta fue la causa real de que Fleca desistiera de conservar esta línea, que pasó a otro empresario, del que sólo conocemos que se apedillaba Llonch, que trabajaba con un autobús de ruedas macizas y que era ciertamente muy incómodo.

Llonch no estuvo mucho tiempo en esta competencia. Vendió su autobús a Miguel Martí, quien le instaló seguidamente neumáticos

de aire. Entonces Fleca puso en servicio un autobús que hacía lo mismo que su tranvía, del Apeadero a la Creu Alta, pero cuando el tren llegó hasta la misma Rambla, con la nueva línea y una nueva estación, todo fue distinto, y el servicio quedó establecido de la siguiente manera:

Martí iba de la Creu Alta a la Creu de Barberá.

Fleca con un autobús iba de la Cruz Alta al Apeadero, igual que los tranvías de caballos, y debido a realizar el mismo trayecto, se entró en muchas ocasiones en una competencia bastante cómica, que sería larga de contar, por sus numerosas anécdotas. Eran tiempos de necesidad, y todos querían trabajar más que los otros. Cuando llegaba un tren, se voceaba por parte de los propietarios o conductores de los vehículos que esperaban a los pasajeros, los servicios que prestaban. El que antes llenaba de viajeros, antes se marchaba y antes tenía oportunidad de realizar un segundo viaje. En una ocasión, mientras el tranvía de Fleca estaba cargando, le manipularon en el enganche de sus caballos. No tuvo la cosa mayores consecuencias, pero naturalmente cuando el conductor del vehículo atizó a los animales para el arranque, ambos marcharon solos y el tranvía se quedó quieto.

Finalmente, Miguel Martí compró a Fleca su autobús por 7.500 pesetas, con el trato de pagarle 375 pesetas cada mes, y más tarde por el precio de 11.500 pesetas pasó a ser propietario de los tres tranvías, de los caballos y sus garniciones, que hasta aquel entonces habían pertenecido a Fleca.

Esto ocurría en el año 1929. Concretamente la escritura de venta está realizada con fecha primero de mayo de este año, ante el notario Jesús Led, que tenía su despacho-notaría en la Plaza de Pi y Margall, número 13, lo que es hoy la Plaza de San Roque.

La venta está efectuada, en la escritura, por Juan Puig Viñals, que presenta "cédula personal de clase novena, número 23.380, expedida el 13-9-1928", y a favor de Felí Pous Burgués, que era empleado

del Ayuntamiento, que compraba por cuenta de Miguel Martí, aunque este último no constaba para nada en la documentación de esta operación. Desde el primer momento Fleca vio de dónde venía la oferta, aunque camuflada a nombre de Felí Pous, y supo que vendía a la competencia directamente, pero no tuvo inconveniente en dejar completamente el servicio. En la citada escritura constaba claramente, que no podía volver a montar ningún negocio similar al que vendía, ni participar o cooperar, ni aun su esposa e hijos "mientras ejerza potestad marital sobre ellos, ni por su cuenta ni por terceras personas".

Efectivamente en la escritura consta también el precio de la operación —11.500 pesetas— por 3 "ómnibus", 6 caballerías y 6 juegos de arneses. (A los tranvías de la época se les llamaba también ómnibus.)

#### EL FLECA QUE YO CONOCI

Ramón Puig Renom, "paterfamilia" actual de la dinastía conocida como los Fleca, nació en Sabadell, el día 5 de abril de 1908, en la calle de San Francisco, número 17, donde actualmente aún reside. Contrajo matrimonio con María Teresa Barber Carbonell y han tenido seis hijos: Juan, Rodolfo, Santiago, Fernando, María Rosa e Inmaculada. Estas dos últimas mellizas. Y con su anécdota correspondiente al llegar al mundo. Nacieron un 19 de enero, a las 3 de la madrugada, dentro del coche en que su padre trasladaba a su madre a la clínica del doctor Pareja. No transitaba un alma, y todo pasó como un simple susto, porque clínicamente no se presentaron dificultades. La alegría, finalmente, de que llegara descendencia femenina, después de cuatro varones, contribuyó a que la aventura se olvidara pronto, y quedara como un recuerdo de algo que no sucede a menudo, pero que puede suceder a cualquiera.

Ramón Puig Renom, confiesa que no fue un buen estudiante. Pasó por el colegio que aún exis-

te en la calle de Llobet, esquina con Las Paces, más tarde fue a los Escolapios, y finalmente lo llevaron a "Cat Tatché", con el señor Colillas.

Sus grandes aficiones han sido los coches y los caballos. Antes de los 18 años ya ayudaba a su padre en el negocio de los tranvías. Luego se ha dedicado a la venta de ganado porcino, que ha sido, llamémosle así, su "modus-vivendi" principal, negocio que ahora continúa uno de sus hijos. Hombre luchador por naturaleza, no ha regateado, ni regatea sus horas al trabajo, y durante muchos años de su vida ha sido el comienzo del alba la que ha marcado su inicio de actividades diarias.

En sus tarjetas se lee: Ramón Fleca-Puig Renom. Pero la verdad es que él no se llama Fleca. A su familia y a él se lo han apodado siempre, pero en realidad, oficialmente, no puede usar aún este nombre como tal. Aunque es posible que logre una vieja aspiración y le sea reconocido, en un tiempo, como apellido real. Oficialmente tiene unas gestiones muy avanzadas para llegar a ello. El motivo es sencillo: a él y a su familia se les conoce como a "los Fleca". Una carta sin dirección, dirigida a Fleca, llega sin problemas a sus manos. La misma carta a nombre de Ramón Puig se pierde. No todos sus vecinos saben en realidad que se llama Puig. Y sin duda muchos sabadellenses que le conocen personalmente, tampoco. El nombre de Fleca, pues, por este motivo, merece un nombre oficial a escala familiar.

En 1850 su bisabuelo contrajo matrimonio con la única hija de una familia conocida como Fleca. La palabra significaba "panadería", o venta de pan, o podía asociarse a una pieza o especialidad de pan. Ello nos hace pensar, por algunos relatos escuchados sobre el tema, que la familia Fleca, había tenido en tiempos una importante industria para elaborar precisamente pan. El bisabuelo Puig fue el yerno de "Can Fleca" y desde la época el apellido Puig y el de Fleca han permanecido unidos, pasando con todo su simbolismo, y con la profe-



sión de todo el cariño familiar de padres a hijos. Y aquí está la familia Fleca.

#### EL MUSEO DE LOS FLECA

En el domicilio de los Fleca, en una de sus alas, sorprendentemente bien cuidado, se encuentra el Museo Fleca, un auténtico regalo para la vista y un placer para el recuerdo y el comentario de una vida dedicada a una afición. Allí se conserva la maqueta de aquel tranvía que fue pionero en el transporte público local. Y muchas fotografías de la época, ordenadas y coleccionadas. Pura historia sabadellense. El motivo especial de este museo es debido al entusiasmo que siempre habían desplegado los Fleca en la Fiesta de San Antonio. En 1962 tuvieron un mal entendido con las autoridades locales, siendo alcalde de la ciudad Antonio Llonch. Con tal motivo, prometió Fleca que no saldría más a aquella fiesta y entonces, con muchas dificultades, y con la ayuda de toda la familia, procedió a subir al coche de caballos —un magnífico Breach— al piso. Ocupa la parte central de la sala, con fotografías de 1909 hasta nuestros días, trofeos, guarniciones, la imitación de un pesebre clásico, e incluso la cabeza disecada de un caballo del que guardan nostálgico recuerdo.

Y, como la afición es algo imparable, Fleca, entre un grupo de diez

amigos, en "Mas dels Genets", han formado un club privado donde tienen 18 caballos. Posee unos coches para enganche. Un remolque para hacer completo el transporte de coche y caballos. Y van a las fiestas de nuestras provincias, y muchas veces a esta tierra de admirables caballos que es Andalucía, y donde haya en España una fiesta dedicada al caballo. Fleca es fundador, además, del Club de Enganches y Equitación de Barcelona. Creo que otro sabadellense al menos, Peret de la Torre, es también socio y fundador.

Fleca acudió a numerosas manifestaciones, "passadas" y fiestas donde caballo y su enganche eran atracción. Una de estas fiestas fue el Carnaval, que la Sociedad Coral La Americana (que tenía su sede donde después radicó el Centro de Acción Católica de la Purísima, y actualmente está la Caja Provincial de Ahorros y un bloque de pisos) en el año 1926. Por aquel entonces hacía furor en Barcelona, la película que interpretaba Ramón Novarro y titulada "Ben-Hur". Se proyectaba en el Tivoli, y como propaganda esta empresa hacía pasear por las calles céntricas de la Ciudad Condal unas cuádrigas romanas. Esto le dio una idea a Fleca, y fue a solicitar le prestaran una de estas cuádrigas para la fiesta del Carnaval, pero no lo logró. Entonces, con parte de otro carruaje logró construir una cuádriga por su

cuenta, a la que le quería poner cuatro caballos, pero hubo de desistir, ya que alguna parte de la Rambla, especialmente por delante de "cal Morral", era más estrecha, y no pasaría. Puso sólo tres caballos, pero el éxito estaba logrado.

Los periódicos de la época hablaban del triunfo de Fleca, en esta fiesta de Carnaval de 1926. Las serpentinas y el confeti fueron lanzados por la Rambla, al paso del desfile festivalero, con gran profusión, y la admiración del día fue para "La Cesta", en la que montaban camareras y concineros, y sobre todo "Ben-Hur", en la que Ramón Puig-Fleca unía la espectacularidad a la juventud, y al conocimiento perfecto en el manejo de los animales. Fue realmente una jornada triunfal, y de recuerdo perdurable. Las fotografías que posee lo atestiguan. Una maqueta que guarda en su museo es la prueba final, del hito que constituyó para el joven Fleca su cuádriga "Ben-Hur".

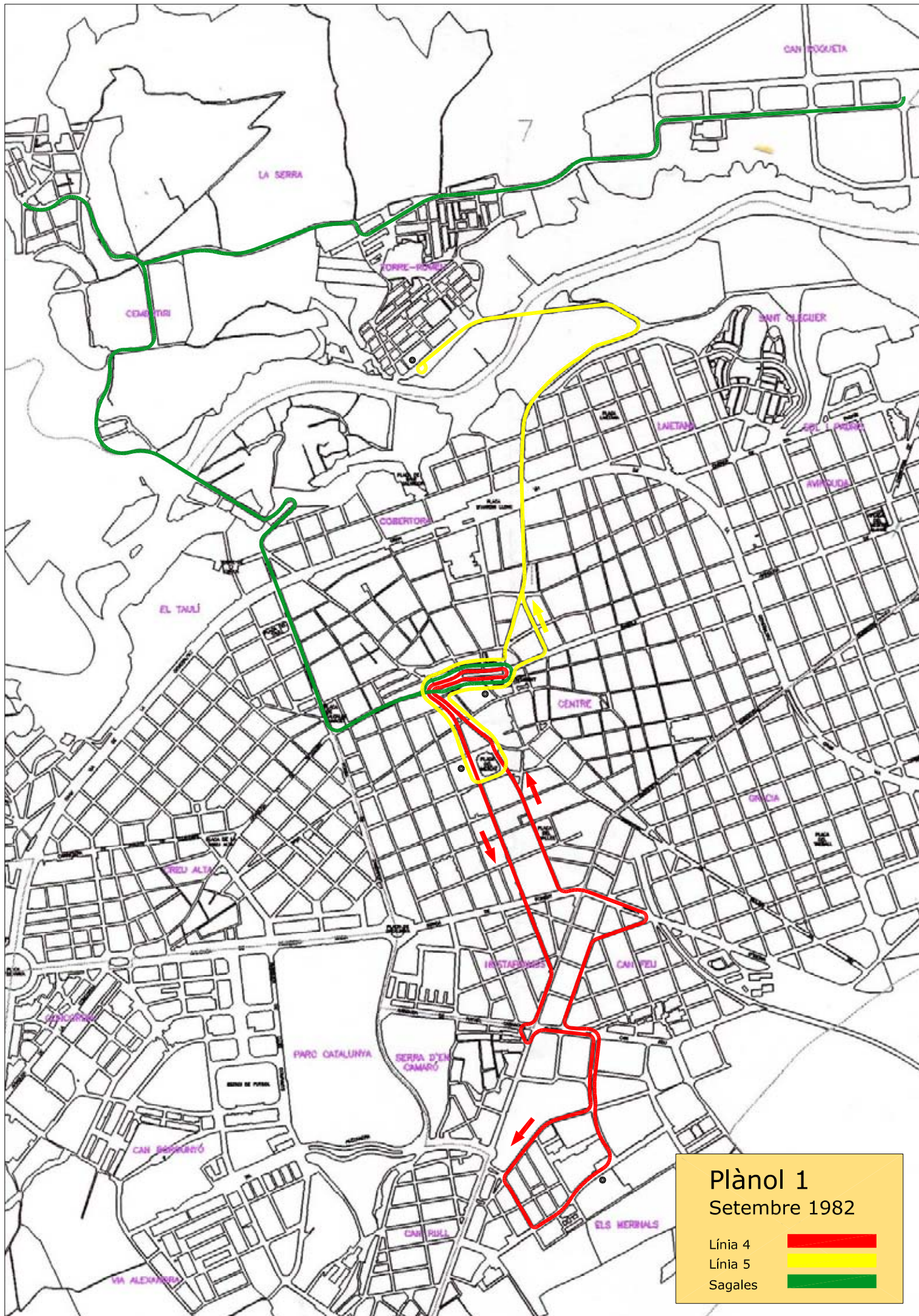
Ramón Puig-Fleca Renom, el de hoy, sigue siendo un hombre activo, de los que no paran. Conserva sus recuerdos, disfruta con ellos, pero no vive de ellos, sino de la realidad de cada día. Seis hijos van a continuar esta dinastía Fleca, que aquel bisabuelo "fundador" hace ya muchos años. En Sabadell, cuando se hable de aquellos primeros tranvías que con la entrada de siglo constituyeron el primer transporte de nuestros abuelos, se recordará que los Fleca tienen en la empresa el sello de su trabajo, de su sacrificio, indispensable en aquellos hombres de 1900 que lucharon para dar a la población, paso a paso, lo que el progreso podía ir ofreciendo, para una nueva forma de vida.

JOSE COSTAJUSSA OLIVER



El autobús número 49 de Martí. (Foto: Jordi Ibáñez)











**Plano 2**  
Septiembre de 1982 a 1984


Línea 4   
Sagalés 









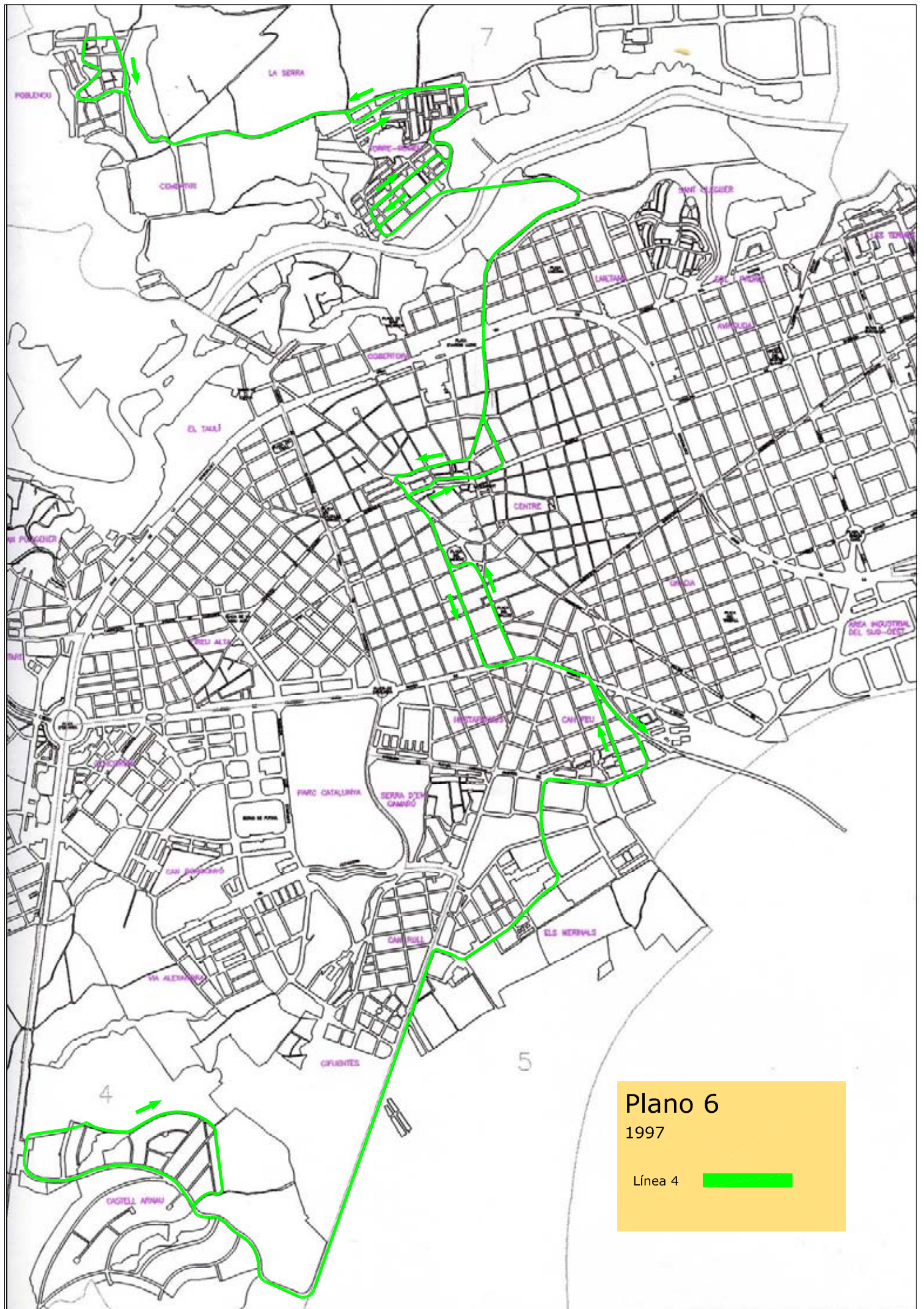
**Plano 4**  
1986 a 1989  
Línea 4 





Plano 5  
1989  
Línea 4  
Enero a Marzo de 1989





## Plano 6

1997

Línea 4

