



Universidad Central de Venezuela
Facultad de Humanidades y Educación
Escuela de Artes
Departamento de Artes Cinematográficas

El Autocine como fenómeno social durante el período 1959-1969

en el sector Metropolitano de Caracas, Venezuela

Estrella Gomes Molina

Tutora: Eliana Iannece

Caracas, Octubre de 2013

Resumen

El presente trabajo consiste en una investigación historiográfica dentro del marco de la historia social del cine, sustentada en el análisis de fuentes. En este estudio, el formato que se ha definido como testimonios/historias de vida (fuentes orales) ocupará un lugar privilegiado, no obstante, junto a la revisión de estas fuentes primarias, también se ha recurrido a fuentes documentales como prensa y planos arquitectónicos. De esta manera, el presente trabajo pretende profundizar en el estudio histórico del fenómeno social que representó el autocine durante el período 1959-1969 en el sector Metropolitano de Caracas, prestando especial atención a la reforma urbanística llevada a cabo en Caracas a partir de 1945, la cual tuvo una importante repercusión en el sistema social de la urbe.

Dedicatoria

A mis familiares y aquellos que considero parte de mi familia.

Agradecimientos

A las personas que desinteresadamente me brindaron parte de sus memorias.

A familiares y amigos que estuvieron de principio a fin en esta aventura.

A aquellas personas que desde diversos espacios me apoyaron.

Índice

Introducción	3
CAPÍTULO I.....	9
De la Idea al “Cine bajo las estrellas”	10
CAPÍTULO II	28
Caracas y la reforma urbanística	29
La llegada del autocine y la ciudad	40
CAPÍTULO III.....	49
Revisión de los testimonios.....	50
CAPÍTULO IV.....	81
Una lectura a la Cartelera Cinematográfica como aproximación al autocine como fenómeno social	82
1. Análisis particular de los autocines con base en la Cartelera Cinematográfica por Orden Alfabético.....	84
1.1. Autocine Los Chaguaramos	84
1.2. Cinecar	87
1.3. Cineauto del Este.....	90
1.4. Cinemóvil Tamanaco	93
1.5. Auto Teatro Paraíso.....	95
1.6. Cineauto Andrés Bello	98

1.7. Auto Teatro Valle Arriba	100
1.8. Autocine Los Ruices	102
1.9. Autocine Prados del Este.....	104
2. Análisis general de los autocine en base a la Cartelera Cinematográfica por Orden	
Alfabético.....	105
CAPÍTULO V	118
Entretejiendo voces, ciudad, reformas y una máquina de hacer sueños.....	119
Conclusiones	140
Fuentes Consultadas.....	146
Fuentes Primarias	146
Fuentes Secundarias	147
Anexos.....	151

Introducción

El objeto del presente trabajo de grado es profundizar sobre el estudio histórico del fenómeno social que representó el autocine en la ciudad de Caracas, específicamente en el sector metropolitano; estudio donde prestaremos especial atención a la reforma urbanística que se llevó a cabo a partir de la década de 1940, ya que tuvo una importante repercusión en el sistema social de la urbe, vinculándose directamente con nuestro objeto de estudio.

Para delimitar el periodo de estudio hemos tomado como punto de partida el año 1959, pues lo consideramos un año de relevancia dentro de la microhistoria del autocine. En esta fecha el autocine pasó oficialmente a formar parte del Sistema Metropolitano de Salas de Cine de Caracas y cumplió una década de haberse instaurado en la ciudad, además de ser éste el año durante el cual se abren las puertas del segundo autocine de Caracas. Este punto de giro en el universo del autocine dentro de la exhibición cinematográfica capitalina será fundamental para el estudio de estos locales como fenómeno social, ya que a partir de esta fecha será constante la inauguración de este tipo de establecimientos.

Como fecha límite del periodo hemos considerado el año 1969, ya que el desarrollo del proceso de consolidación de estos establecimientos se da particularmente dentro de estos 10 años. Lo cual es un factor determinante *per se*, más que la consolidación de la “edad de oro” del autocine venezolano, que alcanza su máxima expresión a partir de la década de los '70.

Este periodo (1959-1969) nos brindará la posibilidad de observar un crecimiento en el número de locales con esta modalidad de exhibición, hecho que no sucede en la década anterior pues como mencionamos, es en 1959 cuando se inaugura el segundo autocine en la

capital; al mismo tiempo, que nos permitirá apreciar la creciente aceptación del público hacia esta modalidad de exhibición cinematográfica.

El abordaje del autocine como objeto de estudio, ha sido hasta ahora poco asumido por los investigadores históricos en nuestro país. Muestra de esto es la escasa existencia de investigaciones a las que pudimos recurrir para desarrollar el presente trabajo, contando sólo con una investigación que precede a la presente titulada: *Estudio de un cine bajo las estrellas (Estudio preliminar del autocine en la zona metropolitana de Caracas entre 1949 hasta 1999)*”, realizada por Alejandra Fernández y Jean Medina (Fernández & Medina, 2006). En ésta los investigadores llevaron a cabo un extenso estudio que inicia con la apertura del primer autocine en el sector metropolitano de Caracas en 1949 y culmina en 1999, fecha de la última proyección realizada en el autocine de Los Chaguaramos (último de estos locales en funcionar, ubicado en el sector del mismo nombre). Este trabajo presenta a modo de inventario un panorama bastante amplio de los autocines durante esos años; de esa manera, se toman en cuenta aspectos como la fecha de la primera y última proyección de cada autocine, así como las características arquitectónicas de los establecimientos, los filmes y los costos de las entradas presentes en cada una de las fechas de inauguración, además de hacer referencia a la situación en la que se encontraban los espacios de algunos autocines para la época en la que se llevó a cabo la investigación.

Sin embargo, al ser un primer estudio hay aspectos que evidentemente no fueron desarrollados. Esto nos brinda la oportunidad de aproximarnos al mismo objeto de estudio desde una perspectiva diferente, enfocándonos en lo que significó el autocine como práctica

social, sin dejar a un lado lo novedoso que fue este particular establecimiento como alternativa de exhibición cinematográfica.

Ya que el presente trabajo consiste en una investigación historiográfica dentro del marco de la historia social del cine sustentada en el análisis de fuentes, es necesario mencionar que las fuentes orales ocupan un lugar fundamental, pues corresponden a las fuentes primarias de esta investigación. Por lo tanto, decidimos trabajar con un formato que hemos definido como *testimonio/historias de vida*, puesto que los registros que se han llevado a cabo buscan a través de la historia de vida de los individuos, recrear la Caracas de la época y brindar testimonio de un hecho específico como lo fue la existencia del autocine. Como consecuencia ha sido indispensable recurrir a principios metodológicos de la historia oral para el registro y evaluación de las fuentes. Junto a la revisión de estas fuentes primarias, también llevaremos a cabo el estudio de fuentes documentales como prensa (Cartelera Cinematográfica por Orden Alfabético y Anuncios), que nos permitirán sustentar y complementar la información brindada por los testimonios/historias de vida, igualmente tendremos planos arquitectónicos que nos ayudarán a contextualizar espacial y geográficamente el crecimiento de la ciudad y la distribución de la misma. Por la naturaleza del periodo a investigar, ya que en él se encuentra el desarrollo de una de las reformas urbanísticas más importante que sufre la ciudad y que repercute directamente en la manera en la cual la sociedad se relaciona con su entorno y crea nuevas costumbres, es necesario para los fines del trabajo el uso de algunas nociones teóricas que conciernen a la Sociología Urbana, para así poder dar la adecuada lectura a determinados procesos sociales en el contexto de tal reforma urbanística, que finalmente será decisiva para el crecimiento del autocine en la capital.

En la presente investigación hemos tomado en cuenta los principios que plantean Marrosu y Acosta en *Fundamentos para la investigación del cine venezolano* (Marrosu & Acosta, 1997). En primer lugar, atendiendo particularmente a la exploración y evaluación de los antecedentes; será fundamental la revisión del estudio realizado por Segrave sobre el autocine en la sociedad norteamericana en su libro *Drive-in theaters: a history from their inception in 1933* (Segrave, 2006). La mencionada investigación nos brindará una aproximación a lo que implicaba este sistema de exhibición como práctica social en el país donde tuvo su origen y nos ofrecerá pistas para entender cómo esta práctica se establece en nuestro país en un período de estrecha cercanía con Estado Unidos, como resultado de las políticas de comercio instauradas entre ambos países. Esta lectura será necesaria debido a que en la presente investigación se concebirá el fenómeno del autocine como una práctica social enmarcada dentro de un proceso de transculturización.

Tomaremos como idea fundamental la noción del espacio urbano como forma que, sumado a la percepción que el individuo tiene sobre éste, crea una unidad semántica capaz de crear sentidos e influir en la práctica social urbana cotidiana. Además, como hemos considerado esencial la reforma urbanística que comienza a gestarse con el Plan Rotival (1938) que se desarrollará en las décadas sucesivas con distintas modificaciones, será preciso hacer en el segundo capítulo la revisión del trabajo de ascenso del profesor González Casas titulado *Modernidad y la ciudad: Caracas 1935-1958* (González Casas, 1997) y la investigación realizada por el arquitecto Henry Vicente titulada *La arquitectura urbana de las corporaciones petroleras: Conformación de "Distritos petroleros" en Caracas durante las décadas de 1940 y 1950* (Vicente, 2003). Para podernos aproximar a estas investigaciones y conferirle una lectura dentro de un contexto social, precisaremos de la revisión de distintos

conceptos planteados por el sociólogo Manuel Castells (Castells, 1978) dentro del marco de la Sociología Urbana. De este modo, podremos crear las bases para examinar el antecedente directo de la presente investigación, que es la tesis de grado *Estudio de un cine bajo las estrellas (Estudio preliminar del autocine en la zona metropolitana de Caracas entre 1949 hasta 1999)*, (Fernández & Medina, 2006).

En el tercer capítulo de la investigación llevaremos a cabo la crítica y evaluación de los documentos obtenidos de las fuentes primarias, correspondientes a los testimonios/historias de vida orales. Es importante mencionar en este punto que, al trabajar con recursos de la historia oral, nos enfrentamos a distintos retos metodológicos, uno de ellos está vinculado a la fidelidad de las fuentes. Debido a esto es necesario aclarar que como investigadores, estamos conscientes de que al trabajar con historias de vida y testimonios orales, trabajamos con la memoria como materia prima. Debido a esto entenderemos por memoria:

“todo aquello que la persona recuerda” y por memoria oral la “verbalización de la memoria individual o colectiva en su forma primordial pero referida a una selección de recuerdos, de experiencias pasadas, para formular una narrativa histórica (...) dicha narrativa es construida y reconstruida según la perspectiva del presente” (Peppino, 1993, p.7).

Por ende, como plantea Dora Schwarzstein (Schwarzstein, 2012), al trabajar con la memoria trabajamos con el recuerdo como una construcción subjetiva, no con la historia misma. Para que esta construcción subjetiva que se ha obtenido al registrar los testimonios orales pueda ser llevada a cierta objetivación, utilizaremos los principios de distinción,

evaluación y comparación de fuentes. Este recurso se expone en la metodología desarrollada por Daniel Bertaux e Isabelle Wiame (citado por Fraser, 1993, p.82), donde se plantea hacer, en una primera instancia, un trabajo exploratorio en donde se registren distintos testimonios y se busquen en ellos determinadas constantes y temas; posteriormente se lleva a cabo un proceso analítico sobre esas constantes y temáticas; y finalmente, el investigador se encuentra con lo que Bertaux ha definido como *punto de saturación* que es la permanencia de las constantes previas, de esta manera se confirma que se ha llegado a un fenómeno que no es creado por la imaginación del investigador o es producto de la mitomanía del entrevistado.

El cuarto capítulo estará dedicado al estudio y análisis de la Cartelera Cinematográfica por orden alfabético, luego de haber organizado y sistematizado la información resultante de la investigación del material hemerográfico, tomando en cuenta distintas categorías como: películas, censura, horarios, tarifa, tecnología y notas. Este análisis partirá de la información concreta que brinden las tablas acerca de cada sala en particular, para luego poder establecer patrones generales que brinden pistas acerca del autocine como práctica social y que a su vez permitan complementar cierta información que han proporcionado los testimonios/historias de vida.

Y finalmente tenemos el quinto y último capítulo en el que efectivamente relacionaremos los resultados obtenidos de las fuentes primarias y de las fuentes secundarias, lo que permitirá ubicarlas finalmente en el contexto de la reforma urbanística de la ciudad y cómo ésta condiciona la práctica social. Por último a modo de conclusión se expondrán las discusiones finales acerca de los resultados obtenidos al aproximarnos a nuestro objeto de estudio.

CAPÍTULO I

De la Idea al “Cine bajo las estrellas”

Para entender la práctica social que suponía el autocine en Caracas, específicamente en el sector Metropolitano, es necesario llevar a cabo un recorrido a través del proceso de consolidación que vivió esta forma de exhibición cinematográfica en el país donde se concibió esta idea, los Estados Unidos.

Sobre este punto nos puede ayudar la investigadora Kerry Segrave, quien llevó a cabo un estudio cultural acerca del autocine en Norteamérica en su libro *Drive-in theaters* (Segrave, 2006). Según la autora, el autocine surge en Estados Unidos en 1933, concebido por Richard Hollingshead, Jr. Este visionario perteneció a una familia de empresarios y como tal, comenzó a formarse dentro de la empresa de su padre, la cual estaba encargada de manufacturar y comercializar productos para mantenimiento de automóviles. Una vez que Hollingshead había conseguido un alto cargo en la empresa de su padre, comenzó a trabajar para conseguir un negocio propio. Partiendo del negocio que conocía, el de los automóviles, y reflexionando acerca de las cosas en que la gente de su época gastaba el dinero, se encontró con cuatro elementos fundamentales de consumo que fueron: Comida, ropa, automóviles y cines, en este orden de prioridad (Stone, 1950). Con esta base llegó a la conclusión de que lo ideal sería crear una estación de servicios de lujo que tuviera distintas comodidades y que permitiera al cliente distraerse comiendo algún bocado o mirando alguna película, mientras su auto era atendido.

Sin embargo, como menciona Segrave, por causas desconocidas esta idea fue pronto desechada por el joven, pero mantuvo su interés en cuanto a la participación del cine.

Partiendo de esa idea, Hollingshead comenzó a pensar cuáles eran las razones que motivaban a las familias a dejar de ir al cine y encontró que en muchos casos, esto se debía a lo que significaba en la dinámica familiar asistir al cine: la familia tendría que vestirse adecuadamente luego de una larga jornada de trabajo, tendrían que disponer de alguien con quien dejar a los niños, luego necesitarían aparcar el auto, cuidando que no estuviese muy lejos y que no implicara un gran costo. Tomando como base todos estos aspectos, el nuevo aspirante para empresario dio con lo que podría ser la solución y comenzó a experimentar en su casa su nuevo invento, proyectando desde el techo de su carro con un proyector 1928 Kodak en una pantalla que tenía atada a unos árboles.

Luego de realizar distintos experimentos que involucraban no sólo la forma de proyección, sino también, la forma de escuchar el film, la dinámica estructural de cómo deberían organizarse los automóviles, los recursos necesario (como una pantalla de gran dimensión) y las posibilidades que tenía el nuevo invento ante aspectos ambientales hostiles; el 6 de agosto de 1932, el joven entusiasta hizo la aplicación para conseguir una patente para su invento. Segrave (2006) en su libro nos brinda la cita de lo que Hollingshead escribió para solicitarla:

“Mi invención consiste en un nuevo y útil cine al aire libre y se refiere particularmente a una nueva construcción de un cine al aire libre mediante el cual las facilidades de transporte para y en el cine están concebidas para constituir un elemento de asiento en el cine... donde la proyección como la película o afines, pueden verse y escucharse desde una serie de automóviles acomodados en relación al escenario o pantalla de tal manera que los carros sucesivos vayan uno detrás del otro para no obstruir la vista.” (p.1)

La petición para conseguir la patente le fue aprobada el 16 de mayo de 1933, es así como, tras recibir el número de patente, Hollingshead finalmente inaugura el jueves 6 de junio de ese mismo año el primer autocine en Admiral Wilson Boulevard, Cadem, New Jersey con el apoyo de su socio y primo Willie Warren Smith. Sin embargo, a medida que avanzaba el negocio comenzaron a surgir inconvenientes, como lo menciona la investigadora norteamericana. Las primeras funciones fueron un éxito debido a la curiosidad de los espectadores, no obstante, ciertos detalles de diseño comenzaron a ser evidentes. Algunos espectadores mencionaban un área de distorsión desde donde les era imposible ver con nitidez la película. También existían las limitaciones en cuanto a horarios, sólo podían permitirse dos funciones nocturnas a las 8:45 y 10:45 p.m debido a las condiciones de luminosidad necesarias para proyectar. De igual manera el costo de alquiler de las películas era elevado y cada vez fue más difícil mantener el negocio hasta que a mediados de la década de los '30 Hollingshead decidió vender su autocine.

El cierre del autocine no fue el final de Hollingshead en lo que respecta a su incipiente y desafiante negocio. Dos semanas después de conseguir la patente por su nueva creación, la cedió a la nueva compañía formada por él, su primo y otros socios minoritarios: Park-In Theatres, Inc. Esto involucró a Hollingshead en continuos litigios referentes a la patente. Estos llamativos episodios legales fueron el producto del interés creciente de muchos empresarios en invertir en esta nueva posibilidad de negocios; pues sus características más evidentes no escapaban a las mentes comerciales más cortas: un amplio espacio para colocar los carros y un buen lugar donde ubicar la pantalla, lo más dificultoso parecía ser la implementación de un sistema de audio para los carros. Es así como el autocine se vio como un negocio lucrativo debido a la poca inversión que se tenía que llevar a cabo para erigirlos en

comparación con otros locales. De esta manera cada vez se fueron construyendo más y más autocines.

En 1936, en Waymouth, Massachusetts en la temporada de primavera se comienza a construir un autocine propiedad de Drive-In Theatres Corp. conducida por Thomas Di Maura y James Guarino. Este local es inaugurado el 6 de mayo del mismo año, sin embargo, esta construcción no había solicitado una concesión de parte de Park-In por la patente que poseían sobre el autocine. Como consecuencia, Park-In tomó acciones legales contra la empresa de Waymouth acusándolos de infringir la patente. Con esto lograron obtener una orden de embargo que hacía percibir a Park-In lo que correspondió a las ganancias de las ventas de entradas del local de Waymouth correspondiente a los días del 3 y 4 de julio. Esto trajo como consecuencia que Drive-In Theatres estableciera una concesión que le cediera los derechos exclusivos del autocine específicamente en la zona de New England.

Otro aspecto revelador que nos ayuda a entender la naturaleza de la patente que poseía Park-In y los sucesivos conflictos legales en los cuales se encontraban involucrados a causa de esto, fue el caso de M. A. Rogers y Thomas Burgess en California que ilustra Segrave en su trabajo. Este autocine de Rogers y Burgess se construyó y comenzó a funcionar sin requerir a Park-In ningún tipo de permiso, por lo que dicha empresa los demandó por infringir la patente. Cuando la demanda llegó a la Corte del Distrito Sur de California, el juzgado desestimó el caso basándose en que la patente no era “patentable”, con esto el juez expresaba que el recinto concebido por Hollingshead no se encontraba dentro de la categoría de invención por la cual era emitida la figura legal de la patente. Esta sentencia fue apelada por Park-In y el Noveno Circuito de la Corte de Apelación el 14 de septiembre de 1942, en donde

se dictó que el “drive-in” -entendido como una facilidad para obtener servicios sin abandonar el automóvil- sí se encontraba dentro de la clasificación de “patentable”. Sin embargo, no se hizo mayor comentario acerca de la naturaleza particular de la patente de Richard. Lo que sí se llegó a mencionar fue que una patente individual en esa modalidad de “drive-in”, como la de Hollingshead, puede llegar a ser válida o no dependiendo del mérito propio. Como resultado de este litigio realmente no se llegó a dictaminar ninguna validez en cuanto a esta patente.

La investigación de Segrave nos dice que Park-In sólo tenía acuerdos con unos cuarenta y cinco autocines, de un aproximado de doscientos locales en funcionamiento. Esto nos da una idea de la atención que prestaron muchos de los operadores de este servicio a la patente. Otro de los litigios que fue determinante en esta lucha que se desarrolló mientras los cimientos del autocine iban consolidándose, fue el que se realizó en el Primer Circuito de la Corte de Apelación basado en los méritos específicos de la Patente de Hollingshead. Los jueces decidieron finalmente que el planteamiento llevado a cabo por Richard no tenía ningún tipo de inventiva, lo que prácticamente invalidó la patente. Aunque Park-In trató de llevar el caso a la Corte Suprema, ésta lo rechazó sin dar ninguna explicación. Finalmente Hollingshead dos meses después del rechazo de la Corte Suprema en 1957 expresó lo siguiente (Stone 1950, citado en Segrave, 2006):

“Debería haber un premio en la industria para las ideas que la constituyeron. Como los Oscars. Eso podría estimular la industria. Pero por mi parte, yo puedo asegurar que no concebiré ninguna otra idea para la industria cinematográfica. ¿Por qué debería pasar noches despierto para pensar en cualquier cosa? Para mí, el autocine se encuentra dentro de la categoría de las grandes contribuciones hacia la industria desde el sonido. En la actualidad,

desde que comencé el autocine hace quince años atrás, he recibido muy poco. Incluso desde este punto de vista, parece una lástima que una persona que ha creado y desarrollado una nueva idea y se haya apegado a lo que indica la ley para obtener una patente no pueda obtener una remuneración cuando su patente le ha dado a todo el mundo beneficios. Nosotros nunca crearemos un mejor país si destruimos la iniciativa, y la iniciativa depende de la remuneración.”(p.38)

De este modo vemos como el caso de la patente se va agotando. Pero, como hemos podido percibir, la lucha por la patente se debe a un crecimiento gradual del número de autocines que se va estableciendo en distintas ciudades y las grandes ganancias que estos locales percibían. No obstante, más allá de esta lucha de la patente, encontramos otros obstáculos que estos locales de exhibición tuvieron que superar gradualmente hasta consolidarse como la gran maquinaria de entretenimiento que llegaron a ser.

Como en un principio Hollingshead tuvo que poner a prueba su invento ante diversas adversidades ambientales, lo mismo ocurrió con sucesores que vieron en el autocine una fuente prometedora de ingresos. En Galveston, Texas, Josserand que ya había construido algunos autocines con una modificación propia que partía del esquema de Hollingshead, se aventuró con su socio Emenhiser a erigir un autocine “experimental” con una inversión menor al de los locales anteriores. Este nuevo recinto se ubicó en la playa y el diseño estaba pensado para que los autos estuvieran orientados hacia el mar. Las gradas se construyeron fuera de la arena, sin embargo, ésta representó un problema puesto que los autos a veces tenían que ser conducidos sobre ella y se quedaban atascados; además durante las funciones el viento levantaba la arena incomodando a los espectadores, debido a esto era necesario humedecer el lugar casi diariamente para hacer más sólido el suelo y no ocasionar molestias. El autocine

resultó ser un éxito durante los primeros días de julio de 1934, pero el 26 del mismo mes una tormenta lo destruyó y no se volvió a construir. Casos parecidos ocurrieron en 1938 en West Indies, New England cuando un huracán arrasó con varios autocines y dejó a otros en condiciones deplorables.

Aunque con algunos problemas, como lo menciona Segrave en su investigación, los autocines en Estados Unidos comenzaron a hacerse populares, sobre todo en la época de verano. A medida que iban ganando popularidad, buscaban nuevas formas de atraer al público. En Jackson Ville, Florida, el Atlantick Drive-In para promocionarse buscaban las listas diarias de los nacidos en los hospitales del condado y enviaban una carta destinada al recién nacido con un par de pases al local. En estas cartas buscaban explicar las ventajas del autocine para la familia y se podía leer algo como “películas en el confort de su carro y si comienza a llorar, no tendría que irse porque no molestará a nadie” (Segrave 2006, p. 24). Otros prestaban algunos servicios novedosos como vendedores de golosinas que se desplazaban entre los carros mostrando la mercancía en bicicletas y ofrecían a los consumidores pequeñas mesas que podían adaptar a la ventada de sus carros. También prestaban otros servicios como lavado de parabrisas y mantenimiento del auto con aceite, gasolina, agua y aire para los neumáticos. Los autocines se promovían como la nueva manera de entretenimiento para toda la familia.

Muchos de los primero autocines, aunque variaban en cuanto a la capacidad para los autos, mantenían ciertas similitudes en cuanto a su estructura, por ejemplo la pantalla se lograba con una ligera lona que formaba una suerte de lienzo blanco que iba pintado a su vez en un blanco que dejaba la superficie pareja. De rampa a rampa, para estacionar los carros,

habían unos doce metros aproximadamente y el proyector se ubicaba a una distancia de cincuenta y siete metros de la pantalla.

En cuanto al sonido, éste fue uno de los grandes problemas del autocine hasta 1941. En un principio era muy difícil que el sonido estuviera sincronizado con la imagen cuando se utilizaban los altoparlantes. Otro intento empleado para solventar los problemas del sonido fue el “sonido en tierra”, que consistía en altoparlantes individuales para cada carro ubicados en el suelo, pero estos no estaban sincronizados entre ellos y el sonido era muy precario. Además de esto, el sonido resultó un problema para los vecinos, que en muchos casos se veían afectados por los altos decibeles de los altoparlantes necesarios para las proyecciones, lo que obligó en distintas ocasiones a tomar acciones legales contra los dueños de los locales.

Finalizada la década de los treinta, el autocine se consolida ya como una nueva forma de entretenimiento. Ya para 1938 se estimaban unos cincuenta autocines en funcionamiento y este número prácticamente se duplicará para los primeros años de la década del cuarenta. Como ya habíamos adelantado, en 1941 se resuelve este problema. Para este año la RCA desarrolló un nuevo sistema de sonido que consistía en altoparlantes individuales para cada carro y que incluían un control que cada conductor podía operar desde su auto dependiendo de su gusto particular. El sonido que en algún momento fue la causa de la diezma de la construcción de locales, en la década de los ‘40 se soluciona y representa el impulso para el vertiginoso crecimiento en el número de esta forma de exhibición. Sin embargo, para este periodo los autocines enfrentan un nuevo y mayor reto: la influencia de los grandes estudios y sus distribuidoras, la presión de los dueños de las salas de cine convencionales y las comunidades.

Para comprender cómo los grandes estudios de cine representan un gran reto para el autocine, es necesario entender a grandes rasgos cómo funcionaba parte del sistema de distribución en ese entonces. Estos estudios cinematográficos, también conocidos como *Majors*, eran grandes empresas encargadas de producir películas. Pero, además de la producción, también se encargaban de la distribución y la exhibición de sus películas, lo cual convertía el negocio del cine en un monopolio manejado por unas pocas compañías. Al contar con un sistema tan cerrado y un control tan importante dentro del negocio cinematográfico, para estas empresas era sencillo imponer algunos aspectos al negociar con exhibidores independientes.

Entre algunos de esos aspectos que imponían las *majors*, se encontraba el precio de admisión que cobrarían las salas independientes por las películas que usarían provenientes de los grandes estudios. Otra de las imposiciones comunes de estas empresas era la venta de películas por *block booking* a salas independientes. Cuando estos pequeños negocios querían optar por una película de alto presupuesto que incluyera a actores del *star system* del momento, la distribuidora accedía y cedía la película sólo si junto a ese film le eran compradas una serie de películas por un tiempo determinado. Esto creaba las unidades de películas o *block booking*, que garantizaba la compra de películas menos atractivas y de menor presupuesto a las *majors*. Evidentemente este sistema de negociación era repudiado por los pequeños exhibidores, ya que se veían forzados a proyectar películas que de ninguna otra manera serían exhibidas bajo sus criterios. Por lo tanto, vemos que las *majors* siempre salían ganando de una forma u otra.

Sin embargo, los grandes estudios no podían actuar igual con los autocines, debido a que estos tenían un ritmo de trabajo diferente a una sala de cine. Muchos autocines cerraban durante meses, por razones climáticas, como por ejemplo, la época de invierno, y por lo general, era difícil establecer un período exacto de cierre en tales casos. Así que esto requería de otra negociación por parte de las *majors*.

Por otro lado, con la culminación de la II Guerra Mundial, el autocine comenzó a tomar más fuerza en los Estados Unidos. Como lo indica Segrave, ya para el primero de enero de 1946 había unos 102 autocines en este país. Pasados tres años, esa suma aumentó casi llegando a los mil locales, y para principios de los años '50 el número ascendía alrededor de los tres mil locales. Los autocines para ese momento tenían una audiencia importante. Parte de su público eran familias con hijos pequeños, incluso recién nacidos; personas con discapacidad a las que se les dificultaba el acceso a las salas convencionales y personas que padecían de obesidad a quienes les resultaba incómodo asistir a las salas de cine, e incluso, en algunos casos, les resultaba imposible el uso de las butacas. Un cinco por ciento de la población que asistía al autocine eran clientes que no podían asistir a una sala de cine convencional (Segrave, 2006).

Sumado a esto, encontramos que los autocines desde sus inicios van buscando, cada vez con mayor afán, nuevas alternativas de entretenimiento para sus clientes. Muchos de los dueños de estos locales comenzaron a ver la potencialidad del espacio que se creía inservible entre la pantalla y los carros. Algunos aprovecharon de construir parques para niños, otros optaron por erigir una suerte de grada que permitiera a los peatones asistir al autocine. Los más innovadores convirtieron este espacio inutilizado en una pista de baile y en ocasiones

contrataban a los Djs de las emisoras de radio del momento para amenizar la espera de los asistentes antes de que comenzara la proyección.

Para finales de la década de los '40, era evidente que el autocine como centro de atracción era mucho más atractivo para el público que las salas convencionales. A esto le tenemos que agregar que los costos eran sustancialmente menores para los grupos familiares. Para las salas convencionales el autocine era un competidor muy peligroso, no sólo era mucho más económica la construcción de un autocine, su mantenimiento era también más sencillo. Sumado a esto, mantener la programación era menos costoso, ya que pagaban mucho menos por las licencias que adquirirían para proyectar las películas, debido a que éstas no llegaban a ser películas de tercera circulación. Sin embargo, la primicia de las películas no parecía ser tan importante para los asistentes al autocine, debido a las otras atracciones que brindaba, por lo que esto no era un problema para estos locales, por lo menos en un principio.

Pero estos aspectos sí comenzaron a convertirse en un problema para las salas convencionales. Ahora éstas no sólo tenían como competencia otro local que ofrecía los mismos servicios que aquéllas: ver una película; además de esto, los nuevos locales ofrecían una gama de entretenimiento mucho mayor, debido a otras actividades que podían ofrecerle al público. Esto causó que las salas de cine alegaran encontrarse en desventaja con respecto al autocine. Este problema se agudizó cuando el autocine comenzó a preocuparse por exhibir películas con estándares más altos, aspecto que lograron a duras penas, comprendiendo que se trataba de un nuevo competidor entrando en un negocio monopolizado.

Ya tenemos una idea aproximada de cómo las exhibidoras independientes lidiaban con las *majors*. No obstante, también encontramos otros factores que no sólo influían en las salas

convencionales independientes, sino también en el incipiente negocio del autocine. Uno de estos factores era la negociación en cuanto a las películas de primera circulación, las que han acabado de salir al mercado. En su mayoría éstas eran proyectadas en los cines que poseían los grades estudios. Sólo en pocas ocasiones eran proyectadas en circuitos independientes y por lo general, cuando se hacía, era debido a que las *majors* no tenían una presencia importante de locales en determinadas regiones. Cuando estos locales independientes lograban obtener una proyección de una película de primera circulación, era considerado un local de lujo.

Para tener una noción de las categorías en las que eran clasificadas las películas según su distribución y exhibición, encontramos que las películas de primera circulación o *first run* eran aquellas exhibidas inmediatamente al ser estrenadas. Luego que una película culminaba su primer ciclo de exhibición había un tiempo muerto que comprendía alrededor de unos 30 días, luego de pasado ese periodo, la película era considerada una película de segunda circulación o *second run*. Posteriormente de que la película terminaba su ciclo como *second run*, volvía a haber un periodo de tiempo muerto que duraba de unos 10 a 20 días y es entonces cuando se consideraba una película de tercera circulación o *third run*. Estos periodos eran impuestos arbitrariamente por las *majors* y variaban por empresa, región o año.

Como mencionamos anteriormente, los autocines comenzaron a buscar proyectar películas mejor posicionadas en esta clasificación, lo que provocó que los dueños de las salas de cine tuviesen más temor a perder público, puesto que en la primicia de las películas residía lo novedoso de estos locales en comparación con el ya popular autocine. Aquéllos alegaban que esa medida en la exhibición podría traer muchos daños para las salas convencionales, y

que utilizar este recurso era innecesario para los autocines, ya que su principal atracción ya habían dejado de ser las películas proyectadas, sino la conveniencia que representaba para las familias, así como la novedad del formato de exhibición. De esta forma argumentaban los dueños de las salas, que esta medida no traería una mejora económica para los autocines, pero sí un daño irreversible para las salas de cine convencionales. A esta posición se sumó la postura de las *majors* que, como hemos visto, no veían en los autocines un negocio rentable por sus periodos de trabajo y decidieron tomar como obligación el cuidado de las salas de cine convencionales, negando así las peticiones de los autocines a optar por mejores productos, para promover una “competición justa”.

Las posibilidades del autocine de negociar con las *majors* fue casi imposible hasta que en 1948, estos grandes estudios perdieron la demanda por violar la ley anti-monopolio. Como lo menciona Segrave, no fue sino hasta 1949 que le fue cedido el derecho al primer autocine de proyectar una película primera circulación, éste fue el Skyway Drive-In de Brian, Texas, manejado por su dueño, Jack Far. De ahí en adelante, la mayoría de los autocines buscaron una mejora en su programación. Según un estudio realizado por Motion Picture Herald, el 88% de los autocines estaban a favor de competir por una mejor programación, mientras sólo un 12% se encontraba conforme con la programación que manejaban hasta el momento (citado por Segrave, 2006, P.20).

Un caso que fue decisivo para mejorar la situación de los autocines en relación con el material que proyectaban, y que la investigadora Segrave ilustra, fue el caso de David E. Milgram. Éste era dueño del autocine Boulevard Drive-In en Pennsylvania, inaugurado en 1949. Poco tiempo después de la inauguración del local, el dueño decidió escribirle a ocho de

las grandes distribuidoras (MGM, Paramount, RMKO, 20th Century-Fox, Universal Internacional, Columbia, United Artist y Warner Bros) con el fin de pedir entrar en competencia para poder optar por películas de primera circulación bajo los mismos términos en los cuales lo hacían las salas de cine convencionales. Seis de estas salas rechazaron la petición y sólo RMKO y Fox ofrecían negociar, pero su mejor oferta eran películas de segunda circulación. Milgram demandó a las ocho compañías alegando restricción del trato de la ley anti-monopolio. En la demanda no exigía que le fuera dado dinero, sino la oportunidad de acceder a las películas. En el proceso judicial varias de las empresas ofrecieron acceso a películas de segunda circulación, mientras otras rechazaron cualquier tipo de negociación. En su defensa, estas compañías plantearon que habían actuado de manera individual, sin conocer la respuesta de otras compañías ante la petición de Milgram. La corte no halló la defensa como válida y los declaró culpables de actuar en consenso y violar lo establecido en la ley anti-monopolio. Con este fallo a favor de Milgram, se obligó a las compañías a dar el mismo trato a Boulevard Drive-In que a cualquier sala convencional. Aunque las compañías apelaron en distintas oportunidades, el fallo siguió favoreciendo a Milgram.

El caso de Milgram, en teoría, estableció que los distribuidores legalmente tenían que mantener las mismas condiciones de negociación con los autocines que con las salas de cine convencional. Sin embargo, este litigio apenas consiguió más opciones para los autocines que las de *ultimate run* o *no run*. Aunque, Jacke Far, dueño del Skyway Drive-In de Brian-Texas, tuvo el derecho de proyectar una película de primera circulación, esto no propició la misma situación para sus pares.

Este continuo enfrentamiento con las distribuidoras y salas convencionales, no fue el único obstáculo que tuvo que superar el autocine hasta consolidarse en EEUU. Otra lucha que fue aún más lenta, más fuerte, pero menos agresiva, es la que estos locales mantuvieron con muchas de las comunidades en las que se encontraban. Como hemos mencionado, el audio fue un detalle importante por el cual muchas veces las comunidades tomaron medidas en contra de los autocines. Pero un problema aún mayor estaba relacionado con el local en sí.

Cada vez eran más frecuentes los choques a la salida de los autocines y los problemas de circulación que estos causaban minutos previos a la función, esto resultaba molesto no sólo para algunos vecinos, sino incluso para las municipalidades. Como consecuencia se crearon movimientos que pedían que los autocines fueran desplazados de las vías principales a vías alternas, para facilitar la circulación en los sectores y disminuir el peligro en las salidas de las funciones. Finalmente, como medida para solucionar de forma definitiva esta situación, en muchas regiones se establecieron zonas específicas donde los autocines podían operar y en algunos casos también se establecía que los locales debían estar a una determinada distancia de las zonas residenciales. Adicionalmente a esto, para dar más fuerzas a esta medida, las personas que querían construir un establecimiento de este tipo, debían obtener determinados permisos de la localidad que estaban vinculados a la ubicación de los locales, así como al diseño de estos.

Tomando en cuenta las disposiciones que se debían tomar para hacer un autocine, Wilfred P. Smith, dueño de una cadena de autocines, planteaba que lo mejor que podía hacer una persona interesada en construir un autocine, era convertirse en un vecino más de la comunidad. Conocer no sólo sus aspectos geográficos, sino sus habitantes, sus rutinas y así

poder desarrollar vínculos con la comunidad. Smith también aconsejaba que el personal que fuese contratado debía ser de la misma comunidad, para dotar de “familiaridad” al local, ya que de ello dependía el éxito o el fracaso del negocio.

Sin embargo, estos aspectos no fueron impedimento para los emprendedores que decidían aventurarse en el negocio del autocine. En la investigación de Segrave se expone que de 1946 a 1953, se abrieron 2976 autocines, y para este mismo período sólo 342 cerraron. El autocine comenzó a gozar de mucha popularidad, las actividades que ofrecía cada vez aumentaban más, ya no sólo encontramos pistas de bailes y parques para niños, sino hasta paseos en ponies, espectáculo de fuegos artificiales, concursos de belleza, shows de media noche, fiestas temáticas, áreas de picnic, por mencionar los más resaltantes. Estas actividades por lo general se brindaban no sólo para atraer al público, sino para asegurar su presencia en las largas jornadas de verano, en las cuales oscurecía más tarde. Además, más de uno de estos locales llegó a brindarle su espacio a la iglesia local para realizar sus actividades sin cobrarles ningún tipo de renta.

Los cambios cada vez fueron mayores para el autocine. A pesar de esto, con el tiempo las nuevas actividades incorporadas al autocine dejaron de ser suficientes para atraer a las personas. En este punto, hubo algunos empresarios de autocines, que basados en que la ama de casa tenía un peso muy importante a la hora de tomar decisiones en cuanto a cómo, cuándo y dónde invertir el dinero y el tiempo de la familia relacionado al ocio, tomaron la iniciativa de construir fachadas más atrayentes en sus locales. Esta medida obedece a una razón, cuando el ama de casa saliera a realizar los quehaceres cotidianos, al ver la fachada del autocine éste le resultara lo suficientemente atractivo para inclinarse a ir con la familia en su momento de

esparcimiento. Esta iniciativa propició una nueva forma de percibir el autocine como un local más estable y perdurable en el tiempo, en lugar de la original visión de un local provisional. Otro de los cambios que buscaron muchos de los autocines fue considerar la tarifa de entrada; muchos establecimientos pasaron de cobrar entrada por carro a cobrar entrada por persona, pero a los niños nunca se les cobró entrada, ya que no era conveniente para el negocio. Sin embargo, esta no fue una medida que fue tomada por la mayoría de los autocines, ya que una cantidad considerable de estos locales prefirió seguir con la tarifa tradicional de cobro por carro.

El tipo de jornada que ofrecían estos establecimientos y la concepción de una experiencia de entretenimiento integral, era lo que realmente le traía ganancias al autocine. Por ejemplo, rentarle parte del espacio a un pequeño parque mecánico para niños, así como el establecimiento de fuentes de soda, eran ideas muy lucrativas para el negocio. Cuenta Segrave que hubo un caso de un padre que ingresó a un autocine en su camioneta con un aproximado de unos 20 niños, aunque hubo una polémica debido a que los niños no pagaban la entrada y era una cantidad numerosa, eso quedó atrás cuando revisaron el consumo que había generado ese grupo; la cantidad de alimentos y bebidas que habían consumido, sobrepasaba con creces la ganancia que hubiesen podido obtener al cobrar la entrada de los pequeños.

No obstante, a medida que la década del '50 iba quedando atrás, el autocine comenzó a debilitarse como negocio. Si bien se había logrado reconocer que su existencia realmente no perjudicaba la existencia de las salas de cine convencionales, puesto que no constituían una competencia significativa en cuanto a la asistencia del público se refiere, indistintamente de la temporada de cierre del autocine; esto no fue suficiente para superar la inevitable merma en

estos novedosos locales. Según la investigadora Segrave, el autocine padeció de un mal peor: fue creciendo desmedidamente en tamaño y en cantidad más rápido de lo que incrementó el interés del público en asistir estos locales. Lo cual devino inevitablemente en un declive de estos locales, llegando al ocaso de su existencia.

CAPÍTULO II

Caracas y la reforma urbanística

Una vez conocidos algunos de los procesos que el autocine tuvo que superar desde su nacimiento en los Estados Unidos para convertirse en una de las opciones de entretenimiento preferidas y que, gracias a su éxito, logró repercutir en otros países, pasaremos ahora a entender cómo se establece este tipo de locales en Venezuela.

Para comprender la llegada del autocine a la ciudad de Caracas, es preciso exponer los diferentes procesos que se llevaron a cabo en el país a nivel político, económico y social. Es esencial conocer las modificaciones del espacio que sufrió la ciudad, debido a que esto necesariamente determina, más allá de la configuración geográfica-espacial de la urbe, la de la sociedad caraqueña. Para ello abordaremos la noción de ciudad a través del planteamiento teórico del sociólogo urbano Manuel Castells propuesto en su libro *La cuestión urbana* (1978):

“La ciudad es un lugar geográfico donde se instala la superestructura político-administrativa de una sociedad que ha llegado a un tal grado de desarrollo técnico y social (natural y cultural) que ha hecho posible la diferenciación del producto entre reproducción simple y ampliada de las fuerzas de trabajo, y por tanto, originado un sistema de repartición que supone la existencia de: 1) un sistema de clases sociales; 2) un sistema político que asegure a la vez el funcionamiento del conjunto social y la dominación de una clase; 3) un sistema institucional de inversión, en particular en lo referente a la cultura y a la técnica; 4) un sistema de intercambio con el exterior.” (p.19)

Esta definición de ciudad conjuga elementos políticos, sociales, económicos y culturales que van modelando el espacio geográfico e imaginario de la urbe. A partir de la comprensión de la interacción de estos elementos, podremos aproximarnos a la dinámica social que se daba en Caracas durante nuestro período de estudio.

La ciudad caraqueña del siglo XX se convierte en protagonista de una de las mayores reformas urbanísticas de su historia, como bien lo menciona el arquitecto Luis Polito en su libro *La Arquitectura en Venezuela* (2004). Esto ocurre durante el período presidencial de Eleazar López Contreras, específicamente en el año de 1938, mismo año en el que se presenta uno de los planes de reforma urbanística más ambiciosos de la ciudad de Caracas para su época: el Plan Monumental (llamado también Plan Rotival, debido al arquitecto que lo concibió, Maurice Rotival). Este plan buscaba dar solución a algunos de los problemas más álgidos de la ciudad, como lo era el precario sistema vial. Con la presentación y puesta en marcha de este plan, a partir de la primera mitad de los años 40, se desarrollará intensamente un profundo proceso de cambio que proseguirá varias décadas. Esta reforma trajo como consecuencia importantes modificaciones en el rostro de la ciudad, e influyó notoriamente en la forma en que el caraqueño se relacionaba con su entorno.

Este plan muestra una evidente herencia norteamericana, como así lo menciona el arquitecto Lorenzo González (1997) sobre este proyecto, debido a que Maurice Rotival había estado involucrado en otros proyectos llevados a cabo en EEUU, como El Rockefeller Center, el Central Park y el Tennessee Valley. Estos proyectos buscaban dar solución a las nuevas demandas que se iban generando a medida que las ciudades crecían. En el Caso de El Rockefeller Center, se buscaba revitalizar económicamente el distrito de Manhattan con la

construcción de un complejo de edificios con diferentes usos: oficinas, centros comerciales y centros de ocio. Por otro lado el proyecto del Tennesy Valley, tras la depresión económica de los '30, busca desarrollar una serie de obras públicas dentro de las que se encuentran centrales hidroeléctricas, embalses, puentes, autopistas, túneles, edificios y servicios públicos. En el caso del Central Park, debido al cambio no sólo espacial, sino social suscitado en la ciudad de New York, se busca rescatar el descuidado parque de la ciudad, intentando integrar a la sociedad nuevamente a sus espacios naturales de recreación y teniendo presente la notable importancia que cobra el automóvil en las prácticas cotidianas. Como podemos apreciar, todos estos proyectos concentraron en sus muros la idea de modernidad, idea necesaria para una sociedad y un entorno que daba pasos acordes al ritmo de las nuevas aspiraciones de lo “moderno” que poco a poco se iba erigiendo.

Es así como en el proyecto urbano concebido en nuestro país, podemos apreciar características del urbanismo norteamericano; por ejemplo, la concentración de actividades que traería como consecuencia un sistema más centralizado con el fin de agilizar las comunicaciones entre la capital y el resto de la nación; la intervención urbanística en el centro de la urbe, específicamente al casco tradicional, para dar pie a un eje monumental; la ejecución de un nuevo sistema vial y de transporte para dar solución a la congestión producida por el número cada vez mayor de vehículos y las angostas calles tradicionales, lo cual trajo como consecuencia la demolición de una parte sustancial de la ciudad vieja -víctima de este proceso fue el Teatro Pimentel, llamado para la época Coliseo, el cual estaba ubicado de la esquina de Peinero a Pájaro, éste tuvo que ser derrumbado y desapareció junto con las Esquinas de Tejar y La Hoyada para dar espacio a la Av. Bolívar (Sidorkovs, 1994)-; por último, se buscaba la modernización de la ciudad con una apariencia arquitectónica más

contemporánea para la época. Todas estas características, además, fueron objetivos perseguidos en la concepción del Plan Monumental. El autor Lorenzo González Casas expresa que como resultado de este plan:

“La estructura interna de la ciudad experimentó profundas transformaciones: el territorio fue conectado mediante autopistas, se formó el centro de la ciudad, muchas áreas residenciales se segregaron cada vez más de otras áreas residenciales y lugares de trabajo (...) y nació un conjunto de áreas especializadas a lo largo de las nuevas vías y sistemas de transporte urbano, al tiempo que el nuevo patrón de usos del suelo reflejaba la intensa diferenciación y especialización de la estructura social” (González Casas, 1997).

El Plan Monumental planteado en 1938 bajo el mandato de López Contreras, no comienza a ejecutarse sino hasta 1942, durante el período presidencial de Isaías Medina Angarita; año en el que se inició un período donde se pudo apreciar un importante cambio en cuanto a políticas económicas del país con respecto a lo que fue y sigue siendo su primer recurso de explotación económica: el petróleo. Fue el 25 de julio de 1942, cuando el presidente junto al gobernador de Caracas, Diego Nucete Sardi, dan el primer piquetazo que inició la remodelación del conjunto urbano El Silencio, ideado por el arquitecto Carlos Raúl Villanueva (Graterol, 2010). Pero no es realmente sino hasta enero de 1943, cuando comienzan las obras de construcción. El historiador Norbith Graterol (2010) menciona que para que el proyecto fuera ejecutado, fue necesaria la compra de 1972 viviendas que existían en la zona por un costo de 8.103.272 bolívares. Estos datos y números ilustran concretamente lo monumental de este Plan, originado para dar el salto a la modernidad, reclamado por la capital de un país petrolero como desde ese entonces se asumió Venezuela.

Con el inicio de la construcción de El Silencio, el crecimiento y cambio de la ciudad comienza a suceder vertiginosamente; en este ambiente avasallante el automóvil había logrado convertirse en el gran consentido de los proyectos urbanos. Así queda demostrado una vez más en el Plan Monumental, en el cual uno de los aspectos más relevantes era el planteamiento de una nueva distribución vial, como consecuencia del ascendente crecimiento de autos que circulaban por la ciudad. De este modo surge un significativo número de nuevas vías a partir de esta reforma (especialmente durante el mandato de Pérez Jiménez) que comienza en 1945 con la construcción de La Av. Bolívar y con la posterior construcción de la Av. Andrés Bello, Av. México, Av. Nueva Granada, Av. Sucre, Av. Fuerzas Armadas, Av. San Martín, Av. Victoria, Av. Urdaneta, Av. Páez y la Av. Paseo los Ilustres; las autopistas del Este, Caracas-La Guaira y la Valle-Coche y obras que combinan espacio para el paseo de peatones con vías automovilísticas tales como el Paseo Los Próceres (Anónimo, 2012).

El año 1943, no sólo trajo lo que sería el comienzo de un cambio radical en la estructura de la ciudad con la construcción de El Silencio, también dio inicio a grandes reformas a nivel político, social y económico. Es en ese año que el presidente Medina Angarita promulga la nueva Ley de Hidrocarburos que incrementa el beneficio que obtiene la nación de las regalías del petróleo y asfalto, la cual tendrá una repercusión sin precedentes dentro del panorama económico y social del país. De igual manera esta ley establece que las concesiones otorgadas a otros países pasarán a ser de la nación finalizados los 40 años. Sumado a esto, se dicta que estas concesiones sean clasificadas por tipo y finalmente, como condición para otorgar nuevas concesiones, las empresas interesadas debían refinar en territorio nacional al menos un 10% del petróleo extraído.

Esta disposición final influyó directamente en el desarrollo del sistema urbano, no sólo de las regiones donde se instalaron las nuevas refinerías, sino en la capital del país, donde muchas de las compañías petroleras finalmente establecieron sus sucursales, dando fin al carácter -si se quiere nómada- que en muchos casos existía y creando lo que comprenderemos como sectores petroleros en la ciudad. Esta medida hizo cada vez más evidente la presencia de los Estados Unidos en el país, particularmente en la ciudad capitalina, la cual fue convirtiéndose gradualmente en un eje fundamental de nuestra economía. Como lo plantea Henry Vicente, las empresas anglosajonas comenzaron a establecer sus sectores petroleros dentro de la ciudad y crean su primer gran sector en La Candelaria. Este sector fue extendiéndose gradualmente a lo que luego fue la urbanización San Bernardino (Vicente, 2003).

Con el incremento de la entrada económica al país, la demanda en cuanto a infraestructura se hizo cada vez mayor, esto devino en el incremento de la velocidad con la que ocurriría el proceso de reurbanización de la ciudad que se vería reflejado en la cantidad de obras nuevas en la urbe. Como producto de esto, también encontramos la creación de la Ciudad Universitaria, un proyecto sumamente ambicioso cuyo decreto de construcción fue dictado en 1943 por el presidente Medina Angarita, quien puso a cargo del proyecto al arquitecto Carlos Raúl Villa nueva. La construcción de esta obra trajo como consecuencia la expansión de la zona sur de El Guaire, que hasta ese momento había sido poco considerada por sus características geográficas y complicaciones de transporte. También podemos encontrar el crecimiento de la ciudad hacia al este, que comienza con la construcción de urbanizaciones, casi de manera satelital en relación al núcleo de la ciudad.

Cuando planteamos la incipiente influencia de los Estados Unidos en el devenir del desarrollo de nuestro país debido a determinadas políticas instauradas por los gobiernos, es necesario entender un término que define nuestra situación, éste es planteado por la sociología urbana y suele aplicarse al estudio de regiones que poseen ciertos rasgos de subdesarrollo, o que están insertos dentro de sistemas marcados por relaciones de dominación y dependencia en cuanto a su desarrollo. Este término es el de *urbanización dependiente*, con referencia a este término Castells plantea (1976):

“Una sociedad es dependiente cuando la configuración de su estructura social, en el nivel económico, político e ideológico, refleja relaciones asimétricas con respecto a otra formación social que se encuentra en relación a la primera en situación de poder. Por situación de poder entendemos que la estructuración de las relaciones de clase en la sociedad dependiente refleje la forma de supremacía social adoptada por la clase en el poder en la sociedad dominante.” (p.55)

Este término corresponde a la situación en la cual se encontraría inserta Venezuela a partir de 1943, con la promulgación de la nueva Ley de Hidrocarburos. Podríamos mencionar a manera de ejemplo, cómo se evidencia esa urbanización dependiente en la formación de urbanizaciones en el interior del país, cuya concepción y construcción estuvo en manos de petroleras (como la Shell y la Creole Petroleum); éstas por lo general eran complejos de viviendas destinados para los trabajadores extranjeros que laboraban en las petroleras norteamericanas. Estos asentamientos trajeron como consecuencia el establecimiento de otro tipo de viviendas. En las periferias de las urbanizaciones concebidas para el personal extranjero especializado, era común la formación espontánea de núcleos de viviendas de obreros que eran construidas con precariedad. Claro ejemplo de esto fue lo que ocurrió en

Paraguaná con la refinería Cardón, que además de ser una refinería, contaba con hospital, clínica, bodegas y una urbanización para el personal extranjero; a medida que fue estableciéndose la refinería, era cada vez mayor la cantidad de personas que venían de otras regiones rurales del país para trabajar allí y como consecuencia de esta situación, buscando dar una solución al problema de la vivienda, fueron estableciéndose al margen de la refinería. También podríamos hacer referencia a otros rasgos que evidencian esa supremacía social, si bien de una manera más sutil, pero igualmente importante, como es el caso del gusto adquirido por algunas prácticas sociales, como es el caso de la práctica de deportes, especialmente del beisbol. Con respecto a esta dependencia, reforzando este planteamiento, encontramos el testimonio ofrecido por el Sr. Nelson Ochoa menciona que:

“la cultura en parte de nosotros (Refiriéndose a Venezuela) no fue una cultura, digamos, propia... sino una cultura que nosotros nos apropiamos desde afuera o sea que nos venían en enlatados sobre todo en las películas tu sabes que las películas tienen mucha carga ideológica, cultural e ideológica, y un país dominante en esa época como lo era lo Estados Unidos, lo que nos mandaba pa'ca era puros enlatados de contenido ideológico y con violencia inclusive.”.

Esta situación, sin duda, derivaba de la relación económica dependiente que Venezuela mantenía con los países que poseían las concesiones petroleras, donde EEUU era uno de los más importantes. Esta relación la podríamos comprender partiendo de otro de los conceptos que nos brinda Castells (1976), donde podríamos ubicar este sistema de relaciones dentro de lo que el autor comprende como *dominación capitalista-comercial*. Este sistema se establece en los casos donde, a través de determinados acuerdos de intercambio, la sociedad dominante (en este caso Estados Unidos) obtiene materias primas a precios bajos y buscan abrir nuevos mercados en los cuales el valor de los productos excede su valor real. El teórico menciona que

este sistema de relaciones influye de distintas maneras en la dinámica de las sociedades dependientes, como ya hemos observado, a nivel urbanístico (tomando en cuenta a la ciudad como un todo); pero también a niveles menos generales como lo podrían ser las formaciones de residencias que traen como consecuencia cambios en el sistema socio-cultural debido a la relación entre industria, vivienda y sociedad.

Al concentrarnos en la ciudad de Caracas, este sistema se hizo evidente en la urbe con el establecimiento de los sectores petroleros que materializó la presencia norteamericana en la ciudad. Estos sectores iban aumentando progresivamente a medida que la industria petrolera creció; poco a poco los espacios que habían sido destinados en la capital para esta área industrial, se hicieron insuficientes. Esto obligó a diseñar nuevos proyectos que expandieron el primer distrito, tal es el caso de un edificio para la Shell (cuyo diseño estuvo listo en 1946) que estaría ubicado en la nueva -para 1940- urbanización de San Bernardino. De esta urbanización Plinio Mendoza menciona (citado por Henry Vicente, 2003)

“tiene algo de New York, entre un gobelino tropical de árboles y flores, sobre el cual domina una soberbia belleza del Ávila. Más que un barrio residencial es una ciudad, una gran ciudad moderna. Aquí hay 1.350 parcelas urbanizadas, 22 km de avenidas, 20.320 metros cuadrados de parques, enormes edificios, magníficos hoteles, clínicas, almacenes, fuentes de soda, colegios, quintas de ágil arquitectura” (p.397)

Continuando con los distritos petroleros formados en Caracas, Vicente nombra el sector que estaba ubicado al sur de la ciudad, del otro lado del río Guaire, partiendo desde Santa Mónica hasta Chuao, el cual es conocido como el segundo distrito petrolero. En su investigación el autor menciona que en 1947, la Creole compró un terreno en el sector de

Bello Monte, que finalmente, luego del diseño y construcción del edificio fue ocupado en 1955. No se sabe exactamente por qué se elige este sector, pero existe la hipótesis que pudo haber sido por el desarrollo que había tenido la zona por la construcción de la Ciudad Universitaria y también por su proximidad con el Club de golf Valle Arriba, ya que los empleados no podían tener acceso a los espacios de recreación del Country Club.

Este sector petrolero se fue conformando como una urbanización exclusiva que albergó la casa del primer embajador de los Estados Unidos en Venezuela. El investigador también menciona que a finales de los años 40, se dan varios procesos de urbanización particulares en este distrito, como lo es la inauguración de la tienda por departamentos Sears y la construcción de la urbanización Las Mercedes que sería el lugar predilecto de residencia para la alta gerencia de la Creole y Shell; esta última empresa en 1960 anunciaría la mudanza de sus trabajadores a un nuevo edificio ubicado en Chuao, nombrado La Estancia, cerca del sector residencial de sus trabajadores. En esta urbanización se construiría uno de los primeros centros comerciales de la ciudad, además de encontrarse la construcción del Hotel Tamanaco y finalmente sería testigo de la inauguración del primer autocine en la urbanización Santa Mónica. Este proceso de urbanización implica para el autor “La presencia de un plan de ocupación territorial premeditado, la intención de armar un circuito suburbano, de escaso contacto con el resto de la ciudad y con posibles características de segregación respecto a ella” (Vicente, 2003, p.402)

Esta afirmación del autor permite colocar el último trazo en el mapa que hemos estado construyendo sobre el contexto capitalino en el que surge nuestro objeto de estudio, el autocine. Sin embargo, consideramos imprescindible antes de introducir la llegada del

fenómeno del autocine a Venezuela, aclarar diversos términos que han sido mencionados por Vicente que mantendremos presentes a lo largo de esta investigación. En primera instancia encontramos que Vicente se refiere a un circuito suburbano, por suburbano comprenderemos, según lo que plantea Castells (1976), un conjunto urbano “individualizado y replegado sobre un confort estratificado, ligado a la fase monopolística y a la organización estandarizada de la vida social” (p.122). Posteriormente es preciso dejar claro que cuando se hace mención a una característica de segregación respecto a la ciudad, entenderemos por segregación (siempre dentro del marco de la sociología urbana) lo que Castells (1976) menciona como “La tendencia a la organización del espacio en zonas de fuerte homogeneidad social interna y de fuerte disparidad no sólo en términos de diferencia, sino de jerarquía” (p.204). En este punto es interesante traer a colación una reflexión que el Sr. Nelson Ochoa lleva a cabo en su testimonio, en la cual expresa:

“Muchos no tenían carro y no tenían los recursos, porque el autocine, en los cines por lo menos centrales para la época de los años ochenta una entrada te costaba cinco bolívares por lo menos por decirte en el cine Rialto, cine Plaza, el cine Junín, el cine Principal que están aquí en el casco central o estaban, todavía quedan allí las fachadas, el Principal ya tú sabes que es una broma de teatro ahorita; bueno mientras que en el este era el doble, diez bolívares la entrada. Entonces fíjate la diferencia, por la cuestión del mayor poder adquisitivo y no, y que la mayor concentración de salas de cine estaba hacia el este, pero era por eso pues, fíjate habiendo mayor población hacia el centro había menos salas de cine y menos concentración hacia el este, ¿por qué?, por el factor ingreso y el poder adquisitivo, digamos. Entonces habían muchos más, fíjate la cosa es invertida, mucha más población, menos salas de cine, menos población más salas de cine ¿ves?, y así con los ingresos, cinco bolívares y allá diez, aquí costaba cinco y allá diez.”

Una vez planteado esto, hemos ido evidenciando que el sistema urbano no se estructura de manera azarosa, sino por medio de la interacción de diversos factores, políticos, económicos y sociales; pero también entra en juego la espontaneidad en cuanto a cómo se relacionan estos elementos. Como Duncan plantea en *Human ecology and population studies* (1959) una estructura urbana es el producto de la interacción de la población, el medio ambiente o medio físico, la tecnología y la organización social (instituciones, prácticas sociales). Partiendo de los procesos que se generan entre estos cuatro conjuntos, se pueden derivar varias formas de organización urbana. En esta investigación, hemos podido reconocer con una organización correspondiente a la *invasión-sucesión*, la cual ocurre cuando una población ajena a la preexistente en una región, se asienta, pudiendo ser rechazada o integrada por la anterior o sucediendo a ésta (de aquí también surge que ocurra o no la segregación). Es evidente que en nuestro caso la población preexistente integra la nueva población, adoptando sus prácticas y permitiéndose mutar con ella, sin embargo, el proceso no sucede de una forma tan orgánica.

La llegada del autocine y la ciudad

Hemos visto que la estructura urbana que estamos estudiando está determinada por un sistema de relación denominado *dominación-capitalista*, que ejerce una influencia más allá del hecho comercial; ésta se vio intensificada con la nueva Ley de Hidrocarburos promulgada por Medina Angarita, que finalmente terminó obligando a lo que hemos reconocido como la sociedad dominante (en este caso las petroleras norteamericanas), a establecerse en el país. Este asentamiento, a su vez, junto con otros factores, instaló ciertos rasgos del sistema de urbanización dependiente que afectó a nivel general, la estructura urbana de la capital caraqueña. Además, encontramos que este tipo de sistema de urbanización, trajo como

consecuencia que en primera instancia se desarrollara un proceso de organización correspondiente a lo que hemos comprendido como *invación-sucesión*; el desarrollo de este tipo de organización trajo a su vez, en segunda instancia, el establecimiento de circuitos suburbanos, como es el caso del segundo distrito petrolero de Caracas ubicado al sur de El Guaire, y en algunos casos, estos circuitos pueden ser leídos como entes capaces de generar una condición de segregación urbana.

Este ambiente de cambio se ve agudizado a partir de 1948, en el mandado de Rómulo Betancourt, quien establece la conocida ley “fifty-fifty”, con la cual las utilidades obtenidas por la explotación petrolera se repartirían en partes iguales entre las empresas que tenían las concesiones y el Estado venezolano. De esta manera la bonanza económica en Venezuela fue cada vez mayor. Como consecuencia de esta nueva política económica, la responsabilidad de la Corporación Venezolana de Fomento (encargada de canalizar los ingresos petroleros) aumentó promoviendo así la creación de empresas en el país, para así poder fortalecer la producción nacional. Caracas poco a poco comenzó a tornarse más cosmopolita, recibiendo a personas del extranjero interesadas en realizar negocios en lo que era una de las economías más prometedoras para la época (Oteyza, 2009).

Como producto de esta situación, encontramos que en 1948, ya el este de la ciudad crecía como una gran promesa de urbanización (suburbana) y la venta de parcelas para proyectos futuros también comenzó a hacerse más intensa. Para tener una idea de cómo cambiaba la ciudad, el escritor Graterol (2010) menciona que luego de que la casa que había sido habitada por los familiares de Francisco de Miranda fue marcada para demoler, las construcciones dentro y en los alrededores de la ciudad se aceleraron indiscriminadamente.

Como resultado, la industria de la construcción se fortaleció, posicionándose en segundo lugar detrás de la industria petrolera. Por otra parte, al hacer un recuento del número de automóviles que existían para la época, también podemos evidenciar ese crecimiento acelerado que sufría la urbe; de los 9.000 vehículos que circulaban en Caracas según informes de la municipalidad de 1942, de los cuales 7.032 eran automóviles, encontramos que para 1948, este medio de transporte sobrepasaban la cantidad de 37.000 unidades.

Determinada la dinámica del espacio urbano que hemos venido estudiando, es necesario mencionar que al tomar en cuenta la forma de organización urbana que se da en la ciudad cuando se estudian los espacios urbanos, es importante tener presente las afinidades simbólicas de los diversos grupos sociales que coexistieron en el espacio y el rol que llevaron a cabo en él. Con respecto a esto Castells expresa que

“los hombres (los grupos sociales) crean formas sociales (el espacio) a través de la producción, contradictoria a veces, de los valores, los cuales, orientando los comportamientos y actitudes y creando las instituciones, modelan la naturaleza” (p.149)

En medio de este frenesí de construcción, al segundo año de mandato de La Junta Militar integrada por Marcos Pérez Jiménez, Carlos Delgado Chalbaud y Luis Felipe Llovera Páez, el 08 de julio 1949, se inaugura el primer autocine de América Latina y Venezuela en Caracas, el Autocine Los Chaguaramos. Este nuevo establecimiento le brinda al público la oportunidad de disfrutar de esta nueva forma de exhibición cinematográfica: asistir a la proyección de una película en sus carros y disfrutar ésta sin tener que abandonar sus vehículos, a la vez que podían disfrutar de servicios de comida y bebidas que llevaban los productos en donde estuvieran estacionado el auto. Así mismo, como lo menciona Sidorkovs

(Sidorkovs, 1994), este local también brindaba a sus clientes un espacio para las personas que decidieran salir de sus vehículos; además de ser el primer local de exhibición cinematográfica que como parte de su estructura ofrecía el servicio de fuente de soda (la cual fue nombrada “Crystal room”), al contrario de otros locales de exhibición cuya fuente de soda se encontraba anexa a la estructura.

Este establecimiento será uno de los espacios urbanos de ocio que irá cobrando valor a medida que la ciudad crece y la población se va acostumbrando a prácticas sociales menos rígidas y más espontáneas. Recordemos que hasta entonces, la asistencia a las grandes salas de cine, suponía todo un despliegue protocolar, donde la formalidad y el buen vestir del caraqueño era una necesidad, ya que era un acto que iba más allá de la experiencia cinematográfica y estaba relacionado al mostrarse en sociedad.

Este autocine formaba parte del circuito exhibidor de Cines Unidos, que para ese entonces manejaba 19 pantallas de las 44 existentes. El Autocine Los Chaguaramos era un local de exhibición de estrenos de primer turno¹, ya que mantenían una programación semanal. Para el día de la inauguración el recinto exhibía el film “El recuerdo de tus labios” de Richard Torpe. Este local se caracterizaba por estrenar de manera exclusiva y simultánea las películas de la Goldwim Mayer, debido a esto, en la cartelera cinematográfica por orden alfabético, se anunciaba en el mismo espacio a pesar de ser de distintos circuitos. El valor de

¹ Es interesante traer a colación esta diferencia del autocine en Caracas con respecto a lo que fue el autocine norteamericano. Recordemos que el autocine norteamericano manejaba una programación que en muchos casos no llegaba a películas de tercera circulación, mientras que en la capital Venezolana, los autocines son tomados en cuenta como locales de exhibición de estreno. Esto nos puede dar una idea de la importancia que cobra este local en nuestra ciudad como espacio de entretenimiento, con el automóvil de protagonista, en el proceso de modernización que vive la ciudad.

la entrada era de cuatro bolívares (4 Bs.) por persona y cada carro debía por lo menos tener dos pasajeros (Fernández & Medina, 2006).

En cuanto a estructura, la pantalla servía en su reverso como fachada del edificio. En la parte de abajo contaba con la fuente de soda, que como mencionamos estaba incluida dentro del conjunto y no anexa a él como hasta entonces sucedía con los cines que ofrecían este servicio (Sidorkovs, 1994). La capacidad del autocine era para aproximadamente doscientos cincuenta (250) autos y la rampa que ofrecía el servicio para los peatones contaba con seiscientas (600) butacas.

En el contexto de nuestra investigación, haremos mención a ciertos aspectos que resultan interesantes dentro de lo que fue la inauguración del primer autocine en la capital Venezolana. En primera instancia haremos referencia a la ubicación del autocine. Respecto a esto, es interesante acotar el hecho de que Venezuela –con la presencia norteamericana en la industria petrolera-, al haber sido considerado uno de los primeros países exportadores de petróleo del mundo para la época, fue también el país donde se instauró el primer autocine en Latinoamérica. Evidentemente, hay una estrecha relación entre la presencia norteamericana y la llegada de esta nueva forma de exhibición cinematográfica. Tenemos que recordar que es justo para finales de la década del 40 donde la industria estadounidense del autocine logra establecerse y conquistar varios mercados, logrando convertirse en una opción predilecta de entretenimiento en los Estados Unidos para los grupos familiares. Sumado a esto, también es indispensable señalar que el autocine, como lo menciona Vicente en su investigación, se encuentra inserto dentro del segundo distrito petrolero que como expresa el investigador, está íntimamente relacionado con la comunidad norteamericana en Caracas (Vicente, 2003). Estos

factores comienzan a evidenciar la relación existente entre el autocine en Caracas y la cultura norteamericana.

En cuanto al espacio, no sólo es importante destacar que el autocine se encontraba ubicado en el mencionado segundo sector petrolero, sino también es importante acotar cómo era la relación de este sector con respecto a la ciudad. Uno de los elementos que va a ser clave en esta relación, es la presencia del río Guaire, ya que este sector petrolero se encontraba al sur de éste. Para tener una noción espacial de lo que esto significa para la época, podemos remitirnos a 1943, año en donde se planteó el proyecto de la Ciudad Universitaria, la cual estaría ubicada en las proximidades de la urbanización Los Chaguaramos; esta decisión trajo cierto descontento en la población. Norbith Graterol (2010) menciona respecto a esto que “como estaba hacia las afueras de la ciudad, muchos protestaron porque no tenían vías de acceso y decían que a Caracas <<la habían despojado de su Universidad>>” (p.52). Si es cierto que esto se remonta seis años antes de la inauguración del autocine, encontramos dentro de los testimonios que se han registrado, las referencias que nos brindan dos personas que vivían “próximas” a este sector petrolero y mencionan la dificultad que implicaba desplazarse ya a finales de los 50, principio de los 60. Primero encontramos a la Sra. Raquel Molina, residente de El Cafetal que menciona:

“Nosotras tuvimos en un tiempo transporte, que nos llevaba al colegio y para mí era eterno, realmente era eterno, yo no sé si es porque tenían que buscar a los demás compañeros; pero sin embargo, aunque después nos iba a buscar mi mamá, realmente era lejos, realmente era lejos. O sea, pensar de ir de El Cafetal al colegio donde estudiábamos que era en Los Dos Caminos se sentía como bastante lejos, no sé si es que no había un acceso directo, la cosa es que era un camino largo, pues. Entonces todas las distancias se hacían en aquel entonces

como en trayectos largos. Yo me acuerdo cuando nos recién mudamos a El Cafetal, aquello era literalmente monte y culebra, solamente había las pocas casas que había construido en aquel entonces lo que se llamaba El Banco Obrero, que en esa casa es donde justamente he vivido prácticamente toda mi vida desde los ocho años. En ese momento los amigos nos visitaban en la mañana y se iban en la tarde de cinco a seis, porque eran como “vamos a pasarnos el día allá” porque era bien lejos”

El Sr. Rafael Calcaño por su parte menciona, refiriéndose al lugar donde estaba residenciado en su adolescencia temprana que:

“Prados del Este era como te dije era muy aislado. Tenías que ir por una carretera porque no había ni siquiera autopista a Caracas ¿no?, todo un viaje a Caracas. (...) En ese sector inevitablemente tenías que tener por lo menos un vehículo. Siempre hubo carritos, carritos por puesto, cuando eran, y después busetas, pero claro, esporádicas”

Estos dos testimonios, sumados a la reacción de la población con respecto a la construcción de Ciudad Universitaria, nos brindan una idea de lo que podría ser acceder al sector donde se encontraba el autocine, por ende acceder a éste no debió ser menos complicado. Esta condición de accesibilidad al local, nos hace pensar que el uso de este recinto, en una primera instancia, estaba pensado para personas cercanas al sector y evidentemente, obedecía a atender la demanda de un sector bastante delimitado de la sociedad caraqueña.

Comprendiendo desde lo espacial el lugar que ocupa el autocine, podemos comenzar a ver cómo algunos rasgos del factor urbano condicionan la práctica social. Aunque de esto nos ocuparemos más adelante una vez revisados los testimonios/historias de vida, mantendremos

presente el concepto de segregación que hemos estado manejando, pero esta vez trasladado desde el ámbito urbanístico a la esfera social. Evidentemente, esta homogeneidad social que presenta para la época el sector donde se instaura este primer establecimiento, jugará un papel fundamental cuando la población que se encontraba al margen de este sector se aproxime a esta práctica social. La forma en que se difunde esta manera de ir al cine y ver filmes en la sociedad caraqueña, implica un proceso que podremos apreciar con mayor claridad bajo la guía del término de transculturización. Para el presente trabajo nos apoyaremos en la definición que lleva a cabo Fernando Ortiz en su obra *Contrapunteo cubano del tabaco y el azúcar* (1978) donde expresa:

“Entendemos que el vocablo *transculturación* expresa mejor las diferentes fases del proceso transitivo de una cultura a otra, porque éste no consiste solamente en adquirir una distinta cultura, que es lo que en rigor indica la voz angloamericana *acculturation*, sino que el proceso implica también necesariamente la pérdida o desarraigo de una cultura precedente, lo que pudiera decirse una parcial *desculturación*, y, además, significa la consiguiente creación de nuevos fenómenos culturales que pudieran denominarse de *neoculturación*. Al fin, como bien sostiene la escuela de Malinowski, en todo abrazo de culturas sucede lo que en la cópula genética de los individuos: la criatura siempre tiene algo de ambos progenitores, pero también siempre es distinta de cada uno de los dos. En conjunto, el proceso es una *transculturación*, y este vocablo comprende todas las fases de su parábola.” (p.96)

Evidentemente esta definición corresponde a un proceso más complejo que está determinado por la relación e interacción entre culturas. Sin embargo, el autocine como práctica social también toma parte de ese devenir cultural y por ende a través de esta

concepción podemos ir acercándonos a lo que significó el autocine como práctica transculturizada y no, por el contrario, aculturizada.

Como hemos podido apreciar, a partir del planteamiento del Plan Monumental y las primeras acciones que se llevaron a cabo para ejecutarlo, el país, específicamente la capital, comenzó a sufrir constantes cambios. Estos se vieron intensificados por políticas instauradas por los gobiernos que en su mayoría ayudaban a consolidar una economía estable, atractiva para la inversión extranjera. Con la inversión de capital extranjero, también vino la población foránea que en muchos casos se estableció, trayendo como consecuencia un cambio a nivel social y cultural, que lo hemos podido constatar desde el estudio del espacio geográfico de la ciudad. En este contexto de constante cambio y reconocimiento, se establece el autocine como testimonio y espejo vivo de los procesos de cambio que vive la ciudad.

Este capítulo nos ha brindado la posibilidad de aproximarnos a la dinámica que va entretejiendo la ciudad que vertiginosamente cambia subordinada a los distintos intereses, y nos ha permitido comprender cómo su estructura va mutando a través de la interacción de diversos factores. Para la siguiente parte de la investigación mantendremos presente que el espacio urbano, además de estar en constante mutación, también está dotado de sentidos que a su vez van transformándose, por ende podemos hablar de una simbología urbana en constante elaboración en donde se encuentra reflejada los distintos principios sociales-políticos que se vinculan con la evolución de la sociedad. Debido a esto, es necesario recordar que la ciudad como materia también posee una “estructura simbólica” que ejerce influencia hasta cierto punto en las prácticas sociales.

CAPÍTULO III

Revisión de los testimonios

En el presente capítulo nos centraremos en la revisión de los testimonios/historias de vida. Es necesario precisar que los documentos testimoniales (que pueden ser revisados en su totalidad en el CDAnexo 2, específicamente en el archivo Anexo 2.1) se realizaron a partir del registro de las conversaciones que se mantuvieron con cada una de las personas entrevistadas; tales conversaciones fueron orientadas por un cuerpo de preguntas que, a su vez, ayudaron a mantener un hilo conductor que nos permitió conservar el objeto de estudio siempre como norte, pero sin restringir el surgimiento de nuevas incógnitas.

En cuanto al grupo de estudio, los registros fueron realizados a un conjunto de personas que se encuentran dentro de un mismo rango etario, cuyas fechas de nacimiento corresponden al período comprendido entre 1950 y 1960. Este grupo, a su vez, está compuesto por diez individuos que han sido divididos por géneros, cinco de los testimonios corresponderán a mujeres y los otros cinco corresponderán a hombres.

Esta selección de la población de estudio responde a dos razones primordiales que terminan relacionándose. Inicialmente se pensó en trabajar con un grupo que nos permitiera aproximarnos a una perspectiva adulta sobre lo que había sido el autocine en sus experiencias particulares. Como consecuencia de esta primera intención, las personas que serían elegidas para llevar a cabo los registros de historias de vida habrían tenido que mantenerse dentro de las edades promedio de 30-35 a 40-45 años para el periodo de estudio; por lo tanto sus fechas de nacimiento debían estar dentro del periodo de 1924-1934. De esta manera la población de

estudio debía estar entre las edades de 78-88 años; y para efectos del registro esto podía traer ciertas complicaciones, principalmente de logística al momento de registrar la conversación.

Es por ello que replanteamos la población de estudio. Al establecer una población de estudio con un rango etario menor, podríamos enriquecer la perspectiva que los entrevistados nos brindarían acerca del autocine como fenómeno social, ya que al escoger personas cuyo nacimiento se ubicara entre 1950 y 1960, algunos iniciaban el periodo de estudio (1959-1969) con una perspectiva que correspondía a la de un infante/adolescente y cerraban el período con una visión que correspondía más a la de un joven/adulto. Este aspecto sin duda implica un valor agregado a los testimonios, pues nos permitirá establecer un panorama contextual en torno al autocine, en el cual se pondría en evidencia la dinámica familiar. Al mismo tiempo, obtendríamos la revelación de información particular sobre la práctica social que implicaba la asistencia a estos establecimientos; esta revelación sería producto de los cambios que se dan en el punto de vista del entrevistado, a medida que éste crece con el paso de los años dentro de nuestro período de estudio.

Sin embargo, es pertinente mencionar que en algunos casos la perspectiva de la infancia predominará. Cabe señalar que la población de estudio para el periodo abordado de 1959-1969 se encuentra, en cuanto a estrato socio-económico, dentro de un rango que va de clase media-baja a clase media, aunque en determinados casos hay una tendencia a ir a los extremos de ambos estratos.

Es necesario acotar que dentro del grupo de las mujeres se encuentra una excepción en cuanto a la fecha de nacimiento. Una de las excepciones corresponde a la selección de Irma Godoy, que nace en el año 1949. Luego de realizar el registro de su testimonios/historia de

vida encontramos que la información aportada era válida y que datos específicos no diferían de los proporcionados por otras de las personas del rango etario seleccionado que habían sido entrevistadas. Por ello, se decidió incluirla dentro del grupo de estudio a pesar de mantenerse al límite del criterio elegido para conformar la comunidad a estudiar.

Una vez planteado esto, el presente capítulo tendrá como primer objetivo llevar a cabo una suerte de retrato verbal de la ciudad, que nos permitirá ubicarnos en la dinámica espacial y también social de la urbe; este aspecto nos aproximará a un contexto social, en donde la presencia de la dinámica del disfrute del tiempo libre será notoria. Posteriormente, se podrá hilar una idea del rol que desempeña el automóvil en la cotidianidad de los entrevistados y particularmente, de la participación que tiene éste en el desarrollo del tiempo libre. Esto nos permitirá aproximarnos a la atmósfera que circunda la práctica social que implica la asistencia al autocine. En cuanto al autocine, se revisarán varios aspectos que son mencionados reiteradamente por distintas personas como horarios, ubicación de los locales, programación, quiénes asistían, qué se hacía en el autocine, entre otros. Finalmente se expondrán algunos factores que los entrevistados destacaban poniendo en relación los autocines con las salas de cine convencionales.

Reconstruir Caracas desde la voz

Cada una de las personas que nos brindaron su testimonio/historia de vida lo hizo de una forma distinta, eso sí, siempre compartiendo la idea de que el pasado siempre fue mejor que el presente; picardía, añoranzas, nostalgias e interesantes aportes, alimentaron estos testimonios. A medida que vamos leyendo los testimonios, se va erigiendo la visión de una Caracas amable, una ciudad que se deja acariciar por las pisadas del transeúnte; una ciudad

entregada a la noche entre salsa, merengue y amistades. Todavía pervive en estas personas, el sabor de esa Caracas de entonces, el recuerdo de la infancia y los largos viajes que obligaba la apenas modernizada ciudad con sus escasas arterias viales. Encontramos que para muchos la urbe cambiaba como un viejo amigo que poco a poco, con el paso del tiempo, se deja de reconocer; para otros, era el éxtasis de la contemplación de una Caracas amable, pero por otro lado era jugar a adaptarse constantemente a una nueva cara, que siempre terminaba siendo la misma, pero con más furia. Así, a través de cada vivencia particular, vamos aproximándonos a la Caracas vivida, fundada y anclada en la memoria.

Caracas, sin duda, se va configurando como una ciudad de contrastes a través de las distintas miradas a las que se han recurrido para la presente investigación. Esta característica se pone en evidencia a nivel espacial cuando el Sr. Pacheco comenta:

“no hay una uniformidad, tenemos urbanizaciones, las grandes urbanizaciones de clase alta, clase media etcétera y tienes las urbanizaciones populares si le quieres decir, Simón Rodríguez etc., etc. y tienes el cinturón de ranchos que se han creado y crecido de una forma anárquica, ¿no?”

Y también a nivel socio-político, como se puede apreciar cuando el Sr. Nelson Ochoa menciona:

“Desde el punto de vista político, muy dura (en cuanto a la época que vive el entrevistado), porque en esos años inclusive hay una división, divisiones políticas de Acción Democrática donde surge el MIR y ya estaba el Partido Comunista en escena y ellos se unen e inclusive se van pa’ las guerrillas a hacerle frente al gobierno que en esa época yo me acuerdo, era el gobierno de Rómulo Betancourt. (...) Este pero sin embargo, fue una época desde el punto de

vista digamos de la música, de la moda, del ambiente, fue bastante, si se quiere, bastante simpática.”

Este contraste también lo podemos apreciar a nivel cultural, ya que al estudiar un periodo donde la presencia de la cultura norteamericana está eminentemente presente en diversos sectores de la sociedad, podemos notar cómo las manifestaciones culturales autóctonas contrastan con las manifestaciones foráneas y estas últimas terminan siendo asimiladas por el venezolano. Ejemplo de esto es la cultura que se entreteje alrededor del béisbol, como pudo ser apreciado en el testimonio/historia de vida del Sr. Edgar Laya, en el cual se evidencia que el tiempo dedicado al deporte era de suma importancia no sólo como disciplina, sino también como momento de disfrute familiar; o por otro lado, el culto al automóvil, que cada vez será más notorio en la urbe. Como consecuencia de ello, poco a poco se va reestructurando una identidad ciudadina que toma parte de lo propio y lo foráneo. Esta situación se irá acentuando con el desarrollo de un proceso de transformación que se inicia vertiginosamente desde un pasado rural a una modernidad avasallante.

El proceso de modernización que sufre la ciudad, aparte de dar un semblante diferente a la ciudad, crea nuevos espacios para el disfrute de la ciudadanía, espacios que irán marcando la forma de pasar el tiempo libre del caraqueño. Estos espacios se configuran bien sea revitalizando viejos espacios, como el Bulevar de Sabana Grande, el cual termina convirtiéndose en un centro de comercio muy concurrido por los habitantes de la época, o creando nuevos, como el Parque del Este (1961), hoy llamado Parque Generalísimo Francisco de Miranda. Victoria Ardito rememora los fines de semana de juegos al mencionar:

“De paseos, paseos así realmente no habían muchos salvo los domingos que íbamos al Parque del Este, que aquello era divino, claro para mí el Parque del Este era gigantesco ¿okey?, porque yo era chiquitica y eran los domingos en la tarde, en una lomita me acuerdo, que estaba cerca de un jardín que hay de plantas, en aquel entonces de plantas exóticas, justamente en esa loma hoy en día hay una figura, una escultura y nadie puede meterse allí. En aquel momento pues íbamos los amigos de mi papá, nosotros y todos nos montábamos en la lomita, todos se sentaban, habían unas fotos muy lindas en blanco y negro. La gran diversión era una loma, que no era nada alta pero para mí era gigantesca, entonces la gran diversión era rodar hacia abajo y llegar mareados completamente y pegar gritos, a ver quién hacía competencias, quién gritaba más, después de la bajada imagínate tú qué desastre.”

También el Sr. Ramón Rodríguez menciona sus paseos por este parque, al cual llegaba pagando un pasaje de medio o un real, en donde daba largas caminatas a veces acompañado de alguna novia. También Raquel Molina recuerda el Parque del Este y las contadas ocasiones en las cuales su madre las llevaba a ella y a su hermana a divertirse los fines de semana.

El Bulevar de Sabana Grande también es mencionado en varias ocasiones por las personas que nos ofrecieron sus testimonios/historias de vida, lo recuerdan en su momento de esplendor. Ximena Hurtado recuerda acompañar a su madre de niña y pasear por el Bulevar. El Sr. Ramón Rodríguez recuerda uno de sus primeros trabajos, en donde pasaba tiempo en el bulevar, esperando a que se jefe lo llamara para llevar un maletín de muestra de telas a las tiendas para que los encargados las vieran. Por otra parte, el Sr. Aníbal Pacheco también recuerda este lugar, sitio de convergencia para personas de todas las clases sociales, pero que fue opacado con la apertura de los grandes centros comerciales, especialmente el Centro Comercial Ciudad Tamanaco años más tarde, ya entrados los 70.

Otro de los lugares de esparcimiento mencionados por los entrevistados fue el parque Coney Island, este ya formaba parte de la vida de ocio del caraqueño desde años atrás. Raquel Molina recuerda sus visitas a este parque después de acompañar a su madre los fines de semana a la peluquería. También el Sr. Pacheco puede recordar los saraos que se formaban en el parque con los invitados que tocaban en las noches como Los Melódicos y La Billo's Caracas Boys, para los cuales se preparaba apresurado, pero cuidadosamente, luego de salir del trabajo.

Como lo mencionan algunos de los entrevistados, estos lugares de esparcimiento eran frecuentados los fines de semana. Ximena Hurtado con respecto a las actividades de ocio los fines de semana expresa “Normalmente al cine ibas el domingo, ya ibas con tu ropa de domingo. La ropa de domingo era especial, era distinta, era un poco más elegante, no la usabas en la semana.”. El Sr. Pacheco hace referencia a ese cuidado al vestir e indica:

“En esa época el acicalamiento, el arreglo personal era tanto en la mujer como en el hombre era vital y había una preocupación por el vestir, sino por la marca, por el vestir, por la elegancia, por el buen vestir pues, en el sentido amplio de la palabra.”

El arreglo personal para asistir a una sala de cine era todo un acontecimiento, las personas le dedicaban un cuidado especial a este hecho. También Irma Rangel menciona que en esa época las personas solían arreglarse con más esmero, no como en la actualidad, donde ir al cine viene a ser lo mismo que salir a cualquier otro sitio, y no amerita un tipo particular de arreglo. Esa convención tácita entre quienes asistían a las salas de cine para aquella época revela el grado de sofisticación que conllevaba asistir al cine.

Como hemos podido apreciar, por lo que mencionan las personas con las que tuvimos la oportunidad de conversar, el tiempo de ocio se disfrutaba en gran medida los fines de semana. La familia y amistades son dos grandes protagonistas de este goce que se permitía el caraqueño promedio. También hemos podido percibir que este tiempo libre se invertía en actividades poco pretenciosas, si se quiere, más sencillas, aún cuando la asistencia a una sala de cine exigía unos preparativos más minuciosos. Sin embargo, una vez al año el caraqueño se engalanaba para un gran disfrute, uno de los eventos más esperados del año tanto por niños y jóvenes como por adultos: el carnaval. El Sr. Ramón Rodríguez recuerda:

“(…) cuando los carnavales nosotros íbanos y veníanos pa’ las plazas y durabanos hasta la media noche, parranda, jugando carnavales, con serpentinas, papelillos y le echaban papelillo a uno. Yo siempre regresaba a la casa a las 12, a la 1, con los amigos, las amigas y nunca nos pasaba na’a. Era chévere, eran carrozas que zumbaban caramelos y los disfraces y aquello. Hoy en día no es igual. Y pa’ mí era diferente uff mucho años, nos vamos a poné a decí que 30, 40 años atrás, tendría yo como 12, 15 años, 14... Me gustaban mucho los carnavales pero no pa’ jugá así, sino i’ a las plazas y uno divertise”.

El siguiente episodio ilustra lo pintoresco que llegaba a ser el carnaval:

“Bueno había uno (un latonero) que se llevó un jeep (al barrio), de esos viejos, antiguos y ahí en unos carnavales lo armamos, montamos la carroza y aquello fue, aquello fue un desastre porque el jeep se volteó, se le dobló el parafango y todo, y entonces cuando él trajo, cuando el señor fue a buscarlo el jeep jeje estaba esperolado jeje y lo metieron preso al latonero y aquello fue un desastre esa vez, claro el pagó, tuvo que pagar los daños del jeep, reconstruírselo al señor y pintáselo gratis, se lo dejó como nuevo, pero si tuvo como sus 15 días preso”.

A su vez, El Sr. Pacheco nos permite reconstruir el carnaval desde una perspectiva más comedida, pero sin reservas:

“El carnaval aquí en Caracas era excelente, o por lo menos la Diego Ibarra y muchos otros lugares, Capuchinos, casi todas las plazas se hacían y bueno aquello del carnaval que pasaban las carrozas y lanzaban caramelos y entonces en fin, había una fiesta pues. También para ese entonces existían los famosos carnaval temprano, que era carnaval con agua y esas sustancias y eso llegó un momento en que eso degradó porque a veces la gente abusaba pues y inclusive habían funcionarios militares que sacaban el arma, la pistola o la daga y le metían a cualquiera, era claro eventual, eso no era... pero pasaba pues, entonces ya la gente, en fin, ya no pasaba... el que no le gustaba mejor que no saliera para evitarse problemas.”

La Sra. Ardito recuerda esta fiesta en su niñez:

“Cuando venían los famosos carnavales que nos disfrazábamos, mi mamá siempre me hacía todos los disfraces, los disfraces siempre más exóticos, mamá me los hacía, se buscaba las revistas para ver cuáles eran los implementos y todo. Yo siempre iba de punta en blanco con mis disfraces y con el carro íbamos a los desfiles en Sabana Grande, en Los Próceres”.

Podemos observar que el tiempo de ocio del caraqueño no siempre se invertía en salir a estos grandes espacios dispuestos para entretener al ciudadano o a estos eventos extraordinarios. En cambio, gran parte de ese tiempo estaba dedicado a compartir con familiares y amigos en las visitas de los fines de semana. Raquel Molina e Irma Rangel lo mencionan en sus testimonios; incluso la Sra. Rangel indica que se podía llegar a visitar hasta a dos o tres personas de la familia. En el caso de la Sra. Molina nos comenta los almuerzos familiares los domingos, donde toda la familia debía estar en la casa por lo menos hasta las 3:00 pm. El Sr. Ochoa también recuerda lo habitual que eran las reuniones familiares, hasta

que la familia comenzó a dispersarse geográficamente. Y el Sr. Edgar Laya también lo recuerda desde la práctica de deportes, como el béisbol, cuando iba a los entrenamientos con sus hermanos y los fines de semana donde asistía a los juegos de pelota con su familia.

Observamos cómo el cambio de la ciudad con la apertura de nuevos espacios influye en la dinámica de ocio del caraqueño. Frecuentar el Parque del Este (1961) para pasar la tarde los fines de semana acompañados de familiares y amistades, ir a pasear por el Boulevard de Sabana Grande para admirar las vitrinas o tomarse un café; éstas eran actividades que comúnmente podían disfrutar los habitantes de la ciudad. El tiempo de ocio en Caracas acontece de una manera sencilla, pero no hay que confundirse: las actividades en sí mismas le otorgaban esta sencillez. Sin embargo, para estas simples actividades el caraqueño siempre precisaba de una formalidad, debía estar cuidadosamente arreglado para presentar su mejor semblante a la sociedad.

Esta exigencia no parece abandonar en ningún momento al ciudadano. Aunque la mayoría de las actividades estén vinculadas al compartir en familia, esto no será motivo para abandonar la formalidad que implicaba disfrutar de una simple caminata por Sabana Grande. De igual manera, también hemos podido apreciar todo el despliegue de voluntades que significaba el desarrollo del carnaval en la capital; independientemente de la clase social, siempre se realizaban esfuerzos por el disfrute particular de esta celebración, que evidentemente, también se encontraba rodeada por un ambiente familiar y de camaradería entre amistades y vecinos.

Estas formas de festejo y de reunión necesariamente cambiaron con los cambios urbanos de la ciudad. El ciudadano de a pie comienza a adaptarse a lo que será un permanente

ciclo de reconocimiento y adaptación ante las nuevas construcciones que se erigen en el lugar de estructuras antes familiares. Así, el caraqueño tuvo que comenzar a habituarse a transitar una ciudad modificada para dar cabida al automóvil, también comienza a presenciar las construcciones de las nuevas urbanizaciones que se van situando de manera satelital en torno al centro de la ciudad, que de igual manera crecen siguiendo el ritmo de la urbe y que además vienen a reforzar la necesidad de poseer un carro para poder recorrerla, ya que las distancias se alargaban. En cuanto a esto Rafael Rodríguez (residente de Prados del Este) menciona: “Prados del Este era, como te dije, era muy aislado. Tenías que ir por una carretera porque no había ni siquiera autopista a Caracas ¿no?, todo un viaje a Caracas”. Por su parte, Raquel Molina (residente para aquel entonces de la recién fundada Urb. El Cafetal) también expresa:

“Pensar de ir de El Cafetal al colegio donde estudiábamos, que era en Los Dos Caminos se sentía como bastante lejos, no sé si es que no había un acceso directo, la cosa es que era un camino largo, pues. Entonces todas las distancias se hacían en aquel entonces como en trayectos largos. Yo me acuerdo cuando nos recién mudamos a El Cafetal, aquello era literalmente monte y culebra, solamente había las pocas casas que había construido en aquel entonces lo que se llamaba El Banco Obrero, que en esa casa es donde justamente he vivido prácticamente toda mi vida, desde los ocho años. En ese momento los amigos nos visitaban en la mañana y se iban en la tarde de cinco a seis, porque eran como ‘vamos a pasarnos el día allá’ porque era bien lejos pues”.

Para recorrer las distancias que cada vez se pronunciaban aún más con los nuevos sectores de Caracas, el caraqueño contaba con los *carritos por puesto*; éstos, como los describen los entrevistados, eran carros *sedanes* de cinco puestos, pero se cobraba por cada asiento, tal y como lo indica su nombre. También se encontraba el autobús La Circunvalación,

que era el medio de transporte que recorría gran parte de la ciudad. El Sr. Ramón Rodríguez nos da una idea de la ruta que cumplía y la distancia que recorría:

“(…) yo llegaba los sábados, agarraba un autobús que lo llama... le decían La Circunvalación, que le daba toda la vuelta a Caracas, por medio me montaba ahí, y daba tó, donde mismo lo agarraba ahí mismo me quedaba. Paseaba en el autobús porque hacía trasbordo por allá por donde está el estadio, en... esa es la avenida... cómo es que se llama esa avenida... la que está atrás del universitario, por donde están Las Tres Gracias pa’ enlazá con la Victoria, ahí hacía trasbordo, yo me bajaba del autobús y me montaba en el otro, pero siempre llegaba al mismo sitio. Duraba hasta dos horas dando la vuelta, me gustaba irme así, yo veía, iba en el autobús y veía por donde pasaba el autobús, las avenidas y to’o eso. Habían menos carros, menos edificios, las cosas eran pequeñas”.

Raquel Molina también nos habla de una Caracas extensa, cuando comenta todas las vueltas que tuvo que dar el autobús de La Circunvalación para dejarla donde tenía que presentar la prueba de admisión en la Universidad Católica Andrés Bello. También el Sr. Ochoa comenta que por medio le dabas la vuelta a Caracas tomando ese autobús. Estas largas rutas de La Circunvalación le confirieron mayor utilidad al automóvil en una ciudad que se estaba modernizando, y muchos optaron por él para movilizarse.

Por su parte, la Sr. Irma Godoy nos ayuda a precisar la visión de esta Caracas retransitada por cada uno de nuestros entrevistados:

“Bueno yo me desplazaba bastante, porque bueno yo vivía en Caricuao, no había autopista, no había metro y entonces nos teníamos que venir en autobús a las cuatro y media de la mañana para poder estar aquí a las siete de la mañana, aquí en el Silencio, en un autobús, que

eran unos autobuses rojos que eran de unos Portugueses. Entonces salíamos de Caricuao y entonces pasábamos por un puente de guerra, porque no había autopista; pasábamos por el puente de guerra, que era el río que venía, San Pedro, el río San Pedro que venía de Las Adjuntas, ya el Río Las Adjuntas y pasábamos y entrábamos por la carretera vieja; por la carretera vieja pasábamos por Mamera, llegábamos por San Martín y después hasta llegar aquí (Parroquia Altagracia)”.

Como podemos observar Caracas no era el ejemplo de una ciudad fácilmente transitable. Si dependías del transporte público, las rutas hacían largos recorridos tratando de cubrir la mayoría de los sectores de la ciudad, sumado a esto encontramos que la deficiencia de infraestructura vial podía hacer aún más largos esos trayectos. Por otro lado, también es importante la perspectiva que nos brindan las personas que viven hacia los suburbios de la ciudad, ya que nos ayudan a reconocer la importancia que tenía el automóvil para la gente que comenzaban a establecerse en las nuevas urbanizaciones que se encontraban en la periferia de la ciudad. El carro era un bien indispensable para poder trasladarse de sus zonas de residencia a la urbe, en donde se desarrollaban las labores profesionales y estudiantiles; sin esta posibilidad, el traslado era casi imposible, debido al precario servicio de transporte público que se brindaba en estos nuevos sectores suburbanos.

El Automóvil

En el grupo de estudio con el que hemos trabajado, encontramos personas que estuvieron vinculadas al automóvil ya sea porque sus padres poseían uno, o debido a que ellos pudieron comprarse uno; también encontramos a las personas que se vincularon al carro por amistades y personas cercanas. De las diez (10) personas que conforman la población de

estudio, siete (7) tuvieron relación con el automóvil ya que sus familiares poseían uno (o incluso ellos mismos), mientras que sólo tres se vincularon al automóvil a través de conocidos o amigos. Para ir comprendiendo un poco la visión acerca del automóvil que se manejaba en la época, el testimonio de Ximena Hurtado nos puede ayudar a aproximarnos a lo que implicaba tener carro para ese entonces:

“Nunca tuvimos carro. Yo recuerdo que vivíamos en un sitio bastante humilde en Sebuacán, en una calle, en lo que llamaban un callejón. Era una calle de gente bastante pobre, porque era lo que mi mamá pudo comprar la casa ¿no? Había dos o tres familias con carro y eran ‘los que tenían carro’ entre comillas, un camastrón viejo o lo que fuera pero tenían carro.”

En cuanto a los entrevistados cuyos familiares poseían carro, encontramos que la mayoría de las veces, el uso del carro era por factores de estricta necesidad. En el caso de Raquel Molina, ella menciona que el auto era de gran ayuda para su madre, debido a que éste era indispensable para desplazarse a la ciudad. Este caso es parecido al de Rafael Rodríguez, cuyos padres poseían cada uno un carro para poder desplazarse de Prados del Este a distintas partes de la ciudad, de esta manera podían cumplir con sus responsabilidades. Para el Sr. Edgar Laya, también el vehículo fue indispensable para la familia, ya que ésta era una familia numerosa y con frecuencia viajaban al interior para encontrarse con el resto de la familia. En cuanto al Sr. Aníbal Pacheco, éste nos comenta que por parte de su padre el carro era fundamental para poder llevar el negocio familiar, pero por la familia de su madre tener un carro no era necesario, sino más bien absurdo, puesto que en Sierra Maestra ni siquiera existían vías para que los vehículos circularan.

En cuanto a lo que menciona Victoria Ardito acerca del automóvil, podemos apreciar algo más que la facilidad para desplazarse por la ciudad que brindaba el carro particular, hasta ahora apreciado en los otros testimonios. Si bien es cierto que el automóvil se convierte en un medio de sustento para su familia, puesto que el padre dependía de éste para desplazarse de empresa en empresa dentro y fuera de la ciudad; también encontramos que la relación con el carro va más allá de un uso indispensable, se establece una relación simbólica-afectiva con éste. Cuando Ardito conversa acerca del primer carro que tuvo el padre, ella menciona:

“Ahora el carro más célebre, el que nos gustaba a todos, el que era más bello, el más elegante, era un carro, claro de la época, gigantesco, una carroza casi, era el famoso Smovil que creo que era, ay yo no me acuerdo si era de la Chevrolet o de la Ford, pero era una edición especial. Entonces ese era un carro muy hermoso, porque fue un carro de lujo y él se lo compró al dueño de una de las empresas a la cual él le trabajaba (...). Con ese carro fuimos a todas partes, con ese carro nos íbamos para Guatopo, nos íbamos para los Caracas, nos íbamos a Los Próceres todas las tardes a pasear, a caminar, es decir era el carro que nos llevaba a todos lados. Cuando venían los famosos carnavales, (...) cuando salíamos en caravana, todos los niñitos se venían al carro de mi papá, porque como mi papá apretaba la chola como decía ‘yo apretó la chancleta y vuelo’ y es que ese carro realmente volaba. Era un carro muy bueno para la época, con un motor muy fuerte y mi papá apenas le daba al acelerador y aquel carro se le levantaba, levantaba la parte de atrás y arrancaba chola y volaba, volaba, volaba que pasábamos a todo el mundo y la gente nos pitaba, gritaba y todos nosotros los niñitos todos gritábamos felices y contentos y mi papá sonreía, la sonrisa era de oreja a oreja.”

Podemos notar aquí que el automóvil otorgaba un valor agregado a las actividades que se realizaban durante el tiempo de ocio; el auto en sí mismo podía pasar a formar parte de la

diversión. Más adelante en su testimonio/historia de vida, Victoria menciona las carreras de carros que se hacían en Los Próceres; carreras a las cuales asistía la gente como espectadores y de las cuales el mismo ex presidente Marco Pérez Jiménez había sido gran asiduo (Oteyza, 2009).

Bien sea para trasladarse al boulevard de Sabana Grande a comprar, o más lejos, al balneario Los Caracas en La Guaira para ir a la playa, el automóvil ya se había convertido en una herramienta esencial; esto era de esperarse tomando en cuenta la velocidad con la que crecía la gran Capital. Como reflejo de este crecimiento también encontramos las urbanizaciones que empezaron a construirse de manera satelital y que inicialmente no contaban con centros de entretenimiento, por lo que sus residentes debían acercarse al centro de la ciudad para poder realizar actividades recreativas y de esparcimiento. Como ejemplo de esto, podemos citar una nota de prensa escrita por Ramón del Valle que nos brinda Sidorkovs (1994) en su investigación, la cual expresa:

“Vivo en la urbanización Washington. Eso para usted, lector, no tiene importancia. Para mí, en cambio, la tiene y mucha. Porque en mi casa, que es la suya, de nada.... Se podía oír tres veces por semana, excluyendo los domingos, este interesante diálogo entre mi mujer y yo.

- ¡Qué película más bonita dan en este cine!- Decía mi esposa mostrándome el periódico.

- ¡Bah!- Exclamaba yo haciéndome el indiferente. Un amigo me ha dicho que es muy mala.

-Tu las has visto ya!- Acusaba mi esposa - ¡Jura que no!

-Lo juro

-Pues entonces vamos a verla esta noche.

No es que no carezca de carácter. Nada de eso. Pero, ¿han probado resistir a una mujer cuando quiere ir al cine?. Así que yo, odiando salir de noche de mi casa, tenía que vestirme, alquilar un auto, ir al centro, meterme en un cine, entrar después a una fuente de soda, alquilar un carro, trasladarme otra vez a la urbanización, pelearme con el chofer y, por fin, “home sweet home”. Y eso, tres veces por semana.

Pero les prometo que no ocurrirá más. Nunca más. Yo soy así: enérgico. Porque ahora, en lugar de ir al centro, iré al Teatro El Pinar, que me queda a una cuadra de mi casa ¿fácil eh?”²

Esta cita habla por sí sola. No sólo vemos cuán importante llega a ser el automóvil en el desenvolvimiento de la acción de ir al cine, sino lo que implicaba la salida, y la frecuencia con la que se podía llegar a asistir al cine. Es evidente la distribución desigual de los centros de entretenimiento con respecto a las nuevas urbanizaciones que se construían; si sumamos a esto las distancias que había que recorrer sin la posibilidad de utilizar un medio de transporte público eficiente, es obvia la necesidad y la importancia que adquiere el vehículo a la hora de disfrutar unas horas de entretenimiento. Además, para las personas que contaban con una familia numerosa, también era complicada la logística del transporte, por lo que el auto también se convertía en una alternativa más conveniente. De este modo, el automóvil ya sea como atracción o como medio para llegar al entretenimiento, estaba bastante presente dentro del tiempo de ocio del caraqueño. Tan presente que permitió que surgiera la siguiente interrogante: ¿y si el carro además de ser un medio se convirtiese *en* parte del entretenimiento?

² Esta nota fue escrita por Ramón del Valle, habitante de las afueras del centro de Caracas, en el periódico *El Universal* a finales de la década de los 40. Se transcribió la nota sin hacer ningún tipo de modificación, manteniendo algunos errores de transcripción que aparecen en la fuente citada.

El Autocine

No hay forma más evidente de la presencia del carro en el circuito de entretenimiento que en la forma de exhibición cinematográfica que adoptan los autocines. Las personas que nos brindaron sus testimonios/historias de vida comentaban que estos establecimientos se podían encontrar en distintas partes de la ciudad. No obstante, el Sr. Ochoa menciona que era mucho más común encontrarlos al este de la ciudad debido a que allí residía la clase con mayor poder adquisitivo. En su testimonio podemos leer:

“Entonces fíjate la diferencia, por la cuestión del mayor poder adquisitivo y no, y que la mayor concentración de salas de cine estaba hacia el este, pero era por eso pues, fíjate habiendo mayor población hacia el centro había menos salas de cine y menos concentración hacia el este, ¿por qué?, por el factor ingreso y el poder adquisitivo, digamos. Entonces habían muchos más, fíjate la cosa es invertida: mucha más población, menos salas de cine, menos población, más salas de cine. ¿Ves?, y así con los ingresos, cinco bolívares y allá diez, aquí costaba cinco y allá diez.” (Consultar Anexo 1 para observar el mapa de distribución geográfica de los autocines).

De estos establecimientos el comentario que suele ser recurrente entre los entrevistados, es la comodidad que se le brindaba al espectador; comodidad que estaba vinculada y dependía en su totalidad de la posibilidad que se le ofrecía al espectador de ver una película desde su automóvil. Esta posibilidad no sólo invitaba al espectador a gozar de mayor privacidad, sino que también brindaba la oportunidad de crear una dinámica diferente en el automóvil, que iba desde la manera en que las personas se vestían para asistir al local, hasta lo que se permitía consumir en el vehículo, como alimentos y bebidas.

El Sr. Nelson Ochoa menciona que “El autocine lo mercadeaban como una cuestión de comodidad”, también el Sr. Pacheco recuerda sobre el autocine que “Lo que decían era que era una novedad, que se pasaba bien pero... ahh y que la gente iba muy cómoda”.

Sin embargo, aunque la comodidad es algo que se menciona repetidas veces en los diferentes testimonios/historias de vida, también encontramos casos particulares en los que la apreciación en torno a ésta varía. Como ejemplo de esto, podemos apreciar lo que dicen Raquel Molina y Ramón Rodríguez: La primera menciona que particularmente el autocine le parecía incómodo desde su perspectiva de niña, ya que estar sentada en la parte de atrás del auto donde apenas se podía ver la pantalla y con un audio que no siempre era eficiente, no le resultaba precisamente cómodo. En el caso del Sr. Rodríguez, él mencionaba que la disposición de los carros hacía que ciertas actividades que eran cómodas en las salas de cine convencionales, se tornaran un poco más dificultosas en el autocine, como es el caso de desplazarse hacia los sanitarios.

Otro de los comentarios referidos por los entrevistados con respecto a estos establecimientos es la seguridad; el Sr. Ochoa menciona que éste era otro atractivo, puesto que al estar en el carro se estaba menos expuesto a la delincuencia, que en lugar de usar transporte público. Sin embargo, esta mención que realiza el Sr. Ochoa, consideramos que está relacionado a eventos de robo menores, puesto que con el testimonio/historia de vida de la Sra. Ardito, podemos percibir que para el periodo de estudio, la ciudad todavía gozaba de un ambiente general de seguridad, aspecto que va cambiando hacia finales del periodo y se va intensificando en las décadas posteriores, donde ciertas zonas de la ciudad comenzaban a perfilarse como “rojas”, debido a la inseguridad que representaba desenvolverse en ellas.

Otra de las cosas que llama la atención dentro de los testimonios/historias de vida que se han registrado, son los aspectos que se mencionan o quedan implícitos en cuanto al público que asistía al autocine. En un principio el autocine estaba pensado, o así se mercadeaba, como la opción de entretenimiento perfecta para las familias. Sin embargo, por lo que podemos leer en los testimonios, esto varía un poco en nuestro periodo de estudio en Caracas. Por lo que mencionan nuestros entrevistados al parecer el público más asiduo eran jóvenes y parejas. La Sra. Victoria Ardito recuerda no haber asistido al autocine de pequeña, aunque sus padres asistían de vez en cuando, ella menciona “iban los padres pero yo no, eso no era para niños, eso era para adultos.”. No obstante, encontramos el caso de la Sra. Molina donde ir al autocine en su infancia acompañada de su hermana, su madre y la señora que se encargaba de cuidarlas, era algo habitual.

Es común que las personas entrevistadas hayan asistido sus primeras veces al autocine en compañía de amigos. Tal es el caso de Ximena Hurtado, quien asistió de niña junto a su madre y a unas amigas de ésta; o el caso de José Ramón Rodríguez, que las veces en las cuales asistió al autocine fue en compañía de unas vecinas, amigas de su tía. Podemos apreciar con estos dos entrevistados que hay una correspondencia en cuanto a que la asistencia a estos establecimientos se hace tanto en compañía de la familia, como en compañía de amistades. Se pueden encontrar casos donde las circunstancias son parecidas, como son los de Irma Godoy, Nelson Ochoa e Irma Rangel; ellos iban con familiares, pero también con sus parejas. En el caso de Rangel y Ochoa, ellos eran lo que llamaban “chaperones”; mientras que en el caso de Godoy, ella iba con su novio y los hermanos asumían el rol de chaperones. La figura del chaperón también la encontramos en el testimonio de Rafael Rodríguez cuando menciona:

“Por eso es que... pero cuando uno le decía a sus papás, las muchachas le decían a los papás ‘ay que voy al autocine con unos amigos y...’ nooo buuueno lo pensaban diez veces, es más seguro que te clavaban un chaperón ahí, ¿ah?, seguro... ‘¿ir al autocine sólo con tu novio?’ Noo por favor, misión imposible; al primo, al hermanito, la hermanita, la tía, a alguien le clavaban ahí, entonces ¿qué hacías tú?, la mandabas pa’ la fuente de soda, mandabas al chaperón a la fuente de soda, que era donde estaban los asienticos esos”.

Aunque pocos de los entrevistados nos mencionan horas específicas de las funciones, todos concuerdan en que las funciones comenzaban en las últimas horas de la tarde, ya casi comenzada la noche. La Sr. Ardito menciona: “Mis padre iban al autocine de noche, yo creo que ellos se iban como a las siete, me imagino que para ver la función de la noche de las ocho, de ocho a diez. En realidad nunca regresaban tarde, regresaban temprano”. Ninguno de los entrevistados menciona horarios que varíen de la información que más adelante expondremos sobre este tema, por lo que tampoco mencionan algún tipo de actividad previa a la proyección de la película.

Otro de los datos que se han encontrado al revisar los testimonios/ historias de vida están relacionados con la entrada al autocine y lo que se veía en el autocine. La entrada al autocine, por lo que comentan las personas con las que conversamos, se hacía evidentemente en automóvil, se pagaba la entrada en una suerte de taquilla que estaba en el acceso al local y los carros se estacionaban en el espacio destinado para ello. También existían los más astutos, -mejor conocidos como “los vivos”- que entraban escondidos en la maleta del automóvil o en la parte trasera del carro para no pagar entrada; esto nos lo cuentan Raquel Molina y Edgar Laya, quienes utilizaron alguna vez este método para entrar al establecimiento. Otro detalle que encontramos es que algunos autocines brindaban un sistema de gradas donde los peatones

podían sentarse, algunas personas entraban a pie, pero no era lo habitual; de hecho dentro de los testimonios muchos suponen esta práctica, pero no hablan concretamente de ella. De hecho, estas gradas que se suponen eran para los peatones, en algunos de los testimonios/historias de vida pudimos apreciar que eran utilizadas por los mismo asistentes que entraban en auto y que al no sentirse cómodos en el vehículo, hacían uso de ellas. En cambio, sí se comenta que para las personas que no poseían carro, no era atractivo asistir al autocine a pesar de haber gradas dispuestas para los peatones.

José Ramón Rodríguez recuerda de su primera asistencia al autocine que cerca de la entrada, se encontraba una suerte de kiosco donde se podían comprar golosinas y bebidas. Por otro lado, Irma Rangel y Rafael Rodríguez comentan que entrar al autocine también implicaba una comodidad, puesto que no se hacían las largas colas a pie que se hacían en las salas convencionales. Pero no por esto habría que dejar de llegar temprano, pues en el autocine también había puestos predilectos por el público, nos comenta La Sra. Rangel.

Continuando con lo que se exhibía en los autocines, encontramos que los testimonios/historias de vida no brindan información concreta acerca de este aspecto. Irma Rangel menciona que quizás las películas que más se proyectaban eran las de censura C y B. Sin embargo, acerca de este tema y vinculado a lo que se estaba tratando acerca de las entradas al cine, el Sr. Rafael Rodríguez menciona:

“Esa era otra de las gracias del autocine tú podías ir a ver películas censura C, porque estás metido en tu carro y yo creo que no te decían nada. Creo que era una de las gracias, donde podías ir a ver películas censura C era en un autocine, a los chamos, colle, era importante.”

Sin embargo, nos llamó profundamente la atención de gran parte de los testimonios que en muchos casos lo que menos importaba de ir al autocine era la película que se exhibía. En el caso de Rafael Rodríguez, al recordar sus aventuras por estos establecimientos, menciona:

“Íbamos una bandita a buuueno mira, a tomar caña, fumar marihuana, este... ya claro, y esporádicamente con una amiga a date latas ahí en el autocine, sí, sí, bueno más que todo besos y tú sabes ¿no? hasta ahí. Pero, el autocine, no sé si esto es una nueva versión o ya otros te lo habrán dicho, pero nosotros por lo menos íbamos al autocine, porque el autocine te permitía como estabas dentro de un carro, te permitía una privacidad que no te permite las salas de cine convencionales. Como nosotros vivíamos en casa de nuestros padres, donde tú no puedes hacer ciertas cosas y en la calle era un poco... Entonces nosotros por lo menos íbamos al cine, al autocine, a fumar marihuana, a fumar marihuana, nosotros cinco ahí cerrados en el carro y aquello salía piif por las rendijas, aquel olor y aquella vaina y pasaban los mesoneros pero no sabían de dónde venía exactamente y después nos bajábamos todos, porque los autocines también tenían su, como una sillas donde tú te podías sentar afuera, como una fuente de soda con unas sillas, donde tú también podías ver las películas afuera del carro. Entonces después de que estábamos todos bieeen sonados, todos bien, bien hasta las gorras como dicen, nos íbamos a sentar en la fuente de soda, y ahí entonces era entonces a'cer buehh, realmente lo que menos hacíamos era ver la película ¿no? A hacer ruido, a echarle broma a tal, o sea a meterse con los que estaban ahí.”

Este fragmento de testimonio nos revela otra faceta de estos locales, con otros atractivos; nos habla del autocine como lugar de encuentro para jóvenes donde estos podían gozar de ciertas libertades sin temor a ser sancionados. Este aspecto también lo plantea Raquel

Molina cuando recuerda haber asistido al autocine como adolescente en comparación con asistir de niña:

“En la adolescencia era todo lo contrario, o sea no sólo llegabas y estabas en el carro, sino que podías salir, de hecho hasta salíamos y echábamos broma jejeje. Llegábamos al punto de echar broma a ver quiénes estaban haciendo cosas en los carros y les tocábamos las ventanas y ese tipo de cosas jejeje, o sea era un vacilón pues, era otra cosa totalmente diferente, en la adolescencia era como más divertido, como tú ves íbamos a todo menos a ver películas”.

Continuando con las prácticas que se llevan a cabo dentro de los autocines, no sólo encontramos ese espacio del que se apropian los jóvenes. Otro de los aspectos que se menciona es cómo las parejas también encuentran en el autocine un espacio que pueden hacer suyo. Algunos entrevistados como el Sr. Ochoa lo sugieren tímidamente al mencionar:

“Aunque yo te digo, los autocines se prestaron para muchas cosas ¿no? Porque jejeje inclusive había parejas que iban para allá pero bueno, lo que menos hacían era ver la película ¿entiendes?, sí bueno y había gente inclusive, muchachos, que se bajaban del carro en el autocine y era para ir a ver al otro carro qué se yo jajajaja las pasiones y tal.”

Rafael Calcaño siendo más desinhibido menciona:

“Pa’ que tu veas, era el aspecto de la privacidad, de la privacidad que te da el carro, yo creo que eso era súper importante. Porque el que no era porque iba a fumar marihuana, era porque iba a hacer el amor dentro del autocine o por lo menos un latazo con la novia que colle en un autocine, en una sala convencional bueno estás muy limitaaa, puedes una agarradita de mano y un besito, pero nunca como el autocine, es más en el autocine la gente ponía, este... tu sabes el parabán en frente para que prácticamente se convirtiera en un apartamentico y salía más barato que pagá un hotel”.

Irma Godoy también menciona este tema cuando expresa “había como más intimidad, por ejemplo las parejas y muchos cuentan muchas cosas que se hacían en los cineautos, porque uno estaba aquí y aquí está la otra pareja y hacían cosas, en las películas se ve”. Como se puede apreciar, las parejas también se apropian del espacio del autocine y le dan un uso diferente, mucho más allá de la exhibición cinematográfica. Es precisamente ese aspecto el que en muchos casos atraerá al público y marcará una clara diferencia en cuanto a la preferencia del autocine con respecto a las salas convencionales. El Sr. Ochoa menciona con respecto a este aspecto lo siguiente:

“En las salas convencionales tú te comías tus cotufas, te comías tus chucherías, pero allí estaba prohibido fumar acuérdate y en muchos casos también siempre había una persona que era el control interno que siempre se pasaba con una linterna y ya no había esa privacidad que había, desde ese punto de vista, que existía en un autocine.”

Como podemos observar ese aspecto de la privacidad en el comentario del Sr. Ochoa, ubica por encima de la sala convencional al autocine. También encontramos la idea de la comodidad, que como ya lo hemos visto no corresponde a la comodidad que se goza por estar sentado dentro del carro, sino más bien a la dinámica informal que se puede dar en el automóvil. Como testimonio de esto, algunos de nuestro entrevistados como Raquel Molina nos mencionan las ventajas que era asistir al autocine con respecto a la sala de cine convencional, el fragmento que citaremos a continuación menciona su experiencia en la infancia y es importante acotar que la comodidad está vinculada estrechamente a lo que significa acomodarse para ir al autocine, más allá de lo cómodo que pueda resultar el auto para ver una película:

“Imagínate tú que si íbamos al cine de sala, aquello si era vamos a ver qué nos ponemos y bueno pues, aquello era arreglarse, era acicalarse de verdad, pero si íbamos al autocine no. Yo creo que por eso es que mamá nos llevaba a cada rato, porque no había que vestirse ni nada, todo lo contrario ella nos ponía la pijama y ya estaba listo. Bueno para ella era como algo de resolver rápido algo, ‘les pongo las pijamas y de aquí las acuesto en la cama’ y no había que vestirse de ninguna manera, todo lo contrario, era muy cómodo. Ir al autocine implicaba absoluta comodidad.”

Por otro lado, cuando comparte su experiencia ya de adolescente, la Sra. Molina comenta ciertos elementos de comodidad que poseía la sala de cine convencional, que los autocines no proporcionaban al espectador, ella menciona:

“si había dinero para pagar cada uno el cine, nos íbamos a una sala de cine, que para mí y no sé si también del resto que nos acompañaba era mejor que ir al autocine, primero porque estás sentado muy cómodo, o sea unos asientos cómodos, oyes muy bien; ahhh esa era otra cosa, el aparatico se ponía en el lado del que manejaba, entonces claro, de repente si tú estás sentado diagonal al asiento de atrás no escuchabas bien, entonces si le ponías más volumen entonces el que está de piloto entonces se sentía que estaba atormentándole el sonido porque lo tenía allí en la pata de la oreja ¿sabes?, entonces son elementos que parecen tontos, pero quizás para una persona necia como yo, no era tan tonto. En cambio en una sala de cine tú veías muy bien la pantalla, escuchabas muy bien y estabas sentado muy cómodo ¿no?”.

Por su parte, la Sra. Rangel también al hacer una comparación entre el autocine y la sala de cine convencional comenta:

“En ocasiones prefería el cine normal y en otras ocasiones prefería el autocine, justamente por esa informalidad. El autocine tenía una desventaja, si llovía, te podía interrumpir, si era

muy fuerte la lluvia, oye te interrumpía mucho la película para poder verla, sé que a veces había problemas con el sonido. De la sala normal... a veces la aglomeración de gente por lo menos, por lo menos los días domingos había que pensarlo, y todavía actualmente pensarlo, para ir por las colas, las inmensas colas, la verdad resultaba fastidioso”.

Como podemos observar una vez más, la informalidad que se permite en los autocines privilegia al local, pero también encontramos nuevamente factores que tienen que ver con la exhibición cinematográfica que hacen menos atractivo al autocine, privilegiando a las salas de cine convencionales. Con respecto a esta preferencia de las salas convencionales con respecto al autocine, José Ramón Rodríguez comenta:

“Las veces que fui al autocine fue con estas vecinas, fui si acaso como dos veces, porque no me gustó, no, porque entrar así y volver a salir, prácticamente es un carro. No ves que por lo menos tu entrarías al cine, en vez en los autocines, y salite y salí a pie con los amigos, noo, todo el mundo salía en sus carros y muchas veces. A mí me parecía no, que más bien en el cine iban las parejas, los enamorados, nosotros no”.

Finalmente para terminar con la revisión de los testimonios/historias de vida, citaremos un comentario que realiza Rafael Rodríguez con respecto al autocine y las salas de cine convencional, donde expresa:

“No se puede comparar lo que es la función que tiene una sala de cine, socialmente, y desde el punto de vista de cine... de ver cine con el que tenía un autocine. Son dos cosas distintas, dos funciones sociales muy distintas, que una no puede sustituir a la otra, uno no puede decir <<bueno, o sea por qué en vez de ir a un autocine no vas a un ver un cine convencional>> porque la gente iba pa’ un cine porque si la salas convencionales de repente te ofrecen incluso hasta mejor sonido, mejor visión de la pantalla, aire, más comodidades de repente, claro pero

también poder llegar al cine, en carro, sin bajarte.(...) Pero sí, digamos que en general e... sí las películas de ahorita sí en una sala de cine es más cómo en ese sentido, la sala, el aire acondicionado, el sonido, se ve mejor la película, pero son dos cosas totalmente distintas, el propósito es distinto, el propósito porque la gente iba a uno o a otro como ya hemos visto pues. Tú podías hacer en el autocine mil cosas que jamás podías hacer en una sala, podías crear tu propio espacio, que para los jóvenes es súper importante”.

Hemos visto que desde un inicio el autocine estuvo concebido en principio para un tipo de público: personas con carro o acceso a él. Otro de los factores importante en cuanto a su target, es que ofrecía a ese público la promesa de brindar entretenimiento a la familia (aspecto que hemos visto que es importantísimo en el tiempo de ocio del caraqueño). De esta manera podemos observar como los autocines comienzan a surgir en la zona Este de la ciudad; ya que en este sector hay un crecimiento importante de zonas residenciales que brindan un techo a personas con un nivel adquisitivo importante que es de interés para los empresarios del entretenimiento. Poco a poco se podrá ver cómo el oeste de la ciudad también va contando con establecimiento de este tipo, pero siempre en menor cantidad que al Este de la ciudad.

Sin embargo, aunque no todo el mundo podía acceder fácilmente a este tipo de locales, muchas personas se veían tentadas a experimentar esta nueva forma de exhibición cinematográfica; ello respondía a que comenzó a hacerse muy popular la idea de comodidad que representaba “ver una película desde la comodidad de tu carro”. Pero esta idea hemos podido corroborar que no es del todo cierta. En primer lugar cuando se mencionaba este aspecto del autocine, pensábamos que el atractivo consistía en la comodidad que ofrecía el carro, lo que hacía pensar en el confort que puede brindar el asiento del vehículo y la estructura del mismo. No obstante, esta comodidad, como hemos podido apreciar, radica en la

dinámica que se puede establecer en el automóvil, más que en el carro *per se*. Con esto nos referimos a la posibilidad que tenía el espectador de ir en ropa menos formal de lo que se acostumbraba para asistir a la sala de cine convencional, poder consumir cualquier tipo de alimentos y bebidas (en algunos casos algo más que esto), la privacidad que te brindaba al no tener tan próximo a un extraño al estar aislado por la estructura del auto y la factibilidad de socializar con los acompañantes en el vehículo sin la necesidad de molestar a otras personas.

Pudimos encontrar en los testimonios/historias de vida tres grupos importantes de audiencia: la familia, los grupos de amigos (por lo general jóvenes) y las parejas. Con el primer grupo (familia) encontramos que, aunque muchos de estos locales apuntaban a éste como el target por excelencia, este fue un público que no se logró conquistar del todo. El carro mientras más pasajeros llevaba, parecía ser más incómodo por aspectos como la perspectiva de los espectadores en los asientos traseros así como la dificultosa distribución del audio; además si los niños o algún familiar quería ir al baño, implicaba una logística más complicada que ir al baño en una sala convencional. Por lo tanto, el autocine no proporcionaba ese final tan feliz que todos los miembros de la familia esperaban. Aunque, por otro lado, permitía a los padres facilitar el proceso de arreglar a los niños para salir a lugares públicos, puesto que al ser de noche, muchos padres optaban por ponerles a los niños el pijama de una vez y ellos a su vez aprovechaban de ir con un atuendo más cómodo y menos formal.

El segundo grupo fue el grupo que más nos sorprendió. En primer lugar, no habíamos concebido la importancia que tenía el automóvil para los jóvenes, hasta que Rafael Rodríguez nos mencionó que éste les otorgaba un espacio propio, un lugar de libertad donde el joven tenía la potestad de sus acciones más allá de la supervisión y/o aprobación de los padres. Por

ende el automóvil como objeto, terminaba representando -hasta cierto punto- la libertad de un grupo de jóvenes y como consecuencia, el autocine se constituía como un espacio donde se podía ejercer esa libertad a sus anchas. Por esta razón, en muchos casos lo que menos importaba era la película que se iba a ver, sino lo que podían hacer en el vehículo.

Finalmente el tercer grupo, que viene representado por las parejas, que en muchos casos también son jóvenes, no nos sorprendió tanto como el primero y el segundo. Quizás esto se deba a las constantes representaciones que hemos visto en películas, novelas y series de parejas en el autocine. Evidentemente, la prioridad para este grupo era la privacidad que te brindaba este espacio de exhibición cinematográfica y la posibilidad que brindaba de “matar dos pájaros de un tiro”, como se dice popularmente, se podía invitar a la pareja a cenar permaneciendo en el carro y luego se comenzaba a ver la película que daba pie para que otras acciones se concretaran. Una de las cosas que nos llamó la atención cuando se mencionaba a este grupo, es que en muchas ocasiones salía la figura del “chaperón” directa o indirectamente. Esta figura en un principio debía cumplir la función de proteger la buena moral de la dama que asistía con su pareja al autocine, pero en muchos casos eso era lo que menos hacía, ya que terminaba sentado en las gradas disfrutando de la película, mientras le daba algo de privacidad a la pareja.

De esta manera el autocine se presentaba como una alternativa que buscaba satisfacer las demandas particulares de cada asistente. Si se quisiera hacer una comparación del autocine como práctica social con la sala de cine convencional, esto sería casi imposible. En primer lugar, porque la mayoría de las personas que asistían al autocine estaban motivadas por un hecho que iba más allá de la experiencia cinematográfica, mientras que las personas que

asistían a las salas convencionales estaban motivadas principalmente por ésta. No obstante, pudimos observar con los testimonios/historias de vida que algunos espectadores, según sus necesidades decidían ir a uno u otro establecimiento.

El presente capítulo nos ha ayudado a comprender a través de la mirada de las personas con las cuales conversamos cómo era la ciudad que se vivía en la década de 1959-1969, las costumbres que compartían los caraqueños y cómo éstos se iban habituando al crecimiento de la urbe. Estas voces también dan cuenta del vínculo afectivo, la pertenencia y nostalgia de esa Caracas que comenzaba a abrirse paso a una nueva época. También nos ha permitido aproximarnos desde las vivencias particulares a determinadas prácticas que se llevaban a cabo en el autocine y cómo este era entendido como una propuesta novedosa de entretenimiento. Expresiones como libertad, comodidad, espacio íntimo, privacidad, familiaridad estuvieron presentes a lo largo de estas voces.

CAPÍTULO IV

Una lectura a la Cartelera Cinematográfica como aproximación al autocine como fenómeno social

Para complementar parte de lo que ha sido el estudio del autocine como fenómeno social, dedicaremos las primeras páginas del presente capítulo al estudio y análisis de la Cartelera Cinematográfica por Orden Alfabético del periódico *El Nacional*. Para ello tomaremos en cuenta las clasificaciones que se han hecho en las tablas, donde se han vaciado los datos de la mencionada cartelera cinematográfica (Ver en CD Anexo 2, específicamente la carpeta Anexo 2.2). Es preciso destacar que este análisis de la cartelera se llevó a cabo partiendo del periodo de estudio elegido correspondiente a 1959-1969. Para la presente investigación decidimos hacer un muestreo cuatrimestral tomando en cuenta el primer sábado de cada uno de los meses elegidos: abril, agosto y diciembre.

Se decidió segmentar de esta forma los años de estudio, para así poder tener una visión panorámica del periodo, permitiéndonos abordar una muestra importante de información relacionada con el autocine como práctica social. De esta manera, los meses elegidos representan periodos donde hay una dinámica de tiempo libre importante, salvo abril que nos servirá como referente; así mismo, la elección de los días sábados corresponde a constantes referencias en los testimonios que mencionan la importante presencia de tiempo libre dedicado al ocio los fines de semana. Tomando en cuenta estos meses específicamente, encontramos que el mes de abril representó lo que pudo ser un mes normal en la cotidianidad del caraqueño, salvo que en algunas ocasiones se vio influido por la presencia de la Semana Santa; por su parte, el mes de agosto correspondió a la temporada vacacional, por ende se pudo apreciar una

mayor dinámica en el circuito de entretenimiento de la capital y finalmente contamos con el mes de diciembre, que si bien no se eligieron días contiguos a las festividades, igual se pudo sentir su influencia.

En el presente estudio, se utilizarán como guías las clasificaciones planteadas en las tablas diseñadas para el registro de datos. Sin embargo, se prestará especial atención a las categorías de censura, horarios, tarifas y notas; en esta última categoría, tomaremos en cuenta la información relativa a la asistencia a los establecimientos de los autocines que nos pueden ofrecer pistas correspondientes a la dinámica social que implica esta práctica. También es importante mencionar que para utilizar de forma más apropiada los datos que arroja la tabla sobre los autocines particularmente, hemos decidido tomar como referencia tres cines que son: Acacias, Altamira y Junín; con los datos particulares de estas salas podremos cotejar la información. El criterio que privó en la selección de estos cines fue la ubicación geográfica de estos. El cine Junín se encontraba en el sector de El Silencio y estaba contiguo a lo que había sido uno de los ejes más importantes de entretenimiento de la zona metropolitana; el cine Acacias, estaba localizado en la entrada de Sabana Grande, sector que tras la reforma urbanística logró convertirse en eje principal de entretenimiento de la ciudad; y finalmente, tenemos el cine Altamira, localizado en la Castellana, sector que representa la expansión de la urbe hacia la región del este, donde se podía apreciar una importante presencia de urbanizaciones de clase media, media-alta (Sidorkovs, 1994). Finalmente, el análisis se realizará partiendo del estudio particular de cada autocine anunciado en cartelera para luego ser integrado en un análisis general.

1. Análisis particular de los autocines con base en la Cartelera Cinematográfica por Orden Alfabético

1.1. Autocine Los Chaguaramos

Este establecimiento es el primero en su categoría en abrir las puertas al público caraqueño en 1949 (Sidorkovs, 1994). Al llevar a cabo el estudio de cartelera, se reparó primero en los horarios, encontramos que de 1959 a 1962 las funciones que prevalecían fueron en las horas de las 6:00, 8:00 y 10:00 p.m., los cuales en algunas ocasiones se ofrecían continuados; salvo en agosto del '61 donde la primera función se ofrece a las 6:30 p.m. En abril de 1962, hallamos unas pequeñas modificaciones: a la primera función se le suman 15 minutos, es decir comienza a las 6:15 p.m.; mientras que pudimos observar que en agosto y diciembre del mismo año la primera función comienza 20 minutos más tarde que en abril, siendo a las 6:35 p.m. y la segunda función comienza a ofrecerse a las 8:15 p.m.; no obstante, la última función se conserva a las 10:00 p.m. En los años de 1963 y 1964 las variaciones siguen siendo pequeñas, aunque percibimos por primera vez en agosto del '64, que la última función es a las 10:30 p.m. Para 1965, en el mes de abril encontramos que la oferta de las funciones se da en un horario más tardío. En el mismo año también podemos admirar que en agosto y diciembre sólo se ofrecen dos funciones a las 7:00 (diciembre)-7:30 (agosto) y 9:30 p.m. Ya para los años 1965 y 1966, hallamos cambios sustanciales en la oferta del primer horario que da inicio a la proyección a las 7:00 p.m. y mantiene su última función a las 10:30 p.m. En diciembre de 1966, el primer horario se establece nuevamente a las 6:00 p.m. y la última función se mantiene a las 10:30 p.m. En 1967, el horario en los meses de abril y agosto se ofrece aún más tarde, a las 10:45 p.m. y en diciembre nuevamente observamos sólo dos funciones ofrecidas a las 6:15 y 9:30 p.m. En el año 1968, en los meses de abril y agosto la

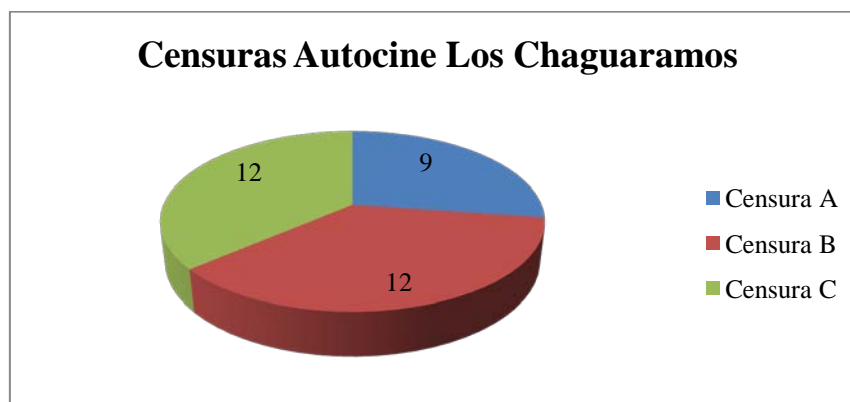
última función se ofrece a las 10:30 p.m. y en diciembre se ofrece a las 9:15 p.m. Para finalizar en 1969, agosto y diciembre ofrecen su última función a las 10:30-45, mientras abril sólo ofrece dos funciones a las 7:00 y 9:15 p.m.

Año	Mes	Horario	Año	Mes	Horario
1959	Abril	Continuado 8:00 y 10:00 p.m.	1965	Abril	Continuado 7:00, 8:30 y 10:30 p.m.
	Agosto	Continuado 8:00 y 10:00 p.m.		Agosto	Continuado 7:30 y 9:30 p.m.
	Diciembre	Continuado 8:00 y 10:00 p.m.		Diciembre	Continuado de 7:00 y 9:30 p.m.
1960	Abril	Continuado 8:00 y 10:00 p.m.	1966	Abril	Continuado 7:00, 8:45 y 10:30 p.m.
	Agosto	Continuado 8:00 y 10:00 p.m.		Agosto	Continuado 7:00, 8:45 y 10:30 p.m.
	Diciembre	6:00, 8:00 y 10:00 p.m.		Diciembre	Continuado 6:00, 8:15 y 10:30 p.m.
1961	Abril	6:00, 8:00 y 10:00 p.m.	1967	Abril	Continuado 6:45, 8:45 y 10:45 p.m.
	Agosto	6:30 p.m. y Continuado de 8:00 y 10:00 p.m.		Agosto	Continuado 7:00, 8:45 y 10:45 p.m.
	Diciembre	Continuado 6:00, 8:00 y 10:00 p.m.		Diciembre	Continuado 6:15 y 9:30 p.m.
1962	Abril	Continuado 6:15, 8:00 y 10:00 p.m.	1968	Abril	Continuado 6:45, 8:45 y 10:30 p.m.
	Agosto	Continuado 6:35, 8:15 y 10:00 p.m.		Agosto	Continuado 7:00, 8:45 y 10:30 p.m.
	Diciembre	Continuado 6:35, 8:15 y 10:00 p.m.		Diciembre	Continuado 6:15, 8:15 y 10:15 p.m.
1963	Abril	Continuado 6:30, 8:15 y 10:00 p.m.	1969	Abril	Continuado 7:00 y 9:15 p.m.
	Agosto	Continuado 6:15, 8:00 y 10:00 p.m.		Agosto	Continuado 6:45, 8:45 y 10:30 p.m.
	Diciembre	Continuado 6:15, 8:00 y 10:00 p.m.		Diciembre	Continuado 6:15, 8:30 y 10:45 p.m.
1964	Abril	Continuado 6:15, 8:00 y 10:00 p.m.			
	Agosto	Continuado 6:30, 8:15 y 10:00 p.m.			
	Diciembre	Continuado 6:00, 8:15 y 10:30 p.m.			

Los cambios más notables que pudimos apreciar en las tablas con respecto a los horarios, ocurren cuando se ofrecen dos funciones, cuando las primeras funciones se ofrecen media hora o 45 minutos más tarde de lo que se ofrecía en los primeros años del local y al

ofrecer las últimas funciones cercanas a las 11:00 p.m. En general, no hay cambios abruptos, puesto que en su mayoría se ofrece a la audiencia tres funciones con pequeños cambios de horario.

En cuanto a las películas que se exhiben, haremos referencia a la clasificación de censura. De los 33 días tabulados, encontramos que en 9 de ellos se exhibieron películas de censura A, en 12 días se proyectaron películas de censura B y finalmente en 12 de los 33 días encontramos que las películas exhibidas fueron censura C. Como es evidente, hay una paridad entre las películas de censura B y C, mientras que los filmes de censura A son minoría, pero por poca diferencia. Es interesante mencionar en este punto que el Sr. Rafael Rodríguez en su testimonio mencionó que el Autocine Los Chaguaramos “era un poco más decadente”, esta afirmación pensamos en una primera instancia que podría estar vinculada a la programación que se exhibe y la censura que predominaba en la cartelera del local. Este aspecto que menciona el Sr. Rodríguez no se evidencia para el periodo de estudio de la presente investigación, como podemos apreciarlo en la gráfica; sin embargo, este aspecto no es del todo descartable, puesto que nuestro entrevistado podría estar refiriéndose a un periodo temporal posterior donde se suscitan cambios en la cartelera cinematográfica.



Para continuar con el estudio de cartelera del Autocine Los Chaguaramos, pasaremos al análisis de la categoría de Notas. Encontramos que de los 33 días tabulados, en 19 ocasiones las películas que se anunciaban eran ofrecidas como estrenos. En cuanto al idioma de los filmes que ofrecían, encontramos que en 20 ocasiones éstos eran en inglés con subtítulos, mientras que otras 3 oportunidades se ofrecieron películas en alemán y sólo una vez en italiano. También podemos percibir de las tablas que 11 de las 33 películas están identificadas como películas a color. Finalmente encontramos que el precio a lo largo de todo el período se mantiene en cinco bolívares (5 Bs.), salvo en diciembre de 1967, en donde el costo es de seis bolívares (6 Bs.), la película que para entonces se exhibía era *Arde París (Is Paris burning?, 1966)*.

1.2.Cinecar

Cinecar es el segundo establecimiento en su modalidad que fue inaugurado el viernes 05 de diciembre de 1959, año en que el autocine se inserta oficialmente en el Sistema de Salas de Cine de Caracas. Este local se ubicaba en la zona de la California Norte, a nivel de la Av. Francisco de Miranda, frente al Automercado California (Fernández & Medina, 2006). Con respecto a los horarios encontramos que a diferencia del Autocine Los Chaguaramos, este local no ofrece los mismos horarios constantemente en sus primeros años. En abril de 1960, observamos que se oferta una función continuada desde las 6:30 p.m., pero no especifica hasta qué hora es la función continuada. Apreciamos que las primeras funciones desde 1960 a 1964, en su mayoría se encuentran cercanas a las 6:00 p.m., observando la más tardía a las 6:30 p.m., que siempre se ofrece en los meses de agosto. En el caso de las segundas funciones, se puede apreciar que el horario en que se ofrecían más temprano es a las 8:00 p.m., mientras que el

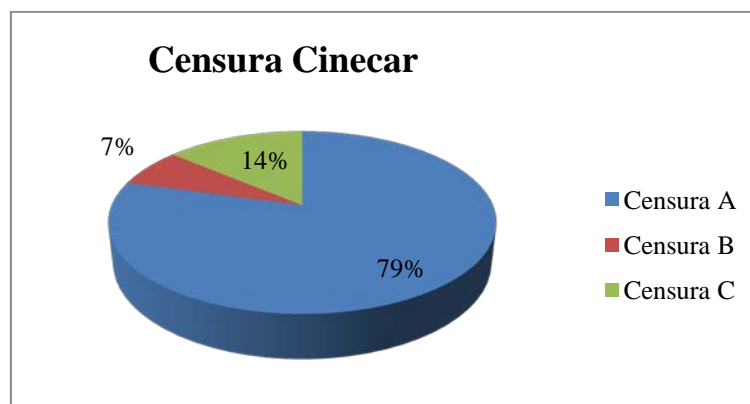
más tardío es a las 8:30 p.m. En cuanto a las últimas funciones de este periodo se puede identificar que éstas se mantienen en torno a las 10:00 p.m. y lo más tarde que se ofrece esta última función es a las 10:30 p.m. en abril y agosto del '64. A partir de 1965, particularmente, encontramos un cambio sustancial en los horarios. La primera función se ofrece a las 7:00 p.m. o cercana a esta hora; la segunda función que se conservaba siempre cercana a las 8:00 p.m., pasa a ofrecerse a las 9:00 p.m. y finalmente la última función pasa a estar cercana a las 11:00 p.m. Estos nuevos horarios se cumplen sobre todo en los meses de abril y agosto hasta 1969, mientras que el mes de diciembre se suele ofrecer los horarios un poco más temprano.

Año	Mes	Horario	Año	Mes	Horario
1960	Abril	Continuado 6:30 p.m.	1965	Abril	Continuado 7:00, 9:00 y 11:00 p.m.
	Agosto	Continuado 8:00 y 10:00 p.m.		Agosto	Continuado 7:00, 9:00 y 10:30 p.m.
	Diciembre	Continuado 6:00, 8:00 y 10:00 p.m.		Diciembre	Continuado 6:30, 8:30 y 10:30 p.m.
1961	Abril	Continuado 6:15, 8:20 y 10:25 p.m.	1966	Abril	Continuado 6:45, 8:30 y 10:30 p.m.
	Agosto	Continuado 6:30, 8:15 y 10:15 p.m.		Agosto	Continuado 7:00, 8:40 y 10:50 p.m.
	Diciembre	Continuado 6:00, 8:00 y 10:00 p.m.		Diciembre	Continuado 6:15, 8:15 y 10:00 p.m.
1962	Abril	Continuado 6:15, 8:15 y 10:15 p.m.	1967	Abril	Continuado 7:00, 8:45 y 10:30 p.m..
	Agosto	6:30, 8:30 y 10:30 p.m.		Agosto	Continuado 7:00, 8:40 y 10:50 p.m.
	Diciembre	Continuado 6:00, 8:00 y 10:00 p.m.		Diciembre	Continuado 6:15, 8:15 y 10:30 p.m.
1963	Abril	Continuado 6:15, 8:15 y 10:15 p.m.	1968	Abril	Continuado 6:45, 8:30 y 10:30 p.m.
	Agosto	Continuado de 6:30, 8:15 y 10:15 p.m.		Agosto	Continuado 7:00, 8:40 y 10:50 p.m.
	Diciembre	Continuado de 6:15, 8:15 y 10:15 p.m.		Diciembre	Continuado 6:15, 8:15 y 10:30 p.m.
1964	Abril	Continuado de 6:15, 8:15 y 10:30 p.m.	1969	Abril	Continuado 6:45, 8:30 y 10:30 p.m.
	Agosto	Continuado de 6:30, 8:30 y 10:30 p.m.		Agosto	Continuado 7:00, 8:45 y 10:30 p.m.

	Diciembre	Continuado de 6:00, 8:15 y 10:15 p.m.		Diciembre	Continuado 6:30, 8:15 y 10:15 p.m.
--	-----------	------------------------------------------	--	-----------	------------------------------------

Podemos reconocer, igual que en el caso anterior del Autocine Los Chaguaramos, que los horarios no varían drásticamente. Aunque podemos notar un cambio importante del primer día tabulado al sábado del mes de abril de 1965, apreciamos que esto no sucede de manera drástica, sino de forma progresiva. Es importante también acotar que durante el período estudiado el presente establecimiento siempre mantuvo en oferta tres funciones, al contrario del local anterior que mantuvo algunas excepciones en donde sólo ofreció dos funciones.

Tomando en cuenta ahora las censuras de las películas ofrecidas en este local, encontramos que de los 29 días que fueron tabulados 23 días ofrecían películas de censura A. Sólo dos de los 29 días se ofrecieron películas censura B y apenas cuatro días se ofrecieron películas de censura C. Como apreciamos en este local para el periodo estudiado sí hay una diferencia sustancial en cuanto a la censura de las películas que predominan en programación. Esto reafirma lo que plantean los investigadores Fernández y Medina sobre este autocine cuando mencionan: “siendo este tipo de cartelera, Clasificación A la que hace que posteriormente lo cataloguen como una sala de cine de vocación familiar” (Fernández & Medina, 2006).



Continuando con la categoría de Notas, se ha encontrado que 22 veces de los 29 días tabulados se hace mención a que el costo de la entrada es por persona. En cuanto a los idiomas de las películas ofrecidas, sólo cinco están identificadas como filmes en inglés. Aunque no se menciona nada acerca de la tecnología a lo largo de la tabulación de este local, se halló que nueve películas de las anunciadas especifica que son a color. Para culminar, a diferencia del primer establecimiento que revisamos, en este autocine en particular, la tarifa se encuentra siempre en cinco bolívares (5 Bs.) de 1960-1969.

1.3.Cineauto del Este

El Cineauto del Este fue inaugurado el 12 de noviembre de 1960. Esta sala se encontraba al final de la Av. Sucre de Los Dos Caminos, en la Parroquia Leoncio Martínez en Sebucán (Fernández y Medina. 2006). Al iniciar por la tabulación de los horarios apreciamos que, al igual que el Autocine Los Chaguaramos, los primeros años se maneja un horario regular que es 6:00, 8:00 y 10:00 p.m. y a partir de diciembre de 1963 comienzan a ofrecerse las funciones continuadas. En 1964, en el mes de agosto encontramos que las funciones se ofrecen media hora más tarde, pero en diciembre las encontramos en los horarios regulares hasta entonces. En 1965 se puede observar que en los meses de abril y agosto sólo se brindan

dos funciones a las 7:30 y 9:30 p.m., volviéndose a repetir esta excepción en abril de 1966; para el '65, en diciembre también encontramos un cambio en los tres horarios que son usualmente ofrecidos, donde las funciones se ofrecen media hora más tarde encontrándose a las 6:30, 8:30 y 10:30 p.m. En agosto de 1966, la primera función es anunciada a las 6:45 p.m., una de las primeras funciones que se ofrece más tarde de lo usual, hasta la fecha. A partir de 1967, estos horarios (6:30, 8:30 y 10:30 p.m. con sus variaciones de 15 minutos más) comienzan a hacerse habituales.

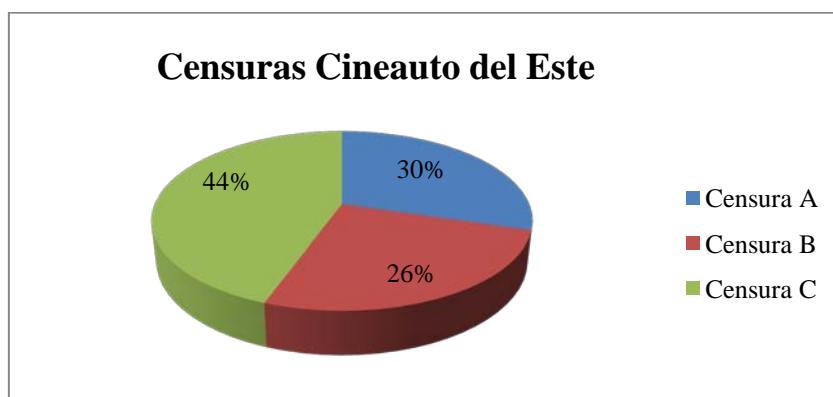
Año	Mes	Horario	Año	Mes	Horario
1960	Abril	---	1965	Abril	Continuado 7:30 y 9:30 p.m.
	Agosto	---		Agosto	Continuado 7:30 y 9:30 p.m.
	Diciembre	6:00, 8:00 y 10:00 p.m.		Diciembre	Continuado 6:30, 8:30 y 10:30 p.m.
1961	Abril	6:00, 8:00 y 10:00 p.m.	1966	Abril	Continuado 7:30 y 9:30 p.m.
	Agosto	6:00 p.m./ 8:00 y 10:00 p.m. *		Agosto	Continuado 6:45, 8:30 y 10:30 p.m.
	Diciembre	6:00, 8:00 y 10:00 p.m.		Diciembre	Continuado 6:00, 8:00 y 10:00 p.m.
1962	Abril	6:00, 8:00 y 10:00 p.m.	1967	Abril	Continuado 6:45, 8:45 y 10:30 p.m.
	Agosto	6:00, 8:00 y 10:00 p.m.		Agosto	Continuado 7:00, 8:45 y 10:30 p.m.
	Diciembre	6:00, 8:00 y 10:00 p.m.		Diciembre	Continuado 6: 15, 8:15 y 10:15 p.m.
1963	Abril	6:00, 8:00 y 10:00 p.m.	1968	Abril	Continuado 6:45, 8:45 y 10:30 p.m.
	Agosto	6:00, 8:00 y 10:00 p.m.		Agosto	Continuado 6:45, 8:45 y 10:30 p.m.
	Diciembre	Continuado 6:00, 8:00 y 10:00 p.m.		Diciembre	Continuado 6:30, 8:30 y 10:30 p.m.
1964	Abril	Continuado 6:00, 8:00 y 10:00 p.m.	1969	Abril	Continuado 6:45, 8:30 y 10:30 p.m.
	Agosto	Continuado 6:30, 8:30 y 10:30 p.m.		Agosto	Continuado 6:45, 8:30 y 10:30 p.m.
	Diciembre	Continuado 6:00, 8:00 y 10:00 p.m.		Diciembre	Continuado 6:45, 8:30 y 10:30 p.m.

*El símbolo / diferencia un cambio de tarifa.

Con esta tabla podemos observar que los horarios tampoco varían demasiado. Por lo general se mantienen en oferta tres funciones, a excepción de los tres días anteriormente

mencionados, donde se ofertan dos funciones a las 7:30 y 9:30 p.m. Podemos apreciar que a medida que pasan los años las funciones se ofrecen un poco más tarde, pero siguen manteniéndose en el mismo rango, no hay un cambio que implique un giro vertiginoso en la dinámica de la asistencia al autocine.

Pasando ahora al estudio de la censura de las películas que ofrece este autocine, se ha encontrado que de los 28 días que se tabularon de este local, ocho días se exhibieron películas censura A, mientras que en siete días se proyectaron películas de censura B y en 12 días se ofreció al público filmes de censura C. En este establecimiento se ha encontrado una diferencia más notable entre las películas de censura A y censura C, con una diferencia de sólo cuatro películas censura C por encima de las películas de censura A, pero no llega a representar la brecha que existe en la programación del autocine Cinecar.



En cuanto a la categoría de Notas, se pudo observar que del total de días tabulados, se hizo referencia a la entrada por persona unas once veces y otras dos veces se mencionó que cada carro debía llevar como mínimo dos pasajeros. Pasando a los idiomas en los cuales se anuncian las películas sólo se encontró que cuatro filmes fueron identificados con el idioma de inglés, mientras que sólo un film se ofreció en otra lengua distinta al inglés y al español, que

fue sueco. No se menciona nada en cuanto a tecnología, pero sí se hace referencia a que ocho de las cintas están en colores. Al revisar las tarifas, se encuentra que éstas son constantes durante todo el período de estudio, salvo por una excepción en agosto de 1961, donde se ofrece el primer horario a una tarifa distinta que las dos funciones restantes: de tres bolívares (Bs. 3), mientras que las últimas funciones se conservan en cinco bolívares (Bs. 5) como es lo habitual.

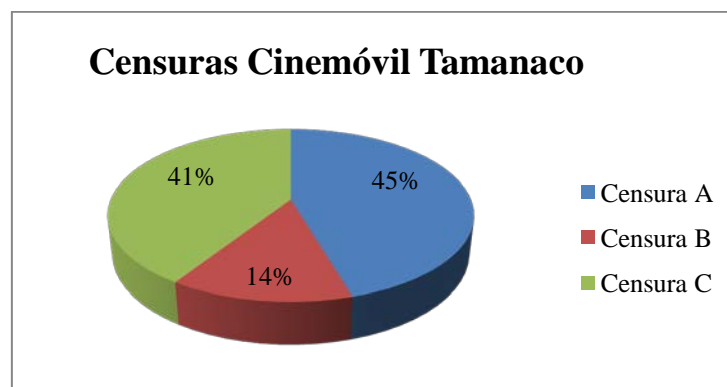
1.4. Cinemóvil Tamanaco

En el caso del Cinemóvil Tamanaco, inaugurado el 26 de mayo de 1962 (Fernández & Medina, 2006), y ubicado frente a lo que era antiguamente el Edificio Shell, se encontró que los horarios varían desde sus inicios, al contrario del Autocine Los Chaguaramos y el Cineauto del Este, que mantienen durante una temporada horarios fijos. Se puede apreciar que en el mes de agosto de 1962 la primera función se ofrece a las 5:00 p.m., un horario que hasta ahora no resulta familiar, tomando en cuenta que como hemos notado en los anteriores autocines, lo más temprano y usual era proyectar a las 6:00 p.m. por las condiciones de oscuridad necesarias. También en los primeros años de este autocine (1962, 1963 y 1964) se observa que los horarios se mantienen con variaciones de 15 a 30 minutos del acostumbrado horario de 6:00, 8:00 y 10:00 p.m. En el año de 1965 las funciones comienzan a establecerse más tarde, siendo la primera a las 7:00 p.m., la segunda a las 9:00 p.m. y la última a las 11:00 p.m. Se puede apreciar una tendencia, al igual que en el local anterior, de brindar horarios un poco más tardíos los meses de abril y agosto; mientras que diciembre tiende a brindar horarios más tempranos, por lo general con 15 minutos más de anticipación a lo regular.

Año	Mes	Horario	Año	Mes	Horario
1962	Abril	---	1966	Abril	Continuado 7:00 y 9:00 p.m.
	Agosto	Continuado 5:00, 8:15, 10:15 p.m.		Agosto	Continuado 7:00, 8:45 y 10:30 p.m.
	Diciembre	Continuado 6:00, 8:00, 10:00 p.m.		Diciembre	Continuado 6:15, 8:15 y 10:00 p.m.
1963	Abril	Continuado 6:15, 8:15 y 10:15 p.m.	1967	Abril	Continuado 7:00, 8:45 y 10:30 p.m.
	Agosto	Continuado de 6:30, 8:15 y 10:15 p.m.		Agosto	Continuado 7:00, 8:45 y 10:30 p.m.
	Diciembre	Continuado de 6:00, 8:00 y 10:00 p.m.		Diciembre	Continuado 6:30, 8:15 y 10:00 p.m.
1964	Abril	Continuado de 6:15, 8:15 y 10:15 p.m.	1968	Abril	Continuado 6:30, 8:15 y 10:00 p.m.
	Agosto	Continuado de 6:30, 8:30 y 10:30 p.m.		Agosto	Continuado 7:00, 8:45 y 10:30 p.m.
	Diciembre	Continuado de 6:00, 8:00 y 10:00 p.m.		Diciembre	Continuado 6:30, 8:30 y 10:15 p.m.
1965	Abril	Continuado 7:00, 9:00 y 11:00 p.m.	1969	Abril	Continuado 6:45, 8:30 y 10:30 p.m.
	Agosto	Continuado 7:00, 8:45 y 10:30 p.m.		Agosto	Continuado 7:00, 8:45 y 10:30 p.m.
	Diciembre	Continuado 6:30, 8:30 y 10:30 p.m.		Diciembre	Continuado 6:30, 8:15 y 10:15 p.m.

Las variaciones entre horarios no son abismales. Se mantiene, al igual que en otros locales, tres funciones por día, salvo como podemos apreciar en el mes de abril de 1966 en el que sólo se ofrecen dos funciones a las 7:00 y 9:00 de la noche. Además los horarios guardan relación con los otros establecimientos que hasta ahora se han revisado.

Continuando con la clasificación de las películas encontramos que de los 23 días tabulados, en 10 días se ofrecieron películas de censura A, seguidas de las películas de censura C que fueron anunciadas en 9 oportunidades y en último lugar se encontraron los filmes de censura B con un total de 3 anuncios. En este autocine vemos que es mucho más cerrada la oferta de películas de clasificación A y C, en donde estas últimas se encuentran en desventaja sólo una cifra por debajo. La diferencia es casi insignificante y se encuentra cercano a lo que pudimos observar en el Cineauto del Este.



Tomando en cuenta ahora las Notas, apreciamos que 21 veces fue mencionado que la entrada era cobrada por persona, tomando en cuenta que este autocine fue tabulado por 23 días, encontramos que esta mención tiene una gran presencia. También se puede observar que del total de películas anunciadas sólo una era identificada como estreno. En cuanto al idioma de las películas, sólo se anuncian dos películas en inglés y sólo una en otra lengua que es el sueco. No se hace mención al uso de una tecnología en particular como en otras salas convencionales, pero sí se puede apreciar que 6 películas son ofrecidas al público en colores. Pasando a las tarifas, este autocine presenta el mismo caso que el Cinecar, en donde la tarifa se mantiene a un mismo costo durante todo el periodo de estudio, siendo ésta de cinco bolívares (Bs. 5).

1.5.Auto Teatro Paraíso

Éste fue el primer local en su estilo inaugurado en el sector oeste de Caracas, ubicado en la Av. Intercomunal de Antímano detrás del Velódromo Teo Capriles, y abrió sus puertas al público el 16 de febrero de 1963 (Fernández & Medina, 2006). Se puede apreciar con relación a los horarios, que al igual que en el caso del autocine anterior, no hay en los primeros años del establecimiento un horario fijo; éste constantemente varía, pero siempre se conserva entre

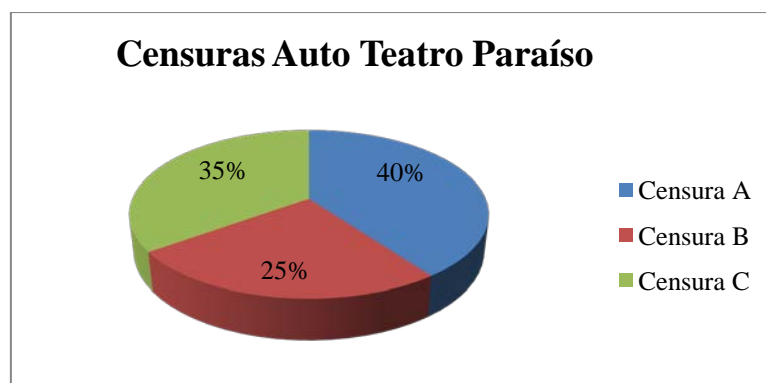
las horas que hemos manejado con anterioridad. El horario que se ofrece más temprano de la primera función es a las 6:00 de la tarde y el que se aprecia más tarde cuando hay tres funciones es a las 6:50 p.m. Sólo hallamos una función a las 7:00 p.m. en agosto de 1968, donde sólo se brinda al público dos proyecciones. En cuanto a las últimas funciones, el horario más temprano encontrado es a las 10:30 p.m. y en su horario más tardío a las 11:00 p.m. Las segundas funciones siempre se encuentran alrededor de las 8:30 p.m., salvo por la misma excepción de agosto de 1968 en la cual la función es a las 10:00 p.m.

Año	Mes	Horario	Año	Mes	Horario
1963	Abril	Continuado 6:15, 8:20 y 10:30 p.m.	1967	Abril	Continuado 6:45 y 9:45 p.m.
	Agosto	Continuado 6:30, 8:30 y 10:30 p.m.		Agosto	Continuado 6:45, 8:50 y 10:50 p.m.
	Diciembre	Continuado 6:00, 8:20 y 10:45 p.m.		Diciembre	Continuado 6:30, 8:45 y 11:00 p.m.
1964	Abril	Continuado 6:00, 8:30 y 10:45 p.m..	1968	Abril	Continuado 6:45, 8:50 y 11:00 p.m.
	Agosto	Continuado 6:00, 8:20 y 10:45 p.m.		Agosto	7:00 y 10:00 p.m.
	Diciembre	6:15 y 9:30 p.m.		Diciembre	Continuado 6:30, 8:40 y 11:00 p.m.
1965	Abril	Continuado 6:40, 8:45y 10:45 p.m.	1969	Abril	Continuado 6:30, 8:30 y 10:30 p.m.
	Agosto	Continuado 6:50, 8:50 y 10:50 p.m.		Agosto	Continuado 6:40, 8:40, 10:40 p.m.
	Diciembre	Continuado 6:20, 8:30 y 10:45 p.m.		Diciembre	Continuado 6:40, 8:40, 10:40 p.m.
1966	Abril	Continuado 6:30, 8:30 y 10:30 p.m.			
	Agosto	Continuado 6:50, 9:00 y 11:00 p.m.			
	Diciembre	Continuado 6:30, 8:45 y 11:00 p.m.			

En este cine en particular no se puede observar un ascenso gradual en las horas en que se ofrecen las proyecciones, ya que desde el día en que se comenzó a tabular los horarios varían aunque sea en pequeñas proporciones. Podríamos mencionar que a partir de 1966 hay una tendencia a que la última función se ofrezca a las 11:00 p.m. o alrededor de esta hora, pero

no es una constante definitiva. También es importante mencionar respecto a esta tabla que la mayoría de las funciones se ofrecen de manera continuada, salvo en el caso de diciembre de 1964 y agosto de 1998 en que sólo se ofrecen dos funciones (7:00 p.m. y 10:00 p.m.) y éstas no son continuadas.

Prosiguiendo con la clasificación de las películas que ofrece el Auto Teatro Paraíso, encontramos que de los 20 días tabulados, en 8 de ellos se ofrecen filmes de censura A, mientras que en sólo 5 días se ofrecen películas de censura B y finalmente sólo 7 veces se ofrece al público una cinta censura C. En este autocine encontramos una relación parecida a la del local anterior, en donde se mantiene una diferencia muy estrecha entre las películas de clasificación A y C, manteniéndose la primera por encima de la segunda.



Al tomar en cuenta la categoría de notas, se puede observar que en 14 ocasiones se menciona que la entrada debe ser por persona, en ninguna ocasión se menciona que el automóvil deba tener un mínimo de pasajeros. Tomando en cuenta los idiomas en los cuales se ofrecen las películas, se aprecia que siete de las 20 películas que se han tabulado son identificadas como filmes en inglés, mientras que sólo una cinta fue anunciada en francés. En cuanto a las tarifas ofrecidas siempre se mantiene la misma, que es de cinco bolívares (5 Bs.),

igual que en los otros establecimientos, ésta se mantiene sin variaciones a la largo del periodo de estudio.

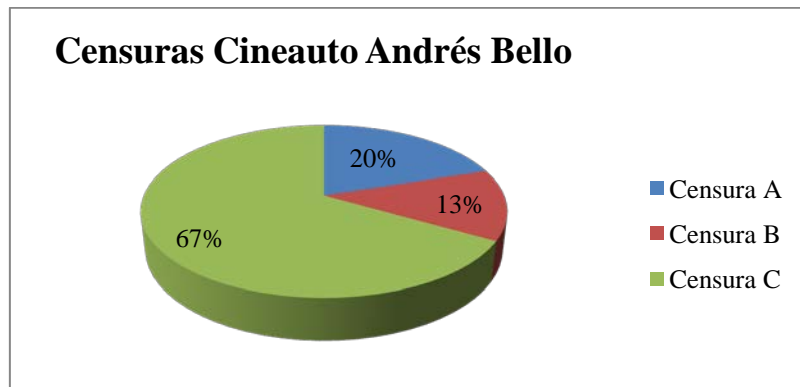
1.6.Cineauto Andrés Bello

Para continuar con el análisis de cartelera, se comenzará a estudiar el Cineauto Andrés Bello, inaugurado el 26 de enero de 1965 (Fernández & Medina, 2006). Este local se encontraba ubicado en la Av. Andrés Bello, con cruce en la Av. Principal de Maripérez, frente al Parque Arístides Rojas. En el análisis de la Cartelera Cinematográfica por Orden Alfabético se puede observar que en el primer día tabulado se ofrecen sólo dos funciones a las 7:30 y 9:30 de la noche, horarios similares a los que brindan locales que anteriormente se han revisado cuando sólo ofrecen dos funciones. Esta oferta de sólo dos funciones se puede volver a apreciar en el mes de abril y agosto de 1966. En cuanto a los demás días en los cuales se brindan tres funciones, se halla que el horario más temprano en el cual se ofrece la primera función es a las 6:30 p.m. el mes de abril de 1966, mientras que la función de este horario que se anuncia más tarde es a las 6:45 p.m. que comienza a apreciarse a partir de abril de 1967; éste será el horario que tendrá predominancia en las primeras funciones que se brindan. En cuanto a la segunda función, en diciembre de 1966 es cuando se anuncia más temprano a las 8:30 p.m., mientras que el horario de las 8:45 p.m. es el que se puede hallar con mayor continuidad y también es el horario más tardío para la segunda función. Para la tercera función encontramos que lo más temprano que llega a anunciarse es a las 10:00 p.m., mientras que lo más tarde es a las 10:30 p.m., siendo ésta última la más común. También es importante mencionar que todas las funciones tabuladas se ofrecen de manera continuada.

Año	Mes	Horario	Año	Mes	Horario
1965	Abril	Continuado 7:30 y 9:30 p.m.	1968	Abril	Continuado 6:45, 8:45 y 10:30 p.m.
	Agosto	Continuado 7:00, 8:45 y 10:30 p.m.		Agosto	Continuado 6:45, 8:45 y 10:30 p.m.
	Diciembre	Continuado 6:30, 8:15 y 10:00 p.m.		Diciembre	Continuado 6:45, 8:30 y 10:30 p.m.
1966	Abril	Continuado 6:50 y 9:30 p.m.	1969	Abril	Continuado 6:45, 8:45 y 10:30 p.m.
	Agosto	Continuado 7:30 y 9:30 p.m.		Agosto	Continuado 6:45, 8:30 y 10:30 p.m.
	Diciembre	Continuado 6:30, 8:30 y 10:30 p.m.		Diciembre	Continuado 6:45, 8:30 y 10:30 p.m.
1967	Abril	Continuado 6:45, 8:30 y 10:30 p.m.			
	Agosto	Continuado 6:45, 8:45 y 10:30 p.m.			
	Diciembre	Continuado 6:45, 8:45 y 10:30 p.m.			

Como se puede apreciar en la tabla, el Cineauto Andrés Bello presenta apenas algunas variaciones entre horarios, de hecho es bastante constante; cuando se aprecian cambios son de 15 minutos y por lo general suele ser en su segunda función, mientras que la primera y la tercera se mantienen constantes. Se puede observar que predomina la oferta de tres horarios, a excepción del mes de abril de 1966, donde sólo se ofrecen dos funciones a las 6:50 y 9:30 p.m.

Continuando con la clasificación de las películas que ofrece este local al público, se halla que de los 15 días tabulados, tres días se anuncian películas censura A, dos días películas censura B y 10 días filmes de censura C. Como se puede apreciar, en este autocine sí podemos ver una notoria diferencia con la predominancia dentro de la programación de cintas de clasificación C, encontramos un caso parecido a lo que ocurre en el establecimiento Cinecar, sólo que en ese caso las películas de clasificación A se encuentran por encima de los filmes censura C.



Tomando en cuenta la categoría de Notas, se ha encontrado que en 13 ocasiones se ha hecho mención a que la entrada es por persona, esta recurrencia es importante puesto que sólo han sido tabulados 15 días y casi en la totalidad de los días está presente este elemento. En cuanto a los idiomas, se aprecia que sólo dos películas son anunciadas como filmes en inglés. Como en el caso de los otros autocines, en este local tampoco se hace referencia al uso de tecnologías particulares, pero se halla que en 5 ocasiones se menciona que los filmes ofrecidos son a colores. Para finalizar con la tarifa, como en la mayoría de los casos, se mantiene la misma tarifa de cinco bolívares (5 Bs.) a lo largo del período tabulado.

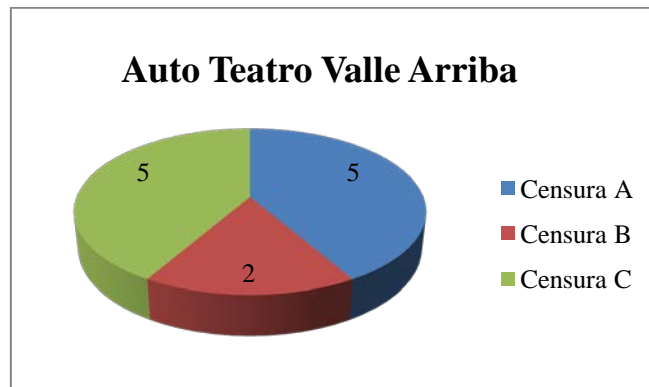
1.7.Auto Teatro Valle Arriba

Este autocine fue inaugurado el ocho de diciembre de 1965, en el mismo año que el Cineauto Andrés Bello. El Auto Teatro de Valle Arriba se encontraba a dos minutos del Hotel Tamanaco, en lo que actualmente conocemos como la urbanización Valle Arriba (Fernández & Medina, 2006). En este local en particular, podemos apreciar una cartelera que se asemeja un poco más a la Cartelera del Cineauto Andrés Bello. En primera instancia, las primeras funciones se hallan en torno a las 6:30 p.m., siendo la función más temprana a las 6:20 p.m. y la más tardía a las 6:50 p.m. En segundo lugar encontramos que las siguientes funciones que

se ofrecen siempre rondan las 8:30 p.m., nunca baja de esta hora, pero si llega a ofrecerse hasta 20 minutos después, como se puede apreciar en agosto de 1966. Finalmente, en cuanto a las últimas funciones que se ofrecen, todas se encuentran también a las 10:30 p.m. o por encima de este horario, pero por 15 o 20 minutos más, nunca llega a ofrecerse alguna función a las 11:00 p.m. La mayoría de las funciones se anuncian continuadas, salvo por la tabulada en abril de 1966. Como se puede apreciar, en su mayoría se ofrecen tres funciones salvo en abril de 1967, donde sólo se ofrecen dos funciones a las 7:15 y 9:15 p.m.

Año	Mes	Horario	Año	Mes	Horario
1966	Abril	6:30, 8:30 y 10:30 p.m.	1968	Abril	Continuado 6:20, 8:30 y 10:30 p.m.
	Agosto	Continuado 6:50, 8:50 y 10:50 p.m.		Agosto	Continuado 6:45, 8:45 y 10:45 p.m.
	Diciembre	Continuado 6:30, 8:30 y 10:30 p.m.		Diciembre	Continuado 6:30, 8:30 y 10:30 p.m.
1967	Abril	Continuado 7:15 y 10:15 p.m.	1969	Abril	Continuado 6:30, 8:30 y 10:30 p.m.
	Agosto	Continuado 6:45, 8:45 y 10:50 p.m.		Agosto	Continuado 6:40, 8:40, 10:40 p.m.
	Diciembre	Continuado 6:20, 8:30 y 10:30 p.m.		Diciembre	Continuado 6:40, 8:40, 10:40 p.m.

Prosiguiendo con la clasificación de las películas ofrecidas en este establecimiento, se ha encontrado que de las 12 películas tabuladas, cinco corresponden a filmes de censura A, sólo dos corresponden a cintas censura B y finalmente, se aprecia que cinco son anunciadas como censura C. Como se puede observar, la oferta de películas de censura A y C es la misma y la presencia de películas B es escasa.



Siguiendo con la categoría de Notas, se encontró que en los doce días tabulados estaba presente la mención que hacía referencia a que la entrada era por persona. Pasando a la categoría de idiomas, se halló que cinco películas fueron anunciadas en inglés, pero no se mencionó ningún film en otro idioma diferente. En cuanto a tecnología no se hace ninguna mención y sólo una película es anunciada en colores. Finalmente como en la mayoría de los autocines que hasta ahora hemos estudiado, la tarifa se mantiene constante en cinco bolívares (5 Bs.).

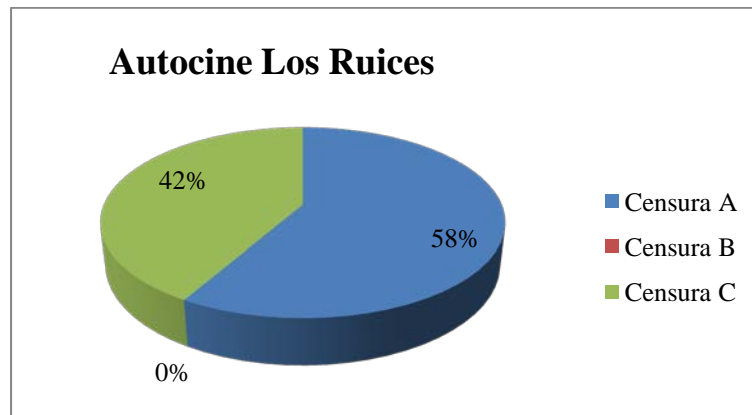
1.8. Autocine Los Ruices

Uno de los últimos autocines en el cual repararemos es el Autocine de Los Ruices, inaugurado el 06 de mayo de 1966. Este establecimiento se encontraba ubicado en la Autopista del Este, frente al Trébol de Los Ruices. Lo primero a lo que se hará mención es que en su mayoría el local ofrece tres funciones, sólo encontramos una excepción en agosto de 1967, donde sólo se ofrecen dos funciones a las 7:15 p.m. y 9:30 p.m. Cuando se ofrecen tres funciones se puede apreciar que los horarios rondan las 6:30, 8:30 y 10:30 p.m., en cada uno podemos encontrar una variación de 15 minutos menos o más. En cuanto a las primeras funciones, se puede observar que el horario establecido más temprano es el de 6:00 p.m. en

diciembre de 1966, mientras que el más tarde es a las 7:00 p.m. en agosto de 1968; pasando a las segundas funciones, la que se ofrece más temprano es a las 8:00 p.m. en diciembre de 1966 y la que se ofrece más tarde es a las 8:45 p.m., horario que se puede encontrar en varias oportunidades; finalmente tenemos la última función que se brinda en su horario más temprano es a las 10:00 p.m. en diciembre de 1967 y en su horario más tardío a las 11:00 p.m. en abril de 1969. A nivel general, no se encuentran grandes variaciones en cuanto a la oferta de horarios.

Año	Mes	Horario	Año	Mes	Horario
1966	Abril	---	1968	Abril	Continuado 6:45, 8:45 y 10:30 p.m.
	Agosto	Continuado 6:45, 8:45 y 10:45 p.m.		Agosto	Continuado 7:00, 8:45 y 10:30 p.m.
	Diciembre	Continuado 6:00, 8:00 y 10:00 p.m.		Diciembre	Continuado 6:15, 8:15 y 10:15 p.m.
1967	Abril	Continuado 6:45, 8:30 y 10:30 p.m.	1969	Abril	Continuado 6:45, 8:15 y 11:00 p.m.
	Agosto	Continuado 7:15 y 9:30 p.m.		Agosto	Continuado 6:45, 8:45 y 10:45 p.m.
	Diciembre	Continuado 6:15, 8:15 y 10:15 p.m.		Diciembre	Continuado 6:30 8:30 y 10:30p.m.

Tomando en cuenta a continuación la clasificación de las películas que se proyectan en este autocine encontramos que de los 11 días tabulados, en 7 se ofrecen películas de censura A. En este local en particular no se ofrece durante el periodo tabulado ninguna película de censura B, dato que resulta novedoso ya que si se compara con el Auto Teatro Valle Arriba que se tabuló durante 12 días, éste por lo menos contaba con dos películas de esta censura. Finalmente encontramos que se anunciaron 5 películas censura C.



Para finalizar con este autocine pasaremos a la categoría de Notas, aquí se puede apreciar que no se encuentran menciones a que la entrada sea por persona a diferencia de los otros locales donde por lo general es común encontrar estas acotaciones. Sin embargo, encontramos que todos los días tabulados se anuncia que las películas a proyectarse son estrenos, cosa que no ocurre en otros establecimientos. También se halló en cuanto a los idiomas que 9 de las 11 películas que se proyectaron eran en inglés, mientras que las 2 restantes eran en francés. Como hemos visto hasta ahora con los otros autocines, no se hace mención a ninguna tecnología en particular, más allá de que las 11 películas que se tabularon están identificadas como filmes a colores. Finalmente se puede mencionar que en cuanto a tarifas no hay ningún cambio, ésta se mantiene a lo largo del período estudiado en cinco bolívares (Bs. 5).

1.9. Autocine Prados del Este

Para terminar con el estudio particular de los datos recabados en la tabulación, haremos mención al Autocine Prados del Este. El presente establecimiento se encontraba ubicado al lado del Autocine Valle Arriba según lo mencionan los investigadores Fernández y Medina (Fernández & Medina, 2006). Éste se inauguró el miércoles 07 de agosto de 1969. Como se

puede apreciar, por la fecha en que el local abrió las puertas al público, para el presente trabajo se tabuló sólo un día de la Cartelera Cinematográfica por orden alfabético en donde aparece este local. El día registrado, el autocine ofreció tres funciones a las 6:30, 8:30 y 10:00 p.m., la película que se ofrecía era *Contrólese Doctor* (*Carry on again Doctor*, 1969) de censura A, el costo de la entrada era de cinco bolívares y la película se anunciaba como un estreno en colores y en inglés con subtítulos.

2. Análisis general de los autocine en base a la Cartelera Cinematográfica por Orden Alfabético

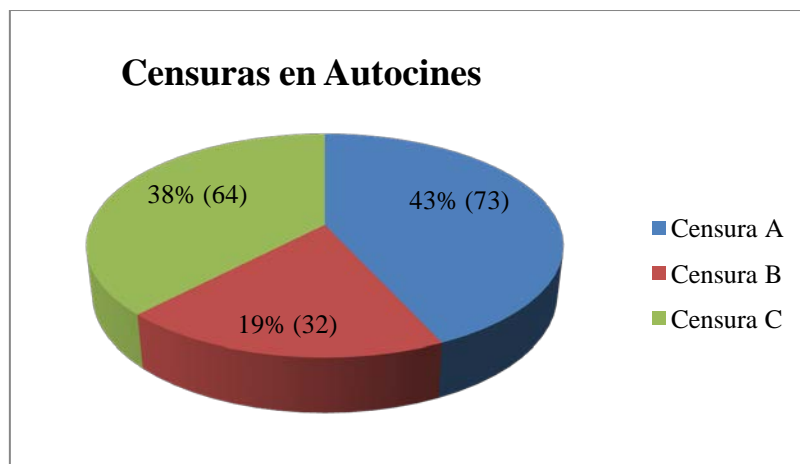
Para dar inicio al análisis general de la Cartelera Cinematográfica por Orden Alfabético, tomando en cuenta particularmente los autocines, se puede apreciar que hay cierta correspondencia entre lo que anuncia cada local en las distintas categorías de la tabla. En cuanto a horarios se observa que habitualmente se ofrecen tres funciones, salvo determinadas excepciones que ofrecen sólo dos funciones, pero no suele ser lo regular. Estas tres funciones se encuentran al rededor de las 6:00, 8:00 y 10:00 p.m., sólo se encontró un caso particular en agosto del 1962 en el Cinemóvil Tamanaco, en el cual la primera función se anuncia a las 5:00 p.m. Los tres horarios que hemos mencionado cuentan con sus variaciones que van de 15, 20, 30 a 45 minutos. En esta tríada de funciones encontramos que las horas en las que se ofrece más tarde son las 7:00 p.m. en el caso de la primera función, las 9:00 p.m. en el caso de la segunda función y las 11:00 p.m. en el caso de la tercera y última función.

También se halló que de 1959 a 1961 son habituales las funciones de 6:00, 7:00 y 8:00, pero éstas van variando y aumentando gradualmente su horario con el paso del tiempo. El único establecimiento que se mantiene fiel a este horario por más tiempo es el Cinecar, se

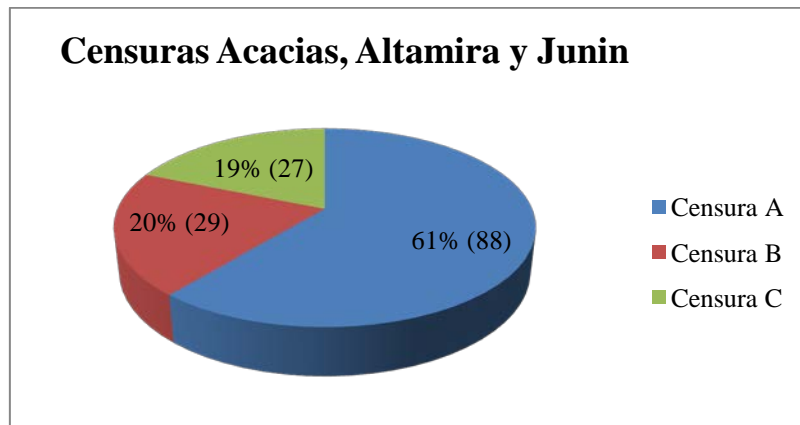
puede suponer que por su corte familiar; esto nos permite inferir que posiblemente al tener funciones más tempranas, había una estimación de la asistencia de los más pequeños dentro del público integrado por familias, mientras que los demás autocines, a diferencia de este local, van aumentando progresivamente el horario de las funciones; de modo que parece haber realmente cierta preocupación en la programación del Cinecar para adecuarse a los grupos familiares. Sin embargo, a nivel general encontramos que a partir de 1964, estas variaciones que han ido de 15 a 20 minutos se acentúan más y comienzan a tener más presencia los horarios de 6:30, 8:30 y 10:30 p.m., con sus respectivas variaciones que pueden ser de 15 a 20 minutos más tarde. Incluso años más adelante también se podrán encontrar con más frecuencia los horarios de 7:00, 9:00 y 10:00 p.m., sobre todo en los autocines que se encuentran en la zona Este de la ciudad. Otro de los aspectos que se pueden mencionar es que se ha notado una tendencia, aunque no absoluta, a que los horarios se ofrecieran un poco más tarde en los meses de abril y agosto, sobre todo agosto, mientras que los horarios en diciembre tienden a ser más temprano. Este fenómeno ocurre con mayor incidencia en los locales que se encuentran hacia el Este de Caracas, mientras que en los establecimientos que se ubican al oeste esta disparidad en los horarios no se presenta prácticamente y suelen mantenerse muy similares.

Como se ha podido observar hay una suerte de estándar en los horarios que ofrecen este tipo de locales de exhibición que en muchos casos está subordinado a las condiciones de luz necesarias para la proyección. Otra de las cosas que llama la atención es que, efectivamente, a medida que avanzan los años, las ofertas en cuanto a horarios van mutando y se van ofreciendo al público oportunidades de ver las películas en horarios más tardíos. Sin embargo, como ya lo hemos mencionado, es un proceso que se da gradualmente y nunca supone una ruptura abrupta con lo que podrían ser los hábitos del espectador.

Por otro lado, encontramos que la programación de cada local varía considerablemente. Mientras que se ha observado la predominancia de películas de censura A en algunos establecimientos como el Cinecar, el Cinemóvil Tamanaco o el Auto Teatro Paraíso, también se puede notar una predominancia de películas censura C en locales como el Autocine Los Chaguaramos, el Cineauto del Este y el Auto Teatro Andrés Bello. No obstante, para poder observar de manera general la programación nos apoyaremos en el siguiente gráfico:



Como se puede apreciar, las películas de clasificación B son minoría dentro de la programación, contando sólo con 32 filmes; mientras que los filmes de censura C tienen una gran predominancia sumando un total de 64, pero no llegan a ser la mayoría. Finalmente se puede observar que la censura de los filmes que fueron programados con mayor frecuencia, son los filmes de censura A, con un total de 73 cintas. No obstante, se puede notar que la diferencia entre los filmes de censura A y los filmes de censura C es apenas de un 5%. Para tener un punto de comparación podemos observar los filmes que han sido proyectados en las salas convencionales que se han seleccionado como referencia para el presente análisis:



Se puede apreciar que en las películas proyectadas en estas tres salas, la diferencia entre los filmes de censura A y los filmes de censura C es abismal, siendo ésta de un 42%, incluso las cintas de censura B que cuentan con más presencia luego de los filmes de censura A, aunque apenas representa un 20%, sólo un 1% por encima de las de censura C. Esto demuestra una práctica particular en cuanto a programación, sustancialmente distinta, entre las salas convencionales y los autocines.

Una vez que se ha revisado la clasificación de la programación y se ha determinado la predominancia de los filmes de censura A en los autocines, aunque sea por un margen de distancia muy delgado con relación a las películas de censura C; hemos considerado oportuno revisar estos filmes clasificados como A, para observar qué tipo de información pueden arrojar. Hemos mencionado que este tipo de filmes en muchos casos servían de apoyo para bautizar a los locales como establecimientos de corte familiar, como es el caso del Cinecar (Fernández & Medina, 2006); por tanto al revisar la programación podríamos hacernos una idea de cómo funcionaba esto. Cuando hablamos de establecimientos familiares, estamos hablando de locales que en primera instancia, por sobre todas las cosas, ofrecen entretenimiento acorde con las convenciones morales de la época, propiciando un ambiente

adecuado para todos los miembros de la familia (incluyendo infantes) y en segunda instancia estos establecimientos deberían atender las necesidades (por lo menos de entretenimiento) de cada uno de los miembros del núcleo familiar.

Partiendo de este supuesto, el autocine como se ha podido apreciar cumple, la mayoría de las veces, con el aspecto de ofrecer un entretenimiento adecuado, por lo menos así lo han asegurado los comités de censura que han clasificado a las películas con la censura A. Sin embargo, revisando éstas películas se ha reparado en que éstas, más allá de ser clasificadas como censura A, no aseguran que el entretenimiento sea de agrado para cada integrante de la familia; es necesario acotar que esto no deriva de lo “moralmente adecuado” que pueda ser el contenido, sino que está más cerca de los argumentos que se manejan en el filme. Por ejemplo, hemos encontrado que de las 73 películas proyectadas, apenas cuatro fueron de corte infantil; si un grupo familiar estuviera compuesto por los padres y sus hijos infantes, encontramos que los argumentos que manejan un importante número de las películas tabuladas, no serían de interés para los más pequeños de la familia; un ejemplo de esto podría ser el filme *Madre India* (*Mother India*, 1957) anunciada en Cinemóvil Tamanaco en abril de 1969, el cual podríamos suponer ser una película de interés para adultos, pero no para los más jóvenes de la familia. De esta manera no podemos dar por hecho que un autocine que pasa en su mayoría películas de censura A, es necesariamente un autocine de corte familiar, que satisface las necesidades como espectador de cada integrante de la familia; y menos cuando estos establecimientos no ofrecen actividades alternas a la proyección para los niños, como sucedía en muchos casos de los autocines norteamericanos, donde se disponía de parques infantiles o suertes de guarderías para los infantes que funcionaban como salones de juego (Segrave, 2006). Así mismo, también podríamos mencionar que el género de comedia, el cual suele ser

catalogado convencionalmente como un género familiar, tampoco encuentra una presencia determinante en estos establecimientos. Como consecuencia, partiendo del análisis de la programación ofrecida por estos locales durante nuestro período estudiado, no pareciera apropiado catalogar los autocines como establecimientos de corte familiar, a pesar de ser publicitados de esta forma, basados en la comodidad que ofrecen a los padres a la hora de llevar a los niños a ver una película.

Pasando a la categoría de Notas, se puede mencionar a nivel general que en los primeros dos años que se tabularon no hay una tendencia a acotar alguna información en cuanto a la entrada al autocine. Sin embargo a medida que pasa el tiempo, se vuelve más común encontrar notas como las que especifican que cada carro deberá llevar mínimo dos personas (como era muy frecuente encontrar en el Cineauto del Este) o que anuncian que las películas que proyectarán son estrenos. En cuanto a la entrada al autocine, la nota que menciona un mínimo de personas por carro cada vez será menos común y comenzará a sustituirse por la nota que menciona que la entrada es por persona, esto será frecuente y se podrá encontrar hasta los últimos días tabulados en 1969. De esto deducimos que tal vez en un primer momento se regulaba la entrada con un número mínimo de personas para garantizar la asistencia mínima que pudiera hacer la taquilla requerida, y a medida que transcurrió el tiempo, con la consecuente popularidad y proliferación de autocines no era necesario requerir un mínimo de personas puesto que ya había un público adepto al autocine.

A esto sumamos que, como hemos visto, el precio de la entrada durante el período estudiado se mantiene igual, presentando variaciones sólo en dos funciones. En ambos casos no pudimos establecer la razón del cambio, aunque manejamos dos hipótesis: una primera

relacionada con cambios de temporada en la exhibición; no obstante, al no notar ningún patrón que pudiera sugerirnos con certeza un cambio de tarifa por temporada, descartamos ésta y planteamos la segunda hipótesis, que sugiere la posibilidad de que el cambio en la tarifa estuviera vinculado con el filme a proyectarse en esos días específicos, aunque esto tampoco se pudo considerar con convicción. Sin importar a qué factor obedecieron estos cambios, las tarifas son un innegable indicador de que la economía se mantenía, y el pagar por persona, sin importar cuántos cupieran en el carro, representaba mayor ganancia para el local.

En cuanto a los idiomas en los cuales se ofrecen las películas en estos establecimientos, se ha podido apreciar que el idioma que predomina en los anuncios es el inglés. Sin embargo, sólo 45 películas son identificadas con este idioma de las 169 que se tabularon, lo que felizmente nos dice que las películas exhibidas eran en su mayoría habladas en español, dominando un aproximado del 73% de la oferta de películas de los autocines estudiados. No faltaron películas en idiomas diferentes al español y el inglés, como por ejemplo en sueco, francés e italiano, aunque en considerablemente menor cantidad que las primeras dos, por supuesto. Nos llama la atención que sólo una película fuera identificada con el idioma italiano, pues podría esperarse que en el autocine se proyectaran más películas en este idioma, debido a que las producciones italianas tenían una presencia importante en la cartelera de salas convencionales.

Finalmente al analizar las tarifas, encontramos que a lo largo del periodo estudiado, en todos los autocines, como referimos arriba, éstas se mantienen al mismo precio, es decir, a cinco bolívares (Bs. 5) la entrada. Encontramos dos excepciones: una en agosto del año '61 en el Cineauto del Este, donde el precio de la primera función se ofreció a tres bolívares (Bs. 3),

mientras que la segunda y tercera función se mantuvo en cinco bolívares (Bs. 5); la otra excepción ocurre en diciembre del '67 en el Autocine Los Chaguaramos, en este caso la entrada en las tres funciones era de seis bolívares (Bs. 6). Tarifa correspondiente a la que ofrecían en general las salas de estreno en Caracas. Otra de las categorías que tampoco varía es la de tecnología, ya que nunca se hace mención a una especificación en esta área, sólo llega a anunciarse si la película es a color. Como sabemos, durante final del período de los '50 y '60 se promocionó mucho en Caracas películas en grandes formatos, como el Cinerama o Cinemascope, pero éstos requerían de un sistema de proyección especial que probablemente sólo podía ofrecerse en una sala (Iannece, 2011). Por ello suponemos que, tomando en cuenta esto y descartando la especificación del color, no habría mayor innovación tecnológica que podía ofrecer el autocine. De hecho nos atrevemos a decir que no consideramos que esto representara una inquietud para los dueños de tales locales, puesto que el autocine surgió y se dio a conocer bajo otras pautas de servicio.

En otro orden de ideas, por más obvio que parezca, el autocine era un establecimiento nocturno en todo el sentido de la palabra, es decir, se requería la ausencia de luz para poder realizar las proyecciones. Vemos que en salas convencionales era frecuente que se ofrecieran también tres funciones que solían estar alrededor de las 5:15, 7:15 y 9:15 p.m., pero en muchos casos en estas salas de cine convencional se agregaba una primera función a las 3:15 p.m.; en comparación con estos horarios, es notorio la tendencia de los autocines a hacer las proyecciones en horarios más restringidos y tardíos debido a las condiciones físicas necesarias para proyectar. Podemos ver que los primeros meses tabulados del Autocine Los Chaguaramos sólo se ofrecen dos funciones a las 8:00 y 10:00 p.m., lo que garantiza las condiciones necesarias para la proyección. Sin embargo, observamos que ya en diciembre del

60, el Cinecar y el Autocine de Los Chaguaramos ya se arriesgaban ofreciendo tres funciones, lo que en definitiva rentabilizaba mucho más este tipo de local y fue una constante en nuestro periodo de estudio. El hecho de que se ofrecieran sólo dos funciones a partir de las 8:00 p.m., pudo hacer pensar a muchos de los usuarios que el autocine no era una forma de entretenimiento apta para los niños; esto lo podemos recordar con el testimonio de la Sra. Ardito en el cual comenta que esa era una actividad para adultos, bajo este argumento a ella la dejaban en casa de sus abuelos cuando los padres asistían al autocine.

Como pudimos observar con el análisis de los horarios que realizamos previamente, hay una tendencia a que durante los meses de abril y agosto las proyecciones se realicen un poco más tarde, mientras que en diciembre ocurre lo contrario. Esto necesariamente no arroja datos concretos sobre la práctica social que implica el autocine, pero podría deberse a los equinoccios de marzo y septiembre que tienen lugar entre el 21 de marzo y el 22 de abril, y el 21 de agosto y 21 de septiembre; en este periodo el sol se ubica en el ecuador lo que ocasione que las horas de noche y de día sean prácticamente las mismas (Equinoccios y Solsticios, 2010). Lo que sí llama nuestra atención, es que en ningún momento de nuestro periodo de estudio, estos establecimientos ofrecieron alguna actividad previa a las proyecciones de las películas para atraer al público; práctica que era muy común en Estados Unidos, específicamente en la temporada de verano, ya que con esto se aseguraba la asistencia del público para la función que, por tratarse de esta estación, comenzaba más tarde. Por tanto, pareciera no existir una preocupación de los comerciantes de los autocines caraqueños por mantener la clientela incluyendo actividades extras a las proyecciones, lo que nos hace suponer que estos establecimientos se mantenían exitosamente sólo con la recaudación de

taquilla y las ventas de alimentos que disponían dentro de los locales, bien sea en fuentes de soda o por vendedores ambulantes.

Tomando en cuenta otra de las categorías que hemos revisado en el presente trabajo, la censura, hemos apreciado que aunque la programación en los autocines mostró una tendencia en exhibir filmes de censura A, aunque la presencia de las películas de censura C es importante. En cuanto a esta información ya hemos analizado la propuesta de determinar un autocine como “familiar” de acuerdo a la programación que exhibe; sin embargo, aprovecharemos este espacio para plantear otros aspectos que encontramos pertinentes desarrollar a partir de esta información. Al tomar en cuenta las películas de censura A y C que se exhiben tanto en autocines como en salas de cine convencionales, encontramos que en los autocine la exhibición de ambas censuras se encuentran muy a la par; en el caso de las salas de cine convencional (tomando en cuenta las que hemos tomado como referencia), encontramos que hay una diferencia sustancial entre ambas categorías, mientras que las películas de censura A representan un 61% de la programación tabulada, sólo un 19% corresponde a películas de censura C.

En los autocines encontramos un margen de diferencia de un 5% entre ambas censuras, mientras que en las salas seleccionadas para este análisis encontramos un 42% de diferencia entre ambas censuras. Evidentemente la proyección de películas de censura C implica un fenómeno importante dentro de lo que fueron los autocines. Esto por un lado pareciera permitirnos reafirmar la idea de que el autocine como espacio (ahora como espacio de exhibición además de estructural) brinda a la audiencia un lugar más distendido y busca erigirse como alternativa al rigor social dentro de la vida del caraqueño.

Por otro lado, el costo de las entradas a estos locales también nos ayudará a entender cómo funcionaban. Pudimos ver en los análisis previos que las entradas a estos establecimientos mantenían una tarifa constante de cinco bolívares (Bs. 5), en algunos casos se acotaba que este era el coste por persona y en otros, incluso, se hace referencia a que es necesario un mínimo de dos personas por carro. Con esto podemos apreciar, en primera instancia, que el autocine poseía la misma tarifa que las salas de cine convencionales conocidas como salas de estreno. Este aspecto, en primera instancia, nos sugiere que entre los autocines de la ciudad no existía ningún tipo de competitividad, puestos que todos compartían los mismos costos de entrada. En un segundo plano, encontramos que para el periodo de estudio, el hecho de que se exhibiera una película de estreno o de segunda circulación (incluso de tercera circulación), no era una causa para que este local cambiara el costo de la entrada. Esto pareciera demostrar una conciencia por parte de estos establecimientos en cuanto a su concepción como negocio de exhibición cinematográfica, ya que a pesar de que tenían en común con las salas de cine convencionales la proyección de un filme, se sabe que este aspecto compartido no era el principal ofrecimiento del autocine a su público; sino el “ambiente” que ofrecían estos locales atraía a determinado público a asistir a estos espacios, sin importar qué se exhibía y cuál sería el precio de la entrada. Por último, con relación a la tarifa, encontramos que dentro de los autocines de la ciudad, ninguno brindaba una versión más accesible al público, cuyo coste de entrada fuese menor para aquellas personas que no tenían los recursos necesarios para acceder a una función de costo standard; aspecto que por el contrario sí encontramos en las salas de cine convencionales, donde había una variedad de oferta de precios considerable, aunque estos costos respondían a distintos aspectos de confort relacionados a la exhibición.

De esta manera el autocine comienza a revelarse como una atracción reservada para ciertas personas con mayores posibilidades económicas, que contaban con los recursos necesarios para asistir a estos locales. Porque recordemos que no sólo se trata de las entradas que las personas van a pagar para acceder al establecimiento, sino también de la posibilidad de tener automóvil para poder disfrutar de la experiencia total del autocine; de lo contrario, el transeúnte que quisiera ingresar sin vehículo estaba destinado a las gradas que ofrecían estos locales (y recordemos que no todos ofrecían este servicio). Por lo tanto, el transeúnte sin vehículo tenía que pagar cinco bolívares (Bs. 5) para sentarse en unas gradas y observar la película, teniendo la oportunidad de pagar el mismo precio y disfrutar de las comodidades que le brindaba una sala convencional al no tener vehículo; en este sentido, observamos que para un peatón no representaba un gran atractivo el autocine.

Para finalizar con el análisis de la Cartelera Cinematográfica por Orden Alfabético, en muy pocas ocasiones los anuncios de los autocines nos brindan información acerca de las tecnologías que ofrecen, mientras que en las salas convencionales suele ser constante que se anuncie si las películas son en technicolor, cinemascope, eastmancolor u otras tecnologías habituales para la época. Esta ausencia la encontramos sumamente interesante ya que como menciona Sidorkovs (Sidorkovs, 1994), para comienzos de los años '50, ya el cine comienza su lucha contra la televisión y la forma de enfrentarse a este nuevo recurso es por medio de la oferta de nuevas tecnologías que son imposibles de repetir en la televisión de entonces.

Parece estar claro que la experiencia que brinda el autocine va más allá de la mera proyección de una película bajo ciertos cánones de comodidad, principio único que comparte con la exhibición cinematográfica a través de la señal de televisión.

En este capítulo hemos podido llevar a cabo un estudio particular de cada autocine a partir de la información que nos brinda la Cartelera Cinematográfica por Orden Alfabético. Hemos podido relacionar esa información particular de cada establecimiento para así poder establecer una dinámica general de estos locales y aproximarnos a ellos reconociendo algunas diferencias en cuanto a las salas de cine convencionales que hemos tomado como referencia en el presente trabajo. También hemos podido señalar cómo la información que nos brindan las tablas nos permiten aproximarnos a algunos aspectos del autocine como práctica social. En el siguiente capítulo podremos acercarnos a este fenómeno social a partir de la relación de la revisión de nuestras fuentes principales y el análisis de nuestras fuentes secundarias enmarcado en la reforma que va modificando la ciudad de Caracas.

Entretejiendo voces, ciudad, reformas y una máquina de hacer sueños

En capítulos anteriores hemos esbozado cómo fue desarrollándose la reforma urbanística de Caracas, la cual daría paso a la modernidad, igualmente se bosquejó el proceso de la llegada del autocine dentro de este proceso de reestructuración de la ciudad, y porque no, de la ciudadanía.

A través del análisis de los testimonios se ha pretendido, en primer lugar, hacer una suerte de reconstrucción de la ciudad a través de las voces de la memoria de cada una de las personas con las que hemos conversado para el presente trabajo, voces que nos permiten acercarnos a esa urbe desde un punto de vista más social. Igualmente, se ha buscado establecer el rol que jugaba el automóvil dentro de la vida de cada una de estas personas, para poder concebir la importancia de esta máquina en el día a día del caraqueño, más allá del rol que jugó en la reforma urbanística. Finalmente, el análisis de los testimonios ha permitido acercarnos al fenómeno social del autocine desde las vivencias particulares de los individuos, ya sea para reafirmar mitos que se entretajan alrededor de este establecimiento, o para crear nuevos. En última instancia para dotar de rigor y complementar la información que nos han brindado los testimonios, se ha llevado a cabo el estudio y análisis de la cartelera cinematográfica dentro del período de estudio, que en muchos casos apoyó la información que brindaron los testimonios y que a su vez, aportó nuevos conocimientos.

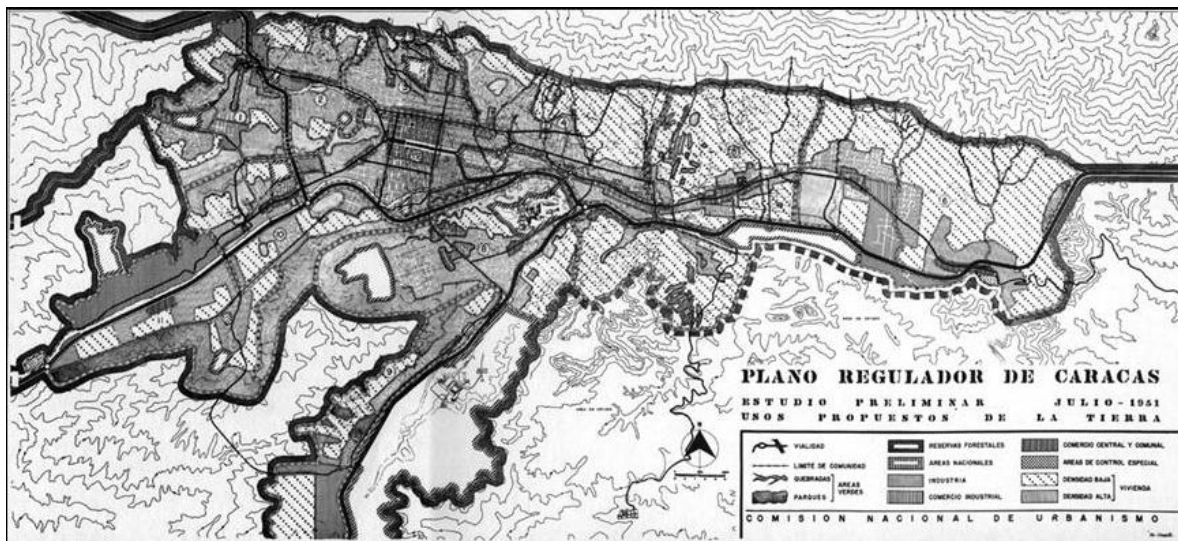
Este capítulo se propone relacionar los diversos factores que se han ido desarrollando a lo largo del presente trabajo. Ubicaremos ese retrato urbano de Caracas que han brindado los entrevistados, con la reforma urbana que poco a poco va sufriendo la ciudad y cómo ésta es

reflejo de una reforma aún más profunda que comienza a gestarse en la práctica ciudadana del caraqueño. Tomando en cuenta particularmente la exhibición cinematográfica en el autocine, estableceremos relaciones del autocine con su entorno espacial y cómo éste también resulta ser una proyección de los cambios que está viviendo el ciudadano. Así mismo, iremos planteando distintos factores que consideramos fundamentales dentro de este proceso de afianzamiento que vive el autocine, hasta llegar a su cúspide en la década de los '70.

Ya hemos mencionado que la reforma urbanística que vive Caracas y que comienza a conformar la urbe desde una perspectiva moderna, empieza en 1938, cuando es presentado el Plan Monumental concebido por el arquitecto Maurice Rotival. Hemos podido percibir cómo la ciudad poco a poco va cambiando su semblante y cómo surge el autocine dentro de este ambiente de reformas. Sin embargo, para el periodo de estudio que abordamos en el presente trabajo, comprendido entre 1959 y 1969; es necesario recordar que si bien la reforma de Caracas se inicia casi dos décadas antes de éste, en 1951, durante el gobierno provisional de Germán Suárez Flamerich, este plan urbanístico toma un nuevo giro y se revitaliza. Nuevamente es contratado el arquitecto Rotival, quien retoma el Plan Monumental y lo proyecta, haciendo especial énfasis en el desarrollo vial de la ciudad, al replanteamiento de este plan se le nombrará Plan Regulador y estará marcado por dos aspectos fundamentales: la propuesta de zonificación y el desarrollo vial.

Dentro del Plan Regulador, también es incluido el arquitecto norteamericano Francis Violich. El arquitecto Martín J. Padrón menciona en su trabajo titulado *Caracas 1928-1958: permanencias y transformaciones morfológicas durante la primera modernidad urbano-arquitectónica en Venezuela* (Padrón, 1993), que Violich fue el encargado de presentar el

concepto de zonificación (*zonig*) en Venezuela, el cual consiste en la atribución de usos a áreas determinadas. Como un ejemplo de este concepto, encontramos el determinar cierta zona con un uso industrial, separándola de otra zona que se caracteriza por un uso residencial. Esta nueva noción sería utilizada para modificar ciertas ordenanzas de construcción, las cuales no serán aprobadas sino hasta el año de 1958. En la siguiente imagen podemos apreciar un mapa con la ciudad de Caracas como parte del estudio del Plan Regulador (Rosales, 2008), en éste podemos identificar el planteamiento de zonificación llevado a cabo:



Plano Regulador de Caracas. Estudio preliminar Julio-1951 de usos propuestos de la tierra. MOP- Comisión Nacional de Urbanismo. Se puede apreciar la propuesta de zonificación que se lleva a cabo.

Por tanto la década del '50, marcada por la presidencia del General Marcos Pérez Jiménez, se caracterizará por ser un periodo de constante construcciones de obras de interés público como hospitales, instituciones educativas, viviendas de interés social y especialmente obras viales. Dentro de éstas obras viales encontramos en Caracas por una parte, la construcción de avenidas: la Av. Andrés Bello, Av. México, Av. Nueva Granada, Av. Sucre,

Av. Fuerzas Armadas, Av. San Martín, Av. Victoria, Av. Urdaneta, Av. Páez y la Av. Paseo los Ilustres y las autopistas del Este, Caracas-La Guaira y la Valle-Coche (Anónimo, 2012). También se llevó a cabo la prolongación de la Av. Bolívar en 1955, que conectaría esta avenida con la Autopista del Este, lo que dividió irremediabilmente la ciudad en dos ejes. Por otra parte, dentro del mandato de Pérez Jiménez también se construyeron obras como el Paseo Los Próceres, el Hotel Humbolt y el Hotel Tamanaco que dotaron a la ciudad de nuevos espacios de recreación.

En este período de reformas también llega a la ciudad una nueva estructura arquitectónica que brindará al ciudadano la practicidad de encontrar varios comercios en un mismo lugar sin la necesidad de desplazarse y consumir más tiempo en ellos: los centros comerciales. Henry Vicente plantea que uno de los primeros centros comerciales de la ciudad se ubicó en la zona de Las Mercedes (Vicente, 2003), y tomó el nombre de Cada de Las Mercedes y fue construido por el arquitecto Don Hatch, quien también se encargó de obras como la antigua Embajada Americana y el Edificio Mobil. Otro de los primeros centros comerciales es mencionado por Sidorkovs en su libro *Los cines en Caracas en el tiempo de los cines* (Sidorkovs, 1994), este es el Centro Comercial Miranda, de la California, inaugurado el 11 de agosto de 1958.³

El surgimiento de los centros comerciales fue la expresión en forma y espacio de una sociedad que crecía vertiginosamente y reclamaba espacios más cómodos y que facilitarían sus labores cotidianas como lo menciona Sidorkovs. Sin embargo, no sólo la sociedad iba cambiando, el entorno con sus profundas modificaciones también hacían cambiar la dinámica

³ Es importante destacar que el Pasaje Zingg inaugurado en la década del '40 no es considerado como un centro comercial, ya que respondía a otros patrones de construcción que estaban más vinculados al boulevard parisino.

a la que estaba acostumbrada la sociedad. El Centro de Caracas dejó de ser el eje de entretenimiento por excelencia y comenzó a concentrar el entretenimiento de los sectores más populares; este sector comienza a tomar un carácter más comercial y menos residencial, además fue cada vez más evidente el cordón de residencias erigidas de manera precaria que lo rodeaba, también conocido como ciudad informal. El Centro de la ciudad deja de ser el lugar de entretenimiento que solía ser y sumado a esto, el tiempo de las grandes salas comienza a extinguirse; lo que comenzó a hacer menos atractivo este sector que había sido conocido por los ciudadanos como la zona de entretenimiento que albergaba las grandes y lujosas salas de cine de la ciudad. Por su parte, en el Este, específicamente en Sabana Grande, comienza a afianzarse un nuevo eje de entretenimiento que irá poco a poco desplazando al antiguo eje; esto se pudo observar en testimonios como los de Ximena Hurtado y Raquel Molina, cuando mencionan algunas de las actividades que se realizaban en esta zona los fines de semana.

Por otro lado, la población del Este que había tenido que desplazarse siempre hacia el Centro de la ciudad para gozar de noches de entretenimiento, ya que allí se encontraban los espacios de recreación, como podemos constatar en la carta escrita por Ramón del Valle en El Universal, citada por Sidorkovs (1994):

“Así que yo, odiando salir de noche de mi casa, tenía que vestirme, alquilar un auto, ir al centro, meterme en un cine, entrar después a una fuente de soda, alquilar un carro, trasladarme otra vez a la urbanización, pelearme con el chofer y, por fin, *home sweet home*.”(p.235)

ya no tiene que realizar estos tediosos viajes, ya que comienza a gozar de nuevas opciones más cercanas para recrearse; cada vez será más usual encontrar pequeñas salas que albergan a

100 ó 200 espectadores, tan diferentes a las majestuosas salas de 800 espectadores. Esta población del Este, que había estado caracterizada por pertenecer a un sector de la población de mayores recursos económicos, clase media alta o clase alta, comienza a habituarse a convivir con otra población, la clase media, media-baja. Como reflejo de esto, encontramos que los cines del Este, que se habían caracterizado por tener sólo el área de patio hasta entonces, comienzan a cambiar y ahora ofrecen al público un área de patio y otra de galería, volviendo a marcar una distinción dentro de la población (Sidorkovs, 1994).

Ya hemos comenzado a plantear cómo el espacio se vuelve reflejo de cambios que también ocurren en la sociedad, pero antes de seguir avanzando es necesario mencionar que al abordar un período donde se da una dinámica muy parecida a la que ocurre en los sistemas de organización de invasión-sucesión, a la hora de estudiar estos espacios es importante tener en cuenta las afinidades simbólicas de los diversos grupos sociales que coexisten en el espacio y el rol que llevan a cabo en él. Con respecto a esto Castells (1978) expresa que “los hombres (los grupos sociales) crean formas sociales (el espacio) a través de la producción, contradictoria a veces, de los valores, los cuales, orientando los comportamientos y actitudes y creando las instituciones, modelan la naturaleza” (p.95). De esta manera, podemos establecer que el hombre a través del espacio que organiza y construye (y, en este caso, que también *utiliza*) expresa parte de sus valores y la manera que tiene de aproximarse al mundo. Por lo tanto, podemos decir que el espacio urbano como lo menciona Castells, está dotado de sentidos. Estos sentidos van entretejiendo una simbología urbana, que pueden ser el reflejo de una ideología urbana, que como se plantea en la *Cuestión Humana*, tiene que ver con la asimilación de la organización social en un momento de la evolución de la sociedad que está

vinculado con distintos factores como lo es la existencia humana, las condiciones técnicas y naturales, todo esto inserto dentro de un “marco vital”.

Por esta razón podemos decir que la ciudad como materia, integrada por distintos espacios, cuenta con una “estructura simbólica” que puede ejercer influencia hasta cierto punto en las prácticas sociales y viceversa. De esta manera también podríamos mencionar, siempre tomando en cuenta los planteamientos de Castells, que dentro de la organización de lo urbano como parte de esta estructura simbólica, las estructuras materiales se pueden considerar como significante de un significado social. Esto se puede evidenciar en el espacio urbano a través de dos formas: Primero como realidad histórica reflejada en la estructura urbana y en segundo lugar, por medio de la manifestación a través de las formas y ritmos en las estructuras de las corrientes ideológicas, que a su vez están producidas por las prácticas sociales (Castells, 1978).

En cuanto a los cines de Caracas, Sidorkovs lleva a cabo un perfecto ejemplo de cómo la realidad histórica se refleja en la estructura urbana, particularmente en la estructura de las salas de cine de la ciudad y en algunos casos, también evidencia cómo, a través de la manifestación de las formas producidas por las prácticas sociales, se puede hacer una lectura de la sociedad y la ideología de la que participa; como ejemplo de este último planteamiento podemos encontrar la situación que se da con las galerías y patios en las salas del Este de la ciudad, que hemos citado con anterioridad.

En ese sentido, cuando hablamos de la inauguración del primer autocine en 1949, encontramos que éste formaba parte de un edificio residencial que se encontraba en Los Chaguaramos para la época. Resulta ser que la parte posterior del edificio residencial, servía

como soporte a la pantalla de proyección, de modo que no se veía desde el exterior la estructura que soportaba esa pantalla, para el transeúnte sólo era visible la fachada del edificio. Como lo mencionó Sidorkovs (Sidorkovs, 1994) había cierta sutileza al concebir el autocine de esta manera, había una preocupación por la estética del establecimiento como parte de entramado urbano. Esta *sutileza* queda a un lado con la inauguración de los siguientes autocines, en los cuales, en muchos casos se podía ver desde el exterior las estructuras de hierro que servían de soporte a la pantalla, lo cual hacía menos agradable a la vista el panorama de esos sectores de la ciudad, en los cuales se encontraban estos establecimientos.

Ahora bien, ese detalle en la concepción de este primer autocine, podríamos vincularlo a cierta idiosincrasia que poseía la ciudadanía. Encontramos que hay un significado vinculado a una sociedad donde la apariencia, el mostrarse a los demás estaba sumamente valorado y existía un protocolo de formalidad casi inviolable; como lo hemos podido apreciar cuando la Sra. Ximena Hurtado comenta lo que era prepararse para asistir los fines de semana a una sala de cine o cuando el Sr. Pacheco menciona la importancia que tenía la imagen y el buen vestir en la sociedad de entonces. Este aspecto de la formalidad y la apariencia, bien pudiera encontrar su significante en esa estructura visualmente cuidada del primer autocine de Caracas, que procura no hacer menos grato el panorama de la ciudad. Podríamos darle lectura a este fenómeno, tomando en cuenta que una década después de la inauguración del Autocine de Los Chaguaramos, luego de la caída de la dictadura de Marcos Pérez Jiménez; pareciera que nos encontramos ante una sociedad la cual podría percibirse como si estuviera ávida de libertad, distensión, además de deseos de comodidad y simplicidad, de un ambiente menos rígido; es como si esta nueva sociedad, que se va formando tras la dictadura, encontrase como significante de esos deseos, ese pequeño detalle que son los autocines, y por ello comenzaran a

erigirlos, según el nuevo aire que respiran, sin ningún tipo de cuidado en cuanto al panorama visual de la ciudad.

Es precisamente esa avidez de libertad la que ubica en un lugar privilegiado al autocine, y particularmente a uno de los elementos que será fundamental en cuanto al crecimiento en número que tiene este tipo de locales de exhibición cinematográfica en la ciudad para el período de 1959-1969. Esta avidez de libertad se puede ver reflejada directamente en dos elementos que mencionan constantemente las personas que fueron entrevistadas para la presente investigación. El primer elemento está vinculado con la privacidad que brinda el autocine, que es un elemento atractivo ya que permite al ciudadano salir a entretenerse en un lugar público, pero manteniendo un espacio propio, privado; el segundo elemento está vinculado a la comodidad, pero es necesario comprender que la comodidad en este contexto no está vinculada a la infraestructura que brinda el autocine y en particular el automóvil, sino a la dinámica que se desprende del uso del automóvil dentro del autocine.

En cuanto a la privacidad, como hemos podido observar en el análisis de los testimonios, encontramos que dependiendo de la edad del entrevistado varía la concepción de ésta. De los testimonios podemos deducir que la privacidad para los adultos -por adultos, comprenderemos la adultez temprana comprendida entre los 18 y 25 años (Berger, 2009)- está relacionada con la intimidad que puede establecerse dentro del automóvil debido a diversos factores. Algunos de estos están estrechamente ligados con la forma de exhibición que se da en estos establecimientos particularmente. Primero, la disposición del público en el espacio, donde cada uno ocupa un puesto de estacionamiento, lo que hace más reducida la posibilidad

de sociabilizar con otras personas en el autocine; esta sociabilización con el otro sólo es posible si se encuentran dentro de un mismo vehículo. A esta suerte de aislamiento, le podemos sumar que no hay un personal dedicado a hacer guardias en los autocines, como sí lo había en las salas de cine convencionales, como lo menciona el Sr. Ochoa en su testimonio. Cuando mucho se podían encontrar vendedoras de cigarrillos que se paseaban entre los automóviles y podían reportar irregularidades. Evidentemente estos factores para los jóvenes y adultos eran propicios para ir a los autocines acompañados de sus parejas y gozar de una noche de caricias y algo más.

Sin embargo, para los jóvenes la privacidad que se da en el autocine representa otra cosa. Como lo menciona el Sr. Rafael Rodríguez, el automóvil le da al joven un espacio propio, que le brinda cierta independencia de su casa, de su familia. Por lo tanto, el autocine termina siendo un espacio de celebración de esa independencia, de un lugar propio donde nadie está controlando lo que el joven hace en el interior del vehículo. Se celebra la posibilidad de hacer cualquier cosa en el vehículo sin la supervisión de un adulto y en la privacidad del auto. Poco va a importar la película que se esté proyectando, mientras que la sensación de propiedad de ese espacio y libertad permanezca.

En cuanto a la comodidad, vamos a ir observando cómo la noción de ésta se va complejizando. Cuando se inaugura el Autocine Los Chaguaramos, se puede observar en el anuncio⁴ que este local se promociona resaltando la “moderna novedad” que supone su apertura en la ciudad, invitando al público a asistir en sus carros. Sin embargo, no se hace una referencia directa a la comodidad que supone la experiencia que brinda el autocine, sólo se

⁴ Anuncio tomado del libro *Los cines en Caracas en el tiempo de los cines* del arquitecto Nicolás Sidorkovs.

menciona una rampla con mesas que cuenta con “cómodas sillas para 600 personas”. No obstante, el hecho de que anuncien la lujosa fuente de soda, nos da una idea de lo práctico que puede ser para una familia el hecho de que un mismo local ofrezca ambos servicios simultáneos, pero no se deja explícito en el anuncio lo cómodo que resulta esta oferta.



Auto-Cine
(Cine Bajo las Estrellas)
¡POR PRIMERA VEZ EN SUR-AMERICA!

Regia inauguración del AUTO-CINE, situado en la Urbanización
"Los Chaguaramos"
¡MUY EN BREVE!

-VENGA A VERLO HOY MISMO-

- La más moderna novedad para Venezuela
- Un lujo más para Caracas
- El Auto-Cine sólo estrenará las películas seleccionadas entre las mejores de la industria!

Vea Ud. el espectáculo desde su propio carro!
Espacio para 250 autos con altoparlante individual
Rampla con mesas y cómodas sillas para 600 personas!
Fuente de soda de gran lujo!
Aún con lluvia puede Ud. asistir al "Auto-Cine"
Aire puro!... Ambiente de distinción... y bajo la Administración de

"CINES UNIDOS"

Anuncio tomado de *Los cines de Caracas en el tiempo de los cines*, p.252 (Sidorkovs, 1994)

En cuanto al Cinecar que se inaugura el viernes 25 de diciembre de 1959, encontramos que no hay ningún tipo de referencia en cuanto a la comodidad que brinda este local. Sin embargo, llama la atención la película que es elegida para la inauguración de este establecimiento: *La Bella Durmiente* (*Sleeping Beauty*, 1959), que es anunciada como un film capaz de divertir a grandes y pequeños. Esto podría demostrar que este local en particular desde sus inicios buscaba consolidarse como un establecimiento de entretenimiento familiar,

ya que esa pequeña acotación brinda cierta seguridad en la audiencia familiar de que todos y cada uno de los miembros de la familia podrán disfrutar de un rato ameno.



El Nacional. Caracas, 23 de diciembre de 1959.

Ya para la inauguración del Cineauto del Este el sábado 12 de noviembre de 1960, podemos comenzar a ver que se hace referencia directa a la experiencia de confort que supone el asistir al autocine, aunque no se dan mayores detalles sobre qué es lo que particularmente brinda ese confort.

CINE AUTO DEL ESTE Final Avda. Sucre - Los Dos Caminos.
 Moderna Autocine con capacidad para 300 carros, grandes facilidades de estacionamiento y máximo confort.

(EL AUTOCINE DONDE UD. Y LOS SUYOS SE SENTIRAN MAS A GUSTO)

¡MAÑANA! Sábado 12 - Inauguración con el Pre-Estreno de films de gran calidad

La deliciosa **MARILYN MONROE**
 EN GENIAL PAREJA HUMORISTICA CON
YVES MONTAND
 EL GRAN ARTISTA DE FRANCIA.

(A)

MARILYN MONROE
YVES MONTAND
 En la producción de JERRY WAID
LA ADORABLE PECADORA
 (LET'S MAKE LOVE)
 20th Century-Fox
 TONY RANDALL FRANKIE VAUGHAN
 Cinecolor Color por De Luxe

DOMINGO 13 PRE-ESTRENO

LA MAS ESPECTACULAR PRODUCCION EN **TECHNICOLOR**
 PROTAGONIZADA POR **PETER CUNSHING**
 Y LAS 3 BELDADES VICTIMAS DEL VAMPIRO!
FREDA JACKSON
MARTITA HUNT
YVONNE MONLAUR
 Todas ellas se rindieron a su divina atracción... Pero ninguna logró vencerlo...
¡EL VENER!
 (AUX EN GRENDEUR)

LUNES 14 - (B)
 ¡UNO DE LOS GRANDES EXITOS DE LA TEMPORADA!

LANA TURNER
ANTHONY QUINN
SANDRA DEE
JOHN SAXON

Capacitado por **LLOYD HULAN**
RAY WALSTON
 Una producción de **ROSS HUNTER**
 en **COLOR EASTMAN**
 Dirigida por **RICHARD BALEPHANT**
 Presenta **RETRATO EN NEGRO**
 PELICULA UNIVERSAL INTERNATIONAL

El Nacional. Caracas, 11 de noviembre de 1960.

En cuanto al Cinemóvil Tamanaco, en ninguna parte del anuncio se hace referencia a la comodidad que brinda el local, pero sí llama la atención la referencia que hacen acerca de que todas las vías del Este de la ciudad conducen a este establecimiento. Lo que puede leerse entre líneas como un beneficio en cuanto a comodidad ya que es de fácil acceso. Además la importancia de mencionar el acceso en vehículo e indicar específicamente que “todas las vías del Este conducen al Cinemóvil”, hace referencia a un sector de la sociedad determinado que puede ubicarse en un punto específico geográficamente: el Este, y que además tienen la posibilidad de trasladarse en automóvil, lo que apunta a cierto estrato social.



El Nacional. Caracas, 25 de mayo de 1962.

El Autoteatro Andrés Bello, inaugurado ya en 1965, publicita su local dejando explícito la comodidad que brinda al público, pero ésta está vinculada más al diseño que brinda el establecimiento y su accesibilidad.



El Nacional. Caracas, 26 de enero de 1965.

Un último ejemplo que traeremos a colación es el del Autocine de Prados del Este, uno de los últimos cines que se inaugura en el período de estudio el 27 de agosto de 1969. Lo primero que destacaremos es cómo se menciona que este autocine forma parte del progreso

urbanístico de la Ciudad, cuando indican: “Un nuevo y valioso aporte al progreso urbanístico de Caracas” (refiriéndose a la reforma urbanística); si ésta última con su nuevo despliegue de construcciones viales que prioriza y revaloriza el automóvil es prácticamente sinónimo de progreso para la época, entonces el autocine vendría a convertirse en un signo, una consecuencia de ese progreso.

HOY - INAUGURACION - HOY
D E L
Autocine Prados del Este

ACCESO POR LA AUTOPISTA DE PRADOS DEL ESTE CLASE
A tres minutos del Hotel Tamanaco. (B)
Continuado: 7,30 y 9,30 p.m. Bs. 5. - Ing. Tit. Esp.

¡Un nuevo y valioso aporte al progreso urbanístico de Caracas y al sano esparcimiento de sus habitantes!
¡La mejor selección de películas para toda la familia!

¡Usted se sentirá en el AUTOCINE PRADOS DEL ESTE como en su propia Casa!
¡¡¡Las mejores facilidades de Fuente de Soda!!!
¡¡¡DISFRUTE DE LA VIDA Y HAGA QUE LOS SUYOS GOZEN CON USTED!!!



Si el enemigo no lo mata
...Una computadora en Londres lo hará...
Entre dos peligros él escogió el mayor.

20th Century-Fox presenta a
GREGORY PECK - ANNE HEYWOOD
Una Producción Arthur P. Jacobs
LA MAXIMA AMENAZA
(The Chairman)

Co-escritores: ARTHUR HILL - ALAN DOBIE - FRANCISCA TU - ORL LEVY - ZIENA MERTON
Escrito por: BEN MADDOX
Basado en la novela de: JAY RICHARD KENNEDY

Música por: JERRY GOLDSMITH - Cole

y presentada por: CONRAD YAMA
Distribuida por: MORT ABRAHAM

Dirigida por: J. LEE THOMPSON

SIG

El Nacional. Caracas, 27 de agosto de 1969.

Como podemos observar en este anuncio y como lo hemos resaltado durante todo el trabajo, había cierta noción de parte de los dueños y/o administradores de los autocines acerca de la comodidad que podían brindarle al espectador. No obstante, cada quien concebía la comodidad de diferentes formas. Algunos apostaban a la accesibilidad desde distintas rutas a los establecimientos, otros quizás a la oportunidad de brindar entretenimiento a todos los miembros de la familia y finalmente también apreciamos que la comodidad se encontraba en poder asistir a ver una película con la sensación de no haber tenido que salir de casa. Evidentemente, como así lo refieren los testimonios, ninguna de estas nociones estaba errada. Cada asistente podía encontrar la comodidad en distintos aspectos. Sin embargo, para nosotros fue muy interesante percatarse de que la comodidad que infiere la experiencia cinematográfica dentro del autocine no ha estado precisamente vinculada a lo comfortable que podría ser el automóvil para ver una película, que es lo que en muchos casos, incluyéndonos, las personas piensan cuando se habla de la *comodidad* ofrecida por el autocine.

Efectivamente, el confort trascendía el automóvil en sí, no era la comodidad de los asientos del vehículo o su diseño, era la posibilidad que otorgaba ese espacio íntimo para el público lo que hacía atractivo al autocine y lo que brindaba comodidad al espectador. Eran las actividades que se podían hacer dentro del auto en un autocine lo que atraía al público, aquellas actividades que la sala convencional no permitía, como comer aperitivos más elaborados -sándwich, perros calientes y hamburguesas-; el poder fumar en el vehículo, en el caso de los más atrevidos, algo más que un cigarrillo, o beber algo más que un refresco; hasta compartir caricias con la pareja. Finalmente, una de las cosas que encontramos constantemente en los testimonios/historias de vida, ir vestido como quisieras para ir a ver la película, sin la necesidad de esa gran formalidad que existía para ir a las salas de cine convencionales.

Esto último que hemos planteado puede resultarnos a primera vista un detalle menor, sin embargo, con la llegada de la televisión en 1952 y su consecuente consolidación como entretenimiento familiar, la exhibición cinematográfica en el país (y en la mayoría del resto de los países) sufre un gran golpe. Esto debido a que la televisión en un punto también comenzó a ofrecer películas, lo que resultaba muy práctico para las familias, puesto que no tenían que hacer ningún gasto extra, sólo encender la televisión y gozar de la película sin tener que salir de la comodidad de su casa. Pero realmente qué implicaba esta comodidad, implicaba en muchos casos poder ver la película en pijama, mientras se cenaba o se comía algún aperitivo, toda la familia podía estar presente y al que no le gustaba podía hacer otra actividad en casa, sin molestar a lo demás.

Evidentemente para una sala convencional era muy difícil, por no decir imposible, brindarle estas posibilidades al público. Cuando mucho, con la construcción de salas más pequeñas, se brindaba al espectador un ambiente más íntimo y una dinámica menos formal que las ostentosas salas de cine para 800 personas. No obstante, el autocine sí podía llegar a acercarse a esa dinámica de comodidad que ofrecía la televisión como entretenimiento; además no podemos olvidar la valoración que el caraqueño le da al espacio público a la hora de concebir su tiempo de entretenimiento, rasgo que se aprecia desde el siglo XIX, pero que comenzará a variar a medida que la ciudad va mutando (Iannece, 2011). En este sentido, el autocine permitía al ciudadano salir de su casa para gozar del espacio público, pero sin tener que abandonar del todo las pequeñas comodidades que brinda la posibilidad de quedarse en casa viendo televisión. Esta noción del disfrute del espacio público también es mencionada por el cineasta italiano Marco Ferreri en una entrevista (Babáchano, 1974), éste habla sobre la experiencia cinematográfica y menciona:

“El interés por el cine sigue vivo, porque ir al cine no es sólo una forma de ver películas... Hay todo un ritual: salir de casa, ir al bar para tomar un café antes de sumergirse en la oscuridad para ver las sombras de hombres y mujeres moviéndose en la pantalla. El cine es aventura... Y la televisión no. La televisión es la estática del hogar. A mi no me gusta estar encerrado, tengo que salir, y el cine está fuera, fuera...” (p.84)

Como hemos podido observar a lo largo de la investigación, esta idea de ritual, de salir de la casa, también la comparte la población caraqueña. Si tomamos esto en cuenta, podemos apreciar como el autocine se vuelve la alternativa perfecta para quien busca esa aventura fuera del hogar, pero sin abandonar las comodidades que éste brinda.

En este sentido, si bien la televisión llega a convertirse en una amenaza real para las salas de cine convencional, vemos que con el autocine no ocurrió exactamente lo mismo. Estos modernos establecimientos que brindaban una experiencia cinematográfica bajo las estrellas, parecían tener las herramientas suficientes para asegurar su público, ya que le ofrece a éste otro tipo de alternativas que podían estar muy a la par de la experiencia de confort que brindaba la televisión, pero son capaces de ofrecer todavía algo más. Esto sin duda será el gran atractivo de estos establecimientos, que permitirá llevarlos en la década de los ‘70 a su mayor esplendor.

Hemos observado cómo esa sociedad ávida de libertad, encuentra su *significante* espacial en el autocine, pasaremos ahora a desarrollar otro punto que también está vinculado a la estructura simbólica de la ciudad. Este punto está vinculado con la distribución geográfica que poseen los autocines. Como menciona uno de nuestros entrevistados, el Sr. Nelson Ochoa,

la mayoría de los autocines de la ciudad se encuentran ubicados en la zona este de la ciudad. Esta información se pudo corroborar a través de la Cartelera Cinematográfica por Orden Alfabético. Para tener una idea más precisa de cómo se distribuían estos locales en la ciudad de Caracas, hemos utilizado un mapa que brinda Sidorkovs en su libro *Los cines de Caracas en el tiempo de los cines*, localizando en él cada uno de los autocines que se encuentran en nuestro periodo de estudio (Consultar Anexo 1).

La mayoría de los autocines se encuentran en el Este de la ciudad, en un eje que marca su inicio con el Autocine de Los Chaguaramos y que cierra al extremo de la ciudad con el autocine Los Ruices. Mientras que sólo encontramos dos autocines hacia el Oeste de la ciudad: El Cineauto Andrés Bello, en Maripérez y el Autoteatro El Paraíso, en la zona denominada con el mismo nombre, siendo éste último el que posee una ubicación más al Oeste de la ciudad. De esta manera encontramos que un 78% de los autocines de Caracas se encontraban al este de la ciudad, mientras que un 22% se encontraba en el oeste de la ciudad, durante el período estudiado.

Esta información en una primera instancia nos permite confirmar desde la práctica del autocine, cómo el sector de entretenimiento (representado por estos locales) se modifica, desplazándose hacia el Este de la ciudad, tal y como dijo el Sr. Nelson Ochoa, al mencionar que la mayoría de los autocines se encontraban en al Este de la ciudad, puesto que era la zona donde se concentraba una abundancia económica que se veía reflejada en el poder adquisitivo de la población residente. Efectivamente, esta distribución que queda enmarcada dentro de esa “estructura simbólica” urbana, sí juega una importante influencia en la práctica social que se desarrolla en la ciudad, específicamente con respecto al autocine.

Por esta razón, encontramos que la posición económica parece jugar un papel predominante a la hora de establecer la audiencia que asistía a estos establecimientos; de allí que sea usual dentro de nuestros testimonios/historias de vida que algunos entrevistados mencionen no haber ido comúnmente al autocine porque no tenían automóvil, o no haber seguido asistiendo al autocine por esta razón, aún cuando los autocines también brindaban un espacio para los peatones. Así mismo, la idea concebida de que los autocines brindaban las entradas más caras, cuando (como hemos podido ver en el análisis de la tabulación) las entradas se encontraban a la par de las salas de cine convencionales de estreno, creemos que se debe a la oferta que cada tipo de local le brindaba a la audiencia que no poseía carro; es más que obvio que para una persona sin auto, resulte un gasto excesivo pagar una entrada para ver una película en el autocine sentado en una grada a la intemperie, cuando por el mismo precio puede acceder a una sala de estreno con un ambiente controlado, asientos más idóneos, y con la oportunidad de ver tecnologías aplicadas a la proyección. Esto también lo pudimos apreciar en los testimonios de la Sra. Raquel y el testimonio del Sr. José Rodríguez, cuando mencionan su preferencia por las salas convencionales, debido a las comodidades que le brindaban como peatones.

La ubicación preponderante de los autocines en el Este de la ciudad fue creando el mito de que el autocine era inaccesible para las personas que no tuvieran carro o que no contaban con los recursos suficientes. Pero como hemos visto a lo largo de la investigación, más que resultar inaccesible, está relacionado con un aspecto de lo que ofrece el autocine para el peatón con respecto al coste de la entrada. Como resultado de esto podríamos considerar que efectivamente el autocine, a pesar de querer integrar un espacio para las personas que no poseían carro, estaba concebido realmente para el disfrute de las personas que contaban con un

vehículo para asistir al local. Se podría plantear, que como resultado de esta noción, el autocine de alguna manera sí establece un target limitado en su audiencia y en cierto sentido, establece una clara discriminación entre los espectadores asiduos al cine. Por lo tanto, pareciera que cuando hablamos del autocine, a éste se le resta el carácter más popular que brindaba la sala de cine convencional al ofrecer una serie de opciones que se ajustaba al presupuesto y a las posibilidades de cada espectador.

En este capítulo hemos podido revisar cómo la ciudad como conjunto y el autocine como práctica social inserta en un contexto determinado se van relacionando. El autocine se hace eco de cambios fundamentales y profundos que va viviendo la sociedad caraqueña luego de una dictadura militar. A medida que la ciudad va cambiando, y también sus costumbres, esta nueva sociedad que se va configurando parece encontrar en el espacio que brinda el autocine, un lugar de acuerdo a sus nuevas demandas y al contexto que vive la ciudad. Así mismo, este cambio no sólo ocurrirá en la mentalidad de los caraqueños, también se podrá ver reflejado en el espacio urbano que va estructurándose vertiginosamente y que nunca parece encontrar su forma justa.

Conclusiones

Esta investigación se ha enfocado en acercarse a la práctica que supone el autocine desde un ámbito social. Para ello nos hemos centrado en la información que nos han brindado las personas que aquí han colaborado con sus testimonios/historias de vida, cuyas voces, vivencias y miradas han nutrido no sólo las páginas de este trabajo, sino también un momento histórico de nuestro país. Sus aportes han sido invaluable. Aún cuando conocemos el carácter subjetivo que empapa estas fuentes, nos hemos centrado siempre en buscar la mayor objetividad posible. Para ello, nos hemos valido también del estudio de la Cartelera Cinematográfica por Orden Alfabético, que en muchos casos corrobora la información brindada por los entrevistados y además arroja nuevas informaciones que complementan de manera orgánica esta investigación. Este trabajo no ha pretendido establecer o determinar prácticas sociales rígidas en torno al autocine, ya que apenas es un acercamiento, acercamiento que ha resultado de gran sustento a un tema que a medida que se continúe abordando, va a seguir complejizándose y enriqueciéndose, ofreciendo nuevos horizontes a investigar.

El grupo de individuos que hemos elegido como población de estudio, pertenecientes a una misma década, nos ha permitido darnos cuenta precisamente de esta complejización del objeto de estudio. Hemos encontrado que al trabajar con personas que pertenecen a distintas clases sociales, la visión sobre el autocine varía, pero al mismo tiempo, enriquece lo que hemos comprendido del autocine como práctica social, al ofrecernos otra perspectiva. Encontramos que en los individuos que para la época pertenecían a sectores más humildes de la población, el autocine en muchos de los casos, no significó una forma de entretenimiento

atractivo, precisamente por el aspecto económico-social, el cual exigía contar con un carro. Por otra parte, el hecho de estar aislados en un carro, sin saber qué conocidos podían haber en otros carros y sin la posibilidad de socializar con ellos, para algunos le restaba atractivo al autocine; y por otro lado, para ellos la sala de cine convencional permitía saber quiénes estaban en la sala al acabar la proyección y al salir podían encontrarse con conocidos que también habían asistido a la función, esto implicaba una práctica donde estar en contacto con el otro, era fundamental y muy valorado.

Por otro lado, encontramos una diferencia de ver y asimilar el fenómeno del autocine, pues a medida que la persona que nos brinda su testimonio/historia de vida forma parte de un sector con mayor recurso económico, primero cambia la relación que éste tiene con respecto al automóvil, en ellos se hace más presente el culto a la máquina, mientras que evidentemente la noción de asistir al autocine también se modifica un poco. El carro comienza a ser imprescindible para sobrellevar la vida en la ciudad y en algunos casos (sobre todo en los jóvenes), el vehículo es visto como un objeto que les brinda libertad, convirtiéndose éste en el primer espacio propio del joven. Por lo tanto, el autocine se convierte en el espacio propicio para celebrar el vehículo, la libertad, la privacidad y seguridad que él brinda.

Sin embargo, aunque encontramos estas dos visiones acerca del autocine, hay una noción que será común en todos ellos en cuanto a la asistencia y uso de estos establecimientos. Ésta será la idea de comodidad que las personas comparten acerca de estos locales. Esta idea es muy particular, ya que la mayoría de los entrevistados la comparten sin estar muy seguros dónde es que reside realmente esta comodidad; con esto nos referimos a que muchas de las personas que colaboraron con esta investigación piensan, en primera instancia, que este

aspecto se relaciona directamente con el automóvil como estructura (como asientos, materiales y disposición de objetos); sin embargo, luego descartan esta idea ya que el auto no brinda ni la estructura, ni los asientos más apropiados para disfrutar *cómodamente* de una película.

Parece ser que esa primera noción de comodidad es la que resulta más obvia, quizá debido al culto que se le daba al automóvil; pero cuando las personas volvían a pensar en la idea de comodidad, muchos mencionaban ciertos aspectos que sí se vinculan estrechamente con el confort, pero que no son precisamente brindados por el vehículo como estructura; algunos de estos aspectos son: el prescindir de la formalidad al vestir para salir de casa, pudiendo asistir al local hasta en pijama; consumir cualquier tipo de alimentos, bebidas, cigarrillos dentro del automóvil sin tener que preocuparse por molestar a las otras personas de la audiencia; finalmente, para los enamorados y jóvenes, contar con la privacidad que brinda el automóvil dentro del autocine. Parece ser que la comodidad era brindada realmente por la posibilidad de establecer un espacio privado que permitiera una dinámica de intimidad entre los espectadores, que ayudaba a flexibilizar el rigor social que implicaba asistir a cualquier evento público.

La idea de comodidad, como hemos mencionado a lo largo del trabajo, guarda íntima relación con la dinámica que es posible desarrollar dentro del automóvil. La comodidad en este caso no depende de la tapicería del carro, si es un último modelo o no, si los controles son manuales o eléctricos. Es la posibilidad de desarrollar dentro del auto, una práctica que no está marcada por el rigor de la época, la que convierte el autocine en un espacio de entretenimiento atractivo para el caraqueño. Es importante mencionar que esa ruptura de ciertos protocolos sociales, como lo puede ser el vestirse *apropiadamente* para salir, lo consideramos como un

elemento determinante ya que conforman la materialización de una nueva ideología que va formándose tras caer la dictadura militar y entrar a la década de los '60, década de cambios paradigmáticos para la sociedad venezolana, donde la ideología ésta marcada por la apertura y libertades.

Al inicio de nuestro trabajo mencionamos al autocine como un práctica social transculturada, como efectivamente lo fue. Sin embargo, como hemos podido notar a lo largo de la presente investigación, las prácticas que se establecen en Estados Unidos, difieren de las prácticas que se dan en Venezuela, específicamente en Caracas. Si bien el autocine norteamericano busca consolidarse como la opción más conveniente de entretenimiento familiar, en Caracas estos establecimientos no apuntaron precisamente a conseguir la misma meta. Evidentemente el proceso de establecimiento del autocine en Estados Unidos se da de manera lenta, progresiva, pasan prácticamente dos décadas hasta que estos locales puedan gozar de todo su esplendor y es precisamente cuando el boom del autocine comienza en Norteamérica que llega a nuestro país como la gran novedad. Sin embargo, observamos que en la ciudad de Caracas durante una década sólo permaneció un autocine, posiblemente producto del proceso socio-político que estaba viviendo el país; pero al caer la dictadura, comenzaron a abrirse progresivamente más locales de esta naturaleza, llegando a su cúspide en los años '70. El autocine en Estados Unidos representó parte del sueño americano, mantener unida a la familia y entretenerla al mismo tiempo, concibiendo la comunión de dos grandes máquinas creadoras de sueños y libertades: el automóvil y el cine.

En Caracas, lo primordial acerca del autocine no era la unión de la familia, estos establecimientos significaban espacios que permitían un escape social a la atmósfera social de

la época, un espacio de libertad; el caraqueño adopta esta nueva práctica social y la moldea según sus necesidades. En una época en la cual el ritmo de vida se va acelerando, donde la rapidez y practicidad empiezan a tomar importancia, el autocine comienza a valorizarse, brindando una alternativa de entretenimiento práctico que implica resolver más de una necesidad en un sólo espacio: cenar, compartir con la familia y entretenerse al mismo tiempo. En la capital venezolana, el autocine formaba parte del sueño de modernidad, de esa gran promesa de progreso erigida en concreto y asfalto. A medida que este gran sueño comienza a extinguirse, lo hacen también estos locales, que terminan siendo en muchos casos, fantasmas de esa gran época de cambios que vivió la urbe.

Otra de las cosas que podemos resaltar en cuanto a la transculturización de esta práctica, es que en Caracas el autocine permanece como entretenimiento en tanto exhibición cinematográfica (aunque ya sabemos que ver las películas no era necesariamente el objetivo del público). Con esto nos referimos a que no es necesario nutrir con shows y otras actividades esta alternativa de entretenimiento, que parece valerse por sí misma en la ciudad. Esto lo pudimos apreciar ya que en los anuncios de prensa que se revisaron no se hacía mención a ninguna actividad especial como la presentación de un artista, la realización de un concurso o cualquier otra actividad fuera de la exhibición cinematográfica. Sí existía el Crital Room del Autocine Los Chaguaramos que servía como local nocturno, pero éste no tiene ese carácter nómada de las actividades que brindan los autocines estadounidenses. No obstante, como lo menciona la Sra. Godoy en su testimonio, en algún momento el autocine de El Cafetal prestaría sus espacios (ya en la década de los '80) para presenciar el gran suceso del cometa Halley, esto nos indica que quizás en un período posterior al que aquí hemos revisado, la

práctica social dentro del autocine también fue variando, posiblemente como alternativa para subsistir.

Este trabajo pretende brindar un acercamiento a lo que eran las prácticas sociales vinculadas a esta forma de exhibición, limitándonos al período de estudio (1959-1969), que hemos considerado como la fase de establecimiento del autocine en Caracas. Gracias a las personas que brindaron sus testimonios/historias de vida, en este trabajo hemos podido ir percibiendo que éstas prácticas se complejizan y parecen modificarse a medida que pasan los años, como también cambia la visión sobre este tipo de establecimiento entre nuevas generaciones y cómo a la par, también cambia la ciudad. De esta manera concebimos este trabajo como un punto de apertura a nuevos estudios dentro de la historia de los autocines en Caracas, invitando a nuevos investigadores a sumirse en lo que fueron aquellos espacios que sembraron de nostalgia a quienes abrieron sus puertas y fueron parte de ellos.

Fuentes Consultadas

Fuentes Primarias

Orales

Testimonio/Historia de vida de Victoria Ardito, registrado en audio y transcrito por Estrella Gomes.

Testimonio/Historia de vida de Ximena Hurtado, registrado en audio y transcrito por Estrella Gomes.

Testimonio/Historia de vida de Irma Godoy, registrado en audio y transcrito por Estrella Gomes.

Testimonio/Historia de vida de Edgar Laya registrado en audio y transcrito por Estrella Gomes.

Testimonio/Historia de vida de Raquel Molina, registrado en audio y transcrito por Estrella Gomes.

Testimonio/Historia de vida de Nelson Ochoa, registrado en audio y transcrito por Estrella Gomes.

Testimonio/Historia de vida de Aníbal Pacheco, registrado en audio y transcrito por Estrella Gomes.

Testimonio/Historia de vida Irma Rangel, de registrado en audio y transcrito por Estrella Gomes.

Testimonio/Historia de vida de José Ramón Rodríguez, registrado en audio y transcrito por Estrella Gomes.

Testimonio/Historia de vida de Rafael Rodríguez Calcaño registrado en audio y transcrito por Estrella Gomes.

Hemerográfica

Cartelera Cinematográfica por Orden Alfabético. El Nacional. 1959-1969.

Fuentes Secundarias

Bibliográficas

Babáchano, C. (1974). *El cine, arte e industria*. Barcelona: Salvat Editorial

Berger, K. (2009). *Psicología del desarrollo: Adultes y Vejez*. Madrid: Editorial Médica Panamericana.

Castells, M. (1978). *La cuestión Urbana*. Barcelona: Paidós.

Duncan, H. (1959). *The study of population*. Chicago: The University of Chicago Press.

Fernández, A., & Medina, J. (2006). *Estudio de un cine bajo las estrellas (Estudio preliminar del autocine en la zona metropolitana de Caracas entre 1949 hasta 1999)*. Caracas: Universidad Central de Venezuela .

González Casas, L. (1997). *Modernidad y la ciudad: Caracas 1935-1958*. Caracas: Universidad Simón Bolívar.

Graterol. (2010). *Norbith*. Caracas: Bi & co Editor.

Iannece, E. (2011). Cine Teatro Continental de Caracas, 1936-2000. Última gran sala de cine en Caracas. Caracas.

Joutard, P. (1986). *Esas voces que nos llegan del pasado*. México: Fondo de Cultura Económica.

Le Goof, J. (1991). *Pensar la Historia. Modernidad, presente, progreso*. Madrid: Paidós.

Marrosu, A., & Acosta, J. M. (1997). Fundamentos para la investigación del cine venezolano. *Objeto Visual*, 151-191.

Polito, L. (2004). *La arquitectura de Venezuela*. Caracas: Fundación Bigot.

Segrave, K. (2006). *Drive-in theaters: a history from their inception in 1933*. North Carolina: McFarland & Company Inc. Publishers.

Sidorkovs, N. (1994). *Los Cines de Caracas en el Tiempo de los Cines*. Caracas: Armitano Editores.

Vicente, H. (2003). La arquitectura urbana de las corporaciones petroleras: Conformación de "Distritos petroleros" en Caracas durante las décadas de 1940 y 1950. *Espacio Abierto*, 391-414.

Electrónicas

Anónimo. (28 de Agosto de 2012). *El Mito de Marcos Pérez Jiménez (Parte 1): Obras de la Democracia*. Recuperado el 10 de Noviembre de 2012, de Obras de la Democracia: <http://obrasdelademocraciavenezolana.blogspot.com/2012/08/el-mito-de-marcos-perez-jimenez-parte-1.html>

Equinoccios y Solsticios. (22 de Marzo de 2010). Recuperado el 26 de Febrero de 2013, de CIDA:

http://www.cida.gob.ve/cida_home/index.php?option=com_content&view=article&id=578

Fraser, R. (1993). *La historia oral como historia desde abajo: Revista Ayer*. Recuperado el 06 de Mayo de 2012, de Asociación de Historia Contemporánea:

http://www.ahistcon.org/docs/ayer/ayer12_05.pdf

Galindo C., J. (s.f.). *Historia de vida. Guía técnica y reflexiva*. Obtenido de Universidad de Colima Biblioteca Virtual: <http://bvirtual.ucol.mx/textoscompletos.php?autor=1506&id=6286>

Padron, M. (s.f.). *Caracas 1928-1958: permanencias y transformaciones morfológicas durante la primera modernidad urbano-arquitectónica en Venezuela*. Recuperado el 23 de Noviembre de 2012, de Rafael López Rangel, Reflexiones sobre la Arquitectura y el Urbanismo Latinoamericanos: www.rafaellopezrangel.com/.../Design/archivos%20texto/Caracas.doc

Peppino, A. M. (Junio de 2005). *El papel de la memoria oral para determinar la identidad local: Casa del tiempo*. Recuperado el 02 de Mayo de 2012, de Difusión Cultural:

<http://www.difusioncultural.uam.mx/revista/junio2005/06.pdf>

Rosales, P. (06 de Marzo de 2008). *Evolución Histórica*. Recuperado el 25 de Febrero de 2013, de La Caracas de Antes, La Caracas de Ahora: [http://caracas-](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008/03/evolucion-historica-de-caracas.html)

[antesahora.blogspot.com/2008/03/evolucion-historica-de-caracas.html](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008/03/evolucion-historica-de-caracas.html)

Schwarzstein, D. (2012 de Junio de 2012). *Historia Oral*. Recuperado el 5 de Noviembre de 2012, de Historiaenlanube:

<http://historiaenlanube.wikispaces.com/file/detail/Dora%20Schwarzstein,%20Historia%20oral.pdf>

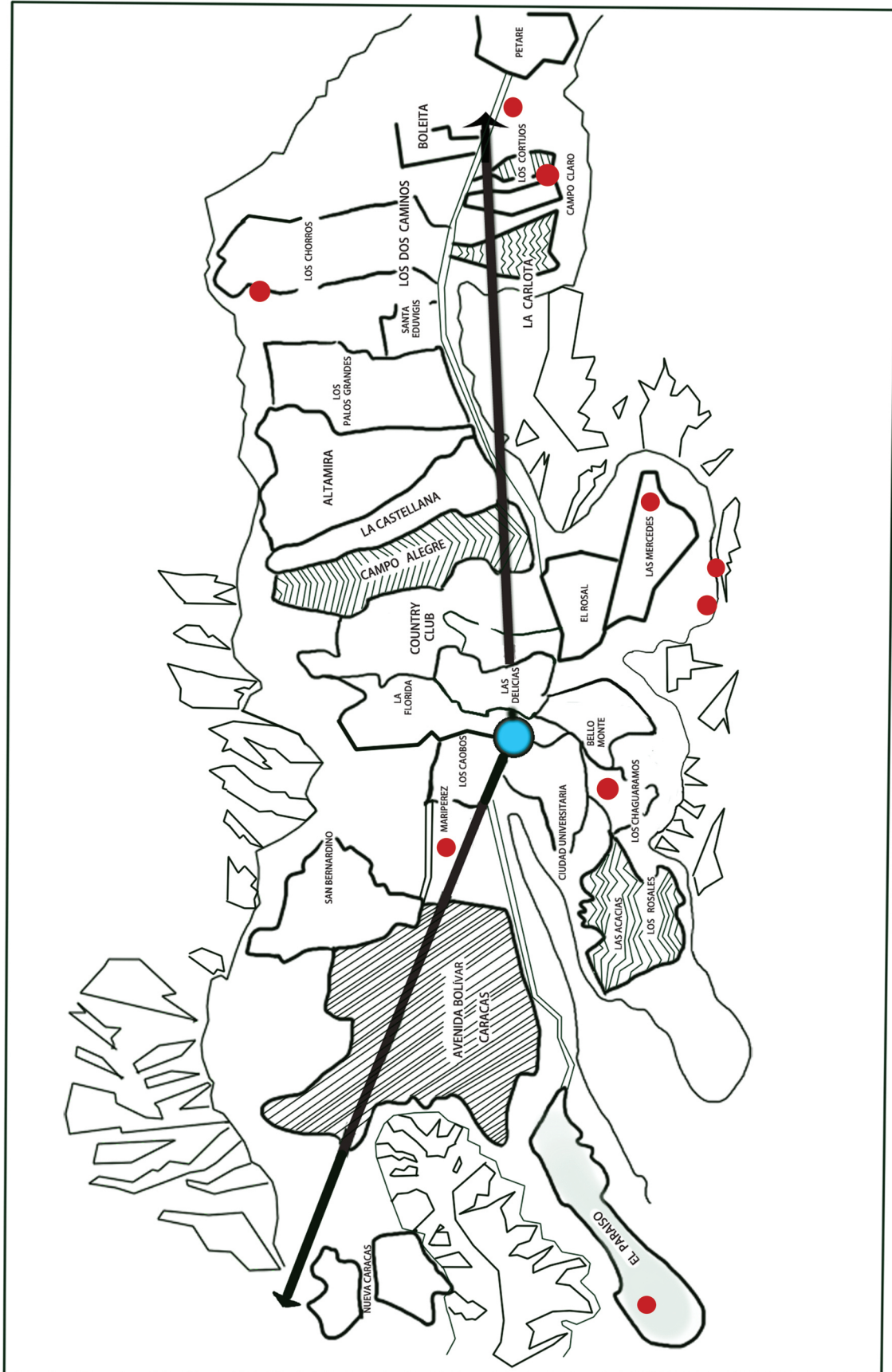
Thompos, P. (s.f.). *Historias de vida y análisis del cambio social*. Recuperado el 16 de Noviembre de 2012, de Cholonautas: <http://www.cholonautas.edu.pe/memoria/thompson4.pdf>

Audiovisuales

Oteyza, C. (Dirección). (2009). *El Reventón II* [Película].

Anexo 1

El mapa que se observa a continuación fue realizado a partir del mapa que brinda Sidorkovs en su libro *Los Cines en Caracas en el tiempo de los cines*. En éste podemos apreciar la distribución geográfica de las urbanizaciones de Caracas para el periodo de estudio del presente trabajo. Los puntos rojos representan aproximadamente la ubicación de los autocines en la ciudad de Caracas y el punto azul es la estructura de la Gran Avenida, ubicada en Plaza Venezuela, lugar que se consideraba para entonces el eje central de Caracas (tomando en cuenta el desarrollo vial).



Anexo 2

El presente CD contiene:

Anexo 2.1: Comprende la transcripción completa de los testimonios/historias de vida que fueron utilizados a lo largo de la investigación.

Anexo 2.2: En esta carpeta se encuentran las tablas correspondientes a la tabulación de los días seleccionados para el estudio de la Cartelera Cinematográfica por Orden Alfabético. Los autocines se encuentran resaltados en amarillo, mientras que las salas convencionales de cine que fueron tomadas de referencia se encuentran resaltadas en azul.