



Gabinet de Premsa

Nota informativa

6 de setembre del 2024

Més de 300 professionals de TMB assisteixen a la preestrena exclusiva de la pel·lícula 'El 47'

Els treballadors de metro i autobús han vist en primícia el nou film de Mediapro, un homenatge a la classe obrera que s'inspira en uns fets reals protagonitzats l'any 1978 per un veí de Torre Baró que era conductor de bus

Avui divendres, 6 de setembre, ha tingut lloc la **preestrena exclusiva per al personal de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) de la pel·lícula *El 47*** a la seu de Mediapro, a l'avinguda Diagonal de Barcelona. Més de 300 empleats i empleades de TMB han assistit a les dues sessions organitzades per la productora del film (The Mediapro Studio). Els assistents a les projeccions i els ciutadans que han passat per aquesta zona han pogut veure **un autobús Pegaso 6035-A**, un vehicle històric d'ARCA (Associació per a la Recuperació i Conservació d'Autobusos), **del mateix model de bus que va segrestar el Manuel Vital l'any 1978**.

El 47 ha arribat avui mateix als cinemes. La pel·lícula està inspirada en la **història d'en Manuel Vital i el veïnat de Torre Baró**, dirigida per Marcel Barrena (*Mediterráneo, 100 metros*) i protagonitzada pel guanyador de tres premis Goya, Eduard Fernández; l'acompanyen en aquesta aventura sobre rodes altres rostres coneguts del panorama cinematogràfic català i espanyol, com Clara Segura, David Verdaguer i Carlos Cuevas.

La pel·lícula explica la història de Manuel Vital, veí de Torre Baró, president de l'associació de veïns i **conductor de bus de Transports de Barcelona (TB)**. El **7 de maig de l'any 1978**, fart de l'aïllament i l'oblit que patien els habitants del seu barri ubicat a la perifèria de Barcelona -sense transport públic per connectar amb la ciutat- va segrestar el bus de la línia 47 que conduïa i el va portar fins a Torre Baró. Un acte de rebel·lia que va demostrar ser un catalitzador per al canvi, una **lluïta veïnal**, de la classe treballadora que va ajudar a crear la Barcelona moderna de finals dels 70 i 80.

L'acció la va idear el mateix Vital i va comptar amb l'ajuda dels seus veïns i veïnes, que aquell 7 de maig van col·laborar de diferents maneres amb la iniciativa per aconseguir un mitjà de transport públic digne que els comunicés amb la ciutat. Abans, en Manuel havia provat d'utilitzar mètodes més ortodoxos per rebatre l'argument que les autoritats li repetien: era impossible que un bus pogués pujar pels estrets i empinats carrers de Torre Baró i arribés per l'únic accés que tenia la zona. La seva gesta va tenir èxit i va canviar la història dels seus veïns i veïnes i de tot un barri.

L'actor **Eduard Fernández** (*Los renglones torcidos de Dios, Mediterráneo, La hija de un ladrón*) encapçala el repartiment i dona vida al Manuel Vital, protagonista i ànima de la

1 / 3



Gabinet de Premsa

Nota informativa

història. L'acompanyen l'actiu Clara Segura (*Casa en flames, Creatura, Nit i Dia*), David Verdguer (*Saben aquell..., Estiu 1993, Els dies que vindran*), Salva Reina (*La isla mínima, Antes de la quema*) i Carlos Cuevas (*Smiley, Merlí*), entre d'altres. Al rodatge han participat com a figurants més d'un centenar de veïns i veïnes de la zona de Torre Baró, Roquetes i Ciutat Meridiana, alguns d'ells van formar part de la història en el seu moment.

El transport públic arriba a Torre Baró

Sis mesos després del *segrest* que explica la pel·lícula i de les pressions veïnals, el 17 de novembre de 1978, la línia 47 (que circulava de la plaça de Catalunya al districte de la Guineueta) es va prolongar fins a Canyelles. Després, més línies hi van arribar a la zona: el mes de febrer de 1979 es va crear la línia 31 (Hospital Clínic - Canyelles) i el bus nocturn NG (Paral·lel - Guineueta); el 23 de maig de 1980 es va estrenar la línia 77 (Pl. Virrei Amat - Torre Baró); i un any més tard arribava la línia 93 (Ciutat Meridiana - Torre Baró).

Actualment, hi arriben les línies 182 (Pl. Virrei Amat - Torre Baró), 183 (Barris Zona Nord), el bus a demanda de Torre Baró Nord i Sud i la línia 11 del metro.

La línia 47, una històrica línia de tramvies

Els inicis de la **línia 47** es remunten a la Barcelona dels tramvies i a la creació el 1948 de la línia 37 bis (Pl. Catalunya - Av. Borbó), que un any després situa el seu terminal a Plaça Urquinaona i que el 1950 canviaria el número 37 bis pel 47, per evitar confusions. El 1955 la ruta arriba fins a Virrei Amat, es modifica el terminal i se'l fa arribar fins a la Plaça de Catalunya. El 19 de març de 1968 es van eliminar els tramvies i el recorregut es feia amb autobusos. Després de diverses modificacions de recorregut, al maig de 1972 el trajecte de la línia es fixa des de Plaça Catalunya fins a la Guineueta.

El 1986 i gràcies a la iniciativa de l'Arxiu Històric de Roquetes - Nou Barris, l'indicador va substituir el nom de Guineueta per Canyelles, donat que ja hi arribava fins aquí des de feia anys. El 26 de novembre del 2018, amb l'arribada de l'última fase de la Nova Xarxa de Bus, va allargar el seu recorregut fins al passeig Marítim i així arriba a l'indicador actual: Pg. Marítim - Canyelles.

Pegaso 6035-A, el primer bus articulat que va circular a Barcelona

El **vehicle que conduïa l'any 1978 el Manuel Vital a la línia 47** (Pl. Catalunya - Guineueta) de Transports de Barcelona (TB) era un **Pegaso 6035-A amb calca 3249**, de color vermell. Aquest model de la casa Pegaso va ser el **primer autobús articulat que va circular per Barcelona** des de l'octubre de 1964. Tenia una longitud de 18 metres i quatre portes al lateral dret. Com que aquesta llargada era superior a l'autoritzada per llei, es va escurçar i, finalment, va quedar en 16,5 metres i tres portes. El 1974 es van començar a transformar i molts van passar una reforma profunda a partir del 1977. A partir del 1981 es van anar retirant del servei, procés que es va allargar fins al 1992.



Gabinet de Premsa

Nota informativa

Curiosament, aquesta transformació també va afectar el seu color exterior. Inicialment, tot el material era de color verd, batejat com a “verd porcioles”, com el que conserva la Fundació TMB, però la segona sèrie d’articulats (sèrie 3200), que va entrar en servei l’octubre de 1975, ja eren de color vermell. Els cotxes d’aquesta segona sèrie tenien un motor més potent (200 CV i no 185 CV) i canvi semiautomàtic, i també presentaven diferències en la carrosseria (llums) i en la disposició d’alguns seients. La sèrie 3200 es va entregar en dues fases: els 41 cotxes que van arribar primer eren verds de fàbrica (pintats posteriorment abans d’entrar en servei) i els 9 busos restants ja van ser entregats pintats de color vermell.

L’autobús que apareix a la pel·lícula és el model Pegaso 6025-A, propietat d’ARCA (Associació per a la Recuperació i Conservació d’Autobusos). La **Fundació TMB** també té un model **Pegaso 6035-A** conservat, del color verd original, amb **calca 3036**, que pertany a la primera sèrie d’aquest tipus de busos en servei a Transports de Barcelona, de l’any 1967. Concretament, l’autobús 3036 es va donar de baixa de TB l’any 1987 i es va cedir a la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB). Allà va circular amb el número de placa 17 fins al 2003. Posteriorment, va passar a ser propietat d’Autoclàssic de Gratallops, que el va mantenir sense circular. Uns anys després se’n va iniciar la restauració. El febrer del 2008 el va adquirir TMB, que el 2010 va encarregar pintar-lo amb els colors verds originals de l’època en què circulava per Barcelona.