

TRANSFORMACIÓN DE LA POLÍTICA EXTERIOR VENEZOLANA EN MATERIA
COMERCIAL, UN ANÁLISIS DEL SECTOR AUTOMOTOR COLOMBIANO.
PERIODO 2004-2011

LUCÍA FERNANDA CRUZ FRANCO

UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES
BOGOTÁ D.C., 2013

“Transformación de la Política Exterior Venezolana en materia comercial, un análisis del
Sector Automotor Colombiano. Periodo 2004-2011”

Trabajo de Grado
Presentado como requisito para optar al título de
Internacionalista
En la Facultad de Relaciones Internacionales
Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario

Presentada por:
Lucía Fernanda Cruz Franco

Dirigida por:
Rafael Arráiz Lucca

Semestre I, 2013

Este trabajo se lo dedico especialmente a mis padres, quienes con su amor, esfuerzo y confianza, me han ofrecido todas las oportunidades para poder llegar a alcanzar el éxito.

AGRADECIMIENTOS

El presente trabajo, más que ser un requisito de grado, me ha ayudado a comprender y desarrollar un tema de interés en la carrera.

De igual manera, es un paso importante para la finalización de mi carrera profesional. Por tanto le quiero dar las gracias a todas las personas que contribuyeron en el desarrollo de este trabajo.

Mis más sinceros agradecimientos al profesor Rafael Arráiz Lucca, mi director de monografía, quién con su gran conocimiento y dedicación, ilustró cada palabra de este trabajo.

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	1
1. TRANSFORMACIÓN DE LA POLÍTICA EXTERIOR VENEZOLANA	4
1.1. ELEMENTOS POLÍTICOS	5
1.2. ELEMENTOS ECONÓMICOS	8
1.3. ELEMENTOS IDEOLÓGICOS	11
2. RELACIONES COMERCIALES COLOMBO-VENEZOLANAS	15
2.1. CRONOLOGÍA DE LA CRISIS COLOMBO-VENEZOLANA	16
2.1.1. Comunidad Andina de Naciones	21
2.1.2. Convenio Automotor Andino	24
2.2. SECTOR AUTOMOTOR VENEZOLANO	27
3. SECTOR AUTOMOTOR COLOMBIANO	29
3.1. EFECTOS DE LA TRANSFORMACIÓN DE LA POLÍTICA EXTERIOR VENEZOLANA EN EL SECTOR AUTOMOTOR COLOMBIANO	30
3.2. COMERCIO DE VEHÍCULOS COLOMBIANOS	33
3.2.1. Tratado del Libre Comercio con Estados Unidos	34

3.2.2. Tratado de Libre Comercio con Corea del Sur	36
--	----

4. CONCLUSIONES	38
-----------------	----

BIBLIOGRAFÍA

ANEXOS

LISTA DE GRÁFICOS Y TABLAS

	Pág.
Gráfico 1. Exportaciones e importaciones del sector automotor entre Venezuela y Colombia.	26
Gráfico 2. Ventas de vehículos nuevos en Colombia.	31

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1. Tabla. Categorización de los vehículos.

Anexo 2. Entrevista al ex canciller Julio Londoño Paredes.

Anexo 3. Entrevista a la directora de la Cámara de Comercio colombo-venezolana Magdalena Pardo de Serrano.

Anexo 4. Entrevista a la directora ejecutiva de la Cámara de Industria Automotriz de la ANDI María Juliana Rico.

INTRODUCCIÓN

El presente estudio de caso busca mostrar la importancia de las relaciones comerciales colombo-venezolanas en el sector automotor, con el fin de poder conocer como se vio afectado el comercio de vehículos en Colombia por parte de Venezuela, ya que éste es un tema significativo para las relaciones tanto diplomáticas como comerciales del país, en cuanto que estas dos son complementarias. Desde este punto de vista, los países configuran sus relaciones diplomáticas a través del comercio, instituciones, cumbres, tratados y demás vínculos en las Relaciones Internacionales, van en la búsqueda de mejorar la economía de sus respectivos países.

Los vehículos son para Colombia un sector muy importante, ya que esta industria genera no sólo ganancias económicas para el país sino también conocimiento, tecnología y una buena carta de presentación hacia el mundo en cuanto que por medio de la producción de automóviles, motos y autopartes, se muestra que en Colombia no sólo se generan productos agrícolas sino también se está explorando en la realización de productos de valor agregado.

Al ser Venezuela el país que mantenía una relación comercial significativa de vehículos con Colombia, es necesario conocer por qué desde el cambio de la política exterior del presidente Hugo Chávez, en el 2004, este sector se ha visto afectado notoriamente y qué estrategias por su parte propone la industria automotora y el gobierno colombiano para no dejar que éste sector disminuya su producción.

El objetivo principal de ésta investigación es analizar la incidencia en el cambio de la política exterior venezolana en el sector automotor colombiano. Se llevará a cabo un estudio explicativo con dos variables. La primera de ellas es la política exterior venezolana, donde se pregunta por qué el presidente Hugo Chávez decide hacer un cambio en la política exterior de su país; la segunda variable es el sector automotor colombiano, aquí se revisará cómo el cambio en la política exterior venezolana afecta las relaciones comerciales con Colombia, en particular en el sector automotor.

Para analizar las variables, se tendrán como base las siguientes categorías analíticas: el nacionalismo económico planteado por Robert Gilpin y la teoría de la interdependencia compleja expuesta por Robert Keohane y Joseph Nye.

El nacionalismo económico se utilizará para analizar el cambio en la política exterior venezolana. Este es un concepto planteado por Gilpin, el cual se refiere a la necesidad de que las actividades económicas de un Estado estén subordinadas a la construcción de éste y de sus intereses. Su estrategia principal es la industrialización en cuanto que ésta genera autosuficiencia económica y autonomía política, además de ser la base del poder militar que lleva a una mejor seguridad para el Estado.¹ Esta alternativa es idónea para poder identificar los efectos económicos venezolanos hacia Colombia, en cuanto que existen distintos elementos en ésta categoría analítica que nos muestran la construcción de la política exterior de Venezuela a favor de un nacionalismo económico.

La segunda categoría analítica es la teoría de la interdependencia compleja, que nos ayudará a analizar las relaciones comerciales entre Colombia y Venezuela. Esta afirma que los Estados no solo configuran su accionar en las relaciones entre ellos mismos sino también lo hacen por medio de la economía, entre ellos: la información, el comercio, los flujos financieros, la libre circulación, entre otros.² Todos estos aspectos llevan entonces a que exista una dependencia mutua entre las economías y esto se ve reflejado en las relaciones comerciales entre Colombia y Venezuela en el sentido de que al tener una relación comercial dependiente, se genera que al momento que cualquiera de los dos lleve a cabo un cambio en sus políticas, el otro se va a ver seriamente afectado, lo que crea altos costos no sólo comerciales sino también políticos en cuanto que por esta relación dependiente se reduce la autonomía de los Estados. Esta teoría entonces muestra las desventajas de depender de nuestros vecinos.

¹ Comparar Gilpin, Robert. "Three Ideologies of Political Economy". En *The Political Economy of International Relations*, 1987. p. 31. Traducción libre de la autora.

² Comparar Keohane, Robert y Nye, Joseph. "Transnational Relations and World Politics". En *International organization*. Vol. 25 No.3 (1971). pp.329-349. Traducción libre de la autora.

En éste análisis se usará el método cualitativo, las fuentes utilizadas serán académicas, documentos oficiales tanto del gobierno venezolano como del sector automotor colombiano, páginas web, libros académicos y virtuales, revistas académicas y virtuales.

De igual manera se realizaron entrevistas al ex Canciller Julio Londoño Paredes, a la directora de la Cámara de Industria Automotriz, María Juliana Rico, y a la directora de la Cámara de Comercio colombo-venezolana, Magdalena Pardo.

Ésta investigación se dividirá en tres capítulos. En el primero se explicará la transformación de la política exterior venezolana por medio de elementos políticos, económicos e ideológicos. El segundo capítulo mostrará los trazos históricos de las relaciones comerciales colombo venezolanas teniendo como base el Convenio Automotor Andino que hacía parte de la CAN, y el sector automotor venezolano. En el último capítulo se hablará del sector automotor colombiano, donde se mostrarán los efectos de la transformación de la política exterior venezolana en el sector; las relaciones comerciales de Colombia con sus vecinos en el sector de vehículos, así mismo el Tratado del Pacífico, el Tratado del Libre Comercio con Corea del Sur y con Estados Unidos.

1. TRANSFORMACIÓN DE LA POLÍTICA EXTERIOR VENEZOLANA

El teniente coronel Hugo Rafael Chávez Frías llega a la presidencia de Venezuela en febrero de 1999, con el apoyo del 56%³ de los votantes quienes lo eligieron como la opción más favorable para los intereses de la nación venezolana ya que éste había tenido reconocimiento entre los venezolanos porque siete años atrás había intentado darle un golpe de Estado al entonces presidente Carlos Andrés Pérez.

A su arribo como presidente, Chávez propuso reformar la Constitución de 1961. Ésta nueva Constitución fue aprobada por el 70%, aproximadamente, de los electores en Venezuela y una gran abstención del 62,35%. Sus ejes primordiales fueron: la justicia social; la libertad y la participación política del pueblo; la defensa del patrimonio nacional y de la soberanía. Conjuntamente, se crean los poderes ciudadano y electoral además del ejecutivo, legislativo y judicial, ya existentes.⁴

Entre otros cambios que trajo la nueva Constitución, se destacó, por ejemplo, la extensión del período presidencial a seis años con la posibilidad de reelección inmediata; la nueva capacidad de voto de los militares; además de la figura de Referéndum revocatorio a los cargos que hayan sido elegidos por voto popular, éste Referéndum se podía convocar en la mitad del mandato de los respectivos cargos.⁵

En el ámbito internacional, el presidente Chávez ponderó las relaciones con sus vecinos tanto en Latinoamérica como el Caribe, donde pone a la diplomacia como eje motor de su accionar. Esto se ve reflejado en el Plan Económico y Social de la Nación (PND), donde le da un capítulo al desarrollo de su política exterior denominado el “Equilibrio internacional”, aquí establece el fin de la bipolaridad y la búsqueda de la multipolaridad, quiere que exista una integración con los países

³Comparar Harnecker, Marta. “Venezuela una revolución *sui generis*”, 2004. p. 5. Documento electrónico.

⁴Comparar Harnecker. “Venezuela una revolución *sui generis*”. pp. 6-7. Documento electrónico.

⁵Comparar Arráiz, Rafael. “Crisis de la democracia de partidos políticos (1993 a nuestros días)”. En *Venezuela: 1830 a nuestros días*, 2008. p. 207.

latinoamericanos y caribeños, al mismo tiempo consolida y diversifica las relaciones de tipo energético con los Estados Unidos, China, India y Rusia.⁶

Sin embargo, distintos factores entre ellos políticos, económicos e ideológicos, que se expondrán a lo largo de éste capítulo, llevaron al presidente Chávez a realizar cambios tanto en la política al interior de Venezuela, como en la política exterior, que trajo sin duda cambios para sus vecinos, en especial para Colombia, quien ha sido un gran damnificado de las decisiones del presidente Chávez en el campo de las relaciones internacionales y a su vez del comercial.

1.1. ELEMENTOS POLÍTICOS

Desde el comienzo de la presidencia de Chávez existieron distintos elementos de tipo político que eventualmente podrían amenazar la estabilidad del gobierno y a su vez de la política exterior. El primero de ellos se presenta a pocos meses de ser elegido presidente, se convoca a una Asamblea Constituyente para reformar la Constitución de 1961, aquí se presentó una abstención del 62,35%. Un año después de ser elegido, se hacen elecciones para elegir presidente, alcaldes y gobernadores. Aquí nuevamente hubo una abstención del 43,69%⁷, lo que llevaría a pensar que muchos de los votantes no están de acuerdo con la forma de gobernar de su presidente y de igual manera, Chávez sabe que debe buscar nuevas alternativas para poder llevar a cabo lo que llamaría más adelante el “Socialismo del siglo XXI”.

Con todo ello la popularidad del presidente Chávez iba en descenso, esto se vio demostrado con los hechos del 11 de abril de 2002 en donde la oposición, medios de comunicación, iglesia, entre otros, se agruparon con el propósito de remover a Chávez del poder. Antes del 11 de abril se había hecho un paro laboral el cual no tuvo mucho impacto; el 11 de abril entonces es cuando la oposición decide hacer el Golpe de Estado, el cual concluye exitosamente con la salida del presidente Chávez. Para ocupar su cargo se designa a Pedro Carmona, presidente de la Federación

⁶Comparar Ministerio del Poder Popular – MPP. “Líneas Generales del Plan de Desarrollo Económico y Social de la Nación 2001-2007”, 2001. pp. 142-149. Documento electrónico.

⁷Comparar Arráiz. “Crisis de la democracia de partidos políticos (1993 a nuestros días)”. pp. 206-208.

Venezolana de Cámaras de Comercio y Producción, conocida como Fedecámaras, éste decide abolir la Constitución vigente y disuelve todos los poderes públicos. El cargo de presidente, según la Constitución, debía ser tomado por el vicepresidente Cabello y éste a su vez tendría que haber llamado a elecciones en treinta días, esto nunca se cumplió y Carmona tomó el papel de presidente violando la Carta Magna venezolana. Pedro Carmona sólo fue reconocido a nivel internacional por los gobiernos de Estados Unidos y El Salvador.

Mientras tanto, Hugo Chávez se encontraba en la Isla de Orchila en donde era custodiado por guardias venezolanos; al resto de Venezuela se le informaba por los medios de comunicación que el presidente Chávez había renunciado a su cargo, hecho que nunca ocurrió. Lo que no permitió que Chávez dejara el cargo de presidente fueron las exigencias no cumplidas, las cuales incluía salir del país junto con su familia, renunciar ante la Asamblea Nacional para que el vicepresidente tomara posesión del cargo y llamara a nuevas elecciones, además de poder hacer una alocución televisiva a los venezolanos explicándoles porque renunciaba al cargo.⁸ Al no salir del país y no renunciar al mando presidencial, no se podía considerar a Chávez fuera de la presidencia de Venezuela, con ésta información los seguidores y militares chavistas salen a las calles pidiendo que Chávez retome el poder; el entonces ministro de defensa depuesto José Vicente Rangel, vuelve a su cargo de ministro y envía agentes de la fuerza aérea a traer de vuelta a Hugo Chávez, en cuarenta y ocho horas éste vuelve a ser el presidente de Venezuela.

El Golpe de Estado del 11 de abril, le genera al presidente Chávez seguridad en su mandato en el sentido que se siente respaldado por sus seguidores al ver el apoyo que tuvo y que le permitió volver a ejercer como presidente. Con todo ello se podría pensar que la oposición no volvería a hacer en un futuro cercano un nuevo golpe de Estado.

Las herramientas con las que cuenta la oposición son las institucionales reflejadas en la Constitución, entre ellas el Referéndum consultivo, el cual no fue

⁸Comparar Harnecker, Marta. "Hugo Chávez Frías: Un hombre, un pueblo", 2002. pp. 107-112. Documento electrónico.

exitoso y se propone hacer entonces uno revocatorio, según la Constitución el referéndum revocatorio debería realizarse en la mitad del mandato del presidente Chávez, o sea en agosto de 2003. La idea de la oposición de hacer un referéndum para revocar el mandato de Chávez también tiene como fuente el paro petrolero que ocurrió entre los años 2002 y 2003 que se explicará más adelante.

Al sentirse presionado por la idea que el Referéndum no saliera como lo esperaba, el presidente Chávez decide idear en abril del 2003 las Misiones, un programa de asistencia social para la población más vulnerable de Venezuela. Con ellas intentaba ganar popularidad, se hicieron misiones para mejorar la educación, salud, vivienda, alimentación, entre otras. Gracias a ellas se mostraron las falencias del gobierno venezolano en todos estos aspectos y que solo fueron corregidas por el temor del presidente Chávez de perder el Referéndum revocatorio.

Con todo ello la oposición se alistaba para el Referéndum revocatorio, para el cual se recolectaron firmas entre noviembre y diciembre de 2003. Sin embargo, existieron distintas diferencias entre la oposición y los chavistas ya que por un lado los chavistas aseguraban que aproximadamente ochocientas mil firmas no eran válidas y se necesitaban un millón trescientas mil para la realización del referéndum. Finalmente, en junio de 2004 con la supervisión del Centro Carter y el Consejo Nacional Electoral (CNE) de Venezuela, se recolectaron las firmas necesarias para realizar el referéndum revocatorio. Por su parte los chavistas insistían que en la recolección de las firmas había habido fraude y que el presidente Chávez no debía aceptar el Referéndum, sin embargo, éste se enfrenta a las urnas el 15 de agosto de 2004.⁹

Con el 59,06% a favor y un 40,64% en contra, el presidente Chávez gana el referéndum revocatorio; no obstante la oposición asegura que hubo fraude en las votaciones, hecho aún no comprobable ya que fue el mismo Centro Carter quién avaló las elecciones del 2004.¹⁰

⁹Comparar Harnecker. “Venezuela una revolución *sui generis*”. p. 37. Documento electrónico.

¹⁰Comparar Arráiz. “Crisis de la democracia de partidos políticos (1993 a nuestros días)”. p.214.

Gracias a la victoria del referéndum, el presidente Chávez sabe que debe hacer un cambio estructural tanto en la política interna como externa del país, el primer paso que decide tomar es la realización del denominado “Nuevo mapa estratégico”, allí se diseñaron los nuevos parámetros de lo que sería la “nueva etapa de la Revolución Bolivariana”. Se plantean entonces diez objetivos, básicamente enfocados en acelerar las políticas internas en pro de la revolución bolivariana y del sistema multipolar en las Relaciones Internacionales.¹¹

1.2. ELEMENTOS ECONÓMICOS

Las relaciones económicas contemporáneas entre Colombia y Venezuela, se vienen edificando desde 1969 con el Acuerdo de Cartagena, el cual crea el Pacto Andino, entre Bolivia, Chile, Colombia y Perú, Venezuela se adhiere a éste acuerdo en 1973.¹² Para 1992 se inicia la Zona de Libre Comercio (ZLC) entre estos países (sin incluir a Chile quien se había retirado del Acuerdo de Cartagena en 1976), la cual crea la denominada “liberación económica”, que consiste en eliminar gravámenes y restricciones para que se haga un libre comercio entre los Estados andinos. Éste acuerdo trajo para las relaciones comerciales colombo-venezolanas una gran utilidad ya que por ejemplo la balanza comercial del 2007 llegó a US\$5.000 millones,¹³ la cual según expertos va a ser muy difícil de recuperar.

Distintos hechos han sido causantes del detrimento de las relaciones comerciales entre Colombia y Venezuela que vienen desde el golpe de Estado del 2002 donde Colombia le dio asilo político a Pedro Carmona; la captura del guerrillero Rodrigo Granda en 2004 en territorio venezolano; la solicitud del entonces presidente colombiano Álvaro Uribe para que el presidente Hugo Chávez se

¹¹Comparar Presidencia de la República Bolivariana de Venezuela – PRBV. “La nueva etapa, el nuevo mapa estratégico”, 2004.pp. 2-20. Documento electrónico.

¹²Comparar Comunidad Andina de Naciones – CAN. Tema de búsqueda (Cronología), 2010. Consulta electrónica.

¹³Comparar Arroyave, Mario. “Interdependencia comercial entre Colombia y Venezuela: tensiones y transformaciones con Uribe Chávez”. En *Vecindario agitado. Colombia y Venezuela entre la hermandad y la conflictividad*, 2008.p.180.

retirara como mediador en el acuerdo humanitario del 2007; la muerte de Raúl Reyes en Sucumbíos (Ecuador), aquí Chávez aseguró que las relaciones comerciales podrían continuar, porque en el ámbito político y de cooperación era difícil llegar a un acuerdo, sin embargo, días después aseguró que el comercio con Colombia no es imprescindible y que podría sustituirse por el brasilero.

Con todo ello se puede denotar que la política exterior del presidente Chávez va encaminada ya no en consolidar las relaciones con sus vecinos regionales, sino en buscar socios no tradicionales como lo fueron Cuba, Rusia, China y los mercados asiáticos, al igual que los países miembros de la Organización de los Países Exportadores de Petróleo (OPEP). No obstante, entre los dos países existe una interdependencia comercial por el hecho de la extensa frontera que comparten y por el intercambio comercial, donde Colombia ha sido por excelencia quien abastece de alimentos a la población venezolana, ya que el vecino país al concentrarse en la producción de petróleo ha descuidado su producción agrícola, y así mismo Colombia depende de esas exportaciones para el equilibrio en su balanza comercial con Venezuela.

Para abril de 2006 Venezuela anuncia su retiro de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), sin embargo estaba obligado a respetar cinco años de lo pactado en la ZLC, o sea garantizar de igual manera las exportaciones e importaciones entre los países pactantes, luego de los cinco años cada país decidiría como maneja sus relaciones comerciales; así mismo se da continuidad al Convenio Automotor Andino entre Colombia, Ecuador y Venezuela.

Otro de los obstáculos para las relaciones comerciales colombo-venezolanas, han sido las medidas que el presidente Chávez ha puesto por la dinámica del cambio en su política exterior. Por medio de la Constitución y de la Ley Orgánica de Aduanas (LOA), permitieron que el presidente Chávez estableciera normas para que se creen y se eleven gravámenes. Luego de los hechos del 2002, el gobierno venezolano crea la Comisión de Administración de Divisas (CADIVI) quien tiene como función administrar el mercado cambiario nacional. Gracias al CADIVI, las

exportaciones colombianas hacia el vecino país se han tornado difíciles en cuanto que el procedimiento es más largo y dispendioso.¹⁴

De igual manera, el transporte terrestre de mercancías se ha visto afectado porque el presidente Chávez ha impuesto paulatinamente reglas para dificultar que los vehículos de carga colombianos puedan entrar como lo hacían antes a territorio venezolano. Luego de un paro de transportadores en Venezuela en 1999, se obliga a hacer un transbordo a vehículos internacionales para que pasen sus mercancías a carros con placa venezolana.

Al hablar de los elementos económicos que dieron pie al presidente Chávez para hacer un cambio en la política interna e internacional en Venezuela, encontramos el papel esencial del petróleo, que es sin duda el elemento que le permite al presidente Hugo Chávez tener un protagonismo a nivel internacional, tanto por el petróleo que vende como por el que regala. Así puede configurar como mejor le convenga las relaciones internacionales de Venezuela.

De esta manera se puede considerar al petróleo como el producto de la industrialización venezolana, o sea que es el producto que le permite a Venezuela generar relaciones comerciales con distintos Estados, ya que estos al saber que el país cuenta con suficientes reservas petroleras van a preferir hacer negocios con él, con lo que crea una diplomacia petrolera. Ejemplo de ello se vio en la cumbre de la OPEP la cual fue realizada en Caracas en el año 2000 y le dio un gran protagonismo al presidente Chávez.¹⁵

La política exterior venezolana tiene entonces como elemento primordial el petróleo, la cual cada día tiene más cabida internacional por el aumento del precio del barril, lo que le confiere a Chávez protagonismo en la esfera internacional. Gracias al petróleo también buscó una independencia de los EE.UU, aquí quería cambiar de rumbo el petróleo que exportaba a los EE.UU y enviarlo a China, ya que

¹⁴Comparar Arroyave. "Interdependencia comercial entre Colombia y Venezuela: tensiones y transformaciones con Uribe Chávez". pp. 180-189.

¹⁵ Comparar González, Edmundo. "Las dos etapas de la política exterior de Chávez",2006. p.161. Documento electrónico.

cerca del 60% de la producción petrolera en Venezuela va hacia los EE.UU.¹⁶ No obstante debe mejorar elementos en su infraestructura para poder llevar más petróleo al mercado chino.

El paro petrolero entre los años 2002 y 2003 también fue uno de los causantes del cambio de la política exterior por parte del presidente Chávez. Éste se inició a finales de 2002 con el fin de lograr la renuncia del presidente venezolano. Sin embargo, luego de casi dos meses nunca renunció y trajo como consecuencias crisis en la industria petrolera donde hubo escasez de gasolina. El gobierno venezolano luego de volver a tomar el control de la industria, despide aproximadamente a veinte mil trabajadores, lo que llevo a que la popularidad del presidente Chávez disminuyera.¹⁷

1.3. ELEMENTOS IDEOLÓGICOS

La ideología del presidente Chávez ha sido abiertamente mostrada desde que se sintió amenazado por el referéndum revocatorio; sin embargo, existen dos factores que consolidan su intención de convertir a Venezuela en una nación socialista, el primero de ellos es el denominado “Nuevo Mapa Estratégico de la Revolución Bolivariana”, reunión hecha por el Presidente Chávez en Caracas en noviembre de 2004. Aquí se plantearon diez objetivos para poder llegar a alcanzar el socialismo del siglo XXI; entre ellos se destaca el desarrollo de una nueva forma de elección; la construcción de un nuevo modelo productivo para así mismo crear un nuevo sistema económico; la consolidación de una estrategia militar; y el seguimiento del sistema multipolar impuesto en el Plan de Desarrollo Económico y Social de la Nación (PND) de 2001-2007.¹⁸

El segundo factor importante en la consolidación de la Revolución Bolivariana es el PND de 2007-2013, en éste el presidente Chávez traza las

¹⁶Comparar Arroyave. “Interdependencia comercial entre Colombia y Venezuela: tensiones y transformaciones con Uribe Chávez”. pp. 179-180.

¹⁷ Comparar Arráiz. “Crisis de la democracia de partidos políticos (1993 a nuestros días)”.p.213.

¹⁸Comparar PRBV. “La nueva etapa, el nuevo mapa estratégico”. p.2. Documento electrónico.

herramientas para la construcción del Socialismo del siglo XXI por medio de siete directrices en aspectos económicos, políticos y sociales que le permiten generar un cambio estructural en Venezuela.

Del PND se destacan las Misiones, las cuales como se anotaba anteriormente son un programa de asistencia social, financiadas por la renta petrolera del país. El gobierno de Chávez también incluye en sus directrices el modelo productivo socialista en donde se estipula que el Estado venezolano es quién controlará las actividades productivas estratégicas, además de que la riqueza se destinará únicamente para la satisfacción de necesidades básicas. Éste modelo también debe constituirse esencialmente por Empresas de Producción Social (EPS), en ellas los trabajadores se pueden apropiar de la plusvalía para repartirla en partes iguales. De igual manera, el modelo busca diversificar las exportaciones venezolanas y así mismo generar intercambios en el comercio exterior.

La condición privilegiada que tiene Venezuela respecto al petróleo le permitirá convertirse en una potencia mundial en éste bien, el presidente Chávez lo sabe y en una de sus directrices del PND establece que al ser el petróleo un bien de riqueza natural, el cual es propiedad de todos los venezolanos, es necesario que la industria petrolera siga siendo manejada por el Estado venezolano. Así mismo se afirma que buscará exportar mayores cantidades de petróleo a países como India y China, pero no descuidará el mercado estadounidense.

El petróleo es usado por el presidente Chávez no sólo como un producto para la industrialización del país sino también como una herramienta militar que le permite consolidar la soberanía, en el sentido que establece que gracias a la riqueza que tiene Venezuela en hidrocarburos, es proclive a amenazas y busca en el petróleo un arma de defensa por las ganancias económicas que éste le trae.

Otro elemento importante es la política exterior que maneja el gobierno venezolano. En el PND de 2001-2007 se planteó el capítulo del “Equilibrio Internacional” la multipolaridad, integración y demás; sus relaciones con EE.UU eran estables aunque ya se veían fisuras, aún era miembro de la CAN, pero se notaban sus intenciones de pertenecer al Mercosur, era también miembro de la OPEP. Para el

PND 2007-2013 éste capítulo se denomina “Nueva Geopolítica Internacional” y se habla de un avance entre lo anteriormente planteado en el “Equilibrio Internacional”, donde se fortaleció la multipolaridad y la integración con los países latinoamericanos y del caribe, a su vez la diversificación de las relaciones internacionales de Venezuela. También se pone en relieve el mejoramiento de la política exterior venezolana en cuanto que es más activa y menos subordinada a los intereses de los EE.UU.

En éste capítulo se instauran áreas de interés geoestratégico para Venezuela, donde se destaca el fortalecimiento del Mercosur y del Alba; proyectos de intercambio tecnológico y de defensa nacional con países como Irán, Siria, Bielorrusia y Rusia; fondos binacionales para el desarrollo con China, Malasia y Vietnam; acercamiento en Europa con los gobiernos de España, Portugal y el Reino Unido; consolidación de la presencia venezolana en África; reforzamiento de vínculos comerciales, científicos y tecnológicos con los países de la OPEP; y por último mostrar en América del Norte la realidad que se vive actualmente en Venezuela.¹⁹

El factor ideológico entonces fue fundamental para la transformación de la política exterior venezolana en cuanto que como anotábamos con anterioridad, el presidente Chávez sentía una amenaza de salir del poder no sólo desde adentro de Venezuela sino también desde afuera; aquí los EE.UU jugaron un papel fundamental al ser un país capitalista por excelencia y al ser fuertes críticos del gobierno Chávez. El papel de Colombia con la presidencia de Álvaro Uribe también constituyó una amenaza para el presidente Chávez en el sentido que el ex presidente Uribe siempre tuvo una postura en su política exterior de *respiscie pollum* y de rechazo hacia las políticas del presidente Chávez, por lo que las relaciones entre los dos países se tornaron difíciles.

El cambio de la ideología del presidente Chávez que afectó a su vez la política exterior, afectó al sector automotriz en Colombia por dos hechos. El primero es la

¹⁹Comparar Ministerio del Poder Popular para la Comunicación y la Información – MPPCI. “Líneas Generales del Plan de Desarrollo Económico y Social de la Nación 2007-2013”, 2007. pp. 45-51. Documento electrónico.

finalización del Convenio Automotor Andino que se explicará más adelante y segundo, la preferencia del presidente Chávez de importar vehículos de Argentina, así mismo implementó su propia industria automotriz, y actualmente cuenta con un carro iraní que no le ha funcionado bien del todo.

2. RELACIONES COMERCIALES COLOMBO-VENEZOLANAS

Las relaciones comerciales entre Colombia y Venezuela se han venido edificando aproximadamente desde la independencia de ambas naciones, ellas han tenido etapas en donde el intercambio comercial y el crecimiento para el comercio de los dos ha sido el protagonista, sin embargo, los momentos de crisis políticas y diplomáticas han afectado el comercio binacional que a grandes rasgos ha funcionado satisfactoriamente.

Estas relaciones también han sido marcadas por procesos de integración tanto entre Colombia y Venezuela, como en la región y América Latina. Algunos de estos procesos se han institucionalizado creando organizaciones como la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), reemplazada por la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), el Pacto Andino, antecedente de la Comunidad Andina de Naciones, entre otros.

El balance que se podría dar del comercio colombo-venezolano, sería que este es vulnerable a las relaciones diplomáticas que manejan ambos países; para Colombia en la medida en que no ha podido sustituir de manera eficiente al mercado que manejaba con Venezuela, a pesar de los intentos del gobierno colombiano por diversificar el comercio con nuevos países. Ejemplo de ello es la balanza comercial que como anotábamos anteriormente, alcanzó en el 2007 US\$5.000 millones, cifra que no ha llegado a tener con ningún otro Estado. En cuanto a Venezuela, la situación no difiere mucho de la de Colombia; la política exterior que maneja el presidente Hugo Chávez también ha permitido hacer nuevos aliados comerciales en la región como por ejemplo Argentina, quién ha reemplazado paulatinamente las importaciones que hacía de Colombia, de igual manera ha ponderado el comercio con los países del ALBA y el Mercosur. Fuera de la región sus nuevos socios comerciales son China, India, Irán, Japón y Rusia. Sin embargo, para Venezuela ha sido más costoso importar bienes de estos países por la geografía, lo que representa la necesidad de volver a ponderar las relaciones comerciales con su vecino para la ganancia de ambos.

De igual manera es válido afirmar que las relaciones comerciales colombo-venezolanas son esenciales para la estabilidad en la región y contrariando al imaginario que se tiene de que por las diferencias en la ideología de los mandatarios no hay un buen comercio, lo cierto es que la causa principal de las falencias actuales del comercio binacional es la falta de proyectos y de complementariedad para la integración de ambas economías. Es necesario entonces que se despoliticen las relaciones y que sólo sean manejadas en el ámbito comercial, no debería tenerse en cuenta, en éste caso, la política exterior que implementen los mandatarios de turno ya que por ello se afecta la interdependencia y el intercambio binacional.²⁰

2.1. CRONOLOGÍA DE LA CRISIS COLOMBO-VENEZOLANA

Las relaciones colombo-venezolanas han estado marcadas por diversos episodios que han puesto en crisis las relaciones políticas como las comerciales.

Durante la presidencia de Hugo Chávez y de Álvaro Uribe el acercamiento entre ambos Estados fue condicionado a los caracteres de sus mandatarios, en donde los enfrentamientos y reconciliaciones fueron claves.

Las crisis se presentaron por distintos factores, el primero de ellos fue el conocido apoyo que el presidente Chávez le dio a la guerrilla colombiana, desde su posesión en 1999, quitándoles la denominación de “enemigo común”, lo que le permitió más adelante hacer parte del proceso para lograr un acuerdo humanitario entre las Farc y el gobierno colombiano.

De igual manera el Socialismo del siglo XXI hizo parte de los enfrentamientos entre ambos gobiernos, debido a la necesidad del presidente Chávez de consolidar su ideología en Latinoamérica en donde ponderó las relaciones comerciales con los países que lo seguían.

Así mismo la negociación del TLC entre Colombia y los EE.UU, así como los acuerdos de cooperación en materia militar, abrieron fuertes enfrentamientos entre Colombia y Venezuela.

²⁰ Comparar Sánchez, Eduardo. “Venezuela, comercio y estabilidad”. p.7. Documento electrónico.

Al inicio del mandato del presidente Uribe las relaciones con su homólogo venezolano fueron de gran importancia por los proyectos conjuntos de cooperación energética, de seguridad, entre otros, además del apoyo electoral mutuo.

Los acuerdos entre los mandatarios, fueron encaminados en la planeación de proyectos de tipo energético; para el 2004 proponen la consolidación de la Unión Aduanera de los países andinos y la firma de una ZLC con el Mercosur, esto generó un comercio con una nueva cifra histórica de US\$2.650 millones en el 2004²¹.

En diciembre de 2004 se llevo a cabo la captura de Rodrigo Granda, miembro de las Farc, la cual se efectuó en territorio venezolano y en donde al parecer fueron sobornados militares venezolanos por parte del Gobierno colombiano. Este hecho generó que el presidente Chávez a partir de enero de 2005 congelara las relaciones con Colombia ya que para él la captura de Granda fue violatoria de la soberanía venezolana. El presidente Uribe por su parte, tachó a Venezuela como un país que amparaba a los terroristas.

Estados Unidos también fue protagonista en el caso Granda ya que intervino en contra de Venezuela; la recién posesionada Secretaria de Estado Condoleezza Rice, catalogo al presidente Chávez como una mala influencia para la región, a su vez funcionarios estadounidenses lanzaron amenazas desde Bogotá a Venezuela.

Todos estos hechos fueron adversos para las relaciones comerciales, por ende era necesario reactivarlas de manera inmediata; gracias a la liberación de Granda en junio de 2007 por medio de la intervención del entonces presidente francés Nicolás Sarkozy, y a los encuentros presidenciales, de cancilleres, y de otros ministros, se lograron crear mecanismos conjuntos que dieron como resultado el restablecimiento de las relaciones el 15 de febrero de 2005.

A parte de la reactivación del comercio, se mejoraron las relaciones políticas. El presidente Uribe apoyó la reelección del presidente Chávez y estuvo de acuerdo con la compra de armamento español por parte de Venezuela para la seguridad de la

²¹Comparar Ramírez, Socorro. “Dinamismo comercial pese a las diferencias políticas”. En *Colombia-Venezuela. Retos de la convivencia*, 2006. p.81.

frontera, así mismo Venezuela brindó apoyo para los diálogos con el Eln. Como resultado se le permitió a mediados del 2007 al presidente Chávez hacer parte de las negociaciones del acuerdo humanitario junto con la entonces senadora colombiana Piedad Córdoba.

El apoyo del presidente Chávez al acuerdo humanitario era visto con buenos ojos tanto por el gobierno colombiano como por los grupos armados, sin embargo fue el protagonismo del presidente venezolano y su acercamiento con las Farc, lo que generó una nueva crisis. En septiembre de 2007 el presidente Chávez hace saber por medios de comunicación su intención de reunirse con Manuel Marulanda quién inmediatamente le envía una respuesta positiva al mandatario venezolano, también aseguró que el presidente Uribe lo había autorizado para reunirse con Marulanda y que si las Farc liberaban a un grupo de secuestrados habría la posibilidad de una mesa de negociación en Colombia.

Con todo ello, no se logró un hecho importante por parte de las Farc en el que demostraran que sí estaban dispuestos a entregar a los secuestrados o a dar alguna prueba de supervivencia.

El presidente Uribe al enterarse que el presidente Chávez se estaba reuniendo con altos mandos del ejército colombiano, decide prescindir de la labor que estaba gestionando el presidente Chávez con las Farc y lo informa en un comunicado de prensa.

Sin embargo el presidente Chávez siguió adelante con los diálogos para una posible liberación de secuestrados, además de pedir que las Farc fuera considerado como un grupo beligerante ya que esta hacía parte de su proyecto bolivariano.

Otro hecho importante que puso en crisis las relaciones con Venezuela, fue la denominada “Operación Fénix” en territorio ecuatoriano, hecha por el gobierno colombiano en la cual se dio de baja a alias Raúl Reyes, cabecilla de las Farc, el primero de marzo de 2008. Este hecho generó que el jefe de Estado venezolano cancelara las relaciones diplomáticas y comerciales con Colombia, mediante el cierre de la Embajada venezolana en Bogotá y la expulsión del embajador colombiano en Caracas. De igual manera, movilizó fuerza aérea y militar a la frontera y agregó que

en llegado caso que el gobierno colombiano quisiera hacer lo mismo en territorio venezolano habría guerra entre los dos países.

Una semana después de la Operación Fénix se realizó la Cumbre de Grupo de Rio en Santo Domingo, la cual permitió el restablecimiento de las relaciones colombo-venezolanas. No obstante Venezuela mantuvo las relaciones rezagadas y Colombia quiso mantenerlas en el ámbito comercial.

Gracias a la crisis financiera mundial, en el 2009 los mandatarios se encontraron en dos oportunidades. En estas reuniones trataron temas diplomáticos y comerciales; se mostró la inconformidad por parte de Colombia a las limitaciones que imponía Venezuela en el comercio de alimentos y vehículos, además de la demora en el pago a los exportadores colombianos.

El 2009 fue crucial para las relaciones entre ambos países ya que el presidente Uribe en su afán de que el TLC con los EE.UU fuera aprobado antes de la finalización de su segundo mandato, permite que militares estadounidenses permanezcan en territorio colombiano, sin haber consultado con el Congreso de la República. Este hecho generó un resquebrajamiento en las relaciones con Venezuela; en junio de ese mismo año, el entonces Canciller Jaime Bermúdez, entregó a la Cumbre de la OEA un informe sobre unos lanzacohetes que habían sido vendidos por Suecia al gobierno venezolano y que se encontraron en campamentos de las Farc. Por estas declaraciones, el jefe de Estado venezolano, congeló las relaciones retirando a su embajador de Bogotá y amenaza con sustituir las importaciones que hace de Colombia²².

En julio del 2010 durante la reunión extraordinaria de la OEA en Washington, la cual había sido solicitada por el gobierno colombiano, se mostraron las pruebas sobre la presencia de miembros de las Farc y del Eln en la frontera colombo-venezolana donde el Embajador colombiano ante la OEA Luis Alfonso Hoyos, mostró fotos y videos en los que aparecían varios líderes de la guerrilla entre ellos Iván Márquez.

²² Comparar Ramírez, Socorro. “Colombia y Venezuela: una intensa década de encuentros y tensiones”. En *Hugo Chávez: una década en el poder*, 2010. pp.527-558.

Ante este hecho el presidente Chávez anuncia el rompimiento de las relaciones entre Colombia y Venezuela, para lo cual envía tropas a la frontera y ordena la salida del cuerpo diplomático colombiano en Caracas.

Gracias a la ruptura de las relaciones la industria automotriz colombiana se vio afectada por las declaraciones del presidente venezolano quién dijo que no importaría ningún vehículo de Colombia y que sustituiría este mercado por el de un país aliado²³. Así mismo esta industria tuvo una gran pérdida de empleos, se estima que 5.000 personas entre empresas autopartistas, concesionarios y empleados de talleres perdieron su trabajo²⁴.

Con la elección de Juan Manuel Santos como presidente colombiano, la crisis parecía tener su fin en cuanto que Santos veía en el diálogo la solución a las diferencias entre los gobiernos de ambos Estados.

El 10 de agosto de 2010, el recién posesionado presidente Santos y su homólogo Hugo Chávez, se reúnen en Santa Marta para relanzar las relaciones entre ambos países; para lo cual crean cinco comisiones: 1. Comisión para el pago de la deuda y reimpulso de las relaciones comerciales; 2. Comisión para trabajar un acuerdo de complementación económica; 3. Comisión para desarrollar un plan de trabajo de inversión social de la frontera; 4. Comisión para el desarrollo conjunto de la infraestructura; y 5. Comisión de seguridad.

Gracias a estas comisiones y a los acuerdos que fueron firmados posteriormente por ambos gobiernos, las relaciones tuvieron un mejor porvenir en cuanto que se cumplieron paulatinamente los pagos de la deuda a los exportadores colombianos, además de la mejora en el comercio. Sin embargo la situación del sector automotor colombiano no cambio mucho respecto al comercio que mantenía con Venezuela, ya que nunca pudo sustituir al vecino país como comprador. No obstante, el sector pudo establecer nuevas relaciones con otros países además de mejorar sus ventas al interior del país.

²³El Comercio. Tema de búsqueda: (crisis industria automotriz colombiano), 2013. Consulta electrónica.

²⁴ El Colombiano. Tema de búsqueda: (crisis industria automotriz colombiano), 2013. Consulta electrónica.

2.1.1. Comunidad Andina de Naciones. La Comunidad Andina de Naciones se crea como tal en 1996, pero tuvo unos antecedentes históricos para su formación y llegar a ser la organización que es hoy en día.

El 26 de mayo de 1969 en la ciudad de Cartagena Colombia, se crea el Pacto Andino, un acuerdo para la integración en la región, el cual tenía un alcance parcial. De este acuerdo hacían parte Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. Venezuela se integra al pacto en 1973 y se retira en el 2006. Por su parte, Chile se retira en 1976 debido a la crisis que se vivía en el gobierno del entonces presidente Augusto Pinochet, no obstante Chile está en conversaciones para volver a integrar la CAN.

El Acuerdo de Cartagena tenía como objetivo principal “la promoción del desarrollo armónico y equilibrado de los países miembros mediante la integración y cooperación económica, la disminución de su vulnerabilidad externa y la mejora de su posición en la economía internacional”.²⁵ En él se establece la eliminación de aranceles para construir una ZLC y así mismo del AEC; la creación de planes de desarrollo en busca de un proceso de industrialización; cooperación, entre otros.

En los años de formación de la CAN, el modelo económico que caracterizaba a los años 70 fue el de sustitución por importaciones, el cual se caracteriza por imponer barreras al libre comercio por medio del proteccionismo, y una política cambiaria elevada. Gracias a esta condición era difícil que se pudiera adaptar un AEC, además que junto a ello llegó la crisis de los años 80, la cual afectó a la mayoría de países latinoamericanos. Así mismo, la región vivía una inestabilidad política causada por los gobiernos de turno de cada país lo que no permitió una integración idónea de los países andinos.

El final de la década del 80 y el principio de la de los 90, trajo consigo cambios en las políticas comerciales que manejaba la CAN. En 1987 se firmó el Protocolo de Quito que modificó al Acuerdo de Cartagena en los temas relacionados

²⁵ Ver García, Luisa. “La Comunidad Andina y el Mercado Común del Sur: Hacia el Mercado Regional Sudamericano”, 2005. Documento electrónico.

con “la armonización de políticas, programación industrial y el tratamiento común al capital extranjero”.²⁶ Así mismo crea el Parlamento Andino y el Tribunal de Justicia.

Para 1989 se lleva a cabo una reunión de los países andinos en Ecuador donde se define dejar atrás el modelo cerrado de sustitución por importaciones y se quiere construir un modelo abierto; es entonces cuando los países andinos materializan la creación de una ZLC en 1991 por medio del Acta de Barahona, de igual manera se conviene la aceptación del AEC el cual tenía una variación entre el cinco y el veinte por ciento.

La ZLC fue de gran éxito tanto para Colombia como para Venezuela, al ver sus resultados se adicionan Bolivia y Ecuador, sin embargo, es el comercio colombo-venezolano el gran beneficiado de esta zona y del AEC, que como anotábamos anteriormente tenía una desgravación del 5% para materias primas, 10% y 15% para productos semielaborados y 20% para los bienes terminados; no obstante, existía en los vehículos una excepción, aquí era del 40%.²⁷

En el año de 1992 Bolivia, Colombia y Venezuela inician la apertura de sus mercados, Ecuador lo hace en 1993. Se puede hablar entonces de una ZLC como tal entre la mayoría de los países andinos y que podría llegar a constituir una Unión Aduanera. Sin embargo, el auto golpe de Estado del entonces presidente peruano Alberto Fujimori, generó que Venezuela rompiera relaciones diplomáticas con el Perú y se retirara del proceso para la creación de la Unión Aduanera. No obstante, la Unión Aduanera entra a regir en 1995 al igual que el AEC, este es aceptado por Colombia, Ecuador y Venezuela. Bolivia por su parte tiene un tratamiento especial y Perú no hizo parte del acuerdo. En el 2002 por medio de la Declaración de Santa Cruz, se acordó que Bolivia y Perú adaptarían el arancel a más tardar a finales del 2003.²⁸

Para 1996 se suscribe el Acta de Trujillo la cual es una reforma al Acuerdo de Cartagena del 69. Ésta Acta está más acorde con las necesidades internacionales y es

²⁶ Ver Kinoshita, Fernando. “Anotaciones sobre la Comunidad Andina: de 1969 hasta 1999”. Documento electrónico.

²⁷ Comparar Kinoshita. “Anotaciones sobre la Comunidad Andina: de 1969 hasta 1999”. Documento electrónico.

²⁸ Comparar García. “La Comunidad Andina y el Mercado Común del Sur: Hacia el Mercado Regional Sudamericano”, 2005. Documento electrónico.

la que finalmente crea la CAN. La reforma de mayor trascendencia, fue básicamente, un mayor protagonismo para los presidentes de los países miembros con la creación del Consejo Presidencial Andino en 1990 y que para el 96 empezó a hacer parte de la estructura institucional de la CAN.²⁹

En abril del 2006, Venezuela decide retirarse de la CAN y ese mismo año solicita al Mercosur su entrada. La salida de Venezuela de la CAN trae graves consecuencias en especial para el comercio que manejaba con Colombia. Este efecto se da porque la mayoría de las relaciones comerciales de los países andinos se generaban entre vecinos, ejemplo de ello es el caso colombo-venezolano y así mismo ocurría entre Ecuador y Perú.

El comercio separado entre los miembros de la CAN se podría traducir en que esta organización no tenía una fuerza económica y política como tal entre los países miembros, que es la que finalmente llevaría a una integración, sino que por el contrario cada pareja de vecinos tenía por aparte otros tipos de integración, como por ejemplo el G-3 entre Colombia, México y Venezuela o la alianza hecha por Colombia, Perú y EE.UU, entre otros.

Se podría entonces pensar que los miembros de la CAN, a pesar de las reglas jurídicas que lo rigen, no se sienten obligados a cumplir con los deberes pactados; es por ello que la salida de Venezuela de la CAN no va a causar grandes consecuencias para el resto de la comunidad, exceptuando al Convenio Automotor Andino que se llevaba a cabo entre Colombia, Ecuador y Venezuela.

Por el contrario, para Colombia, la retirada de Venezuela de la CAN generó una disminución de las exportaciones colombianas al vecino país en tanto que por una parte Venezuela reemplaza a Colombia por los miembros del Mercosur y también lo reemplaza en oposición al gobierno de los EE.UU con el cual Colombia firma acuerdos bilaterales en materia de seguridad, comercio, entre otros.

Con todo ello valdría la pena preguntarse si la CAN en un futuro podría desaparecer ya que la retirada de Venezuela va a fortalecer al Mercosur y podría

²⁹ Comparar Comunidad Andina de Naciones – CAN. Tema de búsqueda (Cronología). Consulta electrónica.

atraer a nuevos miembros de la CAN, permitiendo la unión de todos los países suramericanos y la fortaleza económica, política y social de estos.³⁰

2.1.2. Convenio Automotor Andino. El Convenio de Complementación en el Sector Automotor, fue firmado en 1999 y puesto en vigencia en el 2000, entre Colombia, Ecuador y Venezuela. Su objetivo era buscar herramientas en la búsqueda del fortalecimiento del sector automotriz en esta subregión la cual registraba los mayores índices de intercambio de vehículos.

Este convenio entonces, es de “Complementación Industrial en el Sector Automotor”,³¹ el cual quiere encausar una política común en esta subregión de la CAN para poder aumentar el comercio entre ellos de un producto de valor agregado, que trae consigo desarrollo intelectual e industrial para los tres países miembros, además de brindar una oferta tanto de carros como de autopartes a los demás países andinos.

Entre los beneficios de este convenio, se destacan el incremento de la tecnología, de la productividad, el desarrollo del sector como tal, y la oferta de vehículos a la región con un mejor precio y calidad. Donde se ofertarán los vehículos de primera y segunda categoría, en la segunda se incluye las categorías A y B. (ver anexo 1).

Las categorías 2a y 2b cuentan con un AEC del 15% en Colombia y Venezuela y del 10% en Ecuador. De igual manera se hace un Comité Automotor, el cual tiene como función principal “contribuir al desarrollo de las industrias automotriz y conexas y recomendar a los gobiernos o a los organismos el cumplimiento del presente Convenio, de los objetivos de la integración y el desarrollo de la oferta productiva conjunta ampliada”.³²

El convenio tenía propuesto una vigencia de diez años renovables automáticamente, donde cualquiera de las partes podían retirarse comunicando su

³⁰ Comparar Heinz Preusse. “Consecuencias de la salida de vzla de la CAN y su entrada al mercosur”. p. 185.

³¹ Ver Convenio Automotor Andino-CAA. “Convenio de Complementación en el Sector Automotor”, 1999. p. 1. Documento electrónico.

³² Ver CAA. “Convenio de Complementación en el Sector Automotor”. p. 2. Documento electrónico.

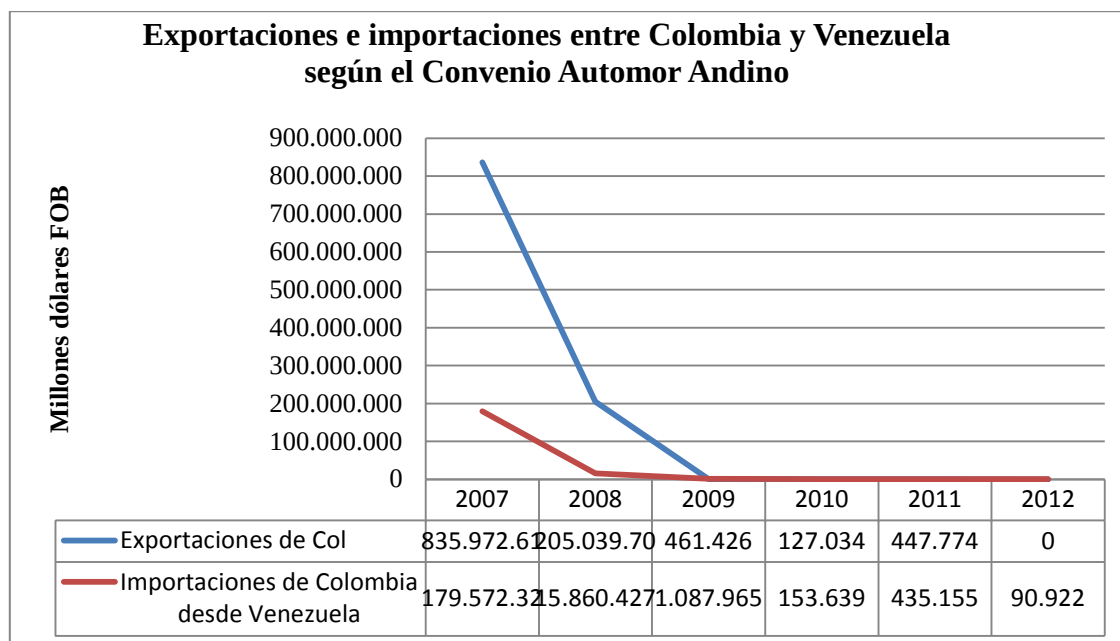
decisión al resto de los miembros con anticipación de un año; al salirse Venezuela de la CAN el Convenio sólo tuvo la vigencia de diez años sin volverse a renovar.

Las ganancias por el desarrollo de la industria automotriz en la región andina, venía aumentando de manera significativa. Ejemplo de ello es la Política Automotriz Andina, la cual incluyó a Méjico y permitió que la industria en la subregión de Colombia, Ecuador y Venezuela, creciera treinta y siete veces, o sea un crecimiento del 107,2% entre 1990 y 1995.

Para 1998 éste sector llegó a facturar US\$606 millones, donde Venezuela produjo 121.000 vehículos; Colombia 64.000 y Ecuador 27.000, lo que se traduce en el 11% del total del comercio al interior de la CAN.

Por todo ello, además de los efectos positivos que traía el comercio automotor consigo como lo es el desarrollo de la mano de obra calificada, las mejoras en la tecnología, entre otros, se decide entonces hacer un convenio automotriz entre los tres países para llegar un fortalecimiento como tal en este sector. Sin embargo, la salida de Venezuela de la CAN, además de los cambios que hizo el presidente Chávez en su política exterior, fue sensible para el comercio automotriz en especial el que tenía con Colombia. La siguiente gráfica muestra las exportaciones e importaciones colombo-venezolanas, entre el 2007 y el 2012; para el último año se tiene en cuenta el periodo de enero a junio. Las exportaciones comprendidas del 2008 en adelante solo incluyen autopartes, ya que desde este año no se tiene intercambio de vehículos entre los dos países.

Gráfico 1. Exportaciones e importaciones del sector automotor entre Venezuela y Colombia.



Fuente: Gráfica elaborada por la autora de la presente monografía con base en la información tomada de la Cámara de Comercio colombo-venezolana.

Como lo muestra la anterior gráfica, el comercio que se tenía bajo el Convenio Automotor Andino, era significativo para ambos países en especial para Colombia que exportaba más de lo que importaba de Venezuela. Como se puede ver tanto las decisiones políticas al interior de Venezuela, como las crisis diplomáticas, influyeron directamente en la disminución del comercio automotor, donde por ejemplo Colombia exportó a Venezuela en el 2007 US\$835.000.000 aproximadamente, para disminuir a US\$0 en el 2012.

Es importante anotar que el sector automotriz es un sector cerrado en donde no es fácil sustituir un comprador por otro; en el caso de Venezuela lo que se dejó de exportar no se pudo volver a recuperar.

2.2. SECTOR AUTOMOTOR VENEZOLANO

La industria automotriz venezolana, data sus inicios en 1944; sin embargo su verdadero auge se da en la década del 60 gracias al modelo de sustitución de importaciones (ISI). Ésta industria, está constituida por tres sectores: el ensamblaje de vehículos; la fabricación de carrocerías; y la fabricación de autopartes.

El indiscutible cambio que trajo la década del 60 al sector automotriz en Venezuela, fue que antes se manejaba únicamente el ensamblaje de vehículos que contaba con una mínima participación de la industria nacional. Con la llegada a la presidencia de Rómulo Betancourt, se implementan medidas en las que la industria venezolana debía ser la que prevaleciera en el ensamblaje de vehículos, lo que impulsó a un mejoramiento para el sector automotor en Venezuela.

Lo que se hizo básicamente bajo el modelo de sustitución de importaciones fue dar créditos para las fábricas automotrices junto con decretos que protegían a la industria nacional, por medio de altos aranceles a las importaciones.³³

Otro punto que ha favorecido a la industria de carros venezolana, es el bajo costo de la gasolina, la cual es considerada una de las más económicas de la región y a su vez se beneficia del hecho que la mayoría de transporte tanto de personas como de mercancías, se hace vía terrestre.

Éste sector que venía en gran crecimiento en Venezuela, no contó con la misma suerte bajo la presidencia de Carlos Andrés Pérez, ya que bajo su mandato la industria automotora bajó entre el 76% y 79%,³⁴ gracias a su programa de ajuste económico, de su segundo gobierno entre 1989 y 1993.

Las compañías venezolanas que hoy están encargadas de la producción de automotriz son la Cámara Automotriz de Venezuela (CAVENEZ), la Cámara Nacional de Comercio de Autopartes (CANIDRA), la Cámara de la Industria

³³ Comparar Padilla, Elvis. “Demanda de Automóviles nuevos en Venezuela”, 2007. p.19. Documento electrónico

³⁴ Comparar Padilla. “Demanda de Automóviles nuevos en Venezuela”, 2007. p.26. Documento electrónico

Venezolana Automotriz (CIVA), la Federación de Asociaciones de Distribuidores de Autopartes y Maquinarias de Venezuela (FADAM), y la Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores (FAVENPA).

3. SECTOR AUTOMOTOR COLOMBIANO

El sector automotor en Colombia, comprende el ensamblaje de vehículos, la producción de autopartes, y el ensamblaje de motocicletas. Este sector es manejado en gran parte por la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI). Ésta entidad tiene una cámara de industria automotriz, que a su vez cuenta con empresas del sector, como ensambladoras, empresas de autopartes, entre otras. El objetivo principal de ésta cámara es prestar servicios a las empresas automotrices afiliadas y así mismo defender sus intereses.

De la cámara de industria automotriz de la ANDI hacen parte el 99% de las empresas ensambladoras de vehículos, el 84% de las empresas ensambladoras de motocicletas, y el 50% de las empresas productoras de autopartes;³⁵ la otra entidad encargada del otro 50% de las empresas productoras de autopartes es la Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes (ACOLFA), quién cumple básicamente funciones similares a la ANDI, pero en lo respectivo al sector autopartista.³⁶

En el país operan activamente nueve ensambladoras de vehículos, de las cuales la Compañía Colombiana Automotriz que ensambla las marcas Ford, Mazda y Mitsubishi; la General Motors-Colmotores quien tiene las marcas Suzuki, Volvo y Chevrolet; Renault Sofasa; y la Hino Motors Manufacturing S.A que cuenta con las marcas Hino y el grupo Toyota, son quienes concentran el 99% de las unidades producidas en el país.

De igual manera, de la producción de autopartes, se destaca la exportación de vidrios, baterías y llantas, quienes han diversificado sus exportaciones en 50 países, con un valor aproximado de US\$485 millones en los últimos tres años.³⁷

En cuanto al ensamblaje de motocicletas, Colombia cuenta con el segundo lugar en la región en la producción de motos luego de Brasil. Éste sector se destaca

³⁵ Comparar Asociación Nacional de Empresarios de Colombia-ANDI. “La Industria Automotriz”, 2009. Documento electrónico.

³⁶ Comparar Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes-ACOLFA. Tema de búsqueda: (industria automotriz colombiana), 2012. Consulta electrónica.

³⁷ Comparar ANDI. “La Industria Automotriz”, 2009. Documento electrónico.

por la calidad en su producción, además que es una importante fuente de empleo con 4.650 empleos directos aproximadamente, los cuales son calificados y bien remunerados. Así mismo operan nueve ensambladoras, en donde la Autotécnica Colombiana S.A-AUTECO, Incolmos, Suzuki y AKT, son las más comerciales.

El sector automotriz tiene reconocimiento a nivel internacional por el desarrollo económico, social, educativo, productivo y tecnológico que trae a los países que lo desarrollan.

3.1. EFECTOS DE LA TRANSFORMACIÓN DE LA POLÍTICA EXTERIOR VENEZOLANA EN EL SECTOR AUTOMOTOR COLOMBIANO

Los efectos que trajo consigo el cambio en la política exterior venezolana del presidente Chávez, incluían elementos políticos, económicos e ideológicos, que juntos configuraron consecuencias en las relaciones comerciales entre Colombia y Venezuela.

De estos elementos, tienen relevancia el golpe de Estado al presidente Chávez en el 2002, el cual marcó el inicio de lo que sería el nuevo enfoque de su política exterior; así mismo los hechos del 2002 traen consigo un replanteamiento de lo que sería su relación con Colombia como con EE.UU, ya que por un lado, Colombia bajo la presidencia de Álvaro Uribe, tiene fuertes relaciones con el gobierno estadounidense, el cual se convierte en un fuerte crítico del gobierno venezolano.

De igual manera, la victoria del referéndum revocatorio en el 2004, genera un cambio como tal en su política exterior que va a estar encaminada, esencialmente, en la multipolaridad de las Relaciones Internacionales, donde el presidente va a ponderar relaciones con países de su misma ideología política, sin importar, como lo fue en el caso de Colombia, los convenios que se tenían en materia comercial que siempre fueron en beneficio de las dos partes.

Un ejemplo de lo que iba a generar el cambio de la política exterior venezolana, fue el retiro de Venezuela de la CAN en el 2006, que trajo consigo que el

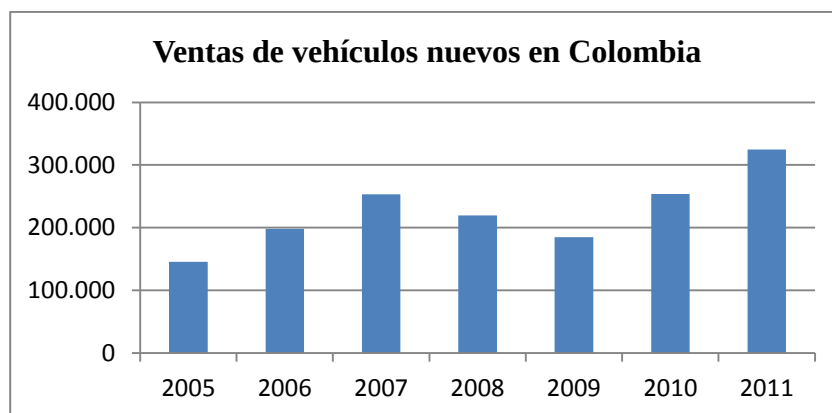
Convenio Automotor Andino también finalizara como tal en el 2010; aunque ya para el 2008 no existía intercambio de vehículos sino solo de autopartes.

Sin embargo, el Convenio Automotor Andino siguió entre Colombia y Ecuador, pero no con los mismos resultados que tenía el país con Venezuela, ya que la producción en este sector por parte de Ecuador no es comparable con la que tiene Venezuela y Colombia respectivamente.

El comercio automotor colombo-venezolano, fue sensible al cambio de la política exterior venezolana, primero por la finalización del Convenio Automotor, que generó, por ejemplo, que Venezuela reemplazara las importaciones de vehículos que hacía desde Colombia, por Argentina, también Venezuela empieza a importar con mayor fuerza carros iraníes que no han funcionado muy bien.

A pesar de los intentos del gobierno colombiano por diversificar el sector automotriz a países como Méjico, Perú, Chile y Argentina, ninguno de estos mercados logrará sustituir los importantes volúmenes que se comercializaban con Venezuela. No obstante, la industria automotora es muy fuerte internamente y las ventas de carros nuevos en Colombia han venido en ascenso. La siguiente gráfica muestra las ventas de vehículos nuevos en Colombia desde el 2005 hasta el 2011. Actualmente, el país con el que Colombia tiene el mayor intercambio en la industria automotora es Ecuador.

Gráfico 3. Ventas de vehículos nuevos en Colombia.



Fuente: Gráfica elaborada por la autora de la presente monografía con base en la información tomada de la ANDI “Sector de vehículos” (enero de 2013). Documento electrónico.

Como se aprecia en la gráfica, la cantidad de vehículos que se venden en Colombia ha venido en aumento, primero por el buen momento económico por el que pasa el país que ha permitido mejorar la clase media, quienes tienen ahora un mayor poder adquisitivo, además del papel que juegan las entidades financieras, las cuales han mejorado las condiciones de préstamos para vehículos.

La venta de automóviles en el país ha traído importantes fluctuaciones para la economía, en donde sobresalen las ventas del 2007 que alcanzaron las 253.000 unidades por un valor de US\$2.422 millones; para el 2009, se redujo la venta de vehículos a 185.129 unidades. No obstante, en el 2011 se vendió una cifra récord de 324.570 carros,³⁸ la cual se espera que sea superada en el 2013.

Sin embargo, el gobierno debe implementar la inversión en infraestructura. Debido al atraso en la construcción de carreteras, el sector automotor no ha podido desarrollarse como debería. Ejemplo de ello, es que el país cuenta con 1.141.748km² de extensión, en donde 141.374km son de la red de carreteras nacional, 18.705km de la red primaria y solo 946km son dobles calzadas.³⁹

No obstante, el gobierno del presidente Santos, ha iniciado grandes proyectos en pro de la construcción de nuevas carreteras, aquí se destaca la construcción de la Ruta del Sol que comunicaría por medio de una doble calzada al centro del país con la Costa Caribe, donde se construirán 1.000km aproximadamente; también está en marcha la doble calzada Bogotá-Girardot con una longitud cercana a los 130km.

Por otra parte, uno de los desafíos con los que cuenta la industria automotriz para encontrar nuevos socios y poder sustituir el mercado venezolano, tiene que ver con la poca utilización de las empresas automotrices, si bien es cierto que venta de vehículos ha venido en ascenso, no necesariamente se está utilizando al 100% de la capacidad instalada.

³⁸ Comparar ANDI. “La Industria Automotriz”, 2009. Documento electrónico.

³⁹ Comparar BBVA Research-BBVA. “Colombia situación automotriz 2010”, 2010. p.3. Documento electrónico.

En cuanto al sector autopartista, debido a que es el único del sector automotor que todavía exporta hacia Venezuela, va a tener una mayor promoción del gobierno y crecerá también gracias a los acuerdos pactados con la región Andina. Igualmente, factores como la cantidad de autopartes producidas, el empleo que este sector genera y el ser atractivo para la inversión extranjera, se promoverá de forma activa por parte del gobierno y del programa de “Transformación Productiva” de Proexport.⁴⁰

3.2. COMERCIO DE VEHÍCULOS COLOMBIANOS

La industria de vehículos en Colombia, ubica al país como el quinto productor a nivel de automóviles en América Latina, representa el 6,2% del PIB, además de emplear al 2,5% de la población con trabajo. El parque automotor es de aproximadamente cinco millones entre automóviles y motocicletas. Se estima que para el 2032, Colombia sea el primer exportador de autopartes.

Las autopartes, como anotábamos anteriormente, se han constituido en la pieza clave para promover el sector automotor, primero porque todavía se exportan a Venezuela, igualmente, porque cuenta con mano de obra calificada que llega a los 15.000 profesionales y técnicos con un promedio de US\$1,73 la hora para operarios y para los ingenieros, los sueldos oscilan en US\$2.089 mensuales. Al ser los salarios más bajos en la región, hace que el mercado sea más atractivo para los inversionistas en el sentido que a bajos costos se pueden emplear más personas y por tanto la producción se incrementará. Gracias a esto, el sector genera cerca de 22.000 empleos que lo ha llevado a 60 años de experiencia en el mercado.

Otro de los factores que hacen atractiva la inversión en el sector, es que Colombia cuenta con una industria dinámica, donde el crecimiento en exportaciones es del 27%, en consumo 15%, y en producción el 11%; además del hecho que compite

⁴⁰ Comparar BBVA. “Colombia situación automotriz 2010”, 2010. p.10. Documento electrónico.

en un mercado amplio en la región, el cual es cercano a los 38 millones de automóviles de los cuales Colombia aporta cerca del 14%.⁴¹

Al contar en menor medida con las exportaciones hacia el mercado venezolano, el gobierno ha buscado nuevas alternativas que le permitan la dinamización del sector. Según el Ministro colombiano de Comercio, Industria y Turismo, Sergio Díaz-Granados, para el 2011 el sector automotor contribuyó con el crecimiento industrial y exportador del país, en donde por ejemplo las exportaciones de vehículos y autopartes crecieron en un 17,5%, lo cual generó ganancias por US\$756 millones.

De igual manera, en el 2012 la marca Renault puso en el mercado la camioneta *Renault Duster*, la cual se ensambló en el país y el 50% de su producción fue únicamente a Méjico, gracias al TLC que Colombia tiene con este país. El 50% se repartió entre Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Centro América.⁴²

3.2.1. Tratado del Libre Comercio con Estados Unidos. El TLC entre Colombia y los Estados Unidos, es esencialmente un tratado de complementariedad para el comercio de ambos Estados. Este acuerdo, ha traído muchas críticas por parte de varios sectores de la industria colombiana, por considerar que los productos colombianos no tienen como competir con los productos americanos y que es por medio de los aranceles, que los exportadores colombianos pueden generar ganancias. De igual manera, se discute el hecho que lleguen productos estadounidenses al mismo precio o a menor precio que los colombianos, los cuales podrían desplazar el consumo de los productos nacionales.

Por tanto, muchos sectores de la sociedad consideran que Colombia debe hacer tratados de libre comercio con países con los que se tenga similitudes en los mercados. Esta afirmación, sin embargo, va en contra de lo que plantea el gobierno colombiano en torno del TLC con EE.UU, primero porque se considera un acuerdo complementario y también, porque los únicos ganadores no será una economía u otra, sino los consumidores quienes van a tener mejores y mayores alternativas de compra.

⁴¹ Comparar Proexport Colombia-Proexport. “Invierta en Colombia”. p. 3. Documento electrónico

⁴² Comparar Ministerio de Comercio Industria y Turismo. Tema de búsqueda: (exportación industria automotriz), 2012. Consulta electrónica.

Al referirnos a que Colombia y EE.UU, tienen economías complementarias, quiere decir que los productos que se comercien, no van a competir entre sí, por el hecho que tienen diferentes tipos de producción. Con los mercados que tenemos similitud en las exportaciones como Venezuela, Ecuador, Chile, entre otros, Colombia ya cuenta con acuerdos comerciales en donde, como es el caso del Convenio Automotor Andino, por ejemplo, se exportaban e importaban los mismos productos.

De otro lado, Colombia y EE.UU firmaron bajo la presidencia de George W. Bush, el *Andian Preference Drug Erradication Act*, conocido como ATPDEA, un tratado que permite que los productos de países andinos que tengan problemas de narcotráfico, en este caso Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia, puedan ingresar al mercado americano sin tarifas. Este acuerdo, firmado en el 2002, el cual era una reforma al APTA firmado en 1991, debe ser renovado cada dos años por el Congreso de los Estados Unidos, actualmente con Colombia tiene una vigencia hasta julio del 2013.

Otra de las críticas al TLC, fue el hecho de que si se contaba con el ATPDEA, porque era necesario entonces firmar un TLC con EE.UU si ya nuestros productos entraban si aranceles a este mercado; la disyuntiva respecto al ATPDEA es que al ser un acuerdo renovable por medio del Congreso estadounidense, no se daba por hecho que siempre se fuera a renovar y esto generaba dudas a los exportadores colombianos. Además, había límites a los productos que entraban, por el contrario, con el TLC hay más seguridad y se comercia con más productos.

El comercio con los EE.UU ha sido favorable para Colombia ya que es más lo que se exporta que lo que se importa, además porque se ha diversificado el comercio.⁴³

Gracias al TLC con los EE.UU, Colombia puede entrar a un mercado de 313 millones de habitantes con un PIB per cápita de US\$48.112,⁴⁴ el cual le permite tener una mayor capacidad de compra, además de ser el principal importador y exportador

⁴³ Comparar Ministerio de Comercio Industria y Turismo-MinCIT. “Estados Unidos y Colombia: ¿Oportunidades o riesgos?. p. 17. Documento electrónico.

⁴⁴ Comprar Banco Mundial. Tema de búsqueda: (PIB per capitá EE.UU), 2012. Consulta electrónica.

del mundo. De la misma manera, es el principal destino de las exportaciones colombianas, que representa el 38%. Por medio del TLC, se fortalecerán las exportaciones de productos agrícolas como el café, flores, también de textiles.⁴⁵

En cuanto al sector automotriz, este no tendrá los mismos beneficios que tienen los productos agrícolas, sin embargo, se prevé la comercialización de autopartes, donde empresas extranjeras vendrán a trabajar en complementación con las nacionales para que Colombia sea una plataforma exportadora de autopartes.

Respecto a la posible entrada de vehículos usados, el Ministro Sergio Díaz-Granados, aseguró que ningún vehículo usado de EE.UU podrá entrar al mercado colombiano, en cuanto que el Convenio Automotor Andino lo prohíbe. También afirmo, que los carros tendrán una desgravación de diez años, por lo que permitirá que la industria automotriz genere nuevas estrategias para innovar en su mercado.⁴⁶

3.2.2. Tratado de Libre Comercio con Corea del Sur. El Tratado de Libre Comercio con Corea del Sur ha traído varios enfrentamientos entre el gobierno y el sector automotor por las desventajas que representaría la entrada de vehículos coreanos al mercado colombiano, en cuanto que al ser Corea un productor mundial de vehículos, desplazaría en gran medida la industria colombiana. Sin embargo, también representa desafíos para la producción nacional de carros, en cuanto a que tendrá que mejorar la industria por medio de la inversión y de la especialización de los trabajadores para asimismo hacer el mercado más competitivo.

El sector automotriz, aseguran que Colombia lleva cerca de 50 años aportando a la industria mundial, donde muy seguramente podrá consolidarse como un exportador mundial en un mediano plazo, de autopartes. De igual manera, Colombia se proyecta como una plataforma exportadora, donde se incluye a países industrializados como los EE.UU y la Unión Europea.

México y Brasil, también con fuertes industrias de vehículos, no firmaron un TLC con Corea, porque sabían que podrían poner en riesgo su industria nacional las cuales, al igual que la colombiana, buscan hacerse fuerte en las exportaciones.

⁴⁵ Comparar Aprovechamiento TLC. Tema de búsqueda: (TLC Colombia-EE.UU), 2012. Consulta electrónica.

⁴⁶ Comparar El Universal. Tema de búsqueda: (TLC Colombia-EE.UU), 2012. Consulta electrónica.

Un ejemplo, según las empresas automotrices colombianas, de lo que podría causar tener un TLC con Corea, son las buenas perspectivas que tuvo la industria en el 2007, en donde se produjeron 180.000 carros, de los cuales el 39% se exportaron, generando ganancias por US\$1.400 millones; del mismo año se analizó la industria automotora chilena, la cual cuenta con un TLC con Corea, en donde para el 2007 importó el 100% de sus vehículos, por su parte Corea, para el mismo año, solo importó el 1%.

Así mismo, se estima que las grandes plantas automotoras que se encuentran en el país, se trasladen a países como Ecuador, por el hecho de tener que competir con los bajos precios con los que entrarían los carros coreanos.⁴⁷

El gobierno asegura que el sector automotriz no se va a ver afectado, por el contrario, va a beneficiarse en la medida en que va a tener que ponerse a la par de sus competidores coreanos, así que deberá buscar alternativas para que hagan el mercado más competitivo. De igual manera, Colombia ya importa autopartes y llantas de Corea para complementar la producción interna.

Otra de las ventajas que ve el gobierno colombiano de hacer un TLC con Corea, es que al ser el primer acuerdo comercial con un país asiático, le permitirá entrar al *Asian-Pacific Economic Cooperation* (APEC), el cual busca afianzar lazos comerciales con países del Pacífico;⁴⁸ sin embargo, Méjico hace parte de este foro, sin necesidad de haber firmado un TLC con Corea.

La desgravación en torno de los vehículos, se extenderá por 10 años, tiempo en el cual Colombia contará con las herramientas necesarias para no dejarse perjudicar por el mercado coreano.

⁴⁷ Comparar Asociación Nacional de Empresarios Colombianos. Tema de búsqueda: (TLC Colombia-Corea del Sur), 2012. Consulta electrónica.

⁴⁸ Comparar Ministerio de Comercio Industria y Turismo. Tema de búsqueda: (TLC Colombia-Corea del Sur). Consulta electrónica.

4. CONCLUSIONES

Las relaciones comerciales entre Colombia y Venezuela han sido significativas para ambos países debido a la historia, geografía y gustos similares entre ambas naciones. De igual manera, son importantes porque por medio de ellas se ha configurado gran parte de las relaciones que manejan los gobiernos.

Es por ello que los Estados cada día buscan ser parte de distintos tratados, acuerdos, convenios, y demás mecanismos multilaterales, para lograr consolidar sus mercados internos hacia el exterior, y asimismo buscan reconocimiento internacional.

La política exterior va en pro de establecer relaciones de tipo social, político, comercial, entre otros, para asimismo mostrar la interdependencia que cada Estado posee al momento de ejecutar su respectiva política exterior. En el caso de Colombia, su actual política exterior va en busca de fortalecer las relaciones con sus vecinos y en especial con Venezuela, debido al resquebrajamiento que había dejado el gobierno anterior. De igual manera, busca consolidar relaciones con Estados Unidos y la Unión Europea, además de generar nuevas relaciones con países asiáticos.

En el caso de Venezuela, su política exterior va encaminada no en ponderar las relaciones comerciales con sus vecinos, sino en el fortalecimiento de relaciones con sus pares políticos y en especial ideológicos, es por ello que busca afianzar lazos comerciales con socios no tradicionales, como lo ha hecho con Cuba, Argentina, China, India y Rusia, por ejemplo.

El presidente Hugo Chávez es el gran protagonista del cambio en la política exterior venezolana, ya que por distintos acontecimientos, cambia su accionar en la región. Gran parte de esta política tiene su base en el petróleo en la medida que es el producto que le ha dado protagonismo a Venezuela y que le permite generar relaciones comerciales con distintos Estados.

De igual manera, por medio de la política exterior los Estados hacen parte de distintos organismos. La Comunidad Andina de Naciones es el organismo más influyente para los países andinos y que cuenta con las condiciones necesarias para

construir y mejorar el comercio. Dentro de la CAN, se encontraba el Convenio Automotor Andino, del cual hacían parte Colombia, Ecuador y Venezuela.

Por distintos motivos, entre ellos las negociaciones de un Tratado de Libre Comercio entre Colombia y EE.UU, Venezuela toma la decisión de retirarse de la CAN, lo que conlleva también a salirse del Convenio Automotor Andino. Este hecho trajo graves consecuencias económicas para el sector automotriz colombiano; no obstante, el gobierno colombiano y el mismo sector propusieron distintas alternativas para salvaguardar la industria automotora y para diversificar el mercado. Aun así, el comercio en especial de vehículos que se tenía con Venezuela no se ha podido reemplazar por ningún otro país; empero, la producción y el consumo interno, han permitido mantener el sector.

Con lo anterior, se podría concluir que las relaciones comerciales colombo-venezolanas no van a desaparecer totalmente en cuanto que ambas naciones tienen una larga historia en su relacionamiento, son los gobiernos de turno que logran unir o apartar, en este caso el comercio. De otro lado, se puede ver que estas relaciones son vulnerables a las crisis diplomáticas.

De igual forma, se debe tener en cuenta que al Venezuela salir del Convenio Automotor Andino, no solo lo hace como acto de protesta hacia Colombia por tener relaciones con los EE.UU, sino que también lo hace para poder consolidar su propia industria automotriz, ya que gracias a las ganancias del petróleo, cuenta con la mayoría de elementos para fortalecer el comercio automotor.

Es por tanto que además de las distintas herramientas comerciales que ha implementado Colombia para diversificar su mercado automotriz, sin tener que depender de Venezuela, también debe hacer inversiones en infraestructura vial y usar en su totalidad la capacidad de la industria.

BIBLIOGRAFÍA

Arráiz Lucca, Rafael. *Venezuela: 1830 a nuestros días*. Caracas: Alfa, 2007.

Capítulos de libros

Gilpin, Robert. "Three Ideologies of Political Economy". En: *The Political Economy of International Relations*. Nueva Jersey: Princeton University Press, 1987. 37-77.

Ramírez, Socorro y Cárdenas, José. "Interdependencia comercial entre Colombia y Venezuela: tensiones y trasformaciones con Uribe-Chávez". En: Arroyave, Mario (comp.). *La vecindad colombo venezolana*. Bogotá: Convenio Andrés Bello, 2003. 179-197.

_____. "Dinamismo comercial pese a las diferencias políticas". En: Beltrán, Luis (comp.). *Colombia-Venezuela. Retos de la convivencia*. Bogotá: Coordinadores y editores del grupo académico Colombia-Venezuela, 2006. 75-93.

_____. "Consecuencias de la salida de Venezuela de la CAN y su entrada al Mercosur". En: Preusse, Heinz (comp.). *Colombia-Venezuela. Retos de la convivencia*. Bogotá: Coordinadores y editores del grupo académico Colombia-Venezuela, 2006. 180-193.

Ramírez Hugo y Ramos, Francesca. "Colombia-Venezuela: una intensa década de encuentros y tensiones". En: Ramírez, Socorro (comp.). *Hugo Chávez una década en el poder*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2010. 527-558.

Artículos en publicaciones periódicas académicas

García, Luisa. Instituto de cuestiones internacionales y política exterior. “La Comunidad Andina y el mercado común del sur: Hacia el mercado regional sudamericano”. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web: <http://www.incipe.org/lat8b.htm>

Harnecker, Marta Rebelión. *Hugo Chávez Frías. Un hombre, un pueblo*. San Sebastián: Tercera Prensa, 2002. 1 - 122. Consulta realizada en septiembre de 2012. Disponible en la página web: <http://www.rebelion.org/docs/97068.pdf>

Harnecker. Rebelión. *Venezuela una revolución sui generis*. Madrid: Viejo Topo, 2004. 1 – 66. Consulta realizada en septiembre de 2012. Disponible en la página web: <http://www.rebelion.org/docs/97071.pdf>

Nye, Joseph y Keohane, Robert. “Transnational Relations and World Politics”. *International Organization*/Vol. 25.. Cambridge: Cambridge University Press, 1971. 329-349. Consulta realizada en julio de 2012. Disponible en la página web: <http://journals.cambridge.org/action/displayAbstract?fromPage=online&aid=4307256>

Sánchez, Eduardo Instituto Ciencia Política Colombia. “Venezuela comercio y estabilidad”, s.f. 1 – 7. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web: http://www.icpcolombia.org/archivos/reflexiones/venezuela_comercio_estabilidad.pdf

Artículos en publicaciones periódicas no académicas

González, Edmundo. Nuso. “Las dos etapas de la política exterior de Chávez”, 2006. 159 – 171. Consulta realizada en febrero de 2012. Disponible en la página web: http://www.nuso.org/upload/articulos/3389_1.pdf

Kinoshita, Fernando Ámbito Jurídico. “Anotaciones sobre la Comunidad Andina: de 1969 a 1999”. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web: http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=5569

Padilla, Elvis Enciclopedia y biblioteca virtual de las Ciencias Sociales, Económicas y Jurídicas. “Demanda de automóviles nuevos en Venezuela”, 2007. 1 – 32.

Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:
<http://www.eumed.net/libros-gratis/2007a/247/indice.htm>

Salgado, Manuel y Rodríguez, Tatiana. Proexport. “Sector Automotor Colombiano”, 2010.

1 – 19. Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web:
http://www.inviertaencolombia.com.co/Adjuntos/078_Perfil-Automotriz-esp.pdf

El Universal. “Aquí le respondemos 23 preguntas sobre el TLC entre Colombia y EE.UU”, 2012. Consulta realizada en enero de 2013. Disponible en la página web:
<http://www.eluniversal.com.co/cartagena/economica/aqui-le-respondemos-23-preguntas-sobre-el-tlc-entre-colombia-y-eeuu-76082>

Otros documentos

Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes. “Quienes somos”. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:
http://www.acolfa.org.co/sitio/index.php?option=com_content&task=view&id=12&Itemid=27

Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI. “La Industria Automotriz”, 2009. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:
<http://www.andi.com.co/pages/comun/infogeneral.aspx?Id=76&Tipo=2>

ANDI. “La herramienta de los empresarios para el aprovechamiento del TLC”. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:
<http://www.aprovechamientotlc.com/>

ANDI. “El TLC con Corea no trabaja para el futuro de la Industria Automotriz Colombiana”, 2001. 1- 10. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:
<http://www.andi.com.co/Archivos/file/Automotriz/TLC%20con%20Corea%20NO%20Trabaja%20para%20La%20Industria%20Colombiana.pdf>

Banco Mundial. “Datos”, 2012. Consulta realizada en enero de 2013. Disponible en la página web: <http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.PCAP.CD>

BBVA Research. “Colombia situación automotriz”, 2010. 1 – 17. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:
http://www.bbvarresearch.com/KETD/fbin/mult/1012_SituacionAutomotrizColombia_tcm346-239552.pdf?ts=232011

Comunidad Andina de Naciones-CAN. “Reseña histórica CAN”, 2010. Consulta realizada en septiembre de 2012. Disponible en la página web: <http://www.comunidadandina.org/Resena.aspx>

Convenio Automotor Andino. Colombia nos une. “Convenio de complementación en el sector automotor”, 1999. 1 – 6. Consulta realizada en agosto de 2012. Disponible en la página web: <http://www.redescolombia.org/sites/default/files/Convenio%20de%20Complementaci%C3%B3n%20en%20el%20Sector%20Automotor.pdf>

Ministerio de Comercio Industria y Turismo - MinCIT. “Colombia avanza como plataforma exportadora de la industria automotriz: Mincomercio”, 2012. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web: <https://www.mincomercio.gov.co/publicaciones.php?id=2143>

MinCIT. “¿Estados Unidos y Colombia: ¿oportunidades o riesgos?”. 1 – 18. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web: <https://www.mincomercio.gov.co/descargar.php?id=24474>

MinCIT. “ABC del acuerdo comercial con Corea del Sur”, 2011. 1 – 9. Consulta realizada en octubre de 2012. Disponible en la página web: <https://servicios.vuce.gov.co/ncorea/images/Doc/abc.pdf>

MinCIT. “100 preguntas del TLC con Corea”, 2012. Consulta realizada en octubre de 2012. Disponible en la página web: <https://www.mincomercio.gov.co/publicaciones.php?id=3292>

República Bolivariana de Venezuela–RBV. Ministerio del Poder Popular - MPP . “Líneas Generales del Plan de Desarrollo Económico y Social de la Nación 2001-2007”, 2001. 142-149. Consulta realizada en octubre de 2012. Disponible en la página web: http://portaleducativo.edu.ve/Politicass_edu/planes/documentos/PlanDesarrolloESN-2001-07.pdf

RBV. MPP. “Líneas Generales del Plan de Desarrollo Económico y Social de la Nación 2007-2013”, 2001. 45-51. Consulta realizada en octubre de 2012. Disponible en la página web:

http://portaleducativo.edu.ve/Politicass_edu/planes/documentos/Lineas_Generales_2007_2013.pdf

RBV. Presidencia de la República. “La nueva etapa, el nuevo mapa estratégico”, 2004.

2-20. Consulta realizada en octubre de 2012. Disponible en la página web:
http://infovenezuela.org/democracy/attachments-spanish/T5%20ST06a%20N4%20Objetivo%207_nueva_etapa_17_nov_02.pdf

Entrevistas

Entrevista a Julio Londoño Paredes, ex Ministro de Relaciones Exteriores, Ministerio de Relaciones Exteriores. Realizada en Bogotá, 23 de julio de 2012.

Entrevista a Magdalena Pardo de Serrano, directora de la Cámara de Comercio Colombo Venezolana. Realizada en Bogotá, 15 de agosto de 2012.

Entrevista a María Juliana Rico, directora ejecutiva de la Cámara de Industria Automotriz de la ANDI. Realizada en Bogotá, 16 de julio de 2012.

Anexo 1. Tabla. Categorización de los vehículos.

Categoría 1	Comprende vehículos para el transporte de hasta 16 personas; y los vehículos para el transporte de mercancías de un peso total de 4.537 toneladas.
Categoría 2a	Comprende vehículos con carrocería para el transporte de pasajeros de más de 16 personas.
Categoría 2b	Comprende los demás vehículos no incluidos en las categorías 1 y 2 ^a

Fuente: “Convenio de Complementación en el Sector Automotor” p.1 Documento electrónico.

Anexo 2. Entrevista ex canciller Julio Londoño Paredes. Lunes 23 de julio de 2013.

Lucía Cruz: ¿Las comisiones trazadas por Santos y Chávez en agosto del 2010 fueron claves para el mejoramiento de las relaciones comerciales entre Colombia y Venezuela?

Julio Londoño: Yo creo que más que las comisiones lo que fue importante para el restablecimiento de la continuidad de las relaciones fueron dos cosas. Uno que se canceló el acuerdo entre Colombia y los Estados Unidos sobre el uso de las bases en el territorio colombiano; por otra parte es que el gobierno Santos suspendió las acusaciones permanentes contra el gobierno de Venezuela sobre la permanencia de los miembros de las FARC y el ELN en territorio venezolano. Lo de las comisiones fue consecuencia de la labor del presidente Santos, él en su discurso inaugural dijo que esperaba solucionar los malos entendidos que existían con Venezuela en el gobierno anterior.

L.C. ¿El TLC entre Colombia y EE.UU puede llegar a generar fisuras entre las relaciones comerciales con Venezuela?

J.L. Yo no creo, creo que Colombia y Venezuela tienen una situación económica muy especial, el gran problema que se presenta en Venezuela es la situación misma de la economía enmarcada con la situación política que allí se vive y el gobierno de Venezuela tenía retenidas las autorizaciones para los pagos de exportaciones colombianas por cerca de 800 millones de dólares, esa situación paulatinamente se fue modificando y los dos países tienen una relación muy especial que no creo que el TLC entre Colombia y EE.UU llegue a atentar contra las relaciones con Venezuela que tienen un contexto diferente.

L.C. ¿Cuál fue la situación de los exportadores colombianos y venezolanos, durante la suspensión de las relaciones comerciales entre los dos países?

J.L. Yo creo que hubo dos cosas importantes: por una parte los industriales colombianos después de las cotidianas ofensas que el presidente Chávez hacía a Colombia y a su presidente, resolvieron en un momento determinado decidir que no van a seguir dependiendo del comercio con Venezuela, le dan autonomía al presidente de Colombia y deciden buscar otros mercados porque las relaciones entre Colombia y Venezuela desde el punto de vista político y comercial son como una “montaña rusa”, por lo tanto no se puede estar circunscrito a esa situación. El otro factor naturalmente más que las exportaciones, era el control de las divisas por parte de Venezuela. El problema no era que no se pudiera exportar sino que no se le pagaba a los empresarios colombianos; en Venezuela los anuncios que hizo el presidente Chávez de sustituir las exportaciones colombianas no tuvieron mucho resultado porque de todas maneras entre Colombia y Venezuela existe una vecindad, una cercanía inmediata y una tradición, modificar eso para sustituir las exportaciones colombianas por las

de Brasil, de Argentina, de Uruguay, o de otros Estados, tuvieron un efecto inmediato pero a la larga se empezaron a ver que naturalmente los costos de transporte y las características mismas del comercio encarecieron mucho los artículos para Venezuela, por lo tanto paulatinamente se volvió a restablecer el comercio con Colombia.

L.C. ¿Tiene conocimiento de cómo va el pago de la deuda de empresarios venezolanos a los exportadores colombianos?

J.L. Creo que han pagado mil millones y quedan pendientes unos cien millones de dólares aproximadamente.

L.C. En la medida que los exportadores colombianos han logrado diversificar su mercado a Centro América y Asia, ¿le hace falta a Colombia el mercado venezolano?

J.L. Yo creo que cualquier mercado es bueno para Colombia, empezando por el de Venezuela. Venezuela ha sido tradicionalmente el primer mercado de Colombia, naturalmente eso es conveniente. Ya los exportadores colombianos tienen la experiencia para ver las cosas con cuidado para no meterse en exportaciones de ciertos productos y que los dejen sin los pagos correspondientes, llevando muchas de esas empresas a la quiebra.

L.C. ¿Qué cambios en materia comercial identifica del gobierno Uribe al gobierno Santos?

J.L. En términos generales hubo un cambio de actitud del gobierno de Colombia el cual llevo a un cambio de actitud del gobierno de Venezuela, ese marco general de cambio de ambos Estados facilitó notablemente no solamente la relación diplomática sino la comercial y especialmente también la relación fronteriza.

L.C. ¿La política exterior que Colombia maneja con Venezuela se basa en el comercio?, ¿si no es el comercio que factor considera fundamental en las relaciones colombo-venezolanas?

J.L. No solamente se basa en el comercio a pesar que tradicionalmente es el comercio, la frontera entre Colombia y Venezuela es de 2.219 kilómetros, es una frontera viva, diferente a la que tiene con Brasil, Panamá o Perú; tal vez similar en algunos aspectos de la frontera con Ecuador. Esta es una característica importante desde la fundación misma de ambas naciones, fuera de eso tienen identidades muy importantes desde el punto de vista histórico y cultural, esos lazos son insolubles. El comercio entonces es una consecuencia de la historia. En éste momento el factor fundamental de las relaciones entre Colombia y Venezuela es la seguridad. La frontera se estaba volviendo un asunto de seguridad nacional, ya que un país como Venezuela que se está armando con armas de carácter estratégico y las actitudes frecuentes del presidente Chávez y sus subalternos, constituían un riesgo para la seguridad

interna de Colombia. Por otro lado la franca cooperación del gobierno venezolano a las guerrillas colombianas.

Anexo 3. Entrevista a la directora de la Cámara de Comercio colombo-venezolana Magdalena Pardo de Serrano. Miércoles 15 de agosto de 2012.

Lucía Cruz: ¿Cuál fue la situación de los exportadores colombianos y venezolanos, en el sector automotriz, durante la suspensión de las relaciones comerciales entre los dos países?

Magdalena Pardo: Cuando se da una ruptura de relaciones en el 2010 ya hacía un año que no se exportaban carros. Para el sector automotor la ruptura de relaciones no fue ni más ni menos, ya que desde el 2008 no se estaban exportando carros, autopartes se siguen exportando. Hay algo muy importante y es que el sector automotor entre 1992 y 2000 Venezuela exportaba muchas autopartes y carros, ahora no exportan ninguna de las dos; Colombia sigue exportando autopartes. Entonces el sector automotor ya estaba dañado con la ruptura de las relaciones.

L.C. En la medida que los exportadores colombianos han logrado diversificar su mercado a Centro América y Asia, ¿le hace falta a Colombia la exportación de vehículos hacia Venezuela?

M.P. Cuando a los exportadores colombianos se les cierran las puertas del mercado venezolano se van a otros mercados, pero esto no se cumple para el sector automotor porque Colombia no le exporta bienes automotrices a ningún otro mercado, le exporta a Ecuador algunas autopartes, porque para exportar carros es bien difícil. Lo que se dejó de exportar a Venezuela, se dejó de exportar, no hubo otro mercado donde colocar eso, lo que tuvieron que hacer las empresas colombianas automotoras fue ajustar su producción, no pudieron exportar lo que dejaron de exportar a Venezuela. A Colombia no es que le hicieran falta esas exportaciones de vehículos, sino que era muy buena porque no tiene otro mercado para sustituir, pero no se va a morir sin ese mercado; la industria colombiana de carros internamente tiene un mercado muy importante. La respuesta es que como no lo pudo sustituir sí le haría falta, pero no es vital para sobrevivir.

L.C. ¿Qué cambios en materia comercial identifica del gobierno Uribe al gobierno Santos en relación con el sector automotriz?

M.P. Con el presidente Uribe los resultados comerciales eran nefastos, se dañó la relación comercial con Venezuela porque se iba a firmar un TLC con Colombia que afectaba los intereses de Venezuela; durante el gobierno Uribe no tuvimos ni TLC y fuera de eso Venezuela se retiró, entonces el balance comercial del gobierno Uribe es bastante malo. Llega el presidente Santos y resuelve reanudar las relaciones, lo que ha permitido que el comercio se recupere, nunca a como estaba antes, nunca se recuperará lo que se perdió y eso es malo para Colombia. Ahora se está recuperando afortunadamente una parte pero no totalmente,

realmente lo que Colombia perdió al hacer que Venezuela se saliera de la CAN no lo va a recuperar, porque el acuerdo que teníamos al interior de la CAN, era un acuerdo que le daba muchas garantías al empresariado, había un tribunal que podía tratar los problemas comerciales y ya no tenemos nada de eso. El balance comercial del gobierno Uribe en términos Andinos es negativo.

L.C. ¿El TLC entre Colombia y Corea del Sur puede llegar a generar fisuras entre las relaciones comerciales con Venezuela en el sector automotriz?

M.P. En el estado actual no, porque como no hay comercio no tiene por qué generarle fisuras. Actualmente Venezuela importa los carros de Argentina, está tratando de desarrollar su propia industria de carros y tiene un carro iraní que les ha funcionado muy mal.

L.C. ¿Cuáles son los efectos de la firma del TLC entre Colombia y Corea del Sur para el sector automotriz colombiano?

M.P. En cuanto a la industria automotriz colombiana, está si se va a ver afectada porque la industria coreana es muy eficiente y va a competir muy duro con los carros familiares colombianos. En el día de mañana si Venezuela nos llegará a comprar carros, podría decir que prefiere un coreano.

L.C. ¿Cuál país en Latinoamérica es al que Colombia exporta la mayor cantidad de vehículos?

M.P. El mercado de vehículos es muy cerrado, el único que lo abrió fue Colombia a Corea del Sur. Hay una gran equivocación al no seguir con el Convenio Automotor Andino que generaba gran comercio de vehículos entre Colombia, Ecuador y Venezuela.

Anexo 4. Entrevista a la directora ejecutiva de la Cámara de Industria Automotriz de la ANDI María Juliana Rico. Lunes 16 de julio de 2012.

Lucía Cruz: ¿Cuál fue la situación de los exportadores colombianos y venezolanos, en el sector automotriz, durante la suspensión de las relaciones comerciales entre los dos países?

María Rico: No hay un intercambio comercial desde 2008 en el sector de vehículos.

L.C. En la medida que los exportadores colombianos han logrado diversificar su mercado a Centro América y Asia, ¿le hace falta a Colombia la exportación de vehículos hacia Venezuela?

M.R. Efectivamente la decisión de la industria es diversificar los mercados, se pueden mostrar esfuerzos de exportación a México, Argentina, Perú, Chile, Centroamérica. Aún estos esfuerzos no permiten sustituir los importantes volúmenes que representaba Venezuela.

L.C. ¿Qué cambios en materia comercial identifica del gobierno Uribe al gobierno Santos en relación con el sector automotriz?

M.R. Los dos gobiernos, han mostrado que la industria automotriz es importante en la economía nacional a través de las políticas que han establecido.

L.C. ¿El TLC entre Colombia y Corea del Sur puede llegar a generar fisuras entre las relaciones comerciales con Venezuela en el sector automotriz?

M.R. No tenemos conocimiento de reacciones de Venezuela sobre el particular,

L.C. ¿Cuáles son los efectos de la firma del TLC entre Colombia y Corea del Sur para el sector automotriz colombiano?

M.R. El TLC con Corea representa un gran reto para la industria automotriz, conjuntamente con el Gobierno se adelanta un plan para que la industria automotriz colombiana sea una plataforma exportadora para la región, incluyendo a México y a Brasil.

L.C. ¿Cuál país en Latinoamérica es al que Colombia exporta la mayor cantidad de vehículos?

M.R. Actualmente a Ecuador