



Por la niñez en Colombia

Informe de Evaluación de Necesidades de personas en movilidad forzada por el Tapón del Darién

Turbo y Necoclí, Antioquia, 2024.

1. Resumen ejecutivo

Fundación PLAN realizó una evaluación de necesidades humanitarias de niñas, niños, adolescentes y mujeres jóvenes en tránsito hacia el Darién, en Turbo y Necoclí, que estuvo enfocada en los sectores de Protección, Educación en Emergencias y Salud Sexual y Reproductiva. Para esto, se analizó las necesidades humanitarias inmediatas de las personas en movilidad humana forzada, buscando fortalecer la respuesta en estos municipios, que son clave en la ruta migratoria hacia Centroamérica y Norteamérica.

Turbo y Necoclí son puntos estratégicos de tránsito, ya que desde sus muelles las personas cruzan el golfo de Urabá hacia Acandí, en Chocó, para luego atravesar la selva del Darién, frontera entre Colombia y Panamá. Según el Grupo Interagencial sobre Flujos Migratorios Mixtos (GIFMM), durante la semana del 4 al 11 de noviembre, 3.120 personas salieron por vía marítima desde Necoclí, mientras que en semanas anteriores se reportaron 325 personas en situación de calle en Turbo y 210 en situación de playa en Necoclí, esperando recursos para continuar su trayecto.

Esta ruta está controlada por Grupos Armados No Estatales (GANE), que regulan el tránsito prolongado, imponiendo costos, rutinas y limitando espacios, especialmente cerca de muelles y zonas turísticas. Por tanto, las personas en movilidad enfrentan riesgos graves asociados a condiciones climáticas, inseguridad y falta de recursos básicos como alimentos y agua potable, lo que compromete su bienestar e integridad.

Sumado a este contexto, se identificó que la oferta de servicios no alcanza a cubrir la demanda de la población en el territorio. Por parte de los gobiernos locales, en los sectores evaluados, esta oferta es limitada. En ambos municipios se reportan restricciones presupuestales, de infraestructura y de personal, lo que dificulta atender de manera adecuada las necesidades de las personas en tránsito. La respuesta del gobierno nacional y departamental ha sido limitada y reactiva, desarrollándose principalmente a partir de las alertas generadas por esta crisis prolongada. En cuanto a cooperación internacional, se evidenció la presencia constante de diversas organizaciones y agencias de cooperación que ofrecen apoyo en ambos municipios. Sin embargo, hay una mayor oferta en el municipio de Necoclí. En el caso de Turbo, se ha registrado recientemente la salida de varias organizaciones que brindaban atención en el muelle. Además, algunas de las que permanecen en el territorio han reducido sus horarios de atención.

A continuación, se presentan los principales riesgos y necesidades identificadas, agrupadas por los sectores abordados en la evaluación.

Riesgos

Protección

- Tráfico y trata de personas, intensificados por el control de los GANE.
- Explotación con distintos fines, especialmente, mendicidad, trabajo forzado y explotación sexual, agravados en el tránsito prolongado por la situación de precariedad y vulnerabilidad de las personas.

- Uso y utilización de niñas, niños y adolescentes por parte de los GANE, especialmente en actividades de entrega y venta de mercancías, incluidas sustancias psicoactivas.
- La incertidumbre constante, el miedo por la seguridad personal y la separación de familiares generan graves afectaciones a la salud mental, como estrés crónico, ansiedad y depresión.
- Rapto de niñas y niños por parte de las personas en tránsito, motivado por la creencia de que viajar con menores facilita el ingreso a Estados Unidos.
- Niñez no acompañada o separada sin una red de apoyo familiar, que incrementa el riesgo de violencia, explotación y abuso.
- Consumo de sustancias psicoactivas por parte de adolescentes y jóvenes, por la falta de espacios seguros y de programas dirigidos para este grupo etario.
- El desarrollo de actividades sexuales como fuente de ingresos para mujeres jóvenes y adultas debido a la limitación de recursos económicos para continuar con el trayecto, exponiéndose a redes de explotación que retienen parte de sus ingresos.
- El desconocimiento de la ruta migratoria y de las condiciones geográficas adversas que incrementa la probabilidad de ser víctimas de eventos traumáticos y dificulta el acceso a mecanismos de atención y protección durante el trayecto.

Educación

- La movilidad humana forzada que afecta a niñas, niños y adolescentes implica la interrupción de sus trayectorias escolares, impactando su desarrollo educativo y social.
- La falta de acceso a la educación genera rezagos en sus procesos de aprendizaje limitando el aprendizaje de habilidades básicas, como la lectura y la escritura.
- Debido a la interrupción o no iniciación de las trayectorias escolares, se perciben varios casos de analfabetismo de niñas, niños y adolescentes en movilidad humana forzada, así como una brecha en la oferta de programas para responder a esta.
- La ausencia prolongada de procesos o programas educativos, limita la capacidad de niñas, niños y adolescentes para iniciar o continuar con su trayectoria escolar una vez llegan a su destino, lo que a largo plazo, representa una barrera para el acceso al sistema educativo formal.

Salud Sexual y Reproductiva

- Debido a la exposición a la violencia y abuso sexual a las que las personas en movilidad humana están expuestas, junto con las actividades sexuales pagas, elevan el riesgo de contraer infecciones de transmisión sexual, especialmente las niñas y mujeres.
- La limitación de recursos afecta a las niñas y mujeres, pues no cuentan con los recursos suficientes para adquirir elementos adecuados para la gestión de su menstruación. Esto significa que en ocasiones deben recurrir a elementos contaminados como trapos, papel, entre otros.

Afectación multisectorial

- La mayoría de las personas en tránsito, especialmente, en tránsito prolongado, enfrentan una limitación de recursos, lo cual afecta la posibilidad de adquirir elementos básicos de higiene y protección y de acceder a lugares adecuados para su descanso.

Necesidades

- Apoyo psicosocial para niñas, niños, adolescentes y jóvenes
- Espacio protector integral (SAN y WASH) con atención extendida (horarios).
- Información sobre leyes y derechos migratorios en países de tránsito (rutas de protección y servicios disponibles)
- Fortalecimiento de los mecanismos y rutas institucionales de protección de la niñez y VBG.
- Técnicas de primeros auxilios básicos y primeros auxilios psicológicos.
- Identificación de elementos riesgosos en el camino (como animales y plantas).
- Identificación de riesgos de protección y medidas de prevención y respuesta (especialmente de violencia y abuso sexual, tráfico y trata de personas).
- Estrategias para identificar lugares seguros para descansar.
- Técnicas para pedir ayuda y comunicar emergencias sin ponerse en riesgo.

Para abordar los riesgos y las necesidades de las personas en tránsito, así como las brechas de atención identificadas en los sectores de protección, educación y salud, se recomienda desarrollar programas de atención integrales que incorporen la educación con un enfoque psicosocial. Esto permitirá prevenir y responder a los riesgos de protección y a las necesidades de educación presentes en este contexto. Estos programas deben diferenciarse según el tipo de tránsito. Es fundamental priorizar la prevención de riesgos, el manejo de emociones y la entrega de información sobre la ruta migratoria, incluyendo amenazas, riesgos y servicios disponibles. Además, se debe garantizar la distribución de elementos básicos de protección e higiene que den respuesta a las necesidades humanitarias inmediatas de las personas en movilidad humana forzada, como Kits PEP, preservativos, productos para la gestión menstrual, artículos de higiene y suplementos nutricionales que cubran necesidades inmediatas durante el cruce de la selva.

2. Introducción

Entre el 1 y el 31 de octubre de 2024, se llevó a cabo el levantamiento de información para la evaluación de necesidades humanitarias inmediatas de niñas, niños, adolescentes (NNA) y mujeres jóvenes en tránsito rápido y prolongado hacia el Darién, en los municipios de Turbo y Necoclí, en el departamento de Antioquia. Esta evaluación se centró en los sectores de Protección, Educación en emergencias y Salud Sexual y Reproductiva (SSR), teniendo en cuenta el contexto de desplazamiento, movilidad humana forzada y las condiciones particulares de esta población en tránsito, caracterizada por su presencia o estancia temporal en los municipios.

El objetivo general de esta evaluación fue identificar y comprender las necesidades humanitarias inmediatas de las personas en *movilidad humana forzada*, para fortalecer las intervenciones y mejorar la respuesta humanitaria en estos municipios. Los objetivos específicos contemplaron un

análisis de riesgos, la identificación de programas de atención disponibles en el territorio en los sectores de Protección y Educación en emergencias, la identificación de contenidos educativos pertinentes de cara a las oportunidades de aprendizaje en situación de crisis humanitaria, y el mapeo de la oferta institucional y humanitaria disponible en los municipios en diferentes sectores, con miras a identificar las oportunidades de coordinación en el territorio y a diseñar una respuesta flexible y adaptativa para las necesidades humanitarias de la población en este tránsito forzado.

Para el desarrollo de la evaluación de necesidades, se definió una metodología mixta que abarcó la revisión y análisis de datos secundarios y la recolección de información cuantitativa y cualitativa en terreno, para realizar un chequeo cruzado de información, permitiendo lograr un análisis detallado de los riesgos, necesidades y barreras de acceso en términos de Protección, Educación en emergencias y Salud Sexual y Reproductiva. Los resultados obtenidos y las recomendaciones derivadas se presentan en este informe, como insumos clave para el diseño de acciones programáticas adecuadas, efectivas y flexibles a la realidad cambiante que se presenta en los municipios de Turbo y Necoclí.

La primera parte del documento presenta el contexto de los municipios de Turbo y Necoclí en el departamento de Antioquia, en relación con el desplazamiento transfronterizo entre Colombia y Panamá que se presenta por parte de personas de distintas nacionalidades, estatus migratorio y vulnerabilidades que atraviesan la selva del Darién, como parte de la ruta migratoria irregular a través de la cual buscan llegar a los países del norte del continente americano, principalmente a Estados Unidos. Posteriormente, se presenta la metodología utilizada para la evaluación de necesidades destacando la definición de la muestra y otros elementos clave para el desarrollo del estudio.

En el apartado de resultados se presentan los perfiles sociodemográficos de la población encuestada, junto con los principales riesgos y barreras identificados en los sectores de Protección, Educación en Emergencias y Salud. Además, se incluye un mapeo de la capacidad de respuesta territorial, identificando la oferta institucional a nivel local, departamental, nacional, y aquella proveniente de la cooperación internacional. Como resultado de este ejercicio, se desglosan las brechas de atención identificadas. Finalmente, el documento concluye identificando las necesidades humanitarias más apremiantes de las personas en tránsito, proporcionando insumos clave para el diseño de respuestas integrales y adaptativas que contribuyan a mitigar su vulnerabilidad y garantizar sus derechos básicos.

3. Contexto

Los municipios de Turbo y Necoclí, ubicados en el noroccidente del departamento de Antioquia, en la región del Urabá son puntos críticos en la ruta migratoria hacia Centroamérica y Norteamérica, debido a que son el paso terrestre y marítimo más cercano hacia la selva del Darién, cruce fronterizo entre Colombia y Panamá, ubicado en el departamento de Chocó. La forma más fácil de llegar al tapón del Darién es atravesando por vía marítima el golfo de Urabá. El trayecto comienza en los muelles de Necoclí o Turbo. Desde allí salen las lanchas hacia distintos sectores de Acandí, en Chocó, donde inician el recorrido por la selva y en ciertos casos, hacia la costa de Panamá, en Carreto, como se evidencia en el mapa de la Figura 1.

En Necoclí hay dos muelles y dos empresas de transporte autorizadas, en Turbo hay un muelle y cuatro empresas habilitadas para transportar personas hacia Chocó. Estas empresas ofrecen

Figura 1. Mapa informativo



Fuente: Elaboración propia, 2024

tiquetes, chalecos salvavidas y horarios fijos, además son las encargadas de registrar el número de personas y reportar la información a las autoridades nacionales, locales y organismos de cooperación internacional, debido a que en los muelles autorizados de salida no se cuenta con presencia oficial de Migración Colombia, ni de otras autoridades gubernamentales. Por tanto, las cifras que se reportan de manera oficial vienen de estas fuentes.

En esta región, se reporta movilidad humana de personas provenientes de diferentes países de Sur América, especialmente, Venezuela, Ecuador, Colombia, Chile, Perú y Brasil; de Centroamérica como Haití, República Dominicana y Cuba; y de otros continentes, especialmente de Asia y África de países como China, India, Bangladesh, Afganistán, Angola, Yibutí e Irán entre otros. Esta

variedad cultural representa un desafío para brindar atención y respuesta ante las necesidades inmediatas de las personas en movilidad humana forzada, considerando las barreras lingüísticas.

El desplazamiento fronterizo por esta región ha aumentado en los últimos años. Según el Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, en 2012 se registró un flujo migratorio de 700 personas, mientras que durante 2023 se reportaron 539.959 personas, la cifra más alta registrada. Según el GIFMM, durante ese año, el 91% de las personas reportaron salir de alguno de estos dos municipios.

Aunque el flujo de personas ha disminuido en 2024 en comparación con 2023, la movilidad humana forzada en esta ruta sigue siendo significativa. A julio de 2024 se registraron 261.975 salidas. No obstante, a partir de ese mes, se ha reportado una disminución considerable: según el monitoreo de flujos del Organismo de Naciones Unidas para la Migración (OIM), entre los meses de agosto y octubre han salido 50.622 personas, de las cuales el 83% son de nacionalidad venezolana, 2% vietnamita, 2% ecuatoriana, 1% haitiana y 1% de la India; el porcentaje restante corresponde a otras nacionalidades. Respecto a las edades, el 79% son personas entre los 18 y 59 años, el 20% son niñas,

niños y adolescentes, y el 1% adultas mayores. Además, durante el 2024, el número de personas menores de 18 años en tránsito también ha aumentado a un ritmo cinco veces mayor que el de personas adultas (UNICEF, 2024).

Según el reporte de UNICEF de mayo del 2024, aproximadamente el 7% de las niñas, niños y adolescentes en tránsito estaban separadas o no acompañadas de sus familias, es decir, aproximadamente 2.000 menores. Según la comparación realizada por la organización, esta cifra se triplicó en comparación con el registro que se obtuvo durante el mismo periodo de tiempo en 2023. Frente a este fenómeno, es importante mencionar que en los municipios hay un subregistro de casos, debido a la falta de control por parte de las autoridades, lo que lleva a que el reporte se realice generalmente por parte de las agencias de cooperación y por las autoridades migratorias de Panamá.

Esta disminución que se viene presentando ha coincidido con diferentes factores sociopolíticos como las elecciones presidenciales de Venezuela, el cierre de pasos fronterizos en Panamá y la intensificación de los controles y políticas migratorias restrictivas en países de tránsito y de destino. Según lo mencionado por algunas personas entrevistadas, las elecciones presidenciales en Venezuela han generado expectativas de posibles cambios internos por la presión internacional, lo que ha llevado a algunas personas a reconsiderar sus decisiones de salida, esperando condiciones de estabilidad o mejoras en el país. Adicionalmente, los gobiernos de los países de tránsito y destino han adoptado políticas migratorias más estrictas, como el cierre de diferentes pasos fronterizos en el Darién por parte del gobierno de Panamá, generando una disminución del flujo ya que algunas de las rutas usadas por las personas en tránsito estarían cerradas y con presencia de la fuerza pública, limitando el paso.

Sumado a lo anterior, la comunidad local y empresas de transporte marítimas manifiestan la probabilidad de que se genere una disminución adicional en los próximos meses debido a las elecciones presidenciales en Estados Unidos, especialmente por la postura política de Donald Trump, presidente electo. Sus propuestas sobre la política migratoria para 2024 incluyen medidas de restricción significativas, entre las que se encuentran la eliminación de programas de protección temporal como las “Acciones Diferidas para los llegados en la Infancia” (DACA¹, por sus siglas en inglés) y el Estatus de Protección Temporal (TPS). Durante su campaña, el presidente electo también expresó su intención de terminar con el programa de personas refugiadas², reducir la cantidad de asilos en el país y suspender permisos de trabajo para inmigrantes en situación irregular. Estas medidas también estarían acompañadas de una vigilancia permanente de las autoridades migratorias y de la fuerza pública para hacer cumplir las leyes de inmigración, lo cual tendría un impacto directo en las personas migrantes que se encuentren en EE.UU. sin documentación legal. Por tanto, la implementación de estas políticas podría influir en el desistimiento sobre la decisión de

¹ Programa estadounidense que protege temporalmente de la deportación a las personas inmigrantes indocumentadas que llegaron al país siendo menores de edad, permitiéndoles estudiar y trabajar legalmente en EE.UU. al concederles un estatus de acción diferida que ofrece permisos de trabajo renovables cada dos años y acceso a otros beneficios como licencias de conducir, en algunos estados.

² El programa de refugiados de Estados Unidos permite que personas que huyen de persecución y violencia en sus países de origen puedan solicitar protección, acceder a servicios básicos y trabajar legalmente en EE.UU. mientras se integran a la sociedad.

las personas en movilidad humana forzada que atraviesan la región del Darién, ya que reducen las posibilidades de establecerse en EE.UU.

Por otra parte, es importante comprender que las dinámicas y rutas migratorias del Darién están controladas por las redes de tráfico que operan en la región (GI-TOC & FIP³, 2022). El tráfico de personas migrantes, según el Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire, se define como “la facilitación de la entrada ilegal de una persona a un Estado del que no sea nacional o residente permanente, con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero u otro beneficio de orden material” (2004). En el contexto de Necoclí y Turbo, las personas “contratan un servicio” que facilita el cruce fronterizo a cambio de una retribución económica. Este “servicio” es facilitado por personas y empresas locales controladas por los GANE que operan en la zona.

El Clan del Golfo⁴ es el grupo armado que tiene y ejerce el control territorial en la región del Urabá. Su influencia en esta zona se profundizó desde el 2018 por el incremento del fenómeno migratorio, y, desde el 2020, tras el fin de las confrontaciones armadas con el Ejército de Liberación Nacional (ELN – guerrilla colombiana), ejercen el control hegemónico del territorio y de las dinámicas migratorias (GI-TOC & FIP, 2022). Esto significa que son quienes definen las rutas, los precios y establecen normas de comportamiento para “guías” y para personas en tránsito, especialmente, a través de la extorsión y la intimidación, generando “costos” adicionales.

“Acá todos pagan, si los niños tienen cierta edad y todavía son chiquitos, son 50 dólares, si ya tienen los 7 años, pagan 100 o 150 dólares y si el niño pasa de los 10 años, paga 350 dólares, o sea paga como adulto cuando ya están más grandecitos, ese es el dilema”. (Padre venezolano de una menor, Necoclí, 2024).

“Mucha gente le dice a uno que los niños no pagan y resulta que cuando uno llega acá, los niños sí pagan. Y pagan todo el trayecto. Y después que crucemos lo que ya es Panamá, los niños empiezan a pagar como adultos, ya no importa la edad. Así que no es fácil”. (Madre venezolana de una menor, Necoclí, 2024)

Debido a las dinámicas de los GANE en la zona, se presentan dos tipos de tránsito en estos municipios. El “tránsito rápido” lo realizan aquellas personas que cuentan con los recursos necesarios para seguir su camino de forma expedita, sin pasar períodos prolongados en la región. Este tipo de tránsito genera una rotación continua de personas, que pasan rápidamente por los puntos de salida marítimos, específicamente, por los muelles de Turbo y Necoclí. Por otro lado, el “tránsito prolongado” afecta a quienes, por diversas razones, deben permanecer más tiempo en estos municipios. Las limitaciones económicas son una de las principales causas de esta estadía

³ *La frontera del Clan, Migración irregular y crimen organizado en el Darién* (Andrés Cajiao, Paula Tobo, y Mariana Botero Restrepo). Global Initiative Against Transnational Organized Crime (GI-TOC) & Fundación Ideas para la Paz (FIP), 2022.

⁴ Autodenominado “Ejército Gaitanista de Colombia (EGC)” principal grupo residual del proceso de paz que se llevó a cabo en 2004 entre el gobierno nacional y las Autodefensas Unidas de Colombia – AUC.

extendida, ya que muchas personas carecen de recursos suficientes para continuar su ruta, específicamente el cruce por el Darién, un trayecto costoso y riesgoso.

“Yo llegué acá a Necoclí hace 104 días, engañado como la mayoría, porque tenía inicialmente lo que decían que valía, pero luego al llegar acá, eso no alcanza porque toca pagar el impuesto de estos señores que manejan esto, (...) el impuesto de la mafia son 100 dólares y acá no hay como conseguirlos, entonces me tocó esperar que finalmente un amigo me prestó con intereses y ya con eso compré el tiquete, pagué el impuesto y salgo el viernes, pero claro, después de haber vivido este infierno” (Padre venezolano de una menor, Necoclí, 2024).

Durante su estancia prolongada, las personas se encuentran en altos grados de vulnerabilidad por la limitación de recursos, habitando en calle (Turbo) o playa (Necoclí), con un acceso restringido a servicios y expuestas a diferentes riesgos. En el último informe del GIFMM, con corte al 31 de agosto de 2024, se reportaron 426 personas en situación de playa o calle, lo que representa una disminución del 19% en comparación con el informe anterior, con corte al 24 de agosto. De este total, 146 personas se encontraban en Necoclí (110 adultos y 36 menores de edad) y 280 en Turbo (205 adultos y 75 menores). La reducción de personas en tránsito prolongado ocurrió únicamente en Necoclí, mientras que en Turbo se mantuvo el promedio.

Durante el levantamiento de información se hizo evidente que las dinámicas del contexto local influyen de manera importante en la situación de las personas en tránsito prolongado. Cuando se adelantan visitas de funcionarios del gobierno nacional se presenta un aumento de la Fuerza Pública en el territorio, lo que facilita el tránsito de los grupos sin tener que pagar los cobros extorsivos, como ocurrió recientemente en Necoclí. Durante este tránsito en Necoclí, también se registró una salida significativa de adolescentes que estaban en situación de playa y eran atendidos por las organizaciones de cooperación en el territorio.

El paso por el Darién representa una amenaza significativa para niñas, niños, adolescentes y sus familias, tanto en tránsito rápido como prolongado. El trayecto por la selva suele durar entre 5 y 12 días en promedio, y puede extenderse aún más para algunas familias por diversas condiciones (por ejemplo, climáticas), incrementando su exposición a múltiples amenazas. A lo largo del camino, enfrentan riesgos asociados a la geografía y el clima, como lluvias intensas, crecientes repentinas de ríos, pendientes peligrosas, y la presencia de fauna e insectos venenosos. Además, la carencia de servicios básicos, como acceso a alimentos, agua potable y atención médica, agrava la situación, afectando especialmente a niñas, niños, adolescentes y personas embarazadas, quienes están en mayor riesgo de sufrir enfermedades respiratorias, deshidratación severa y episodios de diarrea aguda.

“La selva del Darién no es un lugar para los niños. Muchos niños, niñas y adolescentes han muerto en este arduo y peligroso viaje. Hay mujeres que dan a luz en el camino y traen al mundo nuevas vidas en las circunstancias más complicadas. Muchas de las personas que sobreviven al viaje llegan enfermas, hambrientas y deshidratadas, muchas veces con heridas o infecciones y necesitan ayuda urgente” (Ted Chaiban, Director Ejecutivo Adjunto de UNICEF, 2024).

Además, la presencia de los GANE representa un riesgo para las personas en tránsito, en particular para mujeres, niñas y niños, de ser víctimas de delitos como violencia sexual, trata de personas, secuestros y extorsión. El informe de Médicos Sin Fronteras (MSF) alertó sobre la cantidad de eventos (individuales y masivos) de violencia sexual que se presentaron durante el 2023, que llevó a la atención de 676 personas sobrevivientes.

“Criminales armados retienen a grupos de hasta 200 caminantes en la selva, los obligan a desnudarse y cometen todo tipo de vejaciones que van desde tocamientos hasta violaciones (...) además, una de nuestras mayores preocupaciones es el subregistro, puesto que una vez ocurren este tipo de casos las personas deben tener atención antes de 72 horas para evitar el contagio de VIH, otras enfermedades de transmisión sexual y embarazos no deseados” (Médicos Sin Fronteras, 2023).

En este sentido, la movilidad permanente de personas en los municipios genera una demanda continua de Ayuda Humanitaria en Emergencias, debido a los riesgos permanentes de seguridad, protección y salud a los que están expuestas las personas en tránsito rápido y prolongado, además de las necesidades que se evidencian en educación, seguridad alimentaria y nutrición (SAN), agua, saneamiento e higiene (WASH), alojamientos temporales, entre otros. La situación es especialmente compleja para los niños, niñas y adolescentes, quienes representan aproximadamente el 20% de la población en tránsito y enfrentan altos riesgos de desnutrición, violencia, explotación y abandono escolar, según el GIFMM.

4. Metodología

La evaluación de necesidades contempló el tipo de tránsito (rápido y prolongado) para conocer las necesidades humanitarias inmediatas que tiene cada grupo poblacional, según la condición de movilidad en la que se encuentran. Para esto, se definió una metodología mixta que contempló la recolección de información primaria y, la revisión y análisis de fuentes secundarias. La recolección de datos primarios se llevó a cabo mediante encuestas estructuradas y entrevistas semiestructuradas con actores clave.

Se aplicaron 337 encuestas con personas en tránsito (rápido y prolongado), seleccionadas a través de un muestreo deliberado y por conveniencia, no probabilístico. Esto significa que se seleccionó a las personas que estaban disponibles durante las jornadas de recolección de información, por tanto, los resultados no son estadísticamente generalizables, sino que deben interpretarse como indicativos de la situación que se presencié en el periodo en que se levantaron los datos.

En cuanto a las entrevistas semiestructuradas, se consultaron distintos actores clave distribuidos de la siguiente manera: 18 madres, padres o personas cuidadoras; 2 personas jóvenes; 3 representantes de gobiernos locales (2 de Turbo y 1 de Necoclí); y 4 representantes de agencias de cooperación y organizaciones internacionales que tienen presencia en Turbo y Necoclí.

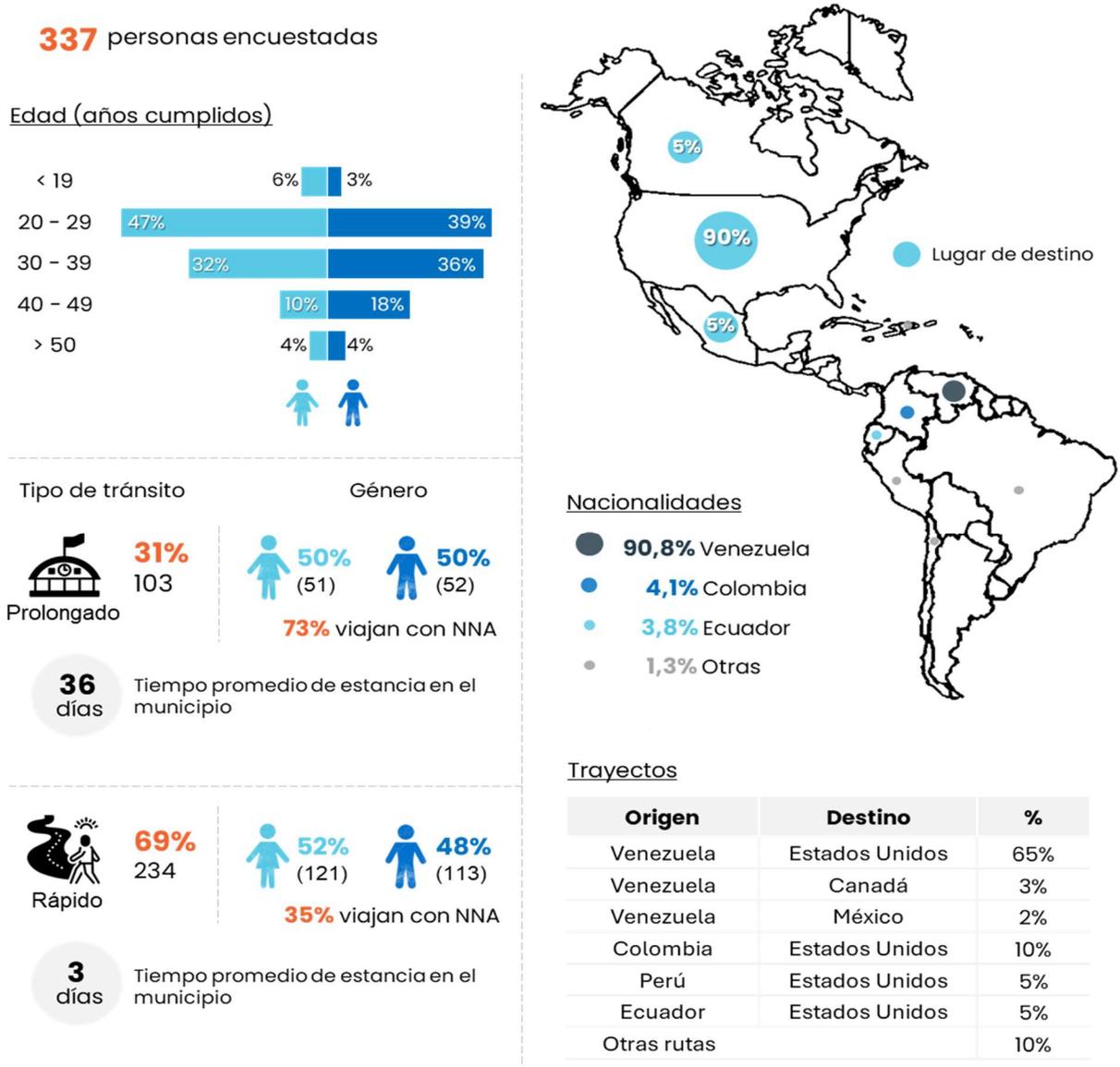
Para la revisión de fuentes secundarias, se consideraron fuentes oficiales, informes y reportes emitidos por organizaciones presentes en el territorio. Esta revisión permitió contrastar y complementar los hallazgos obtenidos a partir de los datos primarios.

5. Resultados

Perfiles sociodemográficos

A continuación, se presentan los perfiles sociodemográficos de las personas en tránsito que participaron en el levantamiento de la información primaria a través de las encuestas.

Figura 2. Perfiles sociodemográficos de las personas



Fuente: Elaboración propia.

La Figura 2 muestra los perfiles sociodemográficos de las personas encuestadas. La mayoría de las personas encuestadas se encontraron entre los 20 y 29 años. En este grupo, se evidenció mayor presencia de mujeres, aunque para el total las personas encuestadas se mantuvo una relativa

paridad de género. Como se puede evidenciar en la Figura 2, hubo una mayor participación de las personas en tránsito rápido. Esto se debe al flujo que se presentó durante el periodo de recolección de información. Además, a partir del monitoreo se identificaron personas en tránsito rápido provenientes de Haití y de otros continentes, especialmente Asia, de países como India, Bangladesh, Vietnam y Afganistán. Sin embargo, no hicieron parte del levantamiento de información, considerando las barreras de idioma.

Principales riesgos y barreras

El tránsito por el Darién representa un gran peligro para las personas afectadas por la movilidad humana forzada. El paso por Turbo o Necoclí y luego, el cruce por la selva implica diferentes riesgos, que están asociados con factores ambientales (como el clima extremo, incluidas lluvias y altas temperaturas); la exposición a enfermedades transmitidas por vectores; las condiciones sociales y de seguridad, tales como la trata y el tráfico, la violencia, explotación y la inseguridad. Además, las carencias de recursos, como alimentos y agua potable, y de servicios básicos (salud, protección, educación) agravan la situación, incrementando la vulnerabilidad física y psicológica de quienes transitan en búsqueda de protección o de mejores oportunidades.

Percepción de las personas en tránsito

La Gráfica 1 desglosa los principales riesgos identificados por las personas en movilidad, reflejando tanto las amenazas directas a su integridad física, como las afectaciones psicosociales que experimentan a lo largo de su trayecto.

Gráfica 1. Riesgos identificados por las personas en tránsito



Fuente: Elaboración propia, 2024

La información aportada por las personas en tránsito se agrupó en distintas categorías que muestran los principales riesgos que afectan su bienestar. En primer lugar, las afectaciones a la salud

representan el porcentaje más alto (30%), y entre las respuestas más frecuentes se encontraron problemas de salud derivados de la exposición a condiciones ambientales adversas e insalubres; las enfermedades transmitidas por distintos vectores, como dengue o zika; y los problemas respiratorios por la exposición a la intemperie.

La violencia, explotación y abuso, tanto físico como sexual, representan el segundo riesgo más alto. Estos peligros tienen consecuencias devastadoras a nivel físico y psicosocial, afectando principalmente a niñas, niños y mujeres, quienes son especialmente vulnerables a estas amenazas, generando traumas profundos y afectando su integridad física y emocional. Frente a estos riesgos, es importante mencionar que, debido a la vigilancia hostil que ejercen los GANE, las personas evitan mencionar los riesgos de trata y tráfico por miedo a las represalias.

La inseguridad, especialmente robos, asaltos, estafas y extorsiones, es otro riesgo que mencionaron de manera recurrente las personas en desplazamiento. Este tipo de experiencias compromete no solo la seguridad física, sino también la estabilidad económica de las personas, que pierden los escasos recursos con los que cuentan, aumentando su vulnerabilidad en el trayecto.

“Ayer me robaron un millón de pesos, y ahora estoy esperando porque sin eso no tenemos la plata para seguir, yo estoy pensando en devolvernos (...) me voy para Cali y, no sé, ahorro plata para no pasar aquí necesidades. Ya sabiendo que uno necesita 350 dólares trabajo unos tres, cuatro meses allá y me devuelvo, pero solo, ya con mi esposa y la niña no, porque no, esto no es lugar para ellas” (Padre colombiano de una menor, Necoclí, 2024).

La falta de recursos básicos, como alimentos y agua potable, afecta a la población, generando riesgos de desnutrición, deshidratación y enfermedades gastrointestinales. Además, la falta de agua para el aseo y la higiene expone a las personas a múltiples enfermedades, y genera una afectación mayor para las personas menstruantes dado que no tienen acceso a elementos adecuados para su gestión.

Los largos trayectos, a menudo en condiciones precarias, también elevan el riesgo de sufrir lesiones físicas, lo que afecta a la población desplazada. Las lesiones, ya sea por caídas, accidentes, largas caminatas o fatiga extrema, pueden llevar a complicaciones serias si no se recibe atención médica adecuada. Además, también existe el riesgo de accidentes de tránsito que impactan el bienestar de las personas, especialmente de niñas y niños. “*Acá ha habido accidentes, claro, como estamos sobre la vía toca estar muy pendientes, porque los chiquitos jugando se pasan una calle, y se los puede llevar un carro, eso ya pasó, por eso toca estar atentos*” (Madre venezolana de tres menores, Turbo, 2024).

La discriminación y el maltrato agrega una carga emocional significativa a las personas en tránsito. Este tipo de agresiones aumentan el estrés, el aislamiento, y además se perciben como una barrera para acceder a los servicios, dado que no solo se presentan casos desde la población receptora o de las comunidades de acogida, sino también, por parte de personas servidoras públicas.

“Por lo menos ayer me tocó pedir plata ¿verdad? Y qué me dijo un señor, que si era para fumar y yo le dije que no, que no es para fumar, sino que era para darle algo de comer a mis hijos” (Madre venezolana de dos menores, Turbo, 2024).

“Es importante seguir formándonos, porque a veces la atención se limita por tener el concepto de que están acá ilegales en el territorio, y no, no es así, hay un tema de regularización, pero igual eso no debe limitar la atención” (Oficina de grupos vulnerables, Secretaría de Inclusión Social de Turbo, 2024).

Por último, las personas reportan el cansancio, el agotamiento y el estrés. A pesar de no ser tan mencionado, las personas reconocen que la separación familiar es la situación emocional que más les afecta. Frente al cansancio y estrés, el 33% de las personas identifican la separación familiar como una de las principales causas, seguida de la situación de vulnerabilidad que enfrentan niñas, niños y adolescentes de su núcleo familiar (24%), el temor de experimentar casos de violencia, abuso o discriminación (21%) y la incertidumbre sobre el futuro o sobre su situación migratoria (19%).

Adicionalmente, se consultó a las personas en tránsito sobre temáticas o elementos básicos que pueden ser relevantes y pertinentes para su protección, debido a que pueden aportar a la reducción de riesgos. Estos se presentan en la Figura 3.

Figura 3. Necesidades percibidas por las personas en tránsito

- Conocimiento sobre leyes y derechos migratorios en países de tránsito
- Técnicas de primeros auxilios básicos
- Identificación de elementos riesgosos en el camino (animales, plantas, etc.)
- Actividades educativas y recreativas para niñas, niños y adolescentes
- Identificación de riesgos de protección (violencia, trata de personas)
- Información sobre derechos, rutas de protección y servicios disponibles
- Programas de alfabetización
- Estrategias para identificar lugares seguros para descansar
- Cómo pedir ayuda y comunicar emergencias sin ponerse en riesgo
- Otra (ayuda económica, seguridad, elementos para la supervivencia)



Fuente: Elaboración propia, 2024

La Figura 3 clasifica las necesidades percibidas por las personas en tránsito en tres niveles de importancia: alto, medio y bajo, según lo reportado por las personas encuestadas. Como se evidencia en la figura, las personas consideran en primer lugar que es prioritario tener conocimientos sobre leyes y derechos migratorios vigentes de los países que encontrarán durante el tránsito hacia

su destino, y sobre primeros auxilios básicos (médicos y psicosociales). Asimismo, reportan como necesidad prioritaria el contar con información relevante sobre elementos riesgosos que pueden encontrarse durante el trayecto, especialmente, durante la selva, como animales o plantas que representan una amenaza para las personas.

Las personas en tránsito, especialmente quienes se encuentran en tránsito prolongado, identifican como una prioridad media-alta las actividades educativas y recreativas dirigidas a niñas, niños, adolescentes y jóvenes, debido a que necesitan espacios de cuidado donde puedan desarrollar conocimientos y emplear el tiempo libre de manera adecuada. Además, a través de dichas actividades y de otras estrategias, sugieren abordar los riesgos de trata y tráfico, actividad que se debería extender a madres, padres y personas cuidadoras. Frente a esto, las personas encuestadas también identifican la importancia de acceder a información sobre derechos, rutas de protección y servicios disponibles, que resulta vital para recibir ayuda durante el trayecto.

Finalmente, en un nivel de prioridad baja, se encuentran las estrategias para identificar lugares seguros para descansar y los métodos para pedir ayuda o comunicar emergencias sin ponerse en riesgo, así como otras ayudas como apoyo económico, seguridad y elementos de supervivencia. Aunque estos temas son importantes, las personas encuestadas los consideran menos urgentes, en comparación con la necesidad de conocimientos legales y de identificación de riesgos inmediatos.

Hallazgos por sector

A partir de la información anterior, y de lo reportado por otros actores clave, junto con la revisión de fuentes secundarias, se identificaron los siguientes hallazgos por sector.

Protección

Riesgos de Protección

Las personas afectadas por la movilidad humana forzada, en particular niñas, niños, adolescentes y mujeres, se enfrentan a diversos riesgos de protección, con una vulnerabilidad acentuada a violencias basadas en género y a la trata y tráfico de personas, que incluyen la explotación sexual y laboral. Estos riesgos incrementan debido al control ejercido por los GANE en la región. *“Claramente la violencia y explotación sexual son riesgos muy latentes tanto en Necoclí como en Turbo, derivado también por la presencia del grupo armado, que también es un elemento que hace que esta severidad aumente”* (Funcionario de UNICEF, 2024).

En el tránsito prolongado, las personas se encuentran en condiciones de inestabilidad y desprotección, por lo que las niñas y niños en estas circunstancias son susceptibles a la explotación en espacios públicos. En estos espacios, las niñas y niños son utilizados para la mendicidad, lo que los expone a maltrato y a riesgos de seguridad. La explotación laboral y el uso de niñas y niños para el sustento familiar en estos entornos de precariedad es muy frecuente: *“los menores están expuestos a riesgos de explotación más que todo de mendicidad y maltrato en las calles”* (Oficina de grupos vulnerables, Secretaría de Inclusión Social de Turbo, 2024). Estas condiciones reflejan la ausencia de espacios y mecanismos de protección y apoyo.

La falta de espacios seguros para el uso del tiempo libre, el ocio y la recreación se suma a la ausencia de programas de atención específicos para adolescentes y jóvenes en tránsito en Necoclí y Turbo. A su vez, estas condiciones aumentan el riesgo de consumo de sustancias psicoactivas en adolescentes y jóvenes, las cuales son ofrecidas por redes de microtráfico en puntos de alta concentración migratoria, particularmente en los muelles.

“La primera (dosis) te la regalan. La segunda te la invitan: «Vamos a consumir juntos». Y la tercera tienes que salir a robar. Yo en mi vida había consumido droga y aquí en Necoclí probé la cocaína. Duré casi tres semanas consumiendo cocaína, llegandito, y a mí no me da pena decirlo. No me da pena decirlo. Yo no podía dormir del estrés de la incertidumbre por saber cuándo puedo irme, y me decían: «fuma marihuana para qué duermas, fuma marihuana.». Y no, hoy en día no soy un drogadicto ni nada, no. Pero, así como yo la probé, también se la pueden dar otros jóvenes, a un niño de 11 años, de 8 años, que además son los que más se ven, y muchas veces están por ahí sin sus papás” (Padre venezolano de una menor, Necoclí, 2024).

De igual manera, se identifica el riesgo de uso y utilización de menores por parte de los GANE, principalmente en actividades relacionadas con la entrega y venta de mercancías, incluidas las sustancias psicoactivas. Además, existe un riesgo latente de raptos de menores, impulsado por el imaginario de que acompañarse de niñas o niños facilita el tránsito a través de distintos países y el ingreso a Norteamérica.

Estas problemáticas se agravan considerando los casos de niñez no acompañada o separada, quienes, al carecer de una red de apoyo familiar en el territorio, se encuentran en una situación de vulnerabilidad extrema, lo cual aumenta la posibilidad de estar expuestos a cualquier tipo de violencia, explotación y abuso.

Por otro lado, la población en tránsito prolongado enfrenta una limitación de recursos económicos, que las obliga, en algunos casos, a recurrir a actividades sexuales pagas como medio de subsistencia. Esto las expone a entornos de explotación sexual controlados por redes que operan en la zona y que retienen una parte de sus ingresos.

Por último, el desconocimiento de la ruta migratoria, de las condiciones geográficas adversas de la región y de los países de tránsito representa otro factor de riesgo. Las personas en tránsito suelen carecer de información sobre los peligros a los que pueden estar expuestas durante su travesía, particularmente en la región del Darién, lo cual aumenta la probabilidad de ser víctimas de eventos traumáticos y, además, limita el acceso a los mecanismos de atención y protección disponibles a lo largo del trayecto.

“Hay personas, con mucho respeto, que van a los Estados Unidos y ni siquiera saben los países que hay hasta allá. No saben qué les toca después de Panamá o Costa Rica. Entonces, no voy a generalizar, voy a pluralizar...Entonces, vamos como cordero al matadero, ¿sabes? O sea, yo voy siguiendo la caravana. Yo voy siguiendo la caravana y no debería ser así. Uno tiene que saber a dónde va a llegar, por donde va a pasar, como usted dijo al principio, cuáles son los riesgos que te vas a conseguir de aquí allá, esas son cosas que son vitales a la hora

de una migración. O sea, nada, yo me voy con esa gente que se va a montar en ese camión. Y si ese camión va para un negocio, un galpón, donde hay trata de personas, ahí te van a secuestrar, a las mujeres las van a violar y hasta te van a matar y mucha gente ni sabe. (Padre venezolano de una menor, Necoclí, 2024).

Este vacío informativo dificulta la identificación de ayudas disponibles, como refugios, asistencia humanitaria y servicios de salud, lo que incrementa la situación de vulnerabilidad y les expone a situaciones de abuso y otros riesgos que amenazan su bienestar y seguridad durante el viaje.

Barreras para el Acceso a Servicios de Protección

La capacidad limitada de las autoridades locales para brindar protección constituye una de las barreras principales al acceso a servicios de protección. Las comisarías de familia están sobrecargadas y carecen de infraestructura y personal capacitado, y los gobiernos locales no cuentan con personal suficiente para dar respuesta a todas las situaciones que se presentan, no solo de la población en tránsito, sino también de las comunidades de acogida y personas con vocación de permanencia.

"La Comisaría de Familia está desbordada y no puede gestionar todos los casos de protección, lo cual afecta directamente a los niños en situación de vulnerabilidad. Solo cuenta con un psicólogo y un trabajador social para todo el municipio" (Secretaría de Gobierno, Necoclí, 2024).

Estas limitaciones presupuestales, de infraestructura y de personal impactan la capacidad de atención y respuesta frente a las necesidades de la población en tránsito, "*no hay personal para actualizar las rutas y mecanismos de atención para la protección de la niñez y las violencias de género*" (Oficina de grupos vulnerables, Secretaría de Inclusión Social, Turbo, 2024). De igual forma, la falta de un albergue temporal en ambos municipios agudiza la situación de vulnerabilidad, especialmente de las personas en tránsito prolongado, dado que las personas deben permanecer en la playa o en la calle donde están expuestas a todo tipo de riesgos, sumado al control del GANE que opera en la región.

El aumento del flujo migratorio en los dos municipios ha generado un desbordamiento de la capacidad de los gobiernos locales para dar respuesta a las necesidades de las personas en movilidad humana forzada. Las limitaciones presupuestales y de personal representan una barrera para poder garantizar los derechos de las personas afectadas por la movilidad humana forzada. Los mecanismos de protección en los municipios no logran responder adecuadamente a las situaciones que se presentan.

Adicionalmente, el control permanente que ejercen los GANE en el territorio también representa una barrera importante al acceso de servicios de protección. Por un lado, el control de los GANE en el territorio genera un ambiente de inseguridad que desincentiva a las personas a reportar o denunciar casos de protección. Esta situación resulta en un subregistro generalizado que dificulta la atención y respuesta por parte de las instituciones y de las agencias y organismos de cooperación presentes en los territorios. Por otro lado, los GANE ejercen una vigilancia hostil hacia el personal, equipo e

instalaciones humanitarias. Esta vigilancia hostil constituye una barrera de acceso al territorio por parte de las organizaciones humanitarias, ya que limita sus acciones y las temáticas que se pueden abordar. Este es especialmente el caso para las temáticas de prevención, atención y respuesta ante los casos de trata y tráfico, debido a que los GANE son quien controla las redes que operan en el territorio y perciben el abordaje de estos temas como una amenaza a sus rentas ilícitas. En este contexto, las trabajadoras humanitarias son principalmente vulnerables.

Adicional a lo anterior, las operaciones de los GANE en el territorio restringen especialmente la entrega de recursos económicos (transferencias monetarias o cash voucher assistance – CVA) por parte de organizaciones humanitarias, debido a la alta probabilidad de que las personas beneficiarias usen estas ayudas para pagarles a los GANE por su recorrido por El Darién. Desde el GIFMM se ha identificado la alta probabilidad que existe de que la entrega de ayudas monetarias o CVA contribuya al financiamiento de los GANE por la urgencia que tienen las personas de continuar con su trayecto, por tanto, las organizaciones humanitarias han acordado no realizar estas entregas en el territorio.

“Es uno de los retos grandes en esta zona, a la larga aquí no podemos entregar efectivo, nada, porque termina financiando a los grupos (armados), a la larga, porque son quienes controlan el paso, y lo que busca la gente es conseguir el dinero para continuar su trayecto” (Funcionaria de ZOA Internacional, Necoclí, 2024).

Educación en emergencias

Riesgos de Educación

La movilidad humana forzada que afecta a niñas, niños y adolescentes implica la interrupción de sus trayectorias escolares, impactando su desarrollo educativo y social. La falta de acceso a la educación a la que se ven expuestas al salir de sus lugares de origen hace que pierdan oportunidades esenciales para el aprendizaje y la adquisición de habilidades básicas, como la lectura y la escritura. *"Las niñas y niños están desescolarizados, entonces tienen un rezago escolar, **no saben leer ni escribir** y esto claramente tiene un impacto emocional en los niños y las niñas, tiene un impacto también en su esquema psicosocial"* (Funcionario UNICEF, 2024).

Además, en algunos casos, las condiciones de extrema vulnerabilidad en sus lugares de origen han impedido que se vinculen a la escuela. Esto genera un rezago en sus procesos de aprendizaje, el cual se agrava porque, durante el trayecto, carecen de herramientas pedagógicas que contribuyan a su educación. *"Los niños migrantes enfrentan dificultades para acceder a la educación, lo que limita sus oportunidades de desarrollo y aprendizaje"* (Funcionario UNICEF, 2024).

A partir de los resultados obtenidos por el diagnóstico realizado por el GIFMM⁵ durante el 2024, en los municipios de Turbo y Necoclí, se identificó que el 82% de las personas menores de edad no han recibido servicios de educación (formal o no formal) durante su trayecto, además, el 17% manifestó

⁵ En el diagnóstico fueron encuestadas 209 personas en tránsito, distribuidas en los dos municipios.

que el último grado escolar que cursó fue preescolar, el 16% no ha asistido a la escuela, el 43% fue algún curso de primaria entre primero y quinto, y solo el 8% cursó hasta sexto grado.

La ausencia prolongada de procesos o programas educativos limita la capacidad de niñas, niños y adolescentes para iniciar o continuar con su trayectoria escolar una vez llegan a su destino, lo que, a largo plazo, representa una barrera para su inclusión en el sistema educativo formal. Esta falta de acceso a una educación adecuada afecta sus habilidades académicas y su capacidad de adaptación a nuevos entornos, incrementando los riesgos a los que están expuestas, aumentando la probabilidad de exclusión social y limitando sus oportunidades futuras. Aquellos que no logran integrarse al sistema educativo enfrentan barreras adicionales para acceder a empleos dignos y estables en el futuro, perpetuando el ciclo de pobreza y marginalización.

Por tanto, la falta de acceso a una educación adecuada y continua representa un riesgo que compromete el bienestar presente y futuro de las niñas, niños y adolescentes en tránsito, pues no solo compromete el desarrollo académico de los menores, sino que también limita sus oportunidades futuras, como el acceso a educación en su lugar destino, el acceso a empleos y el desarrollo de una vida social plena, perpetuando los ciclos de pobreza y exclusión social.

Barreras para el Acceso a Servicios de Educación

El acceso a servicios educativos para las personas en tránsito en Turbo y Necoclí se ve gravemente afectado por una serie de barreras estructurales y contextuales que limitan las oportunidades de niñas, niños y adolescentes. La oferta educativa en estos municipios es limitada y se basa exclusivamente en los cupos disponibles dentro del sistema de educación formal.

Niñas, niños y adolescentes en tránsito enfrentan importantes desafíos al buscar acceder a este sistema de educación formal, principalmente: los rezagos en los procesos de aprendizaje, que impiden a niñas, niños y adolescentes a ingresar a los cursos escolares correspondientes a su edad; la falta de mecanismos para la regularización; la discriminación que se presenta en las instituciones educativas; y la baja priorización de la educación por parte de las familias debido a la incertidumbre de su estadía, su motivación (e ilusión) de continuar inmediatamente con el trayecto y la falta de recursos para destinarlos en los implementos escolares como uniformes y útiles escolares, entre otros.

Las niñas, niños y adolescentes en tránsito experimentan rezagos en su desarrollo cognitivo y académico debido a la interrupción de sus trayectorias escolares como consecuencia de su desplazamiento. Esta situación limita su capacidad para acceder al sistema educativo formal, ya que a menudo no poseen las habilidades o conocimientos necesarios para ingresar a los cursos correspondientes a su edad.

Asimismo, en Colombia, la regularización (contar con la documentación adecuada) es un requisito para acceder al sistema de educación formal. En la práctica, este requisito excluye a las personas afectadas por la movilidad forzada, ya que con frecuencia esta población no logra regularizarse. *"La regularización es un requisito para acceder a la educación pública, lo que limita a los niños migrantes*

que no están regularizados. Además de la discriminación de las que son víctimas la población en tránsito” (Oficina de Grupos Vulnerables, Secretaría de Inclusión Social, Turbo, 2024).

Adicionalmente, las familias en tránsito, ante la incertidumbre sobre su recorrido y estadía, tienden a evitar destinar recursos para la educación de las niñas, niños y adolescentes a su cargo, y priorizan la necesidad de ahorrar para continuar con su viaje y satisfacer necesidades inmediatas, como la alimentación.

“Ahorita nosotros no podemos gastar dinero en cuadernos o uniformes, lo que gastamos es porque tenemos que comer, no podemos ni pagar una posada, por eso estamos acá en la calle, en las carpas, necesitamos antes ahorrar y conseguir más plata para poder llegar a Estados Unidos, y una vez allá sí buscar que ella pueda ir al colegio y pueda tener un futuro mejor, por eso todos queremos llegar allá” (Mamá venezolana de dos menores, Turbo, 2024).

En este sentido, la educación se convierte en una prioridad secundaria, debido a que la oferta del sistema formal no es adecuada para la población en tránsito, pues queda relegada ante la necesidad de conseguir alimentos y cubrir los costos del tránsito hacia su país de destino.

Salud

Riesgos de Salud

A nivel físico, las condiciones precarias de vida y la exposición a entornos insalubres favorecen la aparición de diferentes problemas de salud. La constante exposición a factores climáticos extremos, contribuyen a la deshidratación y enfermedades cutáneas, como alergias e infecciones por hongos. Esta exposición, sumada a la falta de elementos de protección como repelentes, aumenta el riesgo de enfermedades transmitidas por vectores, como el dengue, zika y chikungunya. La exposición a la intemperie y la carencia de refugios adecuados agudizan el riesgo de desarrollar afectaciones respiratorias, y de picaduras y mordeduras de animales presentes en la región, lo que incrementa aún más la vulnerabilidad de las personas. La insalubridad de los alimentos y el agua disponibles, junto con las deficiencias en higiene, aumentan la incidencia de enfermedades gastrointestinales, que pueden tener consecuencias graves, especialmente para niñas, niños y adolescentes. Las lesiones físicas, producto de caídas o accidentes en entornos inestables y precarios, son comunes y pueden derivar en complicaciones si no se reciben los cuidados médicos adecuados.

Por otro lado, debido que las personas desplazadas están expuestas a violencia y abuso sexual y a actividades sexuales pagas, la población en tránsito enfrenta un riesgo elevado de contraer infecciones de transmisión sexual, especialmente las niñas y mujeres. La atención de estos casos requiere entonces apoyo psicosocial junto con la entrega de elementos de profilaxis posterior a la exposición. Además, la población requiere elementos como preservativos (femeninos y masculinos), anticonceptivos de emergencia y pruebas rápidas de embarazo.

Adicionalmente, la limitación de recursos afecta a las niñas y mujeres, pues no cuentan con los recursos suficientes para adquirir elementos adecuados para la gestión de su menstruación. Esto significa que en ocasiones deben recurrir a elementos contaminados, como trapos, papel, entre

otros, que pueden generar infecciones vaginales que ponen en riesgo la integridad y el bienestar de las personas menstruantes.

Riesgos en Salud Mental

Las personas en tránsito, especialmente niñas, niños y adolescentes en Turbo y Necoclí, enfrentan numerosos riesgos para su salud mental debido a las condiciones de desplazamiento y las experiencias difíciles que enfrentan durante el trayecto. Esta situación de vulnerabilidad genera estrés, ansiedad y depresión, que se exagera en niñas, niños y adolescentes por los cambios en el entorno, los extenuantes trayectos, la interrupción de sus trayectorias escolares y la ruptura de sus relaciones afectivas.

La exposición constante a ambientes cambiantes de estrés afecta su bienestar emocional y genera patrones de conducta que reflejan la presión de su entorno: *"uno ve que algunos empiezan a tener comportamientos agresivos o de frustración debido a las dificultades que enfrentamos las familias, no es fácil para ellos, porque claro que les afecta"* (Mamá venezolana de una menor, Necoclí, 2024).

La falta de apoyo emocional profundiza aún más las dificultades que enfrentan niñas, niños y adolescentes. En muchos casos, *"los niños carecen de soporte emocional adecuado"* (Oficina de grupos vulnerables, secretaría de Inclusión social, Turbo 2024), lo que les deja sin los recursos necesarios para gestionar los desafíos emocionales que enfrentan y limita sus posibilidades de desarrollar resiliencia en situaciones adversas. La separación familiar, junto con experiencias de violencia, abuso y discriminación, agravan esta situación, incrementando el riesgo de problemas de salud mental como ansiedad, depresión y síntomas de estrés postraumático.

“Ellos (haciendo referencia a niñas y niños) lastimosamente se unen a la vida de nosotros en estos problemas. Empiezan a ver que no hay para comer, que no te puedo brindar esto porque no tengo plata y todo el tiempo: «no tengo, no tengo, no tengo, no tengo, no tengo». Eso les afecta mucho, ver que no hay seguridad de nada” (Mamá venezolana de una menor, Necoclí, 2024).

Estas situaciones afectan negativamente la salud mental de los menores, generando altos niveles de ansiedad y desesperanza. Esta situación de vulnerabilidad no solo provoca sufrimiento en el corto plazo, sino que también puede tener consecuencias duraderas en su desarrollo emocional y social. La **carencia de intervenciones psicológicas adecuadas y de atención psicosocial especializada para las niñas, niños y adolescentes en tránsito** limita su capacidad para adaptarse a nuevas circunstancias y reintegrarse en las **comunidades** una vez que alcanzan su destino.

La migración forzada y el contexto de desplazamiento afectan también la habilidad de los menores para construir redes de apoyo estables, lo que les priva de entornos seguros y de relaciones sociales significativas. Esta falta de redes sociales y familiares reduce sus oportunidades para establecer vínculos de confianza y, en muchos casos, incrementa el sentimiento de aislamiento, exacerbando los efectos de su vulnerabilidad. La combinación de estas experiencias traumáticas impacta de manera profunda su desarrollo emocional y puede limitar su potencial, afectando su bienestar integral y las oportunidades que tendrán en el futuro para superar el impacto del desplazamiento.

6. Capacidad de respuesta⁶

Fundación PLAN realizó un mapeo de la capacidad de respuesta en el territorio, a partir de la identificación de la oferta de servicios disponible en el territorio desde la institucionalidad pública a nivel municipal, la atención brindada por instituciones del orden departamental o nacional, y desde los organismos de cooperación internacional con oferta en el territorio. Dicha oferta se analizó para los sectores de protección, protección de la niñez, Violencias Basadas en Género (VBG), alojamiento, salud, salud mental, salud sexual y reproductiva, educación, seguridad alimentaria y nutrición (SAN), y Agua, Saneamiento e Higiene (WASH).

Figura 4. Mapeo de oferta de servicios y respuesta



Tipo de oferta	Municipio	Protección	Protección de la niñez	VBG	Alojamiento	Salud	Salud mental	Salud sexual y reproductiva	Educación	Seguridad alimentaria y nutrición	WASH
Oferta institucional (nivel municipal)	Turbo y Necoclí	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Oferta institucional (nivel departamental / nacional)		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Oferta de cooperación	Necoclí	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	Turbo	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Fuente: Elaboración propia, 2024

La Figura 4 muestra este mapeo de oferta en el territorio mediante un sistema de semáforo para cada uno de los sectores listados así: el color verde indica que hay atención o servicios disponibles y suficientes para dar respuesta a las necesidades de las personas en tránsito. El amarillo indica que hay atención o servicios disponibles, pero con funcionalidad reducida, es decir que, si bien hay diferentes entidades u organizaciones brindando respuesta, por el volumen de personas no logra responder a todas sus necesidades. El naranja hace referencia a una baja oferta de atención o servicios limitados en el territorio, es decir que la oferta es reducida y no presta atención a todos los grupos poblacionales (etarios y de género). Finalmente el rojo se refiere a la inexistencia de atención o de servicios disponibles.

Como se evidencia en la Figura 4, hay una escasa oferta por parte de los gobiernos locales, departamentales y nacionales respecto a los sectores evaluados. Frente a esto, en los dos

⁶ En la tabla a continuación la abreviación VBG hace referencia al sector Violencias Basadas en Género y la abreviación WASH al sector Agua, Saneamiento e Higiene.

municipios manifiestan que tienen una limitación presupuestal, de infraestructura y de personal, lo cual impide brindar una respuesta adecuada ante las necesidades que tienen las personas en tránsito. Esto se agudiza aún más considerando que en los dos municipios hay diferentes grupos poblacionales que se encuentran en situación de vulnerabilidad, por las altas cifras de pobreza y por la afectación que se ha vivido históricamente en ambos territorios por el conflicto armado. Por otra parte, la respuesta que se ha brindado desde el gobierno nacional y departamental es incipiente, y se ha generado a partir de los constantes requerimientos y alertas que se han emitido por esta crisis prolongada. El mapeo permitió identificar también que hay una presencia constante de diferentes organizaciones y agencias de cooperación que brindan respuesta en los dos municipios. Sin embargo, como se muestra en la figura, algunas de estas organizaciones se han focalizado principalmente en el municipio de Necoclí. Además, recientemente, en el municipio de Turbo se ha presentado la salida de diferentes organizaciones que brindaban atención en el muelle, y se han modificado los horarios de atención de algunas que quedan aún en el territorio, como es el caso de Aldeas Infantiles, quienes abren únicamente un día a la semana durante media jornada.

Oferta Institucional

Lo primero que se evidencia del mapeo de capacidades, a partir de la información primaria levantada en el territorio, es que la oferta institucional del orden departamental y nacional que llega al territorio para la población en situación de movilidad humana forzada es nula para los sectores analizados, con algunas excepciones en el sector Protección.

De acuerdo con las entrevistas realizadas al Secretario de Gobierno de Necoclí y a la Secretaria de Inclusión Social de Turbo, existe presencia en los municipios de diferentes agencias de gobierno Nacional como Migración Colombia, Cancillería, Ministerio del Interior, Ministerio de la Igualdad y Equidad, Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres y la Policía Nacional, así como articulación con la Gobernación de Antioquia. Sin embargo, se presentan retos importantes en la atención brindada, sobre todo porque ésta no resulta suficiente para complementar la limitada capacidad de atención que tienen las entidades municipales y porque solo hasta este año se han presentado manifestaciones concretas del gobierno Nacional de apoyar y ampliar la oferta institucional.

“Necoclí de manera individual nunca podría atender dada sus limitaciones un reto tan grande como es la gestión de la migración, entonces nuestra estrategia tiene que estar enfocada es en articularlos a todos y en eso venimos trabajando” (Secretario de Gobierno de Necoclí, 2024).

“(…) nosotros siempre no podemos, por ejemplo el año pasado tuvimos una gran manifestación con el gobierno Departamental y Nacional porque nunca brindaron ningún tipo de apoyo y de hecho este año hasta ahora es que el Ministerio de la Igualdad está diciendo aquí estoy y la Cancillería pues envió a un asesor que nos apoyó bastante con todo el tema del decreto para la Mesa de Gestión Migratoria (...), entonces hasta ahora es que hemos visto como el gobierno Departamental y Nacional, como decir, bueno, qué está pasando en Turbo (...)” (Secretaria de Inclusión Social de Turbo, 2024).

La falta de presencia y baja o nula oferta de servicios por parte del gobierno Departamental y Nacional en el territorio viene siendo reclamada por parte de los organismos de control en los últimos años. Durante 2023, la Defensoría del Pueblo advirtió sobre el incremento exponencial de personas en movilidad humana forzada atravesando el Tapón del Darién, registrando un aumento del 445% en la migración de niñas, niños y adolescentes extranjeros y colombianos que, con sus familias o sin ellas, enfrentan graves riesgos de vulneración de derechos, frente a lo cual *“El Defensor del Pueblo le solicitó al Gobierno Nacional, de manera particular al Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF) que incremente la atención en las zonas de tránsito y la verificación de derechos de los menores de edad”*⁷.

También hizo un llamado a Migración Colombia para que *“priorice la puesta en marcha de un programa de registro y caracterización de la población migrante que atraviesa la frontera con Panamá”*⁸ pues en el país no existen registros oficiales sobre el número de personas en movilidad humana forzada que atraviesan el Darién ni sobre las condiciones en que lo hacen. Frente a la situación, las Defensorías del Pueblo de Colombia y Panamá emitieron una Alerta temprana Binacional, cuyo propósito principal es que *“los gobiernos de las dos naciones implementen medidas que apunten a garantizarles los derechos a quienes cruzan la frontera a través del también conocido como Tapón del Darién”*⁹.

Por su parte, la Procuraduría General de la Nación manifestó en 2023 que existe un abandono de migrantes en el Tapón del Darién, advirtiendo al Gobierno Nacional que no ha cumplido con la atención de dichas personas, la cual fue solicitada por el organismo de control mediante alertas emitidas desde finales de 2022, manifestando que no se observan *“avances en las acciones, planes y programas que se deben brindar para esta población en el marco de la política integral migratoria”*¹⁰. También, se reiteraron las críticas a la *“Cancillería, de la que dijo que no ha logrado ningún avance para mitigar la difícil situación por la que atraviesa esta población y que ni siquiera ha cumplido con la puesta en funcionamiento de un Centro de Atención al Migrante en Necoclí”*¹¹, mencionando de igual forma la ausencia de presencia institucional por parte del ICBF y de la Policía Nacional, y la falta de acciones por parte de las autoridades nacionales y territoriales necesarias para atender la situación.

En respuesta a esta situación, en abril de 2024, Prosperidad Social junto con Migración Colombia avanzaron en la Articulación de un Plan Integral de Atención y Acompañamiento al Darién (PIAAD) con el cual se busca *“fortalecer las acciones del Gobierno del Cambio en las regiones del país donde se presenta el fenómeno migratorio, y como respuesta integral y coordinada a las necesidades de las*

⁷ <https://www.defensoria.gov.co/-/defensor%C3%ADa-del-pueblo-advierte-un-incremento-del-445-en-migraci%C3%B3n-de-ni%C3%B1as-ni%C3%B1os-y-adolescentes-por-la-regi%C3%B3n-del-dari%C3%A9n>

⁸ Ibid..

⁹ Ibid.

¹⁰ <https://www.procuraduria.gov.co/Pages/abandono-de-migrantes-en-tapon-darién-advierte-nuevamente-procuradora.aspx>

¹¹ Ibid.

*comunidades en la región del Urabá antioqueño*¹². En el marco del PIAAD se tiene contemplado un convenio interadministrativo mediante el cual *“Prosperidad Social apoyará a la zona con emprendimientos populares: guías migratorios, guías turísticos, tiendas ecológicas en paso migratorio, asociaciones de embarcaciones, emprendimientos pesqueros, alimentarios, agricultores, jardinería; comercio de implementos de seguridad portuaria y ambiental*¹³.

Otra de las dificultades que se presentan en términos de la capacidad de respuesta institucional en el territorio es la articulación de la oferta de los diferentes niveles de gobierno con la que se presta desde los organismos de cooperación internacional.

Desde las Secretarías de Gobierno de Necoclí y Turbo se viene coordinando desde el 2024 a los actores institucionales y a los cooperantes, con la intención de dar una respuesta unificada a la movilidad humana forzada, a través de un espacio institucionalizado como la Mesa de Gestión Migratoria, en la que se busca definir un plan acción para la prevención de futuros riesgos y para la gestión de los actuales.

“La Mesa de Gestión Migratoria es un espacio que se reúne más o menos cada tres meses pero que de manera extraordinaria puede reunirse dependiendo de las situaciones que se vayan presentando, entonces nosotros definimos un plan de acción (...), unos cronogramas y vamos trabajando en función de eso. Sin embargo, es posible que ocurran situaciones en el territorio que de alguna manera nos obliguen a cambiar un poco la agenda en función de lo que va sucediendo, te pongo un ejemplo, hace más o menos tres meses el presidente electo de Panamá anunció unos cierres de fronteras, entonces eso de alguna manera nos cambia la agenda porque nos obliga a enfocarnos en tener unos planes de contingencia en el municipio muy articulados con los otros municipios, pero sobre todo muy amarrados a lo que el Gobierno Nacional a través de la Unidad de Gestión del Riesgo puede hacer, entonces cómo se puede dar una respuesta inmediata frente a un posible represamiento de aglomeración.” (Secretario de Gobierno de Necoclí, 2024).

En el marco de la Mesa del Gestión Migratoria, el Ministerio de la Igualdad y Equidad manifestó que apoyará la crisis humanitaria de la zona con la financiación de un Centro de Atención Humanitaria. La gestión del centro aún no se ha definido ni los protocolos para su implementación:

“Entonces hoy los apoyos que nosotros necesitamos es como aunar esfuerzos para tener eso cuanto antes, que depende mucho de la capacidad del Ministerio de la Igualdad, que es quien viene a poner el recurso primero, el espacio que ya el espacio está identificado, vamos a suscribir un contrato de comodato, Ministerio de la Igualdad, Fondo de Reparación de las Víctimas y Municipio Necoclí, luego dotar la infraestructura, construir el Centro de Atención Humanitaria de manera concomitante la gestión de permisos, de agua, de vertimientos, y en eso venimos, eso nos va a ayudar, eso es como uno los retos que tenemos, grandes. (...) entonces desde ya por ejemplo OIM nos ha ayudado con unos diseños, World Vision también ha acompañado porque World Vision podría ser entiendo yo quien construya el centro,

¹² <https://nacioncolombia.com/gobierno-petro-lleva-oferta-institucional-al-darien/>

¹³ Ibid.

ACNUR también para todo el tema de los protocolos se han vinculado, pues obviamente el GIFMM que los articula a todos, también ha participado de estos espacios, UNICEF también con el tema del agua, digamos que estamos articulados y no los 24 pero finalmente el GIFMM ha participado de alguna manera, ellos lo que hacen es como aterrizar lo que cada agencia puede hacer”. (Secretario de Gobierno de Necoclí, 2024).

Finalmente, es importante mencionar que, en relación con la oferta institucional del orden nacional, en septiembre de 2024 durante la visita del presidente Gustavo Petro a la 79ª Asamblea General de la Organizaciones de las Naciones Unidas, sostuvo una reunión con el presidente de Panamá José Raúl Mulino para tratar la crisis de movilidad humana forzada por el Tapón del Darién. Posterior a la reunión, el presidente Petro manifestó que, junto con el presidente de Panamá, intentarán crear una ruta unificada para el paso de ciudadanos nacionales y de países como Venezuela: *“Una sola ruta legal y controlada por ambos gobiernos, que tenga estímulos para que quienes quieran pasar lo hagan y no queden en manos de las mafias. Queremos abrir una ruta tranquila, eficaz y controlada por el poder público de ambos países para que la gente deje de someterse a este tipo de grupos”*¹⁴.

En lo que a la oferta de servicios o atención desde las instituciones del orden municipal se refiere, además de gestionar la articulación de los actores en el territorio como se mencionó anteriormente, se identifica baja oferta de atención o servicios limitados ofrecidos de manera específica por parte de los gobiernos Municipales en los sectores de Protección, Protección de la niñez, VBG, Salud, SSR y SAN. La atención en Salud Mental, Alojamiento, Educación y WASH es nula.

Para inicios de 2024, la Defensoría del Pueblo hizo un llamado a los nuevos mandatarios locales y departamentales: *“deben tener muy claro sus responsabilidades con la atención al fenómeno migratorio y la debida observancia a sus programas de gobierno y planes de desarrollo para la vigencia 2024-2027, pues ello permitirá generar líneas de atención de los entes territoriales a la población en condiciones de movilidad humana”*¹⁵.

En su entrevista, el Secretario de Gobierno de Necoclí manifiesta que en la nueva administración quisieron: *“ser bastante eficientes y aterrizar todo a un componente, un programa y unos subprogramas dentro del Plan de Desarrollo que nos permitieran poder gestionar la migración y poder hablar en nuestro territorio de una verdadera gobernanza migratoria”*.

Por su parte, la Secretaria de Inclusión Social de Turbo manifestó que:

“(e)n esta administración sí tenemos dos indicadores desde la Secretaría y se está enfocado todo en la atención a la población y a la familia pues en general de migrantes, (...) entonces importante eso que tenemos los indicadores, importante la articulación que es bastante efectiva con la organizaciones de cooperación, ya no se está dando tanta duplicidad en la

¹⁴ <https://www.infobae.com/colombia/2024/09/25/tras-reunion-con-el-presidente-de-panama-petro-dijo-que-crearan-una-ruta-de-migracion-por-el-darien-legal-y-controlada-por-ambos-gobiernos/>

¹⁵ <https://www.defensoria.gov.co/-/m%C3%A1s-de-520.000-personas-migrantes-atravesaron-la-selva-del-dari%C3%A9n-en-el-2023>

atención entonces eso permite que se atienda la mayor cantidad de población en la verdadera necesidades que se tiene”. (Secretaría de Inclusión Social de Turbo, 2024).

Oferta de Cooperación

La oferta de servicios desde los organismos de cooperación internacional se encuentra bastante consolidada en los municipios de Turbo y Necoclí. De acuerdo con el levantamiento de información realizado, hay presencia en el territorio de alrededor de 24 organizaciones internacionales y 18 puntos de atención entre fijos y móviles. Estas organizaciones ofrecen atención o servicios en los sectores de Protección, VBG y SSR. Tienen atención y servicios disponibles con funcionalidad reducida en los sectores de Protección a la niñez, Salud, Salud Mental, SAN y WASH. Y cuenta con baja oferta de atención o servicios limitados en Alojamiento y Educación.

“La coordinación aquí está organizada a nivel sectorial, entonces tenemos un sector local de protección que bueno que también recibe línea técnica al sector nacional de protección del GIFMM y ese sector local aquí lo co-lidera el ACNUR y HIAS. Dentro de ese sector local de protección hay como tres áreas de trabajo o tres subsectores que son mujeres y género que lo lidera OIM y HIAS (...) hay un subsector que está trabajando mucho como en el fortalecimiento institucional y también en el fortalecimiento de los socios para esa identificación de casos y un subsector que creo que va más en línea de lo que hace PLAN que es el de protección niñez, que lo lidera un UNICEF y CIDEMOS (...) pero también lo integran World Vision, Consejo Noruego para Refugiados y la mayoría implementadores de UNICEF: Evolución, Sahed, están en el territorio. (...) les puedo decir del subsector niñez está relativamente consolidándose nuevamente en temas de cambios de socios incluso, y bueno en temas de niñez” (Punto Focal GIFMM Urabá, 2024).

Dentro de las organizaciones mapeadas que tiene una presencia fuerte en el territorio se encuentran:

- UNICEF y SAHED: Es la agencia de cooperación con la apuesta más fuerte en atención y protección de la niñez. Cuentan con un espacio protector que además dispone de una tienda humanitaria. De la observación realizada se evidencia que el espacio protector, ubicado en Necoclí, está muy bien dotado. Allí se realizan actividades específicas de protección y se desarrolla un componente de Agua, Saneamiento e Higiene, lo que constituye un apoyo importante para el acceso al agua de la comunidad en tránsito prologado. El espacio protector está a disposición de todas las organizaciones, quienes piden espacios específicos por semana, por lo que se evidencia un potencial importante de articulación para futuras intervenciones. Desde el proyecto Early Accion Fund implementado por Fundación PLAN, se ha fortalecido este espacio para que tenga más elementos logísticos.
- HIAS Colombia: Es una de las organizaciones más conocidas en el territorio. Se encuentra en proceso de implementación de un proyecto financiado por ECHO, principalmente en Necoclí y

Acandí. Cuenta con una propuesta multipaís en Colombia, Panamá y Costa Rica. La fortaleza de su intervención es en el sector de VBG, Salud Mental y es muy reconocido en Protección por la activación de rutas. Está focalizado en el PAO (Puntos de Atención y Orientación), espacios 100% financiados por ACNUR. En Necoclí lo maneja Pastoral Social.

- Aldeas infantiles. Se encuentran implementando un proyecto en Turbo que se llama “Toma mi mano”, el cual no tiene donante específico. Dispone de un espacio protector que opera en el muelle de Turbo. Es la gran apuesta para trabajar la migración en tránsito. No es la primera vez que implementa estas estrategias, ya que también ha trabajado en La Guajira. El espacio se utiliza para identificar los riesgos de protección para las niñas y niños que se enfrentan al tránsito, fortalecer las pautas de autocuidado de madres, padres y cuidadores. Otro de los elementos que contempla son los primeros auxilios psicológicos y tienen un elemento clave que no es muy usual, donde se identifican casos de niñas y niños separados y se hace activación de la ruta. También entregan unos kits de higiene y cuidado personal.
- World Vision: Cuenta con un espacio protector fijo en Turbo, pero es poco visible, casi al frente de los muelles, muy similar al de Aldeas Infantiles. Atienden un promedio de 30 personas al día, divididas en grupos de a 15 en la mañana y 15 en la tarde. Cuentan con acompañamiento psicosocial, transporte humanitario, orientación jurídica y entregando de paquetes de alimentos”.
- Consejo Noruego para Refugiados-NRC: Es una de las organizaciones financiadas por ECHO. Se encuentran implementado un proyecto en Turbo y Necoclí denominado “La Madriguera”, cuya implementación no ha sido solo en estos territorios sino también en Bogotá. Es un espacio protector para niñas, niños, padres, madres, personas cuidadoras. Inicialmente era un tráiler que se movía en Turbo. Trataron de llevarlo a Acandí, pero la conectividad es muy difícil.
- OIM: Está cambiando la lógica de funcionamiento, por lo que ahora también es un operador. Están en Necoclí, con recursos de la Oficina de Población, Refugiados y Migración (Bureau of Population, Refugees and Migration-BPRM). A través de perifoneo, envían mensajes claves para la protección de niñas y niños en el territorio y para la prevención de Violencias Basadas en Género. También tiene el servicio de planificación familiar. Se identifica fácilmente porque tienen operaciones más diversas y fuertes en territorio.

Brechas de atención y necesidades no cubiertas

Las agencias y organizaciones humanitarias brindan apoyo en áreas críticas, pero sus recursos también son limitados. *“World Vision, NRC y Aldeas Infantiles proveen apoyo psicosocial, kits de higiene y alimentos, aunque la cobertura es limitada para la demanda existente”* (Secretaría de Inclusión social, Turbo, 2024).

En **salud**, “están Mercy Corps, Medical Teams, OIM, Cruz Roja, (...) puede que en número también sean varias organizaciones, pero lo que nos explicaba la colega (...), que en cuanto al alcance de los servicios o en temas de salud especializada o salud mental, hay una brecha importante, sobre todo en servicios médicos especializados o en lo que comentaba también ayer sobre el tema de emergencias no vitales que pues, bueno aquí está el tema de triage y cuando no es una urgencia vital pero si es una urgencia, las personas en tránsito y en tránsito prolongado no están recibiendo atención, un poco por la capacidad presupuestal de los hospitales de aquí” (Punto Focal GIFMM Urabá,2024).

En general, no hay atención disponible para las urgencias no vitales, no hay servicios de medicina especializada (salud mental, prenatal, etc) y no hay transporte humanitario aéreo disponible en caso de emergencias médicas. Faltan insumos para la SSR, como condones femeninos y métodos de emergencia y otro tipo de elementos de aseo personal como por ejemplo pañales para adultos. *“Bueno el tema de medicina especializada, incluso organizaciones que tenían ese servicio por temas presupuestales para el otro año no van a tener remisión a esas atenciones especializadas”* (Punto Focal GIFMM Urabá,2024).

En el sector de **WASH** la atención “también es bastante incipiente en lo que es acciones y espacios de coordinación. Solo lo está como liderando UNICEF con algunas organizaciones a nivel local que están teniendo respuesta en WASH, los mismos proyectos. Esta Sahed, World Vision, incluso desde la Pastoral hay algunos proyectos, perdón desde la diócesis que tienen intenciones de implementar acciones en temas de WASH. Consejo Noruego también” (Punto Focal GIFMM Urabá,2024).

Desde el sector de **SAN** se hace entrega de suplementos alimentarios para quienes van en tránsito rápido como barras nutricionales, sueros, etc., pero se entrega principalmente para la prevención de la desnutrición. El tema de los comedores para el suministro de las comidas o raciones calientes se encuentra en Necoclí y Turbo, sin embargo, la oferta de raciones diarias es limitada y no logra suplir la ingesta calórica que requieren las personas.

Uno de los sectores con mayores brechas de atención es el de **albergues**. No hay albergues en ninguno de los municipios, por lo que algunas organizaciones optan por pagar alojamientos temporales para las personas sobrevivientes de casos de VBG. *“Las principales necesidades se han identificado en el tema de que no hay en el territorio un alojamiento temporal, entonces las personas en situación o en tránsito prolongado más bien, generalmente están en calle, (...) ¿cuál es la población con mayor riesgo? En tránsito prolongado que está en situación de playa o calle que no tiene los recursos ni los medios, entonces ya hay una serie de riesgos y exposiciones mayores, entonces la necesidad en tema de un alojamiento temporal y que bueno este alojamiento venga con unas estrategias de salida que es lo que no se ha podido llegar. Si saben que el Ministerio de la Igualdad pues tiene la iniciativa de en Necoclí y en Turbo, pero incluso ni ellos tienen una estrategia de salida clara”* (Punto Focal GIFMM Urabá,2024).

En el sector de **Protección** es necesario apoyar el fortalecimiento de la respuesta institucional y la actualización de mecanismos y rutas de protección infantil y VBG. También, se debe fortalecer el acompañamiento para la regularización para personas de diferentes nacionalidades (pues solo se ha brindado asesoría y apoyo para las personas provenientes de Venezuela), apoyo a Comisarías de familia, y el apoyo psicosocial dirigido a NNAJ pues la oferta disponible es para personas adultas.

En el sector **Educación** se requiere apoyo para niñas y niños con deficiencias de aprendizaje y rezago escolar como consecuencia de la deserción escolar: *“se han identificado incluso casos, pero también lo mismo, no hay un número específico, pero sí el tema de niños que están dentro del tránsito, que no solo en lo que llegan acá, sino que llevan el recorrido, entonces un tercero o un segundo país, con deficiencias como en el nivel de aprendizaje, que no solo está aquí, no están estudiando, vienen en un proceso de deserción o ausencia en el sistema educativo, niños incluso de 9 y 10 años sin los (...) aprendizajes fundacionales, lectura y escritura.”* (Punto Focal GIFMM Urabá, 2024). Actualmente en los espacios protectores disponibles de UNICEF y de World Vision no se adelantan metodologías de educación en emergencia. Solamente se desarrollan actividades para el uso del tiempo libre y temas específicos de protección. También se identifica a necesidad de generación de espacios educativos y recreativos para adolescentes y jóvenes.

Finalmente, la **barrera del idioma** es un tema importante para la atención en todos los sectores, pues sigue siendo una de las necesidades o brechas para garantizar la atención de las personas en movilización humana forzada que no hablan español. También y en general, se identifica que en Turbo es donde hay una mayor brecha respecto a las necesidades y servicios de las organizaciones de cooperación internacional, para llegar con una implementación complementaria entre educación y protección.

7. Recomendaciones

A partir de la identificación de los riesgos, barreras y la capacidad de respuesta que hay en cada uno de los municipios, se identificaron algunas recomendaciones principales para abordar las necesidades que tienen las personas en tránsito. Estas recomendaciones corresponden a los sectores de protección de la niñez y educación en emergencias, teniendo en cuenta que en estos sectores se presentan diferentes brechas de atención.

En los municipios de Turbo y Necoclí, la población en movilidad humana forzada identifica necesidades prioritarias en los sectores de protección, educación y salud. Asimismo, una de las brechas de atención clave es la falta de oferta en educación. Para abordar tanto las necesidades de la población como las brechas de oferta, es importante desarrollar programas de atención integrales que incorporen la educación desde una perspectiva psicosocial, entendida como un mecanismo que aporta a la prevención y respuesta frente los riesgos de protección que se presentan en este contexto.

Estos programas deben considerar los dos tipos de perfiles de personas en tránsito. Por un lado, el tránsito rápido requiere un abordaje adecuado e innovador, considerando que las personas pasan rápidamente por estos municipios. La respuesta debe enfocarse en la prevención de riesgos, el

manejo de las emociones, el reconocimiento de la ruta migratoria (países de tránsito, amenazas, riesgos y servicios disponibles) y la entrega de elementos básicos. La respuesta también debe contemplar la entrega de elementos básicos de protección, como los Kits PEP (Profilaxis Posterior a la Exposición), preservativos, productos para la gestión menstrual y otros elementos para la higiene. Además, debe considerar la entrega de suplementos nutricionales que suplan las necesidades humanitarias inmediatas durante el cruce de la selva.

Por otro lado, para la población en tránsito prolongado es necesario desarrollar programas enfocados en el desarrollo de habilidades socioemocionales que les permita adquirir herramientas básicas para su autocuidado, al igual que brindar apoyo psicosocial, especialmente a niñas, niños y adolescentes que se encuentran en condiciones de vulnerabilidad. En este contexto, también se puede involucrar a madres, padres y personas cuidadoras, brindando conocimientos básicos sobre la protección de la niñez. Los programas de educación en emergencias deben contemplar el desarrollo de habilidades básicas de lectoescritura, las cuales reducen riesgos al facilitar el acceso a información escrita y mitigar las limitaciones futuras que enfrenta la niñez en tránsito para ingresar a la educación formal en sus lugares de destino.

De igual forma, para ambos tipos de tránsito, es importante la entrega de información, herramientas y elementos que aporten a la protección de niñas, niños y adolescentes, especialmente, sobre primeros auxilios médicos y para el manejo de las emociones. También, es necesaria la entrega de elementos para el cuidado como las pastillas potabilizadoras de agua y repelentes, y productos de higiene jabón, alcohol antibacterial y toallas sanitarias.

En conclusión, la identificación de riesgos, barreras y limitaciones en la capacidad de respuesta de los municipios de Turbo y Necoclí ha permitido resaltar la urgencia de implementar programas integrales que aborden las brechas existentes en protección infantil y educación en emergencias. Estas intervenciones deben adaptarse a los perfiles de las personas en tránsito, garantizando respuestas rápidas e innovadoras para quienes atraviesan brevemente los municipios, y promoviendo el desarrollo socioemocional, el autocuidado y la educación básica para quienes permanecen por periodos prolongados. La incorporación de una perspectiva psicosocial en la educación es clave para mitigar riesgos y ofrecer un acompañamiento más efectivo frente a las vulnerabilidades que enfrentan estas poblaciones.

Adicionalmente, es fundamental priorizar la entrega de información, herramientas y elementos esenciales de protección y cuidado, como kits de higiene, suplementos nutricionales y materiales educativos. Estas medidas no solo fortalecen la capacidad de respuesta de las instituciones y organizaciones en el territorio, sino que también contribuyen a garantizar la dignidad y seguridad de las personas en movilidad humana. De esta manera, se avanzará en la construcción de soluciones más sostenibles y eficaces para enfrentar las complejas dinámicas migratorias en estos municipios.