

Galistair y Aruba Airlines trajeron entre 180 y 220 pasajeros por viaje

Once charters entre dos líneas aéreas: detalles de los vuelos que han traído a más de 2.000 haitianos en 2025

MARCELO POBLETE

A l día siguiente de realizarse la Comisión que investiga la llegada de ciudadanos haitianos a Chile, la Contraloría General de la República inició una investigación para verificar la legalidad de estos vuelos y revisar el rol de Migraciones; para esa tarea pidió la colaboración de la PDI y la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Esto responde a dudas sobre si todos los ingresos cumplen con la normativa o si hay vacíos que permiten irregularidades, como menores sin vínculo acreditado. Los vuelos charter desde Haití a Chile, que pasaron de cero en 2024 a 11 en 2025, según la DGAC, retomaron su operación debido a una combinación de factores relacionados con la situación en Haití, la política migratoria chilena y la demanda de reunificación familiar. Pero las dudas persisten.

Como no hay viajes comerciales entre Chile y Haití, se hacen a través de charters, es decir, de manera privada, realizados en 2025 por las aerolíneas Galistair (nueve vuelos desde Puerto Príncipe, con escala en Lima) y Aruba Airlines (dos vuelos desde Cabo Haitiano, también con escala en Lima).

Galistair utiliza aviones Airbus A320 o A321, con capacidad de 180 a 220 pasajeros, mientras que Aruba Airlines opera Boeing 737-400 o A320, con capacidad para 150 a 180 personas. Están autorizados para 18 viajes año. Según el vocero de la comunidad haitiana en Chile, William Pierre, los pasajes se venden solo a quienes tienen visas de reunificación familiar aprobadas, y los precios son gestionados por agencias de viajes haitianas en Chile. La Policía de Investigaciones (PDI) indica que, entre enero y abril de 2025, ingresaron 2.350 menores y 1.251 adultos haitianos, un total de 3.601 personas, la mayoría con visas de reunificación

“Además, no hay información transparente sobre la validación de los documentos exigidos por ley, como certificados de nacimiento traducidos y legalizados, ni sobre los controles migratorios posteriores”, dice el diputado RN Andrés Longton.

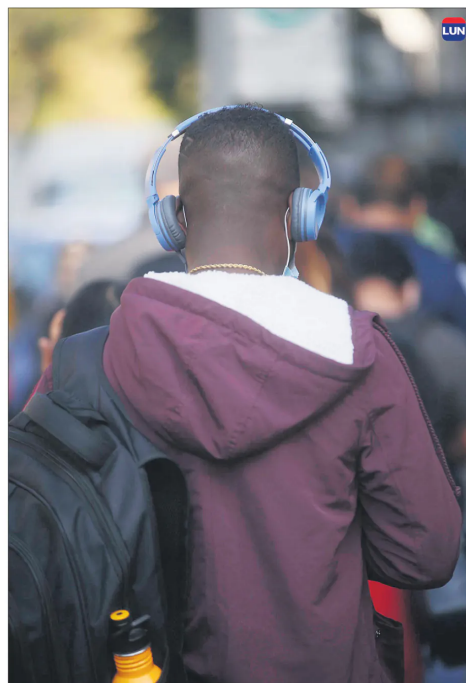
familiar, aunque no todos, ya que un gran grupo de inmigrantes ha llegado en vuelos comerciales

Según el senador Karim Bianchi (IND), “En el pasado, estos vuelos a veces se financiaban a través de prestamistas que, una vez que las personas llegaban a Chile, quedaban endeudadas y en situaciones de vulnerabilidad. Es común que estos prestamistas luego

usen métodos coercitivos para asegurar el pago de esas deudas, como amenazas y extorsión”.

Para Álvaro Bellolio, exdirector del Servicio Nacional de Migraciones, los datos son claros: “Entre 2018 y 2021 el crecimiento de esta población en Chile fue de apenas 5.500 nuevos residentes de esa nacionalidad, lo que contrasta con los 170 mil que llegaron entre 2015 y 2017”, menciona. “Sin embargo, en apenas tres meses de 2025, han llegado vuelos, incluyendo más de 2 mil menores con visa de reunificación familiar. ¿Quién financia estos vuelos, cuando cuesta 3 mil millones de pesos el arriendo de los aviones?”, cuestiona.

Sobre las discrepancias específicas que ha identificado entre las cifras de la PDI, las aerolíneas y las declaraciones del gobierno, el diputado Andrés Longton (RN) miembro de la comisión investigadora, dice: “Los datos de aerolíneas y operadores de vuelos charter señalan al menos 20 vuelos organizados en menos de tres meses, lo que sugiere una operación masiva y coordinada que no cuadra con la narrativa de ingresos aislados o espontáneos”, asegura y añade: “Además, no hay información transparente sobre la validación de los documentos exigidos por ley, como certificados de nacimiento traducidos y legalizados, ni sobre los controles migratorios posteriores”.



RUBEN GARCIA

“En el pasado, estos vuelos a veces se financiaban a través de prestamistas que, una vez que las personas llegaban a Chile, quedaban endeudadas y en situaciones de vulnerabilidad”, explica el senador Karim Bianchi (IND).