

DESARROLLO AUTOMOTRIZ Y RENTA DE LA TIERRA PETROLERA EN VENEZUELA. EXPANSIÓN Y CRISIS DURANTE EL PERÍODO 1999-2016.DACHEVSKY, Fernando Germán¹KORNBLIHTT, Juan²

Resumen

El presente artículo analiza el desenvolvimiento de la industria automotriz venezolana durante los gobiernos de Chávez y Maduro. Esta industria expresa, en forma clásica en América del Sur, la radicación de fragmentos de capitales normales que obtienen una rentabilidad extraordinaria aunque operan en la región con una productividad por debajo a la de sus países de origen. En este contexto, la automotriz venezolana se coloca como una de las de peor productividad en el mundo. Considerando estas condiciones analizaremos las causas históricas de su crisis actual y mostraremos los límites del intento de relanzar la producción por la vía de la baja salarial.

Palabras clave: Venezuela – Industria automotriz – Renta petrolera – Crisis.

Abstract

This article analyzes the development of the Venezuelan automotive industry during the recent period. This industry expresses, in a classic way in South America, the establishment of fragments of capitals that, although in their countries of origin operate high productivity, in the region they do so below it. In this context, the Venezuelan automaker is positioned as one of the worst productivity in the world. Considering these conditions, we will analyze the causes of its current crisis and show the limits of the attempt to relaunch its production by means of a wage reduction.

Keywords: Venezuela - Automotive industry - Oil rent - Crisis.

JEL CODES: L62; L71; N16; N46

1. Introducción

En el presente trabajo, nos proponemos analizar el desempeño de la industria automotriz venezolana durante los gobiernos de Hugo Chávez y Nicolás Maduro, hasta 2016. En la actualidad, este sector se encuentra paralizado. Luego de una fase expansiva que duró hasta 2007, en 2014 comenzó un descenso que se transformó en un colapso de la industria. Desde 2016, la producción industria es virtualmente nula. Este colapso puede ser entendido en el marco de la grave crisis económica que atraviesa Venezuela. Desde la perspectiva regional, la industria automotriz venezolana pareciera ser una excepcionalidad que debe ser entendida por causa la crisis genera de dicho país. Es decir, como si fuera el simple resultado de malas políticas coyunturales, relacionadas con la asignación de divisas necesarias para la importación de autopartes. Sin embargo, argumentamos aquí, la región no es ajena a la crisis automotriz venezolana, que constituye una advertencia para el resto de la industria automotriz del continente.

En definitiva, planteamos que, sin descontar las particularidades de la situación venezolana actual, la crisis del sector automotriz expresa los límites de una industria

1 Argentino. Investigador en IEALC (CONICET-UBA) y docente en FFyL-UBA.

2 Argentino. Investigador en ICI (CONICET-UNGS) y docente en UNGS y FFyL-UBA.

acotada al mercado interno, que históricamente pudo desarrollarse gracias a la apropiación de renta de la tierra proveniente del sector primario exportador. Se trata de una modalidad que es compartida por la industria automotriz en América del Sur y que en las últimas décadas tuvo que enfrentar cambios importantes, entre ellos, la proyección hacia afuera del mercado interno, hacia la conformación de mercados regionales protegidos, como el Mercosur.

En síntesis, plantearemos que la crisis automotriz de Venezuela muestra límites al sostenimiento de dinámicas industriales de tipo sustitutiva de importaciones, hacia mercados que van quedando relativamente pequeños para una escala rentable. La ruina de la industria venezolana no deja de ser significativa puesto que implica crecientes dificultades para la reproducción de la clase obrera en términos normales. Se trata del corolario de un colapso que se inició en la década de 1980 y puso fin a una expansión del sector industrial que hasta 1975 había permitido a Venezuela colocarse a la cabeza de la región en términos de PBI per cápita (GUISAN, 2017)³.

La actual crisis y el consecuente aumento del empobrecimiento de la población dieron fuerza a posiciones librecambistas que apuesta a la liberalización económica como salida a la actual situación que atraviesa la economía nacional. Sin embargo, se argumenta aquí, la propia dinámica de apropiación de renta de la tierra petrolera, en el caso venezolano, condiciona salidas exportadoras basadas en la explotación de mano de obra barata. La industria venezolana se encuentra en una encrucijada y la posibilidad de que en Venezuela se supere el agotamiento de las formas existentes de desarrollo, por una forma de desarrollo industrial que sea impulsora de las fuerzas productivas sociales tiene como punto de partida dar cuenta de aquellas determinaciones específicas que hacen a los ciclos de la acumulación de capital en dicho país. A este propósito busca contribuir el presente trabajo.

En función de nuestro objetivo, el presente artículo está organizado en tres secciones. En la primera, presentamos la dimensión del actual colapso automotriz venezolano en el panorama regional. Cuestionamos perspectivas que abordaron el caso automotriz como si el problema de su desempeño se redujese a un conjunto de malas decisiones políticas tomadas en los últimos años, planteando la necesidad de estudiar con mayor profundidad las particularidades de la industria automotriz venezolana. Aquí se identifica a la industria automotriz venezolana como una forma de capital medio fragmentado. Nos referimos al capital medio, que opera a escala mundial, que dirige fragmentos a economías sudamericanas, para valorizarse a la tasa general de ganancia, con tecnología ya obsoleta en países centrales, gracias a la apropiación de renta de la tierra. La segunda sección está dedicada a presentar particularidades en la dinámica de apropiación de renta petrolera por el capital automotriz en Venezuela. La última sección está dedicada a mostrar qué implicancias concretas tuvo esta dinámica para la industria automotriz venezolana y cómo condiciona sus perspectivas a futuro.

³ En el estudio de Guisan se observa la elevada posición de Venezuela, en comparación con la región y México, durante el período 1950-1975 y el declive relativo posterior, sobre todo desde la década de 1980. Luego, durante la última fase ascendente del precio del barril de petróleo, se produjo una recuperación en el período 2004-2008, sin llegar a alcanzar el pico de 1977. Desde un enfoque diferente, un movimiento similar fue registrado en DACHEVSKY (2011) para el período previo a la década de 1970.

2. Venezuela y el capital medio fragmentado

La producción automotriz en Venezuela está paralizada desde hace dos años. Después de un pequeño *boom* con pico en 2007, durante los gobiernos de Hugo Chávez, sucedió una caída que tocó su piso en 2016, sin presentarse todavía signos de reactivación cercana. La producción que había llegado a las 172 mil unidades en 2007 se redujo en 2016 a solo 2768. Tampoco se incrementaron las importaciones de autos terminados, por lo que se trata de un freno general en el mercado interno automotriz.

Ante la ausencia de trabajos académicos recientes sobre el sector, la explicación del fenómeno se reduce a interpretaciones generales de la política económica. Lo cierto es que un aspecto central de la crisis automotriz es la restricción en la asignación de divisas (dólares), que resulta vital para una industria orientada al mercado interno, con un comercio exterior deficitario.

En este punto, la explicación oficial diluye el desplome industrial en una supuesta guerra económica, en la que los capitales más concentrados nacionales y extranjeros generarían escasez para desestabilizar al gobierno (SALAS 2014). Esta explicación borra toda especificidad de la acumulación de capital en Venezuela y su actualidad pasa a ser explicada por ataques unilaterales, sin una explicación convincente del sujeto de estos (KORNBLIHTT Y DACHEVSKY 2017). Por su parte, la oposición atribuye todos los males al manejo discrecional y corrupto del gobierno que lleva a que el mercado no actúe como fijador de los precios y por tanto no haya estímulos a la producción (HAUSMANN 2016). Ambas perspectivas generales se replican cuando se trata de explicar la crisis del sector automotriz.

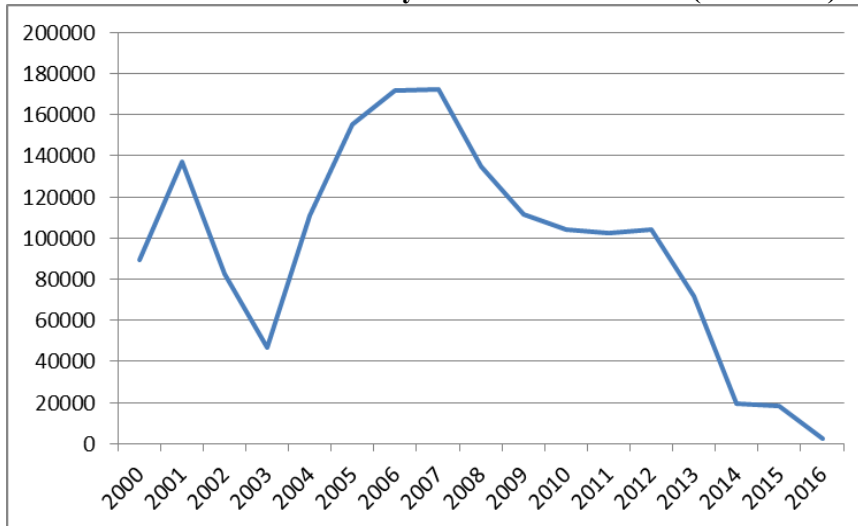
Cabe señalar que la situación de actual crisis automotriz venezolana, aunque se presente de una manera más aguda que en otros países, no deja de repetir una dinámica de contracción en la región. Cuando miramos la situación de la industria automotriz en Argentina y Brasil vemos que, aunque en una magnitud menor, también registran rentabilidades negativas.

Ante la falta de una medida comparable de tasa de ganancia general del sector, tomamos como referencia a la tasa de ganancia sobre la inversión acumulada de los capitales estadounidenses radicados en los tres países, en base a datos del *Bureau of Economic Analysis* (BEA) de los EEUU.

Se destaca en la comparación un nivel y una evolución similar en las tres, las cuales registran oscilaciones mayores a la media mundial de las inversiones estadounidenses, con picos más altos y con caídas superiores.

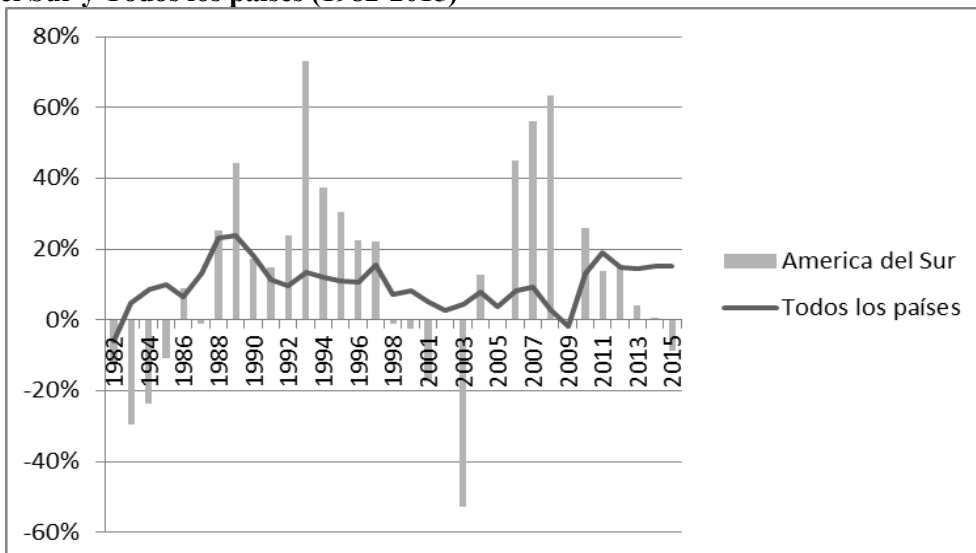
En particular en el último periodo se observa, tanto a nivel agregado (Gráfico 1) como en Venezuela (Gráfico 2), una expansión significativa de la rentabilidad, a mediados de los 2000, para luego iniciar una fase descendente. Este ciclo contrasta, por ejemplo, con datos de la misma fuente para México, donde se observa la misma estabilidad general de la media mundial. En México (Gráfico 3) entre 2005-2015, promedia 16% frente a 17% de la rentabilidad general, mientras la tasa de Venezuela promedia un 25%).

Gráfico 1. Producción de automóviles y camiones. Venezuela (2000-2016)



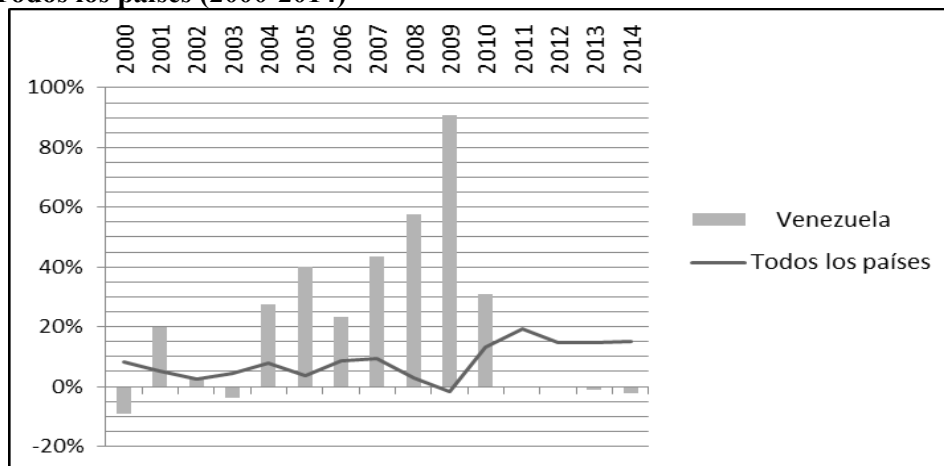
Fuente: Cámara Automotriz de Venezuela (CAVENEZ)

Gráfico 2. Tasa de ganancia IED de los EEUU en Transporte y Equipo. América del Sur y Todos los países (1982-2015)



Fuente: elaboración propia en base a US Bureau of Economic Analysis (BEA) U.S. Direct Investment Abroad, Direct Investment Income Without Current-Cost Adjustment y Direct Investment Position Abroad on a Historical-Cost Basis. Tasa de ganancia = income/ investment position.

Gráfico 3. Tasa de ganancia IED de los EEUU en Transporte y Equipo. Venezuela y Todos los países (2000-2014)



Fuente: elaboración propia en base a (BEA) U.S. Direct Investment Abroad, Direct Investment Income Without Current-Cost Adjustment y Direct Investment Position Abroad on a Historical-Cost Basis. Tasa de ganancia = income/ investment position.

La similitud del ciclo de acumulación de capital automotriz de Venezuela con el de sus contrapartes regionales remite a que los tres, a diferencia de México, comparten un perfil mercadointernista (en el caso del Mercosur ampliado pero sin trascender hacia exportaciones a otras regiones), propio del continente sudamericano. En este sentido, las características particulares de la región son un aspecto a tomar en consideración en las particularidades de la crisis automotriz en Venezuela y sus perspectivas de desarrollo.

La industria automotriz venezolana se limita al plano del ensamblado, en manos de las principales empresas que compiten en el mercado internacional. Desde sus orígenes, con la instalación de General Motors en 1948 y de Chrysler en 1950 para el ensamblado de *kits*, como en el desarrollo posterior sobre la base de la producción local de algunas autopartes, el sector se caracterizó por la presencia de varias plantas en manos de capitales medios que rigen a nivel mundial la productividad del trabajo de la rama⁴.

Este desarrollo se realizó bajo un proceso de sustitución de importaciones con predominio de la producción para el mercado interno a partir de los '60, cuando la importación de autos terminados o *kits* pasó de un 70% en 1960 a un 3% en 1966. Esta producción local se caracterizó por la baja escala y la presencia de autopartistas nacionales con altos precios internacionales (HURTADO 1970). Luego, durante la década de 1970 y 1990 hubo proyectos por los cuales se intentó convertir a Venezuela en una plataforma exportadora, pero fracasaron. No se logró avanzar en ventas en el mercado externo más allá de Colombia y estas casi desaparecieron en los últimos años (CRUZ FRANCO 2013).

4 Se entiende por capital medio al capital que rige la productividad del trabajo en la rama a nivel mundial, determinando el valor de la mercancía (IÑIGO CARRERA, 2013: 3).

Hasta 2016, la industria automotriz venezolana contaba con la presencia de General Motors, Toyota, Ford, Chrysler, Mitsubishi en el ensamblado autos y de IVECO y Mack en camiones⁵. Durante los últimos 10 años, se sumaron empresas mixtas entre el Estado y la empresa china Chery y Venirauto con la empresa iraní IKCO. De conjunto, es evidente que sin un perfil exportador y con una producción orientada a un mercado interno pequeño repartido entre siete ensambladoras de autos y dos de camiones, la industria automotriz venezolana está imposibilitada por su baja escala de operar en las condiciones normales que rigen el desarrollo de la rama.

Al comparar datos agregados por país y por planta (Tablas 1 y 2) encontramos que, en Venezuela, como resultado de su baja escala, se opera con una productividad muy por debajo de la media mundial, pero también de los países de la región. Esto último explica por qué pese a la incorporación formal de Venezuela⁶ al Mercosur no se integró en el comercio específico de automotores ni autopartes.

Tabla 1. Producción de automóviles, empleo y productividad por obrero por país.

	Producción	Empleo terminal	Productividad	Periodo
EEUU	11066000	181500	61	2013
Japón	9630000	165000	58	2013
Corea	4521000	85704	53	2013
México	3054000	61500	50	2013
Brasil	3712380	135748	27	2013
Argentina	791000	33974	23	2013
Venezuela	119320	9128	13	Promedio 2002-2011

Fuente: FITZSIMONS y GUEVARA 2016, salvo Venezuela: Cavenez e Instituto Nacional de Estadísticas (INE): encuesta industrial, varios años.

Tabla 2. Producción de automóviles, empleo y productividad por obrero por país y empresa

País	Empresa	Producción	Empleo	Productividad
EEUU	Ford	2326000	34622	67
Argentina (2013)	Ford	102280	3061	33
Venezuela	Ford Ven	26724	1750	15
Argentina	GM	111355	3529	32
Venezuela	GM Ven	48114	2700	18
Japón	Toyota	4290000	49818	86
Argentina (2013)	Toyota	94468	4746	20
Venezuela	Toyota Ven	19816	2200	9

Fuente: FITZSIMONS y GUEVARA 2016, salvo Venezuela: CAVENEZ e Investment Map, International Trade Center (<http://www.investmentmap.org>)

5 Durante 2017 y 2018, varias de las firmas allí presentes decidieron retirar sus filiales de Venezuela.

6 En agosto de 2017, Venezuela fue suspendida del Mercosur por los otros países miembros, por considerarse que en dicho país hubo “una ruptura del orden democrático” (MREB, 2017).

En la actualidad, la industria automotriz venezolana comparte las características fundamentales que se encontraban en el momento históricos de su radicación. Es decir, para lograr obtener una rentabilidad acorde a la valorización de su capital, con los mayores costos que implica la escala restringida, necesita de un mecanismo de protección que permita vender los autos por encima del precio internacional. La fuente de riqueza que habilita tal dinámica en Venezuela es la renta de la tierra petrolera (CORONIL y SKURSKI 1982).⁷

La exportación de materias primas en general, y de petróleo en particular, implica la comercialización de mercancías cuyas condiciones de producción no son reproducibles por el trabajo humano. Bajo estas condiciones, la producción de petróleo expresa en precios que necesariamente incluyen no sólo la ganancia normal del capital que operó en su producción, sino renta de la tierra. Visto en abstracción de esa distinción, aparece como si se tratase de una ganancia extraordinaria igualable a cualquier otra que haya surgido producto de la innovación. Sin embargo, se trata de una forma que toma la riqueza en el capitalismo que no está destinada, en lo inmediato, ni a reproducir al capital ni a la clase obrera (MARX 2000). El dueño de la tierra, el terrateniente, aparece por derecho como el que debe recibir ese plus que está portado en el precio de las mercancías llamadas materias primas. En el caso del petróleo en Venezuela, dicho propietario en general es el Estado, quien, de esta manera, cuenta con una masa de riqueza social que puede transferir al sostenimiento y desarrollo de sectores industriales no petroleros sin que esto implique necesariamente una afectación del sector petrolero.

Ahora bien, lo que nos interesa señalar aquí es que al tratarse de una masa de riqueza que no reproduce capital, es factible su apropiación por otros sujetos por medio de diferentes mecanismos. Algunos pueden ser más evidentes, como la participación fiscal en la renta, mientras que otros no tanto, como el efecto de la sobrevaluación de la moneda local en el comercio exterior (IÑIGO CARRERA, 2007).

La renta implica la percepción de ingresos extraordinarios para la economía nacional y habilita el subsidio de capitales que, sin poner en marcha la productividad media del trabajo, pueden operar a la tasa de ganancia media. Así, los capitales extranjeros encuentran en países como Venezuela la posibilidad de valorizar tecnología obsoleta como si se tratase de tecnología moderna.

En definitiva, en Venezuela el capital desarrolló un espacio de acumulación que tiene a la apropiación de renta de la tierra como base. Esta es una característica que comparte con Argentina y Brasil. De esta manera, los capitales extranjeros llegan al continente, pero no en búsqueda de una plataforma exportadora para expandir su capacidad de acumulación sobre la base del aumento de la productividad, sino con el objetivo de obtener parte de la renta de la tierra que circula en el mercado interno. El caso automotriz en América del Sur es el más paradigmático de esta clase de desarrollo, con

7 CORONIL Y SKURSKI (1982) analizan el fracaso del plan de 1974 de aumentar la escala de producción con mayor integración nacional de partes en vistas a utilizar la renta de la tierra para convertir a Venezuela en una plataforma exportadora. Su explicación pasa por el carácter dependiente de los capitales extranjeros que buscan valorizarse en forma rentística antes que exportar. Cabe mencionar que, a diferencia del presente trabajo, no toman en cuenta los límites que implica la sobrevaluación como forma de apropiación de esa renta.

la multiplicación de capitales extranjeros que se radican para abastecer el mercado interno (FITZSIMONS y GUEVARA 2016) y con limitaciones para exportar (HARARI 2014) y que se replica por ejemplo a nivel de la siderurgia (MUSSI 2016).

La búsqueda de valorizarse sobre la base de la apropiación de renta de la tierra en estos países no implica que su reproducción tome la forma de un estancamiento secular. Como se trata de impedir la competencia por la apropiación de esa renta, el capital automotriz debe mantener la brecha de productividad con los capitales que producen para el mercado mundial acorde a la masa de renta que puedan apropiar.

Dado el carácter cíclico de los precios de las materias primas, sumado a una tendencia a la caída de estos, en particular después de los años 70s hasta los 2000, aparecieron una serie de transformaciones en los modos por los cuales el pequeño capital fragmentado automotriz compensó su brecha de productividad, pero sin dejar de tener a la apropiación de renta de la tierra como base fundamental.

Hacia la década del 70, los cambios tecnológicos propiciados en los países más productivos implicaron, en lo inmediato, una ampliación en la brecha de productividad que separa a las economías sudamericanas. Cambios que fueron, a su vez, simultáneos con la mencionada caída de los precios de las materias primas. De conjunto, esto llevó a que muchos países donde existía la producción automotriz, bajo la dinámica rentista que aquí tratamos, no pudiesen sostenerse. Tal fue el caso de Chile, por ejemplo. O bien, que se transformase en plataformas exportadoras, como México.⁸

En el caso de Venezuela, junto con Brasil y Argentina, esa transformación no implicó ninguno de esos dos caminos sino la reproducción de la misma especificidad mercadointernista, pero con algunos cambios.

En los '80, se produjo una contracción tal de la producción que muchos capitales dejaron sus empresas en manos de empresas locales hasta los 90, mientras que otros mantuvieron su producción sin casi cambios tecnológicos. En el caso venezolano, según HERNÁNDEZ y VILLALOBOS (1997: 116) se registró una caída de la productividad o casi estancamiento (en 1982-1983 cae un 14,86% y entre 1983 y 1988 crece solo un 6%). Es decir, se agrandó la brecha de productividad con el capital que rige la competencia a nivel mundial. Hacia los 90, esta tendencia pareciera revertirse con un crecimiento de la productividad y una expansión de los mercados por integración regional.

Luego, en Argentina y Brasil se destacó el Mercosur, mientras que en Venezuela avanzó la integración con Colombia. La integración regional generó la apariencia de que se estaba frente a un cambio de especificidad donde el capital extranjero aparecía adoptando un perfil exportador en estos países. Sin embargo, cuando se analiza las condiciones de producción en estos espacios regionales ampliados se encuentra que los capitales siguieron operando con una productividad por debajo de la mundial y que se reproducían sobre la base de la apropiación de renta de la tierra (GUEVARA 2012). En consecuencia, el perfil exportador no pudo trascender el marco regional protegido.

8 Para un análisis de las transformaciones en la división internacional del trabajo y del lugar específico de América del Sur, ver CHARNOCK y STAROSTA (2016).

La ampliación de la escala de producción y el consecuente aumento de la productividad⁹ de la mano de incorporación de nuevas tecnologías y cambios en la organización del proceso del trabajo (LUCENA 1996) fueron formas necesarias para mantener la brecha de productividad, que habilitaban la supervivencia de una industria automotriz que mantenía el perfil rentista. Así, los cambios productivos no cambiaron la manera específica con que se radicaron los capitales automotrices en Venezuela.

3. Los gobiernos chavistas y la industria automotriz

El primer gobierno de Hugo Chávez comenzó en 1999. Buena parte de sus gobiernos transcurrieron durante la fase ascendente de precios del petróleo, y consecuentemente de la renta petrolera, iniciada desde los primeros años de la década de 2000. Desde entonces, los gobiernos chavistas conllevaron cambios significativos en el desenvolvimiento económico venezolano, sobre todo en lo que hace al aumento del gasto social (SEIFFER, et. Al, 2016). Sin embargo, se mantuvo la particularidad de ser un proceso de acumulación sostenido en la apropiación de renta de la tierra por parte de capitales de baja productividad que, aunque en el corto plazo garantizaron mejoras en los indicadores de empleo, no lograron desplegar capacidades competitivas propias, permaneciendo dependientes de los ciclos de la renta petrolera.

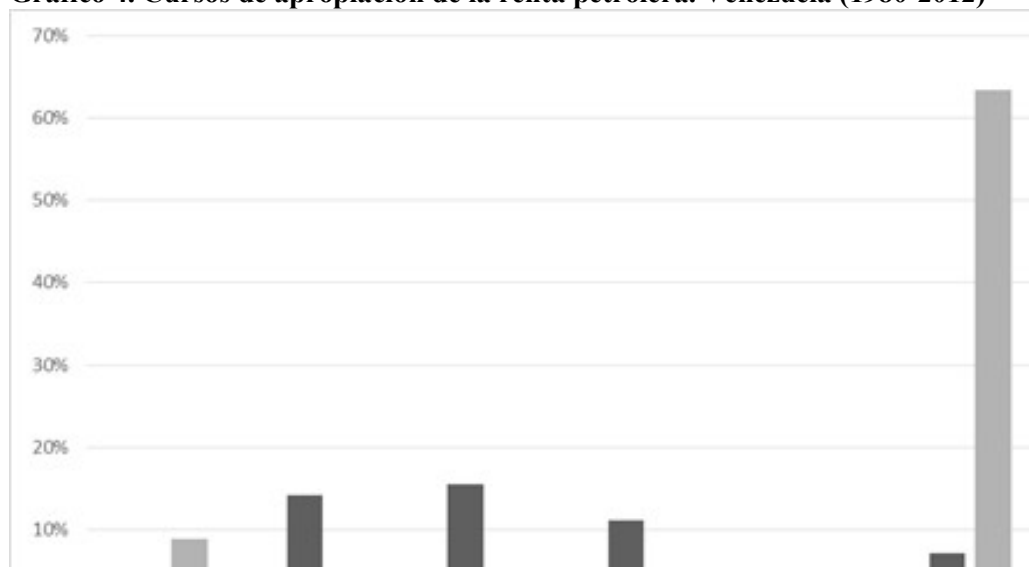
Donde se registró un quiebre fue en las formas de apropiación de la renta. En el gráfico 4, se muestra el quiebre que introdujo el chavismo en los mecanismos de apropiación. Allí observamos el peso mayoritario que ocupó la sobrevaluación, implicando que la renta petrolera fuera transferida a los sectores importadores y a quienes fugan capital.

Dado que la industria venezolana es netamente importadora, el acceso a divisas, con un bolívar sobrevaluado, se volvió una base imprescindible para el sostenimiento industrial. Pero, a su vez, se constituyó como una traba infranqueable para toda industria con perspectiva exportadora. La liquidación de divisas con la magnitud de sobrevaluación registrada implica condiciones en las que solo puede exportar el sector petrolero.

El sector automotriz expresó esta misma dinámica general. La productividad, aunque llegó a crecer en términos absolutos, se mantuvo muy rezagada respecto a los Estados Unidos y al propio Mercosur, como vimos en la Tablas 1 y 2.

En cuanto a los costos laborales, si tomamos con el tipo de cambio comercial, vemos que se encontraron por encima de México, al nivel de Argentina y Brasil, muy por debajo de los de EEUU (ver Tabla 3). Sin embargo, cuando corregimos por la distorsión de la sobrevaluación de la moneda y tomamos el tipo de cambio de paridad, vemos que se encuentran muy por debajo de Brasil y Argentina (Tabla 4).

9 En los 1988 y 1992 en Venezuela la productividad creció un 29,27%, HERNÁNDEZ y VILLALOBOS 1997:116.

Gráfico 4. Cursos de apropiación de la renta petrolera. Venezuela (1980-2012)

Fuente: DACHEVSKY y KORNBLIHTT (2016)

Lo que nos interesa señalar aquí es que, aunque bajos, los costos laborales no pueden servir de base para transformar a Venezuela en una plataforma exportadora por el efecto de la sobrevaluación del bolívar sobre las exportaciones no petroleras. Si bien es posible que puedan constituirse en una fuente de ganancia extraordinaria que compense la caída de la renta de la tierra petrolera, no son suficientes para cambiar la especificidad industrial venezolana de manera de replicar experiencias exportadoras como las de México o el sudeste asiático.

Tabla 3. Costo laboral horario en dólares (tipo de cambio comercial). Industria automotriz países seleccionados (2000-2010).

Año/país	EEUU	Venezuela	Brasil	México	Argentina
2000	28,67	7,73	7,27	2,93	12,83
2001	30,43		5,97	3,44	13,01
2002	32,37	11,63	4,94	3,53	3,68
2003	33,74	8,69	5,11	3,35	5,54
2004	33,97	8,71	5,85	3,36	7,34
2005	35,42	10,00	7,79	3,62	8,72
2006	33,84	9,46	9,35	3,72	9,83
2007	-	-	-	-	-
2008	37,36	9,98	14,50	8,70	15,79
2009	38,10	15,24	13,98	8,01	14,58
2010	37,35	8,39	16,89	7,96	17,98
Promedio 2000- 2010	34,13	9,98	9,17	4,86	10,93

Fuente: elaboración propia en base a BLS (EEUU, Brasil y México). Para a Argentina y Venezuela se calculó como proporción costo laboral total anual con EEUU en base a Asociación de Fabricantes de Automotores (Argentina), INE (Venezuela) y BEA (EEUU).

Tabla 4. Costo laboral horario en dólares (tipo de cambio de paridad). Industria automotriz, países seleccionados (2000-2010).

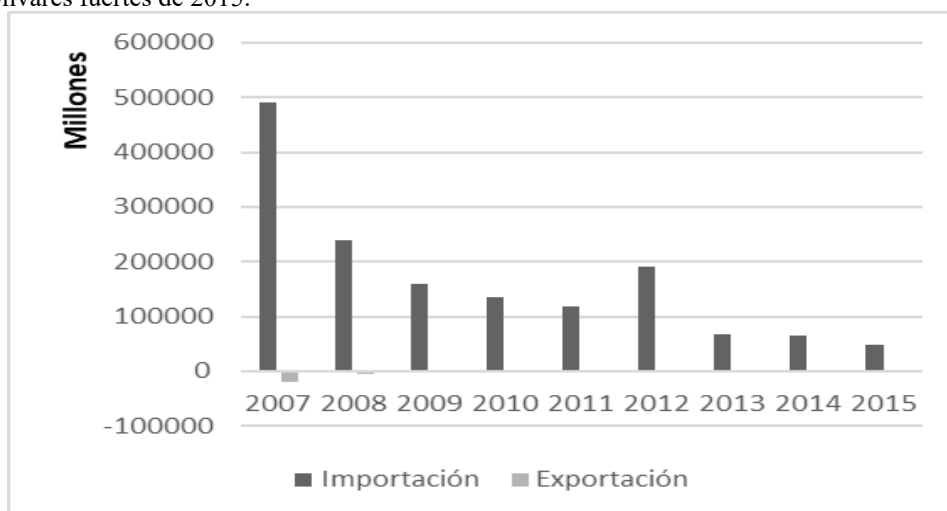
Año/país	Venezuela	Brasil	Argentina
2000	3,05	6,67	7,29
2001	-	6,67	7,25
2002	2,93	6,01	4,93
2003	2,47	5,63	6,53
2004	3,37	5,81	8,36
2005	4,22	5,93	8,78
2006	4,03	6,02	9,78
2007	-	-	-
2008	2,95	9,05	12,91
2009	3,01	8,75	14,05
2010	1,83	9,06	16,50
Promedio 2000-2010	3,10	6,96	9,64

Fuente: elaboración propia. Ver Tabla 4. Tipo de cambio de paridad: Venezuela ver referencia gráfico 4, Argentina: IÑIGO CARRERA 2008, actualización propia, Brasil: GRINBERG 2011, actualización propia.

La actual sobrevaluación del bolívar impone, a los potenciales exportadores, una traba insuperable al otorgar bolívares sobrevaluados por cada dólar exportado liquidado. De esta manera, la renta de la tierra petrolera permanece ocupando el rol de ser la fuente principal de valorización de capitales de baja productividad y limitados al mercado interno. No solo se mantiene este rasgo típico de la economía venezolana, sino que se hace más agudo, desde que la sobrevaluación termina imposibilitando las pocas exportaciones que estaban destinadas al mercado colombiano. Es decir, que la forma de apropiación de renta por vía de la sobrevaluación limita toda posibilidad de expansión sobre otras bases.

Luego, con el desplome del precio del petróleo, la apropiación de renta por esta vía se tornó imposible de sostener (Gráfico 5). Este límite comenzó a evidenciarse ya desde el momento de mayor esplendor de la economía chavista, en 2007. A partir de entonces, la caída de la renta por el derrumbe del precio del petróleo fue de la mano de una sostenida contracción de la producción de autos y con ella de la apropiación de renta por la vía de importaciones. El resultado fue la fuerte caída de la rentabilidad (como vimos en el Gráfico 3). El mismo mecanismo que había posibilitado la apropiación de renta de la tierra, expandiendo el mercado interno y habilitando altas tasas de ganancia, se volvió su contracara.

Gráfico 5. Ganancias o pérdidas por efecto de la valuación del bolívar respecto de la paridad en el comercio exterior. Sector automotriz, Venezuela (2007-2015). Millones de Bolívares fuertes de 2015.



Fuente: INE y cálculo sobrevaluación propio de elaboración propia en base de método de tipo de cambio de paridad relativo ajustado por productividad. Fuentes: Banco Central de Venezuela (BCV) y Bureau of Economic Analysis (BEA, EEUU)

Con la caída del precio del petróleo, la asignación de dólares al sector se volvió cada año menor (Gráfico 5). Sin posibilidades de exportar, la restricción en la asignación de divisas se transformó en una traba absoluta para la producción, con un capital paralizado y un mercado destruido en el que no se venden ni autos locales ni importados como resultado directo de la contracción de la renta.

En la sección anterior, cuando observábamos la rentabilidad de capitales estadounidenses en el sector automotriz en Argentina y Brasil, notamos que, aunque la caída era en un nivel similar, eso no implicaba un freno de la producción. Por su parte, en Venezuela, la particularidad es que la contracción posterior a la crisis de los '70 fue más profunda.

El rezago de productividad fue mayor y a su vez no contó con la posibilidad de ampliar su mercado, en una instancia como el MERCOSUR. La incipiente integración con Colombia no solo fue insuficiente, sino que nunca avanzó realmente, por falta de complementariedad. La industria automotriz colombiana se volcó más hacia el área andina que hacia Venezuela. En este punto, desde los '80 la tendencia general de la industria en Venezuela y del sector automotriz en particular era de un rezago en la productividad y hacia cada vez mayores dificultades para reproducirse (VERA 2009). Esa tendencia general encontró en la fuerte suba de la renta de la tierra petrolera entre 2003 y 2008, pero acorralada a un mercado pequeño y sin posibilidades de expansión, no resultó en cambios significativos de productividad. De esta manera, la suba de la renta lejos estuvo de permitir superar el colapso industrial iniciado en los años 80s.

4. Perspectivas de la industria automotriz venezolana

Hasta aquí, pudimos observar que la industria automotriz venezolana no escapó a la dinámica industrial general de dicho país, que se caracterizó históricamente por acumular sobre la base de multinacionales operando como pequeños capitales que, a pesar de sus limitaciones productivas, alcanzan la tasa de ganancia media que rige la acumulación de capital a nivel mundial. Esto fue posible gracias a la apropiación de renta de la tierra petrolera que constituye en la base del ciclo automotriz del país. Similar, a lo que ocurre con el capital automotriz brasileño y argentino.

En este marco, dimos cuenta de la importancia que tuvo la sobrevaluación del bolívar en tanto mecanismo de apropiación de renta petrolera. Importancia que se acentuó durante la fase ascendente de los precios del petróleo registrada desde comienzos de la década de 2000. Pero, así como la sobrevaluación es una forma de apropiación de renta que permite potenciar el poder de compra de la moneda local en el exterior, impulsando de esta manera a los sectores importadores, constituye un perjuicio para los sectores exportadores. Mientras que las exportaciones petroleras no se ven bloqueadas, al resto de las ramas, al no ser portadoras de renta, se ven imposibilitada de vender al mercado externo. A su vez, se alienta la fuga de capitales, que pasa a ser la salida casi obligada conforme avanza la sobrevaluación.

Por su parte, la industria automotriz venezolana, cuyas operaciones en el país se remontan por más de seis décadas, encontró en los últimos quince años un escenario particular. Históricamente, no fue la excepción a la regla en lo que se refiera a un desarrollo industrial empujado por la renta petrolera. Sin embargo, no fue sino hasta las últimas décadas que la industrialización sustitutiva impulsada por la renta petrolera comenzó a mostrar limitaciones. El crecimiento sostenido y estable registrado durante la década de 1950 y 1960 dejó lugar a una expansión relativamente abrupta durante la década de 1970, en el ya mencionado contexto de aumento de renta petrolera apropiable en Venezuela. Luego del *boom* de los años 70s, la industria venezolana en general y la automotriz en particular entró en una fase de contracción, de la mano de la contracción de la renta, que agravó el retraso relativo de su productividad respecto de los principales países productivos del mundo.

Con la última fase ascendente de los precios del petróleo, de la década de 2000, se registró un movimiento particular, distintivo respecto de lo que venía ocurriendo. El haberse canalizado la renta fundamentalmente mediante la sobrevaluación se tradujo en una rápida expansión del sector automotriz, en tanto industria ligada fundamentalmente a la importación de autopartes terminadas o en producción. Esta expansión acelerada encontró un pico entre 2007 y 2008. Sin embargo, la violencia de su crecimiento quedó palidecida con la de su caída. La tendencia descendente de la renta desde 2009, luego agravada desde 2014, no eliminó a la sobrevaluación como principal curso de apropiación renta y la política que había sostenido la alta tasa de ganancia del capital automotriz fue luego presentada ahora como si fuera la culpable de todos los males.

Lo distintivo del nuevo período no es en sí la presencia de la sobrevaluación. Es importante remarcar que la sobrevaluación del bolívar no es una novedad en Venezuela, sino que fue un canal de apropiación de renta petrolera operó desde, al menos, la década de 1930 (BAPTISTA, 1997). Sin embargo, este mecanismo que, en épocas anteriores operaba en forma limitada y correlacionando de manera positiva con

el crecimiento industrial, alcanzó, durante los gobiernos chavistas, niveles récord en el marco de un colapso productivo. Lo importante aquí es que, en la actualidad, la sobrevaluación del bolívar dejó de actuar como un mecanismo que apuntala el crecimiento industrial mercado internista, poniéndole un freno, como vemos en el sector automotriz. Finalmente, la industria automotriz venezolana llegó a 2016 con un mercado interno insuficiente para expandirse y con niveles de sobrevaluación que bloquean toda salida exportadora. Estamos, en definitiva, ante la crisis de una forma de industrialización mercadointernista orientada por la renta de la tierra. A diferencia de Argentina o Brasil, Venezuela debió sostener esta dinámica con un mercado interno mucho más pequeño y frágil. En consecuencia, esta crisis, que excede lo coyuntural, tomó una profundidad inédita en la historia industrial venezolana. Pero esta excepcionalidad venezolana se abre aquí mostrando un escenario aleccionador para el resto de los países sudamericanos.

En la actualidad, la industria automotriz no logra relanzarse, a pesar de la significativa reducción del salario. En un contexto en que la nueva división internacional del trabajo impone crecientes dificultades a las industrias de América Latina (STAROSTA, 2016) la crisis automotriz venezolana nos permite dar cuenta de una particularidad que acarrea la crisis del rentismo. A pesar de que el costo salarial llegue a niveles propios de una economía exportadora, como la mexicana, por todo lo visto, no logran todavía abrirse posibilidades competitivas para romper la especificidad de la acumulación de capital. En definitiva, la crisis automotriz venezolana nos advierte de los límites que actualmente enfrenta una modalidad de desarrollo industrial, que, aunque viable en décadas pasadas, en la actualidad enfrenta condiciones cada vez más adversas. La posibilidad de que la renta petrolera sirva de impulso para la acumulación de capital industrial, competitiva a nivel mundial, demanda superar las formas vigentes de su apropiación.

Bibliografía:

- BAPTISTA, Asdrubal (1997): *Teoría económica del capitalismo rentístico: economía, petróleo y renta*, Caracas: Ediciones Iesa.
- CHARNOCK, Greig; STAROSTA, Guido (2016): *The New International Division of Labour. Global Transformations and Uneven Development*. London: Palgrave Macmillan.
- CORONIL, Fernando y SKURSKI, Julie (1982). Auto industry policy and petrodollar circulation in Venezuela. *International Organization*. MIT Press. Massachusetts. 1982.
- CRUZ FRANCO, Lucía (2013): *Transformación de la Política Exterior Venezolana en materia comercial, un análisis del Sector Automotor Colombiano. Periodo 2004-2011*. Tesis de grado. Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario.
- DACHEVSKY, Fernando (2011): *La renta de la tierra y sus efectos en la acumulación de capital. El caso venezolano (1980-2010)*, Tesis de Maestría en Relaciones Económicas Internacionales, FCE-UBA, Buenos Aires.
- DACHEVSKY, Fernando y KORNBLIHTT, Juan (2016): "The reproduction and crisis of capitalism in Venezuela under Chavismo". *Latin American Perspectives*. California: SAGE. Vol 44, n° 1.

- FITZSIMONS, Alejandro. y GUEVARA, Sebastián (2016): “Transnational Corporations and the Restructuring of the Argentine Automotive Industry: Change or Continuity?” en CHARNOCK, Greig; STAROSTA, Guido. *The New International Division of Labour. Global Transformations and Uneven Development*. London: Palgrave Macmillan. 2016.
- GRINBERG, Nicolás (2011): *Transformations in the Korean and Brazilian Processes of Capitalist Development between the mid-1950s and the mid-2000s: The Political Economy of Late Industrialisation*. Tesis Doctoral. London School of Economics. 2011.
- GUEVARA, Sebastián (2012): “El MERCOSUR a la luz de la industria automotriz: integración productiva, intensificación del trabajo y acumulación de capital”. *Studia Politicae, Córdoba*, 2012, no 23, p. 52-74.
- GUISAN, M.C. (2017). “Manufacturing and Economic Development in the World, 2000-2015: Main Features and Challenges”, *Revista Galega de Economía*, Vol. 26-3, on line at Ideas-Repec.
- HARARI, Inanina (2014). El fracaso de las tentativas exportadoras en la industria automotriz argentina entre 1960 y 1976. *Estudios Economicos Regionales y Sectoriales: EERS: Regional and sectoral economic studies: RSES*, 2014, vol. 14, no 2, p. 177-192.
- HAUSMANN, Ricardo (2016): Narrativas políticas erróneas, en **El Nacional** (08 de mayo), disponible en http://www.el-nacional.com/opinion/Narrativas-politicas-erroneas_0_842315846.html. Visto el 27/06/2016.
- HERNÁNDEZ FERNANDEZ, Lissette y VILLALOBOS BERNAL, Carlos (1997): “El dinamismo de la renta petrolera y la industria manufacturera venezolana”, *Revista de Ciencias Sociales*. Zulia: Universidad del Zulia.
- HURTADO, Héctor (1970): *La industria automotriz en Venezuela*. Documento informativo 6. Santiago de Chile: Cepal.
- IÑIGO CARRERA, Juan (2007): *La formación económica de la sociedad argentina*. Buenos Aires: Imago Mundi.
- IÑIGO CARRERA, Juan (2013): *El capital: razón histórica, sujeto revolucionario y conciencia*. Buenos Aires: Imagomundi.
- INE (2012): *Encuesta de grandes empresas industriales. 2007-2010*. Caracas.
- INE (2013): *Encuesta de grandes empresas industriales. 2010-2011*. Caracas.
- KORNBLIHTT, J., & DACHEVSKY, F. (2017). Crisis y renta de la tierra petrolera en Venezuela: crítica a la teoría de la Guerra Económica. *Cuadernos del CENDES*, 34(94).
- LUCENA, Héctor (1996): “Los efectos laborales de la reestructuración productiva: casos de la industria automotriz en Venezuela, Argentina, Brasil, Colombia y México”. *Asociación de Relaciones de Trabajo de Venezuela. Colección Relaciones de Trabajo*. Valencia: Universidad de Carabobo, 1996.
- MARX, Karl (2000): *El capital: crítica de la economía política*. Tomo III. México: Siglo Veintiuno. 2000.
- MREB (2017): “Decisión sobre la suspensión de la República Bolivariana de Venezuela en el Mercosur, disponible en <http://www.itamaraty.gov.br/es/notas-a-la-prensa/17052->

decision-sobre-la-suspension-de-la-republica-bolivariana-de-venezuela-en-el-mercosur-en-aplicacion-del-protocolo-de-ushuaia-sobre-compromiso-democratico-en-el-mercosur

MUSSI, Emiliano (2016). El desempeño de la rama siderúrgica argentina en un contexto de crisis (1960-1980). Una comparación con la economía argentina y la siderurgia mundial. *Regional and Sectoral Economic Studies*, 2016, vol. 16, no 1, p. 187-206.

PADILLA, E. y SEQUERA, J. (2007): *Demanda de automóviles nuevos en Venezuela*, Edición electrónica gratuita. Texto completo en www.eumed.net/libros/2007a/247/

SALAS, Luis (2014): *Escritos desde la guerra económica*. Caracas: El perro y la rana.

SEIFFER, Tamara; KORNBLIHTT, Juan; DE LUCA, Romina (2012): “El gasto social como contención de la población obrera sobrante durante el kirchnerismo y el chavismo (2003-2010)”. *Cuadernos de Trabajo Social*, vol. 25, no 1, p. 33-47.

STAROSTA, Guido (2010): “Global commodity chains and the Marxian law of value”, *Antipode*, vol. 42, no 2, p. 433-465.

VERA, Leonardo (2009): “Cambio estructural, desindustrialización y pérdidas de productividad: evidencia para Venezuela”, *Cuadernos del CENDES* [en línea], 26 (Mayo-Agosto) : [Fecha de consulta: 22 de julio de 2017] Disponible en: <http://w.redalyc.org/articulo.oa?id=40311835005>

