



Decanato de Ciencias Económicas y Empresariales
Escuela de Mercadotecnia

Trabajo de Grado para Optar por el Título de:
Licenciatura en Negocios Internacionales

Tema:

“IMPACTO DEL CONFLICTO DEL TRANSPORTE FORMAL
ENTRE REPÚBLICA DOMINICANA Y HAITÍ EN EL COMERCIO,
PERÍODO 2009-2014”

Sustentante:

Br. Zahira del Carmen Solimán Castro

2012-1768

Asesor:

Ransis García Sabater

Los Conceptos emitidos en el presente
trabajo de investigación son de la
exclusiva responsabilidad de quien
(es) lo sustentan.

Distrito Nacional, República Dominicana
Noviembre 2015

ÍNDICE

AGRADECIMIENTO	5
DEDICATORIA	iv
RESUMEN EJECUTIVO	vi
INTRODUCCIÓN	1
Capítulo I. Relaciones Comerciales y Transporte Internacional de Mercancías....	3
1.1 Las Relaciones Comerciales entre países.....	4
1.1.3 Principales Acuerdos y Bloques Comerciales.	5
1.2.3 Principales Organizaciones de Transporte Internacional de Mercancías. ..	12
1.3 Evolución del Comercio Internacional.....	15
1.4 Implicaciones del Desarrollo del Comercio Internacional.....	19
1.5 Ventajas y Desventajas del Comercio Internacional.....	21
Capitulo II. Trayectoria Comercial entre la República Dominicana y la República de Haití.	25
2.1 Generalidades de la República Dominicana.....	26
2.1.1 República Dominicana	26
2.1.2 Participación de la República Dominicana en los mercados internacionales.	28
2.1.3 Tratados y Acuerdos comerciales de la República Dominicana.....	32
2.2 Generalidades de la República de Haití.....	35
2.2.2 Participación de la República de Haití en los mercados internacionales....	38
Gráfico No. 3	39
2.2.3 Tratados y Acuerdos comerciales de la República de Haití.....	42

2.3 Evolución histórica de las relaciones comerciales entre la República Dominicana y Haití.	44
Capítulo III. Situaciones Conflictivas entre República Dominicana y Haití.	62
3.1 Conflictos fronterizos.....	63
3.2 Reseña histórica de la división de la Española.....	66
3.3 Conflicto Migratorio.....	70
3.4 Diferencias diplomáticas entre la República Dominicana y la República de Haití.	76
3.5 Impase comercial.	78
Capítulo IV. Impacto del Conflicto de Transporte Formal entre la República Dominicana y la República de Haití en el comercio.....	81
4.1 Definición de la Problemática.....	82
4.2 Conflicto del Transporte Formal en el Comercio.	83
4.3 Principales productos de intercambio comercial vía terrestre.	88
4.3 Acciones tomadas por los gobiernos para la resolución del conflicto de transporte formal.....	95
4.5 Impacto del Conflicto del Transporte Formal entre República Dominicana y Haití en el Marco Internacional.	100
Capitulo V. Análisis y Presentación de los Resultados.....	103
5.1 Situaciones que dieron origen al conflicto de transporte formal entre la República Dominicana y la República de Haití.....	104
5.2 Riesgos a los que están expuestos los transportistas dominicanos.	105
5.3 Medidas que se han tomado para solucionar este conflicto.....	106
5.4 Impacto del conflicto de transporte formal en el comercio entre ambos países.	107
5.5 Consecuencias económicas y comerciales.....	108

CONCLUSIONES	114
RECOMENDACIONES	117
BIBLIOGRAFÍA	118
ANEXOS	

LISTA DE TABLAS Y GRÁFICOS

Gráfico No. 1	29
Gráfico No. 2	39
Gráfico No. 3	46
Tabla No. 1.....	49
Tabla No. 2.....	50
Gráfico No.4	91
Gráfico No. 5	92

AGRADECIMIENTO

Le agradezco a Dios por guiarme durante todos estos años, por proveerme los medios para poder prepararme profesionalmente, por ayudarme a pesar de los obstáculos a mantenerme firme en mi objetivo, y hoy permitirme estar terminando esta etapa de mi vida satisfactoriamente, le agradezco infinitamente por ser mi guía y mi mejor maestro.

A mi familia le agradezco su apoyo, comprensión, dedicación y esfuerzo. El estar siempre pendiente de cómo podían cooperar con mis compromisos y trabajos de la universidad, por acompañarme para celebrar cada uno de mis logros y por estar incondicionalmente para ayudarme en los momentos difíciles, por hacerme saber lo orgullosos que se sienten de mí y que todo mi esfuerzo ha valido la pena. Por ser mis consejeros y brindarme su apoyo y ayuda en este camino que he recorrido, por nunca decir que no cuando necesitaba una opinión o idea, por integrarse completamente a mis proyectos como si fueran suyos, por estar ahí siempre a mi lado para cuando me tropezara ayudarme a levantarme y mostrarme el camino para continuar, por motivarme y darme las fuerzas todos los días para salir adelante un millón de gracias, los amo.

Gracias a Aida Guichardo y Luicedis Olivero por su apoyo, por interesarse en cooperar para que hoy pueda estar culminando esta etapa de mi vida, por brindarme su afecto, por darme ánimos y por haber estado ahí para ayudarme en lo que fuera necesario, en cualquier momento y a la hora que fuera.

!!!Graciassss!!!!!!!!!!

Gracias a Yamaira González por cada vez que te decía, mira te toca leer tal capítulo completo para que me digas tu opinión hacerlo sin importar lo que estuvieras haciendo, por estar pendiente siempre y ponerte a mi disposición, por darme ánimos y siempre decirme que no me preocupare que todo el trabajo y el esfuerzo iban a valer la pena ¡¡¡Graciasssss!!!!!!!

Gracias a Johan Mercado por darme ánimos cada vez que me sentía presionada, por siempre decirme que si se puede y que con Dios mediante iba a lograr concluir mi trabajo exitosamente, por siempre estar dispuesto a cooperar conmigo y todo el tiempo estar pendiente, y sí lo hice ya termine Johann!!!!!!
Gracias a Dios!!!! y a ti por tu apoyo incondicional.

Gracias a mis profesores del colegio, en especial a los profesores: Mercedes Luisa, Divina Estrada, Tucidides Gómez, Virginia Jiménez y Víctor Rosario por haberme formado y dado la base para llegar hasta aquí, por enseñarme a dar lo mejor de mí, a ser cada día una mejor persona, por ser sencillamente únicos.

A mis maestros por compartir todos sus conocimientos, por preocuparse de formar profesionales capacitados tanto personal como profesionalmente, por compartir sus anécdotas y tropiezos para que nos sirvan como guía y logremos ser mejores, por motivarnos a ser personas proactivas, a tener sueños y superarnos continuamente, por impulsarnos a no quedarnos estáticos, sino, a buscar las vías para crecer constantemente y aprender todo lo que nos sea posible.

En especial a los profesores: Adalberto Adames, Antonia Solano, Cecilia González, Gerardo Medrano, Ramón Aquino y Nathanael Concepción por ser excelentes maestros y personas, por preocuparse de hacer un trabajo de calidad y por marcar la diferencia, muchas gracias.

A mi asesor el Prof. Ransis García Sabater por guiarme en este proyecto final, por haber estado ahí en todo momento para responder mis dudas o para hacerme aportes que reforzaran mi trabajo, por haberse preocupado de ayudarme a desarrollar un trabajo de calidad, por siempre estar dispuesto a cooperar y por ser un excelente maestro que se interesa en sus estudiantes y con quienes comparte sus experiencias haciendo de sus clases y asesorías un espacio interactivo que nos motiva a dar lo mejor de cada uno, graciasss!!.

DEDICATORIAS

Mi tesis va dedicada a cinco personas incondicionales y muy especiales, quienes me han acompañado siempre, las cuales son la razón por la cual hoy estoy cumpliendo mi meta, por eso les dedico a ustedes todo mi trabajo y esfuerzo.

A mis padres por preocuparse y esforzarse todos los días para que mis hermanos y yo pudiéramos tener una buena educación y formación, por hacer todos los sacrificios que son necesarios para cubrir nuestras necesidades y darnos lo mejor. Por siempre estar ahí para apoyarnos y ser nuestro refugio y soporte cada vez que lo necesitamos, por enseñarnos que en la vida para lograr lo que deseas debes trabajar duro y que la mayor satisfacción es ver tus metas realizadas y saber que fue por tu propio trabajo y esfuerzo.

A mis hermanos por ser mis compañeros incondicionales, por estar ahí para mí y compartir conmigo todos los momentos importantes de mi vida, por todos los días darme la oportunidad de aprender algo nuevo y mostrarme que en la vida todo tiene solución, por enseñarme a ser fuerte y perseverante, por demostrarme que si deseas algo debes luchar hasta conseguirlo, por siempre asegurarse de sacarme una sonrisa, por ser mis ejemplos a seguir y mi motivación.

A mi Tía Lila por su apoyo incondicional, por siempre estar dispuesta a ayudar, por siempre estar ahí, por ser parte importante de la educación de mis hermanos y la mía, por siempre impulsarnos a que nos preparemos y nos esforcemos por lo que queremos lograr, por ser una persona especial, espero que Dios te multiplique todo lo que haces por los demás porque te lo mereces.

.

RESUMEN EJECUTIVO

La historia de la República Dominicana y la República de Haití han estado muy marcadas por una relación inestable compuesta por muchos conflictos a los cuales se han visto sometidos y al parecer nunca le han encontrado la solución o bien no han decidido buscarla para ponerle fin a esta situación y eliminar o disminuir el impacto negativo que genera para ambos pueblos a nivel social, político, económico y comercial.

A partir de esta investigación se busca determinar el impacto que representa tanto para República Dominicana como para Haití el actual conflicto del transporte formal en el comercio, lo cual requiere a su vez que se investiguen las razones o hechos que dieron origen al mismo.

Este ha pasado a formar parte de la extensa y compleja lista de conflictos que han surgido entre estas dos naciones las cuales se mantienen enfrentadas por diversos motivos, ya sea por medidas tomadas por los gobiernos o conflictos provocados por la sociedad.

Esta investigación se desarrollara en cinco capítulos donde se trabajaran los hechos y los aspectos básicos y fundamentales que explican las razones y los motivos que dieron origen a esta situación, la cual ha arrastrado consigo una cadena de complicaciones que han vuelto cada día más difícil el encontrar una salida para llegar a un acuerdo con el cual se logre estabilizar la situación que vive no solo el sector comercial, sino, cada una de las empresas, transportistas y

personas relacionadas al área, además de la sociedad en general que también se han visto afectados y han resultado ser de las principales víctimas de esta situación.

En el primer capítulo se hablara de los conceptos básicos de las relaciones comerciales y el transporte internacional de mercancías, además de su evolución y el impacto que ha generado el desarrollo de las mismas en las relaciones comerciales entre países. Luego un segundo capítulo donde se tratará la trayectoria comercial entre la República Dominicana y la República de Haití y la participación de ambos en el comercio internacional.

En el Tercer capítulo se hablara de las diferentes situaciones y sectores que han generado conflictos o enfrentamientos entre la República Dominicana y la República de Haití. En el capítulo cuatro se abordara el impacto del conflicto de transporte formal en el comercio. Y por último en el capítulo cinco se presentaran los resultados de la investigación.

INTRODUCCIÓN

La relación entre la República Dominicana y la República de Haití históricamente ha estado marcada por el conflicto y la confrontación. Desde la división de la isla en dos colonias las diferencias se han intensificado hasta sobrepasar más que diferencias geográficas, políticas y económicas también sociales generando situaciones de tensión y desestabilidad para ambas naciones.

Un conflicto entre dos países que ha perdurado durante años, alcanzado los límites a tales niveles que parece tratarse de una historia que no tiene fin, un problema que no posee solución y un desenlace inevitablemente negativo.

Las opiniones con relación a este tema son diversas algunas personas son imparciales y analizan la situación desde ambos puntos de vista determinando las faltas que se han cometido por ambas partes, otros establecen preferencias y fijan posiciones según su nacionalidad y el resto solo se limita a dar opiniones que no aportan ninguna solución más bien hacen críticas que es lo menos que se necesita.

Por medio de esta investigación no solo se tiene como objetivo determinar el efecto que tiene sobre ambos países esta problemática, sino, que también a partir de los datos obtenidos se quiere evaluar las posibilidades de que se llegue a un acuerdo o se encuentre una solución que se convertiría en la puerta para la negociación y la estabilización de los demás conflictos que existen entre estos

países, sin dejar de lado la posibilidad de que podamos tener un acuerdo el cual sea la base, a partir de la cual la República Dominicana y la República de Haití comiencen a escribir una nueva historia, una que sea completamente diferente a la actual y marque el inicio de una etapa de desarrollo y crecimiento.

CAPÍTULO I

RELACIONES COMERCIALES Y TRANSPORTE

INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS.



1.1 Las Relaciones Comerciales.

1.1.1 Concepto.

Se conoce como relaciones comerciales a los acuerdos o tratados que se establecen entre las diferentes naciones, con el fin de intercambiar entre ellos bienes y servicios, promoviendo la actividad comercial e incentivando el desarrollo comercial de los países que participan en el comercio internacional.

1.1.2 Orígenes de las Relaciones Comerciales entre países.

Las relaciones comerciales entre los diferentes países han recorrido un largo camino, desde el trueque hasta la especialización y diversificación. El trueque fue la primera actividad comercial de la historia, la cual consistía en intercambiar un bien por otro. Se hacía de esta forma porque las diferentes culturas tenían distintas necesidades que solo podían satisfacer por medio del intercambio.

En el 1880 surge otro modo de comercio, el desarrollo de las relaciones comerciales continuo con la creación de las monedas hechas de oro, a esta época se le llamó “Época Patrón de Oro” en la que se intercambiaban bienes por monedas de oro o plata.

Durante esta misma etapa debido a la dificultad que representaba transportar los metales surgen los papeles como el nuevo tipo de cambio, los cuales se cobraban por los dueños en los gobiernos procedentes y así evitaban robos.

Con este nuevo tipo de cambio, se logró una mayor estabilidad tanto económica como comercial, ya que, las conversiones de las monedas equivalían a la misma cotización en oro y esto hacía que la balanza comercial se mantuviera estable.

Luego de esto David Ricardo quien fue un economista inglés considerado el más maduro de la economía clásica y uno de los más destacados junto con Adam Smith y Thomas Malthus. Desarrollo y presento su teoría de la ventaja comparativa, la cual explica que un país debe especializarse en lo que hace mejor y comprar el producto en el que no es muy bueno. La teoría de David Ricardo hace énfasis en la productividad de los países en la cual plantea claramente que una de las estrategias para que la balanza comercial y económica de un país se mantenga equilibrada y bien posicionada es que cada país concentre su fuerza y recursos en aquellos bienes que son expertos en su producción o elaboración y en esos que no poseen tanta destreza o medios para elaborar que los adquieran de quienes si están preparados en esas áreas, logrando de esta forma una estabilidad económica y comercial en las relaciones comerciales, es decir, para cada uno de los países que integran el intercambio comercial. (Catarina, 2004)

1.1.3 Principales Acuerdos y Bloques Comerciales.

Según Alberto Carrasquilla “En el mundo se han firmado más de 550 tratados de libre comercio, principalmente en los últimos diez años”. Estos forman parte de una estrategia comercial que busca consolidar los mercados con el fin de generar una oferta competitiva y a su vez lograr un buen posicionamiento. (Carrasquilla, 2013)

Entre los principales acuerdos de libre comercio y bloques comerciales cabe mencionar los siguientes:

Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos (DR-CAFTA): es un acuerdo entre Estados Unidos, Centroamérica y República Dominicana que busca formar una zona de libre comercio entre los países miembros.

La negociación, firma y ratificación se realizó en condiciones diferenciadas, amoldándose a las características y contexto político y social de cada Estado parte, entre los temas o aspectos que se trabajan y regulan de este acuerdo están: el trato comercial, desgravación arancelaria, origen de los productos, movimiento aduanero, derecho de propiedad intelectual, producción higiénica y protección del medio ambiente.

A pesar de ser uno de los tratados más importantes ha sido objeto de múltiples críticas de carácter político y económico provocando un debate acerca de las ventajas y desventajas de la aplicación de este tratado.

Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN): es un acuerdo regional entre los gobiernos de Canadá, Estados Unidos y México para crear una zona de libre comercio. Se firmó por México en noviembre de 1993 y entro en vigencia el primero de enero de 1994, los objetivos del tratado son: eliminar los obstáculos al comercio y facilitar la circulación trilateral de bienes y servicios, promover condiciones de competencia leal en la zona de libre comercio, aumentar sustancialmente las oportunidades de inversión, proteger y hacer valer

de manera adecuada y efectiva los derechos de propiedad industrial, crear procedimientos eficaces para la aplicación del tratado y establecer lineamientos para la cooperación trilateral para ampliar los beneficios del tratado.

La Comunidad del Caribe (CARICOM): es una organización de 15 naciones del caribe y dependencias británicas, fue fundada en 1973 por el tratado de Chaguaramas (Trinidad y Tobago) y sustituyó a la Asociación Caribeña de libre cambio que había sido creada en 1965. Los miembros de pleno derecho son: Antigua y Barbuda, Barbados, Belice, Dominica, Granada, Guyana, Jamaica, Montserrat, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Trinidad y Tobago, mientras que las islas vírgenes británicas y las islas Turcos y Caicos son miembros asociados.

Las Bahamas pertenecen a la comunidad pero no al mercado común creado en su seno, en tanto que Aruba, Colombia, Curazao, México, Puerto Rico, Saint Maarten y Venezuela son países observadores. La sede del CARICOM se encuentra en George town, Guyana. Esta desarrolla tres actividades principales: la cooperación económica a través del mercado común del caribe, la coordinación de la política exterior y la colaboración en sectores como la agricultura, la industria, el transporte y las telecomunicaciones.

El Mercado Común del Sur (MERCOSUR): es un bloque sub-regional integrado por Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Venezuela. Tiene como países asociados a Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú; y como observadores a Nueva Zelanda y México. Es considerado una potencia

económica y se constituye como el área económica y plataforma industrial más dinámica, competitiva y desarrollada no solo de Latinoamérica, sino, de todo el hemisferio sur con un PIB de 4,58 billones de dólares lo que representa el 82,3% del PIB total de Sudamérica.

Comunidad Andina: es un organismo regional de cuatro países que tienen un objetivo común que es alcanzar un desarrollo integral, más equilibrado y autónomo, mediante la integración andina, Sudamérica y Latinoamérica. El proceso andino de integración se inició con la suscripción del Acuerdo de Cartagena el 26 de mayo de 1969, está constituida por Bolivia, Colombia, Ecuador, y Perú, además de los órganos del sistema Andino de integración (SAI) que es el conjunto de órganos e instituciones de la comunidad andina que tiene como finalidad profundizar la integración sub-regional andina y promover su proyección externa.

Unión Europea (UE): es una comunidad política de derecho constituida en régimen sui generis de organización internacional nacida para acoger la integración y gobernanza en común de los Estados y los pueblos de Europa. Está integrada por veintiocho Estados europeos. La UE ha desarrollado un sistema jurídico y político único en el mundo que se rige por mecanismos y procedimientos de funcionamiento interno complejos hasta llegar hoy en día a un sistema de gobierno transnacional.

La UE está formada por siete instituciones que son: el parlamento europeo, el consejo europeo, el consejo, la comisión europea, el tribunal de justicia de la Unión Europea, el tribunal de cuentas y el banco central europeo. En el año 2012 le fue otorgado el premio Nobel de la paz, a votación unánime por su cooperación al avance de la paz, conciliación, derechos humanos y democracia en Europa.

1.2 Transporte Internacional de Mercancías.

1.2.1 Concepto.

El transporte internacional de mercancías forma parte del proceso logístico de los negocios internacionales, y consiste en el acuerdo para el traslado o transporte como su nombre lo indica de la mercancía desde su lugar de origen hasta su destino final. (Rodríguez, 2013, pág. 24)

1.2.2 Antecedentes del Transporte Internacional de mercancías

Con el desarrollo de las relaciones comerciales entre los diferentes países del mundo, a medida que estas fueron creciendo y alcanzando niveles más altos se presentaron diversas dificultades y una de estas fue el transporte de los productos de un país a otro especialmente aquellos que se encontraban muy lejos como por ejemplo los que estaban en continentes diferentes, a raíz de esta situación los comerciantes se vieron en la necesidad de buscar soluciones rápidas y efectivas para de esta manera evitar que el desarrollo comercial se viera afectado por este nuevo reto.

El transporte de personas y mercancías ha estado siempre presente en la historia de las civilizaciones, como una herramienta fundamental de supervivencia de las personas y como un factor que facilita la interacción social, el espíritu aventurero del ser humano y del intercambio comercial. En la medida en que la movilidad aumenta la capacidad de generar riquezas y extender el dominio y la territorialidad, abre las puertas para el continuo crecimiento de las relaciones comerciales y por ende de los países que forman parte de estas. (Romero, 2012)

En sus inicios el transporte de mercancías en la época preindustrial era lento y peligroso debido a la inexistencia de medios de transporte adecuados para llevar a cabo este tipo de actividades, para esta época el transporte terrestre se realizaba con animales como: caballos, mulas, camellos o carruajes tirados por los mismos animales. Generalmente la carga que se transportaban por estos medios era ligera y de alto valor añadido, las distancias que se recorrían eran cortas, ya que, no solían sobrepasar los límites interregionales. Para esta época solo existían dos tipos de vías: los caminos de herraduras por los cuales solo podían circular mulas, bueyes, caballos y personas; y las carreteras por las que circulaban los carros, las mismas eran escasas y solo unían las ciudades principales. En su mayoría eran caminos inseguros motivo por el cual los Reyes Católicos crearon en 1476 la Santa Hermandad (Considerada el primer cuerpo policial de Europa) para controlar la seguridad de los caminos en el Reino de Castilla. (Universal, 2012)

En cambio el transporte de grandes mercancías se hacía vía marítima a bordo de carabelas o bajel, los barcos tenían una mayor capacidad de carga y por esto resultaban más rentables especialmente para aquellos comerciantes cuyas mercancías eran grandes cantidades y debían recorrer grandes distancias. Para este tipo de transporte se necesitaban puertos donde los barcos pudieran arribar, en esa época solo en las ciudades importantes había puertos, los cuales poseían una infraestructura muy compleja con el objetivo de asegurar el buen funcionamiento de las operaciones. (Universal, 2012)

Durante la Revolución Industrial el transporte logró uno de sus mayores avances, el cual estuvo definido por dos factores fundamentales que fueron: la construcción de una vía segura para el transporte y la creación del ferrocarril que se convirtió en el gran medio de transporte que impulso la Revolución Industrial no solo por la capacidad que posee de transportar mercancías en grandes cantidades, también porque demandó una gran cantidad de productos industriales lo que permitió cooperar con el desarrollo industrial.

A partir de este suceso empieza el desarrollo de las industrias a un nivel más grande debido a la demanda de productos industriales que se generó, con ello vino la apertura de numerosas plazas de trabajo y la necesidad d que las personas aprendieran a realizar el trabajo de las fábricas y operar las grandes maquinarias que se usaban en esa época para la elaboración de los productos. Fue entonces cuando se vio el cambio de una economía basada en intercambio de productos agrícolas únicamente a una economía más amplia y variada donde

se buscaba intercambiar en todos los sectores puesto que ya se contaba con los recursos necesarios para comercializar en nuevas áreas y producir una mayor variedad de bienes, los cuales ya no solo se limitaban a productos alimenticios.

De esta forma el desarrollo y fortalecimiento de las relaciones comerciales entre los países del mundo abrieron las puertas para el desarrollo de muchas otras actividades como fue el caso del transporte de mercancías que paso de ser una actividad entre ciudades cercanas a convertirse en la conexión de países y continentes sin importar las distancias. El desarrollo de los mismo trajo consigo la evolución en todos los aspectos de las sociedades y esto los llevo al mundo moderno, tecnológico y desarrollado de hoy día.

1.2.3 Principales Organizaciones de Transporte Internacional de Mercancías.

Tras la evolución del Transporte Internacional de mercancías y el incremento de las necesidades y la exigencias de los clientes de este sector, se presentó la necesidad de formar organizaciones que regularan y representaran las diferentes vías de transporte, las cuales a su vez establecieran los reglamentos que entendieran necesarios para ofrecer un servicio de calidad y alta seguridad que protegiera los intereses de todas las partes involucradas.

Las principales organizaciones de Transporte Internacional de Mercancías son las siguientes:

Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios (FIATA): es una organización que está compuesta aproximadamente por 40,000 compañías de logística y agentes de carga. Dicha organización creó un conjunto de documentos que son utilizados a nivel mundial para el Comercio Internacional tales como: Certificado de recepción, Certificado de transporte, Certificado de almacén, Conocimiento de embarque, Documento de transporte multimodal, Declaración de expedidores para el transporte de mercancías peligrosas, Certificado intermodal de pesos del expedidor e Instrucciones de envío. (CEPE/ONU, 2012)

Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA): esta es una organización no gubernamental, compuesta por 240 líneas aéreas que representan el 84% del transporte internacional de mercancías aéreo. La misma cuenta con un reglamento donde se regula de forma estricta la carga peligrosa la cual se debe notificar debidamente para tomar las medidas de seguridad correspondientes, el transporte de animales vivos para controlar el comercio de especies en extinción y la carga perecedera para que dichos productos sean transportados bajo las condiciones requeridas para que se conserven en un estado óptimo de consumo.

Cámara Naviera Internacional (ICS) y Federación Naviera Internacional (ISF): son las organizaciones internacionales que agrupan al conjunto de empresas de transporte internacional de mercancías vía marítima. Además tienen a su cargo regular aspectos fundamentales de este tipo de transporte tales como: Seguridad marítima, Estándares de construcción naval, Responsabilidad con relación a la carga y Política naviera y Libre comercio.

Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU): es la organización a nivel mundial que representa el sector del transporte terrestre, se caracteriza por constante labor en busca de facilitar y hacer más eficiente el transporte terrestre de mercancías trabajando para ofrecer un servicio de alta calidad, seguridad, a tiempo y sin mayores retrasos.

Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC): organización no gubernamental que representa el sector de transporte ferroviario, tiene a su cargo el control del transporte de mercancías a través de esta vía, asegurándose de ofrecer un servicio de transporte seguro y rápido. (CEPE/ONU, 2012)

Cada una de estas organizaciones controla las diferentes vías de transporte internacional de mercancías con el objetivo de establecer estándares de calidad y seguridad del servicio que sean implementados y cumplidos en todo el mundo para de esta forma asegurarse de ofrecer un servicio que este al nivel de las exigencias del mercado del transporte y por ende de los usuarios de estos servicios, proporcionándoles confianza y seguridad a la hora de transportar sus mercancías.

1.3 Evolución del Comercio Internacional.

Con el paso de los siglos, la evolución de las civilizaciones y el desarrollo de los países el intercambio comercial siguió creciendo, haciéndose cada día más amplio y diverso todo esto impulsado por el desarrollo de la tecnología, las necesidades que requerían ser satisfechas y por la creación del movimiento que intercomunicó y relacionó al mundo de forma cultural, social, política, económica y comercial llamado globalización, el mismo es conocido como el proceso a nivel mundial que consiste en la creciente comunicación e interdependencia de los distintos países del mundo uniendo sus culturas, sociedades y mercados a través de una serie de transformaciones sociales, políticas y económicas que le atribuyen un carácter global.

Es a partir de todos estos nuevos procesos que nacen las grandes industrias y empresas que en un principio solían operar en mercados nacionales y relativamente pequeños, pero luego con la apertura de las puertas a nuevos mercados y con ello la llegada de grandes oportunidades de desarrollo es que deciden incursionar y establecerse en mercados extranjeros logrando de esta forma llevar sus productos al mundo y traer el mundo a sus países.

Es evidente que el mundo, especialmente en los negocios ha experimentado grandes cambios, las grandes empresas productoras o comercializadoras se encuentran inmersas en un ambiente de alta competencia, pues así como han aumentado las posibilidades de incursionar en nuevos mercados, de igual forma se han incrementado las empresas que compiten por lograr establecerse y

posicionarse de forma efectiva en los mismos y los retos que representan formar parte de este proceso evolutivo que cada día es más desarrollado, exige mayores niveles de calidad, mayor capacidad tecnológica y mejores estrategias de mercado. (Romero, 2012)

A medida que la relaciones entre los países se hicieron más fuertes se presentaron nuevas necesidades, como sistemas que ayudaran a regular el intercambio comercial y acuerdos o tratados que agruparan a varios países con el objetivo de que las relaciones comerciales fueran justas y equitativas, buscando de esta forma beneficiarse unos con otros y lograr una presencia más fuerte en los mercados internacionales. De igual forma la unión entre los países no se limitó a tratados de libre comercio, sino, que decidieron dar pasos más arriesgados y establecer bloque comerciales los cuales son organizaciones internacionales que agrupan a un conjunto de países con el propósito de beneficiarse mutuamente tanto nivel comercial, económico y político.

Es entonces en base a estas nuevas necesidades que surgen los primeros acuerdos y organizaciones que buscan regularizar el comercio entre los diferentes países del mundo, siendo los principales:

El Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT): el mismo se basaba en idear leyes y estrategias para la reducción de los aranceles buscando de esta manera mejorar las negociaciones entre los países, se realizaban reuniones periódicas llamadas rondas en las cuales los países miembros planteaban las nuevas disposiciones que según entendían debían ser

tomadas en consideración para implementarlas, en cada una de estas reuniones se tomaban decisiones con el propósito de hacer cada día el intercambio comercial más efectivo, luego de varios años el acuerdo fue reemplazado debido a algunas irregularidades en la ronda de Uruguay.

La Organización Mundial del Comercio (OMC): esta es el organismo internacional principal que controla el comercio internacional entre los países la cual fue creada en la ronda de Uruguay para sustituir el GATT, además sirve de foro en la negociación de acuerdos orientados a reducir las barreras en el comercio internacional, promover condiciones de igualdad y cooperar con el crecimiento económico y el desarrollo. (Cooperación, s.f)

De igual forma con el crecimiento de las relaciones comerciales y los retos que se enfrentaron, el transporte internacional de mercancías también se vio en la necesidad de adaptarse a estos cambios para poder estar al nivel que exigían y lograr que el intercambio comercial se realizara eficientemente.

Parte de los cambios que se produjeron en este sector fue la mejora y creación de medios de transporte adecuados según cada área que cumplieran con las cualidades requeridas con el fin de satisfacer las necesidades y ofrecer un servicio de calidad.

En una época donde el desarrollo de los países se basa en sus relaciones comerciales, la logística y el transporte son factores fundamentales para que las empresas logren desarrollar ventajas competitivas tanto en sus mercados

internos como en los mercados internacionales. Estos factores adquieren cada día un lugar más importante en las estrategias de las empresas, ya que, ofrecen una oportunidad para agregar valor al tiempo.

Los modos de transporte son: marítimo, aéreo, terrestre y ferroviario, siendo los más utilizados el marítimo, el terrestre y el aéreo aunque con menor frecuencia, ya que, este medio resulta muy costoso y una de las bases del desarrollo logístico y del transporte es buscar la forma de facilitar y disminuir los costos que implican estas operaciones en el comercio internacional.

Uno de los sucesos más importante en la evolución del comercio y el transporte internacional fue la creación de los Incoterms (Términos Internacionales de Comercio) los mismos regulan y establecen las reglas por las cuales deben desarrollarse las negociaciones entre las partes involucradas, incluyendo las condiciones de entrega de los bienes, los costes de las transacciones y delimita las responsabilidades entre el comprador y el vendedor.

La Cámara de Comercio Internacional (CCI): se encarga desde 1936 de la elaboración y actualización de los términos acorde con los cambios que va experimentando el mundo de los negocios internacionales. Estos términos se clasifican en cuatro categorías que son: E, F, C y D.

El intercambio comercial paso de ser una negociación entre dos partes a convertirse en una cadena que involucra un conjunto de personas que se encargan de hacer las transacciones comerciales más fáciles y seguras. Esta

cadena está compuesta por: proveedores, productores, vendedores, intermediarios, distribuidores, transportistas, vendedores y consumidor final, cada uno de estos tiene designada una función específica dentro de la cadena logística trabajando en equipo con el fin de llevar un producto o servicio en el tiempo indicado y con la calidad requerida.

Definitivamente el desarrollo del comercio y de cada uno de los factores que forman parte de este dependen de que los países no se estancan y abran sus puertas a este mundo de negocios que le ofrece diversas oportunidades de crecimiento y desarrollo en todos los aspectos, además que se adapten a los cambios constantes que surgen en los mercados a los cuales se dirigen y al acelerado y constante desarrollo de la tecnología, pues para ser competitivos se debe estar al nivel que requiere el mercado y en la capacidad de poder satisfacer las necesidades que son más exigentes con el paso del tiempo.

1.4 Implicaciones del Desarrollo del Comercio Internacional.

La constante evolución y el alcance que ha logrado el comercio internacional, el transporte de mercancías, el desarrollo de la tecnología y el impacto que ha generado la globalización sobre estas implicaciones ha llevado al mundo de los negocios a convertirse en la base de la economía de los países y uno de los componentes fundamentales para el desarrollo de los mismos.

Tomando en consideración como era el comercio varios siglos atrás y comprobar como es hoy resulta prácticamente increíble pensar en el cambio que se logró de pasar de carretas tiradas por animales a un mundo logístico que

organiza y controla cada etapa o fase del proceso haciéndolo más rápido y efectivo. Formar parte de este avance es un reto que vale la pena experimentar y que también es necesario, aunque esto implica adaptarse a los grandes cambios que representa, mantenerlos e ir evolucionando a la par con estos para poder ser competitivos y participar con igualdad en el mercado.

Los países se han visto en la necesidad de unirse, romper las barreras políticas, económicas, culturales y comerciales, abrirles sus puertas al mundo para integrarse en este proceso que requiere que los obstáculos se disminuyan al máximo para lograr un intercambio justo. Todos estos cambios han impulsado la creación de tratados de libre comercio que consisten en un acuerdo comercial entre varios países que deciden unirse de forma voluntaria con el objetivo de establecer una cooperación entre los países miembros, compuesto por reglas que deben ser cumplidas por todos.

Además de acuerdos que van más allá del aspecto comercial, los cuales forman el proceso de integración económica y se clasifican en seis categorías que son:

Zona Preferencial de Comercio: que es un bloque comercial que otorga a cada uno los países miembros acceso preferencial para algunos productos a los demás países que forman parte del acuerdo.

Zona de Libre Comercio: esta es un área de un país donde se eliminan las barreras comerciales como los aranceles y las cuotas con el objetivo de atraer inversión extranjera.

Unión aduanera: es un área de libre comercio donde se establece una tarifa exterior común para los estados que no son miembros.

Mercado común: es un tipo de bloque comercial formado por la combinación de la unión aduanera y la zona de libre comercio donde se definen los mismos aranceles al comercializar hacia afuera para no evitar competencias internas.

Unión económica y monetaria: que es el conjunto de países que no solo comparte y opera en el mismo mercado, sino, que también utilizan la misma moneda.

Integración económica completa: consiste en la unificación política, económica, monetaria, fiscal, social, de servicios, entre otros aspectos para lo que se requiere establecer una autoridad supranacional cuyas decisiones recaen sobre los países miembros. De esta forma el mundo se ha visto impactado considerablemente por todos estos cambios y por ende se ha presentado la necesidad de adaptarse y crear estrategias para cooperar con este desarrollo que se ha convertido en la base del crecimiento de los países.

1.5 Ventajas y Desventajas del Comercio Internacional

Las relaciones comerciales y el transporte internacional de mercancías además de ofrecer grandes oportunidades y ventajas para el desarrollo de los países, también presentan irregularidades las cuales afectan en diferentes medidas cada uno de las naciones que son parte de este mundo comercial.

Es por estas razones que se plantean las ventajas y desventajas de la evolución que ha mostrado el comercio internacional. (Mendoza, 2014)

De igual forma la globalización llegó para revolucionar el mundo, abrió las puertas de un mundo lleno de visiones, oportunidades de negocio, desarrollo tecnológico, crecimiento económico y comercial, sin embargo, esta promueve un desarrollo muy acelerado que en ocasiones prácticamente no hay tiempo para adaptarse a los cambios puesto que en la actualidad son parte del día a día, cada hora trae un nuevo invento, reto o proyecto que enfrentar e implementar y este acelerado avance trajo consigo la creación de industrias gigantes que en sus operaciones contaminan el medio ambiente, establecen jornadas laborales excesivas, contratan mano de obra barata y de baja calidad, incluyen en su equipo de trabajo a menores de edad todo esto porque la base y la razón fundamental del comercio se ha perdido, más que satisfacer las necesidades, ofrecer calidad y trabajar limpio el objetivo de las empresas.

Hoy en día es producir en cantidades industriales donde solo importa generar ganancias, establecer acuerdos en los cuales se pueda obtener una ventaja considerable sin importar si los demás países que lo integran logran el mismo beneficio, la logística de este mundo de negocios acelerado es ganar sin tomar en cuenta quienes son la razón de su existencia.

Ventajas:

- Promover el intercambio de bienes y servicios entre los países.
- Acceso a productos de mayor calidad y precios más bajos.

- Atraer inversión extranjera.
- Habilitar nuevas plazas de trabajo.
- Cooperar con el desarrollo de los países.
- Apertura de nuevos mercados.
- impulsar sistemas logísticos que faciliten las operaciones.
- Transportar de forma eficiente y rápida los productos.
- Incentivar el intercambio cultural entre las naciones.
- Impulsar el desarrollo tecnológico.

Desventajas:

- Aumento de los impuestos para la entrada y salida de algunos productos.
- Los productos nacionales se ven desplazados por productos traídos del extranjero.
- Comercio ilegal.
- Las grandes potencias del mundo explotan las riquezas de los países subdesarrollados.
- Altos costos de transporte.
- Riesgos de pérdida de mercancías.
- Acuerdos comerciales que en algunos casos en lugar de facilitar el intercambio interponen barreras.
- Competencia desleal.
- Explotación laboral.
- Destrucción del medio ambiente.

Todo proceso tiene sus ventajas y desventajas, es decir, que ofrece beneficios, soluciones y mejoras pero siempre trae consigo aspectos negativos los cuales se ven reflejados en alguna etapa de los mismos que interrumpen, dificultad y los hacen un poco ineficientes. Sin embargo hay que saber manejarlos y la base de esto es lograr un equilibrio entre los aspectos positivos y negativos buscando de esta manera disminuir el impacto y aprovechar al máximo las oportunidades que representan.

CAPITULO II.

TRAYECTORIA COMERCIAL ENTRE LA REPÚBLICA

DOMINICANA Y LA REPÚBLICA DE HAITÍ.



2.1 Generalidades de la República Dominicana.

2.1.1 República Dominicana

La República Dominicana se encuentra ubicada en la parte oriental de la Española, isla que comparte con la República de Haití. Esta es considerada el segundo país mayor del caribe después de Cuba con una extensión territorial de 48,311 KM cuadrados, una de sus cualidades más destacadas es su ubicación geográfica, ya que, la misma permite tener fácil acceso y movilidad en el comercio internacional puesto que sirve de puerto de conexión entre los países.

La población actual de República Dominicana se aproxima a los diez millones habitantes siendo exactamente de 9, 445, 281 habitantes según el censo del año 2010 distribuidos en dos zonas: el Distrito Nacional con más de dos millones de habitantes y las sub-regiones del Cibao Oriental y Central donde viven más de tres millones de personas. La densidad de la población supera los dos mil habitantes por kilómetro cuadrado. (Martinez, 2000)

La cultura es una combinación de las culturas española, africana y de los nativos taínos los elementos de cada una de estas se ven reflejadas en la estructura familiar, la comida, la religión, la música y la lengua de la sociedad dominicana, siendo esta mezcla la que da origen a las costumbres y características que identifican al pueblo dominicano.

La República Dominicana posee la mayor economía de América Central y el Caribe basada fundamentalmente en el turismo, las zonas francas, la agricultura, la ganadería y la minería. En los últimos años se ha producido un cambio

importante que le dio lugar a la entrada de un nuevo sector a la economía del país, el sector servicios el cual ha desplazado al sector agrícola convirtiéndose en el principal empleador debido al crecimiento en el turismo y las zonas francas. (Martinez, 2000)

Su política es una democracia representativa cuyos poderes están divididos en tres niveles que son: el Poder Ejecutivo este lo ejerce el gobierno es responsable de la gestión diaria del Estado, y concibe y aplica políticas generales acordes con las leyes que deben ser aplicadas. Está considerado como administrador y ejecutor de la voluntad popular que representa; el Poder Legislativo es el encargado de crear las leyes, además de encargarse de la creación y formulación de las leyes también funge como órgano de control que se encarga de vigilar la acción del poder ejecutivo y la conducta de los funcionarios que integran el mismo, está formado por el Congreso Nacional de la República Dominicana en dos cámaras: el senado con treinta dos escaños y la cámara de diputados con 178 escaños; y el Poder Judicial su función es administrar la justicia en una sociedad, mediante la aplicación de las normas jurídicas en la resolución de conflictos, el mismo debe ser independiente para poder controlar a los demás poderes del Estado especialmente al poder ejecutivo.

2.1.2 Participación de la República Dominicana en los mercados internacionales.

La República Dominicana se ha concentrado en desarrollar y ampliar sus relaciones comerciales, estableciendo estrategias comerciales atractivas para los demás países y trabajando constantemente en la mejora y diversificación de su oferta para lograr ser competitivos y tener una buena aceptación en estos mercados.

Para el período entre los años 2005-2010 el comercio estuvo caracterizado por grandes cambios y oportunidades para República Dominicana, esto a pesar del impacto que tuvo la crisis del 2008 en todas las economías del mundo, ya que, para el año 2010 el comercio dominicano se reactivó presentando tasas de crecimiento positivas para las exportaciones y las importaciones en comparación con el 2009. El período del 2010 se caracterizó por la constante mejora de la economía y la escala de la República Dominicana en el comercio de la posición número 102 en el 2009 a la 86 en el 2010. (Tolentino, 2012)

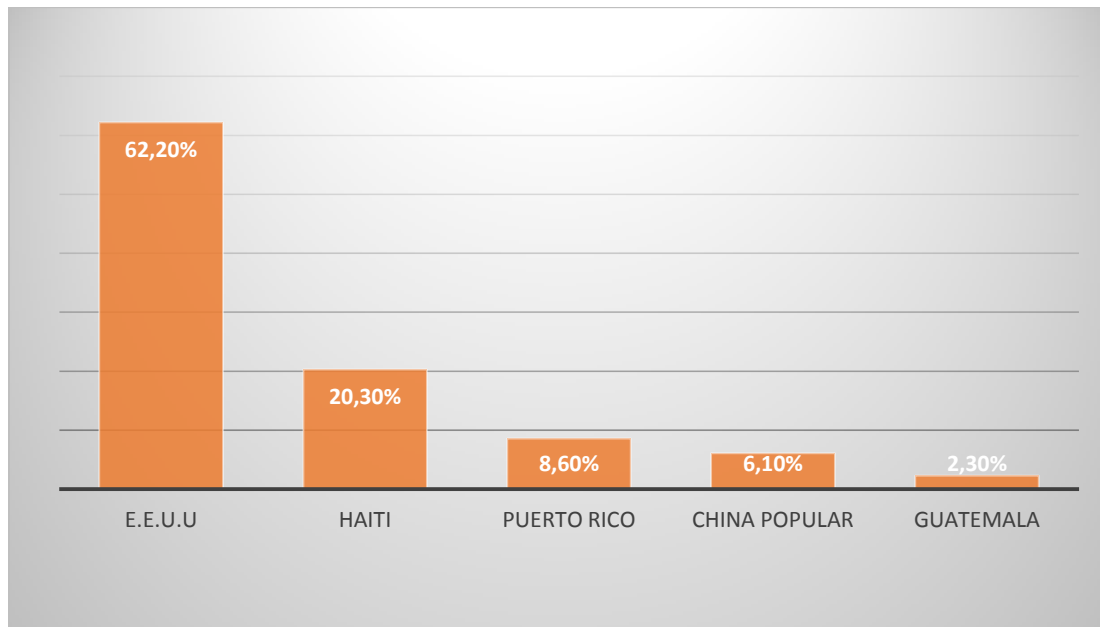
El país tiene relaciones directas con 19 países y de estos solo cinco han dominado las exportaciones en los últimos siete años. Según las estadísticas del CEI-RD los principales socios del país son: Estados Unidos con exportaciones de US\$ 3,501.25 millones en el 2012, Haití con RD\$ 1,134.71 millones, Puerto Rico US\$ 481.94 millones, China Popular US\$ 342.47 millones y Guatemala US\$ 130.79 millones. El total de las exportaciones a estos cinco destinos es de US\$ 5, 591.16 millones lo que equivale al 61.58% del total de las exportaciones del año 2012. (Ver Gráfico No. 2)

Gráfico No. 1

Principales Destinos de las Exportaciones de República Dominicana

Año 2012

Valores en Porcentaje



Fuente: Elaborado por la sustentante, datos obtenidos del CEI-RD.

Otros países con los que existen relaciones son: Holanda, Reino Unido, Honduras, España, Alemania, Corea del Sur, Bélgica, Perú, Canadá, Trinidad y Tobago, Panamá, Jamaica, Italia, China y Taiwán. Durante el 2012 República Dominicana tuvo un intercambio comercial total de US\$ 26, 837.1 millones, de los cuales US\$ 17, 758 millones corresponde a las importaciones mientras que en las exportaciones se registró un total de US\$ 9, 079.1 millones que es un 33.8% de la mismas.

La trayectoria del comercio de República Dominicana con el continente Americano, incluyendo el Caribe demuestra que esta ha sido el área con mayor importancia para el país, siendo Estados Unidos el principal socio en todos los aspectos aunque ya no al mismo nivel es el principal mercado de destino para de las exportaciones de los productos dominicanos.

Para el año 2013 el comercio internacional para el país reflejo un crecimiento significativo, en el primer trimestre de este año según el Banco Central las exportaciones ascendieron a US\$ 4, 782.5 millones, es decir, que hubo un aumento total de US\$ 368.5 millones (8.3%), relacionado especialmente al crecimiento de las exportaciones de oro que fue de US\$ 551.9 millones.

Además se resaltaron los resultados que se obtuvieron en las exportaciones de las zonas francas con un monto total de US\$ 2, 405. 5 millones siendo US\$ 31.3 millones más que los resultados registrados en el año 2012, sin embargo, el Banco Central afirma que a pesar de con relación al año anterior hubo un crecimiento en el comercio este no fue para todos los sectores, afirman que para septiembre de 2013 hubo una disminución en la exportaciones nacionales excluyendo del total de las mismas las exportaciones de oro, plata y zonas francas las que si registraron un crecimiento considerable en relación a los períodos anteriores. (Nivar, 2013)

En el continente europeo los principales destinatarios de las exportaciones nacionales a la Unión Europea son: Holanda, Bélgica, Reino Unido y España, aunque Bélgica y Holanda se manejan más como lugares de transito que de

destino final para las mercancías. El valor total del comercio entre la República Dominicana y sus principales socios comerciales en la UE reflejó una disminución en 2009 debido a la crisis económica mundial, dicha reducción se ha ido recuperando a excepción de España y Bélgica con quienes no se ha logrado restablecer el ritmo comercial después del impacto de la crisis.

La República Dominicana ha incrementado sus importaciones y exportaciones desde casi todos sus principales socios comerciales en la Unión Europea. Las importaciones desde la UE provienen principalmente de España, Italia y Alemania. El principal socio comercial de la República Dominicana en la Unión Europea es España seguido por Reino Unido, Holanda, Alemania, Italia, Bélgica y Francia. El valor total del comercio con España es casi el doble del valor del comercio con cualquiera de los demás Estados miembros de la UE con los cuales poseen relaciones comerciales activas.

La Unión Europea representa cerca del 10% del comercio exterior del país que son 2,2 mil millones de euros, mientras que Estados Unidos representa el 44% (9,2 mil millones de euro) y Haití que le corresponde el 5% lo que equivale a 1,1 mil millones de euros. Los principales productos importados desde la Unión Europea son: maquinaria y equipos eléctricos, equipos de transporte, alimentos y bebidas, productos químicos y artículos metálicos.

Mientras que en el renglón de exportaciones se incluyen: productos agrícolas (cacao, banano y azúcar), productos alimenticios, bebidas y alcohol, productos químicos, textiles, zapatos, productos minerales, piedras preciosas, artículos de

metal y equipos médicos. Siendo los productos de exportación con mayor aceptación son: bananos y plátanos con 100%, tabaco 70%, cacao 48%, instrumentos y aparatos medico quirúrgicos 44% y calzado 28%. (EEAS, 2013)

La República Dominicana se ha preocupado de buscar las vías para participar de forma activa en el comercio internacional, estableciendo fuertes lazos comerciales con los demás países del mundo y explotando al máximo todas las cualidades que posee tanto por su ubicación geográfica estratégica y por la gran variedad de bienes y servicios que ofrece, lo cuales son altamente demandados en los mercados internacionales. Esto se hace con el fin de promover el desarrollo y el crecimiento económico del país.

2.1.3 Tratados y Acuerdos comerciales de la República Dominicana.

Desde la primera década del año 2000 la República Dominicana ha firmado diversos acuerdos comerciales aprovechando su ubicación geográfica favorable y atractiva para los demás países del mundo tratando a partir de esta iniciativa de introducirse en el mundo de los negocios internacionales aprovechando sus cualidades.

Entre los principales acuerdos comerciales firmados desde esa época hasta la actualidad por parte de la República Dominicana se destacan los siguientes:

República Dominicana - Centroamérica: consiste en un área de libre comercio firmado el 16 de abril de 1998, entre los países firmantes están: Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y la República Dominicana. Unos de

los objetivos de este acuerdo es que cada uno de los países miembros le garanticen el acceso a sus respectivos mercados a través de la eliminación total del arancel aduanero al comercio sobre bienes originarios con algunas restricciones. Una mercancía se considera originaria cuando ha sido totalmente elaborada en cualquiera de sus territorios, en caso de que se utilicen mercancías no originarias deberá existir algún grado de transformación.

Los países firmantes deben utilizar el formulario de Certificado de origen, el cual comprobaba que dicha mercancía es originaria del territorio o país donde fue elaborado. Entre los principales productos que se intercambian dentro de este acuerdo cabe mencionar: carnes, leche, café, azúcar, arroz, tabaco, bebidas alcohólicas, entre otros.

República Dominicana – República de Panamá: es un acuerdo de alcance parcial el cual incluye una lista de productos de una y doble vía de los que se elaboran en ambos países, el mismo se firmó en Panamá el 2 de noviembre del 2003.

El alcance de este acuerdo se orienta al tratamiento libre de arancel para los productos que cumplan con las normas de origen. El tratado incluye un total de 120 productos de doble vía, 24 productos de una vía por parte de la República Dominicana y 26 por parte de Panamá, además de 29 productos elaborados en las zonas francas.

Según datos sobre los usos industriales de los 120 productos intercambiados por doble vía la mayoría son materias primas que representan el 28.3%, segundo lugar otros bienes de consumo que corresponden a un 26.7% y por último los productos alimenticios con un total de 27 bienes que es un 22.5% del comercio en esta categoría.

Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos (DR-CAFTA): es un área de libre comercio firmado el 5 de agosto del 2004 por los Estados Unidos, Centroamérica y República Dominicana, este acuerdo crea un mercado más amplio y seguro para las mercancías y servicios producidos en los respectivos territorios, tomando en cuenta las diferencias en los niveles de desarrollo y tamaño de las economías. Este acuerdo estimulara el desarrollo y diversificación del comercio, y aumentara las oportunidades de inversión entre los países miembros asegurando un marco comercial adecuado para los planes de negociación y los proyectos de inversión. Todo esto tomando en consideración la protección de los derechos de propiedad intelectual y la creación de procesos para la aplicación y cumplimiento de lo que establece dicho acuerdo. Además promueve el acceso preferencial mediante la eliminación de los aranceles de todos los bienes al entrar al mercado de los Estados Unidos, algunos bienes estarán en desgravación arancelaria hasta llegar a arancel cero, con este acuerdo se consolidaron los beneficios concedidos por los programas preferenciales de la iniciativa de la cuenca del caribe y el sistema generalizado de preferencias. (CEI-RD, 2013)

Acuerdo de Asociación Económica (EPA): es un régimen vinculante entre la Unión Europea, la Comunidad del Caribe (CARICOM) y la República Dominicana que conforman el CARIFORO, el mismo fue firmado en Barbados el 15 de Octubre del 2008 y fue ratificado por el Congreso de la República Dominicana el 24 de octubre del mismo año, el 30 del mismo mes fue ratificado por el poder judicial y actualmente se está desarrollando el Plan de Implementación del Acuerdo. Este tratado tiene como objetivo de sustituir el régimen de preferencias unilaterales que concedía la Unión Europea al bloque de países ACP. Es un régimen de comercio recíproco compatible con las normas y disposiciones de la Organización Mundial del Comercio. (Otcasea, 2010)

La República Dominicana ha logrado grandes avances en sus relaciones comerciales aprovechando las ventajas que posee en diversas áreas del comercio e implementado estrategias que atraen a los mercados internacionales. Además ha logrado establecer fuertes lazos con los demás países tanto a nivel comercial como económico y cultural lo que a su vez facilita y promueve el desarrollo del intercambio comercial entre República Dominicana y los demás países del mundo.

2.2 Generalidades de la República de Haití.

2.2.1 República de Haití

La República de Haití está situada en la parte occidental de la isla La Española, es considerado uno de los países más pobres. Su superficie es de 27, 750 KM cuadrados, albergando una población de 10, 033, 000 habitantes siendo su capital y ciudad principal Puerto Príncipe.

Más del 80% de la población haitiana son de ascendencia africana y el resto europeos, la tasa de crecimiento poblacional es de 1,7% anual. Aunque Haití promedia cerca de 270 personas por kilómetros cuadrados, su población se concentra en las zonas urbanas, planicies costeras y valles.

De los ciudadanos haitianos que viven en el exterior la mayoría se encuentra en la República Dominicana, Estados Unidos y Canadá. En la República Dominicana viven 11,000 ciudadanos haitianos de forma legal y se estima que 1, 100,000 reside de manera ilegal los que representan el 12% de la población dominicana y el 25% de la fuerza laboral total, especialmente en el sector de agricultura y construcción donde representan el 60 y el 80% respectivamente.

Haití posee una historia larga marcada por diferentes culturas y diversos sucesos que impactaron su pueblo, razón por la cual su cultura es muy amplia con una mezcla de franceses, africanos y españoles, estas se reflejan en la gastronomía, la música, los deportes, su patrimonio arquitectónico y la religión. Destacando el famoso vudú haitiano una costumbre relacionada a la llegada de los esclavos desde África tradición que hace único al país y que es practicado por más de la mitad de la población.

La República de Haití posee la renta per cápita más baja de todo el hemisferio occidental, además de ser el país más pobre de América. Los indicadores económicos colocan a Haití detrás de otros países en vía de desarrollo de bajos ingresos desde los años 80. Cerca del 70% de la población vive en la pobreza y dependen de la agricultura la es una actividad de subsistencia a pequeña

escala. La pobreza es extrema en la mayoría de la población, a tal nivel que los ingresos no les alcanza para adquirir los productos básicos y para alimentarse compra una especie de galleta hecha de lodo, manteca vegetal y sal la cual causa desnutrición y otras enfermedades. La FAO estima que la mitad de la población haitiana vive en pobreza extrema con menos de un dólar al día.

Una de las causas principales del empobrecimiento del territorio es la explotación forestal a gran escala por un pueblo que cada día aumenta su demanda de leña y madera, lo que ha provocado la erosión del suelo y una escasez de agua potable. Otro factor que influye en que la economía de Haití no mejore es la falta de profesionales en el país, puesto que aquellas personas con altos niveles educativos han emigrado en buscar de nuevas oportunidades promoviendo la fuga de cerebros. Debido a la situación económica de esta nación los países desarrollados anualmente realizan una ayuda humanitaria para cooperar con la economía del mismo y de esta forma amortiguar el nivel de pobreza de la sociedad, siendo Estados Unidos el mayor donante para esta causa, seguido de Canadá y la Unión Europea.

El 12 de enero del 2010 el país fue afectado por un terremoto de magnitud 7 en la escala de Richter convirtiéndose en el más devastador que ha recibido el país, se estima que el mismo cobro la vida de 300,000 personas y que más de 1,000,000 quedaron damnificadas provocando el empeoramiento de la economía del país.

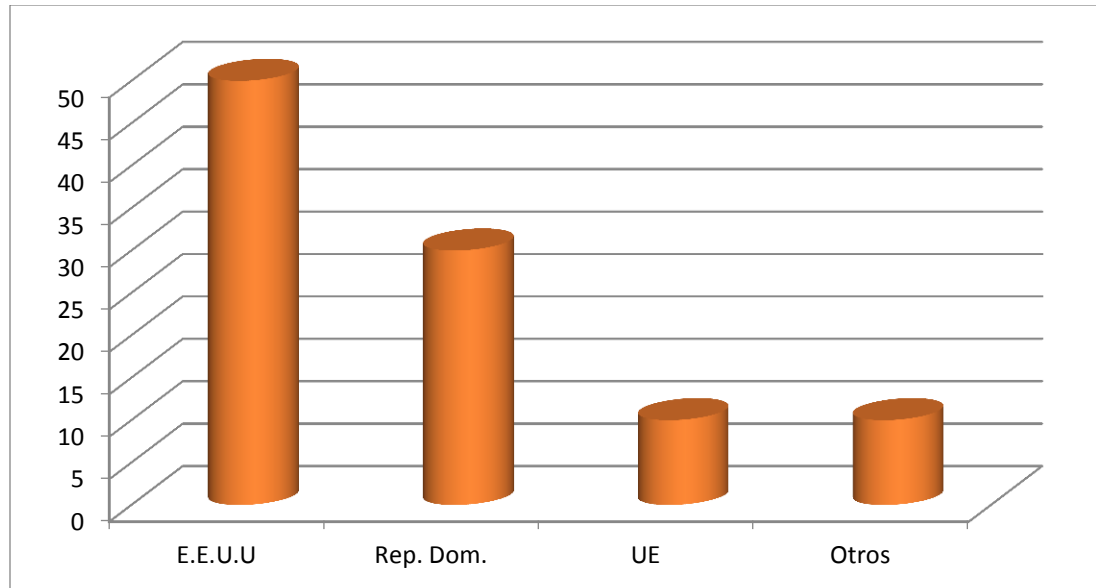
Su política es una República presidencialista cuyo presidente es elegido por sufragio universal para un período de 5 años sin posibilidad de gobernar por dos períodos consecutivos ni optar por un tercero. El presidente se encarga de nombrar al primer ministro y el gobierno es responsable ante la Asamblea Nacional, está la conforman 99 diputados elegidos por sufragio universal y el senado que cuenta con 30 senadores. La constitución fue presentada en 1987 la cual se basa en las constituciones de Estados Unidos y Francia luego de haber sido suspendida por algunos años fue reinstaurada por completo en 1994.

2.2.2 Participación de la República de Haití en los mercados internacionales.

La República de Haití no posee una participación muy activa en el comercio internacional especialmente en las exportaciones, mientras que en las importaciones la balanza muestra un mayor movimiento. Actualmente el principal socio comercial son los Estados Unidos seguidos de la República Dominicana y la Unión Europea, los que representan el 50%, 30% y 10% de las importaciones respectivamente. Los principales productos importados son manufacturas, maquinarias, productos alimenticios (arroz, maíz, grasas, aceites vegetales y azúcar) y materiales de construcción cuyas importaciones se han incrementado considerablemente a raíz del terremoto que afectó al país en el 2010. (Cooperacion, 2015)

Gráfico No. 2
Principales Socios Comerciales de la República de Haití
Año 2014

Valores en Porcentaje



Fuente: Elaborado por la sustentante, datos obtenidos del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación.

El reglón de las exportaciones se encuentra enfocado en productos textiles de los cuales un 90% va destinado al mercado estadounidense, aceites vegetales que se exportan principalmente a la Unión Europea, langostas y mangos los cuales han experimentado un crecimiento significativo en los últimos años, mientras que las exportaciones de cacao y café han seguido decayendo.

Las relaciones de la República de Haití con sus socios internacionales han estado más orientadas a la ayuda humanitaria y la cooperación para el desarrollo del país que en si para el intercambio comercial, ya que, para que la

República de Haití pueda ser competitiva en los mercados internacionales debe primero regularizar algunas situaciones internas que le impiden de cierta forma desarrollarse.

Entre los principales socios internacionales de Haití que les brindan apoyo y ayuda para promover su desarrollo están: los Estados Unidos que aparte de ser su principal socio comercial es un importante socio en el ámbito de la cooperación al desarrollo destacándose el proyecto de la creación de un polo industrial, a este le sigue Canadá considerado como el segundo donante del país vecino siendo uno de sus aportes el apoyo al Ministerio de Economía y Finanzas que ha emprendido una serie de reformas claves en el ámbito fiscal y aduanero.

De igual forma Brasil realiza aportes al desarrollo de Haití basados fundamentalmente en la reconstrucción del tejido eléctrico, por su parte Venezuela a través de petrocaribe con el cual se han financiado proyectos en diversos sectores como sanidad, educación, energía e infraestructuras y los aportes de Cuba orientados al área de la salud, actualmente hay cerca de 1,500 médicos cubanos en Haití pagados por Venezuela que gestionan numerosos hospitales y clínicas por todo el país.

En el sector de inversiones extranjeras a pesar de que no hay datos oficiales según algunos informes se considera que los principales inversoras internacionales en Haití son los Estados Unidos y Canadá, aunque para el año 2012 los europeos ocuparon el puesto número uno de este reglón por la compra de la compañía Brasserie Nationale por parte de la empresa Heineken.

En los últimos dos años impulsadas por los contratos gestionados por el gobierno haitiano con fondos internacionales, han llegado al país diversas empresas españolas de ingeniería, construcción y arquitectura, además de tres cadenas hoteleras que han desarrollado proyectos a pequeña escala como primera forma de contacto con el sector turístico de Haití.

Aunque Haití no posee un mercado interno atractivo se presenta como una plataforma para la exportación hacia otros países de la zona incluyendo los Estados Unidos especialmente en el sector textil y para las importaciones el sector de construcción resultaría atractivo y factible para algunos extranjeros. En el caso específico de España está siempre ha brindado su apoyo al pueblo haitiano y ambas naciones han establecido una relación muy estrecha, los aportes que realiza están orientados a los sectores primarios como agua y saneamiento, educación, sector productivo, desarrollo rural y lucha contra el hambre. (Cooperacion, 2015)

De igual forma la República de Haití posee fuertes relaciones comerciales con su país vecino con quienes a pesar de compartir la misma isla el intercambio comercial no llega a su nivel óptimo como en el caso de otros países que aunque no han llegado a su mejor nivel, reflejan un mayor movimiento en la balanza comercial, según datos estadísticos ambos mercados son los ideales el uno para el otro, para el comercio debido a la cercanía de ambas naciones y a la naturaleza de sus pueblos los cuales han estado ligados a través de la historia, una historia que comparten y en la cual cada uno juega un papel fundamental.

Las relaciones comerciales entre ambas naciones se fortalecieron aún más tras el terremoto del 2010, siendo la República Dominicana uno de los primeros países en brindar su apoyo y ayuda al pueblo haitiano.

Actualmente está en proceso el proyecto Consejo Económico Binacional Quisqueya con el cual se busca promover y activar el intercambio comercial entre ambas naciones, y a su vez impulsar el desarrollo de cada uno de los sectores potenciales de estos dos países con el objetivo de hacer de la República Dominicana y Haití un mercado potencial para el mundo, un espacio ideal para la inversión extranjera y un aprovechando su ubicación un puente para conectar al mundo haciéndoles más fácil el intercambio de bienes y servicios. (Mercado, 2015)

2.2.3 Tratados y Acuerdos comerciales de la República de Haití.

En el caso de la República de Haití esta al igual que su país vecino forma parte de diversos acuerdos con el propósito de impulsar su desarrollo y promover las relaciones con los demás países del mundo, entre los más destacados están:

La Comunidad del Caribe (CARICOM): es una organización de 15 naciones del caribe y dependencias británicas, fue fundada en 1973 por el tratado de chaguaramas, sin embargo, Haití se unió el 2 de julio del 2002. Esta organización tiene como objetivo principal promover la integración económica y cooperación entre sus miembros. Además incluye un plan de acción que establece la libre movilidad de los factores productivos de la región, personas y capitales.

Aunque hasta el momento las relaciones con sus vecinos del CARICOM son marginales estas tienen mucho potencial, en la actualidad Haití presenta un intercambio comercial de USD2, 5 millones. Los productos que se importan básicamente son: whisky, coches, hierro y arroz; mientras que con relación a las exportaciones predominan los productos agrícolas, según datos algunos de los productos haitianos que tendrían buena aceptación en algunos de los países miembros se destacan los concentrados de frutas para la elaboración de bebidas en los mercados de Trinidad y Barbados y las bebidas alcohólicas para las Bahamas y Turcos y Caicos. (Cooperacion, 2015)

Acuerdos de Asociación Económica (AAE): son acuerdos comerciales y de desarrollo entre la Unión Europea, algunos países de África, Caribe que está compuesto por 15 países miembros del CARIFORUM y Pacífico. Los países del CARIFORUM y de la Unión Europea iniciaron las negociaciones sobre la firma de un acuerdo de asociación económica con un amplio plan que abarcaba todos los factores del sector comercial, este se firmó en octubre del año 2008 por 14 países del Cariforum, República Dominicana, los estados miembros de la Unión Europea y la comunidad europea.

A partir de este acuerdo la UE ha ayudado a la República de Haití a ajustar los compromisos arancelarios que tiene frente a necesidades más relevantes por ser un país poco desarrollado, lo que hizo posible que se firmara el acuerdo de asociación económica en diciembre del 2009.

Acuerdo de cooperación al desarrollo: es un tipo de acuerdo mediante el cual los países se ayudan entre sí para impulsar el desarrollo de los mismos, especialmente con aquellas naciones que son subdesarrolladas o cuya economía y balanza comercial no están muy activas, además estos acuerdos sirven para ofrecer ayuda a la comunidad en los sectores de energía, salud, educación, entre otros sectores siendo este el caso de Haití el cual recibe este tipo de ayuda por parte de los Estados Unidos, Canadá, España, Francia y República Dominicana.

2.3 Evolución histórica de las relaciones comerciales entre la República Dominicana y Haití.

República Dominicana y Haití sostienen una relación comercial tan antigua como sus historias, desde la división de la isla mediante el tratado de Ryswick entre España y Francia en 1697 ambas partes han mantenido un fuerte intercambio de productos a través de la frontera. Con el paso de los años y la conversión de ambas colonias en Repúblicas independientes la compra y venta de productos nunca ha cesado. (Lora, 2012)

De toda la historia la República Dominicana y la República de Haití han estado destinadas a relacionarse una con la otra, especialmente por el hecho de que comparten la misma isla y por ende a la hora de establecer o realizar cualquier transacción comercial e inclusive brindar una ayuda o soporte se unen o auxilian de sus países más cercanos, siendo este el caso de estas naciones. Ambos países tienen importantes similitudes históricas y culturales, pero la diferencia

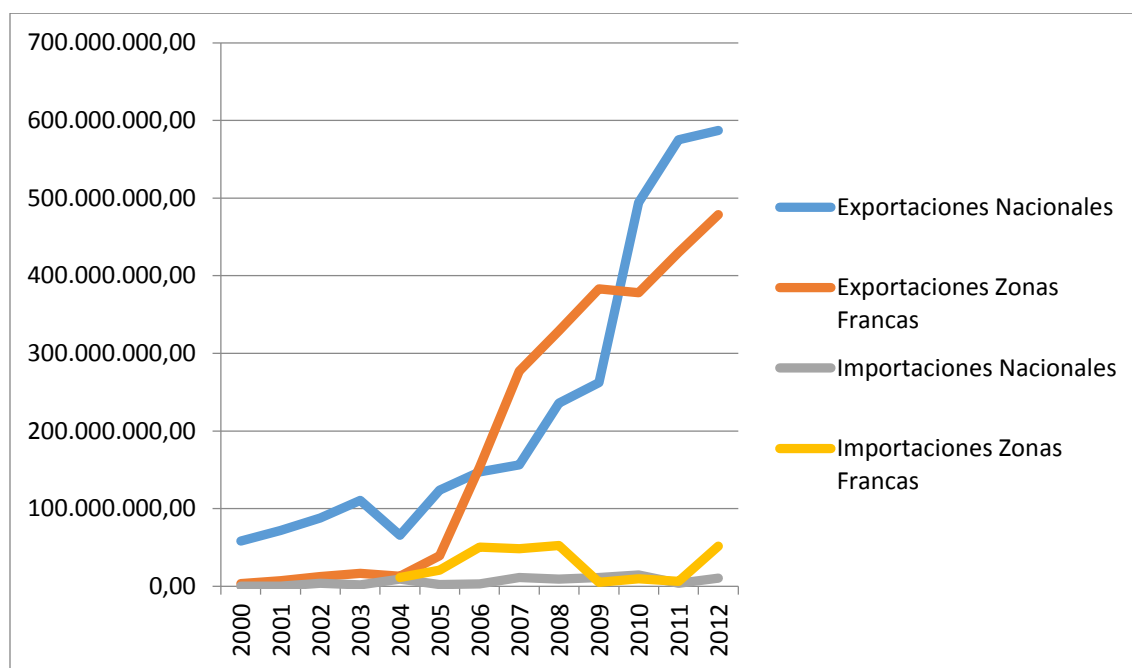
que se registra en el desarrollo ha sido bastante elevada en los últimos 50 años, puesto que, Haití se ha visto rezagado por una fuerte inestabilidad política y macroeconómica, adicionándose un menor nivel de inversión en infraestructura y capital humano.

Desde los años noventa el desarrollo económico en la zona fronteriza ha estado influenciado por el crecimiento de los intercambios comerciales binacionales. Distintas investigaciones realizadas reflejan que la naturaleza de estos intercambios suelen ser diversa, desarrollándose simultáneamente prácticas legales de comercio internacional e ilegal como el trasiego de personas, armas, entre otros bienes.

De igual forma se ha resaltado el desbalance que existe en el intercambio entre Haití y República Dominicana, reflejando el mismo las dinámicas económicas particulares de cada uno de estos países. El comercio bilateral entre la República Dominicana y Haití se fortaleció considerablemente en los últimos años, sin embargo, los resultados de ese crecimiento fueron asimétricos debido a la diferencia en el tamaño de las economías.

Gráfico No. 3
Balanza Comercial República Dominicana-República de Haití
2000-2012

Valores FOB USD



Fuente: Elaborado por la sustentante, datos obtenidos de Master "Características del Flujo Comercial Formal entre la República Dominicana y la República de Haití: 1997-2012" Juan Del Rosario Santana.

El mercado Binacional de Dajabón (Provincia al noroeste de la República Dominicana) es la principal fuente de ingresos para las familias de ambas naciones, siendo beneficiados especialmente los empresarios dominicanos que exportan una gran cantidad de mercancías al país vecino aprovechando las oportunidades que le ofrece el mercado haitiano debido a la pobreza de la región, la debilidad de los recursos humanos, entre otros factores que les dan la oportunidad de introducirse en este mercado y satisfacer las diversas necesidades que posee el mismo. (Santana J. D., 2007)

El potencial del mercado de la República de Haití para las exportaciones de la República Dominicana es muy importante y elevado, ya que, Haití representa uno de los principales mercados para el país, en el año 2007 en términos de valores exportados está situado como el cuarto destino de las exportaciones nacionales, durante este año el valor de las exportaciones hacia Haití fue de US\$ 155.34 millones, lo que represento 6.88% del valor total de la exportaciones nacionales.

A partir de estos datos se puede determinar la preponderancia del mercado haitiano para la República Dominicana, los cuales no reflejan en su totalidad el monto del comercio informal que existe entre ambas naciones en algunas localidades de la zona fronteriza. En el período 2003-2007 el valor del intercambio comercial entre ambos países fue de US\$ 1, 118.20 millones, de los cuales el 98.22% corresponden a las exportaciones nacionales y las zonas francas de República Dominicana reflejando un valor absoluto de US\$ 1, 098.33 millones, sin embargo, el valor de las importaciones desde Haití solo representaron el 1.78% del intercambio con un valor de US\$ 23.03 millones lo que demuestra el desbalance comercial que existe a favor de la República Dominicana. (Mundial, 2012)

Los principales productos nacionales de exportación hacia el mercado haitiano durante el período del 2003-2007 fueron: varillas de acero, huevos de ave con cascara frescos, harina de trigo, pastas alimenticias, arroz partido, cocos secos, vino tinto, galletas, planchas de zinc, cajas de cartón corrugado y arenques.

Además de los productos agrícolas que son los principales productos de intercambio, se observa un aumento considerable en las exportaciones dominicanas de productos de ferretería, materiales de construcción y productos alimenticios. Por parte de las zonas francas los productos de mayor demanda son: sopas y potajes, telas cortadas para poloshirt, ropas usadas, cajas de cartón corrugado, hilo de coser de algodón y poliéster.

En tanto que los principales productos importados desde Haití para el mismo período fueron: artículos de prenderías, cuerdas de materia textil, laminados caliente, calzados con suela de caucho y vehículos de cilindrada superior a 1,800 centímetros cúbicos.

Para poder evaluar detalladamente el intercambio comercial entre la República de Haití y la República Dominicana se deben tomar en cuenta muchos detalles, como por ejemplo la estructura arancelaria que aplica cada uno de estos mercados a la entrada de los productos provenientes del otro lado de la frontera.

La estructura arancelaria de la República de Haití se caracteriza por fijar tasas arancelarias que están por debajo del 10%, siendo muy pocos los bienes cuyos aranceles sobrepasan este porcentaje. (Ver Tabla No. 1)

Tabla No. 1

Arancel Advalorem Aplicado por Haití a los Diez Primeros Productos

Importados desde República Dominicana.

Año 2012

Valores en Porcentaje

Código del Producto	Productos	Arancel en porcentaje %	Total Exportado por Rep. Dom. a Haití en el año 2012
52	Algodón	2.3	22%
61	Prendas de vestir de punto	19.6	15%
39	Materias Plásticas y Manufacturas de ese material	8.1	7%
72	Fundición, Hierro y Acero	6.2	6%
25	Sal, Azufre, Piedras, Yesos, Cales y Cementos	5.9	6%
11	Productos de la Molinera: Malta, Almidón, Fécula y Glucosa de Trigo	8.4	5%
21	Alimentos Diversos	13.5	4%
62	Prendas de vestir menos los de punto	20	3%
19	Productos elaborados a base de cereales	16.8	2%
15	Grasas y Aceites animales o vegetales, Gasas alimenticias y Ceras	14.2	2%

Fuente: Master “Características del Flujo Comercial Formal entre la República Dominicana y la República de Haití: 1997-2012” Juan Del Rosario Santana.

Por su parte la estructura arancelaria de la República Dominicana se caracteriza por fijar tasas arancelarias que exceden el 10% en la mayoría de los productos que se importan desde la República de Haití. (Ver Tabla No. 2)

Tabla No. 2

Arancel Advalorem Aplicado por República Dominicana a los Diez

Primeros Productos Importados desde Haití.

Año 2012

Valores en Porcentaje

Código del Producto	Productos	Arancel en porcentaje	Total Exportado por Haití a Rep. Dom. en el año 2012
63	Artículos textiles confeccionados	17.9	38%
52	Algodón	2.3	15%
84	Máquinas y Artefactos Mecánicos	3.2	12%
61	Prendas de vestir de punto	19.6	11%
85	Máquinas y Aparatos de grabación	6.7	10%
62	Prendas de vestir, menos los de punto	20	3%
94	Muebles, Artículos de cama y Mobiliario médico quirúrgico	16.5	2%
48	Papel y Cartón de manufactura	8.6	2%
54	Filamentos sintéticos o artificiales	0.3	2%
32	Extractos curtientes y Pinturas	8.6	2%

Fuente: Master "Características del Flujo Comercial Formal entre la República Dominicana y la República de Haití: 1997-2012" Juan Del Rosario Santana.

Actualmente el porcentaje de las exportaciones nacionales destinadas a Haití aumento del 3% que se registró para el año 2009 a un 15%, convirtiéndose Haití en el segundo socio comercial después de los Estados Unidos.

Independientemente de este crecimiento las exportaciones a Haití representan un porcentaje relativamente bajo del PIB dominicano, mientras que la República Dominicana suministra el 30% de las importaciones de Haití y el comercio representa el 10% del PIB. El nivel de desarrollo comercial entre los dos países especialmente en las exportaciones ha diferido significativamente, ya que, la República Dominicana ha logrado un alto nivel de diversificación y sofisticación de productos, mientras que Haití mostro un resultado opuesto. (Mundial, 2012)

Se estima que el comercio informal mueve mayor cantidad de productos e ingresos que el intercambio formal de mercancías entre ambas naciones y una de las razones es que los productos que se intercambian son los productos básicos o de primera necesidad, tales como productos agropecuarios, materiales de construcción, ropas, calzados y otros productos que son de consumo diario y primordial para la población.

El potencial del mercado haitiano para las exportaciones dominicanas es muy rentable, debido a que se trata de países vecinos que hacen frontera y naciones con distintos grados de desarrollo económico lo que provoca que se combinen una mayor producción de bienes y servicios en la parte dominicana con la demanda interna insatisfecha del pueblo haitiano. A medida que pasan los años la demanda de los productos de origen dominicano se hace cada día mayor en el mercado de Haití debido principalmente a que las necesidades sin satisfacer de este pueblo van en aumento por el constante y acelerado debilitamiento de la economía del país vecino.

El crecimiento del comercio bilateral trae consigo diversos desafíos y oportunidades, visiblemente las exportaciones de República Dominicana hacia Haití están alcanzando su nivel potencial, mientras que Haití se encuentra muy por debajo de su nivel potencial con relación a su intercambio comercial con su país vecino. El mal desempeño comercial de Haití refleja su inestabilidad política y económica, unido a su escasa infraestructura. Las iniciativas para mejorar la estabilidad y fortalecer las infraestructuras de Haití, junto con las políticas destinadas a promover la integración comercial podrían ofrecer importantes beneficios al impulsar las exportaciones hacia el territorio dominicano.

A partir de estos datos se puede comprobar que el mercado de Haití constituye el mercado natural para la República Dominicana por su cercanía, el enlace de la oferta y la demanda por medio del cual se confirma que la mayoría de los bienes producidos en el país cuentan con una demanda potencial en el mercado haitiano. (CEI-RD, 2008)

El incremento en la integración comercial entre ambas naciones presenta una limitación estructural, a causa de la poca similitud de sus respectivos comercios, lo que significa que los productos exportados por la República Dominicana no se ajustan a la demanda de importaciones de Haití. En lugar de establecer con Haití un intercambio comercial más fluido, la República Dominicana posee una mayor unión y relación comercial con economías de mayor tamaño, la búsqueda de mercados más amplios que le ofrecen grandes oportunidades y el desinterés por parte de Haití en establecer relaciones comerciales que promuevan su desarrollo

son algunas de las razones por las cuales República Dominicana decidió enfocarse en desarrollar su comercio con países más desarrollados que les permita poder explotar todo su potencial en esta área.

A medida que el comercio entre ambos países aumenta las autoridades se han visto en la necesidad de establecer leyes y acuerdos para regularizar el intercambio comercial entre los mismos, lo cual no ha sido una tarea fácil debido a las marcadas diferencias que caracterizan las relaciones entre ambas naciones, una de las medidas principales fue empezar los procesos de negociaciones para controlar la informalidad que predomina en el comercio internacional tratando de esta manera encontrar un punto de equilibrio para beneficio de ambas partes.

Los procesos de regularización y planes de desarrollo de acuerdos comerciales que se ha iniciado y que se han quedado incompletos y rezagados en el camino han sido varios, siendo uno de los más recientes la firma de una declaración conjunta y un memorando de entendimiento comercial, a través de los cuales se comprometen a facilitar las importaciones de bienes y servicios sin medidas discriminatorias.

Acordaron aplicar las sanciones previstas por las leyes y reglamentos de cada país contra todos los bienes comercializados fuera de las oficinas de aduanas abiertas al comercio como es el caso de Dajabón-Ouanaminthe, Comendador-Belladère, Jimaní-Malpassé y Pedernales-Anse-á-Pitre. También acordaron establecer mecanismos conjuntos que promuevan una mayor colaboración y los

intercambios entre los empresarios de las dos naciones, el establecimiento de Consejo Binacional que promueva el diálogo e intercambios entre esos dos sectores, a parte de un plan de cooperación para alcanzar objetivos comunes. (Rosa, 2014)

Indiscutiblemente ambos mercados son el escenario ideal para el desarrollo comercial de ambas partes, sin embargo, diversos factores han impedido que este mercado comercial alcance su nivel óptimo a pesar de todos los esfuerzos realizados, tomando en cuenta que independientemente de estos obstáculos el intercambio comercial entre ambas naciones es bastante fluido aunque no bajo las reglas y condiciones adecuadas lo que hace que a pesar del gran flujo de productos el mismo sea deficiente y por ende no refleje los resultados deseados, solucionar esta situación y desarrollar proyectos que impulsen un comercio estable y organizado es un reto pero no imposible, el recorrido puede que sea largo y complejo pero el destino es muy prometedor.

Actualmente la República Dominicana y la República de Haití aunque son miembros de distintos acuerdos comerciales, no cuentan con un tratado formal de comercio entre ambos países a pesar de que existe un flujo comercial parcialmente activo. Las relaciones comerciales de estas naciones se regulan mediante disposiciones que se establecen de común acuerdo entre los gobiernos y las autoridades competentes en el área, esta es quizás una de las razones por las cuales el intercambio comercial no ha logrado llegar a su nivel óptimo y explotar todas las oportunidades que representa para ambos lados de la frontera el desarrollo de un comercio activo, eficaz y diverso.

2.4 Mercado Binacional.

El mercado binacional es el espacio en la frontera destinado para que comerciantes haitianos y dominicanos oferten sus productos y estos sean adquiridos por los pobladores de la zona, ciudadanos tanto dominicanos como haitianos e inclusive por los mismos comerciantes que participan en este intercambio, el cual se ha caracterizado por desarrollarse en un ambiente de informalidad donde no hay reglas o controles que regulen la compra y venta de los diversos productos que se ofertan en el mismo.

Según un informe realizado por el Centro Exportación e Inversión de la República Dominicana (CEI-RD) se desarrollan mercados binacionales en las provincias de Dajabón, los Cacaos, Tirulí, Elías Piña, Hato Viejo, Hondo Valle, Jimaní, el Cacique, Cañada Miguel, Guayajayuco y Pedernales. Siendo los más importantes los de Dajabón, Jimaní y Elías piña. (Economía, 2010)

Para el año 2009 el mercado de Dajabón registro valores de US\$41.38 millones de dólares, por su parte en el mercado de Elías piña registro un total de US\$14.79 millones. A los mismos asistieron un total de 42, 585 personas de los cuales 36, 540 eran ciudadanos haitianos. (Economía, 2010)

El mercado de Dajabón es considerado como el mercado principal y el más grande, este se realiza dos veces a la semana los días lunes y viernes donde se presentan un total de 15 mil personas de las cuales 13, 500 son haitianos, es decir, que representan el 90% de los participantes. Al año se realizan un 96 ferias binacionales en Dajabón registrando una ganancia de US\$1, 440, 000 mil. (Economía, 2010)

La mayor parte de los productos que se vende en el mercado binacional por los comerciantes haitianos son los bienes textiles y el calzado los cuales generalmente son donaciones que estos reciben de países extranjeros, los mismos son revendidos en las ferias binacionales para luego adquirir productos de mayor necesidad. Estas ferias binacionales además de ser aprovechadas por los pobladores de las zonas cercanas donde se realizan las mismas, también son utilizadas para abastecer a otros mercados de ambos lados de la frontera. (Rosario, 2007)

La celebración de estas ferias se hacen bajo condiciones muy desorganizadas los productos están completamente expuestos principalmente al suelo junto a todo tipo de desechos y sin tomar en cuenta ninguna medida o normativa de sanidad, razón por la cual resulta un poco complicado y antihigiénico la compra de algunos productos. Además no se cuenta con ningún tipo de sistema de seguridad que asegure que las personas que participan en estos mercados no estarán expuestas a atracos y a ser extorsionados motivo por el cual los mismos se desarrollan bajo un ambiente de extrema inseguridad. (Rosario, 2007)

En base a esta situaciones el 15 de febrero del año 2012 les fue entregada una edificación construida en la provincia de Dajabón donde se establecerían los diferentes puestos de ventas de cada uno de los comerciantes que participan en estas ferias tanto haitianos como dominicanos, la cual fue inaugurada por la Dirección General de Cooperación Multilateral (DIGECOOM) y la Unión Europea (UE). (ADETDA, s.f.)

Para la división y entrega de los puestos de ventas se realizaron diversas reuniones entre autoridades haitianas y dominicanas, para lograr que esta fuera justa y equilibrada, entregándose en esta primera fase un total de 2,210 puestos de venta.

Al igual que todas las demás áreas en las cuales la República de Haití y la República Dominicana se ven afectadas por los constantes conflictos que se generan entre estos países, los mercados binacionales no han sido la excepción estos se han interrumpidos por semanas debido a diferencias diplomáticas e impases comerciales impuestos en ambos lados de la isla, en la mayoría de los casos sin tener nada que ver con el conflicto que se esté enfrentando.

Lamentablemente a pesar de los constantes esfuerzos que se han realizado por parte de instituciones nacionales con el apoyo de organismos internacionales para buscar las vías de que estas ferias se realizan bajo una serie de reglas que promuevan el respeto, la igualdad y la organización las condiciones bajo las cuales se desarrolla dicho intercambio no mejoran al contrario todos los días se presentan nuevos retos a los que se deben hacer frente creando situaciones cada vez más precarias para los participantes.

Los mercados binacionales son el escenario donde se refleja la presencia de dos pueblos que se necesitan el uno al otro, donde hay quienes están conscientes de que deben trabajar juntos y otros que solo aprovechan los beneficios que se les ofrecen pero que no están dispuestos a ceder para establecer ningún tipo de negociación.

Dos naciones que están unidas por una misma historia que a la vez las separa y marca diferencias que muchos ven insuperables. (Toribio, s.f.)

Nuevamente se nota la ausencia de acuerdos entre la República de Haití y la República Dominicana mediante los cuales puedan tomar medidas que les permitan llevar relaciones transfronterizas y comerciales estables, firmes y productivas para ambos países. (Rosario, 2007)

2.5 Instituciones que intervienen en el Intercambio Comercial.

A pesar de que las relaciones comerciales o intercambios de bienes que se realizan entre haitianos y dominicanos en los diferentes mercados binacionales que se desarrollan en los distintos puntos fronterizos se hacen de manera informal, estos cuentan con la participación de diferentes instituciones cuya función es velar por el correcto funcionamiento de los mismos.

Dentro de estas instituciones se destacan las siguientes:

Ayuntamiento del Municipio de Dajabón: este es el encargado de promover y conservar la limpieza del mercado binacional que se realiza en esta provincia. Además de tener a su cargo el arreglo de las calles, cloacas y el control de los espacios donde se establecen los comerciantes para vender sus productos.

Cada uno de los comerciantes deben de pagar una cuota estimada de 20 pesos por los días que participen en las ferias binacionales, esto se hace por vendedores no por los puestos que estos ocupen en el área destinada para las mismas, ya que, varios vendedores comparten el mismo puesto de venta.

Dirección General de Aduanas (DGA): es una institución de la cuya misión consiste en eficientizar y controlar el comercio de República Dominicana con los demás países del mundo, de acuerdo con las leyes internacionales de comercio para promover un desarrollo comercial justo y limpio, cuyo Director General es el señor Juan Fernando Fernández. (DGA, s.f.)

Sus funciones en el mercado binacional se basan en regular el tráfico de mercancía de un lado al otro de la frontera, cobrando los impuestos correspondientes a cada uno de los productos que pasan de un lado de la línea fronteriza al otro y para controlar e impedir el comercio ilegal de mercancías o productos prohibidos.

De igual conjuntamente con la Secretaria de Estado de Agricultura (SEA) controla los productos agropecuarios verificando que los mismos cumplen con las normativas de sanidad correspondientes y en caso de estos no estar aptos para consumo no se permite que ingresen a territorio dominicano.

Dirección General de Migración Dominicana (DGM): la misma tiene como misión proteger el principio de soberanía de la República Dominicana asegurándose que las leyes migratorias sean respetadas y también prever el tráfico de personas. (DGM, s.f.)

Este como organismo suscrito a la Secretaria de Estado de Relaciones Exteriores de la República Dominicana tiene como función principal garantizar que se cumplan las leyes migratorias tanto de ciudadanos haitianos como ciudadanos dominicanos para mantener el orden.

En el marco del mercado binacional estos se coordinan con las autoridades haitianas para fijar la hora en la que permitirá la entrada al mismo para evitar la entrada ilegal de ciudadanos haitianos y dominicanos de un territorio a otro, además de coordinación una estricta vigilancia por parte de las autoridades de ambos lados para prevenir o evitar enfrentamientos entre las personas.

Instituciones Militares Dominicanas: la función de estas instituciones consiste en respaldar las funciones de la Dirección General de Aduanas y la Dirección General de Migración Dominicana. Dentro de estas instituciones están: la Dirección General de Control de Drogas, el G-2 del Ejército Nacional y la Policía Fronteriza.

Dirección General de Control de Drogas: esta es la institución responsable de controlar la venta y el consumo de todo tipo de sustancias prohibidas tales como las drogas, además de tener el deber de apresar y aplicar las sanciones correspondientes a todas aquellas organizaciones y personas que practiquen o estén involucradas en este tipo de actividades, haciendo cumplir las leyes antidrogas de la República Dominicana. (D.N.C.D, s.f.)

Estas instituciones son las que poseen mayor autoridad en la realización de los mercados binacionales, puesto que son los encargados de controlar tanto el flujo de personas como el de mercancía con el objetivo de mantener el orden y evitar que se generen la menor cantidad de enfrentamientos posibles.

Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO): esta agrupa a un conjunto de sindicatos de transporte que son los que se encargan de llevar vía terrestre los productos dominicanos que se exportan hacia Haití, los cuales van más allá de la frontera, generalmente estos productos no son comercializados u ofertados en los mercados internacionales, aunque en algunos casos si participan en este intercambio, sin embargo, cualquier conflicto o traba que se les imponga a esta institución se refleja de forma directa en la realización de las ferias binacionales.

CAPÍTULO III.

SITUACIONES CONFLICTIVAS ENTRE REPÚBLICA

DOMINICANA Y HAITÍ.



3.1 Conflictos fronterizos.

3.1.1 Concepto

Se entiende por conflicto fronterizo a los desacuerdos que surgen entre los países que comparten espacios geográficos divididos por una línea muchas veces invisible la cual delimita el territorio que le corresponde a cada nación llamada frontera.

Este tipo de conflictos surgen por diversos motivos entre los cuales caben mencionar: el problema migratorio que generalmente ocurre cuando los ciudadanos de un país entienden que en su país vecino tendrán mejores oportunidades de desarrollo y condiciones de vida, el comercio ilegal de todo tipo de productos, la ocupación de parte del territorio que no le corresponde a un país u otro, entre otras situaciones que generan fuertes diferencias y enfrentamientos en los países que comparten frontera.

3.1.2 Antecedentes de los Conflictos Fronterizos entre la República Dominicana y la República de Haití.

Son muchos los países cuyas historias han estado marcadas por las inestables y débiles relaciones que mantienen con quienes hacen frontera, y dentro de este amplio grupo se encuentra el caso de República Dominicana y Haití quienes son unos de los principales pueblos que libran una constante lucha y de los casos más activos a nivel mundial.

Un conflicto territorial de años de existencia pendiente de ser solucionado entre la República Dominicana y la República de Haití. Dicho conflicto no es únicamente por reclamaciones de ambas partes por tierra en la frontera, además se tocan aspectos jurídicos con relación a lo que establece el Art. 3 de la Constitución Dominicana de 1929 en el cual se definía lo que quedó establecido en el tratado de límites firmado por ambos países en ese mismo año.

Este establece que todo el territorio que comprende la que fue la parte española de la isla y las demás islas colindantes a este corresponden a la República Dominicana como se estableció en el tratado de Aranjuez del año 1777, a través del cual la Española fue dividida en la parte francesa en el lado occidental de la isla actual República de Haití y la parte española en el lado oriental actual República Dominicana, dichas delimitaciones debían ser respetadas y no podían ser modificadas a menos que las autoridades correspondientes decidieran hacer cambios de común acuerdo. (Gautier, 2006)

Lograr establecer esta división territorial represento un extenso período de luchas, en el cual muchas personas perdieron la vida. La frontera es una zona de mucha tensión debido a estos conflictos históricos entre ambos países, los límites fronterizos establecidos son quebrantados constantemente debido a la facilidad de acceso, ya que, en la frontera no se cuenta con los controles necesarios para regular la entrada. (Ortega, 2011)

En los últimos 84 años la República de Haití y la República Dominicana han firmado diversos acuerdos con la ayuda de entidades internacionales para regularizar los problemas fronterizos que enfrentan desde la división de la isla, los cuales no han tenido un resultado beneficioso en especial para República Dominicana puesto que muchas personas opinan que siempre son los que más dispuestos están a ceder y que una vez firmado el acuerdo es costumbre por parte de la República de Haití de incumplir lo que establece inclusive sin previo aviso de las medidas que tomaran. (Rodriguez T. V., 2013)

Desde la firma de los tratados de Ryswick y Aranjuez se ha buscado la forma de corregir esta situación a través del dialogo y evitando a toda costa volver a la guerra, ya que, las actuales autoridades consideran que mediante la negociaciones es posible llegar a un acuerdo si ambas naciones ponen de su parte, puesto que iniciar una guerra sería volver atrás y echar por la borda todo el camino que sea logrado recorrer.

Todos los problemas que enfrentan hoy en día estos países entre sí, se han derivado de este conflicto fronterizo el cual ha provocado fuertes diferencias las cuales como se puede comprobar a través de los hechos han traspasado más allá de los límites fronterizos y ahora afectan los relaciones de República Dominicana y Haití en todos los puntos al parecer buscando las mínimas oportunidades de generar enfrentamientos.

3.2 Reseña histórica de la división de la Española.

Toda esta serie de diferencias y conflictos datan desde la conquista de la isla especialmente en la época en la cual la misma estuvo ocupada por los españoles en la parte oriental y los franceses en la parte occidental, ejerciendo estos últimos una presión constante y haciendo varios intentos de ocupar la parte española de la isla para hacerla una sola nación.

La historia de estos dos pueblos se empezó a escribir tras el descubrimiento de la Española por Cristóbal Colón en el año 1492, quien llegó por la parte occidental de la isla donde estableció el fuerte de la Navidad.

A partir del descubrimiento de América por parte de los españoles y luego de que estos evidenciaran todas las riquezas que habían encontrado en estas tierras, muchos mostraron interés en conocerlas y porque no adquirir las riquezas que poseían las mismas, este fue el caso de Francia quienes desde la isla tortuga invadieron poco a poco la parte occidental de la isla apoderándose de estos territorios e ideando como pasarse a la parte española y así tomar el control de toda la isla.

Debido al asentamiento de los franceses en el occidente de la isla esta se dividió en dos colonias una dirigida por los españoles a la cual llamaron Santo Domingo y la otra por los franceses conocida como Saint Domingue, es desde esa época y a partir de los diversos y fuertes enfrentamientos que se produjeron entre ambas colonias que se fijan las diferencias que hoy en día todavía afectan las relaciones entre la República Dominicana y la República de Haití.

En la parte occidental los franceses desarrollaron una economía basada en un sistema amplio y diverso de cultivos tales como: café, cacao, tabaco, caña de azúcar, añil entre otros más destinando la mayoría de dicha producción a la exportación, también se desarrollaron en el sector ganadero y en los ingenios de azúcar contado para esta época con una economía estable.

En el aspecto político estos dependían de la metrópoli francesa que estaba dirigida por el rey Luis XVI quien personalmente seleccionaba a los gobernadores, el cual a su vez era supervisado por un comisario y un supra gobierno conocido como la Asamblea colonial de Saint-Marc compuesta por los grandes y pequeños blancos. Mientras que el ámbito social se vivió una esclavitud colonial y racial, enfocada en la explotación de los esclavos quienes eran maltratados y los tenían viviendo en condiciones completamente inhumanas. (Ubiera, 2013)

La cultura en la colonia de Saint-Domingue estuvo influenciada por la cultura de los esclavos en su caso afro-franco-antillana, teniendo como idiomas oficiales el francés y el creole y heredaron dos religiones la protestante por parte de los franceses y el vudú por parte de los esclavos negros que habitaron en esas tierras.

Mientras que en la parte oriental de la isla las cosas eran completamente diferentes dirigida por los españoles contaban con una economía fundamentada en la ganadería, la agricultura y la producción artesanal, la cual no era tan amplia y variada como la de la colonia francesa.

En lo político la colonia de España era dirigida por el gobernador que escogía el rey Carlos IV recomendado además por el Consejo de Indias, cuya labor era supervisada por un comisario regio. También se formó un supra gobierno que era la Real Audiencia de Santo Domingo en la cual el gobernador realizaba tres funciones básicas que eran: administrativas, judiciales y militares. (Ubiera, 2013)

En tanto que en el aspecto social se estableció una esclavitud racial clasificada como colonial y patriarcal, no fue nula pero la esclavitud que se desarrolló en la parte española aunque no fue correcto fue menos agresiva a diferencia de la que implementaron los franceses en Saint-Domingue. La colonia de Santo Domingo tuvo una herencia cultural hispano-franco-antillana, adquiriendo como lengua oficial la castellana y como religión la católica y diversas religiones populares.

Dicha división se hizo a través de acuerdos firmados entre Francia y España con el fin de establecer los límites fronterizos y delimitar el territorio que le correspondía a cada colonia para evitar invasiones por parte de sus vecinos. Entre los acuerdos que se firmaron con este propósito están: el tratado de Ryswick de 1697, el tratado de Aranjuez de 1777 y el tratado de Basilea de 1783. (Jr., 1956)

El tratado de Ryswick firmado 20 de septiembre de 1697 es considerado como el primer acuerdo mediante el cual España y Francia inician el proceso de división de la isla en dos colonias, sin embargo, según varios historiadores como es el caso de Rosario Villa Soler afirman que en dicho tratado nunca se tocó el tema

de los límites fronterizos y mucho menos que España le cediera a Francia la parte occidental de la isla, estos explican que mediante este acuerdo Francia quiso justificar su presencia en la Española aunque era conocimiento de todos que su presencia en dichos territorios era ilegal. (Piantini, Frontera Dominico-Haitiana, 2013)

Por su parte el tratado de Aranjuez fue firmado el 3 de junio de 1777 el mismo consto de un acuerdo provisional donde se establecían de forma clara los territorios que correspondía a cada una de las colonias, delimitados desde la Provincia de Dajabón hasta la provincia de Pedernales ambas pertenecientes a la República Dominicana. Este en su artículo segundo designaba comisionados oficiales que tendrían la responsabilidad de supervisar y ejecutar el plan de colocación de muros o pirámides en toda la línea que se trazó como frontera entre ambas colonias para definir formalmente la delimitación que se había marcado. (Piantini, Frontera Dominico-Haitiana, 2013)

El 22 de julio de 1795 se concluyó y fue anulado el tratado de Aranjuez con la firma del tratado de Basilea a través del cual la corona española le cedió a Francia la parte oriental de la isla como un intercambio para que cesaran los problemas y donde España se retiraba oficialmente de la guerra haciéndose a un lado y dejando la isla completa bajo en el dominio francés, a cambio de que estos sacaran sus tropas de España y cedieran los ataques y la invasión. (Piantini, 2001)

El hecho de que la isla estuvo gobernada por dos naciones y los problemas que reinaban entre estas, fueron las bases que marcaron las diferencias entre dos pueblos cuyas historias están marcadas por la guerra, la invasión, la esclavitud, la destrucción, la incertidumbre y la privación de su soberanía. Dos pueblos con culturas completamente diferentes, una sola isla pero guiada en direcciones opuestas, enfrentados por los problemas de sus gobernantes, los cuales hoy en día persisten manteniendo a la República Dominicana y la República de Haití en un conflicto que les fue heredada, una lucha de otros que a los únicos que perjudica es a ellos mientras que quienes la causaron viven libres y están al margen de esta situación.

3.3 Conflicto Migratorio.

Durante años uno de los principales problemas entre la República Dominicana y Haití ha sido la migración del pueblo haitiano hacia el territorio dominicano, provocando esto diversos conflictos con ambos países y afectando considerablemente a la sociedad de ambos lados. Dicho conflicto no solo ha impactado a las naciones involucradas, sino, que se ha convertido en un tema de alcance internacional donde distintos países y organismos internacionales han tratado de mediar para buscar una solución factible a esta situación.

Según Nieves Lisia Emeterio “ *La migración haitiana en nuestro país es una expresión cargada de contenidos referentes a uno de los problemas más urgentes que tiene la nación*”. El flujo ilegal migratorio del pueblo haitiano es cada día mayor, el cual aumento considerablemente tras el terremoto que afectó

al país el 12 de enero del 2010 razón por la cual muchas familias se vieron en la necesidad de cruzar la frontera en busca de construir nuevamente sus vidas lejos de la destrucción y la desolación que provoco el terremoto tras su paso por el país vecino. (Emeterio, 2007)

Aunque las autoridades migratorias han presentado datos donde ofrecen cifras de cuantos ciudadanos haitianos han cruzado la frontera, en realidad no se sabe de forma exacta dicha cifra. Prácticamente todos los ciudadanos haitianos que llegan al país lo hacen de forma ilegal y una de las razones principales que los impulsa a cruzar hacia el otro lado de la isla es la necesidad de tener una mejor calidad de vida debido a las fuertes precariedades que viven en su país debido a la difícil situación económica que enfrenta esa nación.

La gran mayoría de esas personas laboran en el sector informal representando actualmente más del 50% de este sector superando la participación de los mismos ciudadanos dominicanos quienes han sido superados en fuerza laboral en todas las categorías del sector informal. Estos laboran con toda libertad, sin ninguna restricción, ya que, no se aplican las leyes correspondientes para regularizar esta situación.

En diversas ocasiones varios países han criticado y presionado a la República Dominicana con relación a este tema, en especial los Estados Unidos y Francia quienes han expresado abiertamente que entienden que la República Dominicana debe prácticamente hacerse cargo de Haití, permitir que estos pasen la frontera sin ninguna restricción e inclusive llegar a proponer en una

ocasión que unificaran la isla y que fueran una sola nación, llegando hasta acusar a la República Dominicana de esclavitud con su país vecino. (Emeterio, 2007).

De igual forma distintos organismos internacionales se han adentrado a esta situación para mediar entre ambas naciones, pero al parecer la solución a dicho conflicto para todos los espectadores es que República Dominicana se haga cargo del pueblo haitiano, mientras que otros opinan que es necesario buscarle una solución sin la necesidad de imponerle a República Dominicana que se haga responsable de todos los problemas que enfrenta la República de Haití, puesto que si está en la capacidad de ayudar a la nación con la cual comparte la isla y en diversas ocasiones ha demostrado su disposición de extender su mano amiga y solidaridad, mas no está en la obligación de asumir la responsabilidad de los compromisos de otra nación.

Al fijar una posición frente a las propuestas no se está negando a ayudar al pueblo haitiano, está defendiendo su soberanía ante el mundo.

Para el historiador José Chez Checo el problema de la inmigración ilegal no es culpa de Haití, sino de la República Dominicana. *"La culpa es de República Dominicana, porque la inmensa mayoría de esa migración ilegal que ha estado en el país, vino porque la trajo el Estado y el Gobierno, en complicidad muchas veces, con los sectores empresariales que contrataban esa mano de obra barata para sobre explotarla"*. (Santana O. , 2014)

Según un artículo de investigación de Flavio Espinal el conflicto migratorio desde Haití hacia República Dominicana ha pasado por tres etapas, cada una caracterizada por hechos distintos. La difícil situación a la que tiene que hacer frente hoy en día el Estado Dominicano son el resultado de una serie de problemas que se dejaron acumular, a los cuales por descuido o desinterés no se les puso la atención debida y en el momento indicado.

La primera etapa de este conflicto inició en las primeras décadas del siglo XX hasta los años sesenta, la misma se caracterizó por un modelo de migración cerrado y controlado. Se dice que fue cerrado porque se trataba de una migración dirigida a lugares y trabajos específicos tales como: ingenios azucareros, bateyes y corte de caña; y se entiende que fue controlado porque en esa época en ambas partes de la isla existían gobiernos autoritarios que tenían un control estricto de sus territorios y por ende de todas las personas que entraban o salían de los mismos.

En la segunda etapa la cual se desarrolló desde la mitad de los años sesenta hasta finales de los años ochenta, se mantuvo un modelo de migración estrictamente controlado y cerrado debido a que los braceros haitianos estaban destinados a laborar en los ingenios azucareros, sin embargo, con el paso del tiempo esta parte de la población comenzó a incursionar en otras áreas laborales como la agricultura y a raíz de esto se fueron estableciendo de manera formal y libre fuera de su territorio de origen lo que rompió la cerradura y el control que caracterizó hasta esa fecha la situación migratoria entre ambas

naciones. A medida que se fue modificando el modelo migratorio los problemas sociales y legales también fueron aumentando, ya que, no había un control tan firme como en sus inicios.

La tercera etapa se desarrolló a principios de los años noventa, la cual ha sido totalmente abierta y sin ningún tipo de restricción. El flujo migratorio de esta etapa es el resultado de dos hechos que se convirtieron en la base para que se incrementara la migración desde Haití hacia la República Dominicana, uno de estos fue la crisis que enfrentó Haití luego del golpe de Estado de 1991 en contra del presidente Jean Bertrand Arístides, mientras que en la otra mitad de la isla se logró un crecimiento económico que se convirtió en una atracción para la sociedad haitiana especialmente por la crisis que estaban enfrentando y todas las precariedades a las que tuvieron que hacer frente a raíz de la crisis. (Espinal, 2014).

Es a partir de estos y otros hechos que se expande de forma incontrolable la migración haitiana en el país, quienes se introdujeron en todos los sectores laborales incluyendo el sector agrícola, comercio informal y construcción, haciendo su presencia cada día más notoria y siendo cada hora una mayor cantidad de ciudadanos haitianos que se cruzan a territorio dominicano. Después de casi quince años del golpe de Estado al presidente Jean Bertrand Arístides la situación de Haití no ha mejorado, por el contrario todos los días empeora aún más y resulta cada vez más difícil para el pueblo haitiano sobrevivir.

Es bastante clara la necesidad que tiene el pueblo haitiano de salir a buscar mejores condiciones de vida y desarrollo, y que mejor que contar con un país vecino que lo único que los divide es una frontera sin muros ni obstáculos que les impidan el paso. Además de un sistema migratorio dominicano débil con muchas deficiencias que no les permite tener un control adecuado de la frontera y mucho menos aplicar sanciones a aquellas personas que traspasan estos límites si ni siquiera saben hacer valer sus propias leyes.

En la actualidad el Estado Dominicano ya cuenta con un sistema regulatorio, el cual está siendo aplicado bajo de Ley de naturalización y el Plan de Regularización de Extranjeros el mismo consiste en permitirle a los ciudadanos haitianos en plazo de tiempo determinado establecido por el gobierno que regularicen su estatus en el país y obtengan sus documentos para residir de forma legal en la República Dominicana, buscando de esta forma controlar la situación migratoria y ser justo a la hora de iniciar el proceso de repatriación en el cual se incluirán todos aquellos que no hayan acudido a obtener la documentación correspondiente.

El reto que representa este proyecto es gigante y bastante complejo, ya que, no se trata únicamente de establecer una ley que regule esta situación también es necesario contar con instituciones capacitadas que hagan valer dichas leyes no solo en el momento, sino, que sea definitivamente y que la misma se cumpla a cabalidad sin preferencias ni excepciones para desarrollar un proceso en igualdad de condiciones y justo para todos los ciudadanos haitianos. (Espinal, 2014)

3.4 Diferencias diplomáticas entre la República Dominicana y la República de Haití.

Las relaciones diplomáticas entre la República Dominicana y la República de Haití son muy inestables hoy pueden estar reunidos fijando las pautas y posiciones de ambos lados para implementar un acuerdo comercial o de cooperación que beneficie a las dos naciones y mañana todo esto puede retroceder por completo a tal punto de parecer que nunca se tuvo la idea o iniciativa de establecer relaciones firmes y beneficiosas para los dos países.

Las drásticas medidas que se toman de un momento a otro afectan considerablemente las relaciones entre ambos países, las cuales a su vez se transmiten tanto a los ciudadanos dominicanos como haitianos quienes son de los principales afectados de las difíciles y tensas situaciones que se generan entre la República Dominicana y la República de Haití.

La crisis diplomática que ha caracterizado durante años las relaciones de estas naciones está formada por un conjunto de hechos que han debilitado continuamente la comunicación entre las mismas, haciendo cada vez más difícil encontrar la salida o solución a todos estos conflictos, con los cuales lo único que se logra es retrasar el desarrollo de estos pueblos creando trabas binacionales e internacionales.

Entre los principales hechos que han cooperado a aumentar la crisis diplomática esta la veda que impuso el gobierno haitiano a la importación desde República Dominicana de pollos y huevos alegando que había un brote de gripe aviar en

dicha nación. Esta decisión tomada por el gobierno haitiano provoco diversas reacciones donde muchas personas instaban al presidente dominicano Danilo Medina a tomar una medida estricta, ya que, entendían que era hora de ponerle fin a tantos obstáculos y fijar una posición que promoviera el respeto de los acuerdos que se establecieran entre estas naciones. (Delgado, 2013).

Luego de esto el Tribunal Constitucional de la República Dominicana presento una sentencia la cual establecía que los hijos de extranjeros después del 1929 incluyendo los nacidos en el territorio dominicano no se les reconocen la nacionalidad dominicana, dicho hecho no solo causó revuelo y fuertes reacciones a nivel nacional, también genero críticas en el contexto internacional por parte de las naciones unidas y 15 países miembros de la Comunidad del Caribe (CARICOM), lo que trajo como consecuencia que tomaran en consideración si era factible que República Dominicana se uniera al CARICOM.

De igual forma dicha sentencia establece que todos los extranjeros que no residen de forma legal en la República Dominicana pueden regular dicha condición obteniendo un permiso legal de residencia, lo que a su vez permitiría que si los hijos de estas personas nacen en territorio dominicano obtenga la nacionalidad. Según la Ley No. 95 del año 1939 de inmigración y el reglamento No. 279 que se establece en la misma se consideran extranjeros en tránsito a todas aquellas personas que no residen de forma legal en la República Dominicana por no poseer u obtener un permiso legal de residencia en el país. (Méndez, 2013).

Dicho criterio se estableció bajo la sentencia 168-13 presentada por el Tribunal Constitucional de la República Dominicana, a través del cual se rechazó una reclamación presentada por la señora Juliana Deguis Pierre quien es hija de extranjeros en tránsito y nació en territorio nacional, sin embargo, a la misma no le corresponde la nacionalidad dominicana según lo que establece la norma del artículo 11.1 de la constitución de la República promulgada el 29 de noviembre del año 1966, la cual estaba vigente en su fecha de nacimiento. (Méndez, 2013).

La presentación y puesta en vigencia de esta sentencia se ha convertido en uno de los enfrentamientos más importantes con el cual han lidiado la República Dominicana y la República de Haití, generando encuentros de opiniones a favor y contra de la medida tomada tanto a nivel nacional como internacional.

Las marcadas diferencias que existen no solo tienen un impacto interno en ambos países, sino, que también les afectan en sus relaciones internacionales provocando en muchas ocasiones ser cuestionados o criticados fuertemente por sus socios comerciales y esto pone en riesgo las relaciones, acuerdos, proyectos de cooperación y desarrollo y el lugar que se han ganado en los mercados internacionales a base de mucho esfuerzo buscando oportunidades de crecimiento.

3.5 Impase comercial.

En los últimos años el conflicto que existe de toda la vida entre la República Dominicana y la República de Haití ha impactado constantemente el sector comercial de ambos países, ya que, las diferentes medidas tomadas por los

gobiernos y las autoridades en repuesta el uno al otro a las acciones restrictivas que se toman solo se enfocan en buscar la forma de defender sus intereses y proteger sus territorios.

Los últimos conflictos que se enfrentaron han sido de carácter comercial, los cuales han generado un fuerte impacto tanto para los comerciantes como para la población específicamente para el pueblo haitiano quienes en repetidas ocasiones han sido privados del derecho de poder adquirir los productos que provienen del comercio con República Dominicana que en su mayoría son productos de primera necesidad.

El impase comercial interpuesto por el gobierno haitiano a los productos dominicanos es tan frecuente que ya se ha vuelto una costumbre, semana tras semana las autoridades del país vecino tienen nuevos motivos para cerrar el comercio entre ambos países y lo que resulta más incómodo de esta situación es que toman esas medidas sin avisarlas y de forma repentina causando grandes pérdidas en ambos lados de la frontera.

El conflicto más reciente relacionado a este sector fue la veda a 23 productos dominicanos, la cual prohíbe la importación de los mismos vía terrestre hacia el territorio haitiano. Dicha medida fue considerada por el gobierno dominicano una violación a los acuerdos de cooperación y desarrollo comercial que se han estado negociando entre ambos países, además de considerarla discriminatoria y una actitud poco diplomática. (Acento, 2015)

El señor Andrés Navarro Canciller Dominicano y el señor José del Castillo Ministro de Industria y Comercio consideran que esta medida es una falta al memorándum de entendimiento firmado en el 2014 con el propósito de mejorar y regular las relaciones de ambas naciones. Además explican que en los últimos años se han realizado muchos esfuerzos en busca de los mecanismos que permita llegar a una solución.

Al igual como sucede con los demás temas que han generado conflicto entre el pueblo dominicano y el pueblo haitiano esta provocado diversas críticas dentro de las cuales cabe destacar la de Servio Tulio Castaño Guzmán Director Ejecutivo de la Fundación Institucionalidad y Justicia (Finjus) quien explica que los países que hacen frontera acostumbran y deben establecer acuerdos bilaterales para tratar tanto temas migratorios como comerciales, en lo cual según este la República Dominicana ha fallado. (Díaz, 2013).

Explica que las principales causas de este conflicto es la informalidad que caracteriza el intercambio comercial en la frontera y la falta de iniciativas por parte de la República Dominicana de firmar un acuerdo de libre comercio que regule por completo este intercambio comercial y coopere a que el mismo sea justo y equilibrado.

**CAPÍTULO IV. IMPACTO DEL CONFLICTO DE
TRANSPORTE FORMAL ENTRE LA REPÚBLICA
DOMINICANA Y LA REPÚBLICA DE HAITÍ
EN EL COMERCIO.**



4.1 Definición de la Problemática

Las relaciones comerciales y el tránsito de mercancías entre la República Dominicana y la República de Haití presentan un constante crecimiento, a pesar de las inestables relaciones que mantienen y las precarias condiciones de las vías por donde los camiones que transportan la mercancía deben transitar. Según un estudio realizado sobre el tránsito medio diario se estima que el transporte transfronterizo de camiones de carga es el más importante. (MIREX, 2013).

Las principales ciudades de destino de la carga de mercancías procedentes de la República Dominicana son Puerto Príncipe y Saint Marc, las cuales se encuentran a una distancia de 60 y 160 kilómetros de la provincia de Jimaní. La mayoría de las empresas exportadoras dominicanas y los sindicatos de transportes reclaman la falta de leyes, seguridad y transparencia en el intercambio comercial con Haití, lo que ha provocado que los sindicatos de transportistas haitianos puedan ejercer presión y dominar esta situación siendo los autores de diversos actos vandálicos que atentan contra la vida de los transportistas dominicanos y la carga que estos llevan.

Los transportistas haitianos exigieron que se les cobre un peaje a los transportistas dominicanos para que estos puedan entrar a su territorio, la cual tomando en cuenta todos los gastos podría llegar a un total de US\$200.00 aquí se incluye el pago en la puerta de la frontera, la visa del chofer y el ayudante, realizar el pago en migración, en el CEI-RD y el pago del peaje que exige el mercado haitiano.

Los representantes de las compañías de transportistas dominicana indican que el control y el dominio que tienen los grupos de camioneros haitianos en este conflicto ha llegado a tal punto que hasta el paso de la ayuda proveniente de otros países que se realiza vía terrestre desde la República Dominicana después del terremoto que afectó a la República de Haití ha enfrentado diversos inconvenientes para ser entregada, ya que, las compañías de transporte haitianas quieren cobrarle un peaje de RD\$ 500 – 1000 pesos por cada camión dominicano que ingrese a territorio haitiano.

4.2 Conflicto del Transporte Formal en el Comercio.

Desde el año 2009 los conflictos comerciales entre la República Dominicana y la República de Haití se han incrementado, es prácticamente parte de la cotidianidad que hoy el intercambio se desarrolle sin ningún tipo de complicaciones y que al día siguiente o la semana próxima los comerciantes dominicanos se encuentren con un impedimento de paso en la frontera para entregar sus productos.

Dichas irregularidades afectan considerablemente las relaciones comerciales impactando de forma negativa el sector comercial incluidos comerciantes y consumidores quienes deben de hacer frente constantemente a estos problemas y son los más perjudicados de toda esta situación.

El conflicto más reciente que enfrenta el sector comercial es el relacionado al transporte formal de mercancías entre la República Dominicana y la República de Haití, las razones que dieron origen al mismo son diversas y las numerosas

versiones de cómo se inició este son un poco confusas y no terminan de definir con exactitud el origen de este conflicto.

Este ha consistido fundamentalmente en que algunos comerciantes haitianos y un grupo de rebeldes de ese país se han dedicado a atacar e impedir el paso de los transportistas dominicanos al territorio haitiano, ya que, estos alegan que las empresas de transporte comercial dominicanas se está adueñando de este sector y por ende están recibiendo todos los beneficios que ofrece el mismo, mientras que la participación de los transportistas haitianos en este intercambio es nula inclusive cuando la mercancía entra en su territorio, puesto que los choferes dominicanos tienen las instrucciones de cargar la mercancía hasta su destino final.

A raíz de esta situación los camioneros dominicanos se han visto expuestos a situaciones muy peligrosas, de las cuales han sido víctimas inclusive causando la muerte de algunos de estos, tras el desarrollo de estos hechos la situación se ha tornado cada vez más complicada a tal nivel que luego de un ataque hecho a un grupo de choferes se tuvieron que evacuar los funcionarios del consulado dominicano en Ounaminthe como medida de protección para evitar que tomaran represalias contra los mismos. (Acosta, 2012).

Desde que se inició este conflicto los ataques han sido constantes y no han cesado, entre los principales ataques esta del que fueron víctima 24 patanas de la Asociación de Dueños y Choferes de la Salina las cuales transportaban yeso desde la mina de la Lista de Cabral hacia la fábrica de cemento Tina ubicada en

la comunidad haitiana de Cabaret, según testimonios de los choferes cuando ya se encontraban dentro de la cementara un grupo los ataco lanzándole piedras y otros objetos que provocaron golpes y heridas a los choferes y de las 24 patanas 20 resultaron afectadas con los vidrios rotos y abolladuras. (Pimentel, 2015).

En vista de la complejidad de la situación la Federación Nacional de Transporte Dominicana (FENATRANO) ha convocado a varias reuniones a las autoridades haitianas para plantear las diferentes posiciones y en base a esto tratar de llegar a un acuerdo para que el intercambio comercial se normalice y los choferes dominicanos puedan entrar a territorio haitiano sin ninguna restricción y mucho menos temer por su seguridad. (Nacional, 2015).

En la diversas reuniones sostenidas entre las autoridades de ambos países se han fijado diferentes medidas de seguridad siendo una de estas que los choferes una vez estuvieran en territorio haitiano serian escoltados hasta el lugar donde descargarían la mercancía por oficiales de la MINUSTAH , a través de las cuales se busca garantizar el bienestar de los choferes dominicanos y se han planteado las ideas para establecer acuerdos que ayuden a que el intercambio comercial fluya sin mayores contratiempos y que sea justo y equilibrado para ambos lados de la frontera. (Molina, 2015).

Sin embargo dichos acuerdos no han sido cumplidos, puesto que los ataques continúan y como muestran los hechos las autoridades haitianas hasta el momento no han tomado una acción correctiva hacia los responsables de esta situación. El director del Cuerpo Especializado de Seguridad Fronteriza

(CESFRONT) Carlos Manuel Aguirre Reyes declaro que el gobierno de Haití no está cumpliendo con los acuerdos fijados con la República Dominicana de proteger a los transportistas dominicanos, explica que a pesar de que las autoridades de ambas naciones se han reunido los problemas se mantienen, permitiendo que el nivel de inseguridad que viven los choferes sea preocupante. (SAN, 2015)

En vista de que las autoridades no han tomado ninguna acción los choferes han decidido responder de forma estricta a esta situación realizando paros de días completos hasta prácticamente en algunos casos paralizar la actividad comercial la semana entera, esto en busca de obtener una respuesta que solucione este problema.

Los transportistas dominicanos en varias ocasiones han paralizado el intercambio comercial y han amenazado con no cruzar a territorio haitiano mientras esta situación continúe, ya que, no están dispuestos a seguir exponiendo sus vidas por el riesgo que representa que estos pasen a lado haitiano sin importar inclusive si tienen protección o están escoltados por oficiales tanto de Haití como de la MINUSTAH, estos desde que se inició este problema han sido víctimas de diversas agresiones las cuales ya no están dispuestos a tolerar. (Macoris, 2015)

Por su parte los comerciantes y transportistas haitianos han planteado las soluciones que según ellos consideran sería la solución al problema, en mayo del 2009 estos propusieron a los choferes dominicanos que le cedieran el 50 por

ciento de la carga, también plantearon la idea de que se definiera un punto donde los transportistas dominicanos le traspasen la carga a los transportistas haitianos para que la misma no sea cargada por los camioneros dominicanos desde su origen hasta el destino final y así los choferes haitianos puedan tener participación en este intercambio, además de establecer una cuota a pagar por parte de los camioneros dominicanos de 4 mil pesos por cada unidad que entre a territorio haitiano. (Herrera, 2015)

Estas propuestas fueron rechazadas por los camioneros dominicanos quienes entienden que estas son imposibles de aceptar, razón por la cual el presidente de la Federación Nacional de Transporte Dominicana Blas Peralta, informo sobre el bloqueo del comercio en las 4 provincias principales por donde fluye la mayor cantidad de mercancías. Acción que no fue ejecutada puesto que las autoridades de ambos países se reunieron nuevamente y llegaron a un acuerdo en base a estas reglas que quisieron imponerles.

Entre los testimonios de los transportistas dominicanos se puede comprobar el estado de preocupación e incertidumbre en que se mantienen los mismos cada vez que deben pasar al territorio de sus vecinos, así lo expreso Monchy Sierra chofer dominicano quien explica que desde que ellos pasan Fond Parisien hay mucha tensión y son atacados por los grupos haitianos involucrados en esta situación quienes les tiran piedras, tiros y queman gomas en toda la zona. (Macoris, 2015)

Desde el año 2009 hasta la fecha persiste este problema el cual no se ha solucionado a pesar de las numerosas reuniones sostenidas entre las autoridades correspondientes y los gobiernos de ambos países, al contrario cada día que pasa se torna más complejo lo que hace que la puerta de salida sea cada vez más estrecha.

Una de las tantas consecuencias derivadas de este problema y la más reciente fue la veda impuesta a la entrada vía terrestre de 23 productos dominicanos los cuales representan más del 50 por ciento de los productos dominicanos que se exportan a Haití. Según Roberto Despradel comento en su estudio diagnóstico para incentivar el intercambio comercial entre la República de Haití y la República Dominicana (DASA 2010) *“La ausencia de un protocolo que regule las tarifas y las condiciones de cruce de los camiones de carga desde ambos lados de la frontera provoca diversos conflictos entre los sindicatos de transportistas de ambas naciones, lo que ha provocado en diversas ocasiones el bloqueo parcial o total de los pasos fronterizos del lado haitiano”* Al igual que el señor Roberto Despradel muchos historiadores y organizaciones nacionales e internacionales han expresado que la falta de un acuerdo formal de comercio entre República Dominicana y Haití, es que existen tantos obstáculos en sus relaciones comerciales. (MIREX, 2013)

4.3 Principales productos de intercambio comercial vía terrestre.

La República de Haití es considerada como el segundo socio comercial de la República Dominicana debido al volumen del intercambio comercial que se da

entre estos dos países. El comercio entre estos países es muy activo y diverso tanto en el intercambio formal como en el informal siendo este último considerado como el que refleja mayor movilidad.

La lista de los productos que se exportan desde la República Dominicana hacia Haití es bastante extensa y la mayoría de estos son bienes de primera necesidad, entre los cuales caben mencionar los siguientes: tejidos de algodón, varillas de acero, productos alimenticios, cemento gris, harina de trigo, gasolina, casas de campaña, azúcar crema, pijamas, productos industriales, agroindustriales, artesanales, hielo, estufas, cilindro de gas, pollos, huevos, arroz, papas, coco seco, galletas, repollo, detergentes en polvo, fundas plásticas, ron de caña, muebles plásticos, tuberías plásticas, cartón, planchas de zinc entre muchos más.

Las exportaciones hacia Haití en la última década han conservado una tendencia de crecimiento continua, pasando de un total de US\$61.93 millones de dólares en el año 2000 a US\$647.59 millones de dólares para el año 2009, lo que represento un aumento impactante para el sector económico y comercial. (Economía, 2012).

Las exportaciones de estos y otros bienes se incrementaron considerablemente tras el terremoto que afectó a la República de Haití en el año 2010, el cual dejo al país devastado requiriendo el apoyo y la ayuda de todos para poder empezar a reconstruirse.

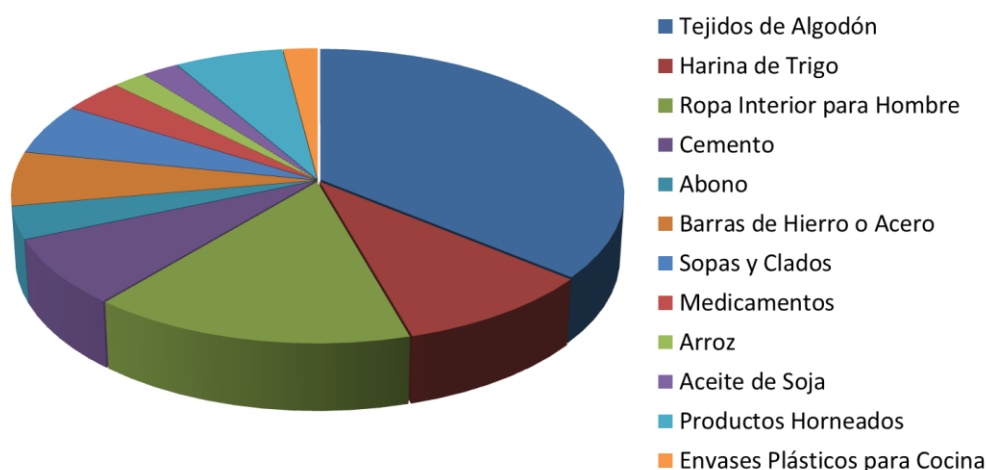
Los productos dominicanos de mayor importancia en el mercado haitiano reflejaron un valor de US\$869 millones exportados hacia Haití en el año 2010 con los siguientes porcentajes: tejidos de algodón 23%, harina de trigo 6.2%, ropa interior para hombre 10%, cemento 4.8%, abono 2.3%, barras de hierro o acero 3.8%, sopas y caldos 3.6%, medicamentos 2.3%, arroz 1.3%, aceite de soja 1.4%, productos horneados 4.1% y envases plásticos para la cocina 1.3%. (Economista, s.f)

Gráfico No.4

Productos dominicanos con mayor demanda en el Mercado haitiano

Año 2010

Valores en porcentaje



Fuente: Elaborado por la sustentante, datos obtenidos economistadominicano.wordpress.com

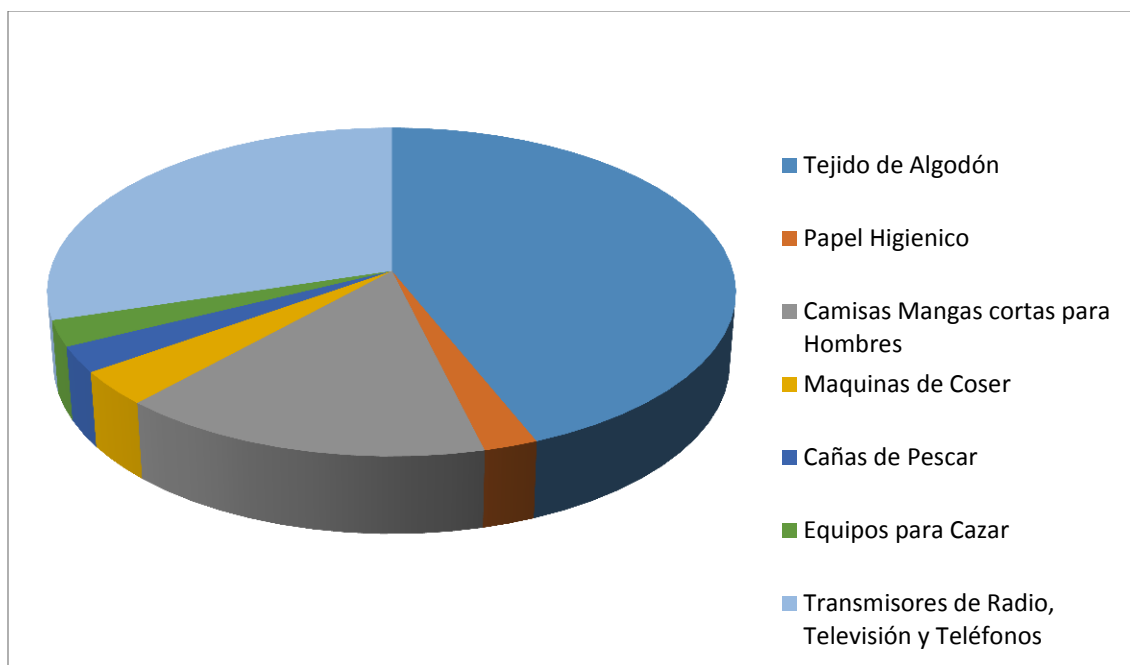
Mientras que los productos haitianos de mayor demanda para ese mismo año en el mercado dominicano registraron un valor de US\$16 millones presentando los porcentajes siguientes: tejidos de algodón 31%, papel higiénico 1.6%, camisas mangas cortas para hombres 11%, máquinas de coser 2.4%, cañas de pescar 1.8%, equipos para cazar 1.8% y transmisores de radio, televisión y teléfonos 21%. (Economista, s.f)

Gráfico No. 5

Productos haitianos con mayor demanda en el Mercado dominicano

Año 2010

Valores en porcentaje



Fuente: Elaborado por la sustentante, datos obtenidos de economistadominicano.wordpress.com

Según el orden de prioridad los productos dominicanos que poseen mayor demanda en el mercado haitiano son los industriales, luego están los agroindustriales y por último los productos agropecuarios. En base a un informe presentado por el Centro de Exportación de Inversión Extranjera de la República Dominicana (CEI-RD) los productos de mayor necesidad en Haití eran para el año 2011: tejidos de algodón, cemento gris, varillas de acero, abonos minerales, harina de trigo, caldo de pollo, aceite y arenques. (Economía, 2012)

Durante el período de Enero-Noviembre 2011 las exportaciones dominicanas con destino a Haití aumentaron en un 35.67 por ciento con relación a los resultados obtenidos para el mismo período en el año anterior el cual registro valores de US\$801.27 millones de dólares.

El señor Kai Schoenhals ex - presidente de la Asociación Dominicana de Exportadores (ADOEXPO) dijo: *“Yo creo que desde el punto de vista comercial Haití es el principal socio del país, superando a los Estados Unidos, esto sin tomar en cuenta el sector de las zonas francas”*. Las exportaciones dirigidas al mercado haitiano han reflejado un crecimiento considerable en los últimos años, con un promedio de desarrollo de un 20 por ciento logrando registrar cifras de exportaciones que llegan a 1,000 millones de dólares, mientras que las importaciones dominicanas desde Haití llegan a los 39 o 40 millones de dólares muy por debajo de las cifras que logran los comerciantes dominicanos con las exportaciones hacia el país vecino.

Esta notable diferencia hace que la República Dominicana tenga una balanza comercial positiva con Haití, ventaja que muchos entienden debe ser aprovechada al máximo para poder sacarle provecho a este mercado que tantas oportunidades comerciales les ofrece. Es necesario explicar que dicho flujo comercial no es tan productivo para el sector exportador dominicano por la precariedades que se viven en Haití, al contrario si se logran encontrar las vías para promover el desarrollo de ese país realmente se podría ver y obtener los resultados de un flujo comercial activo y muy productivo para ambos países. (Lora, 2012)

De igual forma los productores haitianos exportan diversos productos hacia el mercado dominicano tales como: guandules, café, mangos, tabaco, maíz, habichuela negra, tamarindo, aguacate, yuca, maní, yautía, auyama, ajíes y batata. Lo que para muchos resulta un poco difícil de creer, ya que, según las condiciones económicas, comerciales y la supuesta falta de suelos aptos para cultivar que han caracterizado siempre al país vecino se entendía que el mismo no estaba en la capacidad de proveer de este tipo de productos a otros países. (Aquino, 2014)

Desafortunadamente no se tienen cifras específicas del volumen de exportación de cada uno de estos productos debido a que el comercio de los mismo se realiza generalmente en las ferias binacionales de manera informal, razón por la cual no hay un registro exacto de la cantidad de estos rubros que son adquiridos por el lado dominicano.

La ventaja que registra la República Dominicana en su relaciones comerciales con Haití es bastante amplia, la cual muchos atribuyen a que estos pueden llevar al mercado haitiano todo tipo de productos sin importar la condición o calidad de los mismos, debido a la falta de un acuerdo que regule dicho intercambio y establezca los parámetros de calidad y sanidad debidos, es decir, es un comercio sin reglas donde se ofertan todos los productos sin tomar en cuenta la calidad de estos y por la necesidad son adquiridos en el otro lado de la frontera.

Dicho intercambio comercial se ha visto afectado por las vedas impuestas por el gobierno haitiano en diversas ocasiones, siendo la más reciente aplicada a un total de 33 productos dominicanos entre los cuales están: harina de trigo, jabón de lavar, cemento gris, aceite, agua potable, pintura, detergente en polvo, pastas, tubos PVC, bebidas gaseosas, productos plásticos, máquinas de construcción, colchones, entre otros más. (Guzmán, 2015)

Este impase fue impuesto al 50 por ciento de los productos dominicanos que se venden a otro lado de la frontera, provocando un desnivel en el intercambio comercial de estos dos países tanto para los comerciantes dominicanos como para los comerciantes haitianos, ya que, una vez se paraliza el cruce de productos dominicanos al territorio de Haití de igual forma los productos desde ese lado de la frontera dejan de circular hacia el mercado dominicano porque el comercio se paraliza por completo.

4.4 Acciones tomadas por los gobiernos para la resolución del conflicto de transporte formal.

Desde que se inició este conflicto tanto el gobierno de la República Dominicana como el de la República de Haití han celebrado diversos encuentros para tratar el tema, en busca de una solución que ponga fin a esta situación. Una de las primeras y más importantes reuniones que han sostenido fue la realizada el día 3 de febrero del año 2012 con presencia de los gobiernos y los organismos de seguridad de ambos países, dentro de las instituciones que formaron parte del encuentro están: el Ministerio de Interior y Policía, la Embajada Dominicana en

Haití, el Cuerpo Especializado de Seguridad Fronteriza, la Secretaria Ejecutiva de la CMB y el Ministerio de Trabajo. Además de la presencia de la Federación Nacional de Transporte Dominicano en representación de los sindicatos de transporte de la República Dominicana.

A raíz de este encuentro los Ministros de Relaciones Exteriores de ambos países se reunieron en Puerto Príncipe el 29 de febrero del 2012 para la firma de una declaración conjunta con relación al dialogo binacional en representación de cada una de las partes de la Comisión Mixta Bilateral Dominico-Haitiana, en la misma las partes involucradas fijaron como tema principal a ser tratado dentro de la agenda de la comisión, la elaboración de un acuerdo para resolver y corregir el conflicto de transporte formal entre ambas naciones. (MIREX, 2013)

Sin embargo, a pesar de las negociaciones y las disposiciones impuestas con relación al conflicto por parte de las autoridades se siguieron presentando diferentes incidentes en contra de los transportistas dominicanos quienes desde que ingresan a territorio haitiano esta expuestos a un nivel de inseguridad preocupante debido a lo compleja que se ha tornado la situación. En reclamo a que se le dé fin a este conflicto los transportistas dominicanos cerraron el paso desde Jimaní, con unos cincuenta camiones y cuatro colas de patana los cuales atravesaron en la vía impidiendo el paso de un lado al otro de la frontera, y fue a raíz de esta acción que la autoridades nuevamente se reunieron para responder a las reclamaciones de los choferes que transportan las cargas hacia el país vecino.

A partir de estos nuevos enfrentamientos y como un avance en las negociaciones binacionales entre la República Dominicana y la República de Haití por regular el intercambio comercial y el transporte formal el 26 de marzo del mismo año nuevamente los Ministros de Relaciones Exteriores de ambos países se reunieron, pero en esta ocasión para firmar un Memorando de Entendimiento de transporte transfronterizo, a través del cual se acordó lo siguiente:

- El inicio de las negociaciones para firmar dos protocolos que regulen el transporte entre la República Dominicana y la República de Haití que abarquen el transporte terrestre, marítimo y aéreo.

- La elaboración de un acuerdo mediante el cual los gobiernos de ambos países establezcan e libre tránsito en la frontera y no aprueben el cierre de la frontera como método para ejercer presión por parte de los grupos de intereses, exceptuando los casos en los que se haga por decisión de uno o de los dos países.

- Organizar una comisión ad-hoc integrada por grupo interinstitucional binacional con autoridades militares y policiales que aseguren la integridad de los transportistas dominicanos en la zona fronteriza y dentro del territorio haitiano.

4.5 Impacto del Conflicto de Transporte Formal en el Mercado

Binacional.

Dentro de las principales situaciones que han paralizado la ferias comerciales que se realizan, caben mencionar: la veda impuesta por el gobierno haitiano a la compra en República Dominicana de pollos y huevos alegando un brote de gripe aviar, seguido de la aparición de los primeros casos de cólera en Haití en el año 2010 a raíz de los cuales el mercado binacional se vio inactivo por varias semanas especialmente para la entrada de productos originarios de Haití a territorio dominicano y el más reciente aún sin una solución definitiva el conflicto de transporte formal que sostienen ambos países en el comercio. (Taveras, 2011)

En diversas ocasiones, específicamente cuando los transportistas dominicanos en protesta a que este conflicto sea resultado paralizan el transporte mercancías, el Mercado Binacional también se detiene, puesto que, generalmente estos bloquean las entradas y por ende las salidas de la frontera impidiendo que de ambos lados se pueda movilizar la mercancía destinada para ser vendidas en las ferias comerciales que se realizan entre ambos países.

Tal fue el caso del paro que se realizó como protesta por parte de comerciantes y transportistas dominicanos a la veda impuesta por el gobierno haitiano a la entrada vía terrestre a diversos productos de origen dominicano. Tras dos semanas sin actividad comercial, una vez reanudada la actividades del Mercado Binacional se pudo notar la escasa presencia de compradores y vendedores

haitianos, lo que causo cierta preocupación para los vendedores dominicanos, quienes además testificaron que las autoridades haitianas les quitaron y tiraron al río masacre los productos dominicanos que adquirieron los pocos compradores haitianos que participaron en la feria comercial. (EFE, 2015)

Por tales motivos el comerciante dominicano Ramón Peralta expreso que dicha situación puede influir en la realización de los próximos días de feria, haciendo que los compradores y vendedores haitianos se sienta presionados y no acudan a las mismas. Por otra parte el señor Abigail Bueno Presidente de la Asociación de Comerciantes Detallistas del Mercado Binacional confirmo la escasa asistencia de los ciudadanos haitianos a la feria, este entiende que posiblemente la mayoría de la población haitiana no se enteró de lo que se acordó en la reunión que se realizó para abrir nuevamente el Mercado Binacional.

Inmediatamente terminaron las huelgas, decenas de ciudadanos haitianos que se habían quedado varados del otro lado de la frontera, ya que, los dominicanos le impidieron el paso, cruzaron desde que se abrieron las puertas hacia la República Dominicana, entre ellos la comerciante haitiana Dean Heraux Pierre quien se dedica a la venta de ropas y zapatos en la ciudad de Santiago dijo sentirse aliviada de que la pesadilla hubiera terminado y que no regresaría a su país hasta que esta situación se resuelva por completo. (EFE, 2015)

4.6 Impacto del Conflicto del Transporte Formal entre República Dominicana y Haití en el Marco Internacional.

Todos los conflictos que surgen entre la República Dominicana y la República de Haití viven bajo la observación y la críticas de los demás países del mundo, especialmente de aquellos que están relaciones a estas dos naciones quienes constantemente funge como mediadores en los enfrentamientos que se producen entre estos dos pueblos.

El actual conflicto de transporte formal no se ha quedado exento de la opinión y las críticas del marco internacional debido a los alcances que ha tenido esta problemática, y a las consecuencias que han enfrentado ambos pueblos a raíz de esta situación, la cual se reclama sea solucionada inmediatamente, ya que, la misma está completamente fuera de control.

A raíz de esta situación el gobierno de la República Dominicana expreso estar indignado y completamente en desacuerdo con todos los enfrentamientos y las medidas tomadas con relación a este conflicto. Además definió como arbitraria la última traba comercial impuesta a casi 574 clases arancelarias, la cual aseguran no les fue informada oficialmente por el gobierno haitiano. Debido a esta situación las autoridades dominicanas decidieron presentar el caso frente al Comité de Acceso a Mercados de la Organización Mundial del Comercio (OMC), el cual fue expuesto y donde las autoridades dominicanas plantearon la preocupación que le genera esta situación.

En la exposición del caso la República Dominicana recibió el respaldo de varias naciones de la región entre ellas: Panamá, Guatemala, El Salvador, Ecuador, México y Colombia quienes también consideran arbitraria y poco diplomática la medida tomada sin previo aviso y sin exponer o explicar las razones en las cuales se fundamentan para tomar esta acción. (Acento, 2015)

A su vez el Ministro de Industria y Comercio José del Castillo Saviñon explica que con esta medida lo único que se logra es aumentar el comercio ilegal de mercancías en la frontera, situación que se había controlado.

Mientras que el canciller Andrés Navarro dijo que la medida tomada por Haití para hacer presión no dará resultado, puesto que, las autoridades dominicanas mantendrán una postura firme ante este bloqueo comercial, el cual no están dispuestos a tolerar. (Jiménez, 2015)

La mediación internacional ha sido solicitada de manera formal, puesto que, la situación se les ha salido de las manos tanto a las autoridades dominicanas como haitianas y por esto se necesita con urgencia que los organismos internacionales ayuden a buscar una solución y guíen a los gobiernos de ambos países para que puedan llegar a un acuerdo.

Por su parte el señor Williams Charpentier quien es el coordinador de la Mesa Nacional para las Migraciones y Refugiados (MENAMIRD), solicito la intervención de la Comunidad Internacionale por los conflictos que hoy enfrentan la República Dominicana y la República de Haití, los cuales han provocado que

se cierran los consulados dominicanos en Haití a causa de las agresiones a los diplomáticos dominicanos que se encuentran en ese país por parte de grupos haitianos. (Día, 2015)

De igual forma este les pidió a los ciudadanos haitianos que residen en la República Dominicana a que mantengan la calma y que eviten generar enfrentamientos que puedan atentar contra la vida tanto de ellos como de los ciudadanos dominicanos por esta situación. Charpentier explico que tanto el pueblo dominicano como el haitiano están recibiendo las consecuencias de los conflictos que se enfrentan, recordando que no solo comparten la misma isla, sino, que también sostienen importantes relaciones comerciales que pueden derrumbarse debido a las fuertes tensiones que se están viviendo.

CAPITULO V. ANÁLISIS Y PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS.

5.1 Situaciones que dieron origen al conflicto de transporte

formal entre la República Dominicana y la República de Haití.

La falta de comunicación y las malas decisiones tomadas por las autoridades del sector comercial y los gobiernos de ambos países han sido la base para que este conflicto se desarrolle y alcance los niveles que hoy presenta. El hecho que hizo estallar esta problemática es la actitud que han asumido los sindicatos de transporte dominicanos de querer acaparar el transporte terrestre de mercancías para ellos obteniendo todas las ganancias que se generan del mismo.

Todo esto inicio tras la necesidad que se presentó de llevar todos los productos exportados hacia Haití vía terrestre inclusive aquellos que se entregaban vía marítima, debido a que después del terremoto del 2010 muchas de las actividades del país vecino incluidas las comerciales se vieron considerablemente afectadas y se tuvieron que buscar nuevas vías para continuarlas durante el período de reconstrucción y estabilización de la situación en dicho país.

Si bien es cierto que no fue una medida asumida o ideada por las autoridades y transportistas dominicanos, no es menos cierto que dicha necesidad ha sido muy bien aprovechada por los sindicatos de transporte quienes se han adueñado de este sector desplazando por completo a los transportistas haitianos quienes no tienen acceso a dicha mercancía en ninguna de las etapas de su carga.

El mal manejo de la situación por parte de las instituciones involucradas, sumado a la falta de respaldo y la presencia de los gobiernos de ambos países para llegar a un acuerdo han provocado que este conflicto genere un nivel extremo de inseguridad, y detenga y disminuya por completo el intercambio comercial.

5.2 Riesgos a los que están expuestos los transportistas dominicanos.

Debido a la situación y en vista de que no se llega a un acuerdo los transportistas y algunos pobladores de Haití decidieron tomar el caso en sus manos y se podría decir que a través de actos vandálicos y de violencia, dejaron saber que están dispuestos a llegar hasta las últimas consecuencias para lograr introducirse y tener una participación justa y activa en el transporte formal para el intercambio comercial.

Dichas represarías han sido ejecutadas en contra de los choferes dominicanos quienes se han convertido en los principales afectados de esta situación, puesto que la mayoría de estos no tienen nada que ver con las decisiones tomadas por las autoridades y mucho menos con la diferencias que mantenga ambos países. Estos en su mayoría son personas de escasos recurso que salen todos los días a exponer sus vidas para poder sustentarse con la única intención de realizar su trabajo sin perjudicar a otros.

Los mismos han sido víctimas de diversos ataques violentos donde varios de ellos han perdido la vida en manos de los grupos haitianos que reclaman se establezca una solución.

Una vez estos entran a territorio haitiano están completamente expuestos a las tensiones que se están viviendo por este problema por ejemplo: les tiran piedras, les disparan con armas de fuego, los intersectan y los bajan de los camiones, luego los golpean hasta dejarlos casi sin vida y le roban los camiones con la carga.

A partir de los diferentes casos de ataques que se han presentado los camioneros dominicanos prácticamente se niegan a seguir cruzando a territorio haitiano, porque dicen no estar dispuestos a seguir exponiéndose al peligro que les representa pasar al otro lado de la frontera en medio de esta situación, pues los mismos expresan que temen por sus vidas y que en una próxima ocasión no puedan regresar con vida.

5.3 Medidas que se han tomado para solucionar este conflicto.

Desde que se inició el conflicto en el transporte formal entre ambos países las autoridades correspondientes se han estado reuniendo pero no han conseguido encontrar una solución definitiva a esta situación que se ha convertido en una de las más fuertes y complicadas que han enfrentado ambas naciones.

De ambos lados se han propuesto e implementado diversas medidas pero ninguna realmente orientada a eliminar el problema de raíz, más bien son medidas para proteger a los choferes dominicanos cuando estos entren a

territorio haitiano para que los mismos sean escoltados por oficiales haitianos y por oficiales de la MINUSTAH para asegurar que estos entren y salgan sin ningún contratiempo.

Sin embargo las mismas no han dado resultado, ya que, la solución no es buscar cómo proteger a los transportistas, la solución a este problema consiste en llegar a un acuerdo donde se presenten los intereses de las partes involucradas ya través del cual se logre que todos tenga una participación justa en el intercambio comercial. Las medidas de protección hasta el momento tomadas han sido negociadas solo entre los sindicatos de transporte y las autoridades de seguridad y comercio de República Dominicana y Haití, al grado de violencia e inseguridad que ha llegado esta situación se requiere de la intervención de los gobiernos para de manera formal y definitiva se sienten a idear las estrategias que se implementaran para corregir esta situación y para volver a estabilizar el comercio entre los dos países, porque el mismo se ha visto significativamente afectado a raíz de estos enfrentamientos.

5.4 Impacto del conflicto de transporte formal en el comercio entre ambos países.

Independientemente de que este conflicto se ha reflejado de manera notoria en los diversos sectores tanto haitiano como dominicano, el sector comercial es el más perjudicado porque es de este que nace dicho enfrentamiento. Tras el inicio de estos enfrentamientos el intercambio comercial ha sido interrumpido en numerosas ocasiones.

Lo que a su vez ha generado considerables pérdidas económicas para los dos lados de la frontera, a partir de esto se puede comprobar la importancia y el flujo de mercancías y ganancias que representan estos mercados el uno para el otro, un día de paro genera pérdidas millonarias y una semana sin comercio provoca un desequilibrio total.

Además del estado de incertidumbre, desesperación e inseguridad que viven cada una de las personas que participan en este intercambio quienes son víctimas de las malas decisiones y medidas tomadas por las autoridades, puesto que si los choferes hacen huelgas y bloquean el paso a las zonas donde se realizan las ferias estos se quedan varados hasta que la situación se normalice y se les permita volver a instalarse en sus puesto de ventas.

Esta al igual que la gran mayoría de las diferencias que surgen entre la República de Haití y la República Dominicana se apoyan en frenar o bloquear aquellas áreas de importancia en el desarrollo y en la economía de ambos pueblos para de esta forma ejercer presión y tratar de lograr conseguir lo que cada uno de ellos quieren, sin detenerse a visualizar el daño que dejan a su paso por sus acciones desmedidas e interesadas.

5.5 Consecuencias económicas y comerciales.

Las consecuencias económicas y comerciales que se han derivado del conflicto de transporte formal entre la República Dominicana y la República de Haití han resultado muy impactantes, puesto que debido a este el comercio ha sido paralizado en muchas ocasiones y las pérdidas económicas que han generado

estos paros han sido sumamente significativas debido a la importancia y a la cantidad de productos que intercambian en este mercado.

Según el profesor Fantino Polanco de Derecho de Comercio Exterior en la Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra (PUCMM) los problemas que se han originado en la frontera en base a este conflicto afectan directa y considerablemente la exportaciones dominicanas hacia el país vecino. Tomando en cuenta que Haití es sin lugar a dudas el segundo socio comercial de la República Dominicana, cuyo intercambio comercial solo en el año 2011 registro ganancias por US\$600 millones de dólares. (Acosta, 2012)

Esta situación también afecta a los empleados tanto del sector comercial como del sector de transporte, puesto que afecta sus salarios y ponen en riesgos sus empleos y su vida, motivos por los cuales se requiere de forma urgente que la República de Haití y la República Dominicana establezcan reglas que regulen este tipo de conflictos para eliminar estas prácticas comerciales antiéticas y que lo único que promueven es un retraso para ambos lados de la isla.

Los paros constantes realizados por los choferes dominicanos generan pérdidas incalculables al comercio, por ejemplo entre las numerosas huelgas hechas por los camineros en reclamo de que se regule esta situación está el paro que realizo en la provincia de Jimaní, cuyas pérdidas rondaron entre los US\$5.3 millones de dólares lo que resultado escandaloso y muy perjudicial para el sector comercial y económico. (Dia, 2013)

El hecho de solo pensar que estos enfrentamientos entre los transportistas podría causar como consecuencia extrema la considerable disminución del comercio binacional o cerrar las puertas de este mercado, pondría tanto a la República de Haití como a la República Dominicana en una posición económica y comercial muy difícil, porque a pesar de que muchos no lo quieran reconocer ambos países se sustentan el uno del otro en muchos aspectos bajo condiciones obviamente desorganizadas pero en cierto sentido y en algunos casos más cómodas y accesibles que cuando se unen a otros países.

Cabe señalar que las pérdidas no solo se registran cuando se realizan paros y las mercancías no son transportadas para ser vendidas, también se deben incluir como perdidas económicas y comerciales los gastos en los que deben incurrir los dueños de los camiones cada vez que los choferes dominicanos son atacados y les rompen los cristales y le tiran piedras a los camiones provocando daños y abolladuras que luego requieren ser reparadas por los propios dueños y en cuanto a los empresarios cuya mercancías son robadas y nadie responde por esto, perdiendo su inversión por completo. (Nacional, 2015)

El impacto de este conflicto ha superado todos los límites reflejándose e interfiriendo también en la realización del mercado binacional específicamente el que se celebra en la provincia de Jimaní tras un enfrentamiento que se produjo entre choferes dominicanos y haitianos en el cual estos hirieron de bala a un camionero dominicano y le robaron el camión que esta maneja con la mercancía que cargaba en el mismo, provocando una situación de mucha tensión y el cierre

del paso de la frontera por parte de los camioneros, impidiendo el paso a los comerciantes de ambos países a la zona donde se desarrolla el mercado binacional, el cual es una de las principales vías de intercambio comercial entre la República de Haití y la República Dominicana. (Bonilla, 2012)

Por su parte el ministro agricultura el señor Ángel Estévez manifestó la preocupación que le genera la situación actual que enfrentan República Dominicana y la República de Haití con relación al conflicto del transporte, el afirma está afectando de forma directa al comercio de productos agropecuarios en la frontera, aclarando que no es que ha cesado el intercambio comercial, sino que, en ocasiones ha disminuido. (Fernández, 2015)

Además a todo esto se debe agregar la cuota de RD\$4,000 mil pesos de flete que los choferes haitianos propusieron cobrarle a cada camión de origen dominicano que ingrese a territorio haitiano, como una forma según ellos de que se les recompense el hecho de que los camioneros dominicanos son los únicos que tienen acceso a la carga y por tanto son los únicos que se están beneficiándose de este negocio. (Diario, 2009)

Mientras se trabaja para llegar a una solución, los paros continúan al igual que las agresiones, los daños a los camiones y el robo de las mercancías por estas y otras diversas razones se requiere de forma urgente que se tome una acción al respecto porque a medida que pasa el tiempo la situación se tornan más compleja y por ende la puerta para llegar a una solución lamentablemente se hace cada día más estrecha.

Cabe destacar que esta situación resulta dañina para ambos lados de la frontera, porque en medio de este conflicto resulta que todos los que están involucrados tienen algo que perder. En el caso de la República Dominicana la balanza comercial con Haití es de 99 a 1 a favor de los dominicanos siendo esta la única balanza comercial positiva para el país y en el caso de Haití la diversidad de productos que les ofrece el mercado dominicano a tan solo una línea fronteriza invisible son oportunidades que ningunos van a encontrar en sus relaciones con otros países, con los cuales por lo general poseen una balanza comercial negativa y van en desventaja en la mayoría de sus relaciones comerciales. (Delgado, 2013)

Las autoridades de ADOEXPO solicitan que ya es hora de llegar a un acuerdo y ponerle fin a este conflicto que tantos inconvenientes, enfrentamientos y daño a causado tanto a la República de Haití como a la República Dominicana, por el cual esta última pierde US\$1.6 millones de dólares al día cada vez que se paraliza el intercambio comercial. (Diario, 2009)

5.6 Posibilidades de llegar a un acuerdo de entendimiento entre ambos países.

Si, existen posibilidades de llegar a un acuerdo para solucionar este problema, lo que hace falta es que las autoridades actúen de forma consciente y se propongan resolver esta situación definitivamente sin dejar casos pendientes, espacios en blanco, actuar y tomar decisiones de forma imparcial tomando en consideración las razones planteadas por cada una de las partes involucradas para poder ser justos.

Se necesita un equipo que esté dispuesto a escuchar y que esté consciente de que ambos lados han fallado, que ambas partes deben ceder en algunos aspectos y deben reconocer y corregir los errores cometidos para poder bajar las tensiones y tomar decisiones y plantear necesidades sin intereses dañinos de por medio de una parte hacia la otra.

En el desarrollo del mismo se han hecho diversas propuestas para fijar una solución, sin embargo, las mismas no han sido tomadas en cuenta porque como es evidente la lucha de intereses por ambos lados supera la necesidad de llegar a un acuerdo y acabar de una vez por todas con este ambiente de inseguridad, violencia e inestabilidad que ha provocado este conflicto durante tanto tiempo.

Lograr llegar a un acuerdo con relación este a conflicto sería un gran paso, el mismo puede ser la base para corregir muchas fallas y vacíos que hay en las relaciones binacionales que mantienen ambas Repúblicas. Podría ser el inicio de una nueva etapa caracterizada por la regularización, control y desarrollo de las relaciones comerciales binacionales en un ambiente de cooperación y crecimiento mutuo que abriría las puertas de un nuevo mercado comercial.

CONCLUSIONES

A partir de los datos obtenidos en el desarrollo de este trabajo, se puede concluir que el impacto que ha generado el conflicto del transporte formal entre la República Dominicana y Haití en el comercio ha sido muy significativo, y el mismo ha arrastrado consigo diversos conflictos tanto económicos, políticos, sociales y comerciales, que se han reflejado en pérdidas sociales y económicas en ambos lados de la frontera.

El origen de este conflicto tiene su base en la molestia y las reclamaciones que hacen los comerciantes y transportistas haitianos acerca de que desde el terremoto que afectó Haití a raíz del cual su puerto fue cerrado debido a que el mismo no está en condiciones de operar todos los productos que se exportan a esa nación se realiza vía terrestre desde la República Dominicana ya sean productos originarios de su país vecino o de otros países.

Por esta razón ellos explican que su participación en el comercio entre ambas naciones ha disminuido considerablemente, ya que, los comerciantes y transportistas dominicanos son quienes tienen el control de la mercancía desde su origen hasta su destino final obteniendo todos los beneficios del mismo. En base a esto los transportistas haitianos propusieron que los choferes dominicanos pagaran cuotas por la entrada a su territorio o que dividieran la carga que transportan con ellos, todo esto buscando una forma de integrarse nuevamente de manera activa al sector comercial.

Definitivamente el hecho de que no exista un acuerdo comercial formalmente establecido y firmado entre la República de Haití y la República Dominicana son la razón por la cual dichas situaciones seguirán afectando las relaciones entre ambos países, puesto que es de vital importancia para todos los países que hacen frontera y comparten un intercambio comercial tan amplio como es el caso, cuenten con un conjunto de leyes y disposiciones de común acuerdo que regulen las relaciones comerciales para que estas se desarrollen en ambiente de igualdad y una competencia sana.

Las autoridades correspondientes de cada nación se han reunido desde que este conflicto inicio pero al parecer no le han encontrado la solución, las diversas medidas y acuerdos de protección que se han establecido no han resultado efectivas, para controlar y estabilizar nuevamente el intercambio comercial. Más que buscar culpables y decir quien hizo o quien no, lo que se requiere es que se tome una acción definitiva ante esta situación, porque de no corregirse a tiempo las consecuencias a largo plazo serían muy dañinas para ambos pueblos.

La idea de romper relaciones comerciales con Haití formalmente se ha tomado en cuenta en diversas ocasiones, especialmente en aquellas donde los conflictos han sobrepasado los límites, sin embargo, es necesario reconocer que no es factible perder dicho mercado, ya que, el mercado haitiano representa el segundo destino más importante de las exportaciones dominicanas y por ende cerrarle las puertas a este mercado generaría un impacto económico y comercial considerablemente negativo.

Para que se logre llegar a un acuerdo se necesita que de cada lado reconozcan las fallas y deficiencias propias, con el fin de que las mismas sean corregidas para luego poder sentarse a negociar, a realizar un verdadero trabajo en equipo donde el objetivo principal de cada una de la personas involucradas sea buscarle una solución definitiva a este problema, la cual sea respetada y cumplida a cabalidad sin excepción alguna.

Todos están conscientes de la realidad que viven la República Dominicana y la República de Haití con relación a las diferencias que mantienen, y por ende se sabe que el hecho de tener que negociar y construir un acuerdo entre ambos países para mejorar sus relaciones desde todos los aspectos no es cualquier reto, no es una solución que se encontrara de hoy para mañana, esta requiere tocar muchos detalles, conflictos del pasado, desacuerdos, fijar posiciones, establecer condiciones y sobre todo lo más importante y la base para que esto se logre es contar con mucha paciencia y estar abiertos a evaluar todas las opciones que se planteen el uno al otro para que logren llegar a un acuerdo que sea factible para ambas partes.

RECOMENDACIONES

- ✓ Creación y firma de un Tratado de Libre Comercio entre la República Dominicana y la República de Haití para regularizar y efficientizar el intercambio comercial.
- ✓ Desarrollo de un plan de reconocimiento y legalización de los puntos de comercio en la frontera para eliminar el comercio informal.
- ✓ Firmar un acuerdo de entendimiento entre los sindicatos de transporte de la República Dominicana y la República de Haití para regularizar la carga de mercancías en la frontera y estabilizar el comercio bilateral.
- ✓ Implementación de un plan de Cooperación para el Desarrollo del Comercio Bilateral.
- ✓ Establecer una línea fronteriza formal, no una línea invisible para poder tener un mayor control de las personas y las mercancías que pasan por la frontera.
- ✓ Implementar de forma continua y efectiva la Ley de Naturalización y el Plan de Regularización de Extranjeros para corregir el problema migratorio.

BIBLIOGRAFÍA

- Acento. (5 de Octubre de 2015). Recuperado el 27 de Octubre de 2015, de <http://acento.com.do/2015/economia/8288864-República-dominicana-advierte-a-haiti-que-la-veda-terrestre-viola-acuerdos/>
- Acosta, C. (13 de Marzo de 2012). Conflicto Haití se resuelve con reglas claras. *Listin Diario*.
- Acosta, C. (13 de Marzo de 2012). Conflicto Haití se resuelve con reglas claras. *Listin Diario*.
- Acosta, C. (13 de Marzo de 2012). Conflicto Haití se resuelve con reglas claras. *Listin Diario*.
- ADETDA. (s.f.). *adetda*. Recuperado el 2 de Noviembre de 2015, de *adetda*.
- Aldana, C. M. (2006). *Negocios Internacionales, Estrategias Globales*. Colombia: Ed. Universidad Santo Tomás.
- Aquino, W. G. (10 de Julio de 2014). ¿Sabías que importamos productos agrícolas de Haití? *El Día*.
- Bonilla, T. (09 de Marzo de 2012). Conflicto impide mercado RD-Haití. *El Nacional*.
- Carrasquilla, A. (9 de Abril de 2013). TLC venteado. *Dinero*.
- Catarina. (2004). *catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lad/leyva_v_lp/capitulo2.pdf*.
Recuperado el 20 de Septiembre de 2015, de catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lad/leyva_v_lp/capitulo2.pdf:
http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lad/leyva_v_lp/capitulo2.pdf
- CEI-RD. (Febrero de 2008). *cei-rd.gov.do*. Obtenido de *cei-rd.gov.do*: http://www.cei-rd.gov.do/estudios_economicos/comercio/relacion_comercial_haiti.pdf
- CEI-RD. (2013). *cei-rd.gov.do*. Obtenido de *cei-rd.gov.do*: <http://www.cei-rd.gov.do/ceird/drrafta.aspx>

Cooperación, M. d. (Junio de 2015). *exteriores.gob.es*. Recuperado el 9 de Octubre de 2015, de *exteriores.gob.es*:

http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/Haiti_FICHA%20PAIS.pdf

Cooperación, M. d. (s.f.). *Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación*. Recuperado el 22 de Septiembre de 2015, de Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación:

<http://www.exteriores.gob.es/RepresentacionesPermanentes/OficinadelasNacionesUnidas/es/quees2/Paginas/Organismos%20Especializados/OMC.aspx>

Cruz, A. (06 de Marzo de 2015). Camioneros dominicanos comienzan a ingresar a Haití; dicen temen agresiones. *El Caribe*.

D.N.C.D. (s.f.). *dncd.gob.do*. Recuperado el 1 de Noviembre de 2015, de *dncd.gob.do*.

Delgado, E. (24 de Junio de 2013). Pollos y huevos sólo son 1.4% del comercio con Haití. *El Caribe*.

Delgado, E. (24 de Junio de 2013). Pollos y huevos sólo son 1.4% del comercio con Haití. *El Caribe*.

DGA. (s.f.). *aduanas.gob.do*. Recuperado el 1 de Noviembre de 2015, de *aduanas.gob.do*:
<https://www.aduanas.gob.do/Default.aspx>

DGM. (s.f.). *migracion.gob.do*. Recuperado el 3 de Noviembre de 2015, de *migracion.gob.do*:
<http://www.migracion.gob.do/sitev1/>

Día, E. (28 de Julio de 2013). Finjus culpa a Estado dominicano de problemas comerciales con Haití. *El Día*.

Día, E. (14 de Octubre de 2013). Paro transporte de mercancías hacia Haití deja pérdidas millonarias en Jimaní. *El Día*.

Diario, N. (24 de Mayo de 2009). FENATRADO paraliza hoy labores comerciales entre RD y Haití. *El Nuevo Diario*.

Economía. (5 de Junio de 2010). RD y Haití realizan en la frontera 1,008 mercados binacionales al año. *Diario Libre*.

Economía. (26 de Marzo de 2012). Exportaciones a Haití superan los US\$3,200MM en cinco años. *Diario Libre*.

Economista. (s.f). *economistadominicano.wordpress*. Recuperado el 1 de Noviembre de 2015, de *economistadominicano.wordpress*:

<https://economistadominicano.wordpress.com/2012/12/16/el-intercambio-comercial-entre-República-dominicana-haiti/>

EEAS. (2013). *eeas.europa.eu*. Obtenido de *eeas.europa.eu*:

http://eeas.europa.eu/delegations/dominican/eu_dominican/trade_relation/index_es.htm

Emeterio, N. L. (24 de Abril de 2007). La migración haitiana en República Dominicana: un arma de múltiples filos. *hoy.com.do*. Obtenido de <http://hoy.com.do/>.

Espinal, F. D. (26 de Junio de 2014). La migración haitiana. *Diario Libre*.

Fernández, E. (07 de Julio de 2015). Denuncian dificultades para llevar productos a Haití. *Diario Libre*.

Fernández, E. (7 de Julio de 2015). Denuncian dificultades para llevar productos a Haití. *Diario Libre*.

García, D. R. (23 de Abril de 2012). República Dominicana y Haití: unión históricamente conflictiva. *El Día*.

Gautier, J. B. (23 de Enero de 2006). Los límites fronterizos dominico-haitianos. *Hoy*.

Guzmán, M. P. (18 de Septiembre de 2015). 80 industrias de RD exportan los bienes prohibidos por Haití . *El Caribe*.

Herrera, D. (13 de Enero de 2015). Camioneros dominicanos y de Haití llegan a acuerdo. *Listin Diario*.

Jacaguero. (31 de Julio de 2013). *El Jacaguero*. Obtenido de El Jacaguero:

<http://eljacaguero.com/sectores-empresariales-se-manifiestan-por-problemas-con-haiti/>

Jr., O. C. (1956). *Jmarcano*. Recuperado el 03 de Noviembre de 2015, de Jmarcano:

<http://jmarcano.com/mipais/geografia/nombre.html>

Kotler, P. (2010). *Marketing 3.0*. Estados Unidos : Products to Costumers to the Human Spirit.

Lora, E. R. (7 de Enero de 2012). Balanza RD-Haití, única sin déficit. *El Caribe*.

Macoris. (14 de 07 de 2015). *macoriserie23.com*. Obtenido de macoriserie23.com:
<http://www.macoriserie23.com/blogtop/2377-desinformacion-provoca-ira-de-haitianos-contradominicanos-en-la-zona-fronteriza.html>

Martinez, H. L. (2000). *lacult.org*. Obtenido de lacult.org:
www.lacult.org/docc/Monografia_RD.doc

Méndez, W. (26 de Septiembre de 2013). TC declara extranjeros a hijos de indocumentados. *Listin Diario*.

Mendoza, J. V. (4 de Julio de 2014). *eumed.net*. Obtenido de eumed.net:
http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/la/14/comercio-latinoamerica.html#_ftn1

Mercado, R. (2015). Revista Mercado presenta en exclusiva proyecto binacional entre RD-Haití. *Revista Mercado* .

Mier, M. A. (2007). *Técnicas de Comercio Exterior*. España: Ed. Pirámides, S.A.

MIREX. (25 de Marzo de 2013). *onu.org.do*. Recuperado el 7 de Julio de 2015, de onu.org.do:
www.onu.org.do/.../TDR%20Estudio%20Problematika%20Transporte%20...

Mohammed, R. (2005). *The Art of Pricing* . Estados Unidos : Crown Business.

Molina, T. (23 de Abril de 2015). Camioneros vuelven a Haití bajo custodia. *Diario Libre*.

Mundial, B. (2012). *bancomundial.org*. Obtenido de bancomundial.org:
<http://www.bancomundial.org/content/dam/Worldbank/document/HAITI-RD.pdf>

Nacional, E. (24 de Marzo de 2015). Camioneros no llevarán mercancías Haití. *El Nacional*.

Nacional, E. (24 de Marzo de 2015). Camioneros no llevarán mercancías Haití. *El Nacional*.

Nivar, A. (18 de Noviembre de 2013). Exportaciones de RD son 33.8% de total intercambio comercial . *Diario Libre*.

Ortega, B. (21 de Febrero de 2011). *Conectate.com.do*. Recuperado el 01 de Noviembre de 2015, de Conectate.com.do: <http://www.conectate.com.do/articulo/la-frontera-dominico->

haitiana-frontera-República-dominicana-y-haiti-fotos-frontera-dominico-haitiana-rio-masacre/

Otcasea. (2010). *otcasea.gob.do*. Obtenido de *otcasea.gob.do*:

http://otcasea.gob.do/?page_id=1386

Paola Tolentino, I. B. (Junio de 2012). *seic.gov.do*. Obtenido de *seic.gov.do*:

<http://www.seic.gov.do/media/334159/intercambiocomercialRepúblicadominicana-fueraaretratados.pdf>

Piantini, W. P. (2001). *Relaciones Dominico-Haitianas: 300 años de historia*. Santo Domingo, República Dominicana: Centenario.

Piantini, W. P. (2013). *Frontera Dominico-Haitiana*. Santo Domingo, República Dominicana: UNICARIBE.

Pimentel, S. (24 de Marzo de 2015). *almomento.net*. Recuperado el 9 de Julio de 2015, de *almomento.net*: <http://almomento.net/por-agresiones-camioneros-rd-amenazan-comparar-transporte-de-cargas-hacia-haiti/85186>

Rodriguez, J. M. (2013). *Transporte de Mercancias por carretera*. Barcelona, España: Ed. Marge Books.

Rodriguez, T. V. (23 de Noviembre de 2013). Ven fallidos acuerdos migratorios RD-Haití. *El Nacional*.

Romero, J. V. (2012). *Logística y Transporte Multimodal*. Ciudad de Mexico: Editorial Académica Española.

Rosa, A. d. (11 de Julio de 2014). La República Dominicana y Haití siguen animados en armonizar mas sus relaciones. *Diario Libre*.

Rosario, J. d. (2007). *LA DINÁMICA COMERCIAL ENTRE REPÚBLICA DOMINICANA Y HAITÍ EN LA FRONTERA NORTE-DAJABÓN Y NORDESTE WANAMANT*. Santo Domingon, República Dominicana: M & M.

SAN, S. A. (15 de Abril de 2015). *cronicaroja.com.do*. Recuperado el 8 de Julio de 2015, de *cronicaroja.com.do*: <http://cronicaroja.com.do/haiti-incumple-pacto-proteger-a-los-camioneros-dominicanos-en-su-territorio-haiti-nunca-ha-cumplido-los-acuerdos-con-rd/>

Santana, J. D. (Mayo de 2007). *solidaridadfronteriza.org*. Obtenido de *solidaridadfronteriza.org*: www.solidaridadfronteriza.org/.../investigaciones?...comercial-entre-repu...

Santana, O. (3 de Marzo de 2014). "La República Dominicana es el culpable de la migración haitiana". *Diario Libre*.

Taveras, Y. (14 de Enero de 2011). Mercado de Dajabón 100 MM a la semana Genera, además, alrededor de 40 millones de dólares al año. *Hoy*.

Tejeda, D. d. (13 de Julio de 2015). *precision.com.do*. Recuperado el 11 de Julio de 2015, de *precision.com.do*: <http://precision.com.do/index.php/nacionales/3649-paralizan-transporte-de-mercancias-desde-República-dominicana-hacia-haiti>

Toribio, J. (s.f.). *alojoptico.us.es*. Recuperado el 1 de Noviembre de 2015, de *alojoptico.us.es*.

Ubiera, F. B. (15 de Marzo de 2013). *notihistoriadominicana*. Recuperado el 1 de Noviembre de 2015, de *notihistoriadominicana*: <http://notihistoriadominicana.blogspot.com/2013/03/ingue-haiti-y-sanentre-anol-1788-las.html>

Universal, E. L. (09 de Abril de 2012). *enciclopedia.us.es/index.php/Historia_del_transporte*. Recuperado el 21 de Septiembre de 2015, de *enciclopedia.us.es/index.php/Historia_del_transporte*: http://enciclopedia.us.es/index.php/Historia_del_transporte

ANEXOS



UNAPEC

UNIVERSIDAD APEC

UNIVERSIDAD APEC

Decanato de Ciencias Económicas y Empresariales

Escuela de mercadotecnia

“PROYECTO DE TRABAJO DE GRADO”

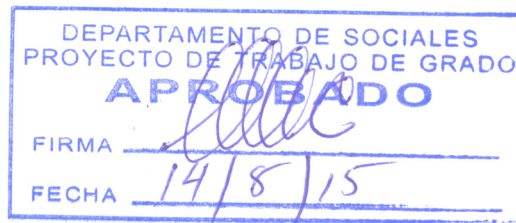
TEMA:

IMPACTO DEL CONFLICTO DEL TRANSPORTE FORMAL ENTRE REPÚBLICA
DOMINICANA Y HAITÍ EN EL COMERCIO, PERIODO 2009-2014.

SUSTENTANTE:

Zahira Solimán Castro

2012-1768



17 de julio del 2015

Distrito Nacional, República Dominicana

Tema:

**Impacto del conflicto del transporte formal entre
República Dominicana y Haití en el comercio, período
2009-2014.**

ÍNDICE

Introducción	pág. #1
Justificación.....	pág. #2-3
Planteamiento del Problema	pág. #4-6
Objetivo (General y Específicos)	pág. #7-8
Marco Teórico Referencial	pág. #9-18
Metodología	pág. #19
Bibliografía.....	pág. #20-21
Índice Preliminar	pág. #22

INTRODUCCIÓN

La relación entre la República Dominicana y Haití históricamente ha estado marcada por el conflicto y la confrontación. En este sentido en la investigación que se realizara se tratara a fondo la problemática en el transporte formal de mercancías, la cual en los últimos años ha sido una de las principales barreras en las relaciones comerciales entre ambos países.

A partir del análisis de esta situación se busca determinar las causas que originaron la misma, consecuencias y plantear posibles soluciones a esta situación, ya que, a raíz de esta se han generado grandes pérdidas económicas tanto para República Dominicana como para Haití. Además de cómo ha afectado a las personas que laboran en este sector para las cuales esto representa altos niveles de riesgos en sus actividades laborales.

JUSTIFICACIÓN

Es necesario saber todo lo que implica tanto para República Dominicana como para Haití los constantes conflictos que se generan prácticamente a diario entre estos países los cuales hacen que las relaciones comerciales, políticas y sociales sean cada vez más difíciles y se creen más barreras, no solo entre estos dos países, sino, las barreras que también se les presentan a ambos en el marco internacional.

Muchos expertos en el área han emitido su opinión sobre el tema de República Dominicana y Haití y de igual forma han planteado diversas soluciones a los diferentes conflictos que existen entre ellos, por otra parte ambos países plantean su posición pero al final solo se dan opiniones, sugerencias y se hacen críticas innecesarias que no llevan a ninguna solución y que en ocasiones lo único que logran es empeorar las situaciones ya existen o provocar nuevas.

La importancia de tratar a fondo y conocer detalladamente todos los factores involucrados e influyentes en estos conflictos es imprescindible, a partir de esta investigación se puede determinar cuáles son las razones reales que han dado origen a las diferencias existentes, quienes son los responsables de las mismas y cuáles son los principales afectados.

Con relación al conflicto del transporte formal de mercancía, es relativamente reciente pero ha generado tantos inconvenientes que parece que es de toda la vida, el impacto del mismo ha sido igual o mayor que la mayoría de los problemas que enfrentan ambas naciones de hace años. A pesar de que

muchas personas opinan que la situación entre Haití y República Dominicana no tiene solución otros entienden que sí y quizás si se buscan soluciones viables con las cuales se logre llegar a acuerdos y se corrijan algunos problemas, esto sería la prueba de que es posible cambiar la historia.

Tanto Haití como República Dominicana están muy influenciados y presionados por la opinión y posición internacional con relación a los problemas que persisten entre ellos, y en mucha ocasiones las decisiones que toman las basan en lo que entienden que les ayudara a mantener una imagen favorable en el marco internacional, olvidándose de que quienes deben llegar a un acuerdo y quienes son los principales perjudicados por estos problemas son ellos mismos y por ende la sociedad la cual sufre de forma directa cada uno de los enfrentamientos que se producen y mucha veces terminan peleando entre ellos provocando daños irreparables de ambos lados.

Las relaciones entre Haití y República Dominicana son muy inestables puede que en un período se estabilicen un poco pero de pronto muchas veces sin una razón justificada ya sea de parte de uno u otro empiezan los problemas y todo lo que se haya progresado se estanca y esto genera pérdida de tiempo, recursos y prolonga las situaciones.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Los conflictos entre la República Dominicana y Haití han existido desde el nacimiento de ambas naciones y hoy en día son más que en aquella época e inclusive más complicados y con mayores repercusiones en cada uno de los sectores que se ven involucrados. En los últimos años además de los problemas migratorios y las demás diferencias entre ambas naciones, también han surgido fuertes diferencias y barreras en el sector comercial lo cual ha traído como consecuencia una disminución considerable en el intercambio comercial entre los dos países.

El desarrollo de esta nueva barrera ha afectado sustancialmente las economías de ambas naciones, puesto que, Haití es el segundo socio comercial de República Dominicana y el paro del comercio representa grandes pérdidas, al mismo tiempo perjudica a la población del país vecino, ya que, no pueden adquirir los productos que necesitan. El conflicto más reciente que ha empeorado la situación del sector comercial es el del transporte formal de mercancías desde República Dominicana hacia Haití.

Este problema surgió a raíz de que desde el año 2009 los transportista y comerciantes de Haití no quieren que los choferes dominicanos que transportan la mercancía hacia su país entre a su territorio y para hacerlo saber han tomado una actitud agresiva y todos los camiones que entran a su país transportando mercancía desde la República Dominicana son objeto de fuertes ataques hasta el punto de ser secuestrados causando daños a los camiones, a la mercancía y

agrediendo a los choferes, incluyendo casos en los cuales algunos han muerto en manos de este grupo que no acepta la entrada de los mismos.

La situación se ha tornado tan compleja que los choferes han realizados paros y se han negado a volver para Haití hasta que las autoridades correspondientes tomen carta en el asunto y les aseguren que estos podrán realizar su trabajo sin tener temor de que serán víctimas de agresiones y de que podrán entrar y salir sin tener contratiempos de este tipo. Hasta el momento se han realizado numerosas reuniones con las autoridades y los organismos de transporte de cada uno de los países y siempre se establecen medidas y normas que en ambos casos le dan el visto bueno, pero una vez reanudado el transporte de mercancías vuelven los conflictos y cada vez con más fuerza y situaciones más complicadas.

En la zona de Jimaní y Dajabón son los principales puntos comerciales en cuales el conflicto sobre el transporte formal se ha visto más acentuado, siendo uno de los casos más recientes el ataque de 24 camiones que transportaban mercancía hacia Haití, los cuales inclusive estaban escoltados por soldados de la MINUSTAH y guardias haitianos para asegurar que estos no serían agredidos, sin embargo cuando llegaron al lugar donde depositarían la mercancía fueron agredidos por un grupo que lanzo piedras a los camiones hiriendo a varios de los choferes y causando daños a los vehículos.

Como consecuencia de que los ataques no seden en los últimos días los sindicatos han paralizado por completo el transporte, especialmente en la zona de Jimaní donde los conflictos se han intensificado con relación a las demás zonas. Una de las quejas o reclamaciones por parte de los sindicatos, autoridades y choferes dominicanos es que en varias ocasiones cuando se han reunido para tratar el tema se realizan acuerdos donde ambas partes se comprometen a cumplirlas pero hasta el momento no ha sido así, ya que, el país vecino no ha implementado las medidas correspondientes para que estos acuerdos se lleven a cabo y pongan fin a este conflicto, que no solo afecta la economía de las naciones involucradas, sino, también que esto se ve reflejado en la vida de sus ciudadanos.

De continuar esta situación es muy probable que las relaciones comerciales de República Dominicana y Haití se deterioren a tal punto que sean prácticamente nulas, puesto que, la mayoría de los sindicatos no están dispuestos a seguir exponiendo a sus choferes a ser agredidos y en vista de que por el momento las autoridades haitianas no aplican las medidas necesarias para frenar esta situación y evitar que siga aumentando, los transportistas dominicanos no tienen otra opción aunque les afecte también de no pasar a territorio haitiano para mantenerse seguros.

OBJETIVO:

General

Determinar el impacto del conflicto del transporte formal entre República Dominicana y Haití en el comercio, período 2009-2014.

Específicos

Evaluar el impacto que representa para las economías de República Dominicana y Haití este conflicto.

Investigar sobre otros sectores que se han visto afectados a raíz de esta situación.

Determinar las razones base que dieron origen a este conflicto en el transporte formal de mercancías.

Demostrar que desventajas representa para República Dominicana cerrar sus relaciones comerciales con el país vecino.

Investigar los problemas que han enfrentado los transportistas dominicanos a partir de este conflicto.

Comprobar si cumplen República Dominicana y Haití con los parámetros establecidos para llevar una relación comercial estable.

Indagar sobre los posibles acuerdos a los que se podría llegar para solucionar esta problemática.

Verificar la razón por la cual las autoridades haitianas no han establecido medidas correctivas para solucionar este problema.

Identificar las medidas de seguridad tomadas en República Dominicana hasta el momento con relación al conflicto en el transporte formal de mercancía.

Indagar sobre las acciones que han implementado los gobiernos de ambos países para mediar en esta situación.

MARCO TEÓRICO REFERENCIAL.

De acuerdo con el profesor Fantino Polanco de Derecho del Comercio Exterior de la Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra (PUCMM), las situaciones generadas en la frontera afectan seriamente las exportaciones dominicanas.

Haití es el segundo socio comercial de RD, solo el año 2011 por la frontera vía Jimaní el país exportó US\$ 600 millones a la nación haitiana. A final de la pasada semana camioneros dominicanos fueron afectados por nacionales haitianos, lo que generó la evacuación de funcionarios del consulado dominicano en Ounaminthe. Esa situación perjudica directamente la exportación dominicana y afecta los salarios y empleos de miles de dominicanos que dependen de la actividad exportadora a Haití. Por esas razones se hace necesario y urgente que Haití y República Dominicana tengan reglas claras que eviten el uso y mantenimiento de estas prácticas. (Acosta, 2012)

La Red Fronteriza Jano Siksé y la oficina del Servicio Jesuita en Jimaní, Provincia Independencia, advirtieron que el paro en el transporte iniciado por el Sindicato de Transportistas de Jimaní, provoca pérdidas millonarias a la economía dominicana y haitiana, pero además lleva desasosiego e intranquilidad a las comunidades fronterizas. El paro inesperado podría extenderse hasta las 6 de la tarde de este lunes. Ambas instituciones fronterizas expresan que los transportistas han cruzado patanas en la calle 27 de febrero, en la 19 de marzo y en la carretera hacia el mercado de Malpaso, lo que prácticamente mantiene paralizado el paso fronterizo. Señalan, además, que el

volumen de comercio formal que podría verse afectado por el cierre del municipio para el transporte de mercancías hacia Haití podrí estar cercano a los 5.3 millones de dólares. (Tejeda, 2015)

El transporte entre Santo Domingo y Puerto Príncipe está en constante crecimiento, a pesar del mal estado de la vía. El Transito Medio Diario (TMD) ha sido objeto de estudio detallado en el paso fronterizo de Jimaní, el más importante para el tráfico transfronterizo de camiones. Según comenta Roberto Despradel en su Estudio Diagnostico para Incentivar el Intercambio Comercial con la República de Haití (DASA, 2010), “la ausencia de un protocolo que regule las tarifas y condiciones del cruce de camiones de carga desde ambos lados de la frontera provoca recurrentes conflictos entre los sindicatos y asociaciones de transportistas de ambas naciones, lo que ha llevado en muchas ocasiones al bloqueo parcial o total de los pasos fronterizos del lado haitiano, por lo que se incurre en costos adicionales para el transporte. Esta situación se presenta con mayor frecuencia en la ruta terrestre de salida de Jimaní, la cual es la de mayor flujo de transporte ya que es la más cercana a la capital haitiana. (MIREX, 2013)

Camioneros dominicanos amenazaron este martes con suspender que el transporte de carga hacia Haití porque, según denuncian, han persistido las agresiones contra los camiones que realizan esta labor. La Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO) señala que el último de los ataques ocurrió el sábado 21 de los corrientes contra 24 patanas de la Asociación de Dueños y Choferes de La Salina, que transportaban yeso desde la mina de la

Lista, de Cabral, hacia la fábrica de cemento Tina, ubicada en la comunidad haitiana de Cabaret. Relata que a las 11 de la noche, los vehículos estaban en el interior de la Cementera, un grupo de personas les lanzaron piedras y objetos contundentes. Agrega que aunque los camiones tenían protección de militares haitianos, éstos no pudieron impedir la agresión, la cual tuvo un balance de 20 patanas con cristales rotos, abolladuras en las cabinas y varios conductores con golpes. “Señalamos que, de continuar las agresiones, los camioneros nos veremos obligados a suspender el transporte de carga hacia el vecino país, hasta que las autoridades haitianas y dominicanas se pongan de acuerdo para garantizar la seguridad de los vehículos, los conductores y las cargas que se transportan”, agrega FENATRADO en su documento, firmado por su presidente, Blas Peralta. (Pimentel, 2015)

La Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRANO) advirtió este martes que debido a las persistentes agresiones a camiones que transportan carga hacia Haití, en violación a los acuerdos establecidos entre ambas naciones en materia de seguridad, dejarán de transportar mercancías hacia la vecina nación. La situación es gravísima para los camioneros que viajan hacia Haití, donde las autoridades de ese país obligan a pagar un seguro de 3,700 y 4,000 dólares mensuales, pero no tiene ninguna utilidad real porque nadie responde ante situaciones como las denunciadas y, los camiones agredidos tienen que ser reparados por sus dueños. Ante los hechos que denunciados y teniendo en cuenta la importancia que representa el transporte de carga hacia Haití, para la economía de ambas naciones, FENATRANO reclama la activación

de la Subcomisión de Transporte, uno de los organismos que integran la Comisión Bilateral de República Dominicana y Haití. (Nacional, 2015)

El presidente de la Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRANO), Blas Peralta, informó ayer que sus camiones volvieron a transportar mercancía hacía el vecino país Haití, luego de que se dispuso que agentes de la policía de ese país y la MINUSTAH, custodiaran el trayecto de las unidades. “Esto no hace sentir menos inseguros, porque en ese país no hay seguridad de ninguna forma”, comentó Peralta, cuyos unidades de transporte estuvieron paralizadas en la frontera hasta el pasado lunes, luego de que varios camiones fueran secuestrado en el lado haitiano. (Molina, 2015)

El director del Cuerpo Especializado de Seguridad Fronteriza (CESFRONT) general Carlos Manuel Aguirre Reyes denunció este miércoles 15 de abril que el Gobierno de Haití está incumpliendo los acuerdos de brindarles protección a los camioneros dominicanos que transportan mercancías a ese país para paliar el hambre y otras necesidades. Informó que en varias ocasiones las autoridades dominicanas se han reunido con las haitianas y estas se han comprometido a garantizar la seguridad, “pero aún continúan ocurriendo hechos vandálicos en contra de los transportistas dominicanos”. El oficial superior expresó que el problema de la inseguridad de Haití es preocupante, lo que quedó demostrado el lunes cuando cuatro patanistas fueron víctima de actos vandálicos, robándoles las mercancías que transportaban y pinchándoles los neumáticos de los vehículos en Ouanaminthe, cerca de Juana Méndez. (SAN, 2015)

En mayo de 2009, los camioneros afiliados a FENATRANO rechazaron ceder el 50 por ciento de las cargas a sus pares haitianos, y pagar además 4 mil pesos por cada unidad que ingresara a Haití. Debido a tales exigencias por parte de los haitianos, y las agresiones que estos hicieron a los transportistas dominicanos, el presidente del gremio, Blas Peralta, anunció el bloqueo de las cuatro provincias por donde se realiza el grueso del comercio entre Haití y República Dominicana. Pero este inconveniente ha quedado resuelto después de que ambas partes realizaran varias rondas de diálogo y negociaciones y al final arribaran a un acuerdo que satisfizo a todos. (Herrera, 2015)

Monchy Sierra es un camionero dominicano que transporta mercancías hacia Haití, y cuenta que entró la noche del viernes y fue agredido a tiros y pedradas, y que al regresar, el domingo en la mañana, ocurrió lo mismo. "En Haití entero desde que tú entraste y pasaste Fond Parisien hay muchos problemas tirando piedras, tiros y quemando gomas. Ellos quieren matar a los dominicanos, allá no quieren que los dominicanos entren a su territorio", narra. Por otra parte William Montás, otro camionero dominicano, dijo que también fue agredido, y llamó a los dueños de camiones para que se comuniquen con los haitianos dueños de las mercancías para que vengan a retirarlas a la parte dominicana, porque, según afirmó, no va a seguir exponiendo su vida. (Macoris, 2015)

El mercado binacional no se realizó en Jimaní esta semana por el conflicto entre choferes dominicanos y haitianos, luego que estos últimos hirieran de bala a un dominicano y robaron el camión con las mercancías que transportaba hacia

Haití. Este viernes, la Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRANO) denunció que grupos de transportistas haitianos planean agredir, asaltar, robar y secuestrar a choferes y ayudantes de camiones dominicanos que van a Haití a llevar mercancías. Blas Peralta, presidente de FENATRANO, dijo que el chofer Héctor Luis Durán, de 23 años, recibió varios balazos, además de que le robaron el camión y las mercancías. En el mismo orden camioneros haitianos bloquearon el paso en la zona de Mal Passe, de Haití, lo que originó que decenas de comerciantes en ambos lados de la frontera no pudieran ingresar a los dos países, y muchos no pudieran traer sus mercancías al mercado binacional. Durante el bloqueo se observaron varados patanas, camiones, minibuses, autobuses y otros vehículos que transportan mercancías, así como pasajeros, mientras los sindicatos de camioneros de Haití y República Dominicana no liman el impasse. (Bonilla, 2012) Una veintena de furgones con mercancías de República Dominicana comenzaron a ingresar el viernes a Haití luego de permanecer varados en la frontera para evitar ataques de manifestantes haitianos. Blas Peralta, presidente de la mayor asociación dominicana de camioneros, explicó a The Associated Press que al mediodía del viernes 18 de los 27 furgones varados ya habían avanzado en territorio de Haití. Los camiones lograron continuar el viaje luego de que la embajada dominicana solicitó el viernes al gobierno de Haití seguridad para los transportistas. Además Peralta indicó que los camiones eran escoltados por policías haitianos hasta su destino final en ciudades y pueblos del norte de Haití para que descargaran sus mercancías y luego de regreso a la frontera. (Cruz, 2015)

MARCO CONCEPTUAL

Acuerdo: es un convenio entre dos o más partes. Se trata del fruto de una negociación, al que se llega cuando los involucrados adoptan una posición común sobre un determinado asunto. (Mier, 2007, pág. 10)

Demanda: se define como la cantidad y calidad de bienes y servicios que pueden ser adquiridos en los diferentes precios del mercado por un consumidor (demanda individual) o por el conjunto de consumidores (demanda total o de mercado), en un momento determinado. (Mohammed, 2005, pág. 20)

Mercado: son cualquier conjunto de acuerdos de intercambio o transacciones de bienes o servicios entre asociaciones o individuos. (Kotler, 2010, pág. 15)

Exportación: bienes y servicios que se producen en el país, que se venden y envían a clientes fuera de él. (Aldana, 2006, pág. 9)

Transporte: consiste en el acuerdo para el traslado o transporte como su nombre lo indica de mercancía desde su lugar de origen hasta su destino final. (Rodriguez, 2013, pág. 24)

Antecedentes.

Históricamente las relaciones entre la República Dominicana y Haití se han caracterizado por un constante ambiente de conflictos y diferencias muy marcadas que impiden el desarrollo de una relación estable no solo en el sector comercial, sino, de forma general dificultando de esta forma la comunicación efectiva entre ambas naciones.

Dichas diferencias han ido cambiando y mejoran poco a poco aunque no se han eliminado por completo, el cambio en estas relaciones surge tras la participación de ambos países en las negociaciones de integración y acuerdos comerciales con el resto de los países del Caribe y su ingreso al acuerdo de Lomé IV en diciembre de 1989, donde se comprometieron a definir proyectos conjuntos y a promover la cooperación en diversos escenarios internacionales. (García, 2012)

Principales conflictos.

Entre los principales conflictos comerciales que han enfrentado República Dominicana y Haití se destacan la veda que puso el gobierno Haitiano a la entrada de los principales productos de exportación desde República Dominicana hacia Haití lo que tuvo como consecuencia la caída de las ventas en un 70 por ciento específicamente en la zona de Dajabón. Aunque las autoridades haitianas desmintieron que exista una veda a productos dominicanos, correspondiente a los sectores avícola y agrícola, militares del vecino país no permiten la entrada de mercancías criollas de ese tipo así lo denunciaron comerciantes locales, quienes aseguran que la mayoría de los haitianos tiene temor de que les quiten las mercancías que adquieren en territorio dominicano. (Fernández, 2015)

Por otra parte está el conflicto más reciente del sector comerciales entre estos países es el del transporte formal de mercancías el cual ha paralizado el intercambio comercial en numerosas ocasiones en los últimos tiempos provocando una reducción considerable en las ventas y por ende también en los ingresos.

El ministro de Agricultura, Ángel Estévez, expresó este jueves su preocupación por la situación actual entre la República Dominicana y Haití tras asegurar que el intercambio de productos agropecuarios en la zona fronteriza, está siendo afectado. Aclaró que hasta ahora no hay una prohibición total de la comercialización, sino que en ocasiones hay menor intercambio, pero siempre se compra y vende productos.

Sectores afectados.

El impacto de los problemas que presentan República Dominicana y Haití se ven reflejados directa en varios sectores de ambos países, principalmente en el comercial, económico y social, en algunos casos también se involucra el sector político con la intención de buscar soluciones viables a las diferentes problemáticas que surgen.

La Presidente de la Asociación de Industriales de la Región Norte (AIREN), licenciada Lina García de Blasco, expresó preocupación por la veda en la exportación de productos dominicanos hacia Haití. Dijo que en esta ocasión se trata de los plásticos, y recientemente y recordó que en otra ocasión hubo problemas con pollos y huevos. La dirigente empresarial planteó la necesidad de que se busque una pronta solución favorable para ambos países. De igual forma opina que el hecho de que las autoridades haitianas tomaran esta medida sin consultar a sus pares dominicanos habla claramente de que se hace necesario fortalecer el diálogo entre estos dos países vecinos. Según dijo “El EPA es el instrumento ideal para formalizar las relaciones económicas con Haití, ha dicho

el canciller y nosotros creemos en la formalización”, expresó la señora García. Es la vía que facilita los procesos, que garantiza transparencia y respeto, características indispensables en las relaciones de negocios sostenibles.

Puntualizó que Haití es el segundo socio comercial para la República Dominicana. Además entiende que “Definitivamente, nos necesitamos uno al otro. Se hace urgente la reactivación de la Comisión Mixta Bilateral para establecer el mecanismo oficial de diálogo y definir reglas de juego claras, mutuamente beneficiosas”.

METODOLOGÍA

Tipo de investigación

El tipo de estudio a utilizar será el descriptivo, este tiene las condiciones necesarias para hacer estudios observacionales, en los cuales no se interviene o manipula el factor de estudio. Con esto se busca describir por qué ocurre y bajo qué circunstancias tiene lugar, para finalmente aportar soluciones idóneas.

Método de investigación

El método a utilizar en la investigación será el deductivo los cual se explica a continuación: Deductivo que consiste en identificar cada una de las partes que caracterizan la problemática partiendo de lo general a lo particular.

Técnicas de investigación

En el presente proyecto se utilizaran las siguientes técnicas e instrumentos de investigación:

Entrevistas: Se realizara una serie de preguntas previamente formuladas a expertos que posean una estrecha relación con el tema a investigar.

Revisión de documentos: Consultar bibliografía relacionadas al tema de estudio.

Observación: Porque se observara atentamente las relaciones comerciales entre la República Dominicana y Haití desde la cual se tomaran notas y se registraran datos para su posterior análisis.

BIBLIOGRAFÍA

- Acosta, C. (13 de Marzo de 2012). Conflicto Haití se resuelve con reglas claras. *Listin Diario*.
- Aldana, C. M. (2006). *Negocios Internacionales, Estrategias Globales*. Colombia: Ed. Universidad Santo Tomás.
- Bonilla, T. (09 de Marzo de 2012). Conflicto impide mercado RD-Haití. *El Nacional*.
- Cruz, A. (06 de Marzo de 2015). Camioneros dominicanos comienzan a ingresar a Haití; dicen temen agresiones. *El Caribe*.
- Fernández, E. (07 de Julio de 2015). Denuncian dificultades para llevar productos a Haití. *Diario Libre*.
- García, D. R. (23 de Abril de 2012). República Dominicana y Haití: unión históricamente conflictiva. *El Día*.
- Herrera, D. (13 de Enero de 2015). Camioneros dominicanos y de Haití llegan a acuerdo. *Listin Diario*.
- Jacaguero. (31 de Julio de 2013). *El Jacaguero*. Obtenido de El Jacaguero:
<http://eljacaguero.com/sectores-empresariales-se-manifiestan-por-problemas-con-haiti/>
- Kotler, P. (2010). *Marketing 3.0*. Estados Unidos : Products to Costumers to the Human Spirit.
- Macoris. (14 de 07 de 2015). *macoriserie23.com*. Obtenido de macoriserie23.com:
<http://www.macoriserie23.com/blogtop/2377-desinformacion-provoca-ira-de-haitianos-contradominicanos-en-la-zona-fronteriza.html>
- Mier, M. A. (2007). *Técnicas de Comercio Exterior*. España: Ed. Pirámides, S.A.
- MIREX. (25 de Marzo de 2013). *onu.org.do*. Recuperado el 7 de Julio de 2015, de onu.org.do:
www.onu.org.do/.../TDR%20Estudio%20Problematika%20Transporte%20...
- Mohammed, R. (2005). *The Art of Pricing* . Estados Unidos : Crown Business.
- Molina, T. (23 de Abril de 2015). Camioneros vuelven a Haití bajo custodia. *Diario Libre*.
- Nacional, E. (24 de Marzo de 2015). Camioneros no llevarán mercancías Haití. *El Nacional*.

Pimentel, S. (24 de Marzo de 2015). *almomento.net*. Recuperado el 9 de Julio de 2015, de *almomento.net*: <http://almomento.net/por-agresiones-camioneros-rd-amenazan-con-parar-transporte-de-cargas-hacia-haiti/85186>

Rodriguez, J. M. (2013). *Transporte de Mercancias por carretera*. Barcelona, España: Ed. Marge Books.

SAN, S. A. (15 de Abril de 2015). *cronicaroja.com.do*. Recuperado el 8 de Julio de 2015, de *cronicaroja.com.do*: <http://cronicaroja.com.do/haiti-incumple-pacto-proteger-a-los-camioneros-dominicanos-en-su-territorio-haiti-nunca-ha-cumplido-los-acuerdos-con-rd/>

Tejeda, D. d. (13 de Julio de 2015). *precision.com.do*. Recuperado el 11 de Julio de 2015, de *precision.com.do*: <http://precision.com.do/index.php/nacionales/3649-paralizan-transporte-de-mercancias-desde-República-dominicana-hacia-haiti>

ÍNDICE PRELIMINAR

DEDICATORIAS
INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO I: LAS RELACIONES COMERCIALES

- 1.1 Concepto
- 1.2 Historia
- 1.3 Tipos de relaciones comerciales

CAPITULO II: CONFLICTOS COMERCIALES ENTRE REPÚBLICA DOMINICANA Y HAITÍ

- 2.1 Antecedentes
- 2.2 Principales conflictos
- 2.3 Sectores afectados

CAPITULO III: IMPACTO DE LOS CONFLICTOS EXISTENTES ENTRE REPÚBLICA DOMINICANA Y HAITÍ

- 3.1 Impacto económico
- 3.2 Impacto social
- 3.3 Impacto en el marco internacional

Capitulo IV: Transporte formal de mercancía

- 4.1 Instituciones reguladoras
- 4.2 Principales vías de acceso
- 4.3 Principales empresas exportadoras

CAPÍTULO V: INTERCAMBIO COMERCIAL ENTRE REPÚBLICA DOMINICANA Y HAITÍ

- 5.1 Disposiciones establecidas
- 5.2 Puntos de intercambio comercial
- 5.3 Principales productos

CONCLUSIONES
RECOMENDACIONES
BIBLIOGRAFÍA
ANEXOS

ANEXO 2

Entrevista #1

Licda. Niurka Beato.

1. ¿Cuáles situaciones dieron origen al actual conflicto de transporte formal entre la República Dominicana y la República de Haití?

Los conflictos comerciales tales como las diversas vedas impuestas por el gobierno haitiano a los productos dominicanos, la propuesta de que los productos dominicanos que se exportan vía terrestre hacia Haití se transporten vía marítima o aérea las cuales elevan los costos considerablemente, son algunas de las situaciones a partir de las cuales se ha generado el actual conflicto en el transporte formal entre la República Dominicana y la República de Haití, es decir, que este se ha derivado de los diferentes enfrentamientos comerciales que mantienen ambos países.

2. ¿A cuales riesgos están expuestos los transportistas dominicanos cuando entran a territorio haitiano para entregar las cargas?

Los transportistas dominicanos están expuestos a la inseguridad que representa entrar a territorio haitiano debido a la desorganización que tiene ese país.

3. ¿Qué medidas han tomado los gobiernos de ambos países para solucionar este conflicto?

Se han realizado diversos encuentros entre los cancilleres de ambas naciones y la reciente visita que hizo el presidente haitiano Michel Martelly al presidente dominicano Danilo Medina donde ambos se reunieron para tratar el tema del actual conflicto del transporte formal entre ambas repúblicas y a su vez dejando pendiente una próxima reunión en la cual sería el presidente Medina que se trasladaría al país vecino para reunirse nuevamente con su homólogo haitiano con relación al mismo tema pero hasta el momento dicho segundo encuentro no se ha realizado y tampoco se conoce una fecha específica.

4. ¿Por qué razones usted entiende no se ha logrado llegar a un acuerdo?

Porque hay intereses de por medio, además la República Dominicana depende en gran medida de sus relaciones comerciales con la República de Haití, ya que, este es su segundo socio comercial y por ende deben evaluar bien las medidas y las decisiones que tienen que tomar con relación a los conflictos que enfrentan ambos países.

5. ¿Qué impacto tiene este conflicto en las relaciones comerciales entre la República Dominicana y la República de Haití?

Genera un impacto negativo, especialmente para la República Dominicana, ya que, la mayoría de los productos que están destinados para ser exportados hacia Haití están posicionados únicamente en este mercado y una vez se paralizan las actividades comerciales dichos productos se pierden porque no se tiene un mercado donde colocarlos.

6. ¿Qué tan significativa es la pérdida económica y comercial cuando los transportistas dominicanos paralizan las actividades de transporte hacia el país vecino?

Sin un detalle de cifras específicas, cada vez que los transportistas dominicanos detienen la carga de mercancías hacia Haití, esto ha generado grandes pérdidas para las empresas productoras, puesto que, los productos destinados para el mercado haitiano como ya había comentado no están posicionados para otros mercados y por ende cuando se paraliza el comercio, todos estos productos se pierden.

7. ¿Considera que las autoridades dominicanas y haitianas han tomado las medidas necesarias para buscar una solución a esta problemática?

No aún falta, en el caso de la República Dominicana se necesita que se tomen decisiones concretas no se puede seguir tolerando las repentinas y arbitrarias medidas que toman las autoridades haitianas y continuar cediendo a las mismas sin tomar una acción al respecto.

8. ¿Cuáles son las principales empresas que exportan hacia Haití?

Se mencionan algunos nombres, sin embargo, la mayoría de los productos que se exportan al mercado haitiano no provienen de empresas en sí.

9. ¿Cuál ha sido la reacción de las principales empresas dominicanas exportadoras frente al impacto de este conflicto en el intercambio comercial?

Las empresas están silenciadas, puesto que, estas no han dejado de comercializar sus productos en el mercado haitiano ante esta situación, las empresas han buscado diversas vías para seguir exportando sus productos y por tal motivo no han reclamado formalmente a las autoridades que tomen una acción y que le busquen una solución a este conflicto.

10. Entiende que hay posibilidades de llegar a un acuerdo con el cual se logre una solución al conflicto de transporte formal entre la República Dominicana y la República de Haití.

Si se puede llegar a un acuerdo, inclusive existe un memorando de entendimiento firmado entre la República Dominicana y la República de Haití, donde se tratan los temas de las relaciones comerciales y el transporte de los productos que intercambian ambas naciones vía terrestre, el cual se firmó bajo el mandato del ex-presidente Leonel Fernández con el fin de regularizar el intercambio comercial entre ambos países.

ANEXO 3

Entrevista #2

Ing. Rafael Arias propietario de vehículos de transporte hacia Haití.

1. ¿Cuáles situaciones dieron origen al actual conflicto de transporte formal entre la República Dominicana y la República de Haití?

Este conflicto no se ha generado por el transporte en sí, el mismo proviene de una serie de problemas de un grupo de comerciantes de la República de Haití, los cuales se han reflejado con la toma de diversas medidas que han afectado las diferentes relacionadas al intercambio comercial entre estos dos países, siendo una de ellas el sector de transporte formal de mercancías.

2. ¿A cuales riesgos están expuestos los transportistas dominicanos cuando entran a territorio haitiano para entregar las cargas?

Los transportistas dominicanos a raíz de esta situación cuando ingresan a territorio haitiano están expuestos a diversos riesgos como la muerte, los secuestros, los atracos y a los ataques que están realizan los grupos de protesta en Haití, de los cuales ya muchos han sido víctimas de los mismos razón por la cual se niegan a seguir cruzando al país vecino.

3. ¿Qué medidas han tomado los gobiernos de ambos países para solucionar este conflicto?

Las autoridades gubernamentales, los organismos de seguridad, las instituciones de relaciones comerciales y los sindicatos de transporte de ambos países se han reunido en varias ocasiones, donde han logrado establecer ciertos acuerdos para controlar la situación y asegurar la protección y la integridad tanto de los transportistas dominicanos como de la mercancía que estos transportan.

4. ¿Por qué razones usted entiende no se ha logrado llegar a un acuerdo?

Porque hasta el momento ninguno de los acuerdos a los cuales se han llegado a través del dialogo se han cumplido, ambas partes no han cumplido firmemente las disposiciones establecidas para regular esta situación.

5. ¿Qué impacto tiene este conflicto en las relaciones comerciales entre la República Dominicana y la República de Haití?

Tiene un impacto negativo, porque el flujo comercial entre la República Dominicana y la República de Haití es muy amplio y cada vez que los transportistas realizan paros como protesta por esta situación el intercambio comercial se cierra hasta que estos ceden nuevamente.

6. ¿Qué tan significativa es la pérdida económica y comercial cuando los transportistas dominicanos paralizan las actividades de transporte hacia el país vecino?

No se ha cuantificado formalmente la cantidad exacta en pérdidas económicas y comerciales que ha generado este conflicto desde que inicio hasta la fecha, cuando esto sucede simplemente se reanudan las actividades comerciales y de transporte después de varios días de protestas.

7. ¿Considera que las autoridades dominicanas y haitianas han tomado las medidas necesarias para buscar una solución a esta problemática?

No, necesitan tomar medidas determinantes que pongan fin a este conflicto definitivamente, hacer valer su autoridad y que tanto los haitianos como los dominicanos respeten los acuerdos a los que se lleguen y que cada uno cumpla con lo que le corresponde y no falte a las soluciones que establezcan.

8. ¿Cuáles son las principales empresas que exportan hacia Haití?

La mayoría son empresas de construcción cuyo nivel de exportación aumento después del terremoto que afecta a la República de Haití y los demás son productores dominicanos de diferentes productos alimenticios que son muy necesitados en el mercado haitiano.

9. ¿Cuál ha sido la reacción de las principales empresas dominicanas exportadoras frente al impacto de este conflicto en el intercambio comercial?

Han ejercido fuerte presión sobre las autoridades para le busquen una solución a este problema que les está generando grandes pérdidas.

10. Entiende que hay posibilidades de llegar a un acuerdo con el cual se logre una solución al conflicto de transporte formal entre la República Dominicana y la República de Haití.

Si, uno que permita hacer posible las relaciones comerciales entre ambos países sin bloqueos ni interrupciones de la actividad comercial.

ANEXO 4

Mercado Binacional Dominico-Haitiano



THE PLAGIARISM CHECKER

PREMIUM

The plagiarism detector has analyzed the following text segments, and did not find any instances of plagiarism:

Text being analyzed	Result
situación perjudica directamente la exportación dominicana y afecta ...	✓ OK
cuantificado formalmente la cantidad exacta en pérdidas económica...	✓ OK
Mercado: son cualquier conjunto de acuerdos de intercambio o tran...	✓ OK
transportistas dominicanos a raíz de esta situación cuando ingresan a	✓ OK
Ambas instituciones fronterizas expresan que los transportistas han ...	✓ OK
Demstrar que desventajas representa para República Dominicana ...	✓ OK
Investigar los problemas que han enfrentado los transportistas domi...	✓ OK
continúan ocurriendo hechos vandálicos en contra de los transportis...	✓ OK
transportistas dominicanos están expuestos a la inseguridad que re...	✓ OK
cuales riesgos están expuestos los transportistas dominicanos cuan...	✓ OK
necesitan tomar medidas determinantes que pongan fin a este confli...	✓ OK
autoridades gubernamentales, los organismos de seguridad, las inst...	✓ OK
Tanto Haití como República Dominicana están muy influenciados y p...	✓ OK
inconveniente ha quedado resuelto después de que ambas partes r...	✓ OK
significativa es la pérdida económica y comercial cuando los transpo...	✓ OK
significativa es la pérdida económica y comercial cuando los transpo...	✓ OK
desarrollo de esta nueva barrera ha afectado sustancialmente las ec...	✓ OK
detalle de cifras específicas, cada vez que los transportistas dominic...	✓ OK
cuales riesgos están expuestos los transportistas dominicanos cuan...	✓ OK
Entre los principales conflictos comerciales que han enfrentado Rep...	✓ OK

Results: No plagiarism suspected

Word count: 5368

[Go Back](#)