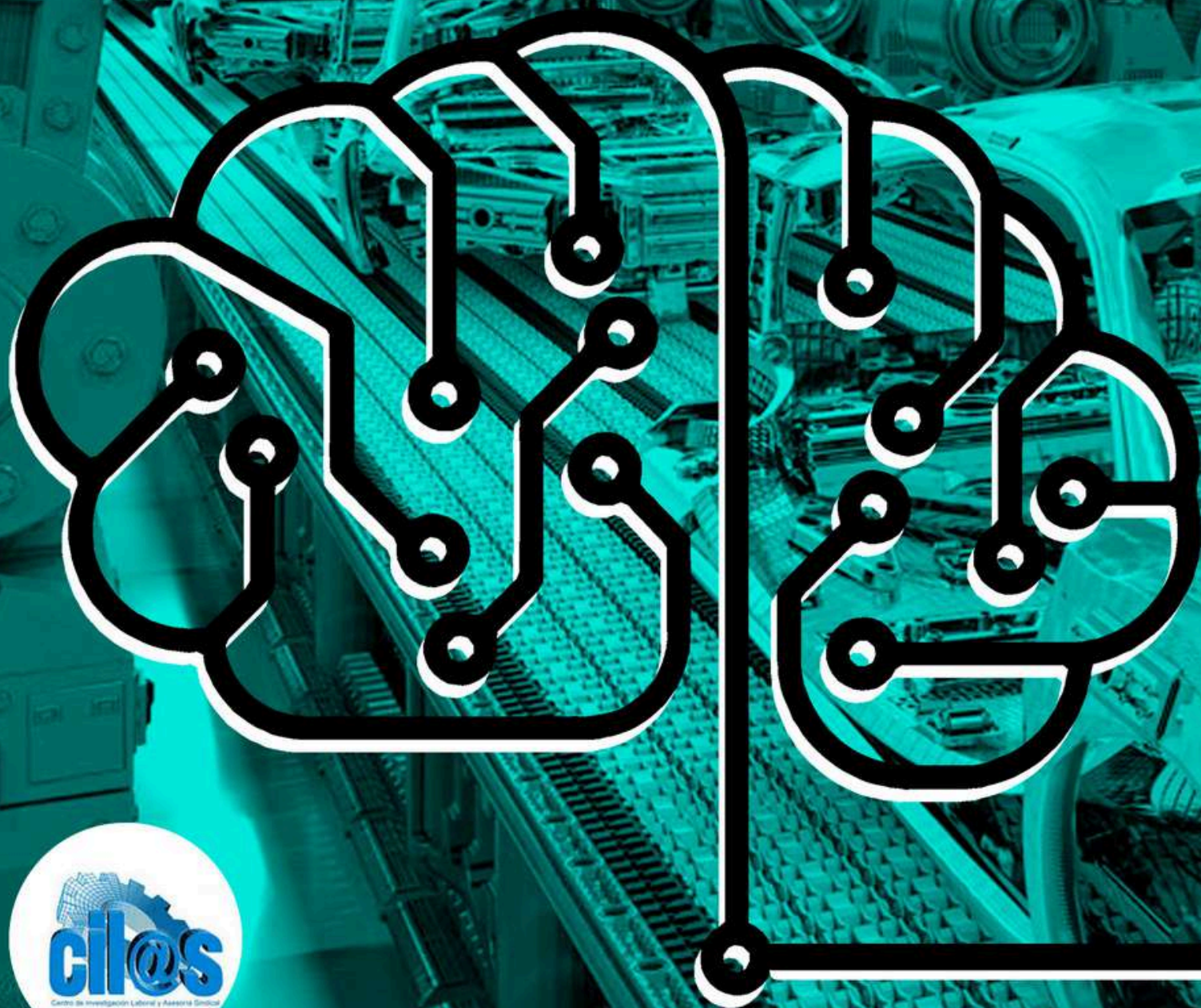


# LA BIELA

#002

BOLETÍN INFORMATIVO, ESTADÍSTICO Y LABORAL AUTOMOTRIZ / AÑO 0

## LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO HISTORIA EN MEDIO DE LA INCERTIDUMBRE





# **BOLETÍN INFORMATIVO, ESTADÍSTICO Y LABORAL AUTOMOTRIZ (BIELA)**



CENTRO DE INVESTIGACIÓN LABORAL Y ASESORIA SINDICAL, A. C.  
VERSALLES 61, COLONIA JUÁREZ, ALCALDÍA CUAUHTÉMOC  
CP. 06600, CDMX  
TEL. 55-5207-4147

BOLETÍN DE INFORMACIÓN ESTADÍSTICA Y LABORAL AUTOMOTRIZ  
(BIELA)  
AÑO 0, NÚMERO 2.  
EDICIÓN DIGITAL, 37 PÁGINAS.  
CILAS – CALIS, CDMX.

## **DIRECTORIO CILAS.**

**DIRECTIVA CILAS**

Héctor de la Cueva Díaz y Luis Bueno  
Rodríguez

**EDITOR**

Dr. Willebaldo Gómez Zuppa

**DISEÑO**

Jorge Borrego y Fernanda Justo

\*REGISTRO ISBN EN TRÁMITE

# ÍNDICE

03

PRESENTACIÓN

05

ESTADÍSTICAS AUTOMOTRICES  
MARZO 2025

10

ARANCELES, INCERTIDUMBRE Y  
DERECHOS HUMANOS LABORALES  
EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

19

DE LA CARRETA AL VEHÍCULO  
MOTORIZADO: PRIMEROS APUNTES  
SOBRE EL ORIGEN DE GENERAL  
MOTORS

25

ORÍGENES DE LA INDUSTRIA  
AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

28

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ  
EN LOS MEDIOS.





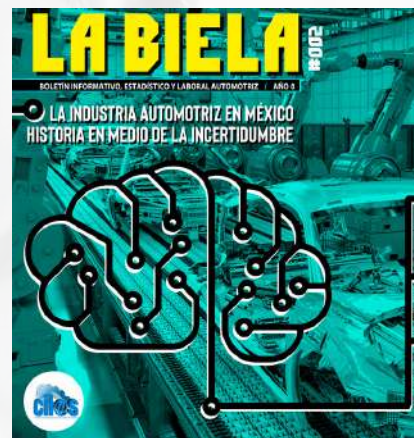
# PRESENTACIÓN

## BIELA No. 0



Dr. Willebaldo Gómez Zuppa

Presentamos el número 2 del Boletín de Información Estadística y Laboral Automotriz (BIELA), la cual aparece en un momento crucial del entorno comercial internacional, ya que a partir de los aranceles impuestos por Donald Trump a fines de marzo, se ha desatado lo que bien podemos declarar como una guerra comercial entre las dos principales economías del mundo Estados Unidos y China la cual ha escalado a tener aranceles de más del 100% en algunos casos, con efectos devastadores para las proyecciones de crecimiento económico mundial y la amenaza de una recesión generalizada. La caída de prácticamente todas las bolsas el 7 de abril es un mal augurio para el resto del año, en lo que se denominó un día negro para el sector bursátil de la economía mundial.

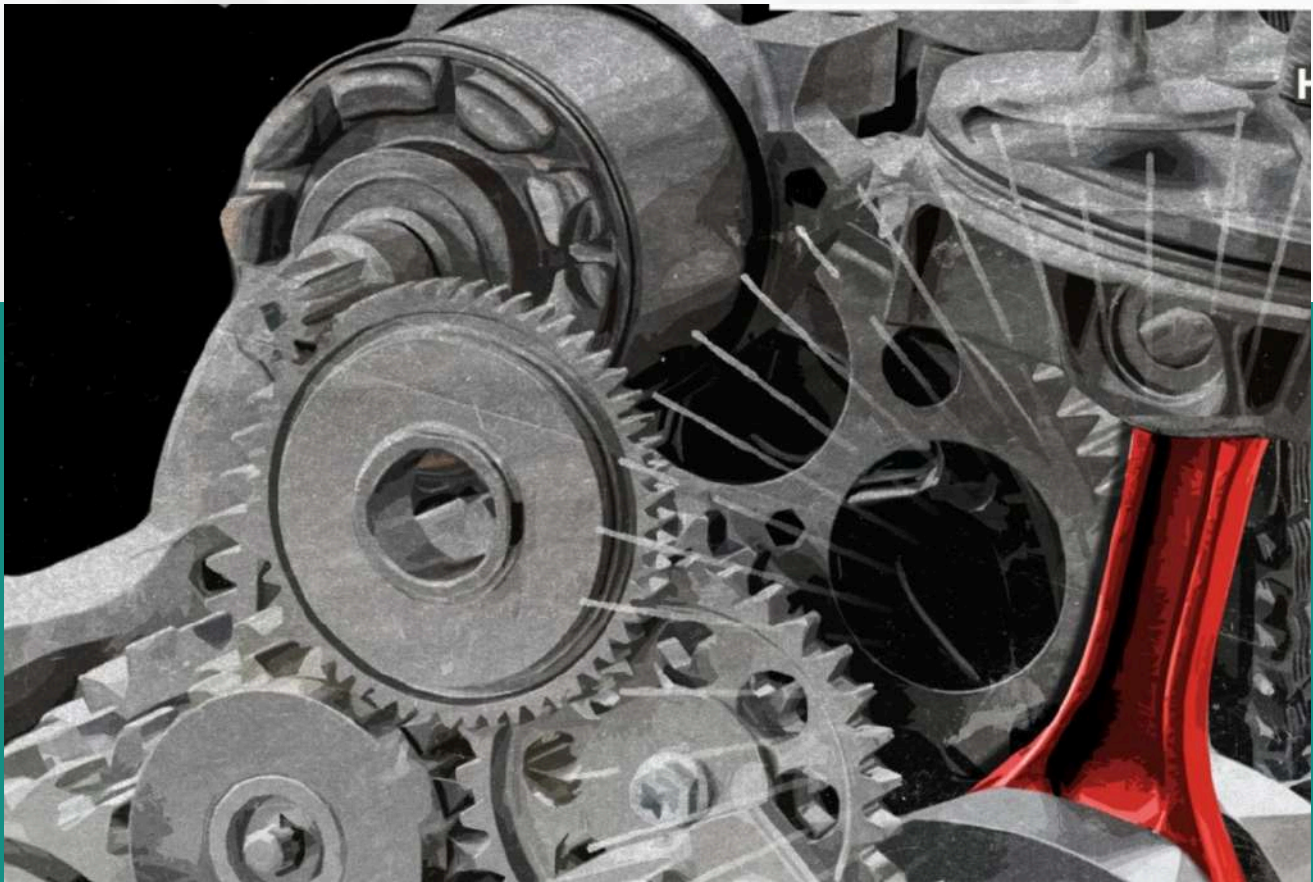


Por el momento, el sector automotriz vinculado al T-MEC se salvó de la lógica arancelaria del presidente de los Estados Unidos, pero no se descarta que esto sea un ataque recurrente que mantenga la incertidumbre en los próximos meses.



Un damnificado en el escenario productivo mexicano es ya la compañía Stellantis quien decretó ante la mirada pasiva de la representación sindical paralizar sus plantas productivas en territorio nacional, fuera de eso no existen sobresaltos mayores, e incluso en contra de todo pronóstico la industria automotriz en México sigue creciendo en términos productivos y de exportación en el primer trimestre de 2025.

En este número presentamos las estadísticas productivas y comerciales de la IAM del primer trimestre de 2025, así como las principales noticias del sector del mes de marzo y la primera semana de abril, también presentamos tres artículos de opinión, el primero habla sobre el entorno de la IAM y sus efectos sobre la libertad sindical, mientras que Luis Fernando Mora Reyes nos presenta un artículo que ahonda sobre la historia del corporativo General Motors y Fernando Pliego Juárez nos presenta un análisis de los primeros 100 años e la instalación de la industria automotriz en México, los cuales se cumplen en este 2025. Así pues LA BIELA de abril de 2025 intenta presentar información concisa que lleve a la reflexión y acción de los trabajadores del sector.





# ESTADÍSTICAS IAM

# 2024

La incertidumbre internacional derivado de la lógica proteccionista que el gobierno de los Estados Unidos inició en 2025 ha desestabilizado la economía mundial, sin embargo, a pesar del panorama complicado, el sector automotriz se ha mostrado fuerte en términos productivos a pesar de estar en el centro de la polémica comercial y arancelaria.

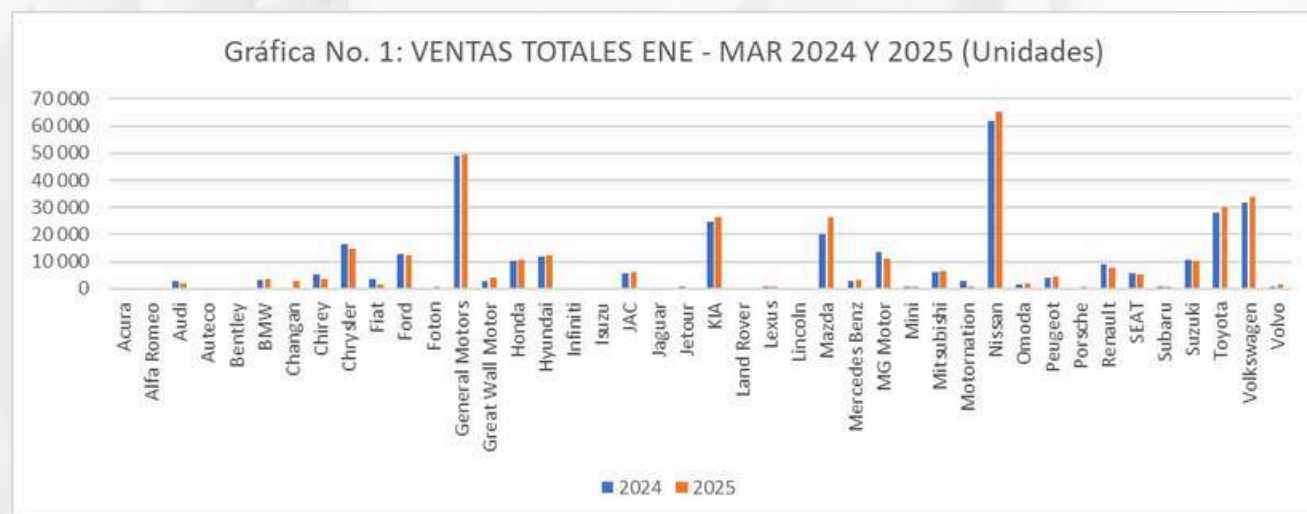
En términos de ventas se ha tenido un primer trimestre positivo comparado con el desempeño del año anterior. En México entre enero y marzo de este año, de las 42 marcas de autos registradas para comercializar unidades nuevas sólo una no realizó ventas (Bentley), mientras que las restantes vendieron 365 mil 025 autos nuevos, lo que representó un aumento del 3.3% respecto al mismo periodo de 2024 cuando solamente se comercializaron 353 mil 266 unidades nuevas. Destaca de este primer trimestre un incremento de las ventas de productos hechos en México, ya que incrementaron 19 mil 179 unidades con respecto al año pasado cerrando en 135 mil 464 autos nuevos que representa un incremento del 16.5% con respecto al mismo periodo de 2023. En el caso de los autos importados estos tuvieron una disminución de ventas del 3.1% con respecto al mismo periodo cerrando el trimestre con 229 561 unidades vendidas. A pesar de este crecimiento, en términos generales las unidades nuevas comercializadas y producidas en México registran sólo un 37.11% frente a un 62.89% de las unidades importadas y comercializadas.

Entre las marcas que más vendieron destacan Nissan, General Motors y Volkswagen con ventas de 65 mil 348 autos, 49 mil 346 autos y 33 mil 970 autos respectivamente durante el periodo enero a marzo, lo que representa un crecimiento para las tres marcas de 5.7, 0.4 y 6.9 por ciento respectivamente con respecto al mismo periodo de 2024.

En cuarto y quinto lugar, se encuentra la marca japonesa Toyota y la coreana Kia, con 30 mil 102 y 26 mil 308 unidades vendidas lo que les represento un incremento de ventas del 7.7 y 6.1 por ciento respectivamente tal y como se puede apreciar en la gráfica No. 1. La suma de estas 5 marcas representa más de la mitad de las ventas en territorio nacional, contabilizando un 56.18%.



Es de destacar que algunas empresas tuvieron retrocesos comerciales importantes como es el caso de Fiat y Chrysler que pertenecen al corporativo Stellantis ya que se contrajeron en un 57.3 y 8 por ciento respectivamente. De la misma forma, las marcas chinas Jetour, MG, Chirey y Motornation que retrocedieron 74.7, 17.2, 31.7 y 77.2 por ciento con respecto a sus ventas del mismo periodo en 2024, tal y como podemos observar en el cuadro No.1.





**Cuadro No. 1: VENTA AUTOS AL PUBLICO EN MÉXICO ENE - MAR 2024 Y 2025  
(UNIDADES)**

MARCA	Total al Mercado Interno			De Fabricación Nacional			De Importación		
	2024	2025	dif. %	2024	2025	dif. %	2024	2025	dif. %
Acura	262	233	-11.1	0	32	n.c.	262	201	-23.3
Alfa Romeo	151	64	-57.6	0	0	n.c.	151	64	-57.6
Audi	2 693	2 067	-23.2	442	350	-20.8	2 251	1 717	-23.7
Auteco	1	7	600.0	0	0	n.c.	1	7	600.0
Bentley	1	0	-100.0	0	0	n.c.	1	0	-100.0
BMW	3 254	3 663	12.6	0	0	n.c.	3 254	3 663	12.6
Changan	0	3 035	n.c.	0	0	n.c.	0	3 035	n.c.
Chirey	5 308	3 642	-31.4	0	0	n.c.	5 308	3 642	-31.4
Chrysler	16 259	14 964	-8.0	2 653	4 661	75.7	13 606	10 303	-24.3
Fiat	3 758	1 604	-57.3	0	0	n.c.	3 758	1 604	-57.3
Ford	12 665	12 173	-3.9	1 627	1 657	1.8	11 038	10 516	-4.7
Foton	7	682	9,642	0	0	n.c.	7	682	9,642
General Motors	49 133	49 346	.4	6 893	6 547	-5.0	42 240	42 799	1.3
Great Wall Motor	2 733	3 924	43.6	0	0	n.c.	2 733	3 924	43.6
Honda	10 231	10 502	2.6	2 284	2 825	23.7	7 947	7 677	-3.4
Hyundai	12 006	12 363	3.0	0	0	n.c.	12 006	12 363	3.0
Infiniti	328	299	-8.8	78	78	.0	250	221	-11.6
Isuzu	545	422	-22.6	0	0	n.c.	545	422	-22.6
JAC	5 629	6 061	7.7	5 629	6 061	7.7	0	0	n.c.
Jaguar	33	5	-84.8	0	0	n.c.	33	5	-84.8
Jetour	770	195	-74.7	0	0	n.c.	770	195	-74.7
KIA	24 804	26 308	6.1	16 359	17 138	4.8	8 445	9 170	8.6
Land Rover	393	548	39.4	0	0	n.c.	393	548	39.4
Lexus	659	614	-6.8	0	0	n.c.	659	614	-6.8
Lincoln	478	494	3.3	0	0	n.c.	478	494	3.3
Mazda	20 195	26 175	29.6	13 027	19 391	48.9	7 168	6 784	-5.4
Mercedes Benz	2 965	3 384	14.1	136	140	2.9	2 829	3 244	14.7
MG Motor	13 421	11 110	-17.2	0	0	n.c.	13 421	11 110	-17.2
Mini	869	927	6.7	0	0	n.c.	869	927	412.6
Mitsubishi	6 073	6 740	11.0	0	0	n.c.	6 073	6 740	11.0
Motomation	2 712	617	-77.2	13	0	-100	2 699	617	-77.1
Nissan	61 829	65 348	5.7	54 716	59 573	8.9	7 113	5 775	-18.8
Omoda	1 740	1 917	10.2	0	0	n.c.	1 740	1 917	10.2
Peugeot	3 974	4 455	12.1	0	0	n.c.	3 974	4 455	12.1
Porsche	536	823	53.5	0	0	n.c.	536	823	53.5
Renault	9 053	7 838	-13.4	0	0	n.c.	9 053	7 838	-13.4
SEAT	5 853	5 487	-6.3	0	0	n.c.	5 853	5 487	-6.3
Subaru	846	910	7.6	0	0	n.c.	846	910	7.6
Suzuki	10 537	10 428	-1.0	0	0	n.c.	10 537	10 428	-1.0
Toyota	27 942	30 102	7.7	1 109	2 212	99.5	26 833	27 890	3.9
Volkswagen	31 776	33 970	6.9	11 319	14 799	30.7	20 457	19 171	-6.3
Volvo	844	1 579	87.1	0	0	n.c.	844	1 579	87.1
<b>TOTAL</b>	<b>353 266</b>	<b>365 025</b>	<b>3.3</b>	<b>116 285</b>	<b>135 464</b>	<b>16.5</b>	<b>236 981</b>	<b>229 561</b>	<b>-3.1</b>

Fuente: INEGI. Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros.



PRODUCCIÓN Y EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS ENE - MAR 2024 Y 2025								
EMPRESA	PRODUCCIÓN			EXPORTACIÓN			% DE EXPORTACIÓN	
	2024	2025	dif. %	2024	2025	dif. %	2024	2025
Acura	0	8 985	n.c.	0	2 565	n.c.	0	28.55
Audi	21 372	22 670	6.1	17 976	19 521	8.6	84.11	86.11
BMW	25 830	27 176	5.2	22 764	19 327	-15.1	88.13	71.12
Chrysler	104 180	90 158	-13.5	99 245	68 215	-31.3	95.26	75.66
Fiat	0	0	n.c.	0	0	n.c.	0.00	0.00
Ford	89 796	102 732	14.4	93 556	102 290	9.3	104.19	99.57
General Motors	208 474	210 215	.8	198 756	186 368	-6.2	95.34	88.66
Honda	49 958	49 509	-.9	51 947	48 244	-7.1	103.98	97.44
JAC	6 355	7 316	15.1	0	0	.0	0.00	0.00
KIA	55 250	68 560	24.1	42 246	51 909	22.9	76.46	75.71
Mazda	52 310	57 324	9.6	41 010	32 790	-20.0	78.40	57.20
Mercedes Benz	16 464	14 354	-12.8	16 624	10 656	-35.9	100.97	74.24
Nissan	163 114	171 192	5.0	133 279	112 819	-15.4	81.71	65.90
Toyota	36 330	78 464	116.0	33 363	73 386	120.0	91.83	93.53
Volkswagen	99 467	64 830	-34.8	74 937	47 776	-36.2	75.34	73.69
TOTAL	928 900	973 485	4.80	825 707	775 866	-6.0	88.89	79.70
Fuente: INEGI. Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros.								

A diferencia del ámbito productivo, en cuanto a la exportación, las presiones comerciales y arancelarias de Donald Trump el comportamiento del primer trimestre no fue tan favorable ya que se tuvo una pérdida del 6 por ciento de toda la IAM con respecto al mismo periodo del año anterior. Las marcas que más retrocedieron fueron VW Mercedes Benz y Chrysler con una contracción en las exportaciones de 36.2, 35.9 y 31.3 por ciento respectivamente, seguidas muy de cerca por Mazda, Nissan y BMW que pierden 20, 15.4 y 15.1 por ciento respectivamente. En el caso contrario se encuentran las japonesas Toyota y KIA que incrementaron sus exportaciones en un 120% con una exportación 47 mil 776 unidades y 22.9% con 51 mil 909 unidades respectivamente, mientras que la estadounidense Ford y la alema Audi tuvieron un incremento de más del 9.3% y 8.6% contabilizando 102 mil 290 y 19 mil 521 unidades exportadas.

Cuando revisamos el porcentaje de la producción exportada, observamos una caída significativa ya que para el periodo analizado solo se exporto poco más del 79% de la producción total, mientras que en el año previo este porcentaje fue del 88.89%. Las armadoras que destacan por exportar un porcentaje mayor de su producción son Ford, Honda, Toyota y Audi, los cuales exportan 99.57, 97.4, 93.53 y 86.11 por ciento respectivamente. En contraparte los que menos porcentaje de su producción exportan son las armadoras Acura, Mazda, y Nissan con 28.55, 57.2 y 65.9 por ciento respectivamente.





# OPINIÓN



## ARANCELES, INCERTIDUMBRE Y DERECHOS HUMANOS LABORALES EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

Dr. Willebaldo Gómez Zuppa [1]

*You load sixteen tons, what do you get?  
Another day older and deeper in debt  
Saint Peter, don't you call me, 'cause I can't go  
I owe my soul to the company store. [2]*

En México, el incipiente desarrollo de una industria automotriz ha variado las condiciones laborales teniendo una fuerte relación con el entorno internacional. A pesar de la gran competencia en el mercado de producción y ensamblaje de automóviles, la industria en México está integrada solo por empresas transnacionales de origen norteamericano, japonés y alemán. La industria automotriz terminal en México está conformada por 15 empresas que producen en 22 plantas productivas, en donde hay una fragmentación de las relaciones laborales pues prácticamente en cada planta hay un Contrato Colectivo de Trabajo (CCT) y una representación sindical, minimizando el poder de negociación de los sindicatos y ampliando el poder de las empresas automotrices que diferencian las relaciones laborales de acuerdo con las condiciones económicas regionales.

[1] Profesor del área de Economía política en la Facultad de Economía – UNAM, del departamento de Política y Cultura de la UAM-Xochimilco e integrante del equipo de investigación del Centro de Investigación Laboral y Asesoría Sindical (CILAS)

[2] Fragmento de la canción Sixteen Tons de Tennessee Ernie Ford

La industria automotriz mexicana (IAM) ha sido históricamente un pilar fundamental de su economía, representando poco más del 3% del Producto Interno Bruto (PIB) y siendo responsable de una parte sustancial de las exportaciones del país y su balanza comercial (Gómez Zuppa, 2023). Este desenvolvimiento productivo no puede explicarse sin la relación económica que tiene con los vecinos del norte Estados Unidos y Canadá, por lo que el drástico cambio en las políticas comerciales implementadas por la administración de Donald Trump, han generado amplia incertidumbre no solo económico sino también en el ámbito laboral, lo que puede afectar la libertad sindical y los derechos laborales en México.

En noviembre 2024, el presidente electo de Estados Unidos, Donald Trump, propuso la implementación de aranceles del 25% a las importaciones provenientes de México y Canadá (Los periodistas, 2024). Esta medida generó preocupación en la industria automotriz mexicana en donde un arancel de tal magnitud pondría en riesgo la viabilidad económica, productiva y laboral de las empresas del sector automotriz que en su conjunto exportan más del 85% de su producción anualmente.



La estructura sindical en la industria automotriz mexicana es objeto de críticas debido a la presencia de sindicatos que, en su mayoría están más alineados con los intereses empresariales y los gobiernos que con los de los trabajadores. Esta situación ha limitado la capacidad de los empleados para afiliarse libremente al sindicato de su elección, negociar condiciones laborales justas, tener una remuneración en concordancia con su trabajo y el desempeño de la empresa, afectando con ello el ejercicio pleno de sus derechos laborales, de tal forma que el éxito económico, comercial y productivo del sector no ha sido compartido hacia los trabajadores (Gómez Zuppa, 2024).



La presión internacional, especialmente de los principales socios comerciales Estados Unidos y Canadá en el marco de la negociación del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), presionó de tal manera para evitar que los bajos costos laborales, la nulificación de derechos humanos laborales y el autoritarismo sindical fuera una variable que redujera drásticamente los costos de los corporativos invitándolos a salir de sus lugares de origen y relocalizarse en México. Esta presión llevó a un cambio institucional en materia laboral en México, primero con la inclusión de un anexo laboral el capítulo 23 del T-MEC y a una reforma laboral en México en 2019 orientadas a fortalecer la democracia sindical y garantizar mejores condiciones laborales (González Velasco, 2020). Estas reformas buscan asegurar que los trabajadores tengan la libertad de elegir a sus representantes y que los contratos colectivos reflejen verdaderamente sus intereses.

Un ejemplo significativo es el caso de la planta de General Motors en Silao, Guanajuato. En 2021, tras denuncias de irregularidades en la votación para ratificar el contrato colectivo, se llevó a cabo una nueva votación supervisada por autoridades laborales. El resultado fue el rechazo del contrato existente y la elección de un sindicato independiente, lo que representó un avance en la autonomía sindical y en el reconocimiento de los derechos laborales de los trabajadores que ha culminado en un incremento de más de alrededor del 70% en 3 años y un crecimiento de los salarios de cerca del 30% (Gómez Zuppa, 2023). La amenaza de perder la posibilidad de exportar libremente en el marco del T-MEC y ser señalado como violador de derechos humanos laborales hizo que muchas empresas empezaran a cumplir con la ley, sin embargo, la ausencia de una inspección efectiva hizo que muchas empresas y sindicatos simularan el cumplimiento de la ley (CILAS, 2023), sin embargo, es evidente que el cambio institucional en materia laboral ha sido fundamental para promover un cambio en las condiciones de trabajo de la industria automotriz, así como el surgimiento de nuevos actores laborales que han impulsado este cambio.



A pesar de los avances, persisten desafíos significativos. La implementación de aranceles y otras medidas proteccionistas por parte de Estados Unidos puede generar incertidumbre laboral y económica, afectando la estabilidad de los empleos y la capacidad de los trabajadores para organizarse y negociar colectivamente. Es esencial que las autoridades mexicanas refuercen las instituciones encargadas de supervisar y garantizar el cumplimiento de las reformas laborales, asegurando que los trabajadores puedan ejercer plenamente sus derechos sin temor a represalias o manipulaciones.

En las ultimas semanas hemos observado dos tendencias preocupantes para el respeto y promoción de la libertad sindical y los derechos humanos laborales en México:

- 1.El hecho de que la noticia de las amenazas sobre aranceles ha permitido que los departamentos de recursos humanos realicen despidos y sobrecarga de trabajo aduciendo baja producción derivada de los aranceles, en los hechos esta práctica ha sido muy socorrida por las empresas por dos aspectos: En primer lugar, abaratar sus costos laborales, ya que despiden a trabajadores con posiciones salariales más altas y mayor antigüedad lo que les permite tener mejores prestaciones económicas (vacaciones, primas vacacional, aguinaldo, etc.) y posteriormente contratar personal con remuneraciones más bajas, lo que mejora la rentabilidad de la empresa; en segundo lugar, esta el hecho de que esto ha permitido negociar a la baja las condiciones salariales, así como una sobrecarga de trabajo y denegación de derechos (no cumplimiento de la jornada laboral, denegación de vacaciones, descuentos injustificados) aduciendo una “delicada situación por los aranceles”, esta medida incrementa la productividad sin incrementar costos lo que mejora la rentabilidad y amplía la explotación laboral.





2. Una “política antisindical blanda” que consiste entre otras cosas de generar prebendas que de forma mediática que contengan la inconformidad de los trabajadores. Esto lo vemos de forma más sistemática con los sindicatos blancos, corporativos ligados al Congreso del Trabajo y propatronales vinculados al charrismo sindical mexicano, con su característica antidemocrática, cupular, despótico y autoritario; pero también en aquellos lugares en donde no existe representación sindical para evitar que los trabajadores se organicen libremente. Un caso emblemático de esta situación los representa la automotriz General Motors (la cual fue señalada por violentar la libertad sindical en su planta de Silao) que después de casi 40 años de existencia en su planta en Ramos Arizpe otorga un incremento de más de 2 dígitos, con la finalidad de equiparar el incremento al conseguido por SINTTIA en la planta de Silao, de la misma forma lo hizo en su planta de San Luis Potosí, en donde la planta no cuenta con sindicato. Estas acciones demuestran que el problema de la armadora automotriz estadounidense no es económico ya que el 25 febrero pasado el corporativo recompro a un precio mayor sus acciones, permitiendo un incremento del dividendo trimestral en un 25% al cotizar en 15 centavos de dólar por acción. Por tal motivo, la empresa no tiene impedimento para pagar más a sus trabajadores, el gran problema es con la organización de los trabajadores para defender sus derechos, por eso su mejor escenario es aquellos en donde no existan organizaciones laborales como en el caso de GM-SLP o donde existan organizaciones supeditadas a sus intereses y que no ponga en peligro sus metas de rentabilidad y participe como elemento represor de los trabajadores, así se puede constatar con los más de mil despidos que hubo entre noviembre de 2024 y febrero de 2025 en GM-Ramos Arizpe en donde la empresa se justificó diciendo que era por las baja producción de la Joint Venture del Honda Optic (El Financiero, 2025), y el sindicato simplemente observó los despidos, lo cual es posible por la ausencia de bilateralidad y participación activa del sindicato en la regulación de las relaciones laborales, ya que en el CCT en la cláusula 1 el sindicato entrega la potestad de que la empresa dirija y administre todas las operaciones y actividades laborales de acuerdo a su conveniencia.

O en el caso de GM-SLP donde frente a la inexistencia de representación sindical las amenazas de despido se dan con la finalidad de que los trabajadores acepten la modificación de turnos y días de descanso, la imposibilidad de ascenso a otra categoría laboral, horas extra, maltratos de superiores y los errores de pagos en prestaciones y salarios. Cabe señalar que a pesar de que el corporativo estadounidense General Motors ha tratado de mantener su esquema laboral sin representaciones sindicales auténticas en SLP Y Ramos Arizpe, las remuneraciones aún se encuentran muy por debajo de las contrapartes estadounidenses y muy cerca del salario mínimo mexicano, el cual por cierto en los estados fronterizos como Coahuila en donde esta Ramos Arizpe es de \$374.89 y el salario de entrada es de alrededor de \$400 pesos. Otro ejemplo es el cierre temporal de STELLANTIS que parara operaciones por un mes en sus plantas de Toluca y Saltillo, con las consecuencias devastadoras que esto tendrá en la economía familiar de los trabajadores y los sindicatos vinculados a la CTM simplemente observan y aceptan las condiciones de los corporativos.

Ante esto debemos recordar que:

1.No existen en el cuarto mes de 2025 aranceles al sector automotriz, pero frente a esta amenaza del presidente Donald Trump nos permitimos recordar que ha sido una política recurrente desde su primera administración sin que estos llegaran a concretarse, en su lugar, se renegocio el acuerdo de libre comercio entre los tres países miembros del TLCAN teniendo múltiples beneficios para las empresas automotrices. Después de su toma de posesión las amenazas nuevamente volvieron a aparecer, sin embargo, estos se han postergado, por tal motivo hoy no existe un arancel impuesto a los productos automotrices.





“

Se debe permitir que los trabajadores elijan libre y democráticamente a sus representantes, y que estos rindan cuentas sobre todas las negociaciones”



2. Las cadenas productivas del sector automotriz están muy profunda y complejamente integradas, por lo que la desestructuración del entrono productivo trasnacional que se ha consolidado por más de 30 años es poco probable que se desestructure en unos cuantos meses, incluso los 4 años del periodo presidencial de Donald Trump.
3. En cuanto a la IED, la perspectiva pesimista que esgrimen algunos patrones de la industria automotriz, se aleja de la realidad, ya que en 2024 la IED rompió récord de captación en la economía mexicana al contabilizar 36,872 millones de dólares, en donde poco más del 45% lo represento inversiones estadounidense y cerca del 55% fue para el sector manufacturero teniendo como principal destino el sector automotriz.
4. La libertad sindical va más allá de un indicador como el salario, el cual sin duda es importante pero no el único, ya que se debe permitir que los trabajadores elijan libre y democráticamente a sus representantes, y que estos rindan cuentas sobre todas las negociaciones y tomen parte activa en la regulación de la vida laboral y de gestión de las relaciones laborales con una autentica bilateralidad, pues mientras que para el capital las ganancias están en juego, para los trabajadores lo que esta en juego es su salud física, mental, familiar y la vida misma.

5. Sólo con representaciones sindicales auténticas se puede lograr que el éxito económico, tecnológico y productivo de las empresas automotrices sea compartido por los trabajadores, el ejemplo del sindicalismo automotriz mexicano de SITAUDI, SITIAVW y SINTTIA son muestra fehaciente de esto, los cuales no solo han logrado mejores salarios y prestaciones con una vida democrática para elegir a sus representantes, sino que también ejercen una bilateralidad efectiva para regular las relaciones laborales tal y como lo muestran sus CCT.

6. La ausencia de bilateralidad es una carta abierta para que las empresas puedan manipular y sobreexplotar a los trabajadores, por lo que los salarios y prestaciones quedarían como un adorno ya que se puede modificar su pago o imponer penalizaciones que reduzcan drásticamente los ingresos laborales de los trabajadores. Sin un instrumento efectivo que supervise y haga cumplir los acuerdos, así como una participación activa en la regulación y definición de las relaciones laborales, las legislaciones y acuerdos operan como letra muerta.





Es por ello que, frente a estos cambios radicales en la política comercial mundial, debemos evitar un retroceso en los avances de la libertad sindical en México, por lo que se hace urgente crear sistemas de solución de controversias más accesibles, el mecanismo laboral de respuesta rápida es fundamental, pero no debe ser el único. La mayor parte de los trabajadores del sector privado desconoce la forma de operación de los tribunales especializados en materia laboral. Es por ello, que se deben explorar e implementar soluciones sencillas y no traumáticas para los trabajadores, una vez agotados los mecanismos de solución de controversias internas, así como una vigilancia a las empresas para que no cometan los vicios de siempre y la simulación para violentar los derechos humanos laborales.

Los aranceles impuestos por Estados Unidos han tenido un impacto multifacético en la industria automotriz mexicana, afectando no solo la economía sectorial sino también la estructura y funcionamiento de los sindicatos y los derechos laborales de los trabajadores. Si bien se han logrado avances en términos de reformas laborales y algunos ejemplos de representación sindical auténtica, es crucial que México continúe fortaleciendo sus instituciones laborales y garantizando que las políticas comerciales no perjudiquen los derechos fundamentales de los trabajadores.

## REFERENCIAS:

- CILAS (2023) El cambio que no termina de llegar: La Reforma Laboral a 4 años, CILAS – CALIS
- González Velasco, Alda (2020) La reforma a la Ley Federal del Trabajo 2019 y los sindicatos de la industria automotriz en México: puntos de partida y procesos de adaptación. Tesis de Maestría, FLACSO
- Gómez Zuppa, Willebaldo (2023) Economía Política de la Industria Automotriz en México. CILAS – CALIS
- Gómez Zuppa, Willebaldo. (2023). Libertad sindical y negociación colectiva: El caso del SINTTIA y los trabajadores de GM-SILAO. Denarius, 2(45), 11-40. <https://doi.org/10.24275//uam/izt/dcsh/denarius/v2023n45/Gómez>
- El País. (2024, julio 17). Trump carga contra la inversión china en México: "Están construyendo enormes plantas de automóviles". El País.



- Los Periodistas. (2024, diciembre 8). Aranceles de Trump ponen en riesgo 55 mil trabajadores de Puebla. Los Periodistas.
- El Financiero (2025, enero 31). ¿General Motors hizo recorte en planta Coahuila? Esto es lo que sabemos.
- El Financiero. (2025, marzo 4). Aranceles de Trump: Industria automotriz advierte mayor inflación y pérdida de empleos en países del T-MEC.
- El Financiero. (2025, marzo 4). Efectos de aranceles de Trump a México: Alertan riesgos en empleos e industria de autopartes. El Financiero.
- El País. (2025, marzo 6). El aplazamiento por un mes de los aranceles al sector automotriz pone a salvo más de 165.000 millones de dólares. El País.
- Mundo Ejecutivo CDMX. (2025, marzo 10). Los aranceles de Trump sacuden la industria automotriz mexicana. Mundo Ejecutivo CDMX.



## **DE LA CARRETA AL VEHÍCULO MOTORIZADO: PRIMEROS APUNTES SOBRE EL ORIGEN DE GENERAL MOTORS**

Luis Fernando Mora Reyes [3]

La historia del automóvil, como hoy lo conocemos, no puede ser atribuida a una sola persona o país, sino que, más bien, ha sido la continua labor de múltiples personajes y de varias generaciones de trabajadores en el mundo. El vehículo no fue, por ende, una invención estadounidense, sino que provino de Europa, fruto de la Primera Revolución Industrial. No obstante, en Estados Unidos surgieron importantes marcas y personajes que revolucionaron el futuro del automóvil y que aportaron para la conformación de su industria automotriz. La idea del automóvil era relativamente sencilla: ¿Cómo hacer que un vagón o carreta se moviera sin la necesidad de tracción animal y que pudiera generar la suficiente energía para controlar la potencia del desplazamiento?

[1] Es licenciado, maestro y doctorante en Ciencia Política por la UNAM; profesor de asignatura en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM; integrante del Seminario Permanente de Estudios del Trabajo (SPET) de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM, e integrante la Unión Nacional de Trabajadores por Aplicación (UNTA).



La respuesta fue la autopropulsión, misma que ha llevado más de un siglo de desarrollo, pero que, durante el siglo XIX (de 1800 a 1900), detonó toda clase de experimentos a partir de diferentes motores a base de vapor, eléctricos y de combustión interna (General Motors, 1983, 8-15; Gustin y Kirbitz, 2018, 17; Miller, 2015, 1-71).

En el caso estadounidense, existe información sobre la primera patente por una carreta terrestre impulsada por vapor en 1791, a cargo de Oliver Evans. Esta patente fue firmada por el George Washington. A partir de ahí, se diseñaron toda clase de motores y se experimentó con diferentes combustibles, en donde incluso participó el inventor Thomas Edison. No obstante, para ese momento, el motor de combustión demostró superioridad respecto a los otros motores (General Motors, 1983, 8-15; Gustin y Kirbitz, 2018, 17; Miller, 2015, 1-28).

En Estados Unidos, el desarrollo de su industria automotriz fue posible debido al desarrollo conjunto de otras industrias del transporte como las bicicletas y las carretas, aunque también de la industria minera, maderera, metalúrgica y de las innovaciones en cuanto a la producción de componentes metálicos de precisión. Además, por si fuera poco, el descubrimiento de yacimientos de petróleo en este país transformó la historia del automóvil, ya que George Brayton obtuvo la primera patente por un motor de combustión interna que ocupaba un destilado del petróleo, es decir, generó el vehículo de motor a base de gasolina. Esto representó la sinergia entre la industria petrolera y la naciente industria automotriz estadounidense. Sin embargo, el primer vehículo de gasolina armado exitosamente en Estados Unidos estuvo a cargo de los hermanos J. Frank y Charles E. Duryea (General Motors, 1983, 8-15; Gustin y Kirbitz, 2018, 17-18; Miller, 2015, 1-28).

Respecto a sus primeros pasos, el primer vehículo motorizado en el estado de Míchigan se encontró en una granja en el poblado de Memphis entre 1884 y 1885, a cargo de Thomas Clegg. Para el desarrollo de la industria automotriz estadounidense, en su fase de conformación, tanto las ferias como las carreras de automóviles jugaron un papel crucial.



En 1893 se celebró la Feria Mundial de Chicago, en donde se presentaron diversos motores de gasolina y el mítico vehículo, cuadricycle, de Karl Benz. De los asistentes a este evento, se encontraron Henry Ford, Ransom Eli Olds y Charles King. De estos asistentes, en 1896 King corrió su primer vehículo de gasolina en Detroit, Míchigan, luego Ford y más tarde Olds hicieron lo propio. Respecto a las carreras, en 1895 se llevó a cabo la primera carrera de automóviles en Chicago, en donde se registraron 83 vehículos, pero solo compitieron seis: uno de los hermanos Duryea, tres de Benz a base de gasolina, uno de Muller-Benz y dos eléctricos. Debido a que el pavimento era sumamente rústico y el ambiente altamente complejo (hubo tormentas y nevadas), los eléctricos no soportaron y solo dos terminaron la carrera: en primer lugar llegó el Duryea y en segundo lugar el Muller- Benz (General Motors, 1983, 8-15; Gustin y Kirbitz, 2018, 17-22; Miller, 2015, 1-28).

Estos eventos permitieron que los asistentes y competidores comprendieran que podían fabricar sus propios vehículos; se presentó la superioridad del motor de gasolina en comparación con el de vapor y el eléctrico, y comenzó la transición de la carreta por el vehículo motorizado. Entre algunos de los grandes personajes que conformaron una compañía se encuentra Ransom Eli Olds, quien fundó la Olds Motos Vehicle Company en 1897 en su natal Lansing, Míchigan. La relevancia de Olds radica en que fue el primero en producir a partir de la línea de ensamble misma que permitió fabricar en masa su Curved Dash y fue el primer en exportar un vehículo en 1893. El siguiente gran personaje fue Henry Leland, quien fundó la empresa Cadillac en 1902. Este personaje ganó trofeos por el Club Real del Automóvil británico en 1908 y en 1913 por sus altos niveles de estandarización en las partes de sus automóviles y por ser el primero en colocar el sistema eléctrico en las unidades.



El último gran personaje fue David Dunbar Buick, un prominente plomero que fundó en 1900 la Buick Manufacturing Company en Detroit. Buick, Eugene Richard y Walter Marr hicieron importantes contribuciones en la evolución del motor de combustión interna. Para 1903, Jame Whiting, poderoso magnate industrial, compró la empresa de Buick para trasladarla de Detroit a la ciudad de Flint, Míchigan. Whiting era propietario de una empresa de carretas en Flint, la Flint Wagon Works. Para 1908 esta empresa realizó una importante reconversión cuando comenzó a fabricar carrocerías para la empresa Buick e, incluso, fue la fabrica donde se instaló la empresa Chevrolet en 1911. (Davis, 1999, 10-18; General Motors, 1983, 8-33; Gustin y Kirbitz, 2018, 17-152; Miller, 2015, 1-28; Scharchburg, 2000a; Scharchburg, 2000b; Yanik, 2000).

La ciudad de Flint fue fundada en 1819 por Jacob Smith y se integró como ciudad estadounidense en 1855. Esta ciudad fungió como el punto medio de intercambio entre la ciudad de Saginaw, Míchigan y los pueblos nativo (los Ojibwa) con la ciudad de Detroit. Las comunidades estadounidenses comenzaron a ocupar las tierras y a construir granjas para explotar los pinos blancos del Valle del Río Flint. Como resultado, se conformaron aserraderos y surgió así la industria maderera. No obstante, era tanta la explotación de estos que, para 1870, el Valle estaba vacío, por lo que viraron sus esfuerzos para construir otra actividad industrial que acaeció con la producción de carretas. Debido a la amplia experiencia con la que contaban las empresas de Flint en la industria manufacturera, fue que surgieron importantes personajes que comenzaron a producir carretas y vagones. De hecho, a Flint se le bautizó como The Vehicule City (la Ciudad del vehículo) no por la producción automotriz, sino por la producción en masa de carretas. Empero, este sobrenombre vaticinó en lo que dicha ciudad se iba a convertir (Brooky, 2020, 6; Gustin y Kirbitz, 2018, 81-98; McClelland, 2021, 1-8; Scharchburg, 2000b).



De las múltiples empresas que fabricaban carretas y carruajes en Flint se mencionan dos: la Flint Wagon Works de Whiting y la Durant-Dort Carriage Company. Es esta última sobre la que se pondrá especial atención. Pero antes debe presentarse a uno de los personajes más influyentes y poderosos de la industria maderera de Flint, a quien incluso se le bautizó como el varón maderero. Se trata de Henry Howland Crapo, quien construyó un enorme aserradero y después impulsó la construcción del ferrocarril en la ciudad para facilitar las actividades industriales. Henry Howland Crapo fue alcalde de Flint en 1860 y gobernador del estado de Míchigan en 1863 durante la Guerra de Secesión. De entre los nietos que tuvo este poderoso empresario político resaltó William Crapo Durant, quien fundó, junto con Dallas Dort, la empresa de carretas Durant-Dort Carriage Company y años después General Motors. En un inicio, Crapo Durant era bastante reticente respecto a la producción automotriz, mas muy pronto cambió de opinión al entender que a través de esta podría incrementar su poder e influencia no solo en Flint, sino en Estados Unidos. Por ello, mediante su importante experiencia en la industria de las carretas, incluso llegó a fabricar 150 mil carretas en 15 plantas en Estados Unidos y Canadá, es que pudo realizar su reconversión hacia la producción automotriz (Brooky, 2020, 6; Davis, 1999, 9-32; General Motors, 1983, 16; Gustin y Kirbitz, 2018, 81-98; McClelland, 2021, 1-8; Scharchburg, 2000b).

Para 1904, un año después del arribo de la empresa Buick a Flint, Whiting se encontró con la encrucijada dado que le era imposible por sí solo solventar los gastos de esta empresa. Por ende, se acercó a Crapo Durant quien tomó posesión de Buick en noviembre de 1904. Para 1908, la empresa Buick se convirtió en la mayor fabricante de automóviles de Estados Unidos. No obstante, la ambición de Crapo Durant no terminó ahí, sino que propuso aumentar su imperio cuando en Hudson, Nueva Jersey, conformó el 16 de septiembre de 1908 la empresa General Motors (GM). En noviembre de 1908, se incorporaron a GM las empresas Buick Motor Company de Flint y la Oldsmobile de Lansing; al año siguiente se integraron la empresa Oakland (después Pontiac) de la ciudad de Pontiac, Míchigan y la empresa Cadillac de Detroit. Para 1910 Crapo Durant salió de GM e inmediatamente fundó la empresa Chevrolet que se reincorporó a GM en 1918 bajo la tutela de Alfred P. Sloan.



De entre las empresas que Crapo Durant fundó e integró a GM se encuentran la unificación de empresas de camiones y camionetas en la marca GMC, e hizo una oferta a Ford para comprar su empresa por dos millones de dólares, mas no pudo conseguir tal cantidad. Entre 1910 y 1920 se integraron a GM más de 30 compañías tanto de fabricantes como de autopartes, destacaron Marquette, Spark Plug, DELCO, Frigadier, y Fisher Body Co. (Davis, 1999, 9-35; Dunlap, 2000; General Motors, 1983, 16; Gustin y Kirbitz, 2018, 81-98; McClelland, 2021, 1-8; Scharchburg, 2000b; Scharchburg, 2000c).

Finalmente, deben destacarse dos aportes de Crapo Durant: a) impulsó la producción en masa para diferentes segmentos y gustos de los consumidores con autos de lujo, semilujo, camionetas y económicos, y b) impulsó la integración vertical al combinar diversas empresas relacionadas tanto con la producción como con la mercadotecnia. Es importante mencionar que, para 1910, 15 años después de la primera carrera de Chicago, la industria automotriz estadounidense se estaba consolidando y ya contaba con empresas fabricantes y de autopartes nativas, sin olvidar que Flint pasó de fabricar carretas a ser, para 1910, el segundo punto neurálgico automotriz en su país. GM en Flint ha sido tan poderosa que su linaje inició con el barón maderero y con el rey de las carretas. Desde la Primera Guerra Mundial (1918) en adelante, GM buscó resolver el tema sanitario que significaba aglutinar a miles de trabajadores, por lo que diseñó toda una comunidad con viviendas e impulsó el ocio de los residentes con auditorios, equipos deportivos, bandas musicales. Todo giraba en torno a GM, misma que dictó el destino de esta ciudad (General Motors, 1983, 16; Gustin y Kirbitz, 2018, 81-98; McClelland, 2021, 1-25; Davis, 1999, 9-32).

## REFERENCIAS:

- Brooky, K. (2020). Abandoned Flint. America Through Time, Arcadia Publishing.
- Davis, M. W. (1999). General Motors. A photographic history. Arcadia Publishing.
- Dunlap, A. (2000). Alfred P. Sloan. Gentlemen of General Motors, vol. 1, pp. 82-83. General Motors. (1983). The First 75 years of Transportation Products. Automobile Quarterly Magazine; Princeton Institute for Historic Research; General Motors Co.
- Gustin R., L., & Kirbitz, K. M. (2018). David Buick Marvelous Motorcar. The men and the automobile that launched General Motors. Buick Gallery and Research Center, Alfred P. Sloan Museum.



McClelland, E. (2021). Midnight in vehicle city: General Motors, Flint, and the strike that created the middle class. Beacon Press.

Miller, G. W. (2015). Car crazy: the battle for supremacy between Ford and Olds and the dawn of the automobile age. PublicAffairs.

Scharchburg, R. (2000). Henry M. Leland. The Master of Precision,. The Gentleman of General Motors, vol. 1, pp. 58-62.

Scharchburg, R. (2000). James H. Whiting. Whiting Lays Foundation. The Gentleman of General Motors, vol. 1, pp. 92-94.

Scharchburg, R. (2000). William Crapo Durant. The Gentleman of General Motors, vol. 1, pp. 44-48.

Yanik, A. J. (2000). David Dunbar Buick. In Name Only: The Life of David Dunbar Buick. The Gentleman of General Motors, vol. 1, pp. 17-20.

## ORÍGENES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

Dr. Fernando Pliego Juárez [4]

En este año 2025, se cumple un siglo del nacimiento de la Industria Automotriz Establecida en México (IAEM). Ford inauguró su primera planta manufacturera de vehículos en Detroit Michigan el 16 de junio de 1903, tres años después llegaron los primeros autos de esta empresa a México. El 23 de junio de 1925 con la apertura de unas oficinas en la calle de Bucareli número 13 en la capital de la república, se funda la Ford México y con ello da inicio la historia de la IAEM. También en 1925 iniciaron operaciones las primeras agencias de ventas de vehículos Ford a donde pudieron acudir los capitalinos con recursos suficientes para adquirir uno de los famosos modelos T de la transnacional estadounidense. Finalmente, el 26 de agosto de ese mismo año, abrió sus puertas la primera planta de ensamble de vehículos automotores de combustión interna en México, propiedad de Ford.

[4] Doctor en Ciencias Políticas y Sociales, su tesis de doctorado se titula: "Configuración de los actuales movimientos de resistencia obreros ante la precarización de sus condiciones laborales bajo la globalización neoliberal en la Industria Automotriz Establecida en México". Maestro en Estudios México Estados Unidos y licenciado en economía por la UNAM.



Con el fin de estimular a la naciente IAEM, el gobierno de Plutarco Elías Calles decretó en 1925 la disminución en un 50% de los aranceles a la importación de componentes para el ensamble de vehículos. Con el mismo propósito, al año siguiente, se aplicaron exenciones fiscales a las inversiones cuyo destino era la IAEM. Las políticas de estímulo a la IAEM promulgadas por el gobierno mexicano durante la década de los veinte, resultaron atractivas a las grandes firmas automotrices a nivel mundial, despertando en ellas el deseo de venir a invertir en nuestro país. La gran depresión de 1929 obligaría a postergar los planes de los principales competidores de Ford, lo cual le permitiría mantener el monopolio del ensamble de vehículos en México por varios años más.

En 1935, diez años después del inicio de operaciones de Ford en México, inicia operaciones también General Motors de México, filial de la que, desde entonces y durante muchas décadas, fue la firma automotriz más poderosa a nivel mundial, la General Motors (GM) de origen y de capital estadounidense. Un año después, GM inicia la construcción de su primera planta armadora en la capital del país por la zona que actualmente se conoce como Polanco en la Avenida de los Morales, hoy Ejército Nacional Mexicano.

La primera planta armadora de GM en nuestro país, denominada oficialmente “Planta de Ensamblaje General Motors Granada”, por el nombre de la colonia donde se ubicaba, abrió sus puertas el 18 de enero de 1937. Noventa días después de su inauguración salían de la línea de producción los primeros camiones Chevrolet ensamblados en México. Esta planta fue durante muchos años la más grande del país y en sus inicios fabricó también los Opel, Vauxhall, Oldsmobile y Buick. Pero no sólo se fabricaban vehículos automotores, también en sus líneas de producción se manufacturaron acumuladores Delco, bujías AC, muelles GM, e incluso refrigeradores con la marca Frigidaire.



En 1936, en Puebla se funda Automotriz O'Farrell, S.A., una empresa de capital mexicano que funcionaba tanto como agencia, como taller de reparación de autos, pero que también obtuvo de la ensambladora alemana Volkswagen la

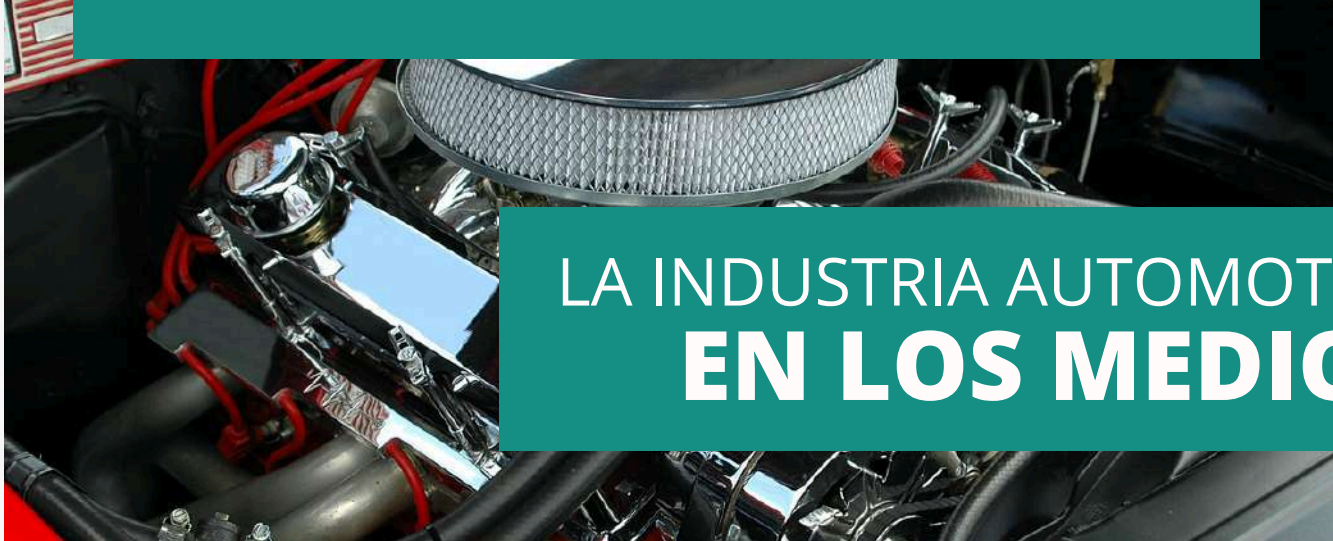
licencia para ensamblar los primeros sedanes y combis con la marca de dicha firma europea en México. Automotriz O'Farril, S.A, se constituyó en el primer intento de crear una auténtica industria automotriz mexicana. En 1954, Volkswagen inicia operaciones de manera formal en México, con lo que la empresa mexicana abandona en definitiva el ensamble de vehículos.

En el año de 1938, Gastón Azcárraga Vidaurreta junto con otros empresarios mexicanos, fundaron una empresa ensambladora de vehículos a la que denominaron Fábricas Automex, la cual realizaba su proceso de manufactura con la asistencia técnica de la firma estadounidense Chrysler Corporation. Para llevar a cabo sus actividades, la empresa mexicana, adquirió unos terrenos en la calle de Lago Alberto, colonia Anáhuac, donde construyó una pequeña planta de ensamble. En octubre de ese mismo año comienza la producción de automóviles a una tasa de cincuenta unidades por mes. La producción de esta planta estuvo dirigida exclusivamente al mercado doméstico. Fue tal el éxito de Fábricas Automex, S.A, en la fabricación y venta de vehículos en el mercado automotriz mexicano que, en 1952, comienza la construcción de la más moderna planta ensambladora de autos en México, en los mismos terrenos donde se ubicó la planta original, en el número 320 de la calle de Lago Alberto. La nueva planta, inaugurada en 1953, fue considerada en aquellos años modelo de las fábricas de su género.

En la fachada exterior de la nueva planta ensambladora de Automex, S.A., se colocó un altorrelieve obra del afamado muralista mexicano David Alfaro Siqueiros, llamado simplemente "Velocidad". Debido a su valor artístico, la obra de Siqueiros es lo único que queda de aquella planta que, en sus buenos tiempos, fue objeto de admiración de propios y extraños, ya que fue demolida en 2004.

En 1958 Chrysler Corporation adquiere el 33% de las acciones de Fábricas Automex, la cual aumentó a 45% en 1968, hasta llegar al 90.5% en 1971, con lo que ese año, la empresa ensambladora fundada por empresarios mexicanos, pasó a denominarse Chrysler México. Con esta negociación, concluye el segundo intento de crear una auténtica industria mexicana productora de automóviles.





# LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LOS MEDIOS



## EL SOL DE MÉXICO

### ECONOMÍA INICIA CONSULTAS PARA MEDIDAS CONTRA ARANCELES CON SECTOR DEL ACERO

La dependencia inició las consultas para determinar las medidas a tomar respecto a los aranceles.

## XACATA

### BMW NO SE PIENSA IR DE MÉXICO

BMW no está dispuesto a perder terreno en el mercado estadounidense. La marca alemana ha informado a sus agencias que asumirá los costos adicionales derivados de los nuevos aranceles.



## TAGEBLATT

### INDUSTRIA AUTOMOTRIZ: ¿EL FIN DE LA HEGEMONÍA ALEMANA?

Las tradicionales marcas alemanas de autos enfrentan una crisis sin precedentes. ¿Podrán adaptarse a un mercado que cambia rápidamente o quedarán atrás frente a nuevos competidores?

## CNN EN ESPAÑOL

### ARANCELES GENERAN PREOCUPACIÓN EN TRABAJADORES AUTOMOTRICES EN MÉXICO

La industria del acero y aluminio ha comenzado a resentir la entrada en vigor de los aranceles de Estados Unidos.





## MILENIO DIARIO

### **INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, CON DUDAS EN 2025 SOBRE LA IA: TECNOM**

En pleno 2025, la industria automotriz enfrenta desafíos sobre la adopción de la inteligencia artificial (IA) debido al miedo por el cambio y la falta de conocimiento sobre sus beneficios, afirmó a MILENIO el director general de Tecnom, Esteban Celestino.

## DW

### **AUDI RECORTARÁ 7.500 EMPLEOS EN ALEMANIA**

El plan de reducción de plantilla se ejecutará hasta finales de 2029 y responde al difícil momento que atraviesa el sector automotriz en Europa.



## EL CEO

### **COREA DEL SUR BUSCA TRATADO DE LIBRE COMERCIO CON MÉXICO**

A pesar de la incertidumbre que hay en el escenario internacional y las presiones del presidente Donald Trump para que México reduzca su vinculación con Asia, Corea del Sur mantiene su apuesta por fortalecer la relación comercial con el país y busca concretar un tratado de libre comercio en el primer año del gobierno de Claudia Sheinbaum.

## AS

### **HUMANOIDES EN LA FABRICACIÓN DE AUTOS: ¿EL FUTURO DE LA INDUSTRIA?**

Esta revolucionaria apuesta tecnológica no solo busca aumentar la eficiencia, sino que plantea interrogantes sobre el papel de los humanos en las fábricas del mañana.







## FORBES

### **LOS AUTOS HECHOS EN MÉXICO QUE MÁS SE VENDEN EN ESTADOS UNIDOS**

Las inversiones de la industria de autopartes siguen en pie para México, pese a los aranceles de Trump

## EL PAÍS

### **LOS PLANES DE BYD EN MÉXICO SE TAMBALEAN EN PLENA INCERTIDUMBRE POR LOS ARANCELES DE TRUMP**

La presidenta Claudia Sheinbaum reconoce que la propuesta de inversión de la armadora china para construir una planta en el país “nunca fue formal”.



## EL CEO

### **DINAMISMO AUTOMOTRIZ NO 'SALVA' A LA INDUSTRIA MANUFACTURERA MEXICANA**

Al inicio de 2025, la industria manufacturera, el sector económico más importante de México, hiló tres meses al alza; sin embargo, aún muestra debilidad con tasas de crecimiento inferiores a 1%.

## MILENIO DIARIO

### **EN COAHUILA NO SE ABRIERON PROVEEDORES EXCLUSIVOS DE TESLA**

Afirman empresarios, sindicatos y gobierno estatal que el caso de AGP es muy específico y no se espera ocurra en la entidad.



## CLÚSTER INDUSTRIAL

### **ARANCELES ENTRE EE.UU. Y MÉXICO: ¿CÓMO AFECTARÁN A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ?**

Según el análisis de Engen Capital, el impacto de los aranceles sobre el acero y aluminio en la economía mexicana es moderado.



## REVISTA T Y T

### **EL SECTOR AUTOMOTRIZ CONCENTRÓ MÁS DEL 45 POR CIENTO DEL TOTAL DE LAS INVERSIONES EN EL PAÍS EN LOS ÚLTIMOS CUATRO AÑOS**

México se ha convertido en el tercer destino de inversión directa desde China en América Latina y el Caribe.

## EL ECONOMISTA

### **ARANCELES, UNA OPORTUNIDAD PARA FORTALECER LA INTEGRACIÓN REGIONAL DEL SECTOR DE AUTOPARTES**

Francisco González Díaz, presidente ejecutivo de la Industria Nacional de Autopartes, afirmó que pese a la coyuntura que enfrenta la relación comercial con Estados Unidos, las inversiones en la industria automotriz siguen en pie, no obstante, las nuevas inversiones están en espera.



## EL ECONOMISTA

### **IED EN ENSAMBLE DE AUTOS ROMPIÓ RÉCORD EN EL 2024**

El monto se logró de cara a la nueva administración del presidente Trump, quien ha ordenado una amplia gama de aranceles y considera imponer tarifas al sector automotriz.

## MEXICO INDUSTRY

### **MÉXICO Y SU APUESTA POR UNA CADENA DE SUMINISTRO MÁS SÓLIDA**

La industria automotriz de Norteamérica es un ecosistema interconectado donde cada pieza encaja con precisión en una red de producción que trasciende fronteras.



## EL FINANCIERO

### **LA HISTORIA DEL ÉXITO AUTOMOTRIZ DE MÉXICO**

Desde las primeras líneas de ensamblaje de Ford hasta la llegada del TLCAN. Así es como México se ha fortalecido la industria del automóvil





## EL SOL DE LEÓN

### **EL FUTURO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, ENTRE LA RELOCALIZACIÓN Y EL AUMENTO DEL CONTENIDO REGIONAL**

El aumento en los requisitos de contenido regional del T-MEC, la dependencia de insumos importados y la posible relocalización de plantas son desafíos que enfrenta la industria automotriz en México, según líderes del sector

## CLÚSTER INDUSTRIAL

### **STELLANTIS SE PREPARA ANTE ARANCELES DE EE.UU.: IMPACTO Y CONSECUENCIAS PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ**

Ante la imposición de nuevos aranceles por parte de EE.UU., Stellantis adelanta envíos de autopartes para mitigar impactos económicos.



## CLÚSTER INDUSTRIAL

### **HYUNDAI APUESTA POR EE.UU. CON INVERSIÓN DE 21 MIL MDD**

Hyundai invertirá 21 mil MDD en EE.UU. en cuatro años, incluyendo 5.8 mil MDD para su primera planta siderúrgica en Luisiana.

## EL ECONOMISTA

### **EU VA POR REGLAS DE ORIGEN MÁS ESTRUCTAS EN AUTOS**

El presidente Trump planteará aumentar el contenido regional en la producción de vehículos, evitando que empresas extranjeras, especialmente chinas, utilicen México como plataforma de acceso al mercado estadounidense.



## CLÚSTER INDUSTRIAL

### **BYD GANÓ 5.549 MILLONES DE DÓLARES EN 2024**

La automovilística china BYD, el mayor fabricante mundial de eléctricos, obtuvo en 2024 un beneficio neto de 40.254 millones de yuanes (5.549 millones de dólares, 5.138 millones de euros), un 34 % más que el año anterior.



## EL HERALDO

### **GUILLERMO ROSALES: “NO ES FACTIBLE DESACOPLAR LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE NORTEAMÉRICA”**

El presidente ejecutivo de la AMDA destacó que un arancel de 25% generaría un incremento en los costos de manufactura y de venta.

N+

### **ESTOS SON LOS 10 AUTOMÓVILES MÁS EXPORTADOS POR MÉXICO QUE TENDRÁN ARANCELES DE TRUMP**

Se prevé que dicha medida impactará a México y Canadá debido a que la industria automotriz en Norteamérica es de las más integradas.



## LA JORNADA

### **SEVERO GOLPE A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ESTADUNIDENSE**

La imposición de aranceles por parte de Estados Unidos golpeó a la industria automotriz en las bolsas de valores del mundo, empezando por las compañías de ese país, que lideraron las pérdidas.

CNN

### **¿DESTRUIRÍAN LOS ARANCELES LA COMPETITIVIDAD DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN NORTEAMÉRICA?**

Ildelfonso Guajardo, exsecretario de Economía de México, habló de las repercusiones que los aranceles de 25% para carros importados podrían tener en la industria automotriz de América del Norte.



## FORBES

### **SOLO 8.3% DE LOS VEHÍCULOS EXPORTADOS A EE.UU. NO CUMPLEN CON LAS REGLAS DEL TMEC: AMIA**

El presidente de la AMIA pidió que continúe la dinámica del comercio en la cual los vehículos de la industria automotriz tienen un libre flujo.





AS

### **DE EDOMEX A JALISCO: ESTOS SERÁN LOS ESTADOS MÁS AFECTADOS POR LOS ARANCELES DE TRUMP A AUTOS**

La imposición de aranceles del 25% a vehículos no estadounidenses por parte de Donald Trump afectará significativamente a la industria automotriz mexicana.

T21

### **EL LABERINTO DEL “CONTENIDO ESTADOUNIDENSE”: DESAFÍOS Y PERSPECTIVAS PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ**

Si bien el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) buscaba fortalecer la integración regional, estas nuevas medidas introducen una capa de complejidad sin precedentes, centrada en la controvertida noción del “contenido estadounidense”.



BBC

### **EL MAPA QUE MUESTRA LA COMPLEJA PRODUCCIÓN DE UN AUTO ENTRE MÉXICO, CANADÁ Y EE. UU.**

El presidente de Estados Unidos, Donald Trump, anunció este miércoles "aranceles recíprocos" contra decenas de países por un monto mínimo de 10% en un discurso desde la Casa Blanca.

LA POLÍTICA ONLINE

### **EL LOBBY DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MODERÓ LA EMBESTIDA DE TRUMP CONTRA MÉXICO**

Por ahora, Trump aceptó conformarse con que las automotrices cumplan con la regla del 65% de producción en origen. Las dificultades para mover las fábricas a Estados Unidos.





## CNN

**DESPIDOS RELACIONADOS CON ARANCELES AFECTAN A 5 PLANTAS AUTOMOTRICES DE EE.UU. QUE SUMINISTRAN FÁBRICAS EN CANADÁ Y MÉXICO**

Entre los despedidos están 900 empleados estadounidenses por hora que fabrican trenes motrices y piezas estampadas que suministran a las plantas canadienses y mexicanas afectadas.

## FORBES

**ASÍ SE PREPARAN EMPRESAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ PARA LOS ARANCELES**

María Santana conversó con Julio Batista, presidente y propietario de Teddy Volkswagen en Nueva York, sobre cómo se prepara su empresa para los aranceles y cómo afectarán a su negocio.



## NY TIMES

**LOS ARANCELES A LOS AUTOS ENTRAN EN VIGOR E IMPACTAN EN LOS PRECIOS DE LOS VEHÍCULOS NUEVOS**

El presidente Trump dice que los aranceles fomentarán la inversión en fábricas estadounidenses, pero según analistas los compradores de automóviles pagarán miles de dólares más.

## T21

**POR ARANCELES, NISSAN DETIENE PRODUCCIÓN DE MODELO FABRICADO EN AGUASCALIENTES**

La compañía japonesa Nissan Motor ha informado que ya no aceptará pedidos de Estados Unidos de dos camionetas fabricadas en las plantas de Aguascalientes.



## EL ECONOMISTA

**DECRETOS EN ARANCELES ADELANTAN REVISIÓN DEL T-MEC Y POSIBLE AUMENTO EN REGLAS DE ORIGEN: EXPERTOS**

Sergio Resendez, director general de Colliers México, indicó que es posible que en las reuniones previas a la revisión del T-MEC, se ajusten al alza las reglas de origen, lo que beneficiará a México.





## LA POLÍTICA ONLINE

### **MÉXICO Y SU INDUSTRIA AUTOMOTRIZ: ENTRE LA PRESIÓN ARANCELARIA Y EL DESAFÍO DE REINVENTARSE**

La industria automotriz mexicana, uno de los motores económicos del país, enfrenta un momento crucial.

BBVA

### **EL DESPROPÓSITO DE CORREGIR EL DÉFICIT COMERCIAL AUTOMOTRIZ DE EE. UU.**

El arancel de 25% que impondrá Estados Unidos a vehículos automotrices (a partir del 3 de abril) y autopartes (a más tardar el 3 de mayo) tendrá un impacto adverso sobre la industria automotriz a nivel global ya que las compañías tendrán que incrementar la producción en los EE.UU., reducir costos o aumentar precios.



## CLÚSTER INDUSTRIAL

### **STOCKS DE FABRICANTES DE AUTOS CAEN POR TARIFAS DE TRUMP: FABRICANTES CHINOS SE DESPLOMAN**

El “Lunes Negro” del 7 de abril sacudió al mercado global. Las principales automotrices vieron desplomes bursátiles, mientras México y otros países enfrentan una reconfiguración urgente de sus cadenas de valor.

EL FINANCIERO

### **ARMADORAS DE AUTOS VEN CAÍDA DE HASTA 10% EN PRODUCCIÓN POR NUEVOS ARANCELES**

Nissan, Infiniti, Stellantis, Volkswagen, Mercedes-Benz, BMW y Jaguar, entre otras, ajustarán su manufactura en México.





## LA SILLA ROTA

### **¿QUÉ PASARÁ CON GENERAL MOTORS SILAO DESPUÉS DE LOS ARANCELES? ESTO ES LO QUE SE SABE**

Asesor del sindicato de la GM aseguró que no habrá paros técnicos ni adelantó de vacaciones.

## EL ECONOMISTA

### **OIGA MÍSTER TRUMP, MUDAR A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE MÉXICO A EU ES UN GRAN ERROR**

Desde enero de 1999 hasta diciembre de 2024, las automotrices extranjeras han invertido en México, un total de 51,802 millones de dólares ha sido, "Inversión Extranjera Directa"; solo en el 2024 hubo 6,925 millones de dólares adicionales.



## LA JORNADA

### **LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, COMPLEJA RED ADUANAL Y DE FRACCIONES ARANCELARIAS**

Un vehículo convencional está formado por entre 60 mil y 100 mil piezas y uno solo de sus componentes puede realizar de siete a nueve cruces fronterizos en el área comercial de América del Norte.

## CLÚSTER INDUSTRIAL

### **COREA DEL SUR ANUNCIA APOYO DE 1,350 MDD PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ANTE ARANCELES DE EE.UU.**

El Gobierno de Corea del Sur anunció un ambicioso paquete de medidas de emergencia para respaldar a su industria automotriz, tras la imposición de un arancel del 25 % por parte de Estados Unidos a los vehículos surcoreanos.




## EL SOL DEL CENTRO

### **¡EL SECTOR AUTOMOTRIZ SIGUE ADELANTE! ARANCELES DE EE.UU. NO FRENAN LA PRODUCCIÓN DE AUTOPARTES EN MÉXICO**

La proyección que se tiene en producción de partes metálicas para autos está garantizada para los próximos seis meses: Cuitláhuac Pérez.





BOLETÍN INFORMATIVO,  
ESTADÍSTICO Y LABORAL  
AUTOMOTRIZ / AÑO 0

# LA BIELA

**DIRECTORIO** (*Directiva CILAS*)

Héctor de la Cueva Díaz, y Luis Bueno Rodríguez

**EDITOR:** Dr. Willebaldo Gómez Zuppa

**DISEÑO:** Fernanda Justo

**CONTACTO:**

Tel. 55-5207-4147

Versalles 61, colonia Juárez,  
Alcaldía Cuauhtémoc

CP. 06600, CDMX