

El Parque Automotor en la República Bolivariana de Venezuela 1990-2011, Estratos Medios de la Población y Elecciones 2012.

Líldo N. Ramírez I. * lilidor@ula.ve

RESUMEN

Se detecta que el parque automotor venezolano pasó 2.441.000 en 1998 a 5.218.940 vehículos en 2008, lo cual estima un crecimiento de 113%, expresándose un indicador de un carro por cada 5,4 habitantes. Esa numeralia positiva de la evolución del parque automotor sugiere que las emergentes capas medias en la República Bolivariana de Venezuela han venido adquiriendo vehículos, como expresión del fortalecimiento del consumo interno, lo que ha permitido que numerosos sectores hayan renovado su carro de los ochenta y noventa y millones de venezolanos hayan tenido acceso a su primer carro nuevo o usado. En Venezuela, al parecer, jamás gobierno anterior alguno, hizo tantos propietarios en tan poco tiempo. ¿Esta impactante presencia de millones de nuevos propietarios de autos generados por las políticas socioeconómicas del gobierno bolivariano, se expresará en octubre de 2012 en apoyo electoral al mentor de tan impresionante promotor de propietarios, el Presidente Hugo Chávez? Tal apoyo sería un reconocimiento a su acción de gobierno en favor de los emergentes estratos medios de la población.

Palabras clave: Parque automotor, Venezuela, clase media, elecciones presidenciales.

Cuando en carro particular nos trasladamos por el sistema vial próximo a nuestra residencia en la ciudad de Trujillo, en un radio de 200 kilómetros aproximadamente, y nos topamos con congestionamientos y trancas de origen múltiple, que ocasionan demoras de duración variable para llegar al destino preestablecido, reflexionamos que:

Tener un carro o auto para el transporte individual y/o familiar o para pavonear un estatus socioeconómico, se ha constituido en uno de los comportamientos más notables de los estratos medios venezolanos. De acuerdo al modelo cultural que se nota predominante en la población, tener un carro es un símbolo de progreso o ascenso social. Primero el carro luego la casa y según su marca y modelo: encumbramiento social.

También, comprar un carro se ha transformado en una vía para proteger los ahorros y prestaciones productos del trabajo, pues constituye una fuente segura de inversión para protegerse de la inflación, por lo que, en estos años, la demanda de autos nuevos está por encima de la oferta, ocasionando su revalorización año tras año. En esta carrera, el precio del nuevo va por el ascensor y el del usado por la escalera.

Según nuestra visión, los propietarios de los automóviles se encuentran en los estratos socioeconómicos A B y C de la población, o también clasificados por el Instituto Nacional de Estadística de Venezuela (INE) como los NO Pobres.

Ya sea usado o cero kilómetros, toda persona que trabaje y/o tenga suficientes ingresos para cubrir

sus necesidades básicas, ahorrar o pagar mensualmente la cuota de un carro, lo hace; por lo que, se ha señalado que las ventas de automóviles indican una fuerte expansión de las clases medias emergentes y de crecimiento económico de cualquier región¹.

De manera que, la evolución del parque automotor en circulación puede perfectamente reflejar el estado de los estratos sociales medios de los habitantes de la República Bolivariana de Venezuela, cuyo Gobierno, repetidamente, señala que su política se dirige a erradicar la pobreza, incluir a los excluidos, saldar la deuda social acumulada hasta el año 1998, dignificar y proteger el poder adquisitivo de la clase media y construir una Venezuela con buen vivir en solidaridad, dignidad y felicidad.

Políticas del Gobierno Bolivariano

Sin entrar en otras consideraciones, las políticas gubernamentales se han expresado en:

- 1.- Como país petrolero, mantener la gasolina y otros derivados del petróleo utilizados en el transporte automotor a precios nacionales ínfimos, para asegurar que el transporte en vehículo particular sea de bajo costo y de baja incidencia en el presupuesto de gastos de la familia.
- 2.- Promover la adquisición de vehículos particulares mediante programas de financiamiento especial a bajo interés, eliminación del impuesto al valor agregado (IVA) en los Programas Plan de Vehículo Familiar 2000, Camión Utilitario Nacional y el Programa Venezuela Móvil del año 2002, con suministro de dólares oficiales de CADIVI para la importación.
- 3.- Otros programas de acceso restringido a beneficiarios particulares mediante la importación, ensamble y distribución gubernamental de vehículos para sectores profesionales y otros estratos No Pobres de la población. .
- 4.- Estimular el empleo, el consumo interno y la instalación de fábricas de automotores de diversos tipos.

Evolución del Parque Automotor de Venezuela

Con información obtenida de la CEPAL² y del INE³ se elaboró la **Figura 1**. En Ella, se puede observar que el parque automotor venezolano pasó de 2.338.000 unidades en 1990 a 2.441.000 en 1998, estimando esos guarismos un crecimiento ó % de cambio del 4,4%; en tanto que, entre 1998 y 2008 ese parque creció hasta 5.218.940 vehículos, lo cual estima un % de cambio de 113%.

En la Figura 1-A se observa el porcentaje de cambio interanual, notándose claramente un crecimiento negativo entre los años 1990 y 1996 y positivamente de un dígito bajo en 1997 y 1998. El período bolivariano comienza con una disminución del -7,3% en 1999 y luego crece positivamente desde el 2000, alcanzando el pico del 39,9% en el 2004, desciende a -16,6% en el 2005 y desde

entonces nuevamente vuelve al crecimiento interanual positivo hasta el 2008 cuando se ubica en el 29,1%.

Esa numeralia positiva de la evolución del parque automotor sugiere que las emergentes capas medias han venido adquiriendo vehículos, fortaleciéndose el consumo interno y permitiendo que numerosos sectores hayan renovado su carro de los ochenta y noventa y millones de venezolanos hayan tenido acceso a su primer carro nuevo o usado.

Por esas calles, avenidas, autopistas, carreteras, estacionamientos de los centros comerciales, universidades y colas de congestionamientos, se nota a simple vista que la mayoría de ese parque automotor no sea mayor de diez años de edad (aproximadamente 60% según FAVENPA en <http://www.favenpa.org/>).

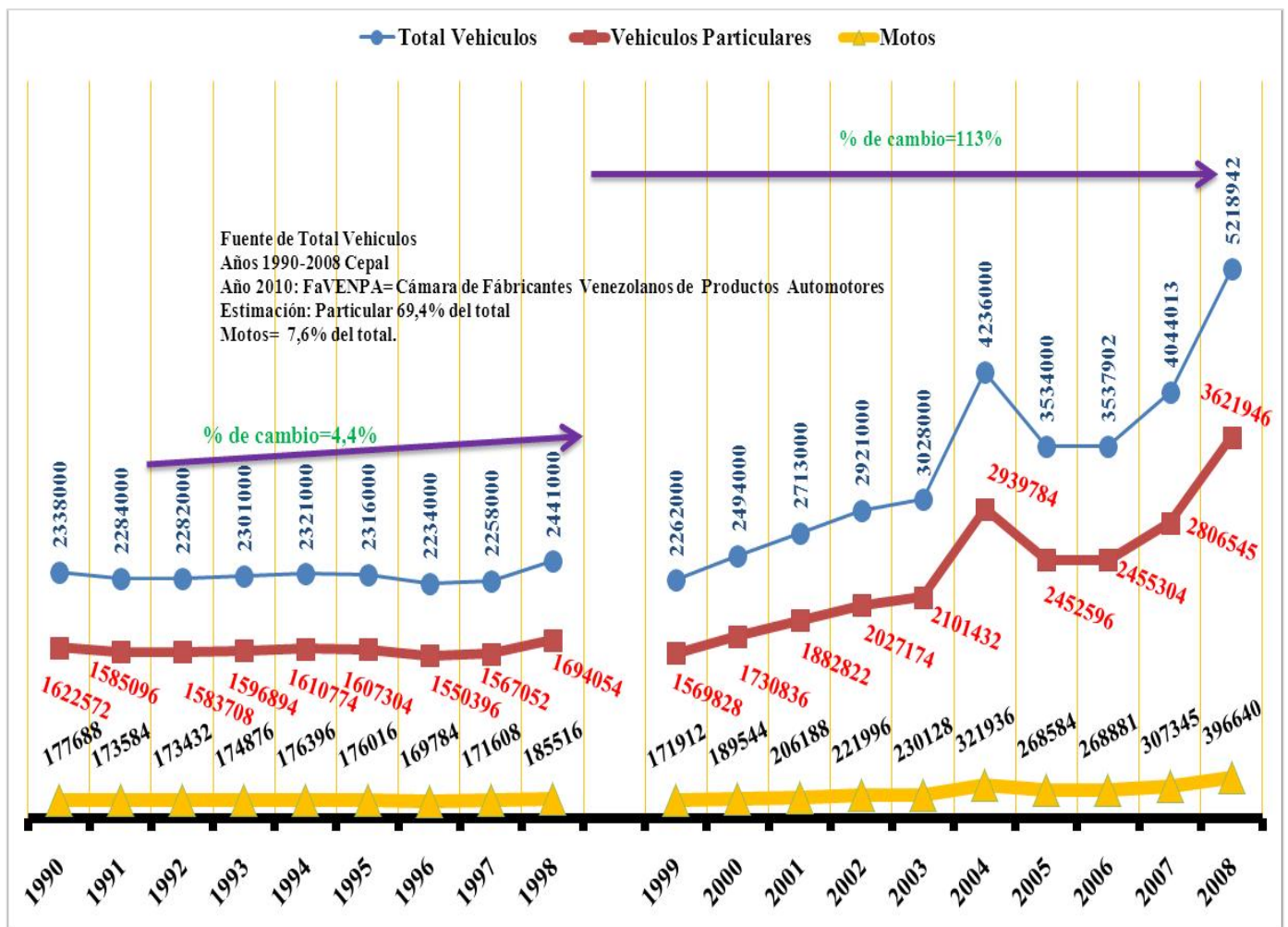


Figura 1.- EVOLUCIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR EN LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. PERÍODO 1990-2008.

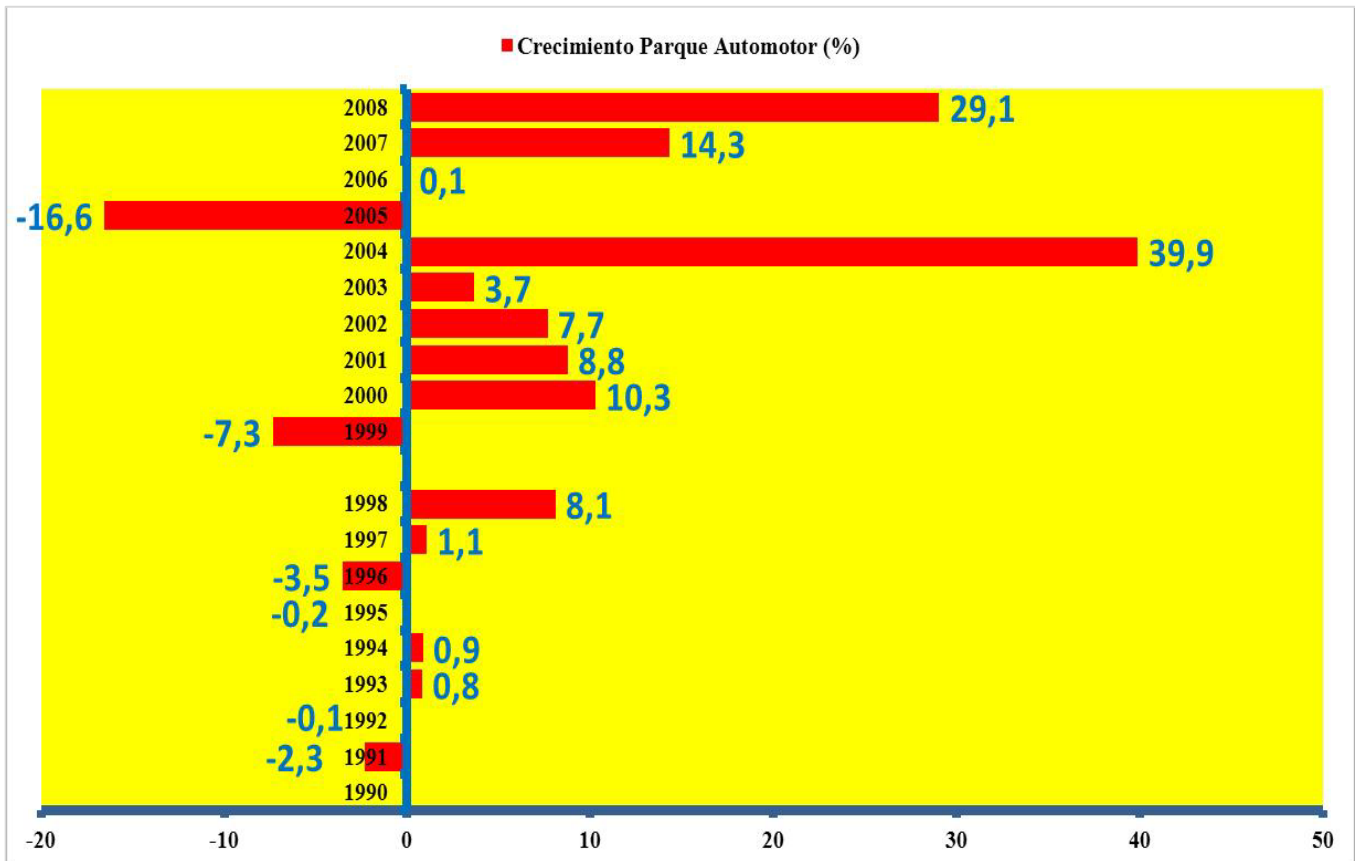


Figura 1-A.- PORCENTAJE DE CAMBIO (%) INTERANUAL DEL PARQUE AUTOMOTOR DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. PERÍODO 1990-2008.

Número de Habitantes por Cada Automóvil

El número de habitantes por vehículo se ha señalado como un significativo indicador del desarrollo y crecimiento de los estratos medios de la población de un país o región¹

En la Figura 2 se presenta el resultado de la relación Habitantes/Parque automotor, observándose que para el período 1990-1998 se incrementó de 8,4 a 10,2 en el 97, y bajó a 9,6 habitantes por automóvil en el 98. A partir de 1998 la cifra de habitantes por automóvil se reduce abruptamente pasando de 9,6 en el 98 a 5,4 en el 2008; lo cual, indica que millones de personas se venían haciendo propietarios de vehículos desde el advenimiento del Gobierno Bolivariano y, actualmente, al parecer, coloca a Venezuela entre los siete primeros lugares en toda la América.

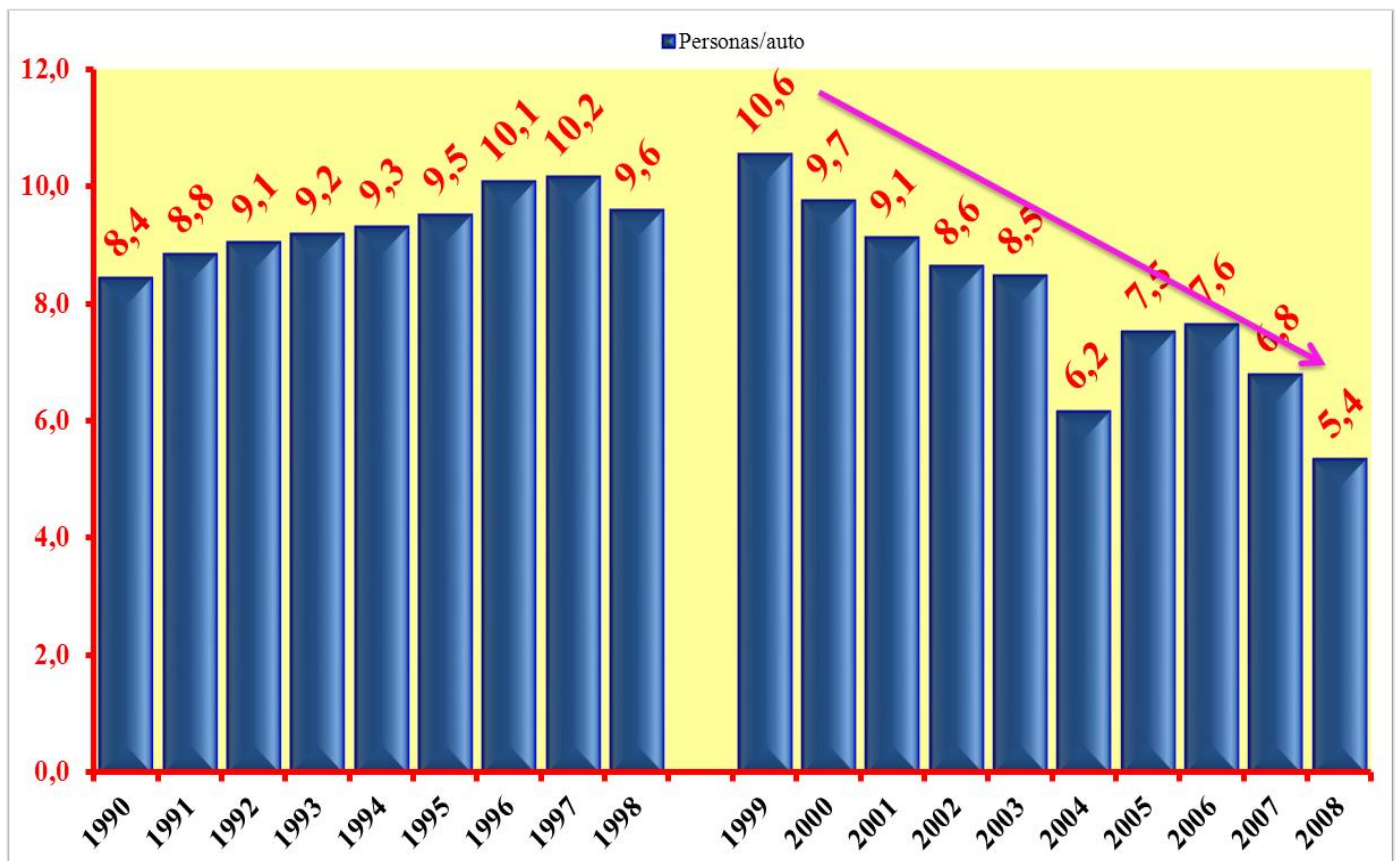


Figura 2.- PERFIL DEL NÚMERO DE HABITANTES/AUTOSMOVILES EN LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. PERÍODO 1990-2008.

El Parque Automotor Particular

Según el INE, el auto particular es aquel vehículo que no es usado como colectivo público, de personal, de turismo y escolares, ni por puesto (de pasajeros), libre y vehículos marginales; en otras palabras, es el auto para uso personal y/o familiar.

De acuerdo a la metodología del INE, la cantidad de vehículos particulares para cada año se estimó en el 69,4% del total. **La Figura 1**, muestra un estancamiento durante los años 1990-1998 que osciló entre 1.622.572 y 1.694.054 unidades respectivamente, lo cual, evidencia un magro incremento de 71.482 autos nuevos; ese parque pasó a 3.621.946 en el año 2008, mostrándose un incremento de 1.927.892 unidades nuevas en el período bolivariano analizado. Al estimar el porcentaje de cambio de las nuevas unidades de los 90-98 ((71.482) con la de los años del gobierno bolivariano (1.927.892), se evidencia un crecimiento 2.597%

Las motos o motocicletas

Según el DRAE, una motocicleta es un vehículo automóvil de dos ruedas, con uno o dos sillines y, a veces, con sidecar o asiento lateral apoyado en una rueda, también. Aunque el INE no especifica, creemos que, se incluyen aquellas modificadas por la ingeniería popular con tres ruedas y utilizadas para carga y transporte.

El parque correspondiente a las motos puede expresar, empíricamente, la adquisición de vehículos del estrato social D o de la clase media popular, estuvo prácticamente estancado durante el período 90-98. Este parque creció vertiginosamente a partir del año 1998, alcanzado las 396.640 unidades en el 2008 (Ver **Figura1**). Se destaca que entre 1990 y 1998 el incremento de esas unidades fue de 7.828; en tanto que, entre 1998 y el 2008, el incremento fue de 224.728 unidades nuevas; esto significa un porcentaje de cambio de 2.771%.

Este impresionante crecimiento del parque automotor en manos de particulares y presuntamente para uso particular, puede atribuirse a la impactante movilidad social en ascenso que está caracterizando fuertemente el gobierno bolivariano del Presidente Chávez.

El Parque Automotor Particular por Estado

En la **Figura 3** se presenta para el año 2008 el parque automotor particular en circulación por estado. En la información tomada del sitio del INE no se incluía al estado Vargas.

La **Figura 3** muestra que el Distrito Capital y el estado Miranda acumulan el 43% del parque automotor particular de la República para el año 2008, porcentaje que sumados con el de los estados Carabobo y Aragua acumulan el 59%. Colateralmente, esos guarismos indican una alta concentración de los estratos sociales medios en esas cuatro entidades federales. Los estados andinos Táchira, Mérida y Trujillo acumulan el 7,9%. Los estados centro occidentales Zulia, Lara y Falcón, acumulan el 17,3%, quedando para el resto del país un 15,8%.

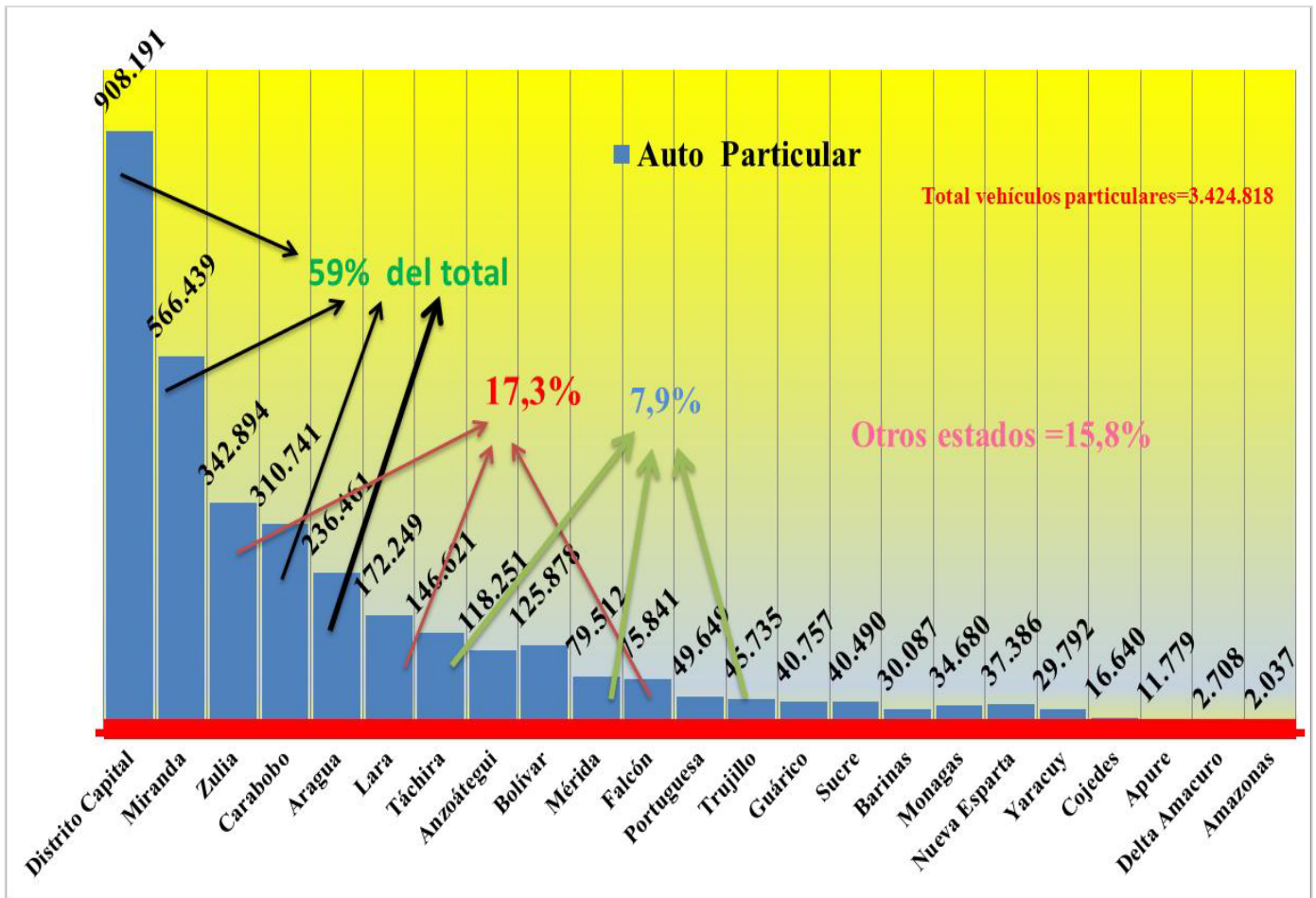


Figura 3.- PARQUE AUTOMOTOR PARTICULAR POR ENTIDAD FEDERAL EN LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. AÑO 2008.

Número de Habitantes por Auto Particular por estado

La Figura 4, muestra que en el Distrito Capital para el año 2008 se computaban 2,3 habitantes por cada auto en circulación. De mantenerse esa relación actualmente, abre la posibilidad que todos los habitantes del Distrito Capital en grupos de tres cabrían en los autos que circulan por ese Distrito. También, se estima una densidad de unos 2.092 autos particulares por km²; además, si se considera a cada uno de esos autos con una longitud de 4,0 m y se colocaran uno detrás de otro, formarían una cola de 3.632 kilómetros. No hay calle para tanto carro.

En Las Figuras 3 y 4 se puede asociar que actualmente, los estados con mayor número de personas propietarias de auto particular (Miranda, Carabobo, Zulia, Táchira, Lara y Nueva Esparta) están dirigidos por el opositorismo al Gobierno Bolivariano.

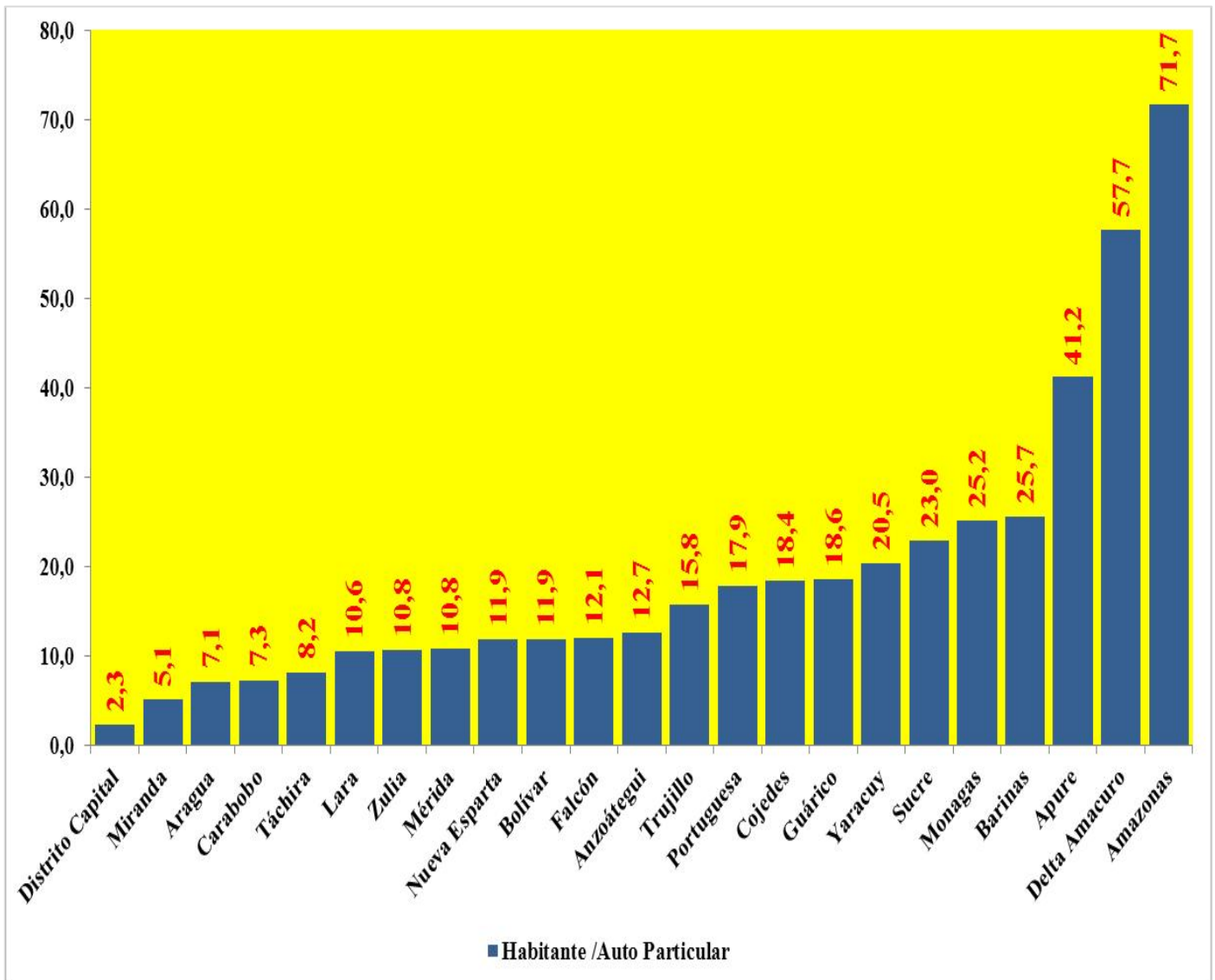


Figura 4.- NÚMERO DE HABITANTES POR AUTO PARTICULAR POR ESTADO. VENEZUELA. AÑO 2008.

Ventas de Autos Nuevos 1991-2011

En la **Figura 5** se presenta la venta de autos nuevos para el período 1991-noviembre de 2011^{4,5,6,7} observándose que durante 1991-98 se vendieron 886.286 nuevas unidades con un promedio anual de 110.786; en tanto que, para el período bolivariano se vendieron 2.487.874 carros nuevos, esto es 1.601.588, un 186% superior. En esta **Figura 5**, es notable el efecto negativo que sobre la venta de autos tuvo el boicot económico, el paro petrolero y el golpe de estado de los años 2002 y 2003

contra el gobierno bolivariano, sin embargo, ya para el año 2007 se vendieron casi 500.000 autos nuevos, de los cuales, el 68,4% fueron importados. Año en el que, con los dólares de CADIVI se importaron todo tipo de carros lujosos que, hasta el Presidente tuvo que decir: “No podemos estar gastando nuestras reservas internacionales en Hummers.”

Año en el que, a pesar de la abundancia en los estratos medios, fue derrotada la propuesta de la Reforma a la Constitución en el referendo realizado el día 03 de diciembre.

El periodo bolivariano muestra un perfil bimodal en la venta de autos nuevos. La primera onda va del año 1999 al 2003 y la segunda, de mayor amplitud, del 2003 al 2011, afectando, aparentemente, el lado descendente de esta segunda onda la renovación, la incorporación de nuevos propietarios y la inversión de resguardo de la inflación de amplios sectores de los nuevos miembros de las capas medias con ahorro y capacidad de compra.

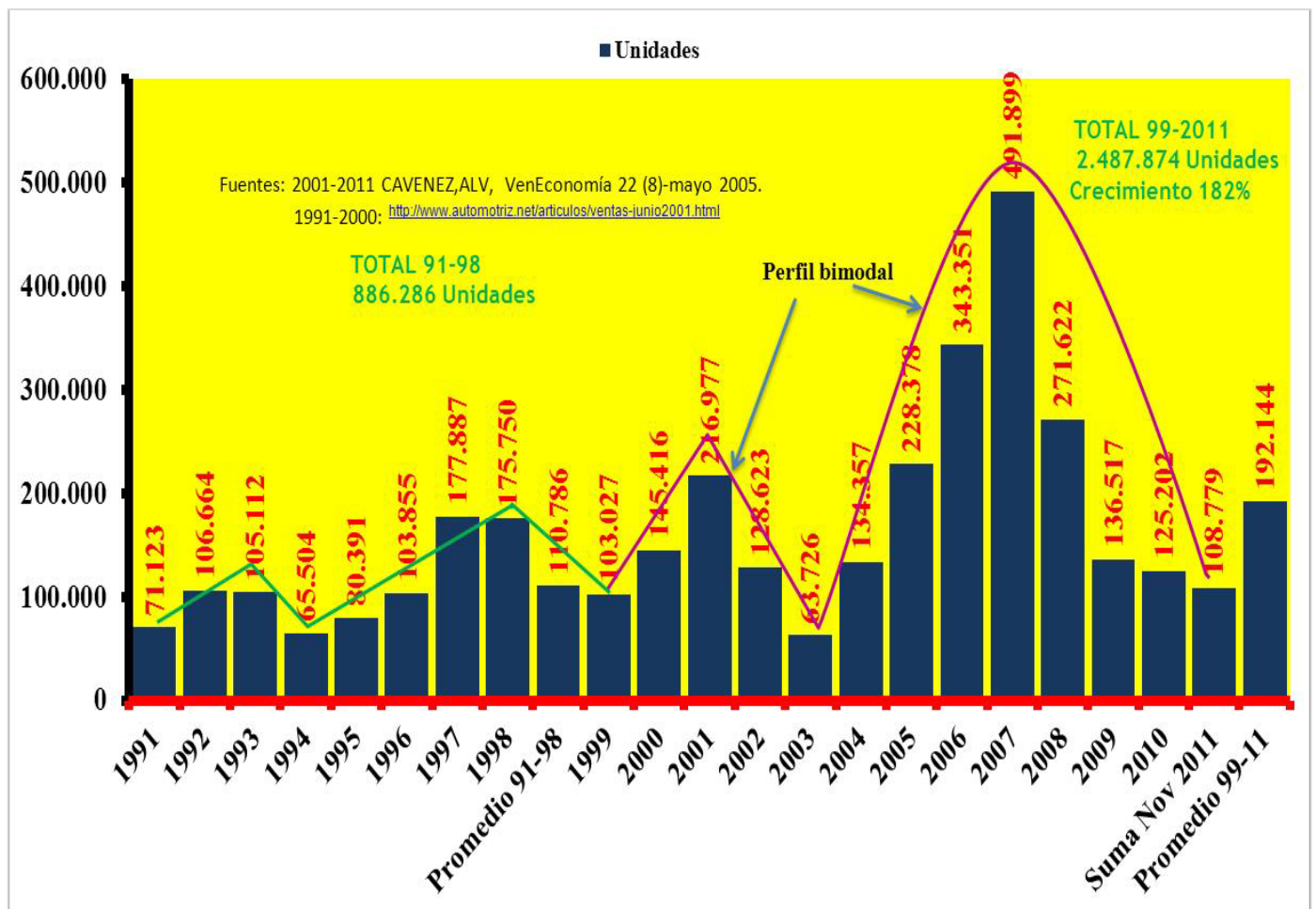


Figura 5.- VENTA DE VEHÍCULOS NUEVOS EN LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. PERÍODO 1991-NOVIEMBRE 2011

Notamos que actualmente, los mecanismos tradicionales de ahorro e inversión para resguardo del trabajo de los estratos medios están alterados por la especulación en el mercado automotor y por la inflación, con la consecuente desvalorización sin remedio del ahorro. Un carro que en el año 2002 costaba unos Bs. 30.000 hoy puede estar está en unos Bs. 270.000 o más, esto es un incremento de 800%.

¿Es la oferta anual de vehículos de los años 2010 y 2011 suficiente para satisfacer la impactante movilidad social que está ocurriendo, el desespero ante la especulación y la desvalorización del ahorro?

La Venezuela del 2011 es de mayoría No Pobres. Hoy, con las iniciadas misiones Hijos de Venezuela, en Amor Mayor y la anunciada Misión Saber y Trabajo, el gobierno bolivariano se dispone a atacar el “piso duro” de la pobreza y el desempleo, lo que traerá como consecuencia un mayor crecimiento de las personas en los estratos sociales A, B y C.

Clase media que acusáis a Chávez sin razón, sin ver que sois la ocasión de lo mismo que culpáis.

Los Especuladores que Dan Trabajo

De acuerdo a la cuarta acepción del DRAE, **Especular**, *consiste en efectuar operaciones comerciales o financieras, con la esperanza de obtener beneficios basados en las variaciones de los precios o de los cambios*. Por lo que, la especulación acompaña al capitalismo como la sombra al cuerpo.

Empíricamente, pensamos que mientras las causas de ella existan, como son, fundamentalmente, una demanda potenciada por una gran movilización social en ascenso formadora de miles de nuevos miembros de los estratos medios, insuficiente oferta de vehículos nuevos, cierre relativo de otras vías para resguardar el valor del ahorro del trabajo del asalariado o del emprendedor independiente, insuficiente servicio del transporte público, pasividad de los afectados para defenderse del especulador y dificultades del gobierno bolivariano para combatirlo, la especulación estará presente.

Lo Enigmático Electoral para el 2012

En Venezuela, al parecer, jamás gobierno anterior alguno hizo tantos propietarios en tan poco tiempo.

Esta impactante presencia de millones de nuevos propietarios de autos generados por las políticas socioeconómicas del gobierno bolivariano ¿Se expresará en octubre de 2012 en apoyo electoral al mentor de tan impresionante promotor de propietarios? Tal posición sería un reconocimiento a su

acción de gobierno en favor de los emergentes estratos medios de la población.

Los Matas Voto

A.- En las elecciones presidenciales

El incontrolable incremento de los precios de los vehículos y repuestos, sin explicación contundente atribuible a la especulación, que deja ineficaz al INDEPABIS, inerme al consumidor y maliciosamente acreditado al gobierno bolivariano.

B.- En las Estadales y Municipales

El mal estado de las calles y avenidas de las ciudades, no atribuible exclusivamente al azote climático de los dos últimos años.

El congestionamiento del tránsito en las ciudades capitales, no atribuible exclusivamente al mayor número de autos en circulación. .

La crónica deficiencia en la señalización.

REFERENCIAS

¹ BBVA Research. Latinoamérica. Situación Automotriz. 2010. Consultada el 11/12/11.

Web: http://www.bbvaresearch.com/KETD/fbin/mult/ESTAULT_14122010_tcm346-239499.pdf?ts=232011

² CEPAL. Comisión Económica Para América Latina. Consultada el 04/12/2011. Web: http://websie.eclac.cl/cuaderno_38/esp/index.htm

³ Instituto Nacional de Estadística. Parque automotor 2000-2008. Consultada 04/12/2011. Web: http://www.ine.gob.ve/aspectosambientales/aspectosambientales/ambien_medioAmbiente_2.htm

⁴ CAVENEZ Ventas Mensuales. Consultada el 14/12/11 <http://www.cavenez.com/>

⁵ Reporte de Ventas en Venezuela- Junio 2001. Consultada el 13/12/11 Web: <http://www.automotriz.net/articulos/ventas-junio2001.html>

⁶ Ven Economía Hemeroteca Vol. 22 (8)- Mayo 2005 Consultada el 14/12/11 Web <http://www.veneconomia.com/site/>

⁷ ALV. Estadísticas de Interés 2009, 2010-2011. Consultada el 14/12/2011 Web: <http://www.alv-logistica.org/>

***ULA-Trujillo**

Trujillo, 21/12/11