

# Investigación sobre Tráfico de Personas desde Haití hacia Santiago, RD.



Enero 2012,  
Boletín extraordinario de CEFASA.

Una publicación del  
Centro de Formación y Acción Social y Agraria  
(CEFASA)  
Con la colaboración del Dr. Vilson Jacques  
Santiago de los Caballeros, República Dominicana  
Enero 2012

**Contactos:**

Carretera Luperón, No. 159, Km. 5½, Gurabo, Santiago  
Teléfono: (809) 736-8272  
Fax: (809) 736-2992  
Correo Electrónico: [info@cefasa.org](mailto:info@cefasa.org)  
Sitio Web: [www.cefasa.com](http://www.cefasa.com)



## **Introducción**

El objetivo de esta investigación es indagar sobre los procesos del tráfico de personas desde Haití hacia la ciudad de Santiago y definir quiénes se ven involucrados en los mismos, con la finalidad de dar a conocer, tanto a la población dominicana como a la migrante, el proceso de transporte de inmigrantes que cruzan la frontera; tanto por la vía oficial como no oficial hacia República Dominicana.

La metodología utilizada para realizar esta investigación fue la encuesta, dirigida a una muestra representativa de la población migrante en Santiago. Se entrevistaron 116 inmigrantes que viajaron entre los meses de diciembre 2010 y junio 2011.

Diez fichas, independientemente del contenido, han tenido que ser descartadas por estar incompletas; al final de la encuesta se obtuvo un total de 106 fichas disponibles. No todas las personas fueron sometidas al cuestionario completo, en particular los inmigrantes cuyo estatus migratorio era regular no contestaron a las preguntas relativas al estatus irregular en el país.

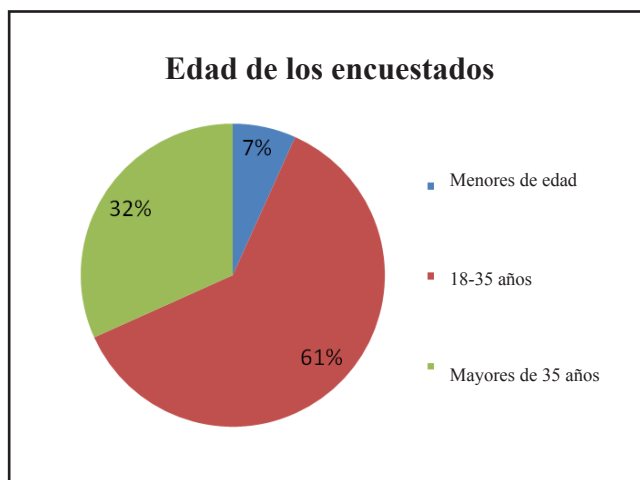
## 1. Datos de los encuestados

De las personas entrevistadas el 22% tienen estatus migratorio regular, es decir, que están dotados de un pasaporte con visa vigente o con una residencia al día. Estas personas tienen el derecho de desplazarse en el país libremente, sin tener que acudir a transportes irregulares<sup>1</sup>. El 78% restante de los entrevistados están en situación migratoria irregular.

Hay que resaltar que el porcentaje de personas con estatus migratorio regular (22%) no se puede considerar un dato promedio, tampoco estadísticamente significativo de la población haitiana en el país. Las entrevistas se han hecho a personas sensibilizadas sobre la importancia de la documentación, ligadas a organizaciones de inmigrantes o residentes en zonas donde opera CEFASA.

Se han entrevistado un 69% de hombres y un 31% de mujeres. La población migrante en su mayoría es masculina, ya que en varios casos los hombres migran primero dejando la familia en Haití; cuando su posición económica se ha estabilizado en República Dominicana, se concretiza la unificación con el resto de la familia.

Se ha entrevistado un 7% de menores de edad, un 32% de personas con más de 35 años y un 61% entre 18 y 35 años de edad. Si se comparan estos datos con los anteriores, se puede concluir que la población migrante haitiana, siendo caracterizada por las necesidades de trabajo y conseguir ingresos, es una población mayormente masculina y en edad de mayor productividad física.

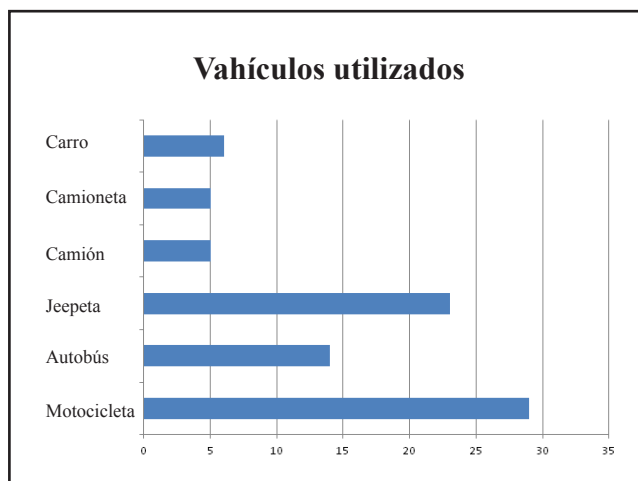
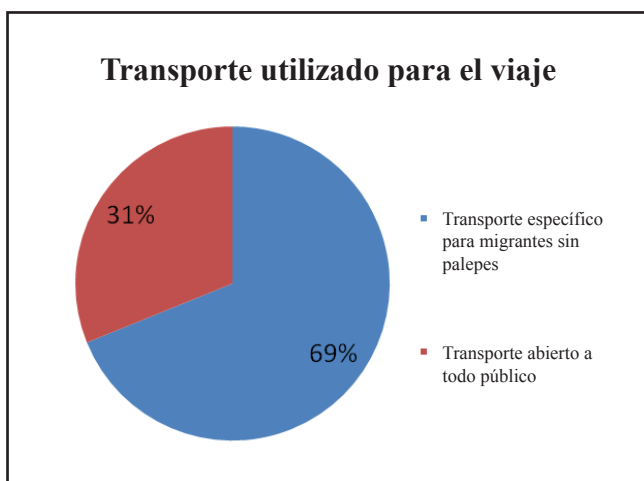


<sup>1</sup> Sin embargo, cuando las personas con estatus migratorio regular viajan en las zonas fronterizas, en muchos casos, las autoridades piden el sello de entrada en el pasaporte, aunque el migrante no venga de cruzar la frontera, y por eso extorsionan, pidiendo dinero.

## 2. Los transportes

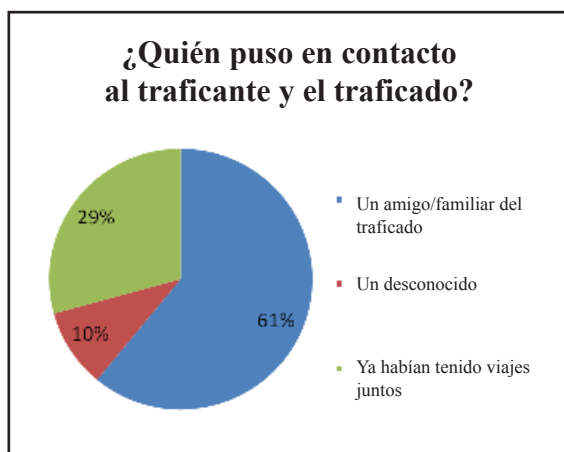
El 69% de los inmigrantes viajan en transportes que se organizan específicamente para ellos. Se trata de viajes estructurados y bien organizados por grupos de “profesionales” del sector. Todas las personas con estatus migratorio regular viajan en transporte público, pero también un 12% de las personas con estatus migratorio irregular utilizan este medio de transporte.

Varios viajes combinan diferentes tipos de vehículos, las motocicletas son el vehículo más utilizado. Quien organiza los viajes divide el trayecto en segmentos donde diferentes medios de transporte intercambian pasajeros. Estos están organizados para evitar los centros urbanos (por ejemplo en Navarrete viajan por el borde del canal de irrigación que rodea la ciudad al norte de la misma). Son muy utilizadas también unas “jeepetas” que, de noche y privadas de los asientos traseros, pueden transportar hasta 15 inmigrantes acostados y sentados unos sobre otros. El 5% de las personas que viajan con transportes específicos para inmigrantes han declarado que, por no tener dinero para costearse todo el trayecto, estuvieron en la obligación de caminar unos tramos hasta llegar a un transporte más económico.

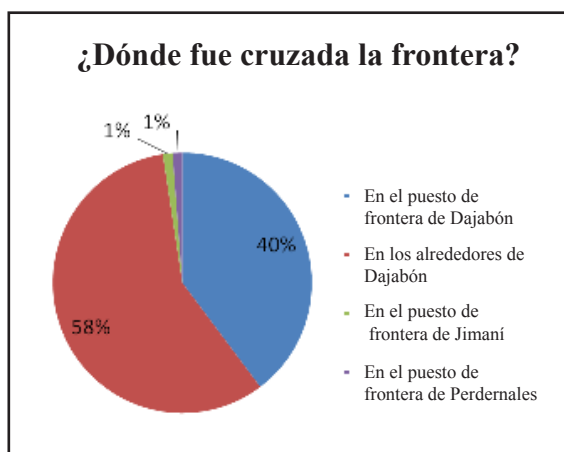


### 3. La organización del viaje

El 71% de las personas con estatus migratorio irregular pagó dinero para organizar el viaje. Esto lleva a pensar que existen unos profesionales del tráfico de personas que se ocupan de organizar viajes para inmigrantes indocumentados. El 29% prefirió aventurarse solas a organizar su viaje a República Dominicana, conociendo la dinámica del trayecto y la ruta. Estas personas llegan a un acuerdo económico con el personal del transporte, que a su vez sirve como intermediario en los puestos de chequeos. (Ver parte 5).



La red de tráfico encargada de realizar viajes ilícitos, es amplia y muy conocida en ambas partes de la isla. La mayoría de las personas traficadas (61%) se ponen en contacto con traficantes a través de amigos o familiares y un 29% se identifica como cliente habitual de un determinado traficante. El otro 10% de las personas contacta un desconocido, entre estas personas un tercio no sabía que iba a llegar a Santiago.



De acuerdo con esta encuesta, el 58% de las personas con estatus migratorio irregular entra a la República Dominicana cruzando el río Masacre por la zona de Dajabón, el 40% entran por el puesto fronterizo de Dajabón, un 1% entra por los puestos de frontera de Perdernales y el restante 1% por Jimaní.

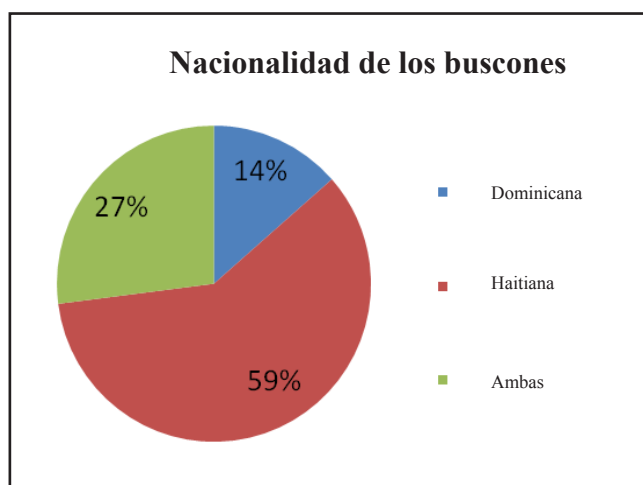
El 42% de los entrevistados, aunque no tenían los documentos necesarios, entraron por un puesto de frontera; lugar donde hay vigilancia militar. Esto indica que la red o las redes de tráfico podrían tener contacto con autoridades militares y migratorias que facilitan la entrada de indocumentados.

## 4. El costo del viaje

El promedio del costo del viaje para las personas indocumentadas es de RD\$3,440.00, con un mínimo de RD\$800.00 y un máximo de RD\$12,000.00. El 80% de las personas han pagado entre RD\$2,000.00 y RD\$4,800.00. La homogeneidad de los resultados hace pensar que hay precios estandarizados.

Cabe resaltar que las personas que declaran haber viajado con un organizador en reiteradas ocasiones, el 29% del total, pagan menos del promedio de las otras personas.

El 59% de los inmigrantes entregaron dinero sólo a haitianos, el 14% exclusivamente a dominicanos, mientras que el 27% pagó a buscones de ambas nacionalidades. La mayor parte de las transacciones económicas no involucró dominicanos, de todas formas hay motivos para creer que la red de tráfico está formada por personas de ambas nacionalidades y que para tratar directamente los precios con los inmigrantes se prefiere utilizar personas de la misma nacionalidad por la confianza que esto genera.



El 46% de las personas han pagado dinero extra durante el viaje respecto a lo acordado al principio del viaje. El 94% de estos eran personas sin documentación en regla.

El 62% de los inmigrantes pagan al inicio del viaje. En el 38% de los casos, el pago se hace a mitad o a final del viaje.

De acuerdo a testimonios de algunos encuestados, si los traficados no disponen de todo el dinero necesario para el pago, son encerrados en casas, donde están obligados a quedarse hasta que la red de tráfico reciba el pago establecido. Solo después de realizar el pago total son llevados a su destino.

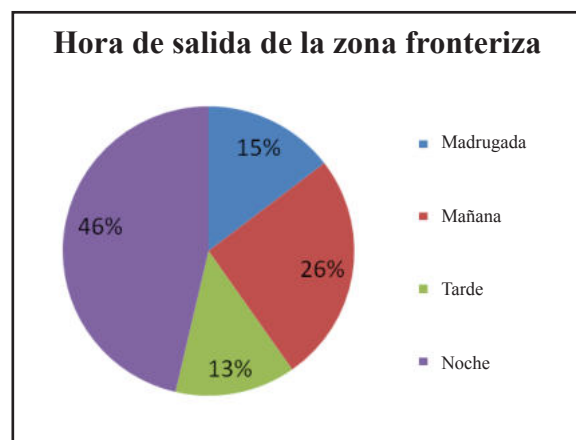
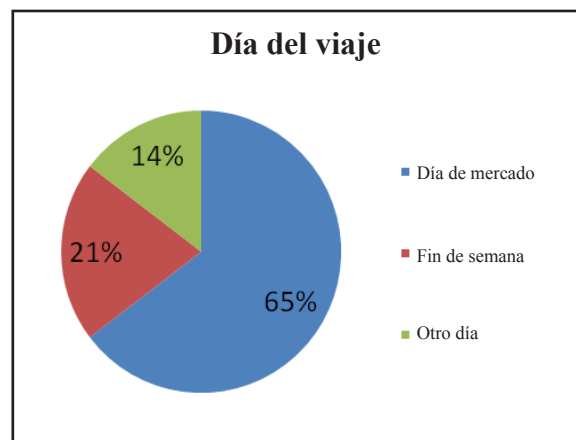
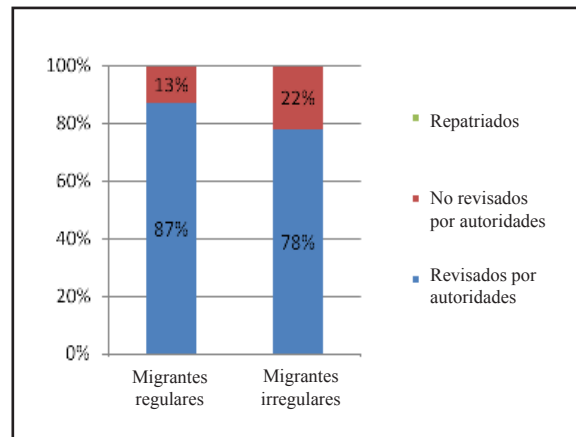
## 5. El viaje

El 80% de los inmigrantes han sido revisados por autoridades en el camino. De este número más del 75% eran personas cuyo estatus migratorio es irregular, sin embargo, no hubo ninguna repatriación. El 92% de los transportes específicos para inmigrantes fueron parados por las autoridades en los puestos de chequeo, sin embargo, las personas en los vehículos no fueron devueltas a su país.

Los días más utilizados por los traficantes para transportar personas son los días de mercado. En estos días los inmigrantes tienen más facilidad para cruzar la frontera y los traficantes para mezclarse entre el flujo de personas que acuden al mercado binacional. Hay que resaltar que durante los días de mercado binacional aumentan los puestos de chequeos militares.

Solamente hay un pequeño porcentaje de viajes que se realizan en las mañanas, la mayoría de los traficantes prefieren viajar en las noches, para que haya menos visibilidad frente a la población civil.

La mayor parte de los viajes para personas sin estatus migratorio regular se han efectuado en grupos pequeños. Las modalidades del tráfico de personas entre Haití y el Cibao Central son muy diversificadas, la mayor parte de las personas viajan solas o en pareja, mientras que una menor parte viaja en grupo.

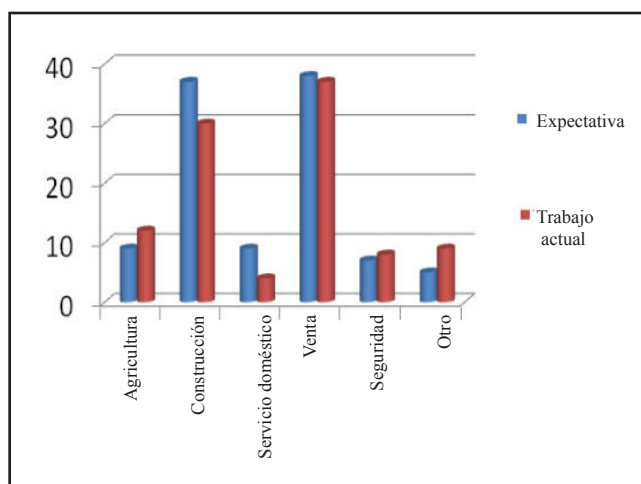




En el 44% de los viajes se ha revelado la presencia de menores. El promedio de menores en estos viajes ha sido de dos (2) por viaje. Solamente en cinco (5) viajes se han tenido más de tres (3) menores. El 75% de los viajes duró más de 4 horas para cubrir una distancia de aproximadamente 150 Km.

## 6. El trabajo

Según los datos de este cuadro, la mayor parte de los inmigrantes tenían una idea precisa del trabajo que deseaban realizar en República Dominicana, ya que realizan el mismo trabajo que pensaban ejercer antes de viajar. Los dos países tienen una muy buena comunicación y las personas que deciden viajar tienen todas las posibilidades de informarse y tener una idea precisa sobre las oportunidades de empleo que van a encontrar. Sin embargo, el 76% no tenían un compromiso de empleo.



## 7. En Santiago

Al llegar a Santiago todas las personas tenían un lugar donde quedarse. El 54% de los encuestados se quedaron en casa de un amigo, el 37% se quedó con familiares y el 9% buscó asilo en casa de un vecino de su país natal (Haití). La red de tráfico se limita al transporte, en Santiago los inmigrantes tienen sus propios contactos.

El 27% de los inmigrantes, llegando a Santiago, son dejados en un sitio específico que ellos mismos establecen. El 37% en una parada de guagua pública, un 14% en Navarrete (aunque su destino es Santiago) y los restantes en las afueras de la ciudad.

## 8. Conclusiones

Avalados por los datos que hemos expuesto, podemos afirmar que el tráfico de personas con estatus migratorio irregular, que proceden desde Haití, es manejado por una o mas redes bien estructuradas y organizadas. La facilidad de movimiento y la inactividad de las fuerzas armadas dan a entender que hay funcionarios del Estado, civiles y militares, involucrados.

Estas redes son binacionales. Las personas que captan inmigrantes (los buscones) son mayormente haitianas, pero los transportistas y los mediadores con las autoridades son dominicanos.

Son utilizados medios de transportes precarios (motores, jeepetas que transportan más de 10 personas y camiones) en la mayor parte de los casos. Generalmente viajan grupos pequeños, aunque en ocasiones viajan grupos de más de cinco personas. Los hombres son la mayoría de los viajeros, sin embargo, en las últimas décadas la presencia de mujeres inmigrantes está creciendo considerablemente.

Casi todos aquellos que cruzan la frontera lo hacen en búsqueda de trabajo, y por su condición migratoria, se ven obligados a insertarse en el mercado informal o en un sistema laboral que no reconoce sus derechos.

Los inmigrantes pagan sumas elevadas para el viaje y muchas veces son víctimas de abusos, ulteriores cobros y secuestro en caso de no tener todo el dinero para pagar.

Deja mucho que pensar que la gran mayoría de los viajes ilícitos han sido revisados por autoridades y ninguno ha tenido problemas para seguir. En las entrevistas hechas, algunos inmigrantes han dicho que los “buscones” afirman ser las autoridades, que no hay que temerle a los chequeos militares. Muchos viajes se efectúan de noche para evadir las miradas de la población dominicana, más que por evadir los chequeos. Algunos inmigrantes contaron que aunque su estatus migratorio era regular, militares le pidieron dinero alegando que no tenían sello de entrada en su pasaporte, y no importaba que ellos hubieran estado en el mercado binacional sin cruzar la frontera.

Es incuestionable que las autoridades son miembros de esta red o redes de tráfico por varias razones:

- 1- Paran a los inmigrantes irregulares para recibir dinero, nunca para devolverlos;
- 2- Los puntos de llegada en Santiago de los inmigrantes son lugares públicos y visibles.

## 9. Recomendaciones

Como resultado de este trabajo dirigimos algunas recomendaciones:

### a) A la sociedad dominicana:

- No se puede combatir una red de tráfico que involucra las autoridades con el silencio de la sociedad en relación al tema.
- La sociedad tiene que aprender a documentar los abusos para poder denunciar.

### b) A las autoridades

- La militarización de la frontera no resuelve el problema de la migración irregular, sino que alimenta el sistema de corrupción, se exhorta que las autoridades militares hagan su trabajo para un mejor clima de paz de ambas naciones;
- El reglamento de la ley de migración<sup>2</sup>, no manifiesta voluntad para poner las bases para una sociedad fundamentada en el respeto de las leyes, ya que finge no saber que hay muchos inmigrantes pobres que ya residen en el país de forma irregular y que no pueden costearse las tarifas de regularización, pensadas para la migración rica europea y norteamericana;
- El proceso de regularización de los extranjeros residentes irregulares en el país es una oportunidad para sanear una situación insostenible para República Dominicana. Esperemos que no sea una pantalla para los observadores internacionales ni un medio de propaganda política;
- El sistema de justicia tiene que ser fortalecido para poder perseguir todas las infracciones a la ley, cometidas por civiles y militares, funcionarios y ciudadanos comunes.

### c) A los migrantes

- Todo migrante tiene que tener sus documentos en regla o ponerse en regla lo antes posible. Una de las ventajas es poder utilizar los medios de transporte públicos, ahorrar dinero y evitar los abusos.

---

<sup>2</sup>El primer paso de este reglamento fue dado el 15 de agosto 2004 con el artículo 151 de la ley de Migración, el segundo el 4 de noviembre 2011 con la convocatoria del pedido de sugerencias por parte de la Dirección General de Migración, no se sabe nada sobre el futuro de este proceso al momento de la publicación de este trabajo.



La presente publicación ha sido elaborada con la asistencia de la Unión Europea.  
El contenido de la misma es responsabilidad exclusiva de CEFASA y en ningún caso  
debe considerarse que refleja los puntos de vista de la Unión Europea.