

La industria automotriz en América Latina

estudios de las relaciones entre trabajo, tecnología y desarrollo socioeconómico

Geraldo Augusto Pinto | Sebastián Guevara | Arnulfo Arteaga García (organizadores)

UAM
Casa abierta al tiempo
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
METROPOLITANA
Unidad Iztapalapa

UAM 45 AÑOS

ED **IS** FPR



La industria automotriz en América Latina

estudios de las relaciones entre trabajo, tecnología y desarrollo socioeconómico

Geraldo Augusto Pinto | Sebastián Guevara | Arnulfo Arteaga García (organizadores)



Reitor Marcos Flávio de Oliveira Schiefer Filho
Vice-Reitor Heron Oliveira de Lima

Coordenadora-Geral Eunice Liu
Coordenador-Adjunto Edson Domingos Fagundes

CONSELHO EDITORIAL

Titulares Anais Andrea Neis de Oliveira
Antônio Gonçalves de Oliveira

Edival Sebastião Teixeira
Elisangela Dusman
Ivane Benedetti Tonial
Marcelo Gonçalves Trentin
Roberto Cesar Betini
Sara Tatiana Moreira
Wellington Ricardo Fioruci

Suplentes Anna Luiza Metidieri Cruz Malthez
Carina Merkle Lingnau
Ivo de Lourenço Júnior
Janaína Piana
Lia Maris Orth Ritter Antiqueira
Marcelo Lambach
Mariane Kempka
Pedro Valerio Dutra de Moraes
Rodrigo Deren Destefani

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

142

La industria automotriz en América Latina [recurso eletrônico] : estudios de las relaciones entre trabajo, tecnología y desarrollo socioeconómico / Geraldo Augusto Pinto, Sebastián Guevara, Arnulfo Arteaga García, organizadores. – Dados eletrônicos (575 páginas). – Curitiba : EDUTFPR; Ciudad de México : Universidad Autónoma Metropolitana, 2020.

Textos em espanhol e português.
Coedição com a Universidad Autónoma Metropolitana.
E-book disponível em: <http://repositorio.utfpr.edu.br/jspui/>
ISBN 978-85-7014-219-1 (Brasil). – ISBN 978-607-28-1732-6 (México)

1. Indústria automobilística – América Latina – História. 2. Indústria automobilística – Inovações tecnológicas. 3. Sindicatos – Trabalhadores da indústria automobilística. I. Pinto, Geraldo Augusto, org. II. Guevara, Sebastián, org. III. Arteaga García, Arnulfo, org.

CDD (22. ed.) 338.476292098

La industria automotriz en América Latina

estudios de las relaciones entre trabajo, tecnología y desarrollo socioeconómico

Geraldo Augusto Pinto | Sebastián Guevara | Arnulfo Arteaga García (organizadores)

 Esta licença permite o download e o compartilhamento da obra desde que sejam atribuídos créditos ao(s) autor(es), sem a possibilidade de alterá-la ou utilizá-la para fins comerciais.
4.0 Internacional

Disponível em: <<http://repositorio.utfpr.edu.br/jspui/>>.

Coordenação Editorial Eunice Liu
Edson Domingos Fagundes

Projeto Gráfico Marco Túlio Braga de Moraes
Capa Guilherme Araújo Patury
Gráficos Maria Marcondes
Fabíola Junghans
Henrique Spada Benatti
Letícia Aparecida Rubio
Maria Marcondes

Revisão Adão de Araújo
Revisão de língua (español) Graciela Tordecillas e Irene Brousse, pelo Centro de Estudios e Investigaciones Laborales do Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CEIL-CONICET), Argentina.
María Guadalupe Olvera Arellano, pela Universidad Autónoma Metropolitana – Iztapalapa (UAM-I), México.

Normalização Tatiana Campos da Hora CRB-9/1854
Patrícia Teixeira – Instituto Federal do Paraná (IFPR),
CRB/PR: 1381/9

EDUTFPR
Editora da Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Av. Sete de Setembro, 3165
80230-901 Curitiba PR
www.utfpr.edu.br/editora

SUMÁRIO

Prólogo 8

Presentación 19

TOMO I

Estrutura produtiva, distribuição territorial e formas de reprodução e integração regional e global

Capítulo 1 Fases del desarrollo de la industria

automotriz argentina: determinantes globales
y especificidad nacional (1914-2017)

Alejandro Luis Fitzsimons

56

Capítulo 2 O parque de montadoras de autoveículos,

máquinas agrícolas e rodoviárias no Brasil no
início do século XXI: panorama das plantas
instaladas e em operação até 2016

Fábio José Lucena de Oliveira

Geraldo Augusto Pinto

81

Capítulo 3 El Patrón de reproducción de capital exportador

de especialización productiva y la industria
automotriz en México

Arnulfo Arteaga García

Carlos Alberto Álvarez de la Rosa

Mateo Crossa Niel

128

Capítulo 4 Integración regional de la cadena automotriz

en el continente americano: un análisis de las
heterogeneidades entre MERCOSUR y TLCAN,
1990-2015

Juan M. Graña

Paula Cesana

160

Capítulo 5 Aproximación al comercio exterior del sector

automotriz argentino en perspectiva histórica

Damián Bil

lanina Harari

189

| | |
|---|-----|
| Capítulo 6 Desenvolvimento e indústria automobilística: arranjos institucionais e a dinâmica reprodutiva regional e estrutural <i>José Rubens Monteiro Teixeira</i> | 214 |
| Capítulo 7 De las ganancias a la inversión: financiarización en la industria automotriz <i>Aurora Marcial Flores</i> <i>Samuel Ortiz Velásquez</i> | 247 |
| Capítulo 8 La apropiación de renta de la tierra petrolera por el capital automotriz en Venezuela durante el chavismo y su crisis <i>Fernando Dachevsky</i> <i>Juan Kornbliht</i> | 271 |
| Capítulo 9 La estructura de oportunidades políticas a disposición de la industria automotriz en Córdoba y el desarrollo socioeconómico provincial <i>Marina Valeria Falvo</i> | 299 |
| Capítulo 10 Indústria e desenvolvimento: efeitos da reinvenção de um território produtivo no Rio de Janeiro <i>José Ricardo Ramalho</i> | 331 |
| Capítulo 11 Indústria automotiva e Bahia: impactos da Ford em Camaçari e a dinâmica reprodutiva mundial <i>José Rubens Monteiro Teixeira</i> | 360 |

TOMO II

Reestruturação produtiva e relações de trabalho, ação sindical, saúde e segurança no trabalho

| | |
|--|-----|
| Capítulo 12 Reestructuración productiva y estrategia de relaciones laborales em las ensambladoras de Ford Cuautitlán y VW Puebla <i>Willebaldo Gómez Zuppa</i> | 393 |
|--|-----|

| | |
|---|-----|
| Capítulo 13 Transformaciones en las relaciones laborales y conflicto sindical: formas concretas de la acumulación de capital en la industria automotriz argentina 1991-2015 <i>Sebastián Guevara</i> | 417 |
| Capítulo 14 ¡Fuera la mafia de la empresa! Una etnografía de las prácticas sindicales en la industria automotriz en México <i>Paolo Marinaro</i> | 446 |
| Capítulo 15 Tecnología e inclusión social: un estudio de caso con trabajadoras de la Planta Motores Ford de Chihuahua <i>Claudia Elizabeth Delgado Ramírez</i> <i>Enrique Soto Aguirre</i> | 470 |
| Capítulo 16 Estructuras de significación, legitimación y dominación en la incorporación de innovaciones tecnológicas en la industria automotriz: el caso de una empresa de autopartes colombiana <i>Juliana Tabares Quiroz</i> <i>Santiago Alberto Correa Vélez</i> | 493 |
| Capítulo 17 La importancia de la ergonomía y los factores psicosociales en la salud ocupacional: perspectivas de sus efectos en la industria automotriz en México <i>Enrique Javier de la Vega Bustillos</i> <i>Francisco Octavio López Millán</i> <i>Martha Estela Díaz Muro</i> | 515 |
| Capítulo 18 Produtividade, intensidade do trabalho e adoecimento entre operários da General Motors do Brasil <i>Luci Praun</i> | 544 |
| Sobre os organizadores | 566 |
| Sobre os autores | 568 |

CAPÍTULO
8
TOMO I

**La apropiación de renta de la tierra
petrolera por el capital automotriz en
Venezuela durante el chavismo y su crisis**

Fernando Dachevsky | Juan Kornblith

La apropiación de renta de la tierra petrolera por el capital automotriz en Venezuela durante el chavismo y su crisis

Fernando Dachevsky | Juan Kornbliht

La producción de autos en Venezuela en los últimos años está casi paralizada, con la excepción de unas pocas plantas que mantienen alguna actividad mínima. Después de un pequeño *boom* con pico en 2007, durante el esplendor de 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 automotriz. Gráfico 1.

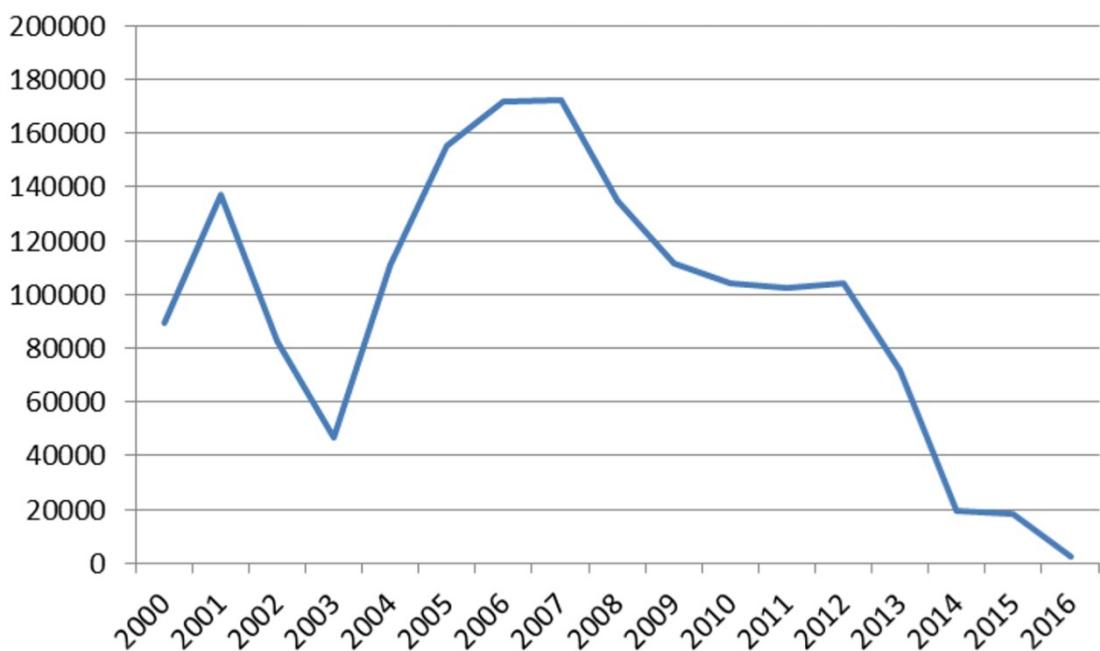


Gráfico 1 Producción de automóviles y camiones. Venezuela (2000-2016)

Fuente: Cavenez ([200-?]).

El contexto general de crisis y la no asignación de divisas para importar autopartes y autos terminados aparece como la causa inmediata del freno en la producción. 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 RODRÍGUEZ, 2014). Esta explicación borra toda especificidad de la acumulación de capital en Venezuela y su actualidad pasa a ser explicada por ataques unilaterales, sin poder explicar el sujeto de los mismos. 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.

El gobierno justifica las actuales restricciones en la asignación de divisas como resultado de las prioridades que se deben asumir en medio de la llamada Guerra Económica y las cámaras empresariales del sector ponen todo el énfasis en los manejos políticos para explicar sus males. Tanto en los niveles general como de la rama, el problema parece abstractamente político y acotado en la escala nacional. De tal manera, si se corrigieran ciertas formas políticas que trabarían a la industria automotriz, esta se vería liberada para expandirse de manera sostenida. Sin embargo, esta mirada pierde de vista que el capital es nacional por su forma, pero mundial por su contenido (MARX, 2000). De lo que se trata es de reconocer su desarrollo específico en Venezuela, de manera de poder comprender qué potencialidades encierra en ese país.

Cabe señalar que la situación actual de crisis automotriz venezolana, aunque se presente de una manera más aguda que en otros países y con particularidades que explicaremos más adelante, replica una situación general de contracción en la región. Cuando miramos la situación de la industria automotriz en la Argentina y el Brasil vemos que, aunque en una magnitud menor, también registran pérdidas. Ante la falta de una medida comparable de tasa de ganancia general del sector, tomamos como alternativa 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 Estados Unidos (EEUU). La evolución y sus niveles es similar. Las tres registran rentabilidades con 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 en el nivel agregado (Gráfico 2) como en Venezuela (Gráfico 3), 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 entre 2005-2015, promedia 16% frente a 17% de la rentabilidad general, mientras la tasa de Venezuela promedia un 25%).

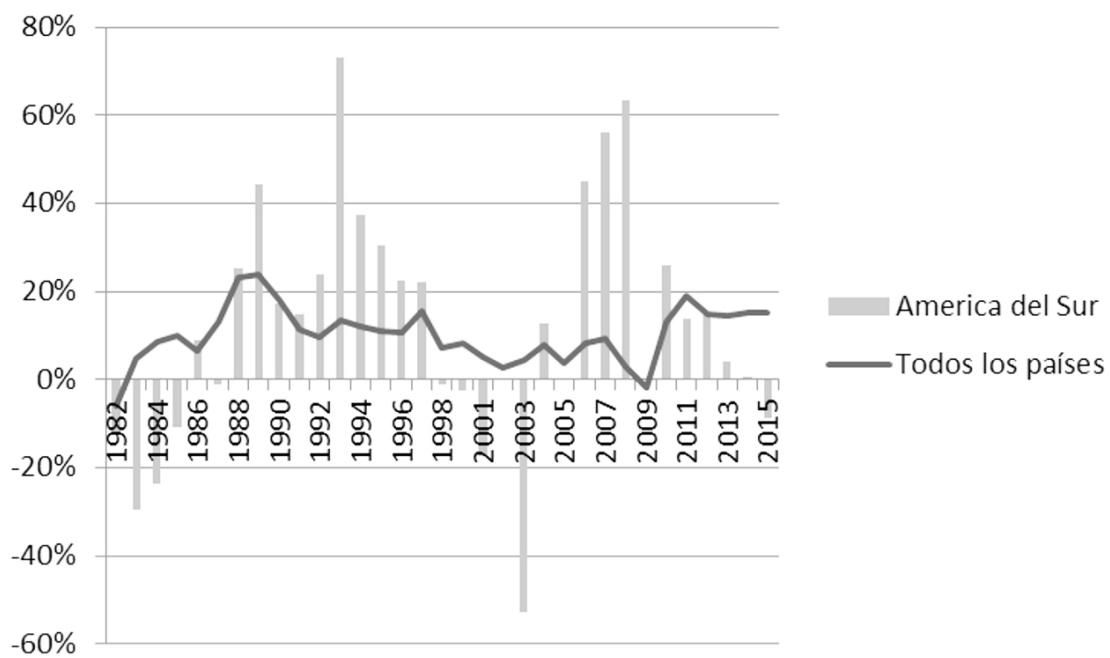


Gráfico 2 Tasa de ganancia Inversión Extranjera Directa (IED) de los EEUU en transporte y equipo. América del Sur y todos los países (1982-2015)

Fuente: Autoría propia en base a BEA ([201-?]).

Nota: Tasa de ganancia = income/ investment position.

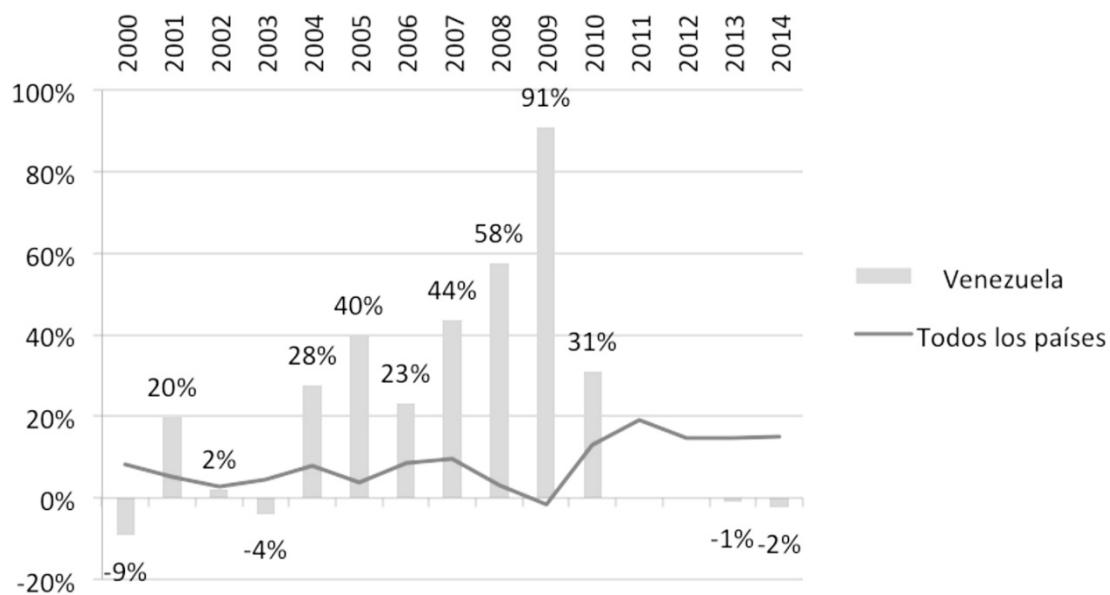


Gráfico 3 Tasa de ganancia IED de los EEUU en transporte y equipo. Venezuela y todos los países (2000-2014)

Fuente: Autoría propia en base a BEA ([201-?]).

Nota: Tasa de ganancia = income/ investment position.

En definitiva, Venezuela comparte un perfil mercadointernista, propio de la región, con una evolución de la rentabilidad relativamente común, en contraste

con países donde la producción se centra en las exportaciones. Partir de las características generales de la región nos permitirá después analizar las particularidades de la crisis automotriz en Venezuela y sus perspectivas de desarrollo.

LA FRAGMENTACIÓN DEL CAPITAL MEDIO AUTOMOTRIZ EN VENEZUELA

La industria automotriz venezolana se acota al plano del ensamblado, en manos de las principales empresas que compiten en el mercado internacional. Desde los orígenes de la producción de autos en Venezuela 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 en el nivel mundial la productividad del trabajo de la rama. Este desarrollo se realizó bajo un proceso de sustitución de importaciones con predominio de la producción para el mercado interno a partir de los 1960 del siglo pasado, 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).

En la actualidad, la industria automotriz venezolana cuenta con la presencia de General Motors, Toyota, Ford, Chrysler, Mitsubishi en el ensamblado autos y de Industrial Vehicle Corporation (Iveco) y Mack en camiones. Durante los últimos diez años se sumaron empresas mixtas entre el Estado y la empresa china Chery y Venirauto con la empresa iraní IKCO. En 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 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 su incorporación al Mercado Común del Sur (MERCOSUR) no se integró en el comercio específico de automotores ni autopartes.

| 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 |

Tabla 1 Producción, empleo y productividad por obrero por auto, industria automotriz por país

Fuente: Fitzsimons y Guevara (2016), salvo Venezuela y Cavenez ([200-?]) y INE (2012, 2013).

| 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 |

Tabla 2 Producción, empleo y productividad por obrero por auto, por empresa

Fuente: Fitzsimons y Guevara (2016), ITC ([200-?]), salvo Venezuela y Cavenez ([200-?]).

En la actualidad, la industria automotriz venezolana comparte las características fundamentales que se encontraban en el momento de su radicación. Es decir, para obtener la 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 y/u otras fuentes de riqueza de los que puedan apropiarse los capitales ensambladores. Cuando analizamos cuál es la fuente de riqueza que permite a los compradores en el mercado interno pagar autos por encima del precio internacional y a los capitales extranjeros recibir bajo la forma de subsidios directos e indirectos una masa de riqueza que compense los altos costos por su baja competitividad, lo primero que salta a la vista, en el caso venezolano, es que se trata de parte de la renta de la tierra petrolera (CORONIL; SKURSKI, 1982). Sin embargo, la constatación de un vínculo entre la renta de la tierra petrolera y la acumulación de capital en la rama automotriz no alcanza para explicar el carácter de este último.

La exportación de materias primas implica la comercialización de mercancías cuyas condiciones de producción no son reproducibles por el trabajo humano. La producción bajo estas condiciones se expresa en precios que necesariamente incluyen no sólo la ganancia normal del capital que operó en su producción, sino

lo que corresponde al pago por el uso de esa tierra. Abstrayéndonos 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, no 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 portado en el precio de las mercancías llamadas materias primas. En el caso del petróleo en Venezuela, dicho propietario en general es el Estado. En otras ramas, sobre todo en la agraria, está en manos de propietarios privados. Al tratarse de una masa de riqueza que no reproduce capital, es factible su apropiación por otros sujetos mediante diferentes mecanismos. La posibilidad de que una mercancía porte renta de la tierra implica que el consumidor pague un precio por encima del de su producción. El pago de una mercancía con renta de la tierra implica que el capital ve restado en ese plus parte de su capacidad de valorización. Sin embargo, esto no impide la posibilidad de que, siendo la renta una masa de plusvalor disputable por distintos sectores, el capital pueda operar recuperándola, por distintas vías.

Así como la renta de la tierra implica que los capitales extranjeros paguen un plus cuando compran las materias primas, es el propio capital extranjero el que aparece luego recuperando aquella masa de plusvalor que forma la renta de la tierra, cuando se instala a operar en Venezuela. Cabe señalar que este proceso no se le presenta a dichos capitales de manera transparente, como un recupero de la renta, sino como una posibilidad de obtener una rentabilidad media o mayor a la media en base a valorizar tecnología obsoleta.

La mediación política en la expropiación de parte de la renta de la tierra al terrateniente, parcial cuando es privado y total en el caso del terrateniente estatal, requiere para el capital establecer un vínculo directo con el estado. Además, los capitales que buscan quedarse con esa renta lo hacen compitiendo entre sí. La primera forma que aparece para lograr apropiarse de la renta de la tierra reside en radicarse en los países exportadores; 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, por medio del estado, parte de la renta de la tierra e impedir el acceso a ella por otros capitales. Para esto deben no sólo operar en el mercado interno sino limitar el ingreso de otros competidores. Como surge de los desarrollos de Iñigo Carrera (2007), se trata de un capital que opera en sus casas matrices como portador del desarrollo de las fuerzas productivas y a la vez en los países exportadores de materias primas logra valorizar fragmentos suyos con tecnología obsoleta gracias a operar en una escala reducida y con protección. El

capital extranjero motoriza así el proteccionismo y la intervención estatal como forma de obtener una ganancia media o incluso extraordinaria sobre la base de apropiación de renta de la tierra. El caso automotriz es el caso más paradigmático de este desarrollo con la multiplicación de capitales extranjeros que se radican en América del Sur para abastecer el mercado interno (FITZSIMONS; GUEVARA, 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. El carácter cíclico de los precios de las materias primas, sumado a una tendencia a su caída, en particular después de los años 1970 hasta los 2000, aparecen una serie de transformaciones en los modos por los cuales el pequeño capital fragmentado compensa su brecha de productividad, pero que mantienen a la apropiación de renta de la tierra petrolera como base fundamental. En relación con otras fuentes de valorización, aparece la posibilidad de apropiarse de parte de la deuda externa (en particular en los 1990 en Venezuela) y de ganancias extraordinarias por la compra de insumos nacionales producidos por capitales chicos que no operan con una ganancia normal, sino que se valorizan por la tasa de interés (IÑIGO CARRERA, 2013; STAROSTA, 2010). Esta capacidad de apropiación es lo que explica la proliferación de pequeños capitales locales en la producción de autopartes. Dentro de estos, se destaca el caso particular de la chapa para la matriz del automóvil que es provista por capitales siderúrgicos estatales (con Siderúrgica de Orinoco (Sidor) en Venezuela) por debajo de la tasa media de ganancia e incluso por debajo de la tasa de interés, lo cual, funcionó durante décadas como mediador en la apropiación de los recursos del estado por estos capitales (Tabla 6).

Hacia la década de 1970, los cambios tecnológicos en el nivel mundial posibilitaron la expansión de la productividad que estrechó la brecha que debía compensar tanto la renta de la tierra como la compra de insumos producidos por pequeños capitales. Estos cambios fueron de la mano de la mencionada caída de los precios de las materias primas. La unidad de las transformaciones en los procesos de producción y la crisis mundial llevó a que muchos países donde existía la producción automotriz bajo esta forma no pudiesen continuar (por ejemplo, Chile) o que se transformaran en plataformas exportadoras, como México. En el caso de Venezuela, junto con Brasil y la Argentina, esa transformación no implicó ninguno de esos dos caminos sino la reproducción de la misma especificidad, pero con algunos cambios. En los 1980, se produjo una contracción tal de la producción que muchos capitales dejaron

sus empresas en manos de otras locales hasta los 1990, mientras que otros mantuvieron su producción casi sin cambios tecnológicos. En el caso venezolano, Hernández Fernandez y Villalobos Bernal (1997) registran una caída de la productividad o casi estancamiento (en 1982-1983 cae un 14,86% y entre 1983 y 1988 crece solo un 6%) en un periodo de grandes cambios tecnológicos en el nivel mundial. Es decir, se agranda la brecha de productividad con el capital que rige la competencia en el nivel mundial. Hacia los 1990, esta tendencia pareciera revertirse con un crecimiento de la productividad y una expansión de los mercados por integración regional.

En la Argentina y Brasil se destacó el MERCOSUR, mientras que en Venezuela avanzó la integración con Colombia. La integración regional genera la apariencia de que se está frente a un cambio en el cual el capital extranjero estaría adoptando un perfil exportador. Sin embargo, cuando se analiza las condiciones de producción en estos espacios regionales ampliados se encuentra que los capitales siguen operando con una productividad por debajo de la mundial y que se reproducen sobre la base de la apropiación de renta de la tierra (GUEVARA, 2012).

La ampliación de la escala de producción y el consecuente aumento de la productividad de la mano de incorporación de nuevas tecnologías y cambios en la organización del proceso del trabajo (LUCENA, 1996) son formas necesarias que mantienen la brecha de productividad y permiten volver a obtener en los 1990 una tasa de ganancia por encima de la media mundial. De todas formas, no fueron cambios productivos en la manera específica con que se radicaron los capitales automotrices en Venezuela. Esta especificidad radica en la acumulación de capital sostenida en la apropiación de renta petrolera. Por lo tanto, para dar cuenta del carácter de la crisis automotriz en ese país es necesario dar cuenta de las transformaciones históricas de la apropiación de la renta en general para así llegar a la del chavismo y después volver al caso específico.

LA ESPECIFICIDAD DE LA ACUMULACIÓN DE CAPITAL EN VENEZUELA

Como vimos, el desarrollo particular de la industria automotriz venezolana no puede entenderse sin dar cuenta de la forma específica con que se rige el proceso venezolano de acumulación de capital. Venezuela presentó a principios del siglo XX un cambio en la especificidad de la acumulación de capital allí radicado. Siendo una economía de base agraria, a partir de la década de 1920 comenzó a desarrollarse la producción petrolera. En un contexto de contracción de la producción petrolera mexicana, las compañías petroleras internacionales redirigieron inversiones hacia nuevos destinos, siendo Venezuela (Tabla 3) el más atractivo (BROWN, 1985).

| Rubro/año | 1920 | 1930 | 1940 |
|-----------|---------|---------|---------|
| Total | 100,00% | 100,00% | 100,00% |
| Café | 32,51% | 8,73% | 2,45% |
| Cacao | 17,24% | 1,81% | 1,30% |
| Petróleo | 12,81% | 82,68% | 88,76% |
| Otras | 37,44% | 6,78% | 7,49% |

Tabla 3 Distribución porcentual de las exportaciones de Venezuela (1920-1940)

Fuente: Autoría propia en base a Baptista (2006).

A partir de la década de 1930, cuando la producción petrolera pasó a ser dominante dentro de la economía del país, empezaron a entrar en acción aquellos mecanismos de apropiación de renta petrolera que serían protagonistas en las décadas subsiguientes, hasta la actualidad. Entre ellos, se destaca la sobrevaluación del bolívar, cuya tendencia ascendente alcanzó, desde la segunda mitad de la década de 1930, niveles sostenidamente superiores a los de las décadas anteriores, en las que predominaban las exportaciones de origen agropecuario.

Desde entonces, la industria venezolana inició una acelerada expansión, aunque impulsada fundamentalmente por un contexto marcado por las restricciones al comercio internacional que imponía la segunda guerra mundial. Durante esos años, el desarrollo de la industria manufacturera estuvo asociado principalmente a industrias ligadas a la producción alimenticia. Autores como Araujo (1990) enfatizaron en remarcar esta década como un período particular del desarrollo industrial venezolano, en la medida en que se trataba de una industria que, con limitaciones, se expandía de manera integrada. De todas formas, reconocía la existencia de circunstancias excepcionales, derivadas de la contracción del comercio internacional por la guerra, como condición para el desarrollo manufacturero de estas características.

A partir de 1950, la industria venezolana ingresaría en un período de crecimiento a tasas relevantes que pasarían del 6% promedio, durante la década de 1940, al 13,7% anual durante la década de 1950, aunque con características distintas. La expansión manufacturera con base en la apropiación de renta encontró durante la década de 1950 un fuerte crecimiento en la productividad industrial. Tomada en relación con la productividad de EEUU, como referencia de lo que sería la productividad del capital medio que opera en el nivel mundial, vemos que desde estos años la industria venezolana da un salto significativo. A su vez, durante las décadas de 1950 y 1960, las industrias más ligadas a la producción agraria (alimentos, bebidas, tabacos, etc.) fueron perdiendo peso frente a la expansión de industrias como la de productos metálicos, maquinarias, equipos de transporte e industrias ligadas a la construcción (ARAUJO, 1990). Este aparente avance en la industrialización no

significó un cambio en la orientación mercadointernista de la industria venezolana. Para esta industria, la sobrevaluación del bolívar, lejos de ser una traba para el crecimiento, era la base de su expansión. En tanto forma de apropiación de renta de la tierra petrolera, daba lugar al desarrollo de una industria compuesta por pequeños capitales que vendían su producción al mercado interno, sobre la base de importaciones de insumos y maquinaria crecientes. En este sentido, se trataba de pequeños capitales, fragmentos de capitales medios, que gracias a la apropiación de renta de la tierra petrolera podían valorizar capital obsoleto para las condiciones medias que regían la productividad del trabajo en el nivel mundial.

De manera similar a lo que ocurría en otros países de América del Sur, se desplegó en Venezuela una industria que, si bien se expandía en el sentido de incrementar sus volúmenes de producción y operaba con crecientes niveles de capital por obrero, se encontraba acotada al tramo final de fabricación y resultaba en una sustitución de importaciones de bienes de consumo, pero ampliando notoriamente las importaciones de bienes intermedios y bienes de capital (ARAUJO, 1990).

La industria venezolana pareció encontrarse sujeta a una dinámica no muy distinta a la que se desarrolló en el resto de sus contrapartes en el continente y que podemos reconocer en el caso argentino. Es decir, una dinámica de expansión de la industria deficitaria en lo que se refiere al comercio internacional sostenida en base a transferencias provenientes del sector rentístico. Dentro de esta dinámica, el proceso venezolano pareció contar con una particularidad. A saber, la posibilidad de sortear con mayor éxito dificultades asociadas a la restricción de divisas y la inestabilidad cambiaria.

Esta particularidad fue advertida por autores como Furtado (1990) quien hacia finales de la década de 1950 afirmaba que a diferencia de lo que ocurre en la generalidad de los países exportadores de productos primarios, Venezuela estaba a salvo de las fluctuaciones en sus relaciones de intercambio dada la posición relativamente favorable de la industria petrolera en el comercio internacional (FURTADO, 1990). Si bien Venezuela atravesó años en los cuales mermaron los ingresos petroleros (como, por ejemplo, luego de la breve contracción del mercado petrolero por la crisis norteamericana de 1958), no registró violentas fluctuaciones de su saldo comercial. Por esta razón, a diferencia de países como la Argentina, Venezuela habría podido atravesar contracciones de su sector externo con menor dificultad, a pesar del perfil netamente importador de su sector manufacturero. Es decir, la industria venezolana, aunque compartía con otros países sudamericanos la condición de pequeños capitales apropiadores de renta de la tierra, no se habría encontrado sujeta a los llamados ciclos de *stop and go* recurrentes en países como la Argentina. Sin embargo, del mismo modo que la expansión industrial venezolana pudo

escapar a las interrupciones recurrentes, cuando finalmente sobrevino la crisis lo hizo con mayor contundencia que en otros países.

La década de 1970 fue de grandes transformaciones en la economía venezolana, las cuales, si bien no modificaron su condición general de formación económica basada en la apropiación de renta petrolera, introdujeron cambios sustanciales en sus mecanismos de generación y circulación. Desde la década anterior, los países miembros de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) renegociaban con las compañías internacionales los contratos de explotación vigentes. Estas renegociaciones les permitían interceptar por la vía impositiva una porción mayor de renta petrolera, que hasta entonces se les escapaba de las manos y era apropiada por los países importadores (DACHEVSKY, 2011). La participación estatal en la renta de la tierra crecía, en el caso venezolano, al mismo tiempo que la sobrevaluación cedía en su participación como mecanismo de apropiación (Gráfico 4). Sin embargo, el conflicto con las compañías petroleras internacionales en torno a la apropiación de renta petrolera no se limitó al plano impositivo y a partir de la década de 1970 comenzó una fase de expropiaciones de empresas y una centralización de la industria petrolera de los distintos países exportadores en manos de compañías estatales recientemente creadas.

Venezuela no fue la excepción y en 1975 se resolvió la nacionalización del conjunto de la industria petrolera bajo el monopolio de Petróleo de Venezuela S. A (PDVSA). En el marco de dicha nacionalización, no solo aumentaría la participación directa del Estado en la apropiación de renta petrolera, sino que también se incrementaba su monto en el contexto de la suba de precios del barril de petróleo ocurrida a partir de las llamadas crisis petroleras de 1973 y de 1979.

La suba abrupta de renta petrolera dio un renovado impulso a la sobrevaluación del bolívar (Gráfico 4), sin embargo, la mediación estatal fortalecida por la reciente nacionalización se constituyó en el principal curso de apropiación. Luego, la canalización de la renta por medio del gasto estatal se tradujo en el financiamiento de grandes proyectos de inversión en empresas públicas y privadas. En este contexto, se destacarían las estructuras no residenciales. Entre los principales receptores de inversiones de este tipo se destacan las obras de infraestructura de energía eléctrica (55,7%), telefonía (11,4%) y el Metro de Caracas (6,9%) entre otras. En lo referido a la inversión industrial, la financiación pública se concentraría fuertemente en la siderurgia (58%) y en segundo lugar en la industria del aluminio (21%) y la petroquímica (11,5%), seguidas por una amplia lista de industrias con participación minoritaria (BELLO RODRIGUEZ; SUPRANI MAROTTA, 1990).

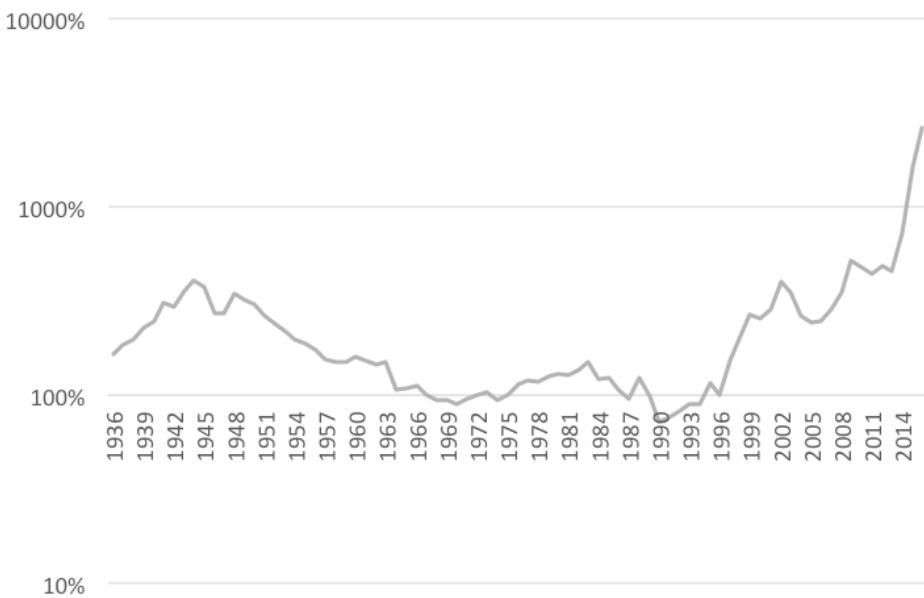


Gráfico 4 Valuación de bolívar respecto a su paridad con el dólar norteamericano (1936-2015).
1964-1975=100

Fuente: Autoría propia en base de método de relativo ajustado por productividad, BCV ([200-?]) y BEA ([201-?]).

En conjunto, sería notorio durante estos años el incremento de las inversiones en capital fijo. Hacia 1978, la inversión bruta fija anual era 2,6 veces el monto invertido de 1970 y la edad promedio del stock de capital se había reducido en un año y medio (BAPTISTA, 2006). Sin embargo, el aumento de las inversiones y la renovación general del capital fijo en Venezuela no resultó en un cambio de la especificidad del proceso nacional de acumulación de capital y su industria siguió sujeta a los ciclos de la renta de la tierra petrolera. La suba de la renta apropiable no dio lugar a que el capital industrial venezolano modificara su condición de capitales medios fragmentados que encontraban en Venezuela una vía para valorizar capital obsoleto. Luego, la caída general del precio del barril de petróleo registrada a inicios de la década de 1980 se tradujo en una contracción general de la actividad industrial. Como se observa en los Gráficos 5 y 6, la producción industrial entra durante la década de 1980 en una fase de estancamiento relativo del crecimiento sostenido que venía registrando en décadas anteriores. Pero no solo se estancó el crecimiento absoluto de la producción industrial, sino que se profundizó una contracción relativa de la productividad respecto de la de aquellos capitales que rigen la productividad media mundial (Gráfico 5).



Gráfico 5 Evolución relativa de la productividad de la industria manufacturera venezolana respecto de la productividad industrial de los EEUU (1936-2015). 1936=100

Fuente: Autoría propia en base a BCV ([200-?]), BEA ([201-?]) y BLS ([201-?]).

La contracción general de la actividad no petrolera continuó durante las décadas de 1980 y 1990 en una tendencia que persiste hasta la actualidad. Aunque desde la década de 2000, el rezago industrial venezolano aminoró su tendencia, lo cierto es que el período que se abre con el gobierno de Chávez no revirtió las décadas de atraso relativo de la economía no petrolera venezolana.

La economía chavista presentó un quiebre respecto de lo que venía ocurriendo durante las décadas de 1980 y 1990 en la medida en que se registró durante esos años la mayor suba de ingresos petroleros de la historia de Venezuela. El inicio de una nueva fase ascendente en los precios del petróleo coincidió con una mayor conflictividad en torno a la apropiación de renta petrolera. Esta conflictividad tuvo como eje a la propia PDVSA enfrentada al mismo Estado nacional. Ante la creciente fuga de renta petrolera hacia el exterior por medio de las filiales internacionales de PDVSA (MENDOZA POTELLA, 2010), el primer gobierno de Chávez impulsó una reforma petrolera que daba mayor espacio a mecanismos de recaudación fiscal, tales como las regalías. La mayor participación fiscal del Estado nacional en la renta petrolera en ascenso le permitió al gobierno de Chávez financiar la expansión del mercado interno y el desarrollo de políticas sociales (SEIFFER; KORNBLIHTT; DE LUCA, 2012). Sin embargo, a diferencia del *boom* petrolero ocurrido durante los años 1970, la inversión estatal no se constituyó en el principal canal de distribución de renta. En su lugar se impuso nuevamente la sobrevaluación del bolívar, que alcanzó durante estos años niveles inéditos en la historia venezolana.

El Gráfico 6 muestra con claridad el quiebre que introdujo el chavismo en los mecanismos de apropiación. Allí observamos el peso mayoritario que ocupó la sobrevaluación, transfiriendo renta a los sectores importadores y a quienes fugan capital. Dado que en Venezuela el sector industrial es netamente importador, el acceso a divisas desde un bolívar sobrevaluado se volvió una base imprescindible para el desarrollo 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 ceder una porción de riqueza que solo es posible, aunque cada vez menos, para el sector petrolero.

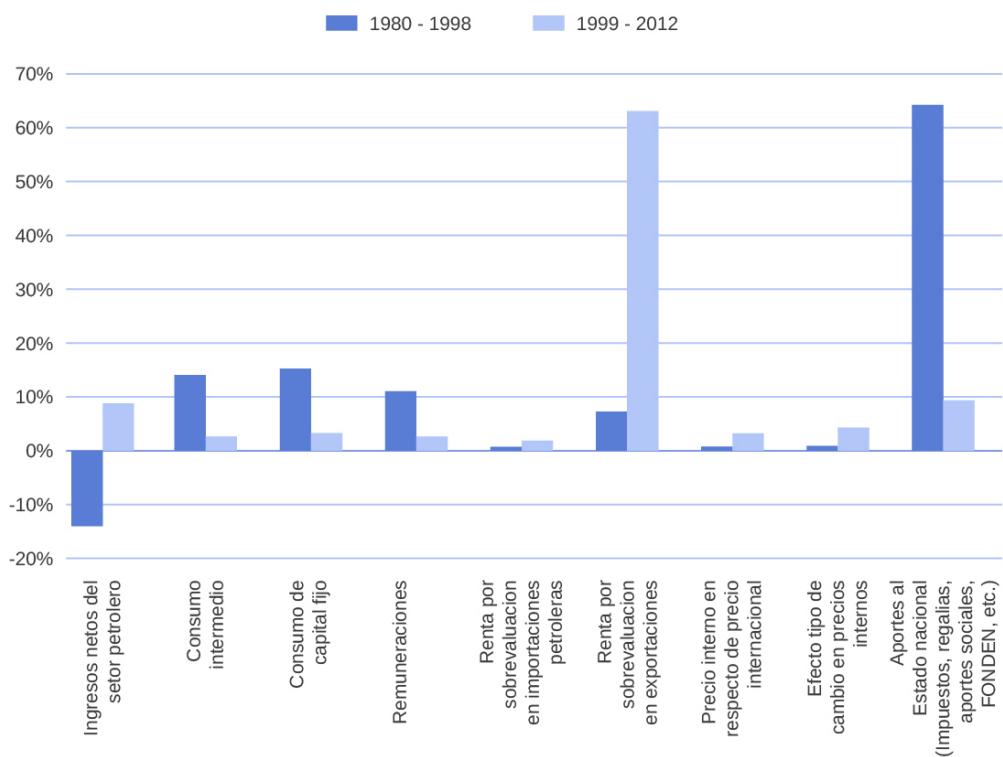


Gráfico 6 Cursos de apropiación de la renta petrolera. Venezuela (1980-2012)

Fuente: Dachevsky y Kornblihtt (2016).

De esta manera, se reprodujo la especificidad del capitalismo venezolano en torno a la apropiación de renta petrolera como base para la acumulación de capital industrial. Sin embargo, a diferencia de lo ocurrido durante las décadas de 1950 y 1960, la industria mercadointernista ya no podía garantizar una expansión sostenida, ni los niveles de empleo de aquellos tiempos. La creciente fragmentación de procesos productivos en el nivel mundial coloca a las industrias protegidas por la renta de la tierra ante una competencia internacional más agresiva, lo que las obliga a depender de fuentes de compensación cada vez mayores.

Lo que se conoció en América del Sur como industrialización por sustitución de importaciones pareciera encontrar en Venezuela un límite histórico. La fragmentación de los procesos productivos en el nivel mundial deriva en que sea cada más oneroso sostener un mercado interno protegido para beneficio de capitales mercadointernistas apropiadores de renta. A su vez, el desarrollo de tal clase de industria requiere de volúmenes de inversión crecientes que chocan contra una volatilidad de los precios del petróleo mayor a la registrada durante los años 1950 y 1960. En síntesis, cuando desde 2014 se registró la caída de los precios del petróleo, la tenue expansión industrial registrada durante el chavismo se enfrentó a la contracción más violenta de su historia. Solo en 2015, el Producto Bruto Interno (PBI) manufacturero cayó en un 30% y en la actualidad se encuentra en los niveles de 1982 (Gráfico 7 y Gráfico 8).

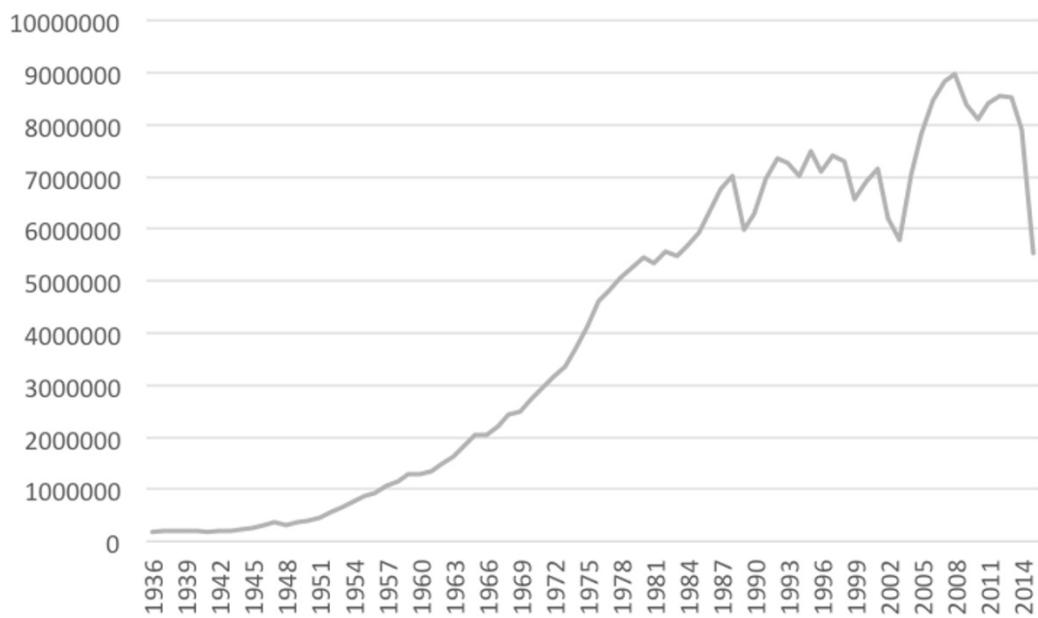


Gráfico 7 PBI manufacturero de Venezuela (1936-2015). Miles de bs de 1997

Fuente: Autoría propia en base a BCV ([200-?]), empalme por interpolación.

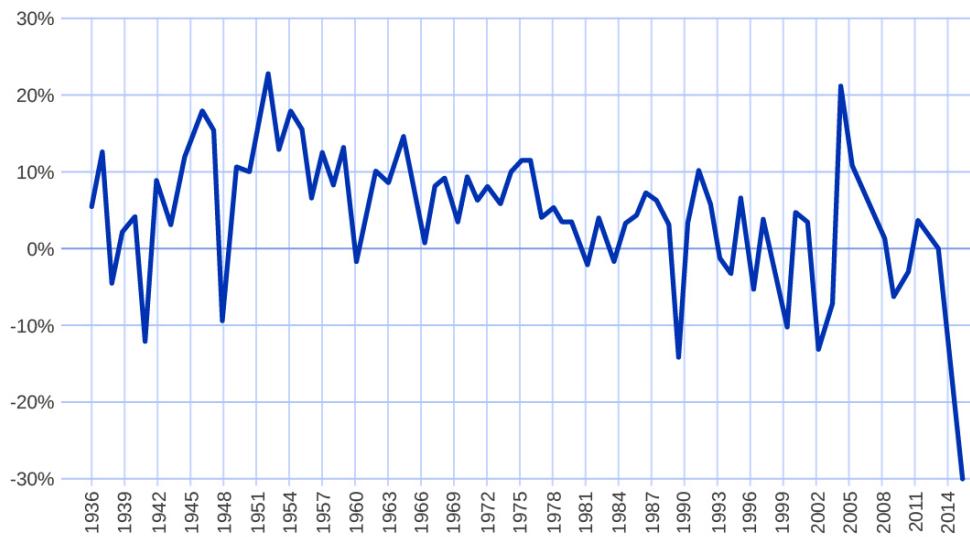


Gráfico 8 Variación interanual PBI Industrial. Venezuela (1936-2014)

Fuente: Elaboración propia en base a BCV, empalme por interpolación.

La contracción del mercado interno en combinación con una sobrevaluación creciente no deja a los capitales radicados en Venezuela otra salida que la fuga de capital. La presión por la fuga de capital en base a bolívares sobrevaluados aparece como la única fuente de rentabilidad que ofrece hoy en día la economía no petrolera venezolana, incluso en un contexto de caída de los costos salariales. Esta dinámica general tuvo en la industria automotriz radicada en Venezuela uno de los sectores más representativos, no sólo por la magnitud de divisas de que se apropia (como veremos, solo el sector ensamblador se queda con el 8,3% durante el chavismo) sino por el lugar que ocupa en relación a la siderurgia y las autopartistas.

REPRODUCCIÓN O FIN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN VENEZUELA

El peso de la apropiación de renta de la tierra petrolera por parte del capital industrial se expande durante el chavismo como resultado de la profundización del rezago de la productividad relativa a la media mundial. De hecho, la rentabilidad del capital no petrolero venezolano, descontada la porción de renta de la tierra apropiada, daba negativo hasta 2008 (DACHEVSKY, 2011; KORNBLIHTT, 2015) lo cual, permitía avizorar que en cuanto cayese la renta, no solo reaparecería la posibilidad de un colapso, como el ocurrido durante los años 1980, sino que sería aún más profundo. El tipo de cambio y el control cambiario aparecen como la forma por excelencia por la cual dicho colapso se realiza. La fuerte sobrevaluación de la moneda implica que las importaciones se abaraten y estimula la fuga de capital mientras que limita toda posibilidad exportadora por fuera del petróleo. El sector automotriz con algunas

particularidades expresará esta misma tendencia general. La productividad, aunque crezca en términos absolutos, se mantiene muy rezagada respecto de los EEUU y al propio MERCOSUR, como vimos en las Tablas 1 y 2. En cuanto a los costos laborales, si tomamos el tipo de cambio comercial, vemos que se encuentran por encima de México, al nivel de la Argentina y Brasil, muy por debajo de los de EEUU (Tabla 4). 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 la Argentina (Tabla 5). 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 o portadoras de renta y por la baja productividad. La caída del salario real en el sector (Gráfico 9) y su bajo nivel internacional, si bien para las ensambladoras radicadas en Venezuela pueden 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.

| Año | 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 |

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

Fuente: Autoría propia en base a BLS ([201-?]).

Nota: Para Argentina y Venezuela se calculó como proporción costo laboral total anual con EEUU en base a Asociación de Fabricantes de Automotores (Argentina), Instituto Nacional de Estadística (INE) (Venezuela), INE (2012, 2013) y BEA ([201-?]).

| Año | 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 |

Tabla 5 Costo laboral horario en dólares (tipo de cambio de paridad). Industria automotriz, países seleccionados (2000-2010)

Fuente: Autoría propia (2019).

Nota: Ver Tabla 4. Tipo de cambio de paridad: Venezuela ver referencia Gráfico 4, Argentina: Iñigo Carrera (2007), actualización propia, Brasil: Grinberg (2011), actualización propia.

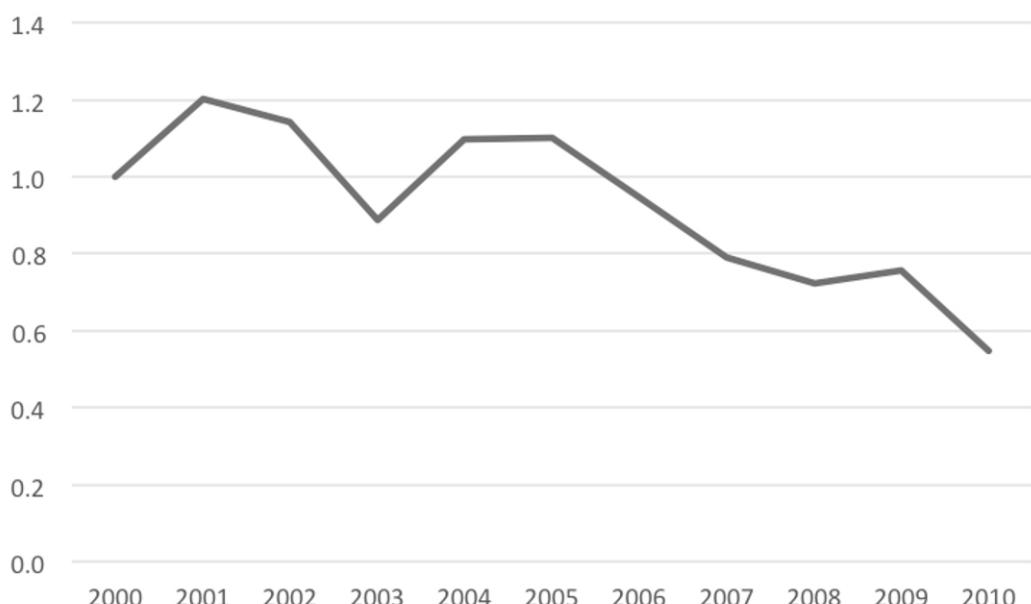


Gráfico 9 Evolución salario real. Industria automotriz, Venezuela (2000-2010), 2000=1

Fuente: Autoría propia (2019).

Nota: En base a: salario por obrero: INE (2012, 2013) encuesta industrial y encuesta grandes empresas; IPC: BCV ([200-?]).

La actual sobrevaluación del bolívar impone a los potenciales exportadores que liquiden divisas en el país una traba insuperable al otorgar pocos bolívares por cada dólar exportado liquidado. De esta manera, la renta de la tierra petrolera permanece ocupando el rol de 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 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.

Más aun, cuando observamos la magnitud apropiada por el sector, vemos que la sobrevaluación tiene otras implicancias. El tipo de cambio sobrevaluado se establece sobre la base del control de cambios que, por un lado, abarata al dólar, pero, a la vez, mediante la asignación de cupos de venta, permite establecer mecanismos de protección para-arancelarias. De esta manera, los aranceles que rondan un 30%, para los autos terminados, o de 3% para las autopartes (UNITED STATES DEPARTMENT OF COMMERCE; INTERNATIONAL TRADE ADMINISTRATION; OFFICE OF TRANSPORTATION AND MACHINERY, 2015), aunque formalmente pretenden establecer brechas relevantes para fomentar el agregado de valor nacional en el ensamblado, se tornan impotentes, dado el nivel de sobrevaluación que sobrepasa mucho al arancel. La posibilidad de importar queda supeditada por completo a la asignación de divisas por parte del gobierno y no es por los aranceles. En este sentido, durante el chavismo el peso de los autos importados no creció, pero no por los aranceles sino por la política de asignación de divisas que privilegia reproducir la valorización de capital obsoleto en el ensamblado y autopartes.

En definitiva, aumenta la apropiación de renta por la vía de poder importar, con bolívares sobrevaluados, autopartes tanto terminadas para las ensambladoras como sin terminar para las autopartistas. Si tomamos la masa de renta apropiada por el sector mediante la sobrevaluación vemos que supera en mucho la masa del valor agregado total del sector. Es decir que, sin esa apropiación de renta, las ganancias superiores a la media en los años de bonanza (Gráfico 10) no hubiesen existido. Aunque se mantiene una estructura basada en la relación con pequeños capitales locales o multinacionales del sector autopartista, cobraron mayor relevancia las importaciones, en el entramado local. Con el desplome del precio del petróleo, la apropiación de renta por esta vía se vuelve casi imposible de sostener (Gráfico 11).

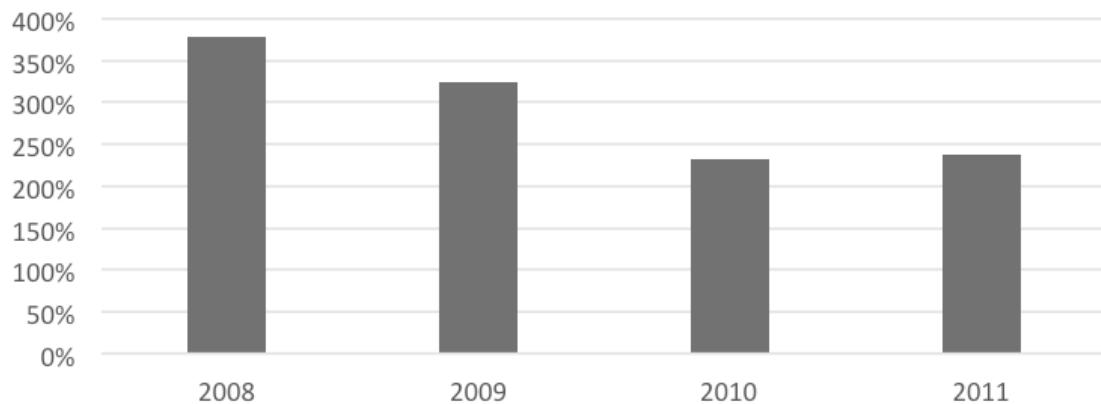


Gráfico 10 Apropiación de renta petrolera vía importaciones de autopartes por efecto de la sobrevaluación del bolívar sobre valor agregado. Sector automotriz. Venezuela (2007-2010)

Fuente: Valor agregado automotriz: INE (2012, 2013).

Nota: Efecto sobrevaluación: cálculo propio de tipo de cambio de paridad (Gráfico 4).

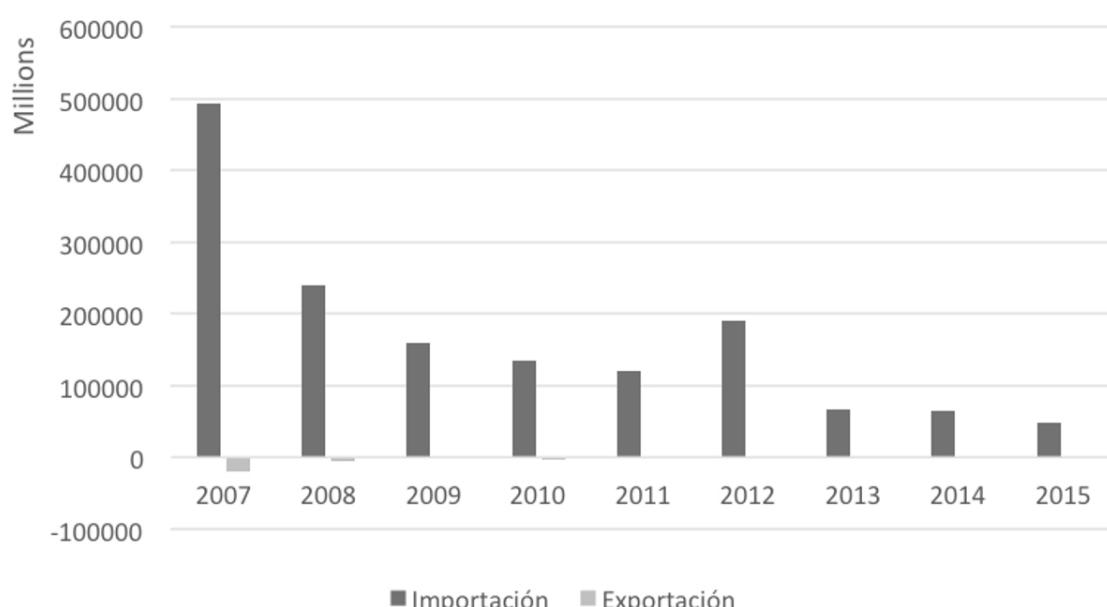


Gráfico 11 Ganancias o pérdidas por efecto de la valuación del bolívar respecto de la paridad en el comercio exterior. Sector automotriz, Venezuela (2007-2015). Millones de Bolívares fuertes de 2015

Fuente: INE (2012, 2013).

Nota: Y cálculo sobrevaluación propio (Gráfico 5).

De esta manera, la apropiación de renta por vía de la sobrevaluación corresponde en parte al autopartista, sobre todo a la ensambladora y una parte también se traduce en los precios de venta regulados que abaratan los autos en el mercado interno.

En síntesis, independientemente del modo en que estas variables se conjuguen en cada momento, la apropiación de renta deriva en que la propia industria automotriz pueda seguir operando bajo condiciones técnicas cada vez más lejanas a la media. Todas las regulaciones tanto de divisas, como de precios de venta al público, aparecen como problemas para las ensambladoras que se quejan por medio de las cámaras. Pero esa intervención política **anti mercado** a la cual se atribuye la crisis es la forma mediante la cual se apropiaba en el momento de expansión de una parte considerable de la renta de la tierra. Si tomamos el total de divisas asignadas por control de cambio entre 2004 y 2012, observamos que el sector se queda con el 8,13% del total de divisas; divisas que no corresponden solo a las importaciones sino a las ganancias que como vimos en el gráfico anterior resultan en el periodo de auge muy superiores a la media.

De la mano de la expansión de la renta y de su apropiación vía sobrevaluación, se sumaron otras fuentes. La ganancia extraordinaria que reciben las automotrices en Venezuela tiene como contraparte a proveedores del sector que acumulan con una tasa de ganancia menor a la media del país. Como señalamos, un insumo fundamental es el acero para la matriz del auto. El acero se vende por encima del precio internacional, pero por debajo del precio de producción que le corresponde a su baja escala y obsoleta tecnología. De esta manera, si bien no puede afirmarse que las automotrices venezolanas cuenten con un acero barato, que les dé una plataforma de competitividad internacional, puede sostener niveles de rentabilidad elevados gracias a que no todos los capitales que operan en Venezuela apropiando renta lo hacen de manera equitativa. Mientras el capital automotriz puede valorizarse por encima de la tasa de ganancia media, con esas mismas condiciones, el capital siderúrgico tiene una rentabilidad baja o negativa. La pérdida de uno aparece como ganancia del otro. Dado que el déficit de Sidor se financia con aportes del estado, se trata también de renta de la tierra petrolera. Algo que como vemos en la Tabla 6, dista de ser novedad del chavismo.

| TG SIDOR | |
|--------------------|-------|
| Promedio 1967-1977 | 1% |
| Promedio 1978-1988 | 0,67% |
| Promedio 1988-1996 | 2% |
| 2010 | 1% |
| 2011 | -35% |
| 2012 | -9% |
| 2013 | -7% |
| 2014 | -1% |

Tabla 6 Tasa de ganancia, Sidor, años seleccionados

Fuente: Autoría propia (2019).
Nota: TG = ganancia / activo total.

A esto se suman, como señalamos, las ganancias que provienen de pagar la fuerza de trabajo por debajo de su valor o abaratada porque parte del consumo se financia con transferencias estatales o con mercancías a precios regulados. Lo barato de la fuerza de trabajo se observa cuando comparamos el salario pagado en dólares nominales y el valor que en realidad representa para el capitalista al tomar en cuenta la sobrevaluación de la moneda (Tablas 4 y 5). Por último, un aspecto relevante es la expansión del mercado interno no sólo por los diferentes estímulos al consumo por vía de transferencias directas, sino por la venta de combustible por debajo del precio internacional (Venezuela constituye uno de los países del mundo con la gasolina más barata) que permite una expansión del mercado automotor sin que medie la necesidad de un mayor poder adquisitivo en los consumidores.

Estas formas de apropiación de renta de la tierra permiten explicar cómo capitales con baja productividad logran valorizarse por encima de lo que logran en otros países. Todas ellas como vimos operan mediante la acción de políticas públicas que no sólo asignan cuotas de renta de la tierra petrolera, sino que limitan su competencia mediante la asignación de divisas gracias al control de cambios. De hecho, pese a la fuerte suba de la rentabilidad durante el chavismo, solo dos nuevos capitales se radican. De la mano de empresas mixtas estatales aparece la llegada de Chery, de origen chino, y Venirauto, en asociación con capitales iraníes, pero con cuotas de mercado muy reducidas; capitales que replican la misma particularidad de los otros capitales extranjeros con baja productividad y con altos costos.

El momento de esplendor alcanzó su punto máximo en 2007 cuando la fuerte suba de la renta comenzó a mostrar su límite. 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 vía de las 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, se volvió la causa de la crisis. Con la caída del precio del petróleo, la asignación de dólares al sector se vuelve cada año menor (Gráfico 10). Sin posibilidades de exportar, la imposibilidad de acceder a divisas se volvió una traba absoluta para la producción. Llegamos así al punto de partida, 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.

Cuando observábamos la rentabilidad de capitales estadounidenses en el sector automotriz en la Argentina y Brasil, notamos que, aunque la caída era en un nivel similar, eso no implicaba un freno de la producción. En Venezuela, la particularidad es que la contracción posterior a la crisis de los 1970 fue más profunda. El rezago en términos

generales de productividad fue mayor y a su vez no cuenta con la posibilidad de ampliar su mercado, aunque sea en una escala que permita un sostén con una magnitud de renta menor. La incipiente integración con Colombia nunca avanzó realmente, ya que la misma tiene volcada más su producción hacia el área andina que hacia Venezuela. En este punto, desde los 1980 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, una masa de riqueza que permitió relanzar la acumulación, pero sin embargo al colocar la apropiación por vía del tipo de cambio de una masa tal de renta de la tierra que superaba al propio valor agregado, eso no llevó a ningún avance en la productividad. La caída de la productividad y la necesidad de sostener las importaciones llevaron a que el proceso de transformación que se venía dando desde los 1980 se acelerase. La suba de la renta lejos de relanzar la acumulación de capital parece haber puesto en evidencia la imposibilidad de reproducirlos porque sin posibilidad de ampliarse en nivel regional y con un mercado interno saturado no tienen forma de seguir sus operaciones al menos en estas condiciones.

PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ VENEZOLANA

Comenzamos el presente trabajo preguntándonos por las perspectivas de la industria automotriz venezolana en el contexto de la aguda crisis económica que atraviesa dicho país. Nos encontramos inmediatamente con dos perspectivas que dominan el debate político en la coyuntura actual. Por un lado, aquella que pretende explicar la crisis venezolana desde el complot de grupos económicos. Por otro lado, aquella que culpa de la crisis a los desmanejos del gobierno. En ambos casos, la crisis venezolana aparece como resultado de la acción unilateral de individuos en abstracto.

Frente a estas explicaciones, avanzamos en el sentido de reconocer qué particularidades presentó el desarrollo automotriz en Venezuela, en tanto expresión del desarrollo internacional de la rama y de la forma específica que adopta la acumulación de capital en este país.

Al respecto, 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 capitales multinacionales operando como pequeños capitales que, a pesar de sus limitaciones productivas, alcanzan la tasa de ganancia media que rige la acumulación de capital en el nivel mundial o incluso por encima. Esto fue posible gracias a la apropiación de renta de la tierra petrolera que constituye la base del ciclo industrial del país.

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 acentúo durante la fase ascendente de los precios del petróleo registrada desde comienzos de la década de 2000. Así como la sobrevaluación es una forma de apropiación de renta petrolera 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 las exportaciones petroleras no se bloquean porque la sobrevaluación afecta en general la renta pero no la ganancia, el resto de las ramas, al no tener ser portadoras de renta, ven imposibilitada las ventas al mercado externo. La liquidación de divisas en bolívares sobrevaluados constituye una pérdida que debe ser evitada. La fuga de capitales pasa a ser la salida casi obligada conforme avanza la sobrevaluación.

A diferencia de lo registrado con la suba de precios del petróleo durante la década de 1970, cuando la circulación interna de renta se canalizó principalmente por medio del Estado nacional, durante la fase de alza de la década de 2000 ésta lo hizo fundamentalmente por la sobrevaluación del bolívar.

Por su parte, la industria automotriz venezolana, cuyas operaciones en el país se remontan por más de seis décadas, encontró en los últimos 15 años un escenario particular. Históricamente, la industria automotriz no fue la excepción a la regla en lo que se refiere a un desarrollo industrial empujado por la renta petrolera. El crecimiento sostenido y estable registrado durante las décadas 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 1970, 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 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 palideció con su caída. La tendencia descendente de la renta desde 2009, luego agravada desde 2014, no eliminó a la sobrevaluación como principal curso de apropiación de renta. La política que había sostenido la alta tasa de ganancia del capital automotriz parecería ser ahora la culpable de todos los males. Las cámaras patronales y sus voceros académicos reclaman la liberalización del mercado frente a la corrupción

estatal. Como contraparte, el gobierno y sus defensores culpan por la crisis al capital imperialista que le hace la guerra al gobierno popular para defender la continuidad de políticas por las cuales esos capitales fueron los principales beneficiados. Unos y otros se muestran en su pelea como la forma que toma la unidad conflictiva entre valorización de capital y políticas públicas, unidad que se expresa en la combinación de un mercado interno en contracción y una sobrevaluación creciente (cuya apropiación queda cada vez más restringida por los límites en la asignación de divisas) que se tradujo en la contracción más violenta registrada en la historia industrial venezolana. Como resultado, la excepcionalidad venezolana se abre aquí mostrando un escenario aleccionador para el resto de los países sudamericanos. La caída salarial aparece como principal resultado tanto de las políticas públicas como de los capitales individuales. Aunque llega a niveles similares a los de economías exportadoras como México, por todo lo visto, no abre posibilidades competitivas para romper la especificidad de la acumulación de capital que se sostiene pese a su baja productividad gracias a la apropiación de renta de la tierra. La crisis automotriz muestra en Venezuela que las políticas nacional-populares o socialistas del siglo XXI de los años de bonanza fueron vehículo de la apropiación de la renta de la tierra petrolera por capitales obsoletos. Son, por lo tanto, la forma de reproducción de una especificidad nacional en la cual la clase obrera ve en forma creciente empeorar sus condiciones de vida.

REFERENCIAS

- ARAUJO, O. Caracterización histórica de la industrialización de Venezuela. In: VALECILLOS, T. H.; BELLO RODRIGUEZ, O. (comp.). **La economía contemporánea de Venezuela: ensayos escogidos**. Caracas: Banco Central de Venezuela, 1990. p. 269-296, t. 1.
- BAPTISTA, A. **Bases cuantitativas de la economía venezolana, 1830-2002**. Caracas: Fundación Empresas Polar, 2006.
- BCV. **Estadísticas**: cuentas nacionales e índice de precios al consumidor. [200-?].
- BEA. **U.S. direct investment abroad**: balance of payments and direct investment position data. [201-?]. Disponible en: <https://www.bea.gov/international/di1usdbal>. Acceso en: 31 mayo 2019.
- BELLO RODRIGUEZ, O.; SUPRANI MAROTTA, R. Notas sobre el modo de acumulación de la economía venezolana. In: VALECILLOS, T. H.; BELLO RODRIGUEZ, O. (comp.). **La economía contemporánea de Venezuela: ensayos escogidos**. Caracas: Banco Central de Venezuela, 1990. p. 5-40. t. 3.
- BLS. **Labor productivity and costs**. Whashington, [201-?]. Disponible en: <https://www.bls.gov/lpc/>. Acceso en: 31 mayo 2019.
- BROWN, J. C. Why foreign oil companies shifted their production from Mexico to Venezuela during the 1920s. **The American Historical Review**, Oxford, v. 5, n. 2, p. 362-385, abr. 1985.
- CAVENEZ. **Índice estadístico anual**. Caracas: Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Venezuela, [200-?].

CORONIL, F.; SKURSKI, J. Auto industry policy and petrodollar circulation in Venezuela. *International Organization*, [s. l.], v. 36, n. 1, p. 61-94, 1982.

CRUZ FRANCO, L. F. **Transformación de la política exterior venezolana en materia comercial, un análisis del sector automotor colombiano**: periodo 2004-2011. 2013. Tesis de grado (Internacionalista) – Facultad de Relaciones Internacionales, Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, 2013.

DACHEVSKY, F. **La renta de la tierra petrolera y sus efectos en la acumulación de capital: el caso venezolano (1970-2010)**. 2011. Trabajo Final de Posgrado (Magister en Relaciones Económicas Internacionales) – Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2011.

DACHEVSKY, F.; KORNBLIHTT, J. The reproduction and crisis of capitalism in Venezuela under Chavismo. *Latin American Perspectives*, [s. l.], v. 44, n. 1, p. 78-93, 2016.

FITZSIMONS, A.; GUEVARA, S. Transnational corporations and the restructuring of the Argentine automotive industry: change or continuity? In: CHARNOCK, G.; STAROSTA, G. (ed.). **The new international division of labour: global transformation and uneven development**. London: Palgrave Macmillan, 2016. p. 183-213.

FURTADO, C. El desarrollo reciente de la economía venezolana. In: VALECILLOS, H.; BELLO RODRIGUEZ, O. (comp.). **La economía contemporánea de Venezuela: ensayos escogidos**. Caracas: Banco Central de Venezuela, 1990. p. 163-286. t. 1.

GRINBERG, N. **Transformations in the Korean and Brazilian processes of capitalist development between the mid-1950s and the mid-2000s: the political economy of late industrialisation**. 2011. Tesis (Doctoral of Philosophy) – London School of Economics, London, 2011.

GUEVARA, S. L. El MERCOSUR a la luz de la industria automotriz: integración productiva, intensificación del trabajo y acumulación de capital. *Studia Politicae*, Córdoba, n. 23, p. 52-74, 2012.

HAUSMANN, R. Narrativas políticas erróneas. *El Nacional*, Caracas, 8 mayo. 2016. Disponible en: http://www.el-nacional.com/opinion/Narrativas-politicas-erroneas_0_842315846.html. Acceso en: 31 mayo 2019.

HERNÁNDEZ FERNANDEZ, L.; VILLALOBOS BERNAL, C. El dinamismo de la renta petrolera y la industria manufacturera venezolana. *Revis*, Zulia, v. 3, n. 2, p. 103-135, 1997.

HURTADO, H. **La industria automotriz en Venezuela**. Santiago de Chile: Cepal, 1970.

IÑIGO CARRERA, J. **La formación económica de la sociedad Argentina: renta agraria, ganancia industrial y deuda externa: 1882-2004**. Buenos Aires: Imago Mundi, 2007.

IÑIGO CARRERA, J. **El capital**: razón histórica, sujeto revolucionario y conciencia. Buenos Aires: Imago Mundi, 2013.

INE. **Encuesta de grandes empresas industriales**: 2007-2010. Caracas, 2012.

INE. **Encuesta de grandes empresas industriales**: 2010-2011. Caracas, 2013.

ITC (International Trade Center). **Investment map**. [200-?].

KORNBLIHTT, J. Oil rent appropriation, capital accumulation, and social expenditure in Venezuela during chavism. *World Review of Political Economy*, [s. l.], v. 6, n. 1, p. 58-74, 2015.

LUCENA, H. **Los efectos laborales de la reestructuración productiva**: casos de la industria automotriz en Venezuela, Argentina, Brasil, Colombia y México. Valencia: Universidad de Carabobo, 1996.

- MARX, K. **El capital**: crítica de la economía política. México: Siglo Veintiuno, 2000. t. 3.
- MENDOZA POTELLA, C. **Nacionalismo petrolero venezolano en cuatro décadas**. Caracas: Banco Central de Venezuela, 2010.
- SALAS RODRÍGUEZ, L. **Escritos desde la guerra económica**. Caracas: El perro y la rana, 2014.
- SEIFFER, T.; KORNBLIHTT, J.; DE LUCA, R. El gasto social como contención de la población obrera sobrante durante el kirchnerismo y el chavismo (2003-2010). **Cuadernos de Trabajo Social**, [s. l.], v. 25, n. 1, p. 33-47, 2012.
- STAROSTA, G. Global commodity chains and the marxian law of value. **Antipode**, [s. l.], v. 42, n. 2, p. 433-465, 2010.
- UNITED STATES DEPARTMENT OF COMMERCE; INTERNATIONAL TRADE ADMINISTRATION; OFFICE OF TRANSPORTATION AND MACHINERY. **Compilation of foreign motor vehicle import requirements**. dec. 2015. Disponible en: <http://www.trade.gov/td/otm/assets/auto/TBR2015Final.pdf>. Acceso en: 8 mayo 2019.
- VERA, L. Cambio estructural, desindustrialización y pérdidas de productividad: evidencia para Venezuela. **Cuadernos del CENDES**, Caracas, v. 26, n. 71, p. 89-115, mayo/ago. 2009. Disponible en: <http://w.redalyc.org/articulo.oa?id=40311835005>. Acceso en: 8 mayo 2019.