

CINEMATÓGRAFO Y CIUDAD: INTEGRACIÓN DEL NUEVO ESPECTÁCULO EN EL ESPACIO URBANO DE LA SEVILLA DE FINALES DEL XIX Y PRINCIPIOS DEL XX. EL FACTOR TRANVÍA

MÓNICA BARRIENTOS-BUENO

Profesora del Departamento de Comunicación Audiovisual y Publicidad

Facultad de Comunicación.

Universidad de Sevilla.

Avda. Américo Vespucio s/n . Sevilla (España) CP 41092.

Email: mbarrientos@us.es

Resumen

Durante la primera década de exhibiciones en Sevilla, el cinematógrafo se introduce y asienta en distintos espacios urbanos de la ciudad, del mismo modo que tiene lugar en otras tantas capitales españolas. A través del análisis de estos espacios se propone estudiar la íntima relación que surge entre el novedoso espectáculo, las diferentes ubicaciones en las que se realizan sus exhibiciones, muchas de ellas ligadas con espacios ya destinados a diferentes formas de ocio preexistentes en la ciudad, y la primitiva red de tranvía que en aquellos momentos recorría la capital hispalense. Por ello se reseñan algunas características de la Sevilla finisecular y la red de tranvía de la época, aspecto este último que es cruzado con las ubicaciones de los cinematógrafos. Ello permite determinar las áreas preferentes de asentamiento en Sevilla, vinculadas a espacios de la actividad comercial, social y de esparcimiento; en las citadas zonas el cinematógrafo se presenta tanto en salones y cafés como teatros estacionales, fijos y móviles, estos últimos a modo de barracas itinerantes. En todos los casos, al margen de la categorización del local, nos encontramos con el interesante resultado de estar conectados íntimamente con la disposición de la red tranviaria, lo que abre interesantes vías de investigación sobre la historia local del cine de los orígenes y los medios de transporte urbano.

PALABRAS CLAVES

Cinematógrafo, Espacio Urbano, Sevilla, Tranvía, Ocio

Abstract

Over the first decade of film screenings in Seville (1896-1906), the cinematograph gets into and establishes in several urban spaces, likewise others Spanish cities. On the basis of the analysis of these screening spaces and places, the close between the new spectacle and the different locations where its screenings are made is going to be studied, many of them tied to spaces used by several pre-cinematograph entertainment formulas in Seville. Besides it is taken into consideration between these urban spaces and the connection with the early tramway net. There have been described some late nineteenth century Sevillian features and the tramway lines of this era; this latter point it is crossed with the places where cinematograph films were screened. That makes possible to set the Sevillian settlement preferential areas, which are linked to commercial, social and amusement activity; there the cinematograph is seen in public halls and cafés as well as theatres and fair stalls. Further the place or the type we could set, we find an interesting result: there is a connection between tramway lines and cinematographs, circumstance which opens new research lines for the History of early local cinema and urban means of transport.

KEY WORDS

Cinematograph, Urban Space, Seville, Tramway, Leisure

Introducción

Conocer los inicios del cinematógrafo debe abrirse a nuevas perspectivas y puntos de vista. Cada vez se hace más necesario reflexionar sobre el fenómeno y las condiciones en las que se produce, creando así una visión más integral y completa. En el ámbito de la historia local del cine se empiezan a trazar conexiones externas a través de empresarios itinerantes que visitaban distintas ciudades de un área más o menos amplia (Barrientos-Bueno, 2003 y Restegui, 2009), así como la influencia de la red comercial y la actividad portuaria en las rutas cinematográficas (Soto, 2010). Sin embargo también se pueden trazar vínculos de carácter interno, ya sea la identificación de los entornos preferentes de asentamiento, así como la consideración de otros factores extracinematográficos, como los medios de transporte, caso del tranvía en la Sevilla finisecular, cuya influencia no es descartable y puede abrir caminos reveladores.

Objetivos

El propósito principal de esta investigación es contextualizar bajo el aspecto urbano la introducción de las exhibiciones cinematográficas en Sevilla a lo largo de su primera década, desde su presentación en el Salón Suizo en septiembre de 1896. De esta manera se propone identificar las áreas preferentes de asentamiento de cualquiera de las modalidades que adopta el novedoso espectáculo, ya que convive con otras formas de entretenimiento precedentes y se inserta de forma natural en sus espacios.

Por otro lado, este objetivo principal se complementa con otro, al que no podríamos considerar secundario por su carácter novedoso: se propone enlazar los asentamientos y locales con actividad cinematográfica con el trazado del tranvía que recorría la ciudad, medio de transporte que precisamente en esta década vive una importante renovación en su paso de la tracción animal a la eléctrica. De esta manera se puede aventurar una primitiva conexión entre el cinematógrafo y los medios de transporte públicos, a través de la cual se apuntan interesantes aspectos relacionados con los perfiles de espectador de los primeros del cine, de los cuales no abundan los datos, lo que abre camino para futuras investigaciones.

Metodología

Desde el conocimiento de los primeros tiempos del cinematógrafo en Sevilla, al que se han dedicado numerosas investigaciones desde diferentes perspectivas (Barrientos-Bueno, 2006 es tomada como base por su carácter global e histórico del fenómeno), se han establecido sobre el plano de la ciudad las áreas en las que se ubican espacios y locales de diversa naturaleza dedicados exclusiva o parcialmente a la exhibición. Posteriormente se han recabado datos relativos al tranvía en esa etapa, con especial énfasis en lo relativo a la red que se extendía a lo largo de la ciudad. La misma aparece plasmada en numerosos planos de la época, como el de 1910, trazado por Antonio Poley y Poley, el cual se ha tomado como referencia por ser el más completo de la etapa sometida a estudio (1896-1906).



1. El contexto urbano del cinematógrafo de Sevilla

1.1. Breve aproximación a Sevilla en el paso del siglo XIX al XX

Aunque ostenta la cuarta posición entre las capitales de España y la primera entre las andaluzas hacia finales de siglo, Sevilla es una ciudad provinciana por la que transitan sus habitantes a lo largo de un puñado de calles adoquinadas, en muchas ocasiones con un deficiente empedrado, aunque dominan las de terriza. Las mismas se distribuyen en un perímetro urbano de dieciocho kilómetros lineales y un área de unos cinco kilómetros cuadrados en donde no hay rastro de grandes cambios urbanísticos, a diferencia de otras ciudades españolas que sí habían visto actuaciones de envergadura en lo arquitectónico y urbanístico en pos de su modernización, como Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia o San Sebastián. Sevilla mantiene un espíritu y ordenación heredada de los siglos XVIII y XIX, cuyo epicentro es un centro histórico amurallado, el mayor de Europa.

En el censo de 1897, Sevilla acoge a 146.205 habitantes (Braojos, Parias y Álvarez, 1990, p. 34), con una progresión ascendente aunque lenta ya que tan sólo tres años después son 148.315 (Salas, 1999, p. 145). Todos ellos están distribuidos entre el centro amurallado y siete núcleos de población que comprenden barrios como Macarena, Triana, el Baratillo, San Bernardo, la Calzada y San Roque, entre otros. Junto a ellos un abundante número de huertas rodeaban la ciudad. Todos ellos abastecían de clientela su vida comercial, con varios mercados de abastos, mercadillos y establecimientos de comestibles y bebidas. Las tabernas, cafés y cervecerías, algunos de cuyos locales albergaron exhibiciones cinematográficas, sobrepasan las doscientos cincuenta.

Aunque la modernidad no tenga impacto directo en la estructura urbana, sí llegan e implantan mejoras asociadas al progreso y la vida moderna como el teléfono (1880) y la electricidad (1894), por ejemplo, Sin duda uno de los aspectos más relevantes en la Sevilla de cambio de siglo es el transporte y las comunicaciones, apartado donde la segunda fase expansiva de los ferrocarriles españoles se plasma en la construcción de la estación de Córdoba (1901). En la ciudad, los sistemas de transporte de viajeros están en manos de los servicios de alquiler privado de carruajes tirados por caballo que tenían varias paradas fijas en diversos puntos de la ciudad, cuya carrera oscilaba entre 1 y 5 pesetas en Feria de Abril o en el caso de servicios muy especiales (Braojos, Parias y Álvarez, 1990, p. 68); a él se suman el tranvía gestionado por The Seville Trams Company Limited, al que le dedicamos un poco más de espacio en el epígrafe siguiente, y el servicio de ómnibus conformado por “*rippers* que se mantuvieron hasta la generalización de los tranvías eléctricos” (Salas, 2008, p. 29).

Aunque prima el sector primario en el apartado de actividad económica, Sevilla concentra un destacable apartado fabril frente a otras ciudades de su entorno, aunque ello no merma su deficiente desarrollo: Fábrica de Tabacos, La Cartuja dedicada a productos cerámicos, Cerillas Fosfóricas, Compañía Sevillana de Electricidad,



Fundición de San Antonio y la cervecera La Cruz del Campo. Punto y aparte es el caso de la industria militar, donde Sevilla ostenta capitalidad mundial (Vega, 1984), con la Pirotecnia Militar y la Fábrica de Artillería. El ámbito industrial no es entendible sin la colaboración del ferrocarril; por ejemplo, la sociedad Pickman y Compañía, propietaria de La Cartuja, construyó en 1893 y mantuvo una línea de ferrocarril de vía estrecha desde la sede de la fábrica de cerámica hasta la cercana estación de Triana.

1.2. El tranvía

Dentro del perímetro de la Sevilla de la época, junto al alquiler de carruajes el modo más extendido de transporte urbano de viajeros era el tranvía. Su implantación data del 5 de septiembre de 1887, con pruebas desde un mes antes como destacó la prensa (*El Tribuno* 10/8/1887, *El Porvenir* 20/8/1887 y *El Progreso* 3/9/1887); lo hizo bajo el formato de tracción animal o motor de sangre, el cual posteriormente da paso al eléctrico el 11 de septiembre 1899 (Cuenca, 1991, p. 230). La introducción del tranvía cambió en gran medida el modo de vida de los sevillanos al permitir el traslado de un importante número de personas, 18 ocupantes según el diseño original aunque los diarios locales han dejado testimonio de que muchos viajaban colgados de ellos excediendo la carga máxima, con los consecuentes descarrilamientos. Además podían viajar varias veces al día y a un precio asequible: entre 10 y 20 céntimos por cabeza, en función del recorrido realizado, al imponerse en 1899 el sistema eléctrico.

El tranvía de motor de sangre, tirado por mulas, constó en sus inicios con cinco líneas principales que partían de la actual Plaza de San Francisco, en aquellos momentos Plaza de la Constitución, tal como se muestra en la figura 1. Tenían por destino Macarena, Puerta Osario (por Puerta de Jerez), Puerta Osario (por San Pedro), La Calzada y Puerta Jerez (por Puerta de Triana). Cubrían así 9,88 km lineales con ciento diez caballerías y cuarenta y tres coches. Esta parada central convierte a la Plaza de la Constitución en el centro de las comunicaciones urbanas sevillanas. La frecuencia oscilaba entre los 15 minutos en horario valle (de 8 a 10 de la mañana y de 21 a 23 horas de la noche) y los 7 minutos en las punta (entre las 10 de la mañana y las 21 horas de la noche) (Salas, 2008, pp. 25-30).

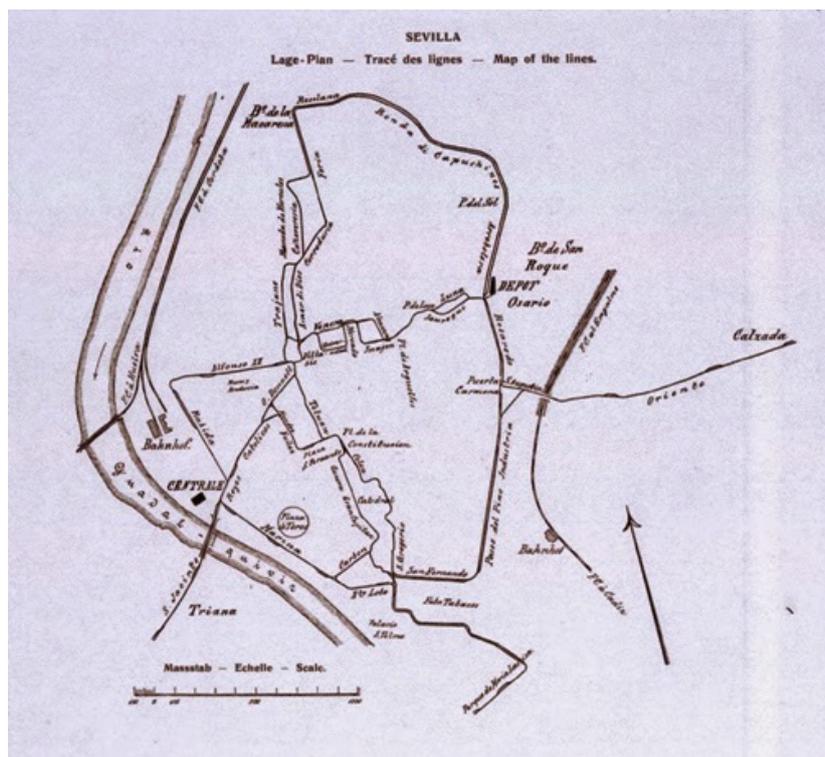


Figura 1 Líneas de tranvía en Sevilla, 1899. Museo Vasco del Ferrocarril

El aire de progreso y modernidad que supuso el tranvía emplazó a Sevilla entre las más importantes capitales europeas; esa posición se afianza cuando se implanta la tracción eléctrica, siendo Sevilla una de las primeras ciudades españolas con tranvía de esta naturaleza junto a Bilbao (1896), San Sebastián (1897), Madrid (1898) y Barcelona (1899). Reunía una infraestructura móvil muy completa de treinta y cinco coches y treinta remolques que recorrían las siete líneas que, en sus primeros momentos, alternó los sistemas de tracción ya que el Ayuntamiento no autorizó la eléctrica en varias calles céntricas y en el barrio de la Macarena. A ello se une que logró paso exclusivo por ciertas vías de la ciudad, lo que arrinconó al servicio público de carruajes.

Tomando como límite el periodo objeto de estudio, el número de viajeros osciló entre 3.592.000 en 1896 (De la Torre, 1897, p. 208) y 4.850.365 en 1906 (De la Torre, 1908, p. 259). La implantación de la tracción eléctrica extendió el número de líneas, algunas de las cuales aunaban claramente el servicio público con la accesibilidad a espacios como el camposanto (línea de Arrecife de Capuchinos al Cementerio de San Fernando, inaugurada en 1904), así como otras que conectaron Sevilla con poblaciones cercanas (por ejemplo, la que tenía destino a Camas contaba con una prolongación en el sentido contrario que la llevaba hasta Coria del Río, pasando por San Juan de Aznalfarache) y la propio nexo interno entre distintos barrios de la ciudad, como la línea de Triana que atravesaba el puente de Isabel II.

2. Panorama general del cinematógrafo de Sevilla. Década inicial

La transformación del tranvía de motor de sangre hacia el eléctrico, indicativo del arranque de una modernización de la capital hispalense, modificó las costumbres y usos de la sociedad sevillana finisecular, proceso al que el cinematógrafo no es ajeno. Hallar diversión y esparcimiento estaba al alcance de todos los sectores de la sociedad sevillana, claramente divididos por el ocio. Los más populares acudían a verbenas, veladas populares, romerías, fiestas de carnaval, cafés cantantes, ferias de Abril y San Miguel. Los estratos más pudientes contaban con carreras de caballos, certámenes y reuniones de tiro al pichón, monterías, veladas teatrales, conciertos y bailes. En este entorno aparecen las proyecciones de imágenes en movimiento de naturaleza fotográfica en su presentación en el Salón Suizo el 17 de septiembre de 1896 con un animatógrafo; es el punto de arranque de un recorrido del cinematógrafo hacia su consolidación como opción de ocio hacia 1905-1906, convertido en el espectáculo de moda y con exhibiciones simultáneas en varios espacios a lo largo de los 365 días del año.

Los techos que albergan el cinematógrafo algunas veces carecen materialmente del mismo, como las exhibiciones que tienen lugar al aire libre en veladas de verbenas en algunos barrios de la ciudad, así como las realizadas en plazas públicas como las de San Fernando y Nueva, en pleno centro urbano a uno y otro lado del edificio del Ayuntamiento. A ellas se suman los teatros de verano como el Portela y el Eslava, que preconizan la filosofía de los posteriores cines de verano, y sus versiones más clásicas, los teatros de invierno de larga tradición en la ciudad y que albergan habitualmente a lo más selecto de la sociedad sevillana, como el San Fernando y el Cervantes, aunque en ocasiones sean más conocidos por el corte popular y bullicioso de quiénes lo frecuentan, como el Duque. A este mapa de espacios sevillanos de proyección se suman los cafés, habituales centros de reunión y tertulia que a partir de la segunda mitad del XIX introducen breves espectáculos y representaciones, y desde finales de siglo también el cinematógrafo como tuvo lugar en el del Nuevo Mundo y el Novedades. Los salones, espacios con la misma filosofía que el teatro aunque en menor escala en cuanto a aforo y escenario, se inclinaron desde bien pronto por el cinematógrafo, como demuestra el que las exhibiciones pioneras tuvieron lugar en uno; así, al Suizo se suman el Cinematógrafo Lumière, el Rouge también conocido como París-Salón, el Azofaifo, Victoria y Gaumont. El panorama se completa con los pabellones itinerantes que se ubican en diferentes puntos de la ciudad, habitualmente ligados al ciclo ferial y festivo, próximos a sus espacios de celebración y que anteriormente habían traído fantasmagorías y proyecciones de linterna mágica, como el Cinematógrafo Celis, ubicado en el terreno ferial o los de Antonio de la Rosa, conocido empresario de la época, quien trajo a Sevilla el Gran Cromofotograf Mágico y el Teatro Mecánico.

En los diferentes espacios en los que tienen lugar exhibiciones, éstas habitualmente comparten función con conciertos, obras escénicas (dramas, comedias, sainetes, zarzuela y ópera, entre otras) y números de variedades (nigromancia, prestidigitación, circenses o payasos), las cuales se combinan con otras exclusivamente cinematográficas, desde las primeras que tuvieron lugar en la presentación del novedoso espectáculo en

el Suizo, en septiembre y octubre de 1896, a las que seguirán meses después las de la concesión del Cinematógrafo Lumière en Sierpes, entre enero y abril de 1897. A las sesiones exclusivas de cinematógrafo también se dedicarán las barracas itinerantes y algunos salones, entre otros espacios, especialmente a partir de 1903 tras el pionerismo del Salón Suizo y el Cinematógrafo Lumière.

Sociológicamente, el cinematógrafo engloba en un mismo espacio una amplia variedad de espectadores en cuanto a clase social, lo cual encuentra su reflejo en las diferentes estratificaciones ya establecidas por las tarifas de los coliseos teatrales, así como las entradas de preferencia y general asentadas en pabellones cinematográficos, salones y cafés. Los primeros, los barracones, se abren a un vasto espectro de público, de corte más modesto, popular y familiar por cuanto su actividad estacional y ubicación, próxima a los espacios feriales. Por su parte, los dos últimos, donde el cinematógrafo era concebido como un fin de fiesta del espectáculo principal, “resaltan por la peculiar caracterización del público cinematográfico que era el espectador habitual de este tipo de instalaciones: mayoritariamente masculino y burgués” (Barrientos-Bueno, 2006, p. 221). A ello se unen los salones que, como el Imperial en 1906 y anteriormente el Cinematógrafo Lumière en 1897, hacen llamamientos expresos al público femenino y familiar. Si tomamos como ejemplo el primero, el salón de Sierpes en 1906, sus responsables ofrecen sesiones matinales destinadas al público infantil que permiten la asistencia de damas, las cuales “encuentran donde pasar las veladas de invierno sin temor de verse sorprendidas con obras del corte de las que privan en los teatros, y hasta los niños pueden, sin temor alguno, presenciar el espectáculo que a más de proporcionarles amenidad, contribuye a su instrucción” (*El Porvenir* 27/11/1906). De esta manera el cinematógrafo en Sevilla fomenta lo que ningún espectáculo anterior: la concurrencia familiar, incluso en ausencia del cabeza de familia.

3. La conexión cinematógrafo-tranvía

Las referencias al tranvía en el material hemerográfico dedicado a las actividades cinematográficas no es realmente abundante, sin embargo sí suficientemente significativo para ligar el ocio y el novedoso entretenimiento a éste. Así, por ejemplo, a propósito del veraneo en Sevilla se puede leer en *El Liberal* en agosto de 1902: “el lugar más frecuentado por la gente del pueblo y más animado por las noches, es la Alameda de Hércules, donde han colocado desde hace dos años una infinidad de puestos de agua, de cafés, de neverías, de aperitivos muy lujosos, y algunos con música de guitarras, y al final un café cantante, como los de la Puerta de Triana y del Prado, [...] y los vecinos de aquellos barrios los llenan todas las noches, como llenan también el Cinematógrafo y el teatrillo del Prado, dejando el teatro de Eslava para la gente encopetada, que tampoco lo frecuenta mucho, pues hasta va encontrando preferible a la tertulia en la puerta del casino, su paseo en tranvía y su estación en los aguaduchos de la Ronda” (31/8/1902). En una época eminentemente festiva en el calendario de la ciudad como es la Feria de San Miguel, tampoco faltan las referencias en las crónicas a lo transitado del tranvía como de las barracas de entretenimiento, entre las que se encontraban los cinematógrafos: “El movimiento de carruajes no fue poco, y los tranvías no se vieron solitarios, como ocurrió el primer día de feria. Durante el medio día no ha faltado público por el paseo y ante las cinco o seis barracas

de rifas, flores, cinematógrafos, vistas, etc.," (*El Liberal* 30/9/1906).

Ello emplaza la situación estratégica de los cinematógrafos como un aspecto vital para la asistencia de público así como para su supervivencia como negocio. Las áreas de mayor concentración en Sevilla, entre 1896 y 1906, son principalmente dos tal como puede apreciarse en la figura 2: en primer lugar por cuanto a volumen de locales aglutinados se encuentra el centro urbano, dentro del casco histórico, corazón de la vida económica y comercial de la ciudad. Es especialmente relevante el eje Ayuntamiento-Sierpes-Rioja-Duque. En segundo término, extramuros aunque próximos al casco histórico, se encuentran la pasarela y sus aledaños, es decir, los espacios conocidos como Jardines del Cristina, Eslava y Prado de San Sebastián.

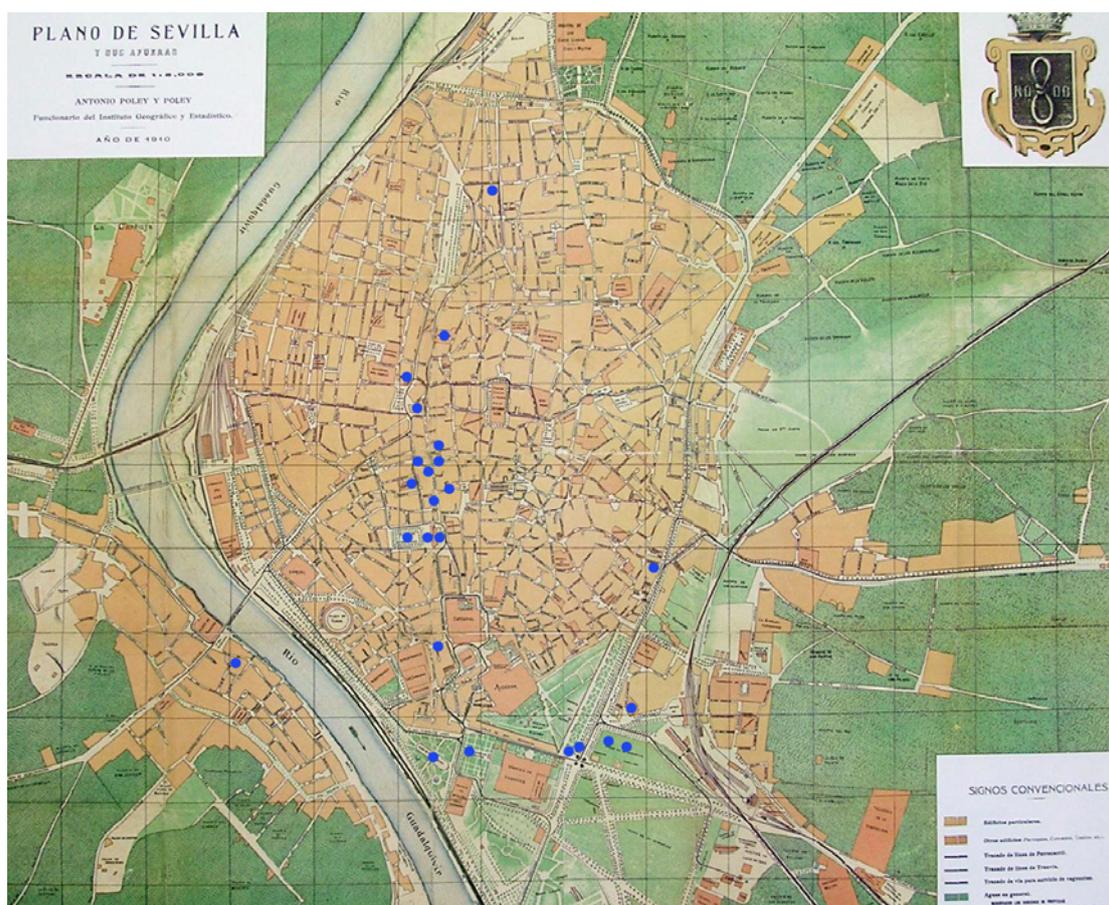


Figura 2 Cinematógrafos de Sevilla, 1896-1906. Elaboración propia sobre plano de Poley y Poley de 1910

Con carácter más periférico se encuentran locales que realizan sus actividades en barrios, como en Triana el Teatro Rodero, o las exhibiciones a propósito de veladas festivas como la de Todos los Santos en la calle Feria. El centro es una zona privilegiada, conectada con otras partes de la ciudad por medio de las siete líneas de tranvía que partían de la Plaza de San Francisco, tal como se muestra en la figura 3.

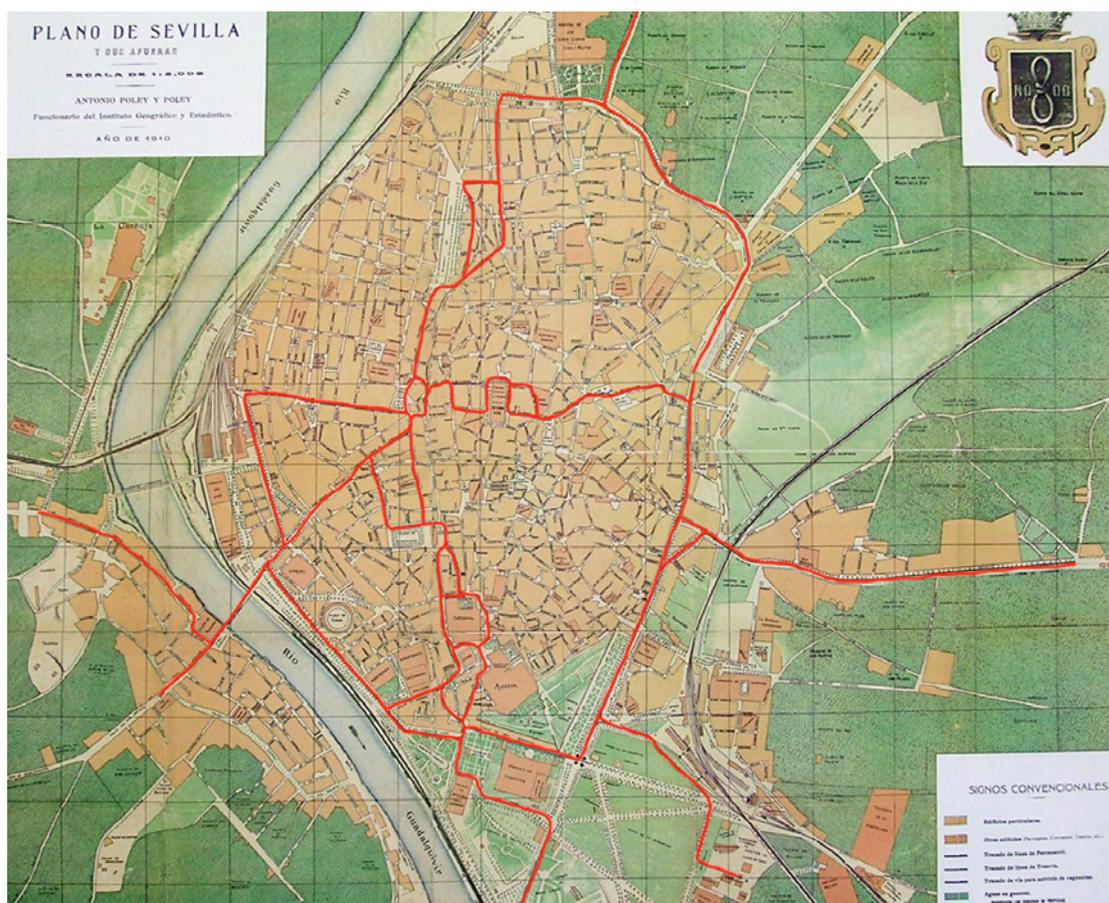


Figura 3 Red de tranvía de Sevilla. Elaboración propia por resalte sobre plano de Poley y Poley de 1910

Para muchos cinematógrafos, la posibilidad de acceder fácilmente a un local con el transporte público se convierte en un valor en sí mismo. Para el Salón Gaumont así es en su primera ubicación, en Industria 31 frente a las Cocheras Sevillanas y muy cerca de la línea que transcurría paralela a los Jardines de Murillo; posteriormente se trasladaría a Almirantazgo 7, en el Postigo del Aceite, en una ubicación más próxima al centro. La ventaja del tranvía es expuesta claramente en uno de los párrafos del anuncio de su próxima inauguración a pocos pasos de la Catedral: “Sitio fresco, precios módicos en las localidades, tranvía a la puerta y perfección en el aparato, no hay que dudar que el espectáculo será favorecido por el público” (*El Liberal* 19/7/1906).

Apuntado esto, tan sólo queda cruzar la red de tranvía con los emplazamientos en los que hubo exhibiciones cinematográficas en algún momento a lo largo de la primera década de proyecciones en Sevilla, de esta manera podremos conocer con más certeza y contemplar de una forma gráfica la conexión entre cinematógrafo y tranvía. El resultado se muestra en la figura 4:

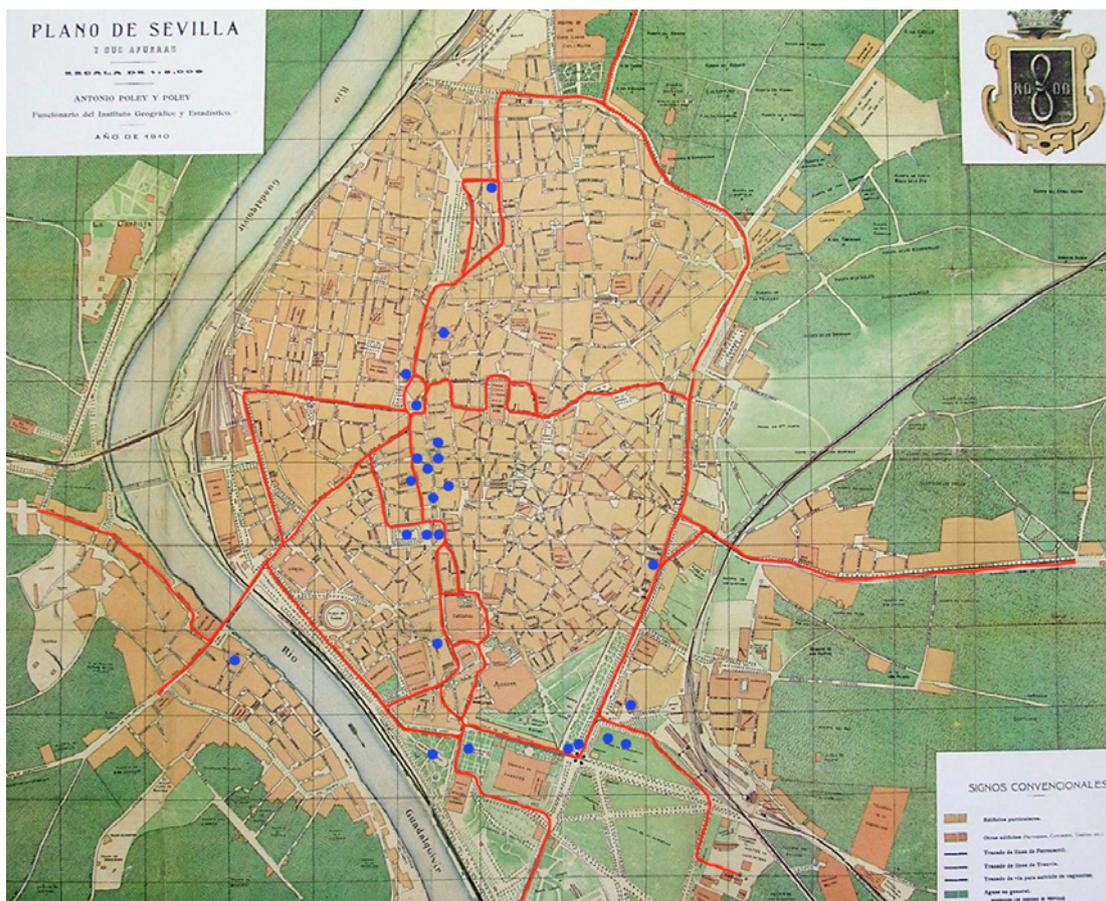


Figura 4 Red de Tranvía de Sevilla y ubicación de cinematógrafos. Elaboración propia sobre plano de Poley y Poley de 1910

La contemplación del resultado permite comentar algunas circunstancias; en primer lugar es incuestionable la concentración alrededor de la red de tranvía, con algunas áreas especialmente relevantes que ya estaban presentes sin conocer el cruce con el sistema de transportes, como es el eje conformado por Ayuntamiento-Sierpes-Duque-Amor de Dios, reforzado precisamente por la red tranviaria. Al respecto conviene considerar que la parada central se situaba en la Plaza de San Fernando, a pocos metros de la embocadura de Sierpes, frente a la fachada plateresca del edificio consistorial. De esta manera observamos cómo, alrededor de la línea que atraviesa la calle Tetuán se sitúan el Salón Suizo en Sierpes 27-29 (conocido durante esta etapa también bajo las nomenclaturas Teatro Palacio Edén, Café Teatro Suizo y Salón Imperial, entre otras), el Cinematógrafo Lumière en Sierpes 68, el Café del nuevo mundo en Sierpes 33, el Salón Azofaifo, en el 7 de la calle de la que toma nombre y por el que pasaron varios empresarios con sus cinematógrafos como Pedro Portela, Antonio de la Rosa y Vicente Lloréns, el Salón Victoria en Gallegos 19, el Teatro San Fernando en Tetuán, con el tranvía a la puerta, el Salón Rouge, también conocido como París-Salón, en Rioja 6, el Teatro Cervantes en Amor de Dios 25, el Café Novedades en Santa María de Gracia 7, antes del ensanche de la Campana, el Teatro del Duque en la plaza del Duque y, como cabecera las plazas públicas de las dos fachadas del Ayuntamiento (plazas Nueva y San Francisco), así como el propio consistorio, donde se dieron exhibiciones públicas y gratuitas. La otra gran área de concentración de cinematógrafos, aunque

más en cuanto a densidad, nos sitúa extramuros, en áreas urbanas dedicadas eminentemente al recreo y la celebración de las ferias locales, habituales de todo tipo de quioscos y casetas de dulces, refrescos y entretenimientos variados. En este ámbito que comprende desde el Prado de San Sebastián hasta los Jardines del Cristina, se ubican dos teatros: el Portela en el Prado, de corte popular por cuanto a su público habitual, y el Eslava en los jardines que llevan su nombre, de perfil más aristocrático. A ellos se suman los cinematógrafos que se ubican en el terreno feriado como el Cinematógrafo Celis y el Gran Cromofotograf Mágico, al final de la calle San Fernando, y otros como el Teatro Mecánico que estará igualmente en este último emplazamiento para trasladarse posteriormente a los Jardines del Cristina. Todos estos cinematógrafos y espacios, dispuestos en esta área y muy próximos al tranvía, tienen algo en común: una actividad efímera, ya sea por su categoría de coliseo estival como por su arquitectura de pabellón ambulante.

Un caso especial lo constituye el Salón Gaumont, anteriormente apuntado a propósito de los anuncios donde se hacía referencia al tranvía. En ninguno de sus emplazamientos se ubica dentro de estas dos áreas preeminentes de concentración sino en una posición de transición; por ejemplo, al ubicarse en Almirantazgo se encuentra justamente a medio camino entre ambos ejes.

En cuanto al coste económico para el espectador cinematográfico, conviene recordar que el billete de tranvía oscilaba entre 10 y 20 céntimos en 1899, a lo hay que sumar el importe de la entrada, que en la época estudiada se emplazó entre los 20 y 25 céntimos de media para la general y entre los 40 y 50 céntimos para la preferente. Ello sitúa la inversión media por individuo entre 40 y 90 céntimos entre ida y vuelta de tranvía y cinematógrafo. Por otro lado, el horario de circulación de los tranvías estaba perfectamente adecuado al de los espectáculos, incluidas las salidas incluso en el nocturno.

Conclusiones

La conexión estudiada entre cinematógrafo y tranvía permite apuntar interesantes conclusiones respecto no sólo al consumo del nuevo espectáculo y las facilidades dadas al público para su acceso, especialmente para los residentes en áreas periféricas de la Sevilla finisecular como en aquellos momentos eran los arrabales de La Calzada o San Bernardo, conectados con el centro a través de las líneas de tranvía que vertebraban la ciudad.

Es evidente, a través del trabajo realizado sobre el plano de Poley y Poley de 1910, la cercanía de los cinematógrafos y espacios que albergaron el novedoso espectáculo con la red de tranvía, muchos de ellos con paso en la puerta, además de algunas zonas en las que se acumulan los mismos dentro del periodo estudiado. Lo aquí expuesto no es más que un primer paso en la aproximación de la presentación y consolidación del cinematógrafo que tiene presente otros elementos extracinematográficos contextuales al fenómeno, pero no por ello desdeñables. Así se abren caminos para futuras investigaciones y un conocimiento más profundo y global de los primeros años del cinematógrafo en el entorno de las historias locales del cine donde aspectos

como el servicio de transportes contribuye a su definitiva implantación.

Referencias

- Barrientos-Bueno, M. (2003) *Antonio de la Rosa, empresario pionero del cinematógrafo en Sevilla (1902-1907)*. Sevilla: Padilla Libros.
- Barrientos-Bueno, M. (2006) *Inicios del Cine en Sevilla (1896-1906): De la presentación en la ciudad a las exhibiciones continuadas*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- Braojos, A., Parias, M. & Álvarez, L. (1990) *Historia de Sevilla en el siglo XX. Vol 1. (1868-1950)*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- Cuanca Toribio, J. M. (1991) *Historia de Sevilla: del Antiguo Régimen al Nuevo Régimen*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- De la Torre, E. (1897) *Anuario de Ferrocarriles Españoles*. Madrid: Carrión Hermanos Impresores. Recuperado de <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0012126273&search=&lang=es>
- De la Torre, E. (1908) *Anuario de Ferrocarriles Españoles*. Valencia: Imprenta Federico Domenech. Recuperado de <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0012130471&search=&lang=es>
- De la Vega Viguera, E. (1984) La Sevilla del siglo XIX, capital mundial de industrias militares. En J. Herrero Lovillo, R. Manzano Martos & E. de la Vega Viguera. *Tres estudios sobre Sevilla* (pp. 90-125). Sevilla: Real Academia Sevillana de Buenas Letras.
- Restegui Rebollero, C. (2009) “Marcos Restegui Vega, un empresario cinematográfico hecho a sí mismo”. En J. R. Sáiz Viadero (ed.) *La exhibición cinematográfica en España: De los barracones de feria a los palacios de cine* (pp. 229-234). Santander: Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria.
- Salas, N. (1999) *Anales del siglo XX. Vol. 1. 1900-1950*. Sevilla: Castillejo.
- Salas, N. (2008) *El tranvía. Crónica de costumbres de la ciudad de Sevilla (1887-1965)*. Córdoba: Almuzara.
- Soto Vázquez, B. (2010) “Extrañezas posibles a propósito de procedencias y caminos de algunas de las primeras imágenes animadas entre España y Portugal”. En J. I. Lahoz Rodrigo (ed.) *A propósito de Cuesta: Escritos sobre los comienzos del cine español* (pp. 85-93). Valencia: Ediciones de la Filmoteca.