

Fernando Carrión M. Johanna Espín M.
Coordinadores

Relaciones fronterizas: Encuentros y Conflictos



Esta publicación es resultado de un proyecto de investigación financiado por el Centro Internacional de Investigaciones para el Desarrollo (www.idrc.ca).

Colección FRONTERAS

El título de la colección *FrontERAS* hace referencia a una palabra compuesta que representa el espacio común donde confluyen dos o más Estados. FRONT, tiene que ver con las caras visibles (frente) de los distintos y ERAS, lo que fueron en el pasado (espacios de separación) y lo que son en la actualidad: hito temporal desde donde se cuentan los años de una nueva época de integración.

Entidades Gestoras

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO sede Ecuador
Centro Internacional de Investigaciones para el Desarrollo, IDRC-CRDI

Coordinador General

Fernando Carrión M.

Editora

Johanna Espín M.

Investigadores

Geannine Alvarado R.

Fernando Carrión M.

Johanna Espín M.

Andrés Gómez L.

Laura González

Victor Llugsha G.

Diana Mejía M.

Daniela Pacheco P.

Pablo Samaniego P.

Andreina Torres A.

FLACSO, Sede Ecuador

La Pradera E7-174 y Diego de Almagro

Quito-Ecuador

Telf.: (593-2) 323 8888

Fax: (593-2) 323 7960

www.flacso.org.ec

IDRC - CRDI

150 Kent Street

Telf: (+1-613) 236-6163

Fax: (+1-613) 238-7230

info@idrc.ca

www.idrc.ca

Ottawa, ON, Canada

ISBN: 978-9978-67-267-9

Corrección de Textos: Juan José Rodríguez

Diseño de la Portada e Interiores: Antonio Mena

Imprenta: Crearimagen

Quito, Ecuador, 2011

Primera edición: enero 2011

Índice

Presentación 7

Introducción.

La geografía del delito en la lógica de frontera 9

Fernando Carrión, Johanna Espín

PARTE I.

GOBERNANZA DE LA SEGURIDAD CIUDADANA

EN LA FRONTERA NORTE ECUATORIANA

Ciudadanías de frontera o fronteras de la ciudadanía 21

Roque Espinosa

Dilemas de la seguridad ciudadana
en las zonas de frontera de Ecuador 51

Francisco Carrión M.

La problemática de la violencia
y el respeto a la vida en la frontera norte 63

Johanna Espín M.

En el límite de la vida: “la violencia fronteriza” 77

Fernando Carrión M.

Violencia y seguridad ciudadana: un nuevo campo de investigación	119
<i>Geannine Alvarado</i>	

Gobernanza de la seguridad ciudadana en la frontera norte del Ecuador	141
<i>Victor Llugsha</i>	

PARTE 2.

SEGURIDAD CIUDADANA Y VIOLENCIA

EN LAS ZONAS FRONTERIZAS EN AMÉRICA LATINA

Fronteras y seguridad: La experiencia entre México y Estados Unidos	159
<i>Tonatiuh Guillén López</i>	

Para la construcción de un sistema de bienestar marítimo en Centro América	171
<i>Vincenzo Castelli</i>	

Violencia y fronteras en Brasil	187
<i>Fernando Salla, Marcos César Alvares, Paula R. Ballesteros</i>	

La frontera colombo-venezolana: De la conflictividad limítrofe a la global	203
<i>Ana Marleny Bustamante</i>	

Dinámicas y problemáticas en las zona fronteriza colombo-ecuatoriana	223
<i>Socorro Ramírez</i>	

Integración fronteriza: entre políticas multilaterales y la construcción de espacios solidarios	235
<i>Diana Mejía M.</i>	

Para la construcción de un sistema de bienestar marítimo en Centroamérica

Vincenzo Castelli¹

Introducción

El malestar social y las distintas expresiones de desviación social son fenómenos cada vez más presentes en nuestra sociedad globalizada. Además, durante los últimos años, los mismos han ido cambiando, tanto en su forma, como en sus parámetros y en su magnitud (indicadores).

En la actualidad, palabras como pobreza, migración, trata y tráfico, narcotráfico o violencia, se van volviendo cada vez más complejas al adquirir nuevas formas y van cambiando casi continuamente. Sin embargo, en especial, en las áreas de desplazamiento y flujo (centros comerciales, estaciones de trenes y metro, estación de buses, parqueaderos, áreas portuarias y aeroportuarias), hoy en día (y más aún en el futuro, según nuestra opinión, si continúan siendo implementadas las mismas políticas de control social y de seguridad urbana) se concentran la mayoría de los grupos vulnerables de convertirse en víctima o agresor en un posible acto delictivo. Esto se debe a que, en primer lugar, dichas áreas representan el

1 Vincenzo Castelli, es doctor en filosofía y pedagogía. Coordinador de proyectos del Consorcio NOVA, asesor y supervisor de proyectos sobre seguridad urbana y grupos marginales en América latina para la Cooperación Italiana (Ministerio Exterior), experto internacional de seguridad urbana para proyectos de la Unión Europea (Urb-AL y Eurososial) en América Latina. Asesor en planificación, evaluación y supervisión en Europa e Italia para Ministerios, regiones, municipalidades y redes nacionales e internacionales sobre intervenciones para niños y adolescentes, explotación sexual, farmacodependencia, migración, género. Autor de varias publicaciones sobre el tema de seguridad urbana.

espacio más natural de la vida diaria. Actividades cotidianas como comprar, salir, viajar, quedarse, constituyen los elementos cuya dinámica simbólica estructura a las nuevas generaciones del tercer milenio.

En segundo lugar, dichas áreas no son fijas o estables, sino que se caracterizan por un proceso de desplazamiento y flujo, que modifica constantemente el abanico de usuarios de los mencionados espacios. En estas áreas, se observan caminantes (que suelen andar sin observar o correr rápidamente) y no gente sedentaria (personas que viven, conocen, u observan un lugar). Todo esto produce una especie de camuflaje que permite a las personas pasar desapercibidos. Además, son áreas de mucha movilidad (que permiten espacios de fuga) de donde se sale y adonde se llega rápidamente.

Por último, hablamos de áreas de encuentro, promoción de eventos, entre otras; es decir, áreas donde existen grandes posibilidades de desarrollar redes de micro criminalidad. Pero, a la vez, también son áreas de encuentros positivos, donde es posible fomentar contactos, vínculos, orientación, propuestas, acompañamientos, y aún inclusión de grupos marginales que se podrían encontrar en los lugares indicados.

De hecho, las fronteras representan una de las grandes áreas de desplazamiento y flujo en todo el continente, pero, para las fronteras de Centroamérica, este factor es aún más cierto. Tal es el caso que, sólo en Centroamérica, existen hasta 288 ciudades transfronterizas, con aproximadamente 10 millones de ciudadanos transfronterizos. En muchas de estas fronteras, se puede encontrar, a menudo, situaciones de fuerte violencia y exclusión social (trata y tráfico de niños, niñas y mujeres, narcotráfico, inseguridad, extrema marginalidad).

En nuestra opinión, en ciertas áreas de desplazamiento y flujo caben las condiciones ideales para comprobar “los aspectos positivos” que puede implicar un proceso de “socialización estratégica”. En especial, dentro de nuestro trabajo, hemos considerado como caso de estudio a *las áreas portuarias centroamericanas* por una serie de razones:

- Son importantes puntos de referencia, interconexión, atracción del comercio y de la economía de toda la región.

- Son lugares habituales de flujos de comunicación.
- Son lugares con un control más “débil” por parte de la policía.
- Son lugares que facilitan las salidas, llegadas o permanencias, de una manera casi desapercibida.
- Son lugares de encuentro (puertos y afueras) de los grupos delincuenciales.
- Son lugares de concentración de las grandes problemáticas sociales, tanto por su ubicación geográfica (zona costera y marítima, centralidad del puerto con respecto al territorio, papel estratégico desempeñado por el puerto con respecto a los demás ejes de comunicación) como por otras variables estructurales (inclusión del puerto dentro de una ciudad, lo cual de por sí es muy complejo; presencia de centros industriales, presencia de grupos sociales, como por ejemplo los grupos vulnerables en las áreas del puerto).
- Son lugares donde se pueden dar situaciones de violencia, conflicto o malestar social.
- Son lugares donde no suelen existir estructuras básicas de acogida (atención, orientación, primera acogida).

La Propuesta de Investigación - Acción

En este contexto, dentro del *Proyecto de Sistema para niños y adolescentes en situación de alto riesgo en Centro América y el Caribe* –el cual es promovido por el Instituto Italo-Latino Americano (IILA) con financiación de la Cooperación Italiana (Ministerio Asuntos Exteriores) y la coordinación de la ONG italiana INAFICT– se planteó la realización de una investigación-acción en seis áreas portuarias de Centroamérica, en colaboración con los organismos no gubernamentales CESPI de Italia, e IDELCA de El Salvador. Las áreas específicas de estudio fueron: Puerto Barrios en Guatemala, Unión en El Salvador, Corinto en Nicaragua, Limón en Costa Rica, Cortés en Honduras y Colón en Panamá.

Los propósitos de esta investigación fueron:

1. Analizar el impacto de los fenómenos de desviación social y delincuencia (venta de drogas, trata de seres humanos, prostitución, violencia, degradación social, entre otras) en las áreas portuarias.
2. Comprender la relación entre el puerto y la comunidad territorial.
3. Construir hipótesis de trabajo, diseñando estrategias y prácticas sociales para estructurar un proceso de *bienestar marítimo* (trabajo en la calle y para la reducción del daño, acciones de empoderamiento social, activación de servicios de proximidad y acogida para grupos vulnerables, tripulaciones y comunidades locales).
4. Identificar las necesidades de servicios para los tripulantes.
5. Brindar un análisis profundo y objetivo sobre los retos nacionales del desarrollo en el área marítima.
6. Ofrecer información veraz sobre la calidad de vida de los guatemaltecos y extranjeros que por muchas razones habitan en nuestros países.
7. Proponer insumos para formular políticas públicas de interés nacional, que repercutan en el servicio que brindamos a nacionales y extranjeros.
8. Brindar una comprensión más adecuada sobre los procesos de desarrollo.

A través de la generación de documentos, se buscó motivar un diálogo, a distintos niveles. Además, debido a una mayor cobertura de temas y actores, se buscó garantizar el análisis completo de la realidad y de las proyecciones de necesidades de servicios de los tripulantes. Todo esto, con el objetivo de diseñar políticas públicas que respondan a las necesidades de un proceso de bienestar marítimo, el cual sea participativo y cuente con una metodología que considere las capacidades actuales tanto físicas como humanas.

Metodología Implementada

Los problemas de las diferentes Ciudades-Puertos fueron analizados utilizando fuentes secundarias (informes, estudios preexistentes, cifras estadísticas), así como entrevistas semi-estructuradas, *focus group* y trabajo de campo directo con seis categorías de sujetos:

- a) Instituciones públicas locales (municipios, empresas portuarias).
- b) Las fuerzas armadas (militares y policía).
- c) Las oficinas estatales desconcentradas (delegaciones locales de ministerio).
- d) Servicios públicos y privados (hospitales, centros de salud, servicios sociales).
- e) Asociaciones no gubernamentales.
- f) Usuarios (adictos, trabajadoras sexuales, alcohólicos, pandillas, etc.).

Además de la investigación de terreno, se recopiló, analizó y elaboró la información de carácter local. Asimismo, se tomaron en consideración documentos y estudios específicos en el área portuaria que tenían como tema la relación entre puerto y problemática social.

El equipo de investigación realizó contactos y entrevistas con las instituciones públicas locales, en particular con el Municipio y la entidad gestora del puerto, pero además con las asociaciones no gubernamentales que trabajan en el área portuaria. La finalidad de estos contactos fue comprender los principales problemas de las áreas portuarias, buscando líneas de intervenciones que permitan reducir la vulnerabilidad de los grupos, a través de acciones y actividades de reducción del daño y de promoción social en las seis ciudades-puerto.

En este sentido, fueron muy importantes algunos seminarios realizados para el intercambio, diálogo y profundización de la investigación (05 de agosto 2009 en Puerto Cortes, 07 de agosto en Puerto la Unión, 11 de noviembre 2009 en Puerto Barrios, 14 de diciembre 2009 en Ciudad de Guatemala y, finalmente, 17 de noviembre 2009 en Puerto Corinto). En estos eventos participaron expertos involucrados en el tema, quienes se encuentran colaborando en el ámbito institucional y poseen mucha experiencia de campo.

Resultados Esperados

La investigación estuvo orientada a generar una serie de resultados que nos conduzcan hacia la estructuración de una propuesta relativa a un sistema de apoyo para la generación de mejores condiciones en la calidad de

vida de quienes habitamos en esta área geográfica. Entre los resultados esperados se encuentran:

- Análisis profundo del impacto de los fenómenos delincuenciales y desviaciones sociales (venta y consumo de drogas, trata de seres humanos, prostitución, violencia, degradación) en el sistema portuario de los diferentes puertos de Centroamérica.
- Comprensión de la relación entre el puerto y la ciudad.
- Establecimiento de las necesidades de servicios para los tripulantes.
- Estrategias definidas para la estructura de procesos de acciones para beneficios del sector de “bienestar marítimo” (trabajo en las calles, reducción del daño, organización social, servicios de proximidad y acogida para grupos vulnerables, tripulaciones y comunidades locales).

Así como se establecieron resultados esperados de la implementación del proyecto, de igual manera se determinaron una serie de productos previstos del proyecto:

- Informe de la investigación en el terreno.
- Informe sobre el análisis de documentos (que incluya un Estado del Debate Teórico-Estratégico, con enfoque a nivel internacional y centroamericano).
- Diseño de la propuesta de proyecto operativo.

Elementos destacados de la investigación-acción

Del análisis de datos recolectados en la investigación-intervención (mediante entrevistas semi-estructuradas, grupos focales y trabajo directo de campo) y, además, del análisis de los documentos elaborados por organismos públicos y privados, en las seis áreas portuarias de Centroamérica, sobresalen varios indicadores y evidencias que nos pueden posibilitar la realización de un trabajo de comprensión (de las problemáticas) y de orientación (de la planificación), con el fin de plantear acciones de bienestar marítimo en las ciudades-puerto, que puedan ser replicadas en otras áreas.

Específicamente, en primer lugar, *con respecto a las problemáticas* y a las necesidades detectadas en las áreas portuarias, sobresalen las siguientes variables:

1. Respecto a las *fenomenologías sociales* y a las problemáticas sociales del contexto, estamos frente a un territorio de “doble cara”: por un lado, una ciudad que cuenta con grandes posibilidades de desarrollo local (el área portuaria como fuente de riqueza y de empleo, lugar de llegada de muchos barcos y cruceros cada año, que consecuentemente pone en marcha un importante movimiento comercial, industrial y turístico a nivel nacional); por otro, un territorio complejo, fragmentado y desestructurado, con fuerte malestar social, e inseguridad estructural, como consecuencias de una situación de violencia bien arraigada. Entre otras cosas, se destaca la percepción variable de los fenómenos sociales de las áreas portuarias. En el sentido de que, a cerca de las mismas problemáticas, los encuestados llegan a brindar evaluaciones a menudo contrarias y contradictorias, toman unos elementos a menudo subjetivos de los fenómenos (es decir “hay rumores que dicen ...”), y brindan una lectura de los fenómenos más representada que pormenorizada. De todos modos, se destacan unos datos bien simbólicos que intentaremos resumir rápidamente:

- El asunto de la *seguridad urbana* es claramente central, no sólo en las representaciones y en las percepciones. El narcotráfico, el tráfico de armas, la criminalidad organizada, la presencia de grupos organizados (pandillas y maras) con presencia significativa de jóvenes y adolescentes y las estadísticas sobre delitos cometidos en el entorno territorial de los seis puertos nos inducen a centrar nuestra reflexión sobre esta problemática. Desde luego, en las entrevistas semi-estructuradas, los encuestados hacen hincapié en el tema de la seguridad urbana, mismo que resulta ser el tercer problema más importante, detrás de la droga y prostitución. Los encuestados denuncian una situación de fuerte inseguridad al pasar por el área portuaria, piden sobre todo una presencia más importante de policías, una coordinación interinstitucional entre los distintos actores encargados de la seguridad urbana, de la creación de una cultura de

la denuncia por parte de los ciudadanos para fomentar una conscientización a cerca de los temas de la legalidad. También todos los *Programa de planificación estratégica* de las ciudades-puertos, en su *listado de principales problemas en el Municipio y aportes necesarios para resolverlos*, denuncian el problema de la delincuencia organizada (narcotráfico), la delincuencia común, la distribución de drogas, el alto riesgo de fenómenos naturales, la falta de información de la sociedad para la investigación criminal.

- El tema de la *organización del territorio* es fundamental, es decir el desarrollo local de las ciudades-puerto dentro de un espacio de desplazamiento y flujo representado por el puerto, donde se concentran “poblaciones móviles” (trailereros, turistas, migrantes, grupos vulnerables). Esto determina una problemática que caracteriza a toda área fronteriza: migración clandestina, narcotráfico, trata y tráfico de seres humanos, etc. Los encuestados no han logrado captar los elementos críticos de este fenómeno, seguro por la dificultad para entrar dentro de realidades tan complejas, a menudo invisibles y difícilmente descifrables. Sin embargo, este asunto sigue siendo central en nuestro trabajo de planificación de intervenciones de bienestar marítimo.
- Al tema de los *grupos vulnerables*, los encuestados le reconocen mucha importancia. La desagregación familiar, la marginalización de las mujeres, el malestar de los jóvenes y adolescentes, quienes no cuentan con muchas posibilidades de inclusión socio-laboral (aún siendo el área portuaria una gran cuenca ocupacional para ellos), la migración interna (desde las áreas rurales hacia los puertos por ser grandes polos de atracción) y externa (hacia otros países) son los elementos de donde los encuestados quieren volver a partir para crear condiciones de vida más normales y aceptables. Otro elemento importante que hay que tomar en cuenta en este marco es la falta de educación en el contexto territorial de las áreas portuarias. Este tema resulta ser muy estigmatizado por los encuestados. Se destaca que, a falta de una inversión en educación (intrafamiliar, escolar, intergeneracional), la comunidad local se debilita y se abre a situaciones de violencia, de explotación, de marginalización. Sin

- duda, la carencia de servicios y la escasez de recursos económicos que vayan en beneficios de las familias, las mujeres, los jóvenes y adolescentes, no ayuda a reducir la brecha existente, lo que podría hacer que estos actores sociales se vuelvan el punto focal de las políticas sociales de las ciudades-puerto.
- El tema de los *grupos vulnerables* (en este caso a convertirse en agresores, productores de inseguridad urbana) es sin duda el asunto que más llama la atención de los encuestados. La adicción, el alcoholismo, la prostitución, la violencia y la delincuencia de las maras, la trata y el tráfico de menores y mujeres representan los fenómenos más estigmatizados en el área de las ciudades-puerto. Tanto las entrevistas semiestructuradas, como los grupos focales y la misma investigación destacan lo dramático de la situación de estos grupos presentes en el área de la ciudad-puerto. Hay sobre todo que cristalizar el problema de la callejización de menores y adolescentes en barrios marginales, quienes fácilmente se vuelven víctimas de abusos, explotación y trata. Además, preocupa la situación de los barrios *off-limit*, donde son los bandas juveniles quienes controlan el territorio, llegando incluso a identificar la presencia de verdaderos carteles del narcotráfico organizado.
 - Es evidente que hemos mencionado sólo algunos asuntos que merecen mayor atención e investigación. En primer lugar, nos referimos al tema de *la salud*, a menudo carente de recursos e infraestructuras, además que de una cultura del bienestar, y al tema de la *inclusión socio-laboral* de los jóvenes, lo cual ha sido mencionado por muchos, pero sin poner mayor énfasis. En cambio, se ha hablado mucho de la problemática de los desechos, la falta de agua, la carencia de electricidad. Hay que tomar muy en cuenta estos problemas, si se busca llevar adelante un desarrollo integral del territorio.
2. Sin embargo, frente a semejantes problemas y a la desconfianza general en el territorio de los Puertos Centroamericanos, existen organismos públicos (Municipalidad, Empresa Portuaria, Procuraduría de Derechos Humanos, Defensoría de Mujeres Indígenas, Policía Nacional Civil, Fuerzas Especiales, entre otras) y proyectos de la Coope-

ración Internacional (Cfr. Red de jóvenes de UNESCO y Cooperación Italiana) que expresan mucha fuerza, competencia y negociación para poder desarrollar intervenciones complejas capaces de reducir las problemáticas arriba mencionadas. Existe una correlación sólida entre los organismos públicos y privados, los cuales cuentan con experiencias consolidadas y son realmente capaces de proveerse de recursos humanos y disponibilidad para ejecutar intervenciones de bienestar marítimo en las Ciudades-Puertos.

3. Dentro de la investigación-intervención, se presentan unas propuestas muy interesantes que han sido objeto de debate sobre todo en los grupos focales y que han constituido la base para elaborar algunas líneas de orientación para la planificación de proyectos. Sobre todo queremos destacar:

- Planteamiento de un Plan Integral de la ciudad-puerto, con intervenciones estratégicas de bienestar marítimo. Dichas intervenciones deben ser capaces de poner en correlación los problemas actuales (presentes y prioritarios), con las demandas de servicios y las ofertas de servicios.
- Creación de una red de ciudades-puertos (por lo menos en el área Centroamericana) con el fin de compartir problemáticas, propuestas y soluciones. Además para crear una red para la planificación y diseño de estrategias de intervención.
- Planificación de una intervención de prevención en las ciudades-puerto, la cual esté dirigida, sobretodo al ámbito educativo, con el fin de superar problemas sociales como el machismo, el cual provoca situaciones de violencia, abuso, y maltrato físico, psicológico y sexual.
- Planificación del trabajo para los grupos excluidos (enfocado en mujeres, jóvenes, niñez, familias).
- Implementación de intervenciones especializadas dirigidas a grupos vulnerables (intervenciones en la calle, espacios de acogida para adictos, trabajadoras sexuales, niños, niñas y mujeres víctimas de abuso y violencia, etc.).
- Puesta en marcha de acciones formativas dirigidas a familias, operadores sociales, policía, municipalidades, ONGs, sobre temas de diseño de políticas e intervenciones sociales.

- Elaboración de proyectos productivos (turismo, portuario, servicios de catering, entre otros) que puedan involucrar a los jóvenes desempleados del territorio.

Algunas Lecciones y Recomendaciones

A partir de las necesidades y propuestas expresadas por los principales actores sociales del territorio de las ciudades-puerto en los diversos grupos focales y en las entrevistas semiestructuradas, y después de haber consultado meticulosamente la información documental producida en el territorio, se ha desarrollado una propuesta para orientar las líneas de intervención a futuro, las cuales permitan construir un sistema de Bienestar Marítimo en Centroamérica.

De un cuidadoso análisis de la relación existente entre la necesidad (percibida, inducida, real), la demanda de asistencia y la oferta (lo que hay y sobre todo lo que no está allí y que podría realizarse), emergen algunas directrices de orientaciones entorno a:

- Construcción de una Mesa de Trabajo Interinstitucional sobre Bienestar Marítimo.
- Creación de un espacio de reuniones para promover el desarrollo social del territorio.
- Desarrollo de programas de prevención dirigidos a grupos vulnerables (familias, menores, adolescentes, jóvenes y mujeres).
- Estructuración de un área de recepción, ubicada en el área portuaria, para grupos vulnerables, con el fin de garantizar una atención integral en las posibles etapas necesarias: rehabilitación, inclusión social o laboral.
- Diseño e implementación de un sistema de Bienestar Marítimo, que incluya actividades tales como: trabajo con personas en la calle, tratamiento y rehabilitación en caso de adicciones, o reinserción social y laboral.
- Diseño de intervenciones de formación y capacitación, dirigidas a los Organismos Públicos, Policía Nacional, Trabajadores Sociales, Organismos no Gubernamentales, Familias y Educadores.

- Construcción de una página electrónica, en donde se pueda dar a conocer las intervenciones del proyecto. Además, es necesario crear un link de referencia y una base de datos, la cual contenga todos los datos de posibles contactos como representantes de las diversas organizaciones públicas, privadas y organismos internacionales, que se han involucrado dentro del proyecto.

Acción 1

Creación de una Agencia de Desarrollo Social en el área portuaria de Puerto Barrios (ASSPB)

Después de realizada la investigación descrita, se plantea esta acción con el fin de crear una red entre los diferentes actores sociales que están en el área portuaria, y que tengan condiciones y capacidades para promover el desarrollo, la cohesión social y la seguridad en la ciudad-puerto. Además, sería necesario identificar las áreas que requieren estudios de factibilidad para ejecutar intervenciones estructurales de Bienestar Marítimo, formación de redes y colaboraciones locales. Dentro de esta misma acción, es necesario incluir la creación de un Comité Portuario, que sea responsable de la supervisión de los servicios y políticas del sistema de Bienestar Marítimo. En términos macro, las actividades previstas incluirían:

- Estructuración de una red de Bienestar Marítimo en las ciudades-puerto del área Centroamericana, con el fin de intercambiar políticas, procesos, información, datos, materiales, experiencias, capacidades, prácticas y cursos de formación.
- Activación de un observatorio social en las ciudades-puerto, para el seguimiento, intercambio y difusión de información sobre la normativa en materia de gestión portuaria, de políticas de gestión de los espacios portuarios, de políticas de seguridad y Bienestar Marítimo, de atención a las personas en tránsito en las áreas portuarias, de buenas prácticas validadas y de instrumentos de trabajo activos.
- Estudios de factibilidad para la realización de intervenciones estructuradas de Bienestar Marítimo y la implementación de nuevos modelos

de intervenciones de inclusión social. Dentro de este ámbito se podrá ofrecer una estructura de apoyo al Plan Integral de las Ciudades-Puerto.

- Apoyo a la creación de modelos de cooperación local entre las autoridades portuarias, entes públicos y organismos de la sociedad civil, para fortalecer la cohesión social en las áreas portuarias.
- Apoyo a la Recaudación de Fondos para estructurar proyectos pilotos “ad hoc” mediante la participación en convocatorias de la Unión Europea, Organismos de Naciones Unidas, SICA, BID, CAF, Cooperación Internacional y otros Organismos Internacionales financiadores.
- Activación de un sitio web multilingüe (español, inglés y francés) que permita informar, discutir y compartir información sobre los Puertos Centroamericanos y el proyecto ejecutado. Además, en la cual se pueda difundir hallazgos de la investigación, como la correlación con otros proyectos de otras ciudades-puerto de América Latina.

Acción 2

Creación de un Punto de Atención Social al interior del área portuaria

Sobre la base de las investigaciones llevadas a cabo, proponemos la creación de un Punto de Atención Social en las áreas portuarias, con la capacidad de implementar intervenciones de mediación y resolución de conflictos, alojamiento temporal y de emergencia, orientación para poblaciones vulnerables que viven alrededor del área portuaria. El Punto de Atención Social deberá ser operado en estrecha relación con los organismos públicos de la ciudad-puerto, como la Policía Nacional, la Empresa Portuaria, las organizaciones de la sociedad civil especializadas en el ámbito de atención e inclusión social. Todo esto a través de:

- Un trabajo de mapeo y observación estructurada.
- Un trabajo en términos de seguridad urbana (mediación de conflictos, estrategias de prevención, educación, eventos lúdicos) en el área portuaria.
- Activación de un espacio de primera necesidad y aceptación al interior del área portuaria (entrevistas, primer contacto, creación de una relación)

- El espacio debe contar, como mínimo, con servicios de primera necesidad (duchas, baños, lavanderías, alimentación, teléfono público, internet, etc.).
- Además, debe contar también con servicios “ad hoc” (emergencia médica y legal, servicios de apoyo logísticos y de organización).
- También debe incluir un espacio para atención psicológica.
- Por último es necesario mantener contactos con redes u organizaciones de la sociedad civil, de servicios públicos y de alojamiento, que se encuentren en capacidad de brindar su atención en caso de que sea requerida.

Cabe mencionar que es necesaria la presencia permanente de un equipo de trabajadores sociales, expertos en mediación social, prevención y reducción del trabajo en la calle, recepción de casos. El punto de atención social deberá mantener estrecha coordinación con todas las posibles instituciones que existan en el territorio, con el fin de garantizar así una relación adecuada entre los diferentes servicios de la ciudad-puerto.

Acción 3

Estructuración de proyectos pilotos para grupos vulnerables

Las intervenciones pilotos serán implementadas, de acuerdo a las distintas problemáticas identificadas al interior de las ciudades-puerto. En particular se espera efectuar:

- Intervenciones Terapéuticas para menores de edad, adolescentes y jóvenes dependientes de sustancias estupefacientes. Dentro de las actividades orientadas a implementar las Intervenciones Terapéuticas, como una forma de atención social en zonas complejas, se incluirá: la construcción de redes de organismos involucrados en el tema, la identificación o construcción de una casa de alojamiento, con capacidad para 15 personas máximo, y que posea espacios comunes e individuales. De igual manera es necesaria la estructuración de un programa terapéutico con las siguientes fases: a) desintoxicación física, b) entre-

vista e ingreso a la Comunidad Terapéutica, c) motivación y Construcción de redes individuales y colectivas, integración en el grupo, inicio de las actividades de formación profesional, d) etapa de autonomía y empoderamiento, inserción socio-laboral en una empresa, e) etapa de liberación y construcción del propio futuro. Para cumplir con el trabajo previsto, se estima un tiempo aproximado de 12 meses, mientras que el tiempo aproximado que deberían vivir las personas en la Comunidad de Acogida también sería de un año.

- Intervención en casos de Violencia para mujeres, niños y niñas víctimas de violencia, abuso, tráfico o explotación sexual. Para lograr implementar este tipo de intervención, es necesaria la construcción de redes con los organismos involucrados en la temática, el establecimiento de una casa, con capacidad para, al menos 10 personas, que incluya zonas comunes y espacios individuales. Asimismo, se debe plantear la estructura de un Programa Integral de Acogida, que tenga las siguientes fases: a) entrevista e ingreso a la casa de alojamiento, b) trabajo psicológico sobre el trauma sufrido por la violencia y la victimización, y trabajo para la construcción de redes individuales y colectivas, e inicio de actividades de formación profesional, c) etapa de autonomía y empoderamiento, inserción social y laboral en una empresa, en casos de dependencia económica del agresor, e) etapa de liberación y construcción. Para la completa implementación de este tipo de intervención sería necesario un plazo de 12 meses. Por otro lado, la permanencia prevista de cada persona en la casa de acogida es de 6 a 8 meses.

Acción 4

Formación de Técnicos para la implementación del sistema de Bienestar Marítimo

El objetivo de la investigación fue determinar la situación de violencia en las ciudades-puerto de Centroamérica, con el fin de identificar las capacidades de cada localidad para el establecimiento de un sistema de Bienestar Marítimo. En las seis ciudades analizadas, se pueden observar que uno de

los principales obstáculos para la implementación del mencionado sistema de Bienestar Marítimo sería la poca formación del recurso humano. Por esto, una de las acciones prioritarias sería establecer un Plan de Formación y Capacitación para los funcionarios y técnicos que colaborarían en la ejecución de las acciones previamente descritas, y también debería dirigirse para el personal técnico de los diversos organismos públicos locales y nacionales, administración portuaria, policía y organismos de la sociedad civil. En síntesis, sería necesario desarrollar, al menos, un curso de formación y capacitación en políticas de Bienestar Marítimo, que incluya entre los temas a abordar: Análisis de los fenómenos sociales de las ciudades-puerto, Política Social, Normativas y Reglamentos aplicados en el país y en los puertos, Técnicas y metodologías de la planificación social de las intervenciones, Técnicas y metodologías del trabajo social, Experiencias y buenas prácticas, y Dinámicas y Problemáticas en zonas fronterizas.

Además de la formación teórica y metodológica, es necesario que el personal técnico incluya dentro de su capacitación algunos cursos de análisis de casos, con el fin de complementar su formación con casos empíricos. Este tipo de acciones permitirán una constante actualización de los funcionarios técnicos tanto del proyecto como de la temática de intervención en general. Para facilitar los procesos de formación, es posible utilizar la opción de cursos virtuales, mediante el soporte del sitio electrónico del proyecto.