



OITSIDA



Organización
Internacional
del Trabajo

**INFORME Y ANÁLISIS DE LA ENCUESTA
"VIDA DE CAMIONEROS: CONDICIONES
DE TRABAJO Y SALUD SEXUAL":
EL VIH Y EL TRANSPORTE DE
LARGA DISTANCIA EN PARAGUAY**



**ÑANE IRÛ
TAPE REHEGUA**
NUESTRO COMPAÑERO
DEL CAMINO



INFORME Y ANÁLISIS DE LA ENCUESTA “VIDA DE CAMIONEROS: CONDICIONES DE TRABAJO Y SALUD SEXUAL”

El VIH y el transporte de larga distancia
en Paraguay



Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2011
Primera edición 2011

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de traducción deben formularse las correspondientes solicitudes a la Oficina de Publicaciones (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, o por correo electrónico a: pubdroit@ilo.org, solicitudes que serán bien acogidas.

Las bibliotecas, instituciones y otros usuarios registrados ante una organización de derechos de reproducción pueden hacer copias de acuerdo con las licencias que se les hayan expedido con ese fin. En www.ifro.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

OIT

INFORME Y ANÁLISIS DE LA ENCUESTA “VIDA DE CAMIONEROS: CONDICIONES DE TRABAJO Y SALUD SEXUAL”: EL VIH Y EL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA EN PARAGUAY.

Santiago, Oficina Internacional del Trabajo, 2011

ISBN 978-92-2-325669-2 (print)

ISBN 978-92-2-325670-8 (web pdf)

VIH/SIDA / Grupos vulnerables / Salud en el trabajo / América Latina

Datos de catalogación de la OIT

Las denominaciones empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

Las referencias a firmas o a procesos o productos comerciales no implican aprobación alguna por la Oficina Internacional del Trabajo, y el hecho de que no se mencionen firmas o procesos o productos comerciales no implica desaprobación alguna.

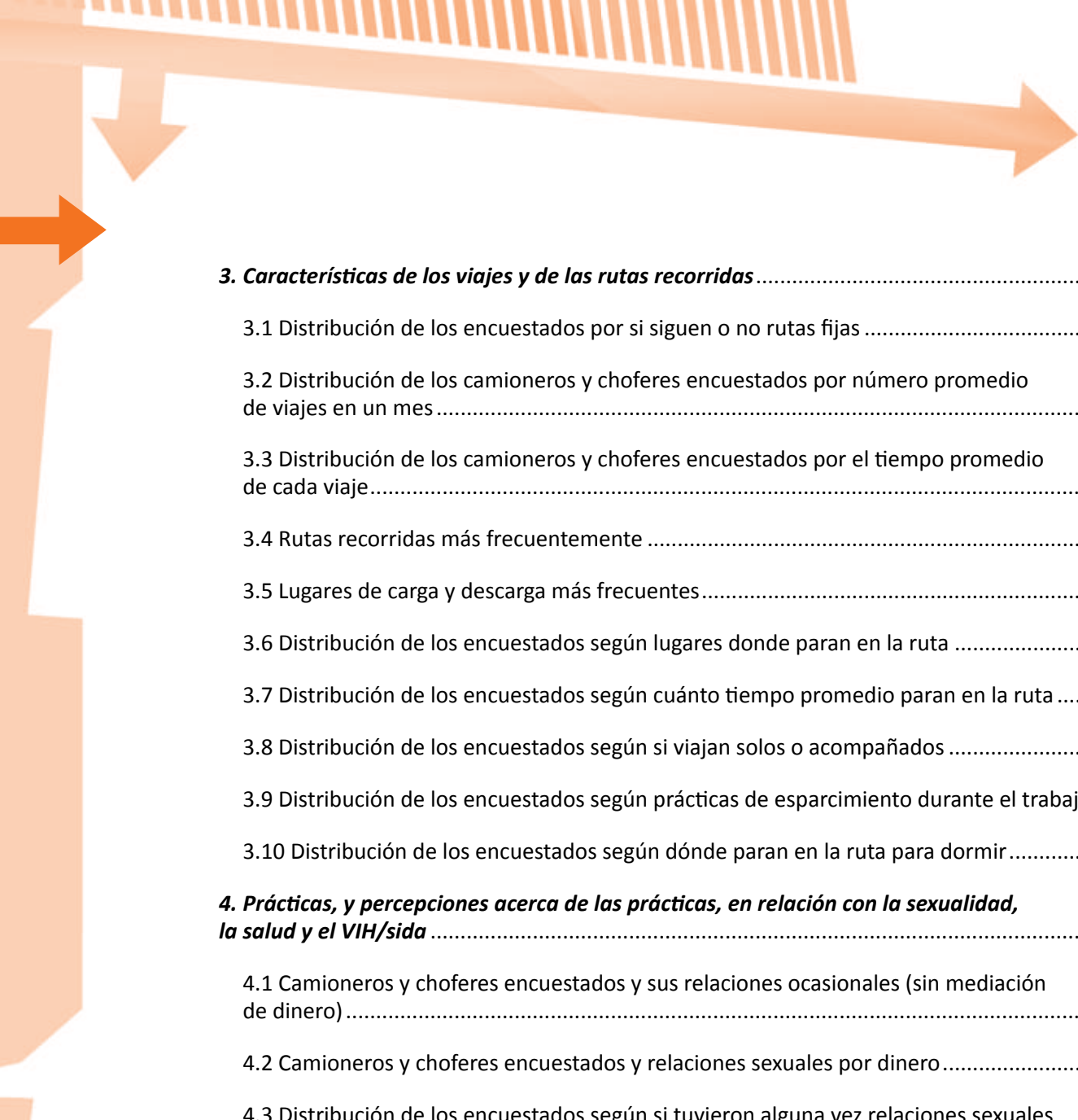
Las publicaciones de la OIT, así como los catálogos o listas de nuevas publicaciones pueden obtenerse en Avda. Dag Hammarskjöld 3177, Vitacura, Santiago de Chile o pidiéndolas a Casilla 19.034, CP 6681962, e-mail: biblioteca@oit Chile.cl

Vea nuestro sitio en la red: www.oit Chile.cl

Impreso en Chile

Contenido

Cómo leer este informe.....	6
Agradecimientos.....	7
Vocabulario	8
Introducción	9
<i>Objetivo general</i>	11
<i>Objetivos específicos</i>	11
<i>Metodología y técnica empleada – Realización del trabajo de campo</i>	12
<i>Componente cuantitativo: Encuesta</i>	12
<i>Novedades de la encuesta</i>	13
<i>Resultados</i>	15
1. Características personales de los encuestados	15
1.1 Distribución de los encuestados por lugar de toma de la Encuesta a Camioneros y Choferes de Larga Distancia en Paraguay (EC Py-2010)	15
1.2 Distribución de los encuestados por lugar de residencia	16
1.3 Distribución de los encuestados por edad	17
1.4 Distribución de los encuestados por situación de pareja	18
1.5 Distribución de los encuestados por nivel educativo	19
1.6 Distribución de los encuestados por cobertura de salud	20
2. Trayectoria profesional y condiciones de trabajo	21
2.1 Distribución de los encuestados por cantidad de años que llevan trabajando como camioneros o choferes	21
2.2 Distribución de los encuestados por condición de propietario o no del camión.....	22
2.3 Distribución de los encuestados por condición laboral	23



3. Características de los viajes y de las rutas recorridas	24
3.1 Distribución de los encuestados por si siguen o no rutas fijas	25
3.2 Distribución de los camioneros y choferes encuestados por número promedio de viajes en un mes	26
3.3 Distribución de los camioneros y choferes encuestados por el tiempo promedio de cada viaje.....	26
3.4 Rutas recorridas más frecuentemente	27
3.5 Lugares de carga y descarga más frecuentes	30
3.6 Distribución de los encuestados según lugares donde paran en la ruta	31
3.7 Distribución de los encuestados según cuánto tiempo promedio paran en la ruta	33
3.8 Distribución de los encuestados según si viajan solos o acompañados	35
3.9 Distribución de los encuestados según prácticas de esparcimiento durante el trabajo..	37
3.10 Distribución de los encuestados según dónde paran en la ruta para dormir.....	39
4. Prácticas, y percepciones acerca de las prácticas, en relación con la sexualidad, la salud y el VIH/sida	41
4.1 Camioneros y choferes encuestados y sus relaciones ocasionales (sin mediación de dinero).....	42
4.2 Camioneros y choferes encuestados y relaciones sexuales por dinero	45
4.3 Distribución de los encuestados según si tuvieron alguna vez relaciones sexuales con travestis, y si las tuvieron en el último año - Percepciones sobre estas prácticas	49
4.4 Distribución de los encuestados según si tuvieron alguna vez relaciones sexuales con otros hombres, y si las tuvieron en el último año - Percepciones sobre estas prácticas	52
4.5 Prácticas sexuales	55
4.6 Distribución de los encuestados según si tienen preservativos a mano en el camión o vehículo.....	56
4.7 Distribución de los encuestados según dónde compran o consiguen los preservativos .	58

5. Distribución de los camioneros y choferes encuestados según conocimientos específicos acerca de la transmisión, prevención y tratamientos del VIH/sida	59
5.1 Distribución de los camioneros y choferes encuestados según conocimientos de prevención y transmisión del VIH.....	59
5.2 Distribución de los camioneros y choferes encuestados según conocimientos de tratamientos del VIH.....	62
5.3 Distribución de los camioneros y choferes encuestados según percepción de discriminación por VIH en el ámbito laboral	64
6. Distribución de los encuestados según auto-percepción de riesgo acerca del VIH/sida y salud en general.....	65
6.1 Distribución de los camioneros y choferes encuestados según auto-percepción de vulnerabilidad ante el VIH	65
6.2 Distribución de los camioneros y choferes encuestados según conocimientos de personas viviendo con VIH	66
6.3 Distribución de los camioneros y choferes encuestados según experiencia de test de VIH	66
6.4 Distribución de los camioneros y choferes encuestados según consultas al sistema de salud	67
6.5 Distribución de los encuestados según actitud hacia campañas de prevención y programas de atención del sida para camioneros y choferes.....	69
7. Opiniones y actitudes de camioneros y choferes sobre género y sexualidad	70
Observaciones	72
Recomendaciones	74
Referencias	76
Anexos	77
Anexo 1: Pautas a considerar para una campaña de prevención del VIH en el sector transporte:.....	77
Anexo 2: Instrumento de la encuesta “Vida de camioneros”	79

Cómo leer este informe

Lo más importante es leer este informe con los ojos bien abiertos y sin prejuicios.

Uno podría leer, selectivamente, enfocándose en los datos sobre la “promiscuidad” (palabra que no se usa más por ser peyorativa): los números de parejas sexuales reportados por los encuestados, el porcentaje de respondientes que dijeron que pagaron por sexo, y qué tipo de relaciones sexuales tenían.

Estos datos sí son importantes, porque nos ayudan a entender el comportamiento sexual de los camioneros para poder responder con servicios de prevención y tratamiento hechos a medida para ellos.

Pero no debemos mal usar estos datos para estigmatizar a los camioneros o desprestigiarlos. Estos trabajadores merecen todo nuestro respeto por el trabajo que hacen por el bien común, muchas veces bajo condiciones difíciles.

Las largas horas manejando, los trámites en la frontera, más la espera para la carga, hacen que estos hombres no vean a sus familias por semanas y, a veces, meses. Generalmente estacionan sus camiones al lado de la carretera y vigilan la carga día y noche, porque hay una falta de lugares de descanso decentes. Duermen en la cabina. Tienen poco acceso a agua potable, a baños limpios y duchas, a preservativos y a la prueba de VIH.

Entonces, es nuestra opinión que estos datos de la encuesta deben ser usados para humanizar más ante nuestros ojos a estos trabajadores móviles, hacer que nosotros entendamos mejor su realidad y que nos motiven a mejorar su situación de higiene y seguridad, porque el trabajo del camionero es duro, es abnegado y es necesario para el desarrollo del país.

Por eso, es a estos trabajadores del sector transporte que este informe está dedicado. Esperamos que sirva para desarrollar proyectos y programas que respondan al VIH en el sector transporte, resguardando así los derechos de todos y de todas.

Eric Stener Carlson,
Experto en VIH/sida para Sudamérica
OIT-Santiago

Inés López
Coordinadora del Programa OITSIDA-OPEP
OIT-Asunción

Agradecimientos

Agradecemos a todos los camioneros y choferes de autobuses de larga distancia que aceptaron con entusiasmo participar en la encuesta. Asimismo, queremos reconocer al equipo del Centro de Estudios Ambientales y Sociales (CEAMSO) por haber llevado a cabo la encuesta. Sus encuestadores se caracterizaron por un trabajo profesional y una dedicación infatigable en el trabajo de campo, desplazándose a varias ciudades en Paraguay bajo condiciones climáticas a veces difíciles.

Es importante destacar el rol de Mario Pecheny en la coordinación general y redacción del informe, con apoyo de Inés Ibarlucía y en coordinación con Marcos Cáceres Cristaldo, por parte de CEAMSO.

Además, queremos manifestar nuestro reconocimiento a los profesores Daniela Knauth, Andrea Fachel-Leal y Fernando Seffner por el material que nos han facilitado de su investigación efectuada en la Universidad Federal de Rio Grande do Sul, la cual fue de mucha utilidad para el trabajo con camioneros en Argentina (Pecheny, 2008), estudio previo y que nos ha servido de base para el estudio realizado en Paraguay.

Los datos censales de Paraguay nos fueron facilitados por la Lic. Juana Cuevas, del Centro de Información Estadística (CIES)/Dirección General de Estadística, Encuestas y Censos (DGEEC).

Por el lado de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), es menester reconocer el aporte de Eric Stener Carlson, Inés López, Lee-Nah Hsu, Anna Torriente y Jeanine Brunner en la conceptualización, desarrollo y redacción de este informe.

Vocabulario

VIH: el Virus de Inmunodeficiencia Humana. El virus debilita el sistema inmunitario del cuerpo. La infección se puede prevenir mediante la adopción de medidas adecuadas.

Sida: el Síndrome de Inmunodeficiencia Adquirida, que resulta de los estadios avanzados de la infección por el VIH y que se caracteriza por la aparición de infecciones oportunistas o de cánceres relacionados con el VIH o ambas cosas.

Estigma: la marca social que, cuando se asocia a una persona, suele causar marginación o constituir un obstáculo para el pleno disfrute de la vida social de la persona infectada o afectada por el VIH.

Discriminación: toda distinción, exclusión o preferencia que tenga por efecto anular o menoscabar la igualdad de oportunidades o de trato en el empleo u ocupación.

Hombres que tienen sexo con hombres: se refiere a hombres que tienen sexo con hombres, sin importar si también tienen sexo con mujeres y sin importar si se definen como “homosexuales”.

Comunidad trans: designa a personas travestis, transgéneras y transexuales que nacieron con un sexo biológico y se identifican con el género diferente al sexo con el cual nacieron.

Introducción

“Vida de camioneros: Condiciones de trabajo y salud sexual” es el título de la encuesta en que participaron 279 camioneros (transportistas de mercadería) y 58 choferes de larga distancia (quienes transportan pasajeros) durante los meses de abril y mayo del 2010, en siete ciudades de Paraguay.

La encuesta se desarrolló bajo el marco del proyecto de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) “Fortalecer las respuestas al VIH/sida en el mundo del trabajo en Paraguay: Reducir las vulnerabilidades asociadas al VIH y contrarrestar la homofobia dentro del sector transporte”, y contaba con fondos del Fondo OPEP para el Desarrollo Internacional.¹

El título del proyecto encapsula la razón primordial de la encuesta: relevar datos sobre las vulnerabilidades relacionadas al VIH del sector transporte.

De entrada, varias preguntas surgen: ¿Por qué el énfasis de la encuesta en el VIH?; “¿Por qué el sector transporte?”; y “¿Por qué los camioneros paraguayos?”

El VIH en Paraguay

Desde la notificación del primer caso de sida en Paraguay en el año 1985 hasta diciembre del 2008, se registraron 4.501 casos de VIH y 2.302 casos de sida. Durante el año 2009 se registró un promedio de 70 personas que viven con VIH cada mes.

La forma de transmisión más frecuente en Paraguay es por la vía sexual (92.5%) y según el *Informe Nacional sobre los progresos realizados en la aplicación del UNGASS*, “La epidemia sigue concentrada en poblaciones con mayor vulnerabilidad: Trabajadoras Sexuales Femeninas (TSF), Trabajadores Sexuales Masculinos (TSM), Usuarios de Drogas Inyectables (UIDS), Hombres que tienen sexo con hombres (HSH).”²

Todas las regiones de Paraguay han reportado casos del VIH/ sida. Sin embargo, la mayoría de estos casos se concentran en la capital Asunción, en la región Central y en las regiones fronterizas con Argentina y Brasil (78.8%).

¹ OPEP es la Organización de Países Exportadores de Petróleo.

² http://data.unaids.org/pub/Report/2008/paraguay_2008_country_progress_report_sp_es.pdf (página 3).

El trabajo móvil como factor de riesgo

En lo anteriormente expuesto, es notable que haya mayor incidencia de HIV en las regiones donde se cargan o se descargan los camiones o donde los camioneros paran para presentar sus documentos (a veces por períodos largos). La OIT ha señalado que en estos “lugares álgidos” hay que hacer intervenciones inmediatas para reducir las vulnerabilidades de los camioneros y de las comunidades con las cuales ellos interactúan.³

El grupo de edad de mayor aumento de casos de VIH es el de los 15 a 49 años (87.8%), es decir, el sector económico activo que es el perfil, también, de los camioneros.

Por su gran movilidad, y por otros factores, los camioneros de larga distancia son más vulnerables al VIH. Como señala *El Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre el VIH/SIDA y el mundo del trabajo*, “En ciertos tipos de situación laboral es mayor el riesgo de infección” por:⁴

- todo trabajo que exige movilidad, en particular la obligación de viajar constantemente y de vivir lejos del cónyuge o de la pareja;
- el hecho de trabajar en lugares aislados con una vida social escasa y pocos servicios médicos o sanitarios;
- el trabajo y la convivencia entre hombres exclusivamente;
- las situaciones en las cuales el trabajador no puede protegerse él mismo contra la infección;
- todo trabajo en el que predominan los hombres, siendo las mujeres una pequeña minoría.

El estigma y la discriminación

Los conductores de camiones de larga distancia en Paraguay -como otros trabajadores altamente móviles al nivel mundial- suelen ser más vulnerables al VIH. Pero ellos no son el problema. Como bien dice la OIT, “a raíz del reconocimiento de estos factores de riesgo, a los trabajadores del transporte se les culpa, a veces, de las crecientes tasas de transmisión del VIH y de ‘propagar

³ Véase “HIV/AIDS in the Transport Sector of Southern African Countries: A Rapid Assessment of Cross Border Regulations and Formalities” (OIT, 2005).

⁴ Página 24.

el virus'. Esto es peligroso: estigmatizar a los trabajadores del transporte contribuye a ocultar el problema y a que la enfermedad se propague más rápidamente.”⁵

A eso viene el segundo interés de la encuesta. Además de querer relevar datos sobre el comportamiento sexual de los camioneros, la OIT quería entender la situación que viven los hombres que tienen sexo con hombres respecto al sector transporte.

Es decir, el VIH no es un “asunto gay”. Es un asunto que concierne a todos y a todas, a heterosexuales, a gays, a lesbianas, a bisexuales y a la comunidad trans. Pero dado el contexto de una homofobia fuerte en el Paraguay de hoy (y la encuesta refleja esta negatividad hacia la comunidad gay), los hombres que tienen sexo con hombres tienen menos accesos a servicios de salud, y sufren problemas de estigma y discriminación. Por eso la encuesta contenía preguntas sobre relaciones con hombres, los derechos de la comunidad gay y percepciones sobre ellos.

Objetivo general

- Realizar un análisis de situación y necesidades que contribuya al diseño de un programa integral de prevención y atención en VIH/sida e infecciones de transmisión sexual (ITS) dirigido a camioneros y choferes de larga distancia, y a su entorno familiar y comunitario, en Paraguay.

Objetivos específicos

- Describir y analizar los conocimientos, actitudes y prácticas en relación con la vulnerabilidad al VIH y otras infecciones de transmisión sexual, que contribuyan a determinar necesidades y prioridades y a establecer una línea de base para el desarrollo del programa integral de atención al VIH/ITS dirigido a camioneros y choferes de larga distancia.
- Determinar los niveles de acceso y utilización, e intención de uso de los servicios de VIH/ITS en la población de estudio.
- Identificar contenidos de atención prioritarios y los lugares estratégicos.

⁵ Organización Internacional del Trabajo, Utilización del *Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre el VIH/SIDA y el mundo del trabajo: Directrices para el sector del transporte* (Ginebra, 2006, página 4).

Metodología y técnica empleada – Realización del trabajo de campo

Para el logro de los objetivos planteado, realizamos un estudio rápido con una estrategia metodológica cuantitativa. El instrumento de recolección de datos fue una encuesta corta, mayoritariamente con respuestas cerradas de opción única y de opción múltiple, formuladas con el fin de relevar las variables principales y establecer datos que sirvan de línea de base para futuras acciones. Se tomó como base del cuestionario un instrumento utilizado previamente en Argentina (Pecheny, 2008) confeccionado a su vez sobre la base de instrumentos usados para este tipo de problemáticas en población general o masculina de Argentina y de instrumentos usados con camioneros en Brasil (CEARGS-UFRGS, 2006a y 2006b).

Componente cuantitativo: Encuesta

- **Universo:**
 - o Camioneros y choferes de larga distancia, actualmente en actividad en el territorio paraguayo.
 - o De sexo masculino y de 18 años o más.
 - o El N mínimo previsto en el proyecto: 300 encuestas.
- **Modalidad:**
 - o Cuestionario administrado por encuestador *in situ*, cara a cara.
 - o Duración: aproximadamente 45 minutos.
- **Muestra:**
 - o De conveniencia en puntos estratégicos: área metropolitana de Asunción, Ciudad del Este, Encarnación, Coronel Oviedo, Villa Hayes, San Lorenzo y San Antonio. Con base en entrevistas preliminares con informantes-clave, los sitios fueron escogidos en función del número de camioneros y choferes que se concentran en tales localidades, así como por las condiciones relativamente favorables para que puedan acceder a contestar el cuestionario.
- **Desarrollo del trabajo de campo:**
 - o Se estableció una estrategia para reducir al mínimo el error de medición, dentro de las condiciones de factibilidad. Se privilegiaron para ello las condiciones ideales del contacto (locación adecuada, capacitación y sensibilización de los entrevistadores) para obtener información de la mayor calidad posible por parte de los encuestados.

- o Una vez definido el cuestionario, el equipo Coordinador se encargó del entrenamiento de los encuestadores. En el entrenamiento se brindó información sobre VIH/sida, recaudos éticos, los objetivos del proyecto y el uso de los instrumentos.
- o Prueba piloto: se realizaron pruebas piloto del cuestionario, cuyos objetivos centrales fueron la evaluación del texto de las preguntas y opciones de respuestas cerradas; la evaluación de diseño general del cuestionario; el análisis de los procedimientos de encuesta para sugerir mejoras; evaluación del nivel de falta de respuesta y sus razones.
- o Los cuestionarios fueron cargados a medida que se realizó la encuesta, para poder acelerar su procesamiento.
- o Las encuestas se tomaron en abril y mayo de 2010. N final: 337 encuestas (279 a camioneros –transportistas de mercadería– y 58 a choferes de larga distancia –quienes transportan pasajeros).

Novedades de la encuesta

Esta encuesta marca varios hitos. Es el primer estudio de población general masculina en Paraguay sobre comportamiento sexual. Además, es el primer estudio sobre VIH en Paraguay que se enfoca específicamente en camioneros. Finalmente, la encuesta no indagaba solamente sobre el estigma y la discriminación relacionados al VIH sino sobre la homofobia y la transfobia, formas de discriminación igualmente inaceptables y que aumentan las vulnerabilidades de todas y de todos ante el virus.

Sin miedo

De todos los datos de la encuesta, uno se resalta: A pesar de una ley nacional sobre sida (que tiene elementos laborales importantes); a pesar de una campaña de sensibilización sobre formas de transmisión de VIH enfocada en camioneros; y a pesar del trabajo de un conjunto de agencias nacionales e internacionales que están trabajando en el tema, el 49,9% de los camioneros encuestados creen que el VIH sería una causa de despido, y un 30,6% no saben o no están seguros. Es decir, sólo el 19,6% creen de que un camionero viviendo con VIH no perdería su trabajo.

Este dato, que puede parecer de una importancia menor (en comparación con los datos sobre el comportamiento sexual) dice mucho. Habla de la percepción de la epidemia y una percepción de las personas que viven con VIH que es extremadamente preocupante.

Si tenemos miedo de buscar información sobre el VIH, si tenemos miedo de buscar una consejería adecuada, si tenemos miedo de hablar con nuestros compañeros de trabajo sobre el virus, porque tenemos ser despedidos, es una situación de gran precariedad y demanda acción concertada del sector transporte para revertirla.

Resultados

Presentamos aquí los principales resultados de la encuesta realizada con camioneros y choferes de larga distancia que trabajan en Paraguay.⁶ Los datos se presentan en conjunto para camioneros y choferes, ya que el número desagregado de unos y otros, al ser relativamente bajo, no permite extraer conclusiones estadísticamente sostenibles.

1. Características personales de los encuestados

1.1 Distribución de los encuestados por lugar de toma de la Encuesta a Camioneros y Choferes de Larga Distancia en Paraguay (EC Py-2010)

Por razones logísticas y considerando el tiempo disponible para el trabajo de campo, se determinó una muestra de conveniencia tratando de priorizar la diversidad de sitios en Asunción y las rutas que van a lo largo del territorio en dirección de/hacia Argentina y Brasil. Una vez determinados los puntos-muestra, se aplicó la encuesta a 337 camioneros y choferes, cuya distribución muestra el cuadro siguiente:

Cuadro 1.1

Distribución de los encuestados por ciudad de toma de la Encuesta (EC Py-2010)

Ciudad de toma de la encuesta	Frecuencia	Porcentaje
Asunción	68	20,2
Villa Hayes	59	17,5
San Lorenzo	55	16,3
Ciudad del Este	51	15,1
Coronel Oviedo	51	15,1
Encarnación	38	11,3
San Antonio	15	4,5
Total	337	100,0

⁶ Para fines de este informe, el término “camioneros” se refiere a transportistas de mercadería y el término “choferes” se refiere a quienes transportan pasajeros. Aunque ellos comparten muchas características y demuestran vulnerabilidades relacionadas al VIH parecidas, es importante tomar en cuenta que son dos poblaciones distintas.

1.2 Distribución de los encuestados por lugar de residencia

El cuadro siguiente presenta la distribución de la muestra en cuanto al lugar de residencia:

Cuadro 1.2

Distribución de los encuestados por lugar de residencia (EC Py-2010)

Lugar de residencia	Frecuencia	Porcentaje
Central	132	39,2
Ciudad del Este / Presidente Franco/ Hernandarias / HERNANDARIAS	78	23,1
Asunción	41	12,2
Paraguarí / Cordillera	30	8,9
Encarnación	18	5,3
Coronel Oviedo / Villarrica/ Caaguazu CAAGUAZU	17	5,0
Villa Hayes	5	1,5
Pedro Juan Caballero	3	0,9
Santa Fe (Argentina)	3	0,9
Canindeju	2	0,6
Brasil	2	0,6
Departamento San Pedro	2	0,6
Ñembucu/Pilar	2	0,6
Clorinda (Argentina)	1	0,3
Departamento Concepción	1	0,3
Total	337	100,0

Más de la mitad de los entrevistados residen en el área Central y Asunción, un cuarto en Ciudad del Este, Presidente Franco o Hernandarias y el resto disperso en diferentes localidades. Como podrá verse también en las cabeceras de recorridos hay concentración en estos puntos, lo cual puede tomarse en cuenta para eventual contacto para campañas de prevención u otras.

1.3 Distribución de los encuestados por edad

El siguiente cuadro muestra la distribución de los encuestados por rangos de edad. La mayoría de los encuestados se concentran en la franja de edad adulta intermedia. Dos tercios de la muestra tienen entre 18 y 41 años de edad, que es la franja de edad generalmente reproductiva y que suele concentrar la mayor proporción de casos de VIH. Los más jóvenes, que se encuentran en la fase de ingreso a la sexualidad y la reproducción, no son muchos: solamente 6,5% tiene entre 18 y 25 años.

En su totalidad, se trata pues de una población en edades sexualmente activas.

Cuadro 1.3

Distribución de los camioneros y choferes encuestados por rangos de edad (EC Py-2010)

Rango de edad	Frecuencia	Porcentaje
De 18 a 25 años	22	6,5
De 26 a 33 años	71	21,1
De 34 a 41 años	125	37,1
De 42 a 49 años	78	23,1
De 50 a 58 años	31	9,2
De 59 a 66 años	10	3,0
67 años o más	0	0,0
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

La media (promedio) de edad de los encuestados es de 38,7 años; la mediana (divisoria de la muestra en partes iguales) es de 38 años y el modo (edad que tiene el mayor número de encuestados) es de 35 años.

Comparando con los datos de la población masculina en similares rangos de edad (*Paraguay Resultados Finales del Censo Nacional de Población y Viviendas 2002 Total País*), la población encuestada está concentrada en mayor medida entre los 26 y 49 años, y sobre todo entre los 34 y 41 años, mientras que en la población masculina general (urbana y rural) hay lógicamente una proporción decreciente a medida que avanza la edad.

1.4 Distribución de los encuestados por situación de pareja

El siguiente cuadro muestra la distribución de los camioneros y choferes encuestados por situación de pareja o estado civil.

Cuadro 1.4

Distribución de los encuestados por situación de pareja (EC Py-2010)

Situación de pareja	Frecuencia	Porcentaje
Casado	172	51,0
Viviendo con alguien sin casarse / concubinato	77	22,9
De novio sin vivir juntos	10	3,0
Soltero	51	15,1
Separado / divorciado	22	6,5
Viudo	5	1,5
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

La gran mayoría de los encuestados está en pareja (76,8 %): casados el 51%, conviviendo sin estar casados 22,8% y de novios sin convivencia el 3%. De la muestra, 23,1% está actualmente sin pareja (15,1 % son solteros, 6,5% están separados o divorciados y 1,5% son viudos).

Las proporciones son bastante parecidas a las de la población masculina de similar franja de edad (para tratar de evitar grandes distorsiones al comparar estructuras de edad diferentes, ya que en la población general censada son mayores las franjas más jóvenes, hemos calculado la distribución según estado civil, tomando del Censo la franja de varones de 25 a 59 años). Según esos datos, 54% están casados, 22% unidos, 21% solteros (recuérdese que la estructura por edad en el censo tiene mayor peso la franja más joven, que incluiría los solteros “puros” y los “de novio sin vivir juntos”) (*Paraguay Resultados Finales del Censo Nacional de Población y Viviendas 2002 Total País*).

1.5 Distribución de los encuestados por nivel educativo

El siguiente cuadro muestra la distribución de los encuestados por nivel educativo, la cual es bastante heterogénea.

Cuadro 1.5

Distribución de los encuestados por nivel educativo (EC Py-2010)

Nivel educativo	Frecuencia	Porcentaje
Primaria sin terminar	26	7,7
Primaria completa	51	15,1
Secundaria sin terminar	116	34,4
Secundaria completa	113	33,5
Terciaria técnica sin terminar	15	4,5
Terciaria técnica terminada	10	3,0
Universidad / terciario sin terminar	5	1,5
Universidad / terciario completo	1	0,3
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

Casi dos tercios de la muestra tiene un nivel relativamente bajo de estudios formales (secundario incompleto o menos). Cabe señalar que el 7,7% no terminó siquiera la primaria, lo cual representa prácticamente un analfabetismo funcional. Aproximadamente uno de cada diez inició estudios terciarios e incluso universitarios. La muestra es pues heterogénea en cuanto al nivel educativo, pero da la pauta de que el diseño de mensajes de prevención y otros materiales comunicacionales deberá tener en cuenta estos datos.

Comparando con los datos censales de 2002 para población masculina de 25 a 59 años, la muestra de camioneros y choferes presenta porcentajes bastante similares de nivel de estudios alcanzados. Aunque su nivel es algo mayor que para la población general masculina de esas edades, la proporción de quienes tienen primaria incompleta y completa y hasta secundaria sin terminar (Educación Básica hasta 9° grado o menos) es mayor en población general que en la muestra. Mientras tanto, la proporción de quienes cuentan con secundaria completa es algo mayor en la muestra que en la población general masculina de la franja de edad mencionada.

1.6 Distribución de los encuestados por cobertura de salud

Hemos preguntado a los encuestados acerca de la principal cobertura de salud que poseen, sabiendo que muchas veces las coberturas se superponen o no es tan sencillo determinar de qué subsector se trata. A los efectos de este estudio y para simplificar, hemos distinguido entre cobertura por el Instituto de Previsión Social (IPS), seguro médico privado y hospital público. Se preguntó con respuesta cerrada y opción única, por lo cual los datos se refieren a la única o a la principal cobertura, cuando tengan más de una.

El cuadro siguiente presenta la distribución de los camioneros y choferes encuestados en nuestra muestra:

Cuadro 1.6

Distribución de los encuestados por principal cobertura de salud (EC Py-2010)

Cobertura de salud	Frecuencia	Porcentaje
Hospital público	172	51,0
Instituto de Previsión Social (IPS)	126	37,4
Seguro médico privado	33	9,8
No sabe / No responde	6	1,8
Total	337	100,0

La cobertura por hospital público es la más frecuente para el conjunto de camioneros y choferes encuestados (51%), seguida de la cobertura por IPS (37,4%). La distribución según cobertura es similar para todos los encuestados más allá de su condición laboral, es decir, si trabajan de manera independiente o relación de dependencia. Sólo uno de cada diez encuestados tiene seguro médico privado.

Estos datos difieren de aquellos para población general en Paraguay según los datos de la Encuesta Permanente de Hogares para 2007: 78,4% tiene cobertura pública, 13,9% IPS y 7,7% otro tipo de cobertura (DGEEC, 2007).

2. Trayectoria profesional y condiciones de trabajo

En lo que sigue se exponen los resultados de la encuesta acerca de la historia y presente profesional de los camioneros y choferes entrevistados, para luego adentrarnos en cuestiones relativas a la sexualidad, salud y VIH/sida.

Para el análisis, es pertinente tener en mente las características sociales y demográficas que acabamos de presentar, pues muchos de los aspectos que se tratan a continuación tienen que ver con la edad, situación de pareja y otros aspectos de la vida de los encuestados. En algunos casos, presentamos los cruces estadísticos para ver el peso de variables específicas, además de dar los resultados para la totalidad de la muestra.

2.1 Distribución de los encuestados por cantidad de años que llevan trabajando como camioneros o choferes

La antigüedad en la profesión es fundamental para entender de qué población estamos hablando. Según investigaciones en otros países y conversaciones informales, no es raro el caso de encontrar miembros de una misma familia que, de generación en generación, compartan el trabajo en la ruta y se cree así una cultura masculina de socialización profesional y de género.

El cuadro siguiente muestra la distribución de los camioneros y choferes según la cantidad de años que llevan trabajando en este rubro.

Cuadro 2.1

Distribución de los encuestados por cantidad de años que llevan trabajando como camioneros (EC Py-2010)

Antigüedad como camionero o chofer	Frecuencia	Porcentaje
Entre 1 y 5 años	74	22,0
Entre 6 y 10 años	88	26,1
Entre 11 y 15 años	71	21,1
Entre 16 y 20 años	53	15,7
Entre 21 y 25 años	21	6,2
Entre 26 y 30 años	15	4,5
31 años o más	15	4,5
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

Más de la mitad de los encuestados lleva más de una década trabajando en el rubro, mientras que el 22% tiene menos de 6 años en la profesión y el 26% entre 6 y 10 años. La antigüedad promedio en la profesión es de 12,8 años, la mediana (divisoria de la muestra en partes iguales) es de 11 años y la respuesta sobre antigüedad que reúne el mayor número de casos es de 5 años.

En cualquier caso, los datos muestran una estabilidad laboral en el rubro que no siempre se da en otras profesiones.

2.2 Distribución de los encuestados por condición de propietario o no del camión

La propiedad o no del vehículo con el que se trabaja implica una diferenciación en el estatus socioeconómico de los camioneros, así como grados desiguales en cuanto a la autonomía horaria y de recorridos, sobre todo para el caso de los camioneros.

El cuadro siguiente muestra la distribución de los camioneros y choferes según si son propietarios o no del vehículo que conducen:

Cuadro 2.2

Distribución de los camioneros y choferes encuestados por condición de propietarios o no del vehículo (EC Py-2010)

Propiedad del vehículo	Frecuencia	Porcentaje
No propietario	269	79,8
Propietario	68	20,2
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

La gran mayoría de los encuestados (casi 80%) no son propietarios del vehículo que conducen, lo cual implica dependencia hacia la persona o empresa propietaria del mismo, y condiciona la libertad de decisión sobre lugares y tiempos de parada, etc. En cambio, alrededor de un 20% es propietario del vehículo (camión) con el que trabaja.

2.3 Distribución de los encuestados por condición laboral

La condición laboral también suele implicar una diferenciación en el estatus socioeconómico de los camioneros y grados desiguales de autonomía horaria, recorridos y cobertura en salud. El cuadro siguiente muestra la distribución de los camioneros y choferes según condición laboral:

Cuadro 2.3

Distribución de los camioneros y choferes encuestados por condición laboral (EC Py-2010)

Condición laboral	Frecuencia	Porcentaje
Empleado de una empresa de transporte	230	68,2
Empleado de un dueño / patrón	87	25,8
Trabaja por cuenta propia, es autónomo	17	5,0
Trabaja a través de cooperativa	2	0,6
Ninguno	1	0,3
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

La distribución refleja datos concordantes con los de propiedad del vehículo y muestra que aun cuando algunos sean propietarios, el vínculo laboral, salvo muy pocas excepciones, no es autónomo. En términos de condición laboral, entonces, casi la totalidad trabaja en relación de dependencia. La mayoría trabaja para una empresa de transporte, y un cuarto de la muestra para un dueño o patrón. Muy pocos trabajan por cuenta propia de manera autónoma: 5%.

En Argentina, los datos mostraban que había diferencias según propiedad o no del vehículo, y la cobertura de salud, puesto que quienes trabajan en relación de dependencia son cubiertos por obras sociales sindicales, mientras quienes son propietarios independientes son cubiertos por prepagos o coberturas de cámaras empresarias (Pecheny, 2008). Esto no apareció en los datos paraguayos, ya que respecto del acceso al sistema de salud no hay diferencias en relación con la propiedad del camión y, por ende, del trabajo independiente o en relación de dependencia. Tanto entre los propietarios como entre los no propietarios del camión o vehículo, alrededor del 50% está cubierto por sistema público.

El hecho de que una gran mayoría trabaje en relación de dependencia sugiere la conveniencia de involucrar al sector empresario en eventuales programas de prevención, promoción de la salud, incluyendo la provisión de materiales informativos e insumos como los preservativos.

3. Características de los viajes y de las rutas recorridas

La duración y distancia, la cantidad y lugares de las paradas, la compañía o no, las tareas profesionales y actividades de esparcimiento son características de los viajes que realizan camioneros y choferes en el marco de su trabajo. Estas características forman parte de un contexto que puede contribuir a poner a estos trabajadores en situación de vulnerabilidad ante la infección por VIH y otros riesgos para la salud.

La cotidianeidad del trabajo brinda espacios de socialización masculina. También habilita ocasiones para entablar vínculos con mujeres (con quienes pueden o no tener relaciones afectivas y sexuales, en algunos casos mediante pago de dinero) con trabajadoras sexuales de la comunidad trans y vínculos con otros varones y mujeres con quienes entablan interacciones profesionales y amistosas.

Todas estas relaciones y vínculos intervienen en la vida de cada trabajador en tanto varón, en tanto hombre. En este sentido, la identidad de género masculina (Connell, 1997) viene definida positivamente (quién soy, quiénes somos: varones, machos, hombres, sexualmente activos) y por oposición (quienes o qué no somos: mujeres, homosexuales, sexualmente pasivos, transexuales). La identidad de género viene pautaada por la socialización entre varones, socialización que caracteriza a esta profesión eminentemente masculina y que atraviesa a su vez, verticalmente, diversas generaciones. La construcción de la identidad como varón entre varones, habilita a veces prácticas y discursos discriminatorios (hacia las mujeres, hacia los homosexuales y las trans).

El trabajo como camionero o chofer da un marco espacial y temporal específico para estos vínculos de género y sexuales, lo que se vuelve comprensible mediante un análisis que algunos autores llaman de “economía política de la sexualidad” (Manzelli y Pecheny, 2002), que integra en un análisis global y sistemático las diversas relaciones sociales de las que participan los sujetos, ya sean laborales como afectivo-sexuales.

A su vez, detectar los lugares de partida y llegada, las paradas de carga y descarga, descanso o esparcimiento y los tiempos da pistas para el diseño de intervenciones en materia de salud y calidad de vida para estos trabajadores y sus entornos.

3.1 Distribución de los encuestados por si siguen o no rutas fijas

El cuadro siguiente muestra la proporción de camioneros y choferes que actualmente siguen rutas más o menos fijas, y quiénes no.

Cuadro 3.1

Distribución de los camioneros y choferes encuestados por si siguen rutas o recorridos fijos (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
No tiene una ruta fija	143	42,4
Muy pocas veces cambia de ruta	98	29,1
Sigue recorridos fijos en la mayoría de sus viajes	96	28,5
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

El cuadro muestra que las experiencias laborales son variadas: más del 40% no tiene una ruta fija, mientras que casi 30% sigue recorridos fijos, y otra proporción similar cambia de ruta pero muy pocas veces.

Con el fin de determinar programas de intervención en salud en las propias rutas, y crear un vínculo sostenido en el tiempo, es importante conocer la variabilidad de los recorridos que realizan los camioneros. Para quienes siguen siempre el mismo recorrido o tienen rutas más o menos fijas, probablemente sea útil establecer puntos de acceso a la prevención y atención en las propias rutas; para quienes tengan mucha variabilidad, probablemente sea más adecuado diseñar intervenciones en las ciudades de residencia habituales, adaptados a los horarios y condiciones de inestabilidad temporal de quienes trabajan en las rutas; o aprovechar (para prevención primaria) instancias como los chequeos de salud que se realizan en distintos centros urbanos o los puntos fronterizos y/o de estacionamiento prolongado (como en los lugares de descanso).

En las rutas, a su vez, es necesario detectar los lugares clave en que los camioneros podrían tener tiempo y disponibilidad de acceder a información e insumos de prevención en materia de VIH/sida y salud en general. Respecto de la duración promedio de esos recorridos (fijos o no), así como los lugares y tiempos en que se detienen en el transcurso de dichos recorridos, ver más adelante los apartados 3.3. al 3.7.

3.2 Distribución de los camioneros y choferes encuestados por número promedio de viajes en un mes

El cuadro siguiente presenta el número promedio de viajes redondos, es decir, del punto de partida hasta volver al punto de partida, que los camioneros y choferes encuestados hacen en un mes. La distribución muestra a su vez si se trata de camioneros o choferes a nivel local y de corta, media o larga distancia.

Cuadro 3.2

Distribución de los camioneros y choferes encuestados por número promedio de viajes en un mes (EC Py-2010)

Número de viajes en un mes	Frecuencia	Porcentaje
1 a 5 viajes	284	84,3
6 a 15 viajes	49	14,5
16 a 30 viajes	4	1,2
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

Como se ve en el cuadro, la gran mayoría realiza entre 1 y 5 viajes mensuales, lo que da la pauta de que se trata de viajes largos (salvo que trabajen muy pocos días por mes). El 14,5% realiza de 6 a 15 viajes y sólo un 1,2% 16 viajes o más al mes (lo que permitiría salir a la mañana y volver al domicilio al final del día).

El número promedio de viajes mensuales es de 4,2, la mediana de viajes (divisoria de la muestra en partes iguales) es 4 y el modo (número de viajes que reporta el mayor número de encuestados) es 3; al tiempo que el desvío típico es 3,03. Este último dato denota la gran variabilidad de la muestra en este aspecto.

3.3 Distribución de los camioneros y choferes encuestados por el tiempo promedio de cada viaje

El cuadro siguiente expone el tiempo promedio que dura cada viaje redondo. Como se ve en el cuadro, hay una gran variabilidad en este aspecto, coherente a su vez con el tiempo que los camioneros y choferes se ausentan de su hogar o lugar de residencia habitual. Casi la mitad de los encuestados realiza viajes de cuatro a siete días de duración promedio, un cuarto de la muestra realiza viajes de una a cuatro semanas de duración, y un 20% viaja de dos a tres días en promedio.

Cuadro 3.3

Distribución de los camioneros y choferes encuestados por el tiempo promedio que dura cada viaje (EC Py-2010)

Tiempo o duración promedio de los viajes	Frecuencia	Porcentaje
De 1 a 12 horas	6	1,8
Medio día a un día	10	3,0
Dos a tres días	70	20,8
Cuatro a siete días	163	48,4
De más de una semana a cuatro semanas	87	25,8
Un mes o más	1	0,3
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

Combinando los datos de tiempo promedio de cada viaje y los datos sobre si hacen o no recorridos fijos, encontramos algunas diferencias. Entre quienes hacen recorridos fijos (28,5% de la muestra), un 41,7% hace viajes de dos a tres días, y una proporción similar viaja durante cuatro a siete días (42,7%) y un 15% realiza viajes de más de una semana.

Entre aquellos que cambian de recorrido muy pocas veces, predominan quienes realizan viajes de 4 a 7 días (66,3%).

Por su parte, entre quienes no tienen una ruta fija (42,4% de la muestra), más del 38% hace viajes de más de una semana de duración, casi un 40% realiza viajes de 4 a 7 días de duración y un 13% viaja entre dos y tres días. [No se muestra en cuadros].

Quienes viajan un día o menos son muy pocos en la muestra como para señalar algún patrón de recorrido.

3.4 Rutas recorridas más frecuentemente

En el cuestionario se incluyó una pregunta acerca de las rutas recorridas más frecuentemente en los últimos dos años y se pidió precisión si se trata de rutas internacionales, nacionales o departamentales. Se preguntó por ruta y por recorrido, de dónde a dónde, y fue una pregunta abierta (sin respuestas dadas de antemano) y múltiple (podían mencionarse hasta tres rutas). Como las menciones han sido muy numerosas y diversas, las hemos agrupado en categorías que dan cuenta de dónde se concentra el trabajo de los camioneros y choferes encuestados.

El cuadro siguiente muestra qué número y porcentaje de camioneros y choferes mencionaron rutas internacionales, nacionales o departamentales; o dicho de otra manera, cuáles rutas son transitadas en mayor o menor número o porcentaje por los encuestados. Aquí reproducimos los resultados de la respuesta dada en primer lugar (como dijimos, se admitían hasta tres rutas más frecuentemente transitadas).

Cuadro 3.4.1

Tipo de ruta más frecuentemente recorrida por los camioneros y choferes encuestados (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje (casos)
Internacional	318	94,4
Nacional	8	2,4
Departamental	11	3,3
Total	337	100,0

Coherentemente con los datos sobre duración y número de viajes la casi totalidad de los camioneros y choferes encuestados señalaron, en primer lugar, una ruta internacional como la que recorren más frecuentemente.

En los cuadros que siguen se muestran respectivamente los lugares de partida y de destino de los viajes que suelen realizar los camioneros y choferes encuestados. Es una pregunta de respuesta múltiple, es decir, en la que se podía responder más de una opción, por lo que lógicamente la columna de porcentaje suma más del 100% lo cual indica que algunos entrevistados dieron más de una respuesta.

Cuadro 3.4.2

Lugares de salida de los recorridos más frecuentes que efectúan camioneros y choferes de larga distancia (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
Asunción	173	51,3
Ciudad del Este	40	11,9
Encarnación	38	11,3
Coronel Oviedo	26	7,7
Foz do Iguazú (Brasil)	23	6,8
Clorinda (Argentina)	23	6,8
Otros	74	22,0
Total	397	

Como era previsible, Asunción es el lugar de partida más frecuente para los camioneros y choferes: la capital del país fue mencionada por más de la mitad de los encuestados ($n=337$). Un cuarto de los encuestados mencionaron a su vez muchas localidades, sobre todo de Paraguay pero también de Argentina y Brasil, de manera muy dispersa.

Cuadro 3.4.3

Lugares de destino de los recorridos más frecuentes que efectúan camioneros y choferes de larga distancia (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
Buenos Aires (Argentina)	63	18,7
Chile (sin especificar)	33	9,8
Asunción	29	8,6
Santiago de Chile	29	8,6
Ciudad del Este	24	7,1
Concordia (Argentina)	24	7,1
Curitiba (Brasil)	23	6,8
Brasil (sin especificar)	22	6,5
San Pablo (Brasil)	21	6,2
Argentina (sin especificar)	21	6,2
Otros (<i>Cascavel, Paranagua, Encarnación, Montevideo, Santa Catarina</i>)	179	53,1
Total	468	

En cuanto a los destinos, hay mayor variabilidad, siendo Buenos Aires (capital y puerto de Argentina) la localidad más mencionada por los entrevistados (casi el 20%). Consistentemente con los datos sobre tipos de ruta, los destinos son en su mayoría internacionales. Del total de menciones, más de la mitad están muy dispersas; la categoría “otros” reúne gran cantidad de puntos de destino.

3.5 Lugares de carga y descarga más frecuentes

También se consultó a los encuestados por los lugares donde suelen realizar la carga y descarga de sus camiones. Si bien se trató de una pregunta de respuesta múltiple (es decir, en la que se podía responder más de una opción) se presenta en el cuadro la distribución de las respuestas dadas como primera opción.

Cuadro 3.5

Lugares de carga y descarga más frecuentes para camioneros y choferes de larga distancia*
(EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
Asunción	70	20,8
Coronel Oviedo	30	8,9
Montevideo	21	6,2
Talleres	21	6,2
Ciudad del Este	17	5,1
San Antonio	16	4,8
Chile (sin especificar)	15	4,5
Buenos Aires	13	3,9
Encarnación	12	3,6
Otros (<i>Villeta, Jujuy, Santiago de Chile, Foz de Iguazú, Iquique, Concordia</i>)	122	36,2
Total	337	100,0

* Opciones presentadas como primera respuesta

Los camioneros y choferes mencionaron una amplia cantidad de lugares de carga y descarga, siendo la ciudad capital de Paraguay el lugar más frecuente (mencionado por un poco más del 20% de los encuestados).

3.6 Distribución de los encuestados según lugares donde paran en la ruta

En el cuestionario se preguntó a los camioneros y choferes adónde suelen parar un rato para descansar, comer algo, o por alguna otra razón que no sea para dormir, en la ruta o cuando están de viaje. Es una pregunta de respuesta múltiple en la que se podía responder más de una opción, por lo que lógicamente la columna de porcentaje suma más del 100%, lo cual indica que algunos entrevistados dieron más de una respuesta.

Cuadro 3.6

Distribución de los camioneros y choferes encuestados según lugar de descanso en la ruta (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje(casos)
Estación de servicio / Kiosco	259	76,9
Aduana	58	17,2
Terminal o parada de camiones	57	16,9
Bar / restaurante	44	13,1
Baños públicos	25	7,4
Policía / gendarmería	19	5,6
Peajes	14	4,2
Borde de la ruta	14	4,2
Moteles/saunas	5	1,5
Hotel/ pensión/ hospedaje	4	1,2
Casa de novia o amiga	3	0,9
Iglesia o centro religioso	1	0,3
No para por el camino	4	1,2
Total menciones	507	

Como puede observarse la mayoría descansa por necesidad en la estación de servicio (aproximadamente el 80%). Algunos paran en la terminal o parada de camiones (17%), aduana y policía o gendarmería (22,8%). Un 13% para en algún bar o restaurante. El resto de las menciones son poco significativas. En términos de cobertura, las estaciones de servicio y, en menor medida, las aduanas y las terminales parecen ser sitios privilegiados en los que podría accederse a los camioneros y choferes en un eventual programa preventivo o de promoción de la salud.

3.7 Distribución de los encuestados según cuánto tiempo promedio paran en la ruta

En el cuestionario se preguntó a cada camionero cuánto tiempo suele parar un rato para descansar, comer algo, o por alguna otra razón que no sea para dormir, en la ruta o cuando está de viaje, tanto durante el día como durante la noche.

Cuadro 3.7.1

Distribución de los camioneros y choferes encuestados según tiempo promedio de descanso en la ruta durante el día (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
No descansa durante el viaje	17	5,1
Menos de 1 hora	67	19,9
De 1 hora a 2 horas	209	62,0
De 2 horas a 6 horas	35	10,4
Más de 6 horas	9	2,7
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

Durante el día, la mayoría se detiene poco tiempo a descansar: 62% entre una y dos horas, y casi el 20% menos de una hora. Un 10% para a descansar entre dos y seis horas, y sólo el 3% descansa más de seis horas durante el día. Un 5% de los encuestados dijo que no descansa durante el viaje de día.

Cuadro 3.7.2

Distribución de los camioneros y choferes encuestados según tiempo promedio de descanso en la ruta durante la noche (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
No descansa durante el viaje	44	13,1
Menos de 1 hora	35	10,4
De 1 hora a 2 horas	42	12,5
De 2 horas a 6 horas	134	39,8
Más de 6 horas	82	24,3
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

Son más quienes se toman más tiempo para descansar durante la noche que durante el día: de noche, casi 40% de los encuestados para entre dos y seis horas con la intención de descansar y aproximadamente un cuarto para más de seis horas. Casi el 23% se detiene menos de dos horas con ese fin. Un 13% dice no descansar durante la noche cuando viaja.

3.8 Distribución de los encuestados según si viajan solos o acompañados

En el cuestionario se preguntó a cada camionero o chofer si, cuando se traslada, suele viajar solo o acompañado. El cuadro siguiente presenta la distribución de la muestra en ese aspecto para luego ver quiénes son las compañías de aquellos que no viajan siempre solos.

Cuadro 3.8.1

Distribución de los encuestados según si viajan solos o acompañados (EC Py-2010)

Viaja solo o acompañado	Frecuencia	Porcentaje
Solo	195	57,9
Acompañado	142	42,1
Total	337	100,0

De la muestra, casi el 58% suelen viajar solos y poco más del 42% dicen viajar siempre o casi siempre acompañados.

El siguiente cuadro muestra quiénes son los acompañantes más frecuentes. Esta pregunta la respondieron quienes no viajan siempre solos: 142 camioneros y choferes, es decir, el 42% de los encuestados. Se trata de una pregunta con respuesta múltiple, por lo que los porcentajes de respuesta no suman 100% (algunos encuestados brindaron más de una respuesta). El dato se refiere pues al porcentaje de camioneros que mencionaron cada una de las opciones, tomando como denominador a quienes han viajado acompañados por alguien.

Cuadro 3.8.2

Distribución de los encuestados que han viajado alguna vez acompañados, según tipo de compañía (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje (casos)
Con un colega, otro camionero, ayudante	120	84,5
Con pareja (esposa, concubina, novia)	18	12,7
Con amigo	8	5,6
Con amiga	7	4,9
Con otro familiar	6	4,2
Con hijo (s)	5	3,5
Azafata	2	1,4
Con guardia de seguridad	1	0,7
Alguien que levanta por el camino	1	0,7
Con el patrón	1	0,7
No contesta	0	0,0
Total de respuestas	169	
n = 142 (quienes viajan acompañados)	142	100

La compañía más mencionada, por el 84% de esta submuestra, es la de otro camionero o ayudante; esto tiene que ver con las costumbres, modos de trabajar y los requerimientos de las empresas y de las compañías de seguro que, en general, excluyen a quienes son ajenos a la actividad laboral. Por ello, en menor medida, son mencionados la esposa/novia (12,7%), familiares (7,7%) y amigos/as (10,5%): porcentajes muy bajos para el conjunto de camioneros y choferes, teniendo en cuenta que estamos hablando de la submuestra de “acompañados” ya que hay una alta proporción de camioneros y choferes que viajan siempre solos.

Esponáneamente, no aparecieron menciones a las *chiperas* (mujeres que venden el pan “*chipá*” en la ruta) o a trabajadoras sexuales, dos grupos que, según informantes clave, suelen viajar con los camioneros. Este punto merece compararse con estudios en el futuro sobre trabajadoras sexuales.

3.9 Distribución de los encuestados según prácticas de esparcimiento durante el trabajo

En el cuestionario se preguntó a cada camionero o chofer por las actividades o prácticas que suele hacer “para pasarla bien” durante el trabajo. En el siguiente cuadro se presenta la distribución según prácticas de esparcimiento. Es un cuadro de respuesta múltiple, en el que se podía responder más de una opción, por lo que lógicamente la columna de porcentaje suma más del 100%. En ese caso, se obtuvieron aproximadamente dos respuestas por entrevistado.

Cuadro 3.9

Distribución de los camioneros y choferes encuestados según prácticas de esparcimiento durante el trabajo (EC Py -2010)

	Frecuencia	Porcentaje (casos)
Descansar	136	40,4
Charlar con los amigos	80	23,7
Ver televisión	79	23,4
Dormir la siesta	58	17,2
Tomar una cerveza, caña, vino	56	16,6
Tomar algo	50	14,8
Estar con alguien íntimamente	47	13,9
Fumarse un cigarrillo	46	13,6
Jugar al fútbol u otro deporte	31	9,2
Jugar a las cartas o juegos de mesa	30	8,9
Leer	24	7,1
Escuchar música	11	3,3
No se detiene nunca	8	2,4
Visitar a parientes	4	1,2
Otros	6	1,8
Cenar con los amigos	3	0,9
No sabe/no contesta	0	0,0
Total de menciones	669	

La práctica de esparcimiento más común entre los camioneros durante el trabajo es el descanso, mencionado por el 40% de los encuestados. Le siguen las charlas con amigos, ver televisión y dormir la siesta. Un dato significativo es que una proporción cercana al 17% de los encuestados dijo tomar alguna bebida alcohólica como práctica de esparcimiento durante el trabajo (una proporción similar dijo “tomar algo” –sin especificar qué– y “fumar un cigarrillo”). En este aspecto podría pensarse también integrar la prevención del VIH dentro de algún tipo de intervención preventiva más abarcativa que incluya los temas de alcohol y tabaco. El 14% manifestó estar con alguien íntimamente como esparcimiento durante los viajes.

3.10 Distribución de los encuestados según dónde paran en la ruta para dormir

Se preguntó a los encuestados dónde paran para dormir, cuando están en la ruta o de viaje. Es una pregunta de respuestas múltiples.

Cuadro 3.10

Distribución de los camioneros y choferes encuestados según dónde duermen en la ruta o de viaje (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje(casos)
Siempre duerme en su casa, nunca duerme en viajes	8	2,4
En el camión o vehículo	320	95,0
En un lugar previsto por la empresa	24	7,1
En el hotel / pensión /hospedaje	17	5,0
En una terminal o parada de camiones	16	4,7
En hotel alojamiento (hotel por horas)	15	4,5
Motel/bar/sauna	9	2,7
En casa de novia o amiga	3	0,9
En la estación de servicio	1	0,3
En casa de familiar o amigo	1	0,3
Total de respuestas	414	

Del total de la muestra de 337 camioneros y choferes, prácticamente la totalidad para alguna vez en la ruta para dormir y sólo 2,4% (n=8) declararon que siempre duermen en su casa.

Entre quienes suelen dormir en la ruta o cuando están de viaje, nuevamente nos encontramos con la necesidad de descansar en las estaciones: el 95% lo hace en el camión o vehículo, lo cual permite ahorrar pagos de hospedaje y, a la vez, cuidar al vehículo y/o las mercaderías transportadas. Luego, un 7% duerme en un lugar previsto por la empresa y un 5% en un hotel. Un 4,7% duerme en una terminal o parada de camiones y una proporción similar suele dormir en un hotel alojamiento. No parece haber gran variabilidad en cuanto a dónde pernoctar, ya que pocos dieron más de una sola respuesta a esta pregunta con opciones múltiples.

Los datos de todos estos cuadros dan pistas para eventuales intervenciones en materia de promoción de la salud así como de ciertas condiciones de vulnerabilidad o protección, en relación con las condiciones y características de las actividades laborales. La mayoría hace viajes largos o muy largos, por lo que muchas actividades cotidianas se desarrollan por fuera del hogar y del domicilio permanente: pernoctar, descansar, alimentarse e incluso tener relaciones sexuales (más de uno de cada diez señaló a las relaciones íntimas como una forma de esparcimiento en el trabajo). Además, la casi totalidad tiene recorridos internacionales, lo cual agrega la dimensión transnacional a todas estas cuestiones. En términos de concentración de la población en períodos de trabajo, parece haber una gran dispersión (de puntos de destino, descanso, etc.) y, a la vez, Asunción y el departamento Central concentran a casi la totalidad de la muestra en algún momento (como residencia, como punto de partida y/o de llegada).

En investigación, como en la vida cotidiana, los temas sexuales suelen ser sensibles por diversas razones, incluyendo la existencia de tabúes, algunos generales y otros propios de varones o de mujeres. Sobre sexualidad, es difícil, a veces, hablar ante extraños y sobre todo hacerlo de manera esquemática y sin matices, como sucede en las encuestas. Las categorías difícilmente se adaptan a la variedad de experiencias, relaciones y percepciones de los individuos y grupos. Algunas cosas prefieren ser mantenidas en la intimidad o, incluso, se recuerdan con poca claridad o se olvidan.

4. Prácticas, y percepciones acerca de las prácticas, en relación con la sexualidad, la salud y el VIH/sida

Para los varones, particularmente quienes se desenvuelven en espacios de socialización predominantemente masculina, algunos temas están rodeados de estigma o secreto: por ejemplo, el sexo con personas trans o con hombres.⁷ De ahí que los datos que se exponen a continuación deben ser leídos como una aproximación al tema, sin una pretensión de total consistencia lógica ni de exhaustividad, y considerando la posibilidad de una subdeclaración. Asimismo, cabe recordar que en Paraguay tampoco hay una tradición de encuestas sobre salud reproductiva o ITS que hayan sido aplicadas a varones heterosexuales, por lo que estos datos son un primer paso hacia investigaciones más amplias en población general masculina.

Recordemos que cuatro de cada cinco camioneros y choferes de la muestra tienen una relación de pareja considerada “estable”: casados el 51%, conviviendo sin estar casados 22,8 % y de novios sin convivencia el 3%. De la muestra, 23,1 % está actualmente sin pareja (15,1% son solteros, 6,5% están separados o divorciados y 1,5% son viudos).

Los indicadores sobre prácticas de riesgo para la transmisión del VIH, en el marco de las relaciones heterosexuales, se refieren fundamentalmente al uso de preservativo con pareja no casada y no conviviente; y en las relaciones donde existe el intercambio de dinero. Se considera que el uso del preservativo en relaciones estables (casadas y/o convivientes) no es un indicador “sensible” ya que en general el uso de preservativo en estas relaciones es muy bajo. El no uso de preservativo en parejas estables puede ser una práctica “no de riesgo”. Esto se da cuando ambos miembros de la pareja conocen fehacientemente que su estatus es negativo, y que o bien se abstienen de mantener relaciones sexuales por fuera de la pareja o que cualquier relación por fuera de la pareja se realice usando preservativo. (Llegado el caso de alguna falla o inconsistencia en el uso, realizarse el test en el período adecuado para comprobar el estatus serológico.)

Estas consideraciones son para entender un poco mejor “qué se mide” cuando se pregunta por uso de preservativo. Asimismo, debe ponderarse si la promoción del preservativo se aplica sólo a las relaciones “ocasionales” (fuera de pareja conviviente o casada) o para el conjunto de relaciones, dado que hay datos que sugieren que la transmisión sexual del VIH a mujeres heterosexuales pasa, en muchos casos, a través de sus propios esposos⁸.

⁷ Dadas las complejidades de la identidad de género, muchas personas trans no se identifican con el género masculino y varios camioneros no las consideran hombres. Entonces, en las respuestas de los camioneros sobre prácticas sexuales, hay una diferenciación entre “travesti” (el término común en Paraguay para denominar a todo tipo de trans) y “hombre”.

⁸ Movimiento LAC de Mujeres Positivas (<http://mlcmlac.blogspot.com/>), página 1.

4.1 Camioneros y choferes encuestados y sus relaciones ocasionales (sin mediación de dinero)

A los efectos de este estudio, incluimos en la categoría “relaciones ocasionales” a aquellas mujeres que no son la esposa o novia conviviente, con las que los camioneros o choferes tuvieron relaciones sexuales el último año, y siempre y cuando estas relaciones no hayan involucrado el pago de dinero u otros bienes o servicios.

4.1.1 Distribución de los camioneros y choferes encuestados por cantidad de mujeres con quienes han tenido relaciones ocasionales (sin mediación de dinero)

En primer lugar, los encuestados contestaron sobre el número de mujeres que no son su esposa o novia con las que han tenido relaciones sexuales el último año y que no haya sido por dinero. Los resultados son los siguientes:

Cuadro 4.1.1

Distribución de los encuestados por cantidad de mujeres que no son su esposa/novia con las que tuvieron relaciones sexuales el último año (sin mediación de dinero) (EC Py-2010)

Cantidad de mujeres	Frecuencia	Porcentaje
Ninguna	124	36,8
1	59	17,5
2	60	17,8
3	40	11,9
4	24	7,1
5	17	5,0
6 o más	13	3,9
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

Prácticamente dos tercios del total de encuestados tuvo relaciones sexuales con al menos una mujer que no era su esposa/novia en el último año (recuérdese que, además, casi el 80% de la muestra está en pareja estable).

Casi 18% tuvo sexo con una mujer que no es su esposa/novia y una proporción similar ha tenido relaciones sexuales con dos mujeres que no eran su esposa/novia. Del total de la muestra, 27,9% tuvo relaciones ocasionales con 3 o más mujeres en el último año; este número no incluye (si cabe) a la mujer en relación estable o a eventuales relaciones por dinero.

El promedio de mujeres con quienes mantienen relaciones ocasionales es de dos mujeres, con una desviación de 3,9.

Desagregando por distintas variables, podemos decir lo siguiente:

Según estado civil

Entre los que están en pareja (casados, conviviendo, de novios), alrededor del 40% dijo no haber tenido relaciones sexuales con otra mujer que no fuera su pareja en el último año o, lo que es lo mismo pero al revés, aproximadamente el 60% tuvo relaciones con al menos otra mujer que no es su pareja estable. Aproximadamente el 20% tuvo relaciones ocasionales con una sola mujer, un porcentaje similar tuvo con dos mujeres y un porcentaje algo menor, con tres mujeres o más. No se registran diferencias importantes en cuanto a la cantidad de parejas sexuales según si son casados, pareja conviviente o novios con convivencia.

Respecto de los camioneros y choferes sin pareja estable encontramos lo siguiente. Entre los solteros, un 80% dijo haber tenido relaciones sexuales con una o más mujeres en el último año, mientras que entre los separados/divorciados esa proporción asciende al 70% (los viudos son cinco, muy pocos como para dar tendencias). De los “sin pareja estable”, casi la mitad tuvo relaciones con tres o más mujeres. Otro dato interesante y que da cuenta de la variabilidad de experiencias, es que 20% de los solteros y 30% de los separados no han tenido relaciones ocasionales el último año.

En síntesis, los “sin pareja estable” tienen en mayor proporción relaciones ocasionales y con mayor número de mujeres que quienes están casados o conviviendo con una pareja. Sin embargo, en ambos subgrupos hay camioneros y choferes que tienen este tipo de relaciones y en ambos subgrupos hay un porcentaje relativamente alto (más del 20 y más del 40%) que han tenido relaciones ocasionales con tres o más mujeres. [No se muestra en cuadros].

Según edad

Respecto del número de parejas sexuales que no fueran su esposa/novia, no aparecen tendencias reconocibles según la edad de los encuestados.

Según nivel educativo

Respecto del número de parejas sexuales que no fueran su esposa/novia, no aparecen tendencias claramente reconocibles según el nivel educativo alcanzado. [No se muestra en cuadros].

4.1.2 Distribución de los encuestados según uso de preservativo en última relación sexual ocasional (no por dinero)

Se les preguntó a quienes tuvieron relaciones sexuales ocasionales (no por dinero) si usaron o no preservativo en la última relación sexual de este tipo, el último año. Este indicador tiene la ventaja de ser, en principio, más preciso ya que las personas pueden identificar y recordar mejor “la última” vez. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que este indicador es un indicador “de mínima”: si lo recomendable es el uso sistemático de preservativo en relaciones ocasionales, aquí sólo conocemos lo que dicen acerca de la última ocasión y no del conjunto de ocasiones. Si, como veremos, uno de cada diez camioneros y choferes dicen no haber usado preservativo en una relación ocasional, esto quiere decir que al menos uno de cada diez no hace uso sistemático de preservativos en estas relaciones y da a suponer que el porcentaje de no-uso sistemático es igual o mayor.

Cuadro 4.1.2

Uso de preservativo en la última relación sexual con mujeres que no fueran su esposa/novia, no por dinero (EC Py-2010) ($n=213$, quienes tuvieron relaciones sexuales (sin mediación de dinero) con mujeres que no fueran su esposa/novia en el último año)

Uso de preservativo	Frecuencia	Porcentaje
Sí	178	83,6
No	35	16,4
No contesta	0	0,0
Total	213	100,0

En la última relación sexual ocasional (que tuvieron 213 de los encuestados) casi 84% usó preservativo y alrededor de 16% no usó. Según los indicadores estándares, estas relaciones heterosexuales ocasionales sin uso de preservativo son consideradas de riesgo y deberían ser objeto de campañas de prevención promocionando la práctica del sexo más seguro. Cabe aclarar, para tener una idea de conjunto, que este porcentaje de prácticas de riesgo corresponde al 10% del total de la muestra.

Según estado civil

El uso de preservativo en la última relación sexual ocasional es bastante similar entre quienes están en pareja estable y entre quienes no tienen pareja estable. [No se muestra en cuadros].

Según edad

La proporción de uso de preservativo en la última relación sexual ocasional parece disminuir a medida que avanza la edad. Quienes tienen 33 años o menos, usaron preservativos en un 95% (61 casos sobre 64) quienes tienen 34 años o más, lo hicieron en un 80% (117 casos sobre 145). [No se muestra en cuadros].

Según características de los viajes

No hay diferencias de uso si se considera el tiempo promedio de los viajes. Recordemos que en esta muestra los viajes son largos o muy largos. En el caso argentino, había algún tipo de relación, puesto que en la muestra apareció un importante número de camioneros que realizan viajes cortos, en el día) (Pecheny, 2008). [No se muestra en cuadros].

Sería interesante contar con datos de prevalencia de relaciones ocasionales y de uso de preservativo en la última relación sexual ocasional, para varones heterosexuales de la población general de Paraguay, que nos permitan comparar la especificidad o no de la subpoblación de camioneros y choferes de larga distancia.

4.2 Camioneros y choferes encuestados y relaciones sexuales por dinero

Sobre la base de estudios realizados con camioneros y choferes de larga distancia realizados en otros países, así como de estudios cualitativos realizados con mujeres trabajadoras sexuales en Paraguay, se planteó la cuestión de las relaciones sexuales por dinero que pueden mantener los camioneros y choferes en períodos de actividad laboral, sobre todo cuando se encuentran “lejos de casa”.

4.2.1 Distribución de los encuestados por cantidad de mujeres con las que tuvo relaciones sexuales por dinero el último año

Los encuestados contestaron sobre el número de mujeres “parejas ocasionales” con las que han tenido relaciones sexuales por dinero el último año, y sobre el uso de preservativos en la última relación sexual con una pareja de ese tipo.

Los resultados son los siguientes:

Cuadro 4.2.1

Distribución de los encuestados por cantidad de mujeres con las que tuvieron relaciones sexuales por dinero el último año (EC Py-2010)

Cantidad de mujeres	Frecuencia	Porcentaje
Ninguna	199	59,1
1	30	8,9
2	26	7,7
3	43	12,8
4	15	4,5
5	10	3,0
6 o más	14	4,2
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

El 40% (n=138) de los camioneros y choferes encuestados tuvieron relaciones sexuales con mujeres por dinero el último año. Recuérdese que aquí hemos preguntado por “cantidad de mujeres”, no por “cantidad de relaciones sexuales”. De ese 40% de encuestados que tuvieron sexo por dinero con mujeres, dos tercios tuvieron relaciones sexuales con tres o más mujeres trabajadoras sexuales. Dicho de otra manera, casi un cuarto de la muestra total de camioneros y choferes (24,3%) tuvo sexo con tres o más trabajadoras sexuales el último año.

El número promedio es de 1,5 mujeres trabajadoras sexuales, con una desviación de 3,4. Lamentablemente no contamos con datos sobre recurso al sexo comercial para el conjunto de la población adulta masculina de Paraguay como para poder comparar. Los datos recogidos en Argentina mostraron que esta práctica es sensiblemente más frecuente entre camioneros y choferes que en la media de la población masculina (Pecheny, 2008).

Según estado civil

En cuanto al estado civil, los que no están en pareja estable (n=78) han tenido sexo por dinero en mayor proporción (64%) que los que sí lo están (34%), y el número promedio de trabajadoras sexuales con las que estuvieron es también algo mayor. [No se muestra en cuadros].

Según edad y según características de los viajes

No parece haber correlación identificable entre estas variables y el número de mujeres trabajadoras sexuales con las que han tenido relaciones el último año. [No se muestra en cuadros].

4.2.2 Distribución de los encuestados por uso de preservativo en última relación sexual por dinero

Cuadro 4.2.2

Uso de preservativo en la última relación sexual por dinero con una mujer, en el último año (EC Py-2010) ($n=138$; tuvieron relaciones sexuales por dinero con una mujer en el último año)

Uso de preservativo	Frecuencia	Porcentaje
Sí	131	94,9
No	6	4,3
No contesta	1	0,7
Total	138	100,0

En la última relación sexual por dinero (que tuvieron 138 encuestados sobre 337) casi el 95% usaron preservativo. No desagregamos este dato porque el número de quienes dijeron no haber usado (6 encuestados) es muy bajo como para hacer esta operación. El uso de preservativo es más prevalente en las relaciones ocasionales por dinero (casi 95%) que en las relaciones ocasionales sin mediación de dinero (83,6%).

Si las relaciones sexuales por dinero son consideradas prácticas de riesgo en cuanto a la transmisión del VIH, el muy alto porcentaje de uso de preservativos en la última relación es un buen indicio de las precauciones que toman los clientes, y/o, quizá más probablemente, las mujeres que hacen trabajo sexual. Sin embargo, recordemos que al menos 5% dice no haberse cuidado en la última relación y que esto es un piso mínimo para medir uso consistente de preservativos. La falta de uso de preservativo en contextos de sexo comercial puede llegar a ser un factor importante para la transmisión del VIH entre diferentes subpoblaciones.

4.2.3 Distribución de los encuestados por lugar donde hayan tenidos relaciones sexuales con mujeres por dinero

Se preguntó a los encuestados por el lugar donde han tenido relaciones sexuales con mujeres por dinero (pregunta de respuestas múltiples).

Cuadro 4.2.3

Distribución de los encuestados según lugar donde hayan tenido relaciones sexuales con mujeres por dinero (opción múltiple) (EC Py-2010) ($n=138$; *tuvieron relaciones sexuales por dinero con una mujer en el último año*)

Lugar	Frecuencia	Porcentaje (casos)
En el camión	92	66,7
Motel / hotel de alojamiento/ hotel	38	27,5
Bar / sauna / prostíbulo	29	21,0
Casa particular de ella	11	8,0
Su domicilio	8	5,8
Al costado del camino	2	1,4
No contesta	0	0,0
Total	180	

A pesar de la indicación de precauciones relativas a la seguridad del vehículo o la mercadería, en el sentido de no invitar a extraños/as al mismo, el camión es el lugar elegido por la mayoría de los encuestados (67%) para mantener relaciones sexuales por dinero. Le siguen el motel/hotel y un bar/sauna/prostíbulo. En menor medida, mencionaron la casa particular de la mujer o la propia. Estos datos son importantes para tener en cuenta acerca del tener a mano (o no) los preservativos.

4.2.4 Distribución de los encuestados según acuerdo o desacuerdo con la frase “Muchos de mis compañeros tienen sexo con prostitutas o trabajadoras sexuales”

Cuadro 4.2.4

Distribución de los encuestados según acuerdo o desacuerdo con la frase “Muchos de mis compañeros tienen sexo con prostitutas o trabajadoras sexuales” (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
Sí, es así. Estoy de acuerdo	75	79,8
No sabe / no está seguro	9	9,6
No, no es así, no estoy de acuerdo	10	10,6
Total	94	100,0

La práctica del sexo por dinero no parece ser una práctica invisible o tabú dentro de la población de camioneros y choferes. Los datos del cuadro anterior muestran que casi el 80% de los encuestados considera que “muchos” de sus colegas tienen sexo con prostitutas o trabajadoras sexuales; sólo un 10% considera que esto no es así.

4.3 Distribución de los encuestados según si tuvieron alguna vez relaciones sexuales con travestis, y si las tuvieron en el último año - Percepciones sobre estas prácticas

A pesar de la eventual complicación de preguntar y contestar sobre la cuestión se incluyeron preguntas sobre sexo con “travestis” (la denominación frecuente para personas trans en Paraguay) y con hombres. Hicimos la pregunta acerca de sexo con travestis para que no se perdiera su especificidad dentro de la categoría “trabajadoras/es sexuales” (tomando en cuenta que las relaciones sexuales entre travestis y camioneros/choferes pueden darse o no en el contexto del sexo comercial). Además, no incluimos a las trans dentro de la categoría “hombres que tienen sexo con hombres” puesto que las organizaciones de personas trans impugnan esta categorización que violenta su identidad de género –la cual se distingue e incluso rechaza la denominación “hombre” (Manzelli y Pecheny, 2002; UNFPA, 2010).

Para la lectura de los datos que siguen, debe recordarse la dificultad de contestar sobre estos temas sensibles. Aun cuando se garantice la confidencialidad, siempre está el temor de la revelación o la mirada de los compañeros ya que la encuesta se tomó en un lugar público.

De ahí que, en esta oportunidad y siguiendo las indicaciones surgidas de las encuestas-piloto no hayamos incluido preguntas más detalladas sobre prácticas ni profundizado tampoco sobre uso de preservativo. Esperamos, en el futuro, investigar este tema en más detalle.

Los resultados son los siguientes:

Cuadro 4.3.1

Distribución de los encuestados por relaciones sexuales con travestis (EC Py-2010)

Relaciones sexuales con travestis	Frecuencia	Porcentaje
No, nunca	327	97,0
El último año no, pero en el pasado sí	6	1,8
Sí, el último año	4	1,2
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

Entre nuestros encuestados, el 3% dijo haber tenido sexo con travestis (diez casos); solo cuatro entrevistados declaran haber tenido sexo con travestis el último año.

Como se ve en el cuadro siguiente, este dato contrasta con el porcentaje considerablemente más alto de encuestados (31,5%) que señaló conocer a camioneros y choferes que hayan tenido relaciones sexuales con travestis:

Cuadro 4.3.2

Distribución de los encuestados según su conocimiento de otros choferes que tengan o hayan tenido relaciones sexuales con travestis (EC Py-2010)

Conocimiento	Frecuencia	Porcentaje
Sí	106	31,5
No	231	68,5
Total	337	100,0

La brecha entre el bajo porcentaje que declara que tuvo la práctica y el relativamente alto porcentaje de quienes conocen a un colega que sí la tuvo, hace suponer que puede haber subdeclaración respecto de la práctica, es decir, que algunos camioneros o choferes encuestados no declararon

haber tenido relaciones con travestis, aun habiendo tenido esta práctica. De modo no incompatible, esto puede interpretarse también como que la información sobre “sexo con travestis” circula. Esto se apoya en los datos siguientes, acerca de cuantos camioneros y choferes consideran que “hay muchos” colegas que tienen relaciones sexuales con travestis.

Cuadro 4.3.3

Distribución de los encuestados según acuerdo o desacuerdo con la frase “Hay muchos choferes, transportistas o camioneros que tienen relaciones con travestis” (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
Sí, es así. Estoy de acuerdo	179	53,1
No sabe / no está seguro	123	36,5
No, no es así, no estoy de acuerdo	35	10,4
Total	337	100,0

Más allá de las prácticas propias o de colegas conocidos directamente, el 53% de los encuestados cree que hay muchos colegas que tienen relaciones con travestis; más de un tercio dice no estar seguro. Solamente uno de cada diez está en desacuerdo que haya “muchos” camioneros o choferes que tengan relaciones con travestis.

Todos estos datos dan la pauta de que, más allá de la prevalencia de la práctica, no es algo sobre lo cual los trabajadores del transporte quieran hablar en primera persona (del singular o del plural). Ello es coherente con los datos del siguiente cuadro:

Cuadro 4.3.4

Distribución de los encuestados según acuerdo o desacuerdo con la frase “Si un chofer tuviera relaciones sexuales con un travesti, perdería el respeto de sus compañeros.” (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
Sí, es así. Estoy de acuerdo	216	64,1
No sabe / no está seguro	42	12,5
No, no es así, no estoy de acuerdo	79	23,4
Total	337	100,0

A pesar de que la mitad de los camioneros y choferes encuestados acuerda con que muchos de sus colegas tienen relaciones sexuales con travestis, sólo uno de cada cuatro encuestados considera que esta información no le haría perder al colega el respeto de sus compañeros; un 64% considera que sí perdería el respeto de sus compañeros y el restante 12,5% no está seguro.

4.4 Distribución de los encuestados según si tuvieron alguna vez relaciones sexuales con otros hombres, y si las tuvieron en el último año - Percepciones sobre estas prácticas

La brecha entre práctica personal y conocimiento sobre otros que la practican se mantiene en referencia al sexo con otros hombres. En efecto, ninguno de los encuestados en nuestra muestra manifiesta haber tenido relaciones sexuales con otro hombre en el último año. Sólo uno dice haberlo hecho pero hace más de un año.

Cuadro 4.4.1

Distribución de los encuestados por relaciones sexuales con otros hombres (EC Py- 2010)

Relaciones sexuales con hombres	Frecuencia	Porcentaje
No, nunca	336	99,7
El último año no, pero en el pasado sí	1	0,3
Sí, el último año	0	0,0
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

Aquí nuevamente las respuestas acerca de la experiencia personal contrastan con las respuestas acerca del conocimiento de colegas que han tenido este tipo de relaciones, y quizá sea aún más tabú la práctica y la circulación de información que para el caso de las relaciones con travestis.

Acá es importante indagar sobre el contexto cultural que rodea los términos “sexo con travestis” versus “sexo con hombres”. Puede ser que sea más culturalmente aceptable para los encuestados admitir que hayan tenido relaciones con personas trans, por razones de género, poder y percepción.

Cuadro 4.4.2

Distribución de los encuestados según su conocimiento de otros choferes que tengan o hayan tenido relaciones sexuales con otros hombres (EC Py-2010)

Conocimiento	Frecuencia	Porcentaje
Sí	49	14,5
No	288	85,5
Total	337	100,0

Según estos datos, sólo un encuestado de los 337 dijo haber tenido sexo alguna vez con otros hombres, pero cerca del 15% conoce a algún colega que lo ha hecho.

En otra parte del cuestionario se preguntó acerca de la percepción en general sobre homosexualidad entre los camioneros y choferes —es decir, percepción más allá de la propia práctica y más allá de conocer directamente a alguien que la haya practicado.

Cuadro 4.4.3

Distribución de los encuestados según acuerdo o desacuerdo con la frase “Hay choferes, transportistas o camioneros que son homosexuales” (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
Sí, es así. Estoy de acuerdo	116	34,4
No sabe / no está seguro	165	49,0
No, no es así, no estoy de acuerdo	56	16,6
Total	337	100,0

Aquí el porcentaje de quienes acuerdan con que hay choferes y camioneros homosexuales coincide con el porcentaje anterior de quienes conocen algún colega que haya tenido relaciones con otro hombre. Del resto, dos tercios no saben y un tercio dicen que no hay colegas homosexuales.

En términos de actitudes de aceptación o rechazo ante la homosexualidad de un colega, la muestra se divide en dos mitades: para la mitad, la relación con un compañero del cual se enteran que es homosexual, seguiría siendo la misma; mientras que el resto no sabe (un octavo) o considera que la relación se modificaría. Estos datos se observan en el cuadro siguiente:

Cuadro 4.4.4

Distribución de los encuestados según acuerdo o desacuerdo con la frase “Si usted se enterara de que un compañero suyo es homosexual, su relación con él seguiría siendo la misma” (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
Sí, es así. Estoy de acuerdo	159	47.2
No sabe / no está seguro	42	12,5
No, no es así, no estoy de acuerdo	136	40,4
Total	337	100,0

No podemos interpretar más en detalle estos datos sin conocer con mayor profundidad las características de las relaciones amistosas y socio-profesionales de los camioneros y choferes. Sin embargo, a simple vista sugieren que el rechazo explícito existe, y que si bien las actitudes no homofóbicas aparecen como mayoritarias, el mecanismo de anticipación de la discriminación –o sea, el preferir no arriesgarse a ser discriminado develando prácticas homosexuales y/o una identidad homosexual– puede jugar para que éstas se mantengan más o menos ocultas.

En síntesis: La categoría epidemiológica de “hombres que tienen sexo con hombres” que usan algunos Ministerios de Salud y organismos internacionales, incluye a quienes han tenido sexo con varones y con personas trans. Considerando esta definición, tendríamos un 3,3% (n=11) dentro de esta categoría. No desagregamos estos datos porque el número de casos no nos los permite.

La discriminación explícita o implícita y el contexto propicio a no develar las prácticas propias o de los colegas cercanos debe tomarse en cuenta tanto para el relevamiento estadístico como para diseñar e implementar actividades de prevención del VIH, promoción de la salud y en materia de no-discriminación, ya que el estigma juega como velo para que esta información se mantenga probablemente en secreto o en la discreción.

4.5 Prácticas sexuales

Algunas prácticas sexuales sin protección son consideradas como de mayor o de menor riesgo para la transmisión del VIH; al tiempo que algunas prácticas pueden ocasionar embarazos (buscados o no) y otras no. En la presente encuesta, se preguntó a los camioneros y choferes por sus prácticas sexuales favoritas cuando tienen sus relaciones –una pregunta de respuestas múltiples (podían contestar más de una y eventualmente agregar alguna respuesta no incluida entre las opciones).

El coito vaginal es la práctica más habitual: 93% de los camioneros y choferes encuestados dice practicarlo.

Cuadro 4.5

Distribución de los encuestados según respuestas positivas (SI) a prácticas sexuales favoritas. (EC Py-2010)

Práctica	Frecuencia	Porcentaje “Si”
Vaginal / por delante	315	93,5
Sexo oral / “chupada”	161	47,8
Sexo anal / “por detrás”	125	37,1
Masturbarse	120	35,6
Otras prácticas	16	4,7

Además del coito vaginal, la mitad de la muestra señaló, entre sus prácticas frecuentes, practicar sexo oral (no se preguntó acerca del papel activo y/o pasivo en esta práctica) y cuatro de cada diez señalaron el sexo anal (tampoco se preguntó acerca del papel en esta práctica) y la masturbación.

Estos datos muestran cierta variabilidad entre las prácticas favoritas o que suelen practicar, más allá del sexo vaginal. Siguiendo sugerencias que surgieron de las encuestas-piloto para finalizar el instrumento de la encuesta y teniendo en cuenta la modalidad de realización de la encuesta, no se indagó el sexo o identidad de género de la o las parejas (mujer, trans, varón) ni tipo de parejas (estable, ocasional, ocasional por dinero) ni tampoco el papel (activo, pasivo, recíproco, para el sexo oral, anal o incluso para la masturbación si es mutua o solitaria).

Ni se profundizó sobre medidas de prevención para cada una. El análisis podría profundizarse mediante entrevistas cualitativas como se ha hecho para otros países u otras subpoblaciones (Pecheny, 2008; UNFPA, 2010). Conocer datos sobre el no uso de preservativo para el sexo anal sería importante ya que es una de las vías de transmisión importantes del VIH y otras ITS.

4.6 Distribución de los encuestados según si tienen preservativos a mano en el camión o vehículo

El dato relativo a la distribución de los camioneros y choferes encuestados según si tienen o no preservativos a mano en su vehículo, podría haberse incluido en más de una de las secciones de este informe, pues condensa la articulación entre condiciones de trabajo y prácticas de prevención y sexualidad.

Las razones de uso y no uso de preservativo son muy variadas y tienen que ver con la información, la percepción de riesgo propia y ajena, los valores, los patrones culturales y de género, las representaciones sociales del amor, la confianza, etc., el placer, el deseo y circunstancias fortuitas o estructurales de accesibilidad. Entre las razones de uso o no uso, se encuentran también la accesibilidad inmediata, de ahí que preguntamos si los camioneros cuentan con “preservativos a mano” en el camión.

Cuadro 4.6

Distribución de los encuestados según si tienen preservativos a mano en el camión (EC Py-2010)

Tienen preservativos	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	179	53,1
Casi siempre	48	14,2
A veces	44	13,1
Nunca	66	19,6
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

Un poco más de la mitad de los camioneros encuestados manifestó tener siempre preservativos a mano en el camión. Aproximadamente 27% declara tener preservativos a mano casi siempre o a veces. Y dos de cada diez no llevan nunca preservativos en su camión.

Se pueden suponer diversas razones para no tener preservativos a mano: porque no los necesitarán, no podrán, porque consideran que esto muestra estar “listos” para tener sexo mientras están trabajando, porque sólo se busca los preservativos cuando se los va a usar, porque consideran que pueden conseguirlos cuando los necesiten o porque esperan que lo traiga la pareja (por ejemplo, las trabajadoras sexuales suelen llevarlos ellas, UNFPA 2010).

En cualquier caso, la disponibilidad del insumo de prevención, concretamente “tener el preservativo a mano” siempre, es clave para su uso sistemático, es decir, “siempre”. En este sentido, implementar políticas de distribución, extensivas y amigables es crucial para instalar al preservativo en la cotidianeidad de esta población y sus entornos sexuales.

Según estado civil

Los que no están en pareja llevan preservativos siempre en el camión en mayor proporción que los que sí lo están (un 68 % versus un 49%). Inversamente, alrededor del 25% de los casados/convivientes contra 3% de los solteros/separados, dijeron no llevar nunca preservativos en el camión. [No se muestra en cuadros].

Según edad

La edad está directamente asociada: los jóvenes tienen preservativos a mano mucho más que los más grandes. [No se muestra en cuadros].

Según características de los viajes

La duración del viaje está relacionada: quienes viajan por más tiempo llevan preservativo en mayor medida que los que realizan viajes más cortos. [No se muestra en cuadros].

4.7 Distribución de los encuestados según dónde compran o consiguen los preservativos

¿Dónde consiguen los preservativos nuestros encuestados? La distribución de respuestas múltiples se muestra en el cuadro siguiente.

Cuadro 4.7

Distribución de los encuestados según dónde compran o consiguen los preservativos (EC Py-2010)

Cómo obtienen preservativos	Frecuencia	Porcentaje (casos)
Farmacia	162	48,1
Estación de servicio	96	28,5
Por amigos o compañeros de trabajo	25	7,4
Kiosco	25	7,4
Bar/motel/hotel	22	6,5
Le regalan siempre por donde va	22	6,5
Se ocupa mi pareja, la otra persona	12	3,6
Puesto de salud/hospital/centro	9	2,7
Organización no gubernamental	7	2,1
Le regalan compañeros de trabajo	7	2,1
Le regalan en Argentina	4	1,2
Le regalan en Brasil	4	1,2
Baño público (<i>dispenser</i> , máquina expendedora)	1	0,3
Le regalan en Foz/Ciudad del Este	1	0,3
Sindicato	1	0,3
No usa/no compra	46	13,6
No contestaron	0	0,0
N	444	

Un 13% (n=46) respondió que no usa, no compra o no consigue preservativos. Del resto (n=291), 55% los consigue en la farmacia y 33% en la estación de servicio (48% y 28% del total de la muestra respectivamente). Los demás sitios o recursos, bastante dispersos, no parecen ser significativos. Los datos muestran dispersión: luego de la farmacia, las vías de acceso más mencionadas tienen que ver con la labor profesional, notablemente más que mediante las instituciones del sector salud. Nuevamente aquí sería clave involucrar al sector empresario (para intervenciones en lugares de descanso o en las estaciones de servicio) y sindical (mencionado apenas por un solo encuestado).

5. Distribución de los camioneros y choferes encuestados según conocimientos específicos acerca de la transmisión, prevención y tratamientos del VIH/sida

5.1 Distribución de los camioneros y choferes encuestados según conocimientos de prevención y transmisión del VIH

Con el fin de medir el grado de conocimiento de los encuestados acerca de los modos de transmisión y de prevención del VIH, hemos presentado una serie de afirmaciones (correctas o incorrectas) ante las cuales se pedía manifestar el acuerdo o el desacuerdo, o expresar explícitamente el desconocimiento.

Las afirmaciones son las siguientes:

- a. El VIH (virus que causa el Sida) se puede transmitir en una relación sexual entre un varón y una mujer sin usar preservativo (enunciado correcto).
- b. El VIH se puede transmitir de la madre al hijo durante el embarazo (enunciado correcto).
- c. El VIH se puede transmitir por una picadura de mosquito (enunciado incorrecto).
- d. El VIH se puede transmitir al compartir el mate o el tereré (enunciado incorrecto).

Cuadro 5.1.1

Distribución de los encuestados según acuerdo con la frase: “El VIH (virus que causa el Sida) se puede transmitir en una relación sexual entre un varón y una mujer sin usar preservativo” (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
Acuerdo	330	97,9
No sabe, no está seguro	4	1,2
Desacuerdo	3	0,9
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

Aquí vemos, coincidentemente con resultados en distintas muestras de población general o de grupos específicos de los países latinoamericanos, que las personas ya saben que el virus del sida se transmite mediante relaciones sexuales (heterosexuales) sin protección. Sin embargo, cabe destacar que siete encuestados, un pequeño 2,1%, desacuerda o ignora este hecho.

Cuadro 5.1.2

Distribución de los encuestados según acuerdo con la frase: “El VIH se puede transmitir de la madre al hijo durante el embarazo” (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
Acuerdo	273	81,0
No sabe, no está seguro	45	13,4
Desacuerdo	19	5,6
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

La posibilidad de transmisión del VIH entre una madre y su hijo/a durante el embarazo es menos conocida por uno de cada cinco encuestados. Casi un 6% no la considera como un modo de transmisión del VIH y un 13% no sabe, a pesar de las campañas en este sentido.

Para medir conocimiento, se suelen usar como indicadores frases que representen mitos o creencias erróneas a veces extendidas en el seno de determinada población. Los dos cuadros siguientes muestran los acuerdos y desacuerdos ante dos frases incorrectas respecto del VIH/sida.

Cuadro 5.1.3

Distribución de los encuestados según acuerdo con la frase: “El VIH se puede transmitir por una picadura de mosquito” (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
Desacuerdo	182	54,0
No sabe, no está seguro	72	21,4
Acuerdo	83	24,6
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

Hemos puesto en la primera fila el desacuerdo, que es la respuesta correcta.

Los resultados contrastan con la primera frase y los errores son significativamente mayores.

En este caso, poco más de la mitad de los encuestados respondió correctamente, mientras que casi la mitad contestó que sí se transmite por esta vía o que no están seguros, lo cual muestra la vaguedad que aún caracteriza los conocimientos acerca de la infección por VIH.

Cuadro 5.1.4

Distribución de los encuestados según acuerdo con la frase: “El VIH se puede transmitir al compartir el mate o el tereré” (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
Desacuerdo	220	65,3
No sabe, no está seguro	62	18,4
Acuerdo	55	16,3
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

En este caso, ligado a la eventual interacción cotidiana con una persona viviendo con VIH, se observa que más de un tercio de los encuestados tiene una creencia errónea, o dudas, respecto a la posibilidad de transmisión del virus al compartir un mate o tereré, algo que no entraña riesgo de ningún tipo.

5.2 Distribución de los camioneros y choferes encuestados según conocimientos de tratamientos del VIH

Además de estas cuestiones relativas a la transmisión y la prevención, hemos incluido otras preguntas relativas a los tratamientos. Así, con el fin de medir el grado de conocimiento de los encuestados acerca de los tratamientos y la vida con VIH, hemos presentado afirmaciones (correctas o incorrectas) ante las cuales se debía manifestar el acuerdo o el desacuerdo, o expresar explícitamente el desconocimiento.

Las afirmaciones son las siguientes:

- Hay tratamientos para el sida que mantienen a las personas en buen estado y alargan su vida (aunque el sida no se cure) (correcto)
- En general, una persona que tiene el virus del sida está en condiciones físicas de seguir trabajando normalmente (correcto)

Cuadro 5.2.1

Distribución de los encuestados según acuerdo con la frase: “Hay tratamientos para el sida que mantienen a las personas en buen estado y alargan su vida (aunque el sida no se cure)” (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
Acuerdo	229	68,0
No sabe, no está seguro	67	19,9
Desacuerdo	41	12,2
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

La mayoría de los encuestados (68%) considera, correctamente, que hay tratamientos beneficiosos para las personas que viven con VIH, aun cuando esta enfermedad sea todavía incurable. No obstante, un tercio manifiesta desconocimiento: casi un 20% no sabe o no está seguro y un 12% que afirma que no es así.

Cuadro 5.2.2

Distribución de los encuestados según acuerdo con la frase: “En general, una persona que tiene el virus del sida está en condiciones físicas de seguir trabajando normalmente” (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
Acuerdo	136	40,4
No sabe, no está seguro	54	16,0
Desacuerdo	147	43,6
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

Cuatro de cada diez encuestados responde correctamente que una persona que vive con VIH, en general, puede seguir trabajando normalmente. Sin embargo, una proporción similar (43.6%) piensa que esto no es así, y un 16% no está seguro. Eso coincide con una idea persistente según la cual la infección es una patología invalidante en todos los casos.

Esta idea se extendió durante la primera etapa de la epidemia, sobre todo cuando no había tratamientos disponibles que prolongaran la vida y mejoraran sensiblemente la calidad de vida de las personas con VIH.

La proporción de quienes desacuerdan o no están seguros puede explicarse por tener un conocimiento erróneo acerca de la eficacia de los tratamientos actuales —que, recordemos, en la mayoría de los casos permite a las personas que viven con VIH seguir desarrollando su actividad laboral ordinaria. También, podría ser que los encuestados consideren que las dificultades de provisión de antirretrovirales y acceso y adherencia al tratamiento, en el contexto de Paraguay vuelven en la práctica a la infección por VIH una patología invalidante.

La extendida percepción del carácter invalidante de la infección por VIH puede dar lugar a efectos discriminatorios ejecutados (es decir, la separación de un trabajador que se diagnostica infección por VIH) o anticipación de la discriminación (es decir, que un trabajador, sabiéndose o suponiéndose infectado, prefiere ocultar esto para evitar un eventual despido).

Hay una percepción generalizada de que un diagnóstico por VIH trae consecuencias laborales negativas, como lo muestra la sección siguiente.

5.3 Distribución de los camioneros y choferes encuestados según percepción de discriminación por VIH en el ámbito laboral

Cuadro 5.3

Distribución de los encuestados según acuerdo o desacuerdo con la frase “Si un empleador se enterara que un chofer tiene VIH, lo despediría” (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
Sí, es así. Estoy de acuerdo	168	49,9
No sabe / no está seguro	103	30,6
No, no es así, no estoy de acuerdo	66	19,6
Total	337	100,0

Cuatro de cada cinco camioneros y choferes consideran que (o no saben o no están seguros que) el VIH sería causa de despido. Solo casi un 20% considera que esto no sucede así. Este dato es muy preocupante e invita a la realización de campañas de sensibilización para hacer valer los derechos laborales de las personas viviendo con VIH en el sector transporte.

6. Distribución de los encuestados según auto-percepción de riesgo acerca del VIH/sida y salud en general

6.1 Distribución de los camioneros y choferes encuestados según auto-percepción de vulnerabilidad ante el VIH

Con el fin de tener algún indicador que permita captar cuál es la percepción sobre la propia situación de riesgo ante el VIH/sida, los encuestados declararon su acuerdo o desacuerdo con la frase “Es posible que alguien como yo se agarre el VIH/sida”.

Cuadro 6.1

Distribución de los encuestados según acuerdo o desacuerdo con la frase “Es posible que alguien como yo se agarre el VIH/sida” (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
Acuerdo	290	86,1
No sabe, no está seguro	18	5,3
Desacuerdo	29	8,6
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

Una gran mayoría de los encuestados manifestó que la infección por VIH podría afectarlos a ellos o a gente de su misma condición; sólo uno de cada diez dijo que esto no es posible y muy pocos (5%) dijeron no estar seguros. No se observaron diferencias en el grado de acuerdo con esta frase según estado civil, edad ni duración de los viajes que realizan. [No se muestra en cuadros].

6.2 Distribución de los camioneros y choferes encuestados según conocimientos de personas viviendo con VIH

La literatura ha mostrado que el hecho de conocer a alguien que haya contraído el VIH contribuye a visibilizar la vulnerabilidad ante la infección y a reducir el estigma asociado a la misma y/o a sus vías de transmisión (sexuales, otras).

El cuadro siguiente muestra los datos recogidos entre los camioneros y choferes encuestados:

Cuadro 6.2

Distribución de los encuestados según si conocen a alguien que viva con VIH o haya fallecido de VIH/sida (EC Py-2010)

Conocimiento de alguien con VIH	Frecuencia	Porcentaje
Sí	45	13,4
No	291	86,4
No contesta	1	0,3
Total	337	100,0

La mayoría respondió que no conoce a nadie con VIH; pero 13% de los encuestados manifiesta conocer a alguien que viva con VIH o haya fallecido de Sida. Este dato sería muy interesante poder compararlo con datos de la población general del Paraguay.

6.3 Distribución de los camioneros y choferes encuestados según experiencia de test de VIH

Además de la utilización sistemática de preservativo y las otras medidas de prevención, la realización voluntaria (y en condiciones de confidencialidad) del análisis del VIH es una de las medidas de cuidado y autocuidado aconsejables. Realizarse la prueba del VIH es importante en términos preventivos tanto para mantenerse alerta mediante la consejería pre y post test, como cuando se inicia una relación monogámica sostenida en la que se decide usarse o no preservativo y/o cuando se busca un embarazo.

En el caso de resultar positiva la prueba del VIH, la detección precoz permite iniciar seguimiento y tratamiento de manera adecuada para mejorar la calidad de vida y extender la vida de la persona infectada así como para prevenir la transmisión del VIH a terceros/as.

El cuadro siguiente muestra los datos sobre testeo entre los camioneros y choferes encuestados:

Cuadro 6.3

Distribución de los encuestados según si se hicieron alguna vez el test del VIH (EC Py-2010)

Test de VIH	Frecuencia	Porcentaje
Sí	129	38,3
No	208	61,7
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

No llegan a ser cuatro de cada diez los encuestados que se hicieron alguna vez un análisis de VIH. Estos datos son preocupantes, sobre todo porque estamos hablando de “alguna vez” y no del último año u otra limitación temporal. Además, indican sobre la importancia de promover el testeo y la consejería voluntarios y confidenciales en esta población, para lo cual podrían evaluarse estrategias de *outreach* y testeo *in situ*, por ejemplo el testeo rápido con consejería en lugares amigables donde pueda preservarse la confidencialidad.

6.4 Distribución de los camioneros y choferes encuestados según consultas al sistema de salud

La escasa realización del test del VIH se encuadra en una reticencia general de los varones a concurrir al sistema de salud, al cual se acude sólo en caso de ineludible necesidad. Los datos que siguen muestran que poco más de la mitad de los encuestados fueron al médico o a un servicio de salud el último año, y el resto no.

Cuadro 6.4.1

Distribución de los encuestados según si fueron al médico o servicio de salud el último año (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
Sí	185	54,9
No	152	45,1
No contesta	0	0,0
Total	337	100,0

La proporción de los que concurrieron al médico en el último año es mayor a medida que avanza la edad de los encuestados. [No se muestra en cuadros].

También se preguntó acerca de problemas de salud en la ruta o en viaje de trabajo. La mitad de los encuestados dijo haber tenido algún problema de salud en la ruta y la otra mitad dijo que no tuvieron.

Cuadro 6.4.2

Distribución de los encuestados según si se le presentó algún problema de salud en la ruta (EC Py-2010)

	Frecuencia	Porcentaje
Sí	169	50,1
No	168	49,9
Total	337	100,0

Quienes tuvieron algún problema en la ruta (n=169, es decir 50,1% de la muestra) hicieron lo siguiente:

Cuadro 6.4.3

Distribución de los encuestados a los que se les presentó algún problema de salud en la ruta según qué hicieron para resolverlo (EC Py-2010) (Base: n=169)

Qué hicieron	Frecuencia	Porcentaje (casos)
Buscó un servicio de salud / médico durante el viaje	72	42,6
Tomó medicamentos por cuenta propia / se automedicó	44	26,0
Buscó una farmacia	59	34,9
No hizo nada	12	7,1
Conversó con colegas/amigos	14	8,3
Otros	3	1,8
Total	204	

Cuatro de cada diez encuestados que tuvieron algún problema de salud en la ruta buscaron un servicio de salud o un médico durante el viaje. Otras opciones han sido tomar medicamentos por cuenta propia (lo hizo el 26%), buscar una farmacia (34.9%) o conversar con colegas o amigos (8,3%). Un 7,1% no hizo nada al respecto.

6.5 Distribución de los encuestados según actitud hacia campañas de prevención y programas de atención del sida para camioneros y choferes

Los camioneros y choferes encuestados respondieron acerca de un eventual programa de VIH/sida que les estuviera dirigido especialmente. El cuadro siguiente muestra datos sobre la pregunta: “Si existiera algún programa de prevención o atención del sida para camioneros ¿usted estaría interesado en participar?”.

Cuadro 6.5

Distribución de los encuestados según actitud hacia participar directamente en campañas de prevención y programas de atención del sida para camioneros y choferes (EC Py - 2010)

	Frecuencia	Porcentaje
Muy interesado	206	61,1
Algo interesado	115	34,1
No sabe o para nada interesado	14	4,2
No contesta	2	0,6
Total	337	100,0

Como se ve en el cuadro el 95% respondió que estaba interesado (mucho o algo) en participar directamente en campañas de prevención y programas específicos sobre VIH/sida para camioneros y choferes. Los más jóvenes manifiestan mayor interés que los de más edad; no se registran variantes según las otras características. [No se muestra en cuadros].

7. Opiniones y actitudes de camioneros y choferes sobre género y sexualidad

El estudio tuvo por objetivo conocer las condiciones de vulnerabilidad y protección en relación con el VIH/sida y otras cuestiones de salud para la población de camioneros y choferes de larga distancia en Paraguay. También buscó conocer en qué medida existen, y cómo se manifiestan, las actitudes de aceptación o rechazo en materia de género y sexualidad.

Sin embargo, no se trata de cuestiones separables: está demostrado que el prejuicio y las actitudes discriminatorias (hacia las mujeres, los gays, las lesbianas y trans) se reflejan en los indicadores de salud negativos, así como el respeto y la aceptación se reflejan en conductas saludables e indicadores positivos.

Cuadro 7.1

Distribución de los encuestados según opiniones sobre género y sexualidad (EC Py - 2010)

Frases	Acuerdo (%)	Desacuerdo (%)	No sabe/ no está seguro (%)	Total
De los varones que usted conoce, es aceptable que se cometan infidelidades sexuales	46,0	46,6	7,4	100,0
De las mujeres que usted conoce, es aceptable que se cometan infidelidades sexuales	34,4	57,0	8,6	100,0
La homosexualidad (el sexo entre varones o entre mujeres) es un vicio, una degeneración	70,9	10,7	18,4	100,0
La homosexualidad (el sexo entre varones o entre mujeres) es una enfermedad	57,3	27,0	15,7	100,0
Las manifestaciones públicas de gays y lesbianas deberían estar prohibidas	50,1	36,8	13,1	100,0

Entre los camioneros y choferes encuestados, el grado de aceptación de las “infidelidades sexuales” no es mayoritario y es más alto cuando se trata de varones (46%) que de mujeres (34%). Por otra parte, este dato combinado da la pauta de que los encuestados son “machistas”, pero no en una proporción: alrededor del 10% considera aceptable la infidelidad masculina pero no a la femenina; el restante 90% es coherente (acepta para varones y mujeres; no lo acepta para mujeres ni para varones).

Estas opiniones son coherentes con las prácticas mencionadas más arriba, que muestran un alto porcentaje de casados o en pareja estable, que mantienen relaciones sexuales con otras mujeres –incluyendo trabajadoras sexuales.

Las tres frases relativas a la homosexualidad dan cuenta de un rechazo que está muy extendido, que es muy fuerte y que es “consistente” (incluyen aspectos morales, patológicos y normativos). Sólo uno de cada diez camioneros y choferes encuestados declara estar en desacuerdo con que la homosexualidad es un vicio o una degeneración; sólo uno de cada cuatro rechaza que la homosexualidad sea una enfermedad, y sólo un tercio de la muestra rechaza la prohibición de manifestaciones públicas de gays y lesbianas. Dicho de manera más abstracta, el 90% condena más o menos fuertemente la homosexualidad en términos morales, tres cuartos de la muestra considera a los homosexuales como enfermos y dos tercios de la muestra apoyaría la limitación de un derecho básico, como lo es la libre expresión mediante manifestaciones públicas, de gays y lesbianas.

Las opiniones sobre homosexualidad dan cuenta de que el discurso homofóbico circula y que no existe, como podría haber en otras subpoblaciones, un discurso “políticamente correcto” que oscureciera prácticas discriminatorias. Aquí los camioneros y choferes encuestados señalaron de manera explícita sus puntos de vista negativos hacia los homosexuales o quienes tengan dichas prácticas.

Además de sugerir contextos de hostilidad para la homosexualidad, estos datos dan cuenta de un contexto que desalentaría a los hombres que tienen sexo con hombres (con o sin identidad gay u homosexual) a manifestarse abiertamente, a buscar información, a recurrir a los servicios de salud, etc., para el tema de VIH.

Observaciones

En esta sección no vamos a repetir los datos expuestos en el Informe, sino recuperar las observaciones principales y señalar algunos puntos significativos que hemos agrupado bajo dos temas: A) Vulnerabilidad al VIH del sector transporte; y B) *Discriminación y valores de género / sexuales*.

A) Vulnerabilidad al VIH del sector transporte

- i. Los datos sobre conocimientos y prácticas muestran una situación de vulnerabilidad al VIH/sida dentro del sector transporte de Paraguay.
- ii. A excepción del modo de transmisión sexual del VIH, los conocimientos sobre prevención y tratamientos de la infección son variables y en general débiles (como por ejemplo en cuanto a la transmisión madre-hijo).
- iii. Algunos de estos conocimientos erróneos pueden dar lugar a prácticas discriminatorias basadas en un temor infundado (como el compartir el mate o el tereré).
- iv. Algunas prácticas de mayor riesgo son bastante frecuentes, como el recurso al sexo pago, las relaciones sexuales con más de una mujer, y las prácticas del sexo anal (la cual, sin protección, es más riesgosa para la transmisión del VIH que el sexo vaginal).
- v. Los datos indican que el uso de preservativo tiene lugar en las relaciones ocasionales de los encuestados, sobre todo cuando son por dinero. Pero un tema a resolver es el uso sistemático de preservativo en situaciones de “confianza”.
- vi. El testeo voluntario del VIH, con consejería, es una cuestión pendiente para muchos encuestados: no consideran que sea una práctica preventiva ordinaria ni ante un “susto”.

B) Discriminación y valores de género / sexuales

- i. Hay coincidencia en que se percibe discriminación personal y laboral, en relación con el VIH y con la sexualidad.
- ii. En cuanto a la discriminación laboral y el VIH, la percepción predominante considera que la infección sería invalidante y podría ser motivo para despido o no-contratación.
- iii. Si bien no son muy marcados, aparecen diferentes parámetros para considerar la infidelidad masculina y femenina. La infidelidad parece ser bastante bien tolerada en el discurso.
- iv. Los porcentajes de rechazo de la homosexualidad y los homosexuales son muy altos e incluyen opiniones de carácter moral (que es “un vicio”) o patologizante (que es “una enfermedad”) o una condición que inhabilita para ejercer derechos humanos básicos (“manifestarse públicamente”).
- v. La actividad sexual heterosexual por fuera de la pareja estable no aparece como tabú dentro de los entrevistados, incluso tampoco la actividad paga. Sí son tabú (ya sea por subdeclaración o por no haber accedido a los casos en que suceda) las prácticas sexuales con personas trans y hombres que tienen sexo hombre. Esto se desprende de las casi nulas menciones a experiencias de este tipo en comparación con los porcentajes más altos de quienes dicen conocer a otros que las tienen.
- vi. Los espacios “*homosociales*” —es decir, aquellos formados exclusiva o predominantemente por personas del mismo sexo— tienden a marcar fronteras que definen su identidad mediante exclusiones: las mujeres, las trans, los homosexuales. Estas exclusiones pueden ser, a veces, objeto de denigración, hasta insultos o prácticas violentas. Entonces, es clave trabajar desde estos espacios para reducir la vulnerabilidad al VIH y erradicar la homofobia y transfobia dentro del sector transporte.

Recomendaciones

Estos primeros datos cuantitativos apoyan la necesidad y oportunidad de realizar intervenciones en materia de prevención del VIH y no-discriminación, dirigidas a camioneros y choferes de larga distancia en Paraguay. Las siguientes diez recomendaciones son fruto del análisis de la encuesta “Vida de camioneros”.

1. Para dar un marco a las actividades de prevención del VIH y promoción de la salud en el lugar del trabajo, es imprescindible desarrollar una política de cómo tratar el tema del VIH/sida (así como los prejuicios de género y sexuales, y la homofobia/transfobia) dentro del sector transporte, consensuada por los mandantes tripartitos y en diálogo con la sociedad civil.
2. Más de la mitad de los entrevistados residen en Asunción/Central, un cuarto en Ciudad del Este/Presidente Franco/Hernandarias y el resto disperso en diferentes localidades. Como se vio también en las cabeceras de recorridos, hay concentración en estos dos puntos, lo cual puede tomarse en cuenta para eventual contacto para campañas de prevención.
3. La propia realización del estudio muestra que las condiciones de factibilidad son buenas: hubo una muy buena aceptación de las encuestas y tasas de respuestas.
4. Respecto de los espacios posibles de intervención, los datos sugieren que es adecuado hacerlo tomando en cuenta varios temas geográficos y estructurales:
 - a. La zona de Asunción parece concentrar a la mayoría de camioneros y choferes, por lo cual sería un lugar apropiado para intervenciones, independientemente de los recorridos que realizan.
 - b. Además, en las siguientes localidades podrían implementarse actividades (que fueron donde se realizaron las encuestas): Villa Hayes, San Lorenzo, Ciudad del Este, Coronel Oviedo, Encarnación y San Antonio.
 - c. Los datos sugieren que las paradas y lugares de descanso son lugares propicios para las intervenciones. En términos de cobertura, las estaciones de servicio, y en menor medida, las aduanas y las terminales parecen ser sitios privilegiados en los que podría accederse a los camioneros y choferes en un eventual programa preventivo o de promoción de la salud.

- d. El hecho de que una gran mayoría trabaje en relación de dependencia sugiere la conveniencia de involucrar al sector empresario en eventuales programas de prevención, promoción de la salud, incluyendo la provisión de materiales informativos e insumos como los preservativos.
5. La relativamente alta antigüedad y estabilidad en la profesión señala que pueden sostenerse en el tiempo acciones de prevención y promoción de la salud a través del ámbito laboral.
 6. La producción de materiales escritos y audiovisuales pueden incluir aspectos generales de seguridad en el trabajo y derechos, así como específicos en materia de VIH y de no-discriminación, adaptado a la lectura y oralidad en castellano y en guaraní. Pensar también la modalidad del “de boca en boca”, referida como crucial para dar cuenta de las culturas y prácticas oficiosas en la ruta.
 7. Es importante adecuar las modalidades de un programa de prevención a las condiciones de trabajo y vitales de los camioneros y choferes de larga distancia, privilegiando a los solteros y/o en edades de mayor actividad sexual y articulando los niveles específicos (para camioneros/choferes) con los niveles generales (educativos, para toda la comunidad).
 8. Las modalidades de intervención deberían aprovechar, en la medida de lo posible, las iniciativas en términos de prevención de accidentes, mecanismos de fiscalización ya existentes, etc., en diversos ámbitos laborales y por iniciativa/implementación de diversas instancias tripartitas.
 9. La realización de estudios epidemiológicos y/o el análisis de los estudios existentes (obviamente, bajo condiciones de completa confidencialidad) darían información clave para evaluar la magnitud de la infección por VIH y otras ITS en la población de camioneros y choferes, así como de sus parejas y familias. Aún no se cuenta con datos precisos y disponibles sobre incidencia y prevalencia del VIH en esta población.
 10. Debe distinguirse, llegado el caso, las peculiaridades del transporte de carga y del transporte de pasajeros (por ejemplo, respecto de la flexibilidad de horarios y recorridos) para adecuar correctamente las estrategias de intervención.

Referencias

CEARGS-UFRGS, 2006a. Relatório técnico final Vol 1. Avaliação da repercussão de projetos de educação sexual e de intervenção com profissionais do sexo, travestis e caminhoneiros no Rio Grande do Sul.

CEARGS-UFRGS, 2006b. Relatório técnico final Vol 1. Avaliação da repercussão de projetos de educação sexual e de intervenção com profissionais do sexo, travestis e caminhoneiros no Rio Grande do Sul.

CONNELL, R. W. 1997. La organización social de la masculinidad. En: T. Valdés & J. Olavarría (eds.). Masculinidad/es. Poder y Crisis. Santiago, Chile: Ediciones de las Mujeres No 24, Isis Internacional/ FLACSO.

DGEEC – Paraguay, 2007. Encuesta Permanente de Hogares.

LITCHENSTEIN, BRONWEN y otros, 2008, HIV risk among long haul trackers in the USA, en Culture, Health & Sexuality, Vol. 10 (1). Londres: Routledge.

MANZELLI, HERNÁN; PECHENY, MARIO, 2002. Prevención del VIH/sida en ‘hombres que tienen sexo con hombres’. in Cáceres C., Pecheny M. y Terto V. (orgs): *sida y sexo entre hombres en América Latina y el Caribe: Vulnerabilidades, Fortalezas y Propuestas para la Acción*. Lima: ONUSIDA/UPCH.

PECHENY, MARIO, 2008. Informe Proyecto “Trabajando con la Industria de camiones en Argentina para reducir el rol del sector transporte en la transmisión del VIH” – BM/DVCN

SEFFNER, FERNANDO; FACHEL LEAL, ANDREA; FERREIRA BORGES TEIXEIRA, ANA MARIA; KNAUTH, DANIELA, 2006. Modos de construção da masculinidade e vulnerabilidade à aids: um estudo entre camionheiros que circulam no Rio Grande do Sul. Anais do VII Seminário Fazendo Gênero, Florianópolis.

UNFPA, 2010. Estudio para determinar Conocimiento, Actitudes y Comportamientos “CAC”, de Mujeres Trabajadoras Sexuales (MTS) que prestan servicios a camioneros paraguayos del transporte de larga distancia, en relación a su vulnerabilidad al VIH y aspectos relacionados a su Salud Sexual y Reproductiva. Asunción: UNFPA.

Anexos

Anexo 1: Pautas a considerar para una campaña de prevención del VIH en el sector transporte:

Los datos sobre conocimientos y prácticas en relación con el VIH/sida, la sexualidad y el género, así como las actitudes hacia la diversidad sexual y el trabajo sexual, indican la pertinencia de encarar campañas amplias que integren salud y derechos, dirigidas en general a la población masculina heterosexual, y en particular a los trabajadores del sector transporte.

Las campañas integrales, nacionales y sectoriales deben incluir aspectos de información, valores y condiciones.

1. La información, mínimamente, debe incluir aspectos acerca de:
 - a. las consecuencias de la infección por el VIH y otras afecciones;
 - b. los modos de transmisión del VIH y otras infecciones de transmisión sexual, desterrando los mitos acerca de supuestos modos de transmisión que no son tales; instalar la noción de que la infección por VIH es una enfermedad “transmisibles” y no “contagiosa”;
 - c. los modos de prevención de la transmisión, las condiciones de acceso a insumos, al testeo y eventualmente a los tratamientos;
 - d. los riesgos para la salud propia y de terceros/as derivados de condiciones y medio ambiente de trabajo inadecuados;
 - e. la calidad de vida y las aptitudes laborales que, con seguimiento y tratamiento adecuados, tienen los trabajadores viviendo con VIH;
 - f. los riesgos específicos de transmisión y prevención potenciados por las condiciones de trabajo del transporte de larga distancia: períodos más o menos largos fuera del lugar de residencia habitual; tiempos pautados por los viajes, carga/descarga, etc.
2. Los valores sobre los cuales es preciso conocer e intervenir, incluyen aspectos relativos a:
 - a. las culturas sexuales y de género: más o menos machistas, misóginas, homo-transfóbicas, ligadas a socializaciones exclusiva o predominantemente masculinas;
 - b. valores asociados a la sexualidad, el género, las relaciones entre varones y mujeres, las conductas esperadas (por ejemplo, en relación con el uso del preservativo);
 - c. las culturas ligadas al autocuidado: en materia de seguridad laboral, salud individual y colectiva, la vinculación con los profesionales y servicios de salud;

- d. la disociación de imágenes que aún asocian a la infección por VIH directamente con la homosexualidad;
- e. enfrentar las prácticas estigmatizadoras que llevan a la discriminación y a la marginación de las personas viviendo con VIH.

3. Las condiciones sobre las cuales es preciso intervenir, incluyen:

- a. acceso a insumos de prevención, sobre todo los preservativos con el fin de tenerlos a mano cuando se necesiten;
- b. difusión de los derechos de los trabajadores en relación con el carácter voluntario del testeo del VIH, la estabilidad laboral y la no-discriminación en el acceso al trabajo;
- c. reconocimiento de los derechos de los trabajadores: en términos de condiciones para el trabajo y el descanso, protección de la salud (incluyendo la prevención primaria), el acceso a los tratamientos y a la protección laboral sin discriminaciones sobre la base del estado de salud, la orientación sexual o cualquier otro pretexto arbitrario;
- d. involucramiento de los trabajadores y sus asociaciones sindicales y profesionales; de los empresarios y empresas del sector; y de los funcionarios y dependencias del Estado,
- e. articulación con otros esfuerzos en materia de salud y seguridad laboral (como las Comisiones Internas de Prevención de Accidentes) para incluir información y actividades sobre VIH/sida y no-discriminación;
- f. adecuar los horarios y condiciones de atención en el sistema de salud, o hacer llegar la atención primaria a “lugares-clave” en las cabeceras o la ruta, para este conjunto de trabajadores móviles;
- g. la articulación multisectorial, en sinergia positiva y con el fin de optimizar la eficacia en los resultados y el uso de los recursos, entre los sectores públicos de trabajo, transporte, salud, educación y derechos humanos;
- h. involucrar en las actividades a las ya existentes organizaciones no gubernamentales y redes de mujeres trabajadoras sexuales, trabajadoras sexuales trans, de gays y lesbianas y de personas viviendo con VIH;
- i. estudiar la factibilidad de estrategias conjuntas al nivel del Mercosur (y Bolivia y Chile) con eje en el sector transporte y el conjunto de sectores/actores relacionados (como las redes de estaciones de servicios y las terminales; y personas que realizan el trabajo de sexo).

Anexo 2: Instrumento de la encuesta “Vida de camioneros”

Encuesta: “Vida de camioneros: Condiciones de trabajo y salud sexual” 2010

PRESENTACION

Muy buenos días/tardes, mi nombre es....., somos del CEAMSO, una organización no gubernamental especializada en realizar encuestas, estamos haciendo un estudio para la Organización Internacional del Trabajo (OIT) para conocer la situación de los camioneros y transportistas en temas relacionados a la salud, para lo cual queremos hacerle algunas preguntas. La finalidad de este trabajo es contribuir a prevenir enfermedades y facilitar el acceso a la salud de usted, sus compañeros de trabajo y sus familias. Quiero que tenga en cuenta que su respuesta es absolutamente anónima, no las conocerá nadie más que los miembros de nuestro equipo, y los resultados expuestos se harán en base a todos los que contestaron, no habrá ninguna posibilidad de saber qué contestó cada uno individualmente. Su participación en esta encuesta es voluntaria y puede interrumpirse si usted lo desea. No le traerá a usted ningún riesgo ni beneficio personal (asistencial o económico), sino que contribuirá en el futuro a mejorar la salud del conjunto de los trabajadores del transporte en Paraguay. Cualquier duda o consulta, puede dirigirse al Sr. Marcos Cáceres (0981 468 929). Esta encuesta es para que la respondan trabajadores en actividad. Si usted no trabaja en el transporte, o si está retirado, por favor avísenos.

LEER/DECIR EN VOZ ALTA: Ahora voy a ir leyendo unas preguntas. La idea es que responda sin ningún temor, ya que nadie salvo nosotros verá sus respuestas. Yo voy a ir leyendo las preguntas y explicando de qué se trata. No es un examen, no es una evaluación, sino que queremos conocer qué piensan ustedes, cuáles son sus opiniones y experiencias, sobre temas relacionados con la salud y su trabajo. Cualquier duda o pregunta que tenga, me consulta y la aclaramos, en el momento o al final de todo.

Sección 1: Características sociodemográficas (incluyendo situación de pareja) y contextuales

Vamos a empezar con preguntas generales sobre su vida. Recuerde, para cada pregunta conteste tranquilamente.

1. ¿Dónde vive? (Es decir, dónde reside habitualmente. Leer opciones. Tienen que marcar la ciudad con una cruz o escribir el nombre de la ciudad, y el dpto. Opción única)

Asunción	1
Dpto. Central	2
Ciudad del Este/Hernandarias/Pte. Franco	3
Oviedo/Caaguazú/Villarrica	4
Paraguari/Cordillera	5
Encarnación	6
Otra ciudad (escribir el nombre):	

2. Actualmente, ¿está casado o vive en pareja? (Ponga la cruz en la opción que mejor defina la situación. Opción única)

Casado	1
Viviendo con alguien sin casarse (concubinato)	2
De novio sin vivir juntos	3
Soltero	4
Separado / divorciado	5
Viudo	6
Otra forma	

3. ¿Hasta qué grado o curso estudió? (Marcar con una cruz en la columna de la derecha. Ir leyendo las opciones. Opción única)

Primaria sin terminar	1
Primaria completa	2
Secundaria sin terminar	3
Secundaria completa	4
Terciaria Técnica sin terminar	5
Terciaria Técnica terminada	6
Universidad/terciario sin terminar	7
Universidad/terciario completo	8

4. ¿Cuál es su principal cobertura en salud? (Marcar con una cruz en la columna de la derecha. Ir leyendo las opciones. Opción única)

IPS	1
Seguro médico privado	2
Hospital público	3
No sabe	4

Sección 2: Características profesionales y socio laborales

5. ¿Cuánto tiempo hace que trabaja como chofer, camionero o transportista? (Ponga el número de años; si son meses, poner 1 – uno)

____ AÑOS

6. ¿Es usted dueño de su vehículo? (Marcar con una cruz. Opción única)

Sí	1
No	2

7. ¿Cuál es su relación de trabajo actualmente? (Marcar con una cruz en la columna de la derecha. Ir leyendo las opciones. Opción única)

Empleado de una empresa de transporte	1
Empleado de un dueño / patrón	2
Trabaja a través de una cooperativa	3
Trabaja por cuenta propia, es autónomo	4
Otro (¿Cuál?):	

8. ¿En la mayoría de sus viajes, sigue usted siempre el mismo recorrido, tiene alguna ruta más o menos fija? (Marcar con una cruz en la columna de la derecha. Ir leyendo las opciones. Opción única)

Sí, en la mayoría de sus viajes	1
Muy pocas veces cambia de ruta	2
No tiene una ruta fija, varía mucho	3

9. ¿Cuántos viajes hace por mes? (un viaje = desde el lugar de origen a volver al lugar de origen) (Poner el número, el promedio; si no poner el número del último mes. Viaje = desde el lugar de origen hasta volver al lugar de origen, "viaje redondo")

____ VIAJES

10. ¿Cuánto tiempo llevan, en promedio, los viajes que realiza? (Poner el tiempo promedio; si no poner el tiempo del último viaje. Desde el lugar de origen hasta volver al lugar de origen. Opción única)

De 1 a 12 horas	1
Medio día a un día	2
Dos o tres días	3
Cuatro a siete días	4
De más de una semana a cuatro semanas	5
Un mes o más	6

11. ¿Qué rutas ha recorrido más frecuentemente en los últimos dos años? (Anotar número, y si es nacional, departamental, etc. y de dónde a dónde van) (Preguntar las tres rutas más frecuentes, si tiene más de una)

RUTA	DE: ____
	A: _____
N D I	
	DE: ____
	A: _____
N D I	
	DE: ____
	A: _____
N D I	

12. ¿Dónde para más frecuentemente para cargar o descargar su vehículo? (Anotar lugares) (Preguntar los tres lugares más frecuentes, si tiene más de uno)

RUTA	LUGAR _
	LUGAR _
	LUGAR _

N= Nacional D= Departamental I= Internacional
(marque)

13. En sus viajes ¿lo hace siempre solo o acompañado? (Marcar con cruz las opciones que correspondan. Opción múltiple salvo "Siempre viaja solo")

Siempre viajo solo	1
Con pareja(esposa, concubina, novia)	2
Con hijo(s)	3
Con otro familiar	4
Con un colega, otro camionero, ayudante	5
Con amigo	6
Con amiga	7
Con otra persona (..... Anote)	

14. En sus paradas breves, cuando no es para dormir o pasar la noche, ¿en dónde suele parar un rato para descansar, comer algo, o por alguna otra razón? Marcar con cruz las opciones que correspondan, todas las que sean. Opción múltiple)

Estación de servicio / Kiosco	1
Aduana	2
Policía / Gendarmería/Caminera	3
Baños públicos	4
Peaje	5
Bar / Restaurante	6
Hotel / Pensión / Hospedaje	7
Moteles/ Sauna	8
Casa de familiar o amigo	9
Casa de novia o amiga	10
Borde de la ruta	11
Iglesia o centro religioso	12
Terminal o parada de camiones	13
Otros (¿Cuál?):	

15. ¿Cuánto tiempo para en promedio para descansar o comer algo? (Poner en horas y minutos hace falta)

DIA _____ HORA(S) _____ MINUTO(S) [Editor re-calcula el total en minutos]
Noche _____ HORA(S) _____ MINUTO(S) [Editor re-calcula el total en minutos]

16. Mientras está de viaje, por su trabajo, ¿tiene oportunidad de hacer algo para pasarla bien?

Marcar con cruz las opciones que correspondan, todas las que sean. (Opción múltiple)

Descansar	1
Jugar a las cartas o juegos de mesa	2
Tomar algo	3
Tomar una cerveza, caña, vino	4
Estar con alguien íntimamente	5
Jugar al fútbol u otro deporte	6
Dormir la siesta	7
Fumarse un cigarrillo	8
Ver la televisión	9
Leer	10
Charlar con los amigos	11
Otros (¿Cuál?):	

17. En la ruta o cuando está de viaje, ¿en

dónde suele dormir? (Marcar con cruz las opciones que correspondan, todas las que sean. Opción múltiple)

Siempre duerme en su casa, nunca duerme de viaje	1
En el camión	2
En hotel / Pensión / Hospedaje	3
En Motel/ Bar/ Sauna	4
En Hotel alojamiento (hotel por horas)	5
En casa de familiar o amigo	6
En casa de novia o amiga	7
En una terminal o parada de camiones	8
En un lugar provisto por la empresa	9
En otro lugar (¿Cuál?):	

Sección 3: Conocimientos sobre formas de transmisión y prevención del VIH y otras ITS.

Este parte es un estudio para pensar programas de prevención del VIH, del Sida, y para eso es preciso saber mejor qué opina y qué conoce la gente, sobre esa enfermedad pero también sobre cuestiones “sexuales”. Para cada frase que yo voy a decir ahora, conteste si usted está de acuerdo con la frase o si piensa que no es así. No es una evaluación, sino que simplemente queremos conocer su opinión

(Marcar con una cruz en cada frase, opción única)	Sí, es así. Estoy de acuerdo	No, no es así. No estoy de acuerdo	No sabe, no está seguro
18.El VIH (virus que causa el Sida) se puede transmitir en una relación sexual entre un varón y una mujer sin usar preservativo	1	2	9
19.El VIH se puede transmitir de la madre al hijo durante el embarazo	1	2	9
20. El VIH se puede transmitir por una picadura de mosquito	1	2	9
21.El VIH se puede transmitir al compartir el mate o el terere	1	2	9
22.Hay tratamientos para el sida que mantienen a las personas en buen estado y alargan su vida (aunque el sida no se cure)	1	2	9
23.En general, una persona que tiene el virus del sida está en condiciones físicas de seguir trabajando normalmente	1	2	9
24.Es posible que una persona común como usted o yo se agarre el VIH/ sida	1	2	9
25.De los varones que usted conoce, es aceptable que se cometan infidelidades sexuales	1	2	9
26.De las mujeres que Ud. Conoce, es aceptable que se cometan infidelidades sexuales	1	2	9
27La homosexualidad (el sexo entre varones o entre mujeres) es un vicio, una degeneración	1	2	9
28.La homosexualidad (el sexo entre varones o entre mujeres) es una enfermedad	1	2	9
29.Las manifestaciones públicas de gays y lesbianas deberían estar prohibidas	1	2	9
30.Hay choferes, transportistas o camioneros que son homosexuales	1	2	9
31.Si usted se enterara que un compañero suyo es homosexual, su relación con él seguiría siendo la misma	1	2	9
32.Hay muchos choferes, transportistas o camioneros que tienen relaciones con travestis	1	2	9
33. Si un chofer tuviera relaciones sexuales con una travesti, perdería el respeto de sus compañeros.	1	2	9
34.Si un empleador se enterara que un chofer tiene VIH, lo despediría	1	2	9
35.Muchos de mis compañeros tienen sexo con prostitutas o trabajadoras sexuales	1	2	9

Sección 4: Prácticas que aumentan la vulnerabilidad / riesgo y prácticas de cuidado, según tipos de pareja y contexto (hogar, en tránsito, con/sin intercambio de dinero), patrones de uso del condón, número de personas con quienes han tenido relaciones sexuales en los últimos 12 meses.

Para ir finalizando, si le parece, voy a hacer ahora algunas preguntas sobre sus parejas y relaciones sexuales en el último año. Algunas cosas pueden ser difíciles de recordar, pero nos gustaría que respondiera a las preguntas lo mejor que pueda, porque esta información es muy importante para la encuesta. Le recuerdo que esta información es totalmente privada y anónima y su nombre no aparece en ningún lado.

36. En el último año, ¿tuvo relaciones sexuales con otras mujeres aparte de su esposa o la mujer con que vive?, ¿con cuántas mujeres? ¿Por favor mencione aquí relaciones que no hayan sido por dinero? Con las que estuvieron una o pocas veces, desconocidas, etc. (Opción única)

Ninguna	
1	
2	
3	
4	
5 o más – (¿Cuántas, aproximadamente?)	

37. El último año, en la última relación sexual con alguna de estas mujeres que no son su esposa ¿usó preservativo o condón? Ir leyendo las opciones. (Opción única)

Sí usamos	1
No usamos	2
No tengo relaciones ocasionales, o no tuve el último año [n/a]	9

38. En el último año, ¿tuvo relaciones sexuales con una mujer pagando dinero? ¿Con cuántas? (Es decir, ¿con cuántas trabajadoras sexuales, prostitutas, tuvieron relaciones el último año? O también por algún otro intercambio, de regalos, favores, etc. Opción única)

Ninguna	
1	
2	
3	
4	
5 o más – (¿Cuántas, aproximadamente?)	

39. En la última de esas relaciones sexuales por dinero ¿usó preservativo? (Opción única)

Sí usamos	1
No usamos	2
No tengo relaciones por dinero, o no tuve el último año [n/a]	9

40. Esas relaciones por dinero, con trabajadoras sexuales ¿dónde fueron? *(Opciones múltiples)*

Bar / Sauna / Prostíbulo	1
Casa particular de ella	2
Su domicilio	3
En el camión	4
Motel / Hotel alojamiento / Hotel	5
Otro lugar (especificar)	
No tengo relaciones por dinero, o no tuve el último año [n/a]	9

41. Cuáles son sus prácticas sexuales favoritas con la que suele tener relaciones? *(lea uno a uno)*

Masturbarse	SI (1)	No (2)
Por delante (vaginal)	SI (1)	No (2)
Chupada	SI (1)	No (2)
Por detrás (anal)	SI (1)	No (2)
Otros (especificar)	SI (1)	No (2)

[Para el procesamiento y análisis, aplicar filtros y los “no aplica”]

Hablamos hasta ahora de parejas y relaciones sexuales con mujeres. Ahora vamos a hacer un par de preguntas sobre otro tipo de relaciones, por favor responda con libertad puesto que esto es confidencial, no se preocupe.

42. ¿Conoce a algún chofer que tenga o haya tenido relaciones sexuales con una travesti?

(Aclarar si hace falta lo que es una travesti. Opción única)

Sí	(1)	No	(2)
----	-----	----	-----

43. ¿Y conoce a algún chofer que tenga o haya tenido relaciones sexuales con otro hombre?

(Opción única)

Sí	(1)	No	(2)
----	-------	----	-------

44. Y usted mismo, ¿tuvo alguna vez relaciones sexuales con una travesti? *(Leer opciones. Opción única)*

No, nunca	1
El último año no, pero en el pasado sí	2
Sí, el último año	3

45. ¿Y tuvo usted alguna vez relaciones sexuales con otro hombre? *(Leer opciones. Opción única)*

No, nunca	1
El último año no, pero en el pasado sí	2
Sí, el último año	3

46. Volviendo a sus viajes. En el camión o vehículo, ¿tiene habitualmente preservativos a mano? (Ir leyendo las opciones. Opción única)

Siempre	1
Casi siempre	2
A veces	3
Nunca	4

47. ¿Dónde compra o consigue los preservativos? (Ir leyendo las opciones. Opción múltiple salvo "No usa")

No uso - no compro, no consigo	1
Farmacia	2
Kiosco	3
Puesto de salud, hospital, centro	4
Estación de servicio	5
Baño público(dispenser, máquina expendedora)	6
Organización no gubernamental (ONG)	7
Sindicato	8
Por amigos o compañeros de trabajo	9
Se ocupa mi pareja, la otra persona	10
Bar, Motel u hotel	11
Otras (¿Cómo?):	

48. ¿Conoce personalmente a alguien con el VIH (virus del Sida) (Marcar con una cruz. Opción única)

Sí	(1)	No	(2)
----	-----	----	-----

Sección 5: Acceso y utilización de servicios y cobertura en salud

49. No quiero que me diga los resultados, pero ¿Alguna vez se hizo la prueba del VIH? (Marcar con una cruz. Opción única)

Sí	(1)	No	(2)
----	-----	----	-----

50. Y en el último año ¿fue al médico o a un servicio de salud por alguna razón? (Marcar con una cruz. Opción única)

Sí	(1)	No	(2)
----	-----	----	-----

51. Durante sus viajes, ¿se le presentó algún problema de salud? ¿Qué hizo para resolverlo? *(Ir leyendo las opciones. Opción múltiple salvo "No tuvo problemas")*

No se me presentó nunca un problema de salud	1
No hice nada	2
Busqué un servicio de salud/médico durante el viaje	3
Busqué una farmacia / farmacéutico	4
Conversó con colegas/amigos	5
Tomó medicamentos por cuenta propia	6
Otras (¿Qué hizo?):	

52. ¿Ud. está muy interesado, algo interesado o para nada interesado en participar de una campaña de prevención y programas de atención del VIH (virus que causa el Sida) para los camioneros? *(Marcar con una cruz. Opción única)*

Sí - Muy interesado	1
No - Algo Interesado	2
No sé - Para nada interesado	3

Identificación del cuestionario (NO COMPLETAR)

Código Identificación _____

1. Número de orden de identificación del cuestionario: (completa el Data Entry)

2. Fecha: ____/____/____ Hora de inicio: _____ Edad del entrevistado _____

Entrevistador _____

3. Ciudad de la entrevista: _____ Lugar _____

Comentario _____



ÑANE IRÛ
TAPE REHEGUA
NUESTRO COMPAÑERO
DEL CAMINO