



Tiempo de lectura: 10 min.

[Ben Casselman](#)

La apertura del comercio estadounidense con China hace un cuarto de siglo provocó una avalancha de importaciones que llegó a conocerse como el “choque chino”. Credit...Coley Brown para The New York Tim

Cuando el Congreso votó a favor de normalizar las relaciones comerciales con China a principios de este siglo, los fabricantes estadounidenses se prepararon para que un flujo de mercancías baratas empezara a llegar a los puertos estadounidenses.

En lugar de eso, recibieron una inundación. Las importaciones de China casi se triplicaron de 1999 a 2005, y las fábricas estadounidenses, con sus salarios más altos y sus normas de seguridad más estrictas, no pudieron competir. El “choque chino”, como es conocido, acabó con millones de puestos de trabajo en los años siguientes dejando cicatrices duraderas en comunidades desde Míchigan hasta Misisipi.

Para el presidente Donald Trump y sus partidarios, esas pérdidas de empleo son una lección objetiva del daño causado por décadas de política comercial estadounidense, un daño que él promete que sus aranceles ayudarán ahora a revertir. El miércoles, elevó aún más los aranceles sobre las importaciones procedentes de China, muy por encima del 100 por ciento, incluso cuando suspendió los elevados aranceles que había impuesto a otros socios comerciales.

Pocos economistas respaldan la idea de que Estados Unidos deba intentar [recuperar](#) masivamente [los puestos de trabajo en el sector manufacturero](#). Menos aún creen que los aranceles sean una herramienta eficaz para hacerlo.

Pero los economistas que han estudiado la cuestión también sostienen que Trump no comprende la naturaleza del choque chino. La verdadera lección del episodio no fue en absoluto sobre el comercio, dicen, sino sobre el impacto que los rápidos cambios económicos pueden tener sobre los trabajadores y las comunidades, y al no comprenderlo, Trump se arriesga a repetir los errores que afirma haber prometido corregir.

“Durante los últimos 20 años hemos oído hablar del choque chino y de lo brutal que fue y de cómo la gente no puede adaptarse”, dijo Scott Lincicome, economista especializado en comercio del Instituto Cato, una organización de investigación libertaria. “Y finalmente, después de que la mayoría de los lugares lo hayan superado, ahora volvemos a escandalizarlos”.

Un legado reconsiderado

Lo primero que hay que entender sobre el choque chino es que casi todo lo que se cuenta al principio de este artículo es una simplificación excesiva.

Los puestos de trabajo en las fábricas venían disminuyendo como porcentaje del empleo durante décadas antes de que China se adhiriera a la Organización Mundial del Comercio (OMC) en 2001. Esas pérdidas se aceleraron a partir del año 2000, sobre todo en las industrias con gran intensidad de mano de obra, como la fabricación de ropa y muebles, pero no todo ese declive puede atribuirse a la competencia de China o a la política comercial estadounidense en general.

La tecnología también desempeñó un papel importante al permitir a las fábricas producir más bienes con menos trabajadores. Y aunque los economistas no se ponen de acuerdo sobre qué parte exacta del declive hay que atribuir a los diversos factores, casi nadie cree que Estados Unidos seguiría empleando a medio millón de fabricantes de ropa, como en 2000, si China se hubiera mantenido fuera de la OMC. Incluso el [documento de 2016](#) que acuñó la frase “choque chino” descubrió que las importaciones chinas solo representaban una fracción de los cinco millones de empleos manufactureros perdidos en el periodo de 12 años que estudiaron los investigadores.

Lo que diferenció al choque chino no fue que fuera excepcionalmente costoso: la idea de que el comercio tiene ganadores y perdedores fue reconocida por el economista David Ricardo a principios del siglo XIX. Más bien fue la velocidad y la concentración de esas pérdidas.

Las comunidades que dependían en gran medida de industrias manufactureras intensivas en mano de obra vieron cómo esos empleos se evaporaban en pocos años. En 2000, la industria del mueble de Hickory, Carolina del Norte, empleaba a más de 32.000 personas, una quinta parte de los trabajadores del sector privado de la zona. En una década, esa cifra se había reducido en casi un 60 por ciento, un golpe devastador que se repitió en comunidades de muchas regiones.

La teoría económica estándar sostenía que las personas y los lugares afectados por esas pérdidas deberían haberse adaptado con relativa rapidez. Los inversores deberían haber adquirido a bajo precio las fábricas y molinos abandonados y haberles encontrado usos más productivos. Los trabajadores despedidos deberían haber aprendido nuevas habilidades y haberse trasladado a industrias de crecimiento más rápido, y si no había puestos de trabajo cercanos, deberían haber encontrado trabajo en otra parte.

Nada de eso ocurrió. Surgieron nuevas industrias mejor pagadas, pero no en los lugares más afectados por la pérdida de empleos en el sector manufacturero. Los trabajadores despedidos no quisieron o no pudieron desplazarse en busca de oportunidades, y tuvieron dificultades para competir por los pocos empleos buenos que quedaban en sus comunidades, muchos de los cuales exigían un título universitario.

En su lugar, encontraron trabajo en empleos de servicios que pagaban una fracción de sus antiguos salarios de fábrica, o abandonaron la población activa. Las tasas de empleo entre los hombres cayeron en picado; las tasas de adicción y muerte prematura se dispararon.

Esta es, pues, la idea central de la literatura sobre el choque chino: el cambio es duro. El cambio rápido es más duro.

Cuando los cambios económicos se producen a lo largo de décadas, los trabajadores y las comunidades tienen la oportunidad de adaptarse. Los líderes locales pueden reclutar empresas en nuevas industrias. Los padres pueden impulsar a sus hijos a seguir diferentes líneas de trabajo. Esas adaptaciones graduales no funcionan

cuando industrias enteras cierran en poco tiempo.

“Los mercados laborales se ajustan a lo largo de generaciones”, dijo David Autor, economista del MIT, quien fue coautor del documento original sobre el choque chino y ha seguido estudiándolo. “No ocurre dentro de las carreras profesionales”.

Un choque aún más rápido

Aun así, el choque chino se prolongó durante años. Trump está intentando revertirlo en cuestión de meses.

Los aranceles que anunció este mes habrían afectado a casi todos los productos importados de casi todos los socios comerciales de Estados Unidos. Y aunque retrasó muchos de esos aranceles tras la rebelión de los inversores, los que ha mantenido en vigor siguen suponiendo el mayor cambio en la política comercial estadounidense en generaciones.

Un trastorno tan vasto podría tener consecuencias devastadoras, incluso para las industrias a las que Trump dice querer ayudar. Empresas como Stellantis, fabricante de automóviles, y Whirlpool, fabricante de electrodomésticos, han empezado a anunciar miles de despidos. (Whirlpool atribuyó su medida a la debilidad de la demanda, no a los aranceles, pero las encuestas muestran que la incertidumbre sobre los aranceles y su impacto ha enfriado el gasto de los consumidores). Es probable que se produzcan más recortes si Trump se atiene a sus políticas, dijo Mark Muro, economista del Brookings Institution, quien ha estudiado cómo el declive de la industria manufacturera ha afectado a las economías locales.

“Podría tener un impacto similar al del choque chino, quizá incluso más grave”, dijo.

Esta vez, el choque sería diferente. Los perdedores del auge de las importaciones chinas estaban muy concentrados; los ganadores —todos los consumidores estadounidenses, esencialmente— eran difusos. Esta vez ocurriría lo contrario. Unas pocas industrias, como la siderúrgica, se beneficiarían, mientras que la economía en su conjunto sufriría.

Los minoristas, grandes y pequeños, se verían presionados por el aumento de los precios de importación, por un lado, y por los consumidores cansados de la inflación, por otro. Es probable que los agricultores y otros exportadores sean objeto de represalias arancelarias por parte de los socios comerciales de Estados Unidos. Los

fabricantes de automóviles, las empresas tecnológicas y otros fabricantes con complejas cadenas de suministro mundiales tendrán especiales dificultades para adaptarse a un sistema comercial incierto y en rápido movimiento.

Casi todos los fabricantes estadounidenses de cualquier escala dependen de las importaciones en cierta medida, ya sea para piezas o materias primas o para el equipo que utilizan en sus fábricas. En teoría, con la combinación adecuada de aranceles, subvenciones y otros incentivos, el gobierno podría empujar a las empresas a reubicar una mayor parte de sus cadenas de suministro en Estados Unidos.

Invertir el auge de las importaciones chinas beneficiaría a algunas industrias, como la siderúrgica, pero podría resultar costoso para minoristas, agricultores, fabricantes de automóviles y consumidores. Credit... Taylor Glascock para The New York Times

Pero eso llevaría tiempo. Las empresas tendrían que construir nuevas fábricas y buscar nuevos proveedores, que a su vez tendrían que expandirse para satisfacer la nueva demanda. En el caso de piezas y equipos que ya no se fabrican en el país, las empresas tendrían que reconstruir las cadenas de suministro desde cero. Y la mano de obra estadounidense ya tiene escasez de trabajadores en muchas profesiones calificadas de la industria manufacturera: formar a una nueva generación de soldadores, mecánicos especializados de talleres de control numérico computarizado y técnicos de diseño asistido por computadora llevaría años.

“Cosas como las fábricas, las cadenas de suministro, las agrupaciones industriales y las especializaciones de la mano de obra tardan tiempo en desarrollarse”, dijo Muro. “No es muy plausible pensar que se pueda apagar un orden económico y encender otro”.

Incluso los partidarios de las políticas comerciales de Trump afirman que sería mejor introducir gradualmente los aranceles para dar tiempo a las empresas a adaptarse. Oren Cass, un experto en política conservadora que ha sido uno de los defensores más destacados de los aranceles, [escribió](#) este mes [en The New York Times](#) que el enfoque de “todo a la vez” era “innecesario e imprudente”.

“Lanzar las cadenas de suministro al máximo desorden e imponer las cargas más elevadas más rápidamente de lo que las empresas podrían moverse para evitarlas conduce a costos excesivos con pocos beneficios concomitantes”, escribió Cass.

Señales de recuperación

El intento de Trump de cambiar el comercio se produce justo cuando las cicatrices del choque chino parecen estar desapareciendo.

Las ciudades cuyas bases industriales se vaciaron por la competencia de China, o por anteriores oleadas de declive industrial, han empezado a atraer nuevas industrias y trabajadores. Según [un estudio reciente](#) de economistas del Instituto Upjohn de Kalamazoo, Míchigan, el crecimiento del empleo en los últimos años ha sido mayor en estos condados en apuros que en los centros de alta tecnología que salieron ganando en las primeras fases de la globalización.

Según dijo Timothy J. Bartik, uno de los autores del estudio, estos logros no se deben a políticas nacionales generales como los aranceles, sino a estrategias a largo plazo adaptadas a los puntos fuertes de cada comunidad. Grand Rapids, Míchigan, ha desarrollado una especialidad en la fabricación de dispositivos médicos. Lehigh Valley, en Pensilvania, aprovechó su ubicación para convertirse en un centro logístico.

“Para revitalizar realmente las comunidades hace falta una inversión prolongada en una estrategia que tenga en cuenta las características locales”, dijo Bartik. “Una talla no sirve para todos. Necesitas una estrategia distinta para cada comunidad local”.

Hickory, la comunidad de Carolina del Norte devastada por la pérdida de la industria del mueble, se encontró con un excedente de energía hidroeléctrica barata después de que las fábricas y las fábricas textiles abandonaran la ciudad. Eso le permitió atraer un centro de datos de Apple, germen de lo que se ha convertido en un centro de alta tecnología en miniatura. La comunidad también invirtió en servicios para hacerse atractiva a los trabajadores más jóvenes: hoy, los viejos edificios de las fábricas se han reconvertido en restaurantes, cervecerías y oficinas tipo loft.

“De repente tienes empresas interesantes, oportunidades interesantes para trabajar y un ambiente cambiante dentro de la propia ciudad”, dijo Scott Millar, presidente de la Corporación de Desarrollo Económico del Condado de Catawba. La tasa de desempleo local, que fue superior a la tasa nacional durante más de una década tras el choque chino, está ahora constantemente en esa marca o por debajo de ella.

Sin embargo, Millar afirma que la experiencia de principios de la década de 2000 demostró lo vulnerable que puede ser una comunidad a los rápidos cambios económicos. Muchas empresas locales podrían estar abiertas al argumento de Trump de que la economía necesita soportar el dolor a corto plazo para lograr la revitalización a largo plazo. Pero, dijo Millar, “también puedo ver a algunas personas preguntándose si el cambio tiene que producirse tan rápidamente”.

Comunidades como Hickory han pasado más de dos décadas recuperándose de la última gran crisis comercial. ¿Las perturbaciones de Trump podrían obligarles a pasar por eso de nuevo?

“Creo que podría haber paralelismos”, dijo Millar. “Tardamos mucho tiempo en salir de aquel agujero”.

12 de abril 2025

NY Times

<https://www.nytimes.com/es/2025/04/12/espanol/negocios/trump-choque-chino-aranceles.html>

[ver PDF](#)

[Copied to clipboard](#)