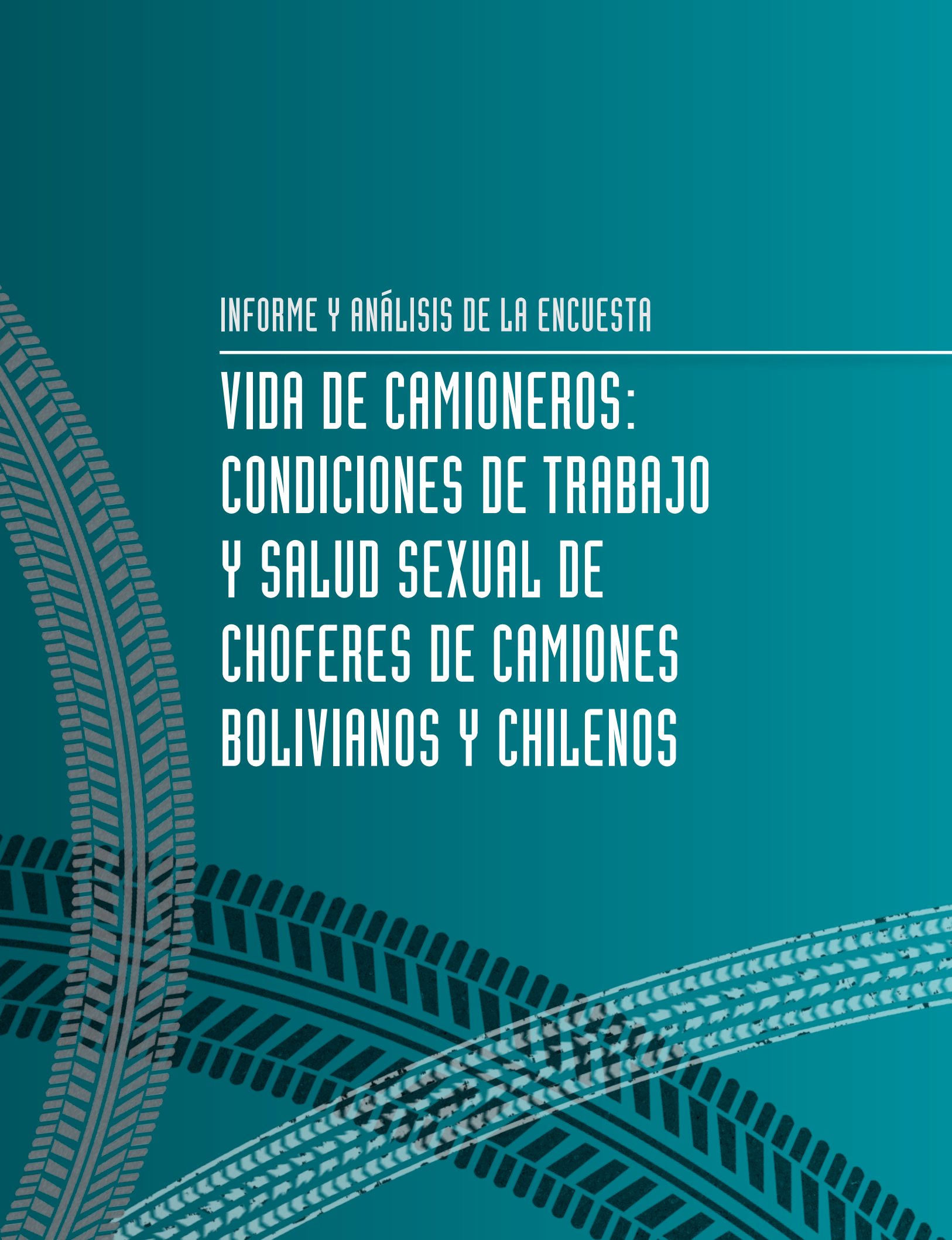


INFORME Y ANÁLISIS DE LA ENCUESTA

**VIDA DE CAMIONEROS:  
CONDICIONES DE TRABAJO  
Y SALUD SEXUAL DE  
CHOFERES DE CAMIONES  
BOLIVIANOS Y CHILENOS**



INFORME Y ANÁLISIS DE LA ENCUESTA

---

**VIDA DE CAMIONEROS:  
CONDICIONES DE TRABAJO  
Y SALUD SEXUAL DE  
CHOFERES DE CAMIONES  
BOLIVIANOS Y CHILENOS**

Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2012

Primera edición 2012

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](mailto: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.ifrro.org](http://www.ifrro.org) puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

OIT  
Santiago, Oficina Internacional del Trabajo, 2012  
*Informe y análisis de la encuesta Vida de Camioneros. Condiciones de trabajo y salud sexual de choferes de camiones bolivianos y chilenos*  
ISBN 978-92-2-326578-6 (impreso)  
ISBN 978-92-2-326579-3 (web pdf)  
VIH / SIDA / Transporte por carretera / Conductor / Condiciones de trabajo / Salud en el trabajo / Seguridad en el trabajo / Bolivia / Chile

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 comparta necesariamente.

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 Av. Dag Hammarskjöld 3177, Vitacura, Santiago de Chile, o pidiéndolas a Casilla 19.034, CP 6681962, email: [biblioteca@oit Chile.cl](mailto:biblioteca@oit Chile.cl)

Vea nuestro sitio en la red: [www.oit Chile.cl](http://www.oit Chile.cl)

Edición: María de la Luz Celedón  
Diseño y diagramación: Francisca Galilea  
Impreso en Chile

# CONTENIDO

---

|                                                                                                          |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Historia y evolución de la encuesta “Vida de Camioneros” en Chile                                        | 4  |
| ¿Por qué es la eliminación de la homo/transfobia un elemento clave para la prevención del VIH?           | 6  |
| Agradecimientos                                                                                          | 8  |
| Vocabulario                                                                                              | 9  |
| <br>                                                                                                     |    |
| 1. DESCRIPCIÓN DE LOS PARTICIPANTES                                                                      | 11 |
| <br>                                                                                                     |    |
| 2. CARACTERIZACIÓN PROFESIONAL Y LABORAL                                                                 | 17 |
| <br>                                                                                                     |    |
| 3. CONOCIMIENTOS SOBRE EL VIH Y OPINIONES SOBRE HOMBRES QUE TIENEN SEXO CON HOMBRES Y LAS PERSONAS TRANS | 27 |
| <br>                                                                                                     |    |
| 4. HISTORIA SEXUAL                                                                                       | 35 |
| 4.1. Activos sexualmente durante los últimos doce meses                                                  | 38 |
| 4.2. Otras experiencias sexuales                                                                         | 40 |
| <br>                                                                                                     |    |
| 5. SALUD Y PREVENCIÓN                                                                                    | 45 |
| <br>                                                                                                     |    |
| 6. ANÁLISIS DE LOS DATOS: LAS IMPLICACIONES PARA LA PREVENCIÓN DEL VIH EN EL SECTOR TRANSPORTE           | 51 |
| <br>                                                                                                     |    |
| 7. RECOMENDACIONES PRÁCTICAS PARA DISEÑAR PROGRAMAS DE PREVENCIÓN DEL VIH EN EMPRESAS DE TRANSPORTE      | 61 |
| <br>                                                                                                     |    |
| 8. SELECCIÓN DE PERFILES DE CHOFERES DE CAMIONES                                                         | 65 |

# HISTORIA Y EVOLUCIÓN DE LA ENCUESTA

## "VIDA DE CAMIONEROS" EN CHILE

El 8 de noviembre de 2010, el sector transporte chileno se reunió en la sede de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en Santiago de Chile por primera vez para examinar y discutir los riesgos y las vulnerabilidades relacionadas al VIH que enfrentan los choferes de camiones de larga distancia.

Después de una discusión que contó con la participación de representantes de organizaciones de empleadores y trabajadores del sector transporte y del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, los participantes llegaron a la conclusión de que los choferes de larga distancia compartían una serie de factores de riesgo respecto al VIH.<sup>1</sup>

Preocupados por esta situación, los representantes del sector transporte establecieron una meta clara y concreta: "Consensuar, tras una serie de consultas tripartitas y un diálogo con personas que viven con el VIH, una política nacional sobre el VIH y el sida para el sector transporte chileno antes del fin de 2011".

Sin embargo, para establecer una base sólida para construir una política para el sector transporte y para identificar claramente las vulnerabilidades relacionadas al VIH que afectan a los choferes de camiones de larga distancia, se decidió llevar a cabo una encuesta para obtener datos concretos y específicos.

Por consiguiente, la OIT aunó esfuerzos con la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) para llevar a cabo una encuesta para relevar estos datos en la ciudad nortea de Arica, región de Arica y Parinacota. Se eligió enfocar el trabajo en esta región dado que tiene la mayor incidencia acumulada del VIH en todo el país y dado el gran número de choferes de camiones de larga distancia que pasan por Arica. Otra consideración fue que, en un futuro cercano, Arica será uno de los dos puntos finales (el otro será la ciudad chilena de Iquique) de un "corredor bioceánico" de algunos 5.850 kilómetros con origen en Santos, Brasil.

Tras la finalización del último tramo del corredor en Bolivia, se estima que habrá un gran aumento de tránsito en la región y un aumento correspondiente de los factores de riesgo de transmisión del VIH entre este grupo de trabajadores en la región.

Gracias a los Fondos de Aceleración de Programas de ONUSIDA, se lanzó la encuesta "Vida de Camioneros" en Arica entre octubre del 2011 y enero del 2012, basándose en una encuesta semejante que la OIT llevó a cabo en Paraguay en el 2010.<sup>2</sup>

La encuesta en Chile utilizó casi la totalidad de las preguntas incluidas en la encuesta anterior en Paraguay y se agregaron preguntas adicionales para asegurar un sondeo exhaustivo. Se apuntó a obtener información no solamente sobre el comportamiento sexual de los camioneros sino también la historia de su vida sexual, para tener un cuadro más completo de la situación de este grupo de trabajadores. La encuesta se realizó en

1 La OIT detalla estos factores, entre otros, como: 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 y sanitarios; el trabajo y la convivencia entre hombres exclusivamente; las situaciones en las cuales el trabajador no puede protegerse –el mismo– contra la infección. "Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre el VIH/SIDA y el mundo del trabajo" (2001).

2 Esta primera encuesta de la OIT se llevó a cabo gracias a al Fondo OPEP para el Desarrollo Internacional (OPEP es la Organización de Países Exportadores de Petróleo).

diversos lugares clave de la ciudad de Arica donde suelen agruparse los choferes de larga distancia: Truck Center, Terminal el Agro, cercanías del puerto de Arica y estacionamientos aledaños a la plaza de peaje a la salida de la ciudad.

Después del trabajo de campo preliminar en Arica, se decidió incluir no sólo a choferes chilenos, sino también a choferes bolivianos, dado que son los dos grupos principales de choferes que están presentes en la ciudad. Si bien, también se encuentran choferes brasileños, peruanos y argentinos, su proporción, en comparación a la de chilenos y bolivianos, es relativamente baja. De esta manera, se pudo construir un cuadro más completo de estas dos poblaciones importantes y, dentro de estas páginas que siguen, hacemos hincapié en las similitudes y las diferencias entre ellos y las implicaciones para programaciones de VIH diferenciadas.

Después de la presentación de los datos, se agrega una sección práctica titulada “Análisis de los datos: Las implicaciones para la prevención del VIH en el sector transporte”, donde analizamos los datos más relevantes para informar a programas de prevención del VIH en este sector y una lista de diez recomendaciones clave.

El 6 de diciembre del 2011, mientras que todavía se desarrollaba el trabajo de campo de la encuesta, el sector transporte finalizó y presentó una política sectorial tripartita sobre el VIH: “Directrices recomendadas en respuesta al VIH y al sida en el lugar de trabajo: Empresas del sector transporte terrestre en Chile”. En un hito histórico, estas directrices fueron consensuadas durante reuniones consultivas con choferes de camiones, personas que viven con VIH, miembros de la Comunidad Lésbica, Gay, Bisexual y Transgénero (LGBT) y los Pueblos Originarios de Chile<sup>3</sup>.

Estos dos documentos –el presente informe sobre la encuesta y las directrices– deberían ser vistos como dos herramientas complementarias. El informe sobre la encuesta identifica las vulnerabilidades de los choferes de camiones de larga distancia y plantea acciones específicas para responder a ellas. Las directrices ofrecen el marco técnico para la acción requerida al nivel de las empresas.

Con estos datos, más los datos de la encuesta de la OIT en Paraguay, así como los de una encuesta del Banco Mundial en Argentina<sup>4</sup> y un estudio proveniente de una variedad de ONGs en Brasil<sup>5</sup>, por primera vez se ha podido construir un mapa del comportamiento sexual de los choferes de camiones en Sudamérica. La esperanza es que esta información sea utilizada para diseñar proyectos y programas de prevención del VIH al nivel de las empresas, con alto respeto a la orientación sexual y la identidad de género para todas las personas trabajadoras.

Eric Stener Carlson

Experto Principal en VIH y sida para Sudamérica, OIT-Santiago

3 Estas consultas se llevaron a cabo gracias a fondos del Gobierno noruego.

4 Mario Pecheny (2008) “Trabajando con la industria de camiones en Argentina para reducir el rol del sector transporte en la transmisión del VIH” (Banco Mundial/DVCN).

5 Magda Chinaglia, Sheri A. Lippman, Julie Pulerwitz, Maeve de Mello, Rick Homan y Juan Díaz, (2007). *Reaching Truckers in Brazil with Non-stigmatizing and Effective HIV/STI Services* (Population Council, Horizons Program, PATH, Family Health International).

# ¿POR QUÉ ES LA ELIMINACIÓN DE

## LA HOMO/TRANSFOBIA UN ELEMENTO CLAVE PARA LA PREVENCIÓN DEL VIH?

En la encuesta “Vida de Camioneros” –cuyos datos son analizados en este presente informe– no sólo se indagan sobre temas de VIH y la discriminación relacionada al virus, sino, también, sobre la homofobia y la transfobia. Eso porque la discriminación por orientación sexual y por identidad de género es una de las barreras principales al acceso universal a la prevención y tratamiento del VIH en Sudamérica.

Existen demasiados ejemplos en la región de cómo la homofobia y la transfobia crean ambientes de trabajo hostiles a miembros de la comunidad LGBT y a personas que, presuntamente, forman parte de ella. Además, por la existencia de mitos que ligan ser gay con tener VIH, si no erradicamos la homofobia/transfobia, no podemos esperar hacer grandes avances en la prevención del VIH. Como indicó ONUSIDA en ocasión del Día Internacional contra la Homofobia y Transfobia este año, “la respuesta al sida ha demostrado que cuando las personas son estigmatizadas por su orientación sexual o identidad de género, tienen menos probabilidades de acceder a los servicios de salud que necesitan. Esto se traduce en nuevas infecciones por el VIH y muertes relacionadas con el sida”.<sup>6</sup>

Respecto al tema de estigma, conviene resaltar dos datos relevados de la encuesta. Primero, en respuesta a la pregunta, “Un empleador despediría a un chofer si se enterara que es VIH+”, un 43.3% de los entrevistados chilenos respondió que estaba de acuerdo o estaba totalmente de acuerdo y un 62.1% de los entrevistados bolivianos respondió lo mismo.

Estas respuestas indican que, a pesar de la promulgación de leyes nacionales que prohíben la discriminación en el empleo y las campañas de información y sensibilización llevadas a cabo sobre el VIH y sida, la percepción de que la infección por VIH sea una patología invalidante persiste. Eso habla del miedo de ser despedido por razones injustificadas, de una ignorancia respecto a las vías de transmisión y las posibilidades de desarrollar una vida digna y productiva con VIH.

Un dato igualmente preocupante es que, en respuesta a la pregunta “Si me enterara que un compañero es homosexual, mi relación con él seguiría siendo la misma”, un 22.9% de los choferes de camiones chilenos respondió que estaba en desacuerdo o estaba muy en desacuerdo y un 49% de los choferes de camiones bolivianos dijeron lo mismo.

¿Qué hacemos en un contexto en el cual alrededor de la mitad de los entrevistados temerían ser despedidos si tuvieran VIH, y entre 25% y 50% tratarían distinto (y posiblemente, rechazarían) a un compañero gay si éste revelara su orientación sexual?

Además de hablar sobre el uso de condones, además de promover el sexo más seguro, hay que dar pasos concretos para cambiar este contexto de miedo, este contexto de rechazo a compañeros, porque muy

6 Mensaje del Director Regional de ONUSIDA en ocasión del Día Internacional contra la Homofobia y Transfobia: [http://www.onusida-latina.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=195:mensaje-del-director-regional-de-onusida-en-ocasion-del-dia-internacional-contra-la-homofobia-y-transfobia&catid=92:press-statements&Itemid=354](http://www.onusida-latina.org/index.php?option=com_content&view=article&id=195:mensaje-del-director-regional-de-onusida-en-ocasion-del-dia-internacional-contra-la-homofobia-y-transfobia&catid=92:press-statements&Itemid=354) (17 de mayo del 2012).

poca gente querrá buscar servicios de prevención o tratamiento si eso lo marcará como un trabajador no deseable, un enemigo, un paria.

Estos datos deben servir como una llamada de atención para nuestro trabajo. Deben llamarnos a la acción y a la aceptación de personas que sean distintas a nosotros o nosotras por cualquier motivo, porque todos y todas somos importantes, porque todos y todas merecemos ser respetados.

Es importante, también, no crear nuevos estereotipos mientras que acabamos con los viejos estereotipos.

Como la OIT había expresado en su informe basado en la encuesta hermana “Vida de Camioneros” en Paraguay en 2011, “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.”

Al fin de humanizar a estos trabajadores, hemos agregado a este informe cinco perfiles de choferes de camiones que recolectamos mientras que relevamos los datos cuantitativos. Estos perfiles hablan de condiciones de trabajo difíciles, de una falta de herramientas de protegerse de la enfermedad y de una alta vulnerabilidad. Son, además, perfiles de la solidaridad, del valor del trabajo y de la esperanza que el mundo se pueda cambiar.

Es importante subrayar que fue un gran acto de valentía por parte del sector transporte chileno verse en el espejo con esta encuesta, y decir, “Así estamos hoy, y mañana queremos ser mejor”.

Durante todo el proceso de consensuar las “Directrices recomendadas en respuesta al VIH y al sida en el lugar de trabajo”, dueños de camiones, choferes de camiones y representantes del gobierno, estrecharon la mano a los miembros de la comunidad de personas que viven con VIH y a la comunidad LGBT. Fue un proceso meritorio, lleno de cambios positivos y marcados por un crecimiento notable. En la implementación y el monitoreo de las directrices, se espera continuar esta colaboración fructífera con la sociedad civil.

El resultado es que estas directrices estén repletas con referencias sobre la importancia de respetar a las personas, sin importar su orientación sexual, su identidad de género o su estado serológico. Todo este proceso de relevar datos y buscar soluciones políticas nos enseña que hay un solo camino que nos dirige a la erradicación del VIH, de la homofobia, de la transfobia y de la discriminación en general y eso es el camino del respeto.

Invito a que ustedes nos acompañen en este camino y que lleguemos juntos a nuestro objetivo de un sector de transporte con cero nuevas infecciones por VIH, cero muertes por sida y cero discriminación.

Alice Ouedraogo  
Directora de OITSIDA

# AGRADECIMIENTOS

El Profesor Jaime Barrientos de la Escuela de Psicología de la Universidad Católica del Norte, Antofagasta, jugó un rol clave en adaptar la encuesta, “Vida de Camioneros” (OIT, 2010) previamente utilizado en Paraguay, al contexto chileno. Además, él lideró y coordinó la investigación en la ciudad de Arica cuyos datos aparecen en este presente informe. Junto al Profesor Barrientos, trabajaron como investigadores, Manuel Cárdenas (Profesor de la Escuela de Psicología de la Universidad Católica del Norte) y Pablo Rojas, Psicólogo. Denny Cristi coordinó el trabajo de campo y las siguientes personas se empeñaron con mucho esmero como encuestadores: Luis Castillo; Javier Dombelindo; José Villarroel; Denny Cristi y Jaime Barrientos.

Asimismo, quisieramos agradecer a la Ministra del Trabajo y Previsión Social de Chile, Evelyn Matthei, quien dio su apoyo al proyecto que originó este estudio. Agradecemos también a José Sandoval, Presidente del Sindicato Interempresa de Choferes de Camiones (SITRACH), quien participó con mucha energía en el piloto de la encuesta en Arica y facilitó el acceso a los choferes en los lugares de descanso. De igual manera, agradecemos mucho a Juan Araya, Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones (CNDC) por su trabajo de sensibilización con los empresarios y por su infatigable apoyo a la prevención del VIH y la erradicación de la discriminación. También, agradecemos a todas las personas quienes colaboraron como informantes claves.

Por el lado de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), es menester reconocer el aporte de Eric Stener Carlson en la conceptualización, desarrollo y redacción de este informe y a Anna Torriente, Lee-Nah Hsu, María Inés Opazo y María de la Luz Celedón, sin cuya ayuda constante este informe no habría sido posible. Como socio en este proceso, se agradece mucho la participación de la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), especialmente a Viviana Mellado quien aportó mucho a la conceptualización del proyecto y participó activamente en el trabajo de campo inicial en Arica. Además, agradecemos el apoyo de Gloria Ochoa de la organización GERMINA en la redacción final del informe.

También, reconocemos el aporte imprescindible de todos/as los/las miembros del *Equipo Conjunto de las Naciones Unidas sobre el VIH/SIDA en Chile* por su apoyo, sus comentarios y sus mejoras durante el desarrollo del proyecto “Caminos seguros” con fondos de ONUSIDA. En un sentido amplio y verdadero, eso ha sido un trabajo en equipo.

Por último, pero lo más importante, agradecemos a todos los choferes bolivianos y chilenos quienes nos brindaron su tiempo valioso para responder a la encuesta. Este informe está dedicado a cada uno de ustedes.

# 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 (HSH):** Se refiere a hombres que tienen sexo con hombres, sin importar si también tienen sexo con mujeres y sin importar si se definen como “homosexual”.

**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 cual nacieron.



The background is a solid teal color. On the left side, there are several stylized, overlapping tire tracks that curve upwards and to the right. These tracks are rendered in a lighter teal or greyish-blue color, creating a sense of motion and depth. The tracks have a distinct tread pattern of parallel lines.

1.

# DESCRIPCIÓN DE LOS PARTICIPANTES



## CARACTERÍSTICAS GENERALES

El presente estudio presenta los datos relevados de 353 choferes de camiones de larga distancia –165 de nacionalidad chilena (46.7%) y 188 de nacionalidad boliviana (56.3%)– quienes tenían como final de su trayecto la ciudad de Arica en el extremo norte de Chile en la frontera con Perú.

La mayor parte de los choferes de camiones bolivianos encuestados residía en las ciudades de Cochabamba (30.3%), La Paz (26.1%), Santa Cruz (22.3%) y Oruro (14.4%). La mayor parte de los choferes de camiones chilenos residía en las ciudades de Arica (38.2%), Santiago (25.5%), Antofagasta (10.9%) e Iquique (7.3%).



## EDAD DE LOS PARTICIPANTES

El rango de edad para los choferes de camiones bolivianos fluctuaba entre los 23 y los 67 años, con una media de edad de 42. Para los choferes de camiones chilenos, el rango de edad fluctuaba entre 22 y 68 años, con una media de 41. En cuanto a edad, vemos que se trata de dos grupos bastante homogéneos, con un predominio de hombres bolivianos y chilenos entre 30 a 49 años.

En el cuadro 1, podemos apreciar la distribución de los participantes por rango de edad y nacionalidad.<sup>7</sup>

**CUADRO 1.** Distribución por rango de edad y nacionalidad (porcentajes)

| Edad  | Chile | Bolivia |
|-------|-------|---------|
| 18-29 | 9.7   | 6.4     |
| 30-39 | 30.3  | 37.8    |
| 40-49 | 43.0  | 35.1    |
| 50-59 | 12.1  | 14.9    |
| > 65  | 4.8   | 5.9     |

<sup>7</sup> En algunos cuadros se han redondeado los porcentajes, por esta razón muchas veces la suma total no corresponde al 100%.

Respecto al estado civil de los participantes del estudio, el 65.2% de los chilenos y el 68.1% de los bolivianos entrevistados eran casados, mientras que un 7.3% de los chilenos y un 2.7% de bolivianos convivían con sus parejas. El 21.3% de los choferes de camiones chilenos y el 23.4% de los bolivianos eran solteros.

## ESTADO CIVIL

En el cuadro 2 podemos observar el estado civil de los participantes.

| CUADRO 2. Distribución por nacionalidad y estado civil (porcentajes) |       |         |
|----------------------------------------------------------------------|-------|---------|
| Estado civil                                                         | Chile | Bolivia |
| Soltero                                                              | 21.3  | 23.4    |
| Casado                                                               | 65.2  | 68.1    |
| Conviviente                                                          | 7.3   | 2.7     |
| Separado                                                             | 4.3   | 3.2     |
| Divorciado                                                           | 1.2   | 1.6     |
| Viudo                                                                | 0.6   | 1.1     |

Una gran proporción de los entrevistados de ambos países tiene hijos/as: un 84.7% de los chilenos y un 92.5% de los bolivianos entrevistados. Además, los choferes tienen a su cargo no sólo hijos/as que dependen económicamente de ellos (82.8% de los chilenos y 94.7% de los bolivianos), sino también parejas y otros familiares. Esta información implica que la posible transmisión del VIH dentro de este grupo no solamente afectaría la salud de los choferes sino, potencialmente, la salud de su familia (por ejemplo, en términos de transmisión de padre/madre al hijo/a). También, el absentismo debido a una enfermedad relacionada al VIH no tratada o un despido (en el caso de un testeo ilegal de VIH por parte de la empresa), podría tener un impacto grave en la supervivencia económica de su familia.

## NIVEL EDUCACIONAL

Respecto del nivel educacional de los encuestados de cada país, la media de escolaridad es más alta entre los choferes de camiones chilenos. De este modo, un 50% de los chilenos ha terminado la enseñanza media, frente a un 26.7% de los bolivianos. Los datos nos indican que los choferes de camiones chilenos tienen un nivel educativo formal más elevado que los bolivianos. Cualquier programa de prevención, entonces, tendría que tomar en cuenta el nivel educacional para crear mensajes adecuados.

En el cuadro 3, podemos apreciar la distribución por nacionalidad y nivel educacional.

| CUADRO 3. Distribución por nivel educacional y nacionalidad (porcentajes) |       |         |
|---------------------------------------------------------------------------|-------|---------|
| Nivel educacional                                                         | Chile | Bolivia |
| Sin estudios                                                              | 0.6   | 0.5     |
| Básica incompleta                                                         | 6.8   | 13.9    |
| Básica completa                                                           | 5.6   | 18.2    |
| Media incompleta                                                          | 23.5  | 32.1    |
| Media completa                                                            | 50.0  | 26.7    |
| Técnica incompleta                                                        | 6.2   | 4.3     |
| Técnica completa                                                          | 4.3   | 2.7     |
| Universitaria incompleta                                                  | 2.5   | 1.1     |
| Universitaria completa                                                    | 0.6   | 0.5     |

## NIVEL DE INGRESOS

En lo referente al nivel de ingresos reportado por ambos grupos, notamos disparidades entre chilenos y bolivianos. Así, el rango de los salarios de los chilenos se encuentra entre \$ 190.000 y \$ 2.000.000 de pesos chilenos, mientras que el de los bolivianos<sup>8</sup> fluctúa entre \$ 75.000 y \$ 1.000.000 de pesos chilenos. La media para los chilenos es de \$ 511.667 pesos chilenos, mientras que para los bolivianos es de \$ 253.797 pesos chilenos. Los datos indican que los chilenos reciben un salario significativamente mayor que los bolivianos. (Sin embargo, este hallazgo debe ser leído con precaución debido a la diferencia en el costo de la vida de cada país, lo que podría generar estas diferencias en el nivel adquisitivo de cada grupo).

## COBERTURA DE SALUD

Por último, podemos apreciar que mientras el 77.4% de los chilenos posee cobertura de salud, ya sea ésta pública o privada, sólo el 22.6% de los choferes de camiones bolivianos posee cobertura de salud. En el caso de los chilenos, la mayor parte de los participantes (89.7%) se encuentra adscrito al sistema público de salud FONASA (Fondo Nacional de Salud), mientras que tan sólo una minoría de chilenos (7.1%) se encuentra cotizando para el sistema privado o ISAPRE (Instituciones de Salud Previsional). Del total de choferes de camiones bolivianos que dispone de un plan de salud, un 46.5% es cubierto por el sistema público y un 41.9% cuenta con un seguro privado. En ambos casos, el porcentaje de los choferes de camiones que tienen a disposición un seguro de salud complementario dispuesto por su empresa es muy bajo (1.2% de chilenos y 1.1% de bolivianos).

<sup>8</sup> La pregunta hacía que entregaran un valor aproximado en dólares estadounidenses el que fue posteriormente transformado a pesos chilenos. Al momento de la encuesta, el cambio del peso al dólar era aproximadamente 500 pesos.





2.

# CARACTERIZACIÓN PROFESIONAL Y LABORAL



## TIEMPO DEDICADO AL TRANSPORTE Y DEPENDENCIA LABORAL

Hay una gran variabilidad de respuestas respecto al tiempo que los encuestados se encuentran dedicados al transporte. Algunos hombres llevan menos de un año trabajando en el rubro y otros alcanzan más de cuarenta, con un promedio de 13 años, lo que no varía significativamente entre chilenos y bolivianos.

Sólo un 11.2% de los encuestados es dueño del camión que conduce, siendo la mayor parte de ellos empleados de alguna empresa (39.5%) o de algún particular dueño (49%) de la máquina. Una proporción menor es rentista del transporte (0.3%) y realiza trabajos por cuenta propia sin tener el camión en propiedad.

Se observan diferencias por país en lo referido a la propiedad del camión, siendo el porcentaje de bolivianos 14.5% y el de los chilenos 7.4%.

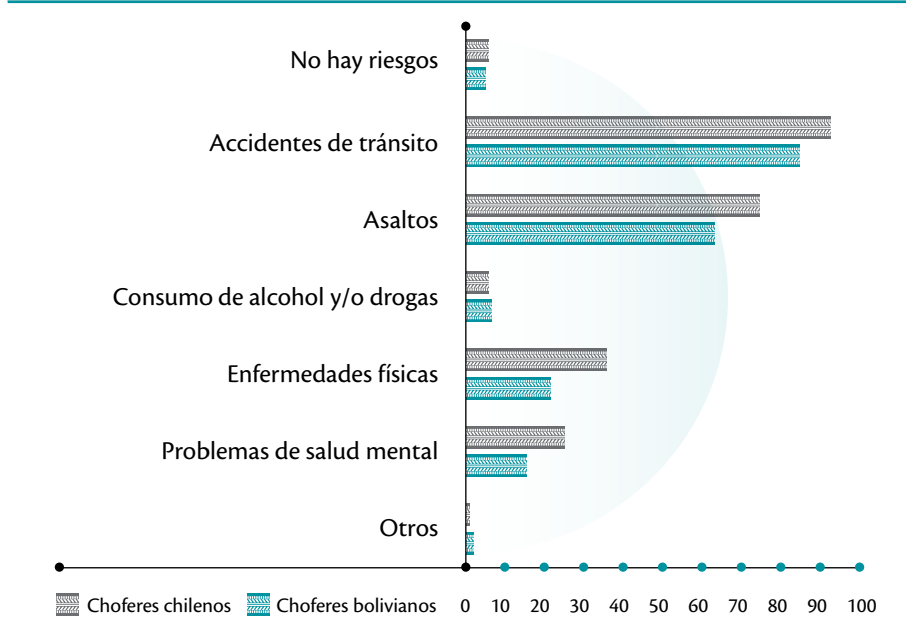
Quienes trabajan empleados por una empresa de transportes no disponen, en la mayor parte de las ocasiones, de un sistema de control del horario de conducción. Dicha desregulación hace que muchos de ellos puedan pasar largas horas conduciendo sin un debido descanso, con los riesgos que dichas condiciones implican. De este modo, un 94.3% de los conductores bolivianos afirman no disponer de un tacómetro o de una bitácora de las horas de conducción continuadas, mientras que un 67.3% de los conductores chilenos se encuentran en similar condición.

Sólo un 8.2% de los chilenos y un 5.9% de los bolivianos dedican parte de su tiempo a otras actividades que les permitan un salario complementario. No existe un patrón común de actividades asociadas y entre ellas hay una amplia gama de trabajos (mecánico, taxista, albañil, electricista, entre otras).

## PERCEPCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Consultados sobre los principales riesgos laborales a los que se encuentran expuestos (ver gráfico 1), los entrevistados de ambos países destacan los accidentes de tránsito (92.1% en chilenos y 84.5% en bolivianos), los asaltos (74.5% en chilenos y 63.1% en bolivianos), enfermedades físicas (35.4% en chilenos y 21.9% en bolivianos) y problemas de salud mental (24.4% en chilenos y 15.5% en bolivianos).

**GRÁFICO 1. Porcentajes por percepción de riesgo y nacionalidad**



Para el caso de los transportistas bolivianos, los riesgos incluidos en la categoría “Otros” hacen referencia a los problemas que pueden derivar de las relaciones con las autoridades chilenas tales como carabineros, Policía de Investigaciones (PDI) y Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), principalmente, aunque, como podemos apreciar, este porcentaje es menor (2.1%).

En este sentido, los choferes reconocen que están expuestos a una variedad de riesgos en el camino y dentro de las “enfermedades físicas”, el VIH sería uno de varios otros. Habrá que considerar todo este contexto para desarrollar programas de bienestar que no sólo respondan al VIH.

## NIVEL DE SINDICALIZACIÓN

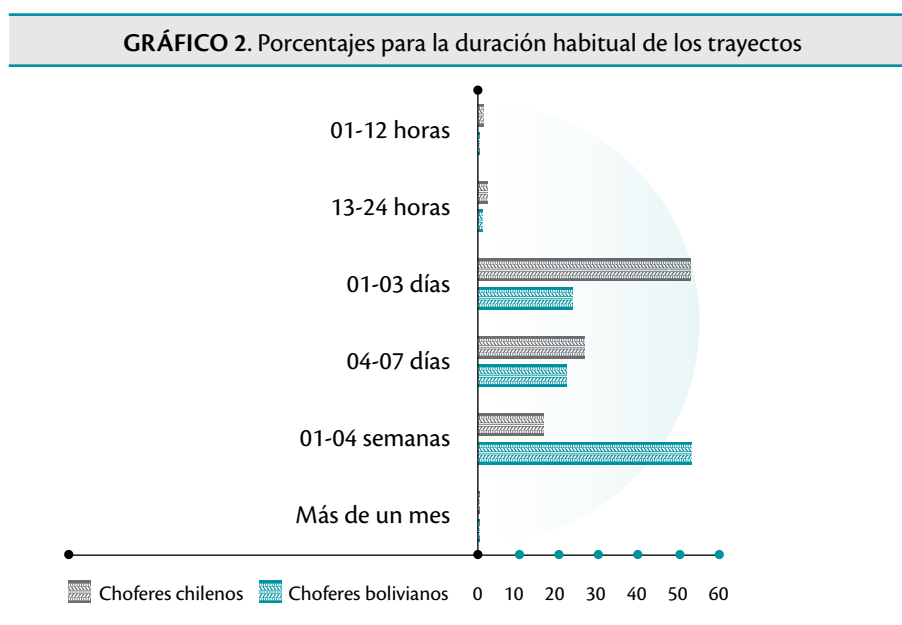
El nivel de sindicalización para ambos grupos es bastante bajo. De este modo, tan sólo el 25.3% de los chilenos y el 26.3% de los bolivianos se encuentran afiliados a alguna entidad sindical en sus respectivos países. Las organizaciones de trabajadores y empleadores en el sector transporte son una herramienta imprescindible en promover el acceso universal. En Chile, existe una muy buena base de colaboración entre estas organizaciones en materia de prevención del VIH y esta sinergia puede servir para llegar a los/las transportistas sindicalizados o no.

## RUTAS SEGUIDAS Y DURACIÓN DE VIAJES

Respecto de las rutas seguidas por los transportistas, hay una cierta constancia en los recorridos o trayectos que les son solicitados y que realizan. De este modo, un 33% de los chilenos afirma siempre realizar el mismo trayecto y un 40% afirma que sólo en raras ocasiones le toca alterar sus recorridos. Sólo un 27% no tiene un recorrido fijo. En el caso de los bolivianos, el 48.4% siempre realiza el mismo trayecto, un 35.6% lo altera en pocas ocasiones y un 16% afirma no tener un recorrido fijo y estar sometido a alta variabilidad. Entonces, servicios de prevención del VIH podrían alcanzar a la mayoría de los choferes si éstos fueran ofrecidos en lugares clave alrededor de las rutas que siguen. Esta información es valiosa para focalizar recursos limitados y llegar a la población meta.

En promedio, un transportista chileno realiza seis viajes en el mes, mientras que un boliviano tres. Sin embargo, hay transportistas chilenos que llegan a realizar 20 viajes y bolivianos que llegan a 12 viajes por mes. En ambos casos, todos realizan por lo menos un viaje mensual con transporte de carga. La duración promedio de dichos viajes es también variable, aunque, para la mayor parte de los transportistas, implica alejarse de su hogar por períodos extensos.

En el gráfico 2 podemos apreciar la duración de los viajes expresada en rangos de tiempo para los choferes de camiones de ambos países.



Lo que significa que la mayor parte de los viajes exige a los choferes una ausencia prolongada de su hogar y ciudad de residencia y estos viajes pueden llegar a repetirse en varias ocasiones durante el mes. De este modo, los conductores chilenos pueden pasar en promedio 11.4 días seguidos en ruta, mientras que sus colegas bolivianos lo hacen durante 16.6 días. (Estos promedios no deben ocultar que hay casos en que los choferes de camiones pueden pasar más de 25 días lejos de casa, y retornan para estar menos de una semana con sus familias).

En promedio, los chilenos reportan una media de 6.9 días de descanso, los cuales pasan casi en su totalidad en sus casas. Los bolivianos reportan una media de seis días de descanso, de los cuales pasan en su casa un promedio de 4.8 días.

El 89.6% de los chilenos entrevistados realiza rutas al interior del propio país, siendo la más frecuente entre Santiago y Arica. Para el caso de los bolivianos, las rutas más frecuentes son desde Santa Cruz, Cochabamba, La Paz y Oruro, todas con destino Arica.

Realizar estos largos trayectos implica en ocasiones paradas suplementarias para carga y descarga. Los chilenos suelen parar en la ciudad norteña de Iquique (en el camino hacia Arica) como punto intermedio para el descanso.

Ambos grupos suelen viajar generalmente solos (92.7% en chilenos y 90.9% de bolivianos), pero cuando son acompañados por alguien, lo hacen con un colega o ayudante. Reportan que muy rara vez viajan con su pareja o con alguna persona que recogen en la ruta.

## PARADAS Y ACTIVIDADES REALIZADAS DURANTE ELLAS

Consultados de las paradas que realizan durante su trayecto y que no sean para dormir, los choferes de camiones chilenos reportan preferir las paradas diurnas (73%) en los descansos carreteros habilitados o, en caso de viajes internacionales, en la aduana. Para los choferes de camiones bolivianos, los resultados son similares: esto es, detenciones diurnas (71.7%) y en los pasos fronterizos y aduanas (aunque también se detienen con bastante frecuencia en el poblado de Zapahuira cercano a la ciudad de Putre, Chile).

## PARADAS DURANTE EL TRAYECTO Y PERCEPCIÓN DE ELLAS

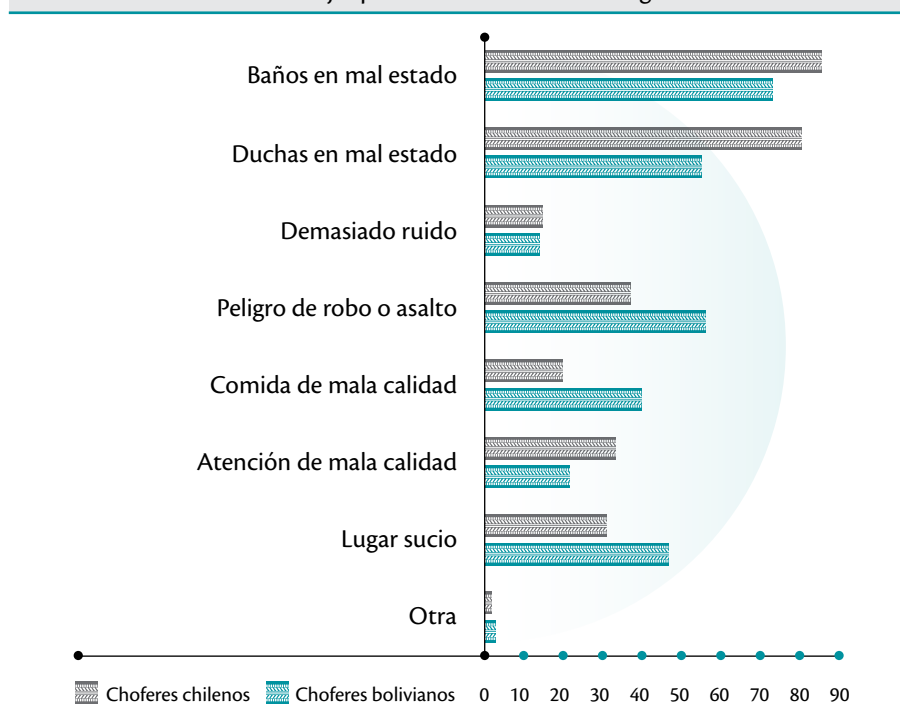
En un trayecto completo, los transportistas pueden realizar varias paradas, las que en términos medios duran poco más de tres horas en ambos grupos. Los chilenos paran principalmente para comer (92%), revisar el camión (85.1%), pasar al baño (80.5%) y descansar o “estirar las piernas” (63.2%). Los bolivianos lo hacen por las mismas razones, aunque en porcentajes levemente diferentes: comer (92.1%), descansar (64.7%), revisar el camión (44.6%) y pasar al baño (32.4%).

Según el grupo de choferes de camiones chilenos, estas paradas a lo largo del trayecto se realizan habitualmente en estaciones de servicio (51.7%), restaurantes (59.8%) y baños públicos (55.2%), pero también en aduana (35.6%) o en lugares de descanso habilitados en la carretera (27.6%). Los bolivianos reportan como puntos de parada la aduana (82.3%), puestos de policía (62.8%) o algún restaurante (79.4%).

En cualquier caso, según la opinión de los choferes de camiones encuestados, estos lugares de parada y descanso se encontrarían generalmente en “malas condiciones” (55.6% para chilenos y 30.9% para bolivianos) o “regulares condiciones” (26.2% para chilenos y 30.4% para bolivianos).

En el gráfico 3, podemos observar las razones para dicha evaluación negativa.

GRÁFICO 3. Porcentajes para ítems de evaluación lugares de descanso

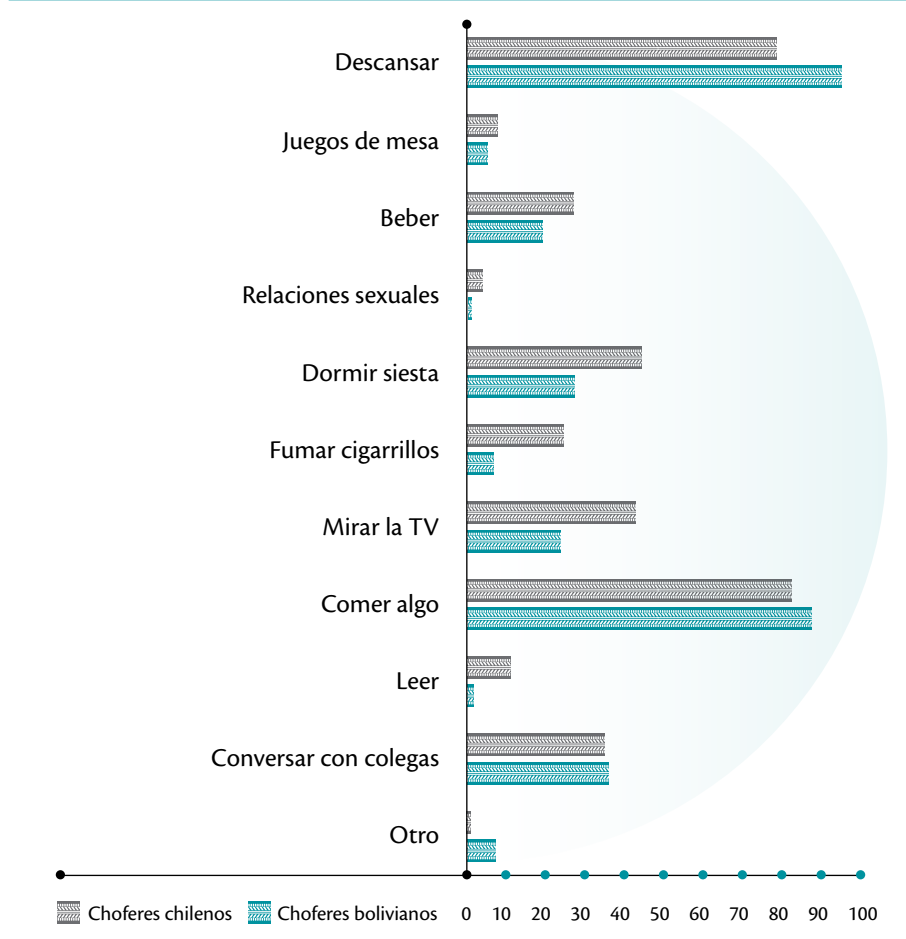


## ACTIVIDADES DE ESPARCIMIENTO

Las actividades de esparcimiento durante un viaje de transporte de carga no son muy variadas y se limitan básicamente a descansar, comer, dormir o hacer una siesta o mirar TV (ver el gráfico 4). Resulta llamativo, eso sí, el bajo grado de contacto reportado con otras personas, como es conversar con colegas (sólo un 36% en el caso de los chilenos y un 35.1% en caso de los bolivianos), de lo que se puede inferir que se trata de un trabajo bastante solitario.

En lo referido a las relaciones sexuales, como parte de sus actividades de esparcimiento, sólo un 4.1% de los choferes de camiones chilenos reporta tenerlas entre sus actividades y sólo un 1.6% de los choferes de origen boliviano.

**GRÁFICO 4. Actividades desarrolladas durante las detenciones en ruta (porcentajes)**



## CONSUMO DE SUSTANCIAS

Consultados respecto al consumo de sustancias como alcohol, tabaco o drogas, se nos indica que en las últimas cuatro semanas, un 24.8% de los chilenos y un 36.2% de los bolivianos han consumido alguna de ellas. Un 27% de los chilenos y un 20.9% de los bolivianos reportan que han fumado frecuentemente durante las últimas semanas. Sobresale el alto consumo de cigarrillos diarios reportado por los choferes bolivianos (un 76.7% declara fumar más de 20 cigarrillos diarios).

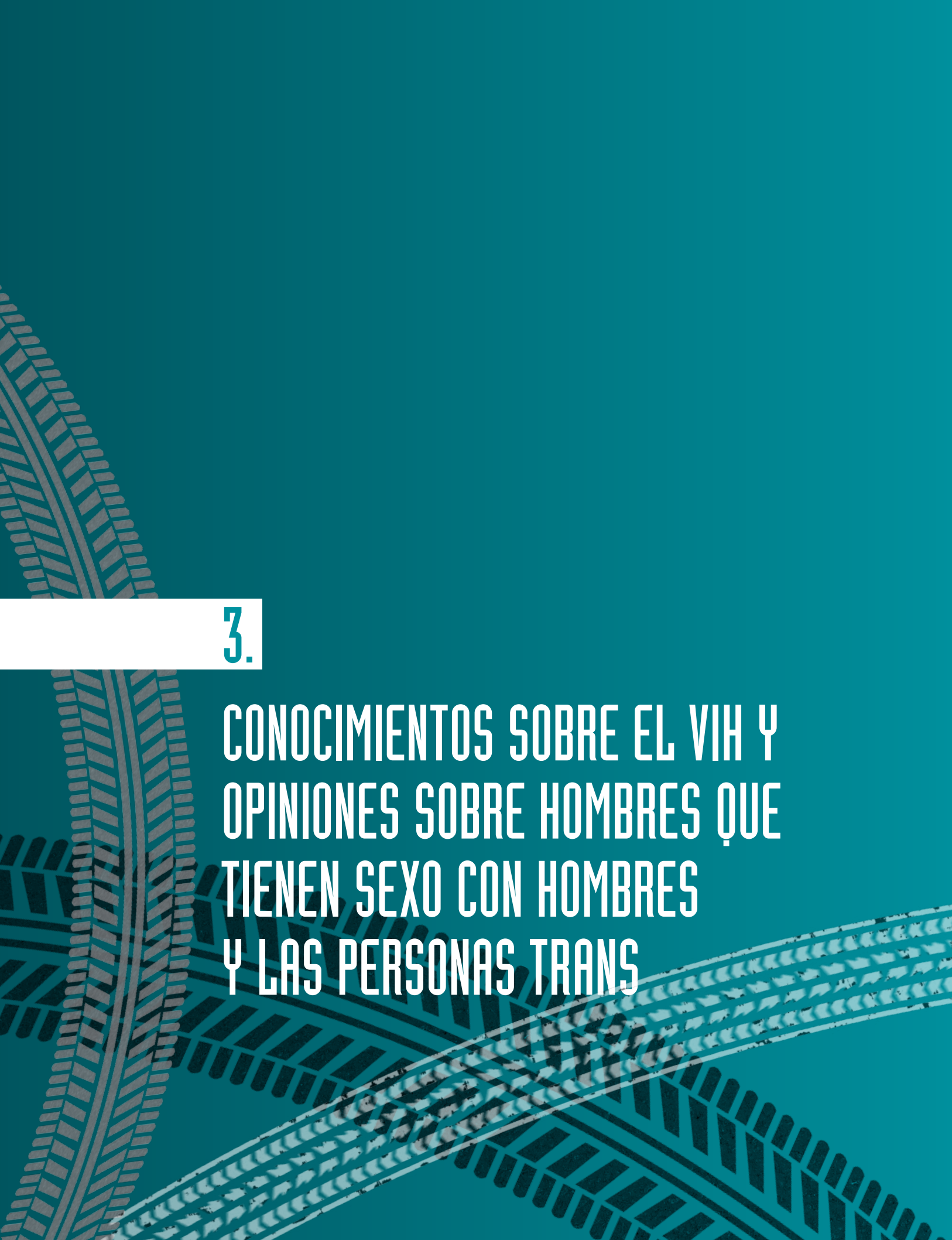
En el cuadro 4 podemos observar los porcentajes declarados para el consumo de tabaco y alcohol entre aquellos que reconocen su uso.

**CUADRO 4.** Porcentajes de consumo de alcohol y tabaco entre aquellos que declaran su uso durante sus trayectos en ruta

| Alcohol                       | Chile | Bolivia |
|-------------------------------|-------|---------|
| Diariamente                   | 2.0   | 1.3     |
| Al menos una vez a la semana  | 60.8  | 48.8    |
| Al menos una vez al mes       | 33.3  | 46.3    |
| Nunca                         | 3.9   | 2.5     |
| No sabe / No responde         | 0     | 1.3     |
| Tabaco                        | Chile | Bolivia |
| 1-5 cigarrillos al día        | 8.5   | 2.3     |
| 6-20 cigarrillos al día       | 70.2  | 18.6    |
| Más de 20 cigarrillos diarios | 19.1  | 76.7    |
| No sabe / No responde         | 2.1   | 2.3     |

Sólo un 4.9% de chilenos y 13.3% de bolivianos declaran el uso de drogas o medicamentos, pero especificando su uso medicinal. (La mayor parte de las ocasiones, las usan para enfermedades crónicas diagnosticadas).





3.

## CONOCIMIENTOS SOBRE EL VIH Y OPINIONES SOBRE HOMBRES QUE TIENEN SEXO CON HOMBRES Y LAS PERSONAS TRANS



## CONOCIMIENTO DE PERSONAS VIVIENDO CON VIH

Un 96.3% de los choferes de camiones chilenos afirma tener algún tipo de información sobre el VIH, un 12.2% conoce a alguien que lo tenga o que haya muerto por enfermedades relacionadas al sida y un 8.5% tiene un familiar o amigo que vive con VIH o que ha muerto por enfermedades relacionadas al sida. Asimismo, se observa que un 29.3% de los encuestados chilenos ha hablado con su pareja o familiares sobre el VIH en los últimos doce meses y un 47.6% ha conversado, en igual período, con algún colega o compañero de trabajo sobre el tema.

Ante las mismas consultas, el 96.8% de los transportistas bolivianos cuenta que ha oído hablar del VIH, aunque sólo un 1.6% conoce a alguien que tenga VIH o que ha muerto por enfermedades relacionadas al sida. Un 2.7% declara tener algún familiar o amigo cercano viviendo con VIH o que ha muerto por enfermedades relacionadas al sida. Un 30.3% de los choferes bolivianos dice haber conversado durante el último año con su pareja o algún familiar sobre VIH y un 40.4% lo ha conversado con algún compañero de trabajo.

La información sobre conocer a personas que viven con VIH es importante porque está asociada con una mayor valoración de las personas y menor rechazo. De hecho, un pilar fundamental de programas de prevención de ONUSIDA es la “mayor participación de las personas que viven con o están afectadas por el VIH y el sida” (MPPS). Entonces, en el desarrollo de talleres de sensibilización sobre VIH en el sector transporte, testimonios de personas que viven con VIH y trabajo en equipo con ellas será clave para el éxito. Eso puede facilitar el diálogo, también, porque podemos ver que, aunque los choferes entrevistados han escuchado del tema de VIH, no es frecuente hablar con sus compañeros de trabajo o con sus familias respecto a este tema.

## CONOCIMIENTOS SOBRE VIH

Para evaluar el grado de conocimiento de los entrevistados respecto al VIH, se les consultó su opinión respecto a determinados enunciados, frente a los que debían responder según su grado de acuerdo o desacuerdo, obteniéndose los siguientes resultados:

|                                                                                                                                   | 1    | 2    | 3    | 4    | 5    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|
| El sida se evita usando preservativo o condón en las relaciones sexuales.                                                         | 3.7  | 1.2  | 7.3  | 1.8  | 86.0 |
|                                                                                                                                   | 11.7 | 0.0  | 2.1  | 2.7  | 83.5 |
| El VIH se puede transmitir de la madre al hijo durante el embarazo.                                                               | 9.8  | 4.3  | 22.6 | 7.9  | 55.5 |
|                                                                                                                                   | 9.1  | 5.3  | 11.2 | 2.7  | 71.7 |
| El VIH se puede transmitir por una picadura de mosquito.                                                                          | 42.1 | 11.6 | 28.7 | 6.7  | 11.0 |
|                                                                                                                                   | 36.2 | 6.4  | 11.3 | 4.3  | 42.0 |
| Hay tratamientos para el sida que mantienen a las personas en buen estado de salud y alargan su vida (aunque el sida no se cure). | 6.9  | 2.5  | 22.5 | 16.9 | 51.3 |
|                                                                                                                                   | 23.4 | 3.7  | 20.2 | 8.9  | 44.7 |
| En general, una persona que tiene el virus del sida está en condiciones físicas de seguir trabajando normalmente.                 | 13.4 | 4.3  | 28.7 | 18.3 | 35.4 |
|                                                                                                                                   | 50.0 | 9.0  | 11.2 | 6.4  | 23.4 |
| Es posible que una persona común como usted o yo contraiga el VIH/SIDA.                                                           | 10.4 | 3.7  | 12.3 | 13.5 | 60.1 |
|                                                                                                                                   | 11.2 | 2.1  | 12.3 | 5.9  | 68.4 |
| La homosexualidad masculina (el sexo entre varones) es pecado.                                                                    | 50.9 | 3.1  | 8.6  | 11.7 | 25.8 |
|                                                                                                                                   | 30.9 | 3.7  | 5.3  | 4.8  | 55.3 |
| La homosexualidad femenina (el sexo entre mujeres) es una enfermedad.                                                             | 56.7 | 3.7  | 15.9 | 6.1  | 17.7 |
|                                                                                                                                   | 13.9 | 4.3  | 11.8 | 4.8  | 65.2 |
| La homosexualidad (el sexo entre varones o entre mujeres) es una enfermedad.                                                      | 47.6 | 5.5  | 11.0 | 11.6 | 24.4 |
|                                                                                                                                   | 11.2 | 5.9  | 7.5  | 3.7  | 71.7 |
| Hay choferes, transportistas o choferes de camiones que son homosexuales.                                                         | 18.1 | 10.3 | 35.5 | 13.5 | 22.6 |
|                                                                                                                                   | 64.3 | 8.6  | 13.0 | 2.2  | 11.9 |
| Si me enterara que un compañero es homosexual, mi relación con él seguiría siendo la misma.                                       | 19.7 | 3.2  | 28.7 | 22.3 | 26.1 |
|                                                                                                                                   | 42.5 | 6.5  | 13.4 | 8.1  | 29.6 |
| En el rubro que trabajo, hay muchos choferes, transportistas o camioneros que tienen relaciones sexuales con travestis.           | 23.8 | 9.1  | 30.5 | 18.3 | 18.3 |
|                                                                                                                                   | 62.2 | 3.7  | 16.5 | 3.7  | 13.8 |
| Un chofer perdería el respeto de sus compañeros si tuviera relaciones sexuales con una travesti.                                  | 18.3 | 9.1  | 30.5 | 14.6 | 27.4 |
|                                                                                                                                   | 16.5 | 3.7  | 18.6 | 3.2  | 58.0 |
| Un empleador despediría a un chofer si se enterara que es VIH.                                                                    | 18.3 | 5.5  | 32.9 | 18.9 | 24.4 |
|                                                                                                                                   | 20.3 | 1.6  | 16.0 | 10.2 | 51.9 |
| Pienso que muchos de mis compañeros de trabajo tienen sexo con trabajadoras de sexo o trabajadoras sexuales.                      | 8.6  | 8.6  | 22.1 | 16.0 | 44.8 |
|                                                                                                                                   | 12.8 | 1.1  | 11.7 | 10.6 | 63.8 |
| En el rubro que trabajo, hay choferes, transportistas o camioneros que tienen relaciones sexuales con otros hombres.              | 30.1 | 10.4 | 40.5 | 12.3 | 6.7  |
|                                                                                                                                   | 76.1 | 10.1 | 10.1 | 1.1  | 2.7  |
| En el rubro que trabajo, hay choferes, transportistas o camioneros que tienen relaciones sexuales con menores de edad.            | 29.8 | 5.6  | 28.0 | 19.9 | 16.8 |
|                                                                                                                                   | 35.6 | 3.2  | 11.7 | 6.4  | 43.1 |
| Muchos de mis compañeros de trabajo son infieles.                                                                                 | 6.7  | 3.7  | 20.2 | 15.3 | 54.0 |
|                                                                                                                                   | 6.4  | 1.1  | 12.8 | 12.8 | 66.8 |
| El condón previene la transmisión del VIH.                                                                                        | 6.2  | 4.3  | 12.3 | 11.7 | 65.4 |
|                                                                                                                                   | 10.2 | 0.0  | 3.2  | 4.3  | 82.3 |
| Hay compañeros de trabajo que prefieren tener relaciones sexuales sin condón.                                                     | 17.3 | 8.0  | 20.4 | 10.5 | 43.8 |
|                                                                                                                                   | 31.4 | 2.7  | 25.9 | 8.6  | 31.4 |
| Una persona que se ve sana puede estar viviendo con el VIH/SIDA.                                                                  | 16.6 | 5.5  | 16.6 | 9.2  | 52.1 |
|                                                                                                                                   | 34.8 | 2.1  | 13.4 | 10.2 | 39.6 |
| Las personas que viven con VIH/SIDA deben vivir apartadas del resto de las personas.                                              | 50.0 | 4.9  | 17.3 | 18.5 | 9.3  |
|                                                                                                                                   | 42.8 | 9.1  | 16.0 | 3.7  | 28.3 |
| El VIH se puede contraer compartiendo alimentos con una persona viviendo con VIH.                                                 | 43.6 | 9.2  | 29.4 | 8.6  | 9.2  |
|                                                                                                                                   | 59.4 | 9.1  | 10.7 | 4.3  | 16.6 |
| Cuidaría de alguien de mi familia si supiera que él o ella tiene VIH/sida.                                                        | 4.9  | 1.8  | 11.0 | 17.8 | 64.4 |
|                                                                                                                                   | 6.4  | 0.5  | 9.0  | 13.8 | 70.2 |
| Seguiría trabajando con un compañero aunque supiera que él tiene el VIH/sida.                                                     | 12.8 | 0.0  | 22.6 | 14.6 | 50.0 |
|                                                                                                                                   | 33.0 | 1.6  | 17.0 | 13.3 | 35.1 |
| El VIH (virus que causa el sida) se puede transmitir entre dos hombres en una relación sexual si no se usa preservativo.          | 7.9  | 1.2  | 12.2 | 8.5  | 70.1 |
|                                                                                                                                   | 3.2  | 0.0  | 8.0  | 4.3  | 84.6 |

☐ Chile (%)
 ☐ Bolivia (%)

1 = Totalmente en desacuerdo; 2 = En desacuerdo; 3 = Ni de acuerdo ni en desacuerdo; 4 = De acuerdo; 5 = Totalmente de acuerdo.

## EL VIH Y SUS MITOS

Podemos observar que existe un alto grado de conciencia, en ambos grupos, de la necesidad del uso de preservativos para prevenir el VIH, así como de las vías de transmisión del VIH más habituales. Sin embargo, este conocimiento convive con una serie de mitos respecto de la transmisión, sobre todo en el grupo de choferes bolivianos, por ejemplo, considerar (**equivocadamente**) que la picadura de mosquito es una vía de transmisión del VIH. Eso sugiere la necesidad de avanzar en el derribo de un conjunto de mitos existentes sobre la transmisión del VIH.

También se detectan diferencias entre grupos al analizar las condiciones de salud de las personas que viven con VIH y sus posibilidades de seguir trabajando con relativa normalidad. En este caso, los chilenos parecen disponer de mayor información sobre tratamientos disponibles y la capacidad física de un trabajador con VIH. En ambos grupos, la noción de vulnerabilidad es alta y no parece existir una subestimación de las posibilidades de contraer el VIH.

## OPINIONES SOBRE LA HOMOSEXUALIDAD

Respecto a las interpretaciones “morales” que la homosexualidad tiene para los participantes, observamos diferencias significativas estadísticamente en la evaluación de ésta como un “pecado” o una “enfermedad”, ya sea para el caso de los hombres y, sobre todo, de las mujeres. Es decir, los transportistas bolivianos tienen una visión más negativa de la homosexualidad que los chilenos, sobre todo cuando ésta es femenina. En cualquier caso, las relaciones consentidas entre personas del mismo sexo son vistas como una enfermedad.

Los choferes de camiones bolivianos están menos de acuerdo con la idea de que en su gremio haya homosexuales y creen que, de enterarse que un compañero es homosexual su relación ya no podría ser la misma. A pesar de lo anterior, ambos grupos (bolivianos y chilenos) opinan que hay choferes de camiones que mantienen relaciones sexuales con “travestis”<sup>9</sup>, aunque con diferencias, pues los chilenos manifiestan más acuerdo con esta afirmación. Los bolivianos están más de acuerdo con que, de conocerse el hecho, perderían el respeto por parte de sus colegas. Además, son los choferes bolivianos quienes más creen en la posibilidad de que una persona sea despedida si su empleador sabe que vive con VIH.

Ambos grupos (bolivianos y chilenos) opinan que hay choferes de camiones que pagan por relaciones sexuales, aunque los bolivianos están más de acuerdo con esta afirmación. Eso sí, son los chilenos quienes más creen que este hecho (tener relaciones sexuales con trabajadoras del sexo) es aplicable a las relaciones con hombres.

En cualquier caso, ambos grupos de choferes concuerdan en que las relaciones entre dos hombres sin uso de preservativo puede ser una potencial fuente de transmisión del VIH.

---

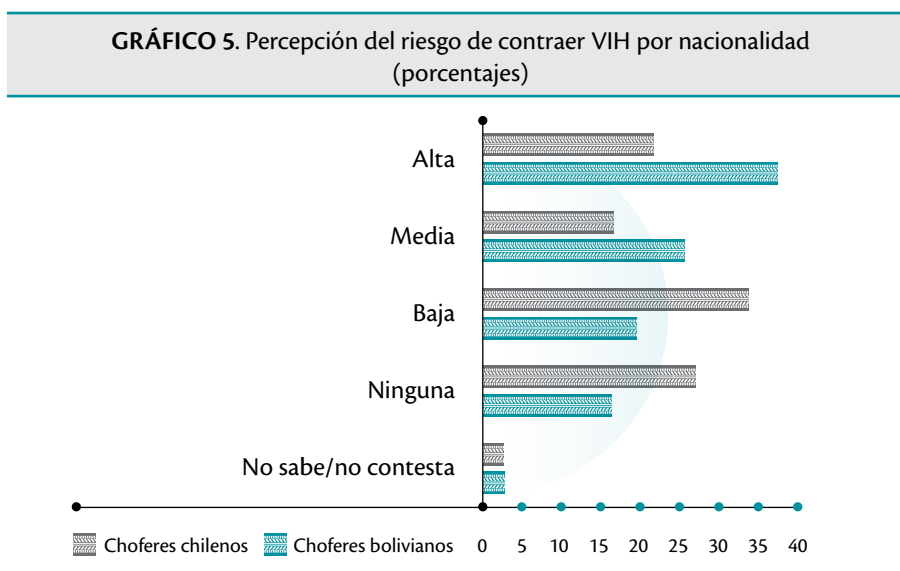
9 “Travesti” es un término usado comúnmente en Chile para referirse a miembros de la comunidad trans, que podrían ser travestis, transgéneros o transexuales. Aunque su aplicación no sea correcto, la palabra fue utilizada en la encuesta, por su uso cotidiano.

## TRABAJAR Y VIVIR CON PERSONAS VIVIENDO CON VIH

Para los choferes de camiones chilenos, más que para sus pares bolivianos, una persona que vive con VIH puede verse sana. Los participantes muestran un relativo desacuerdo con la idea de segregar a quienes viven con VIH, aunque los bolivianos puntúan significativamente más alto en el ítem que apunta a medidas de este tipo. Como vemos arriba, si se tratara de un familiar VIH+, no hay diferencias entre bolivianos y chilenos al asumir con mucha fuerza que estarían a su lado para cuidarlo. La cuestión es menos clara cuando se trata de un compañero de trabajo, con diferencias significativas entre grupos. Los chilenos se muestran más proclives a seguir trabajando con un colega que vive con VIH a diferencia de los bolivianos.

## PERCEPCIÓN DE RIESGO

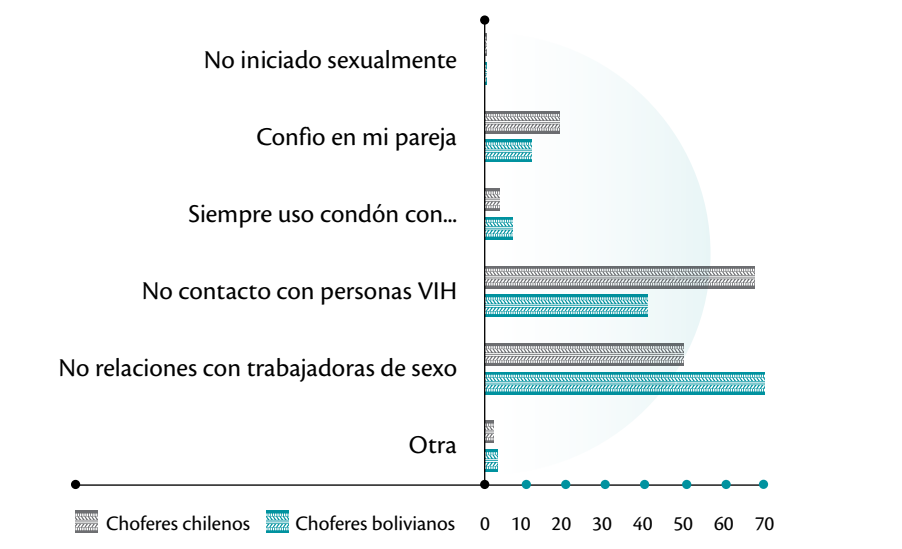
Tal y como podemos observar en el gráfico 5, al centrarnos en la percepción de riesgo de infectarse de VIH que los transportistas de cada país tienen (en comparación con sus colegas la misma nacionalidad), observamos que para el caso de los bolivianos la percepción es más bien alta (36.9%) o media (25%). Para el caso de chilenos la percepción de riesgo es baja (33.3%), lo que debe sumarse al alto número de personas que creen que no tienen ningún riesgo (26.67%)



Para el grupo de personas que dicen que no tienen riesgos de contraer el VIH, el gráfico 6 nos informa de sus principales razones para creerlo son las siguientes: la falta de contacto con personas que tienen VIH (67.3% de respuestas en chilenos y un 40.6% en bolivianos), la abstención de relaciones con trabajadoras de sexo sean estas trabajadoras de sexo o “travestis” (49.5% en chilenos y 69.6% en bolivianos) y la confianza depositada en su propia pareja (18.8% en chilenos y 11.6% en bolivianos).

En conjunto, los datos anteriores nos informan de las creencias de los choferes de camiones sobre las fuentes de transmisión del VIH y de la estimación de sus propias posibilidades de contraerlo. Como hemos visto, muchos de ellos creen que la transmisión del VIH se trata sólo de sus prácticas sexuales y de los cuidados que pueden tener en ellas. Al mismo tiempo, desestiman la posibilidad de que sus propias parejas “regulares”<sup>10</sup> puedan constituirse en una fuente de transmisión del VIH.

**GRÁFICO 6.** Razones para la autopercepción de ausencia de riesgo de contraer VIH (porcentajes)



10 Pareja a la cual el encuestado considera estable; generalmente es la esposa, la novia o polola.



The background is a solid teal color. Overlaid on this are several abstract, stylized patterns that resemble tire tracks or road markings. These patterns are composed of parallel lines and small rectangular blocks, arranged in a way that suggests movement and direction. They are primarily located in the lower half of the image, with some extending towards the top left.

4.

# HISTORIA SEXUAL

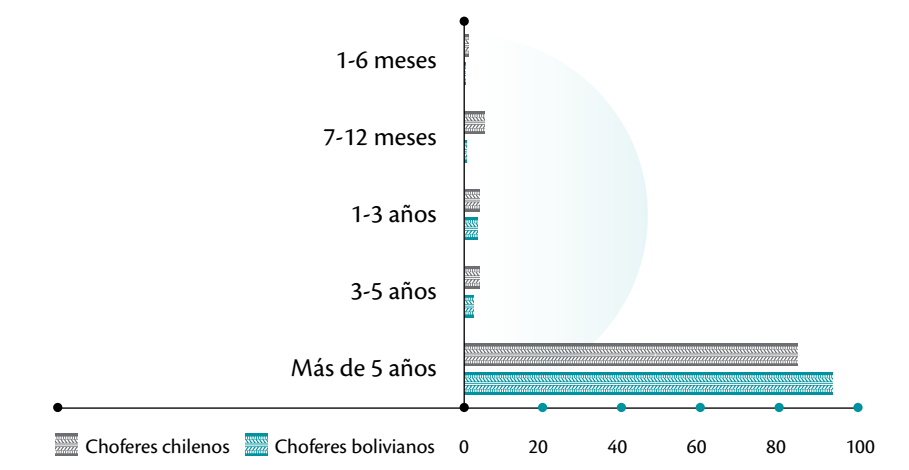


## PAREJAS ACTUALES

Del total de encuestados, sólo uno no se había iniciado sexualmente, por lo que podemos afirmar que se trata de una población activa sexualmente. En el transcurso de su vida, los choferes de camiones chilenos reportan una media de 13.8 parejas sexuales y los choferes de camiones bolivianos una media de 10.09. Ante la consulta sobre el número de parejas sexuales durante los últimos doce meses, la media de los chilenos es de 1.65 y la de los bolivianos de 1.41.

Un 72.3% de los choferes de camiones chilenos dice convivir con una pareja (ya sean casados legalmente o no) y un 76% de bolivianos se encuentra en similar situación. Respecto al tiempo que llevan con sus parejas (ver el gráfico 7), destacamos la gran proporción de choferes que viven con sus parejas hace más de cinco años (84.3% de chilenos y 91.3% de bolivianos).

**GRÁFICO 7.** Tiempo de convivencia con su pareja actual (porcentajes)

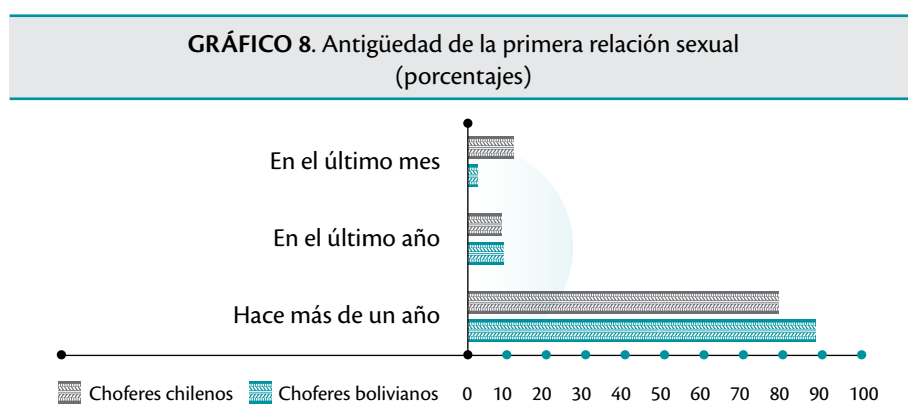


## INICIACIÓN SEXUAL

La edad de iniciación sexual de los choferes de camiones chilenos fue de 16.94 años y de 17.84 años para la de su pareja de esa primera relación sexual (medianas de 17 y 18, respectivamente). Para el caso de los choferes de camiones bolivianos, la edad de media de iniciación fue de 16.57 años y de 17.55 años para sus compañeras sexuales en dicha iniciación (medianas de 17 para ambos grupos).

En la mayor parte de los casos, la mujer<sup>11</sup> con la que tuvieron su primera relación sexual era algún/a amiga/o o su novia/o (74.8% en choferes de camiones chilenos y 77.4% en los de nacionalidad boliviana). En ella, sólo un 12.5% de chilenos y un 10.7% de bolivianos utilizaron preservativo.

En el momento de su primera relación sexual, un 8.4% de los choferes de camiones tenía una relación de pareja con una persona diferente a aquella con la que se iniciaba sexualmente y un 16.2% estima que esa pareja sexual tenía a su vez otra pareja. En el caso de los choferes de camiones bolivianos, un 7.5% tuvo su primera relación encontrándose en pareja y con una persona diferente a ella y un 17.5% estima que esa persona con la que se inició tenía a su vez pareja.



Entre las prácticas sexuales realizadas en esa primera relación sexual, se mencionan principalmente la penetración vaginal (100% en chilenos y 99.5% en bolivianos), el sexo oral (25% en chilenos y 4.8% en bolivianos), el sexo anal (3.9% en chilenos y 2.2% en bolivianos) y la masturbación (esta última sólo en un 2% de los casos y sólo en choferes de camiones chilenos). Lo anterior da cuenta de un patrón tradicional de prácticas sexual, con un predominio del sexo vaginal.

De los datos sobre la iniciación sexual, podemos ver algunos aspectos de la vulnerabilidad. Lo más preocupante es la falta (en alrededor del 90% de los casos) del uso de condón. Si bien menos de 10% de los choferes entrevistados tenían sexo con una mujer distinta a su pareja, alrededor del 15% de los choferes suponía que esa mujer tenía relaciones con otros. Es decir, esta primera relación sexual no protegida, por sí sola, podría implicar la transmisión de VIH u otra ITS a una serie de personas más.

## 4.1 ACTIVOS SEXUALMENTE DURANTE LOS ÚLTIMOS DOCE MESES

### PAREJAS REGULARES Y OCASIONALES

Respecto a la última persona con la que tuvieron relaciones sexuales, un 79.3% de los chilenos y un 87% de los bolivianos informan que se trataba de su pareja estable. Un 20.7% y un 13%, respectivamente, declaran que se trataba de una pareja “ocasional<sup>12</sup>” (3.4% de chilenos y 1.6% de bolivianos informan que se trataba de trabajadoras de sexo).

<sup>11</sup> Ninguno de los encuestados dice haberse iniciado con un hombre.

<sup>12</sup> Pareja a la cual el encuestado considera no estable y con la que se mantiene relaciones sexuales.

La frecuencia reportada del uso de preservativos con su última pareja sexual “regular”<sup>13</sup> es bastante baja: de este modo, un 59.5% de los chilenos y un 56.8% de los bolivianos nunca lo han utilizado. Un 28.1% de los choferes de camiones de nacionalidad chilena y un 35.7% de los de nacionalidad boliviana lo han usado en algunas ocasiones pero sin regularidad. Aquellos choferes que lo utilizan frecuentemente o siempre son sólo un 12.4% de los chilenos y un 7.6% de los bolivianos.

Podemos observar que el porcentaje del uso del condón en la primera relación sexual y la utilización “frecuente” o “siempre” con su pareja regular actual es muy parecido: ronda al 10%. Sin saber su propio estado de VIH (ya que, como vemos más adelante, un porcentaje muy bajo de los choferes ha hecho el examen), y sabiendo que un porcentaje importante de los encuestados paga por sexo (como se ve en la sección que sigue), esta falta de uso de condones con la pareja regular es preocupante.

## PAGO POR SEXO

Un porcentaje importante de personas ha pagado alguna vez en su vida por servicios sexuales. Entre los choferes de camiones chilenos, un 30.4% declara haber tenido relaciones sexuales pagando por ello, mientras que un 44% de los bolivianos declara haber pagado por servicios sexuales. Del porcentaje de chilenos y de bolivianos que ha contratado estos servicios, un 25% lo ha hecho en los últimos doce meses. Frente a la pregunta por el sexo de su compañeras/os sexuales a los/las cuales han pagado por sus servicios, todos los encuestados afirman que eran mujeres.

Entre los chilenos que pagaron por sexo, un 61.5% era soltero (los casados representan un 15.4%). Entre los bolivianos, un 42.3% de quienes contratan estos servicios se encuentra casado.

En el cuadro 5, podemos apreciar los porcentajes para los lugares en que han conocido a la última persona por la que pagaron por servicios sexuales. La mayor parte de las personas no concurrió directamente a prostíbulos sino que lo hizo en otros ambientes de recreación o en la misma ruta que siguen los choferes como parte de su trabajo.

**CUADRO 5.** Lugar en donde ha conocido a la persona que le prestó servicios sexuales pagados (porcentajes)

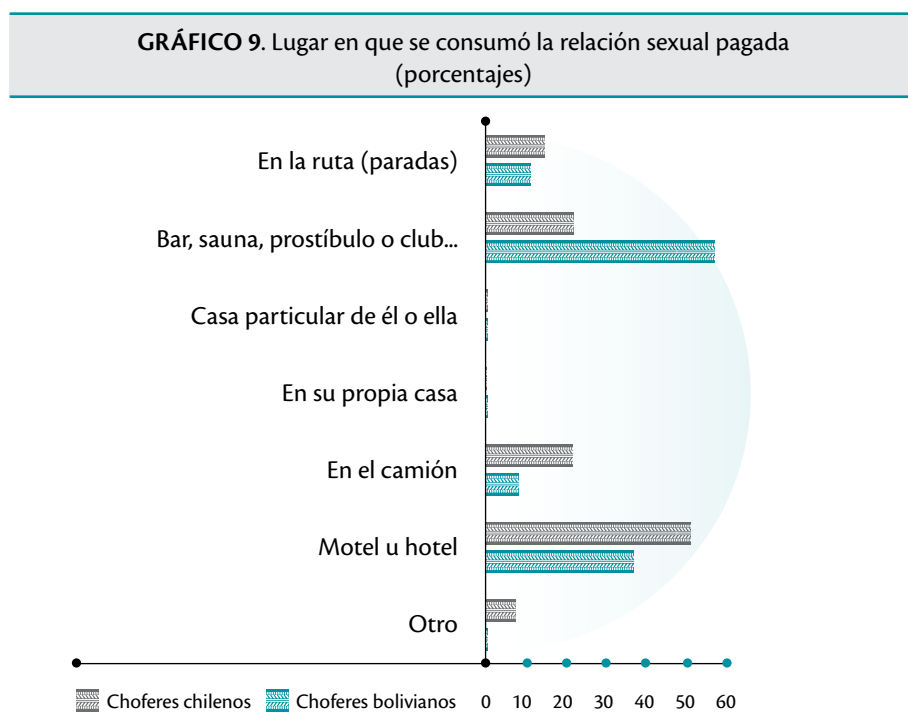
|                              | Chile | Bolivia |
|------------------------------|-------|---------|
| Casa de familiar o amigo     | 0.0   | 3.8     |
| Hotel, pensión u hostal      | 0.0   | 3.8     |
| Bar o restaurante            | 0.0   | 11.5    |
| Estación de servicio, Kiosco | 7.1   | 0.0     |
| Motel, sauna o club nocturno | 71.4  | 61.5    |
| En la ruta (paradas)         | 14.3  | 11.5    |
| Prostíbulo                   | 7.1   | 7.7     |

Entre las prácticas sexuales más comunes que reportan con las personas con las que han pagado por sexo, se encuentran el sexo oral (78.6% de chilenos y 50% de bolivianos), el sexo con penetración vaginal (8.5% de chilenos y 13.8% de bolivianos) y anal (7.1% de chilenos y 3.8% de bolivianos).

<sup>13</sup> Pareja a la cual el encuestado considera estable; generalmente es la esposa, la novia o polola.

En la última relación con trabajadoras sexuales, un 14.3% de chilenos y un 15.4% de bolivianos no utilizó preservativo. Respecto a por qué no habían utilizado condón, la mayor parte de las respuestas apunta en sentido de su resistencia debido a que reducen el placer o no entregan confianza debido a que se rompen, a tener vergüenza de ir a comprarlos o no tener uno a mano.

En el gráfico 9, encontramos información del lugar en que se consumó la última relación sexual pagada.



Para fines de establecer una intervención al nivel de la empresa, hay que reconocer que el entorno de trabajo no es ajeno al comercio sexual. Es decir, un 14.3% de los choferes chilenos y un 11.5% de los choferes bolivianos que pagaron por sexo conocieron a la mujer que prestó el servicio sexual “en la ruta (paradas)” y un 21.4% de los chilenos y 8% de bolivianos que pagaron por sexo lo tuvieron en sus camiones.

Sin estigmatizar a las mujeres que venden sexo, ni calificarlas como un “peligro” para los choferes, las empresas deberían entrar en diálogo con ellas para buscar estrategias de prevención en común.

## 4.2 OTRAS EXPERIENCIAS SEXUALES

### SEXO A CAMBIO DE TRASLADO

Al ser consultados por prácticas sexuales derivadas del pago de favores por trasladar personas en la ruta, un 4.4% de los choferes de camiones chilenos y un 9.6% de los bolivianos reconocen haberlo hecho. Si bien relativamente pocas personas reportan tener esta práctica, la frecuencia con que esos choferes de

camiones lo realizan es variable y en algunos casos ésta se constituye una práctica regular o relativamente frecuente.

Los choferes de camiones que realizan este tipo de prácticas suelen ser de edad muy variada (entre 22 y 62 años para los chilenos y entre 32 y 61 para los bolivianos). Un 40% de chilenos y un 44% de bolivianos encuestados que realizan este tipo de prácticas se encuentra actualmente casado y sólo 2 de los 23 choferes que habían realizado esta práctica se ha realizado en los últimos doce meses un examen para detectar el VIH. Por último, de los que han realizado esta práctica de haber trasladado gente a cambio de favores sexuales, dos de los choferes de camiones chilenos (40%) y tres de los bolivianos (16.7%) han contraído alguna vez una enfermedad de transmisión sexual.

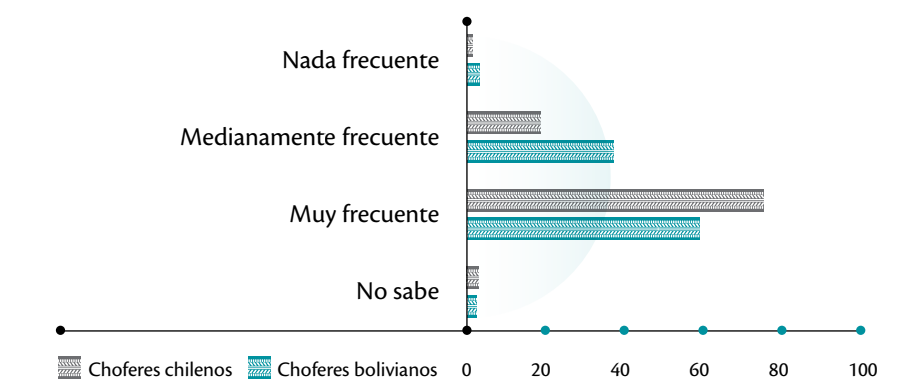
Aunque menos de 10% de los dos grupos de choferes reportan el pago de favores sexuales a cambio de traslado, es importante que se entienda su conexión con el entorno laboral. En decir, porque los choferes trabajan en la ruta, ellos encuentran oferta de sexo en la ruta y su camión se convierte en un lugar potencial de tener relaciones sexuales. Siendo estos factores “estructurales”, el sector transporte puede buscar soluciones dentro de este entorno.

## OPINIONES SOBRE RELACIONES FUERA DE LA PAREJA ESTABLE

Consultados los choferes por su opinión de cuán frecuente resulta que un chofer tenga o haya tenido relaciones sexuales con personas diferentes a su pareja estable, los porcentajes más grandes se concentran en la opción “muy frecuente”. Así, los chilenos afirman en un 75.4% que se trata de una práctica “muy frecuente” y en un 19.3% de que se trata de una práctica “medianamente frecuente”. Una respuesta similar se da entre los choferes de camiones bolivianos: los que afirman que se trata de una práctica “muy frecuente” son un 55.9% y “medianamente frecuente” un 37.8%. Ya vemos cómo contrastan las opiniones sobre el comportamiento de sus compañeros de trabajo con las respuestas hechas en primera persona.

En el gráfico 10 podemos ver los porcentajes de respuesta para esta pregunta.

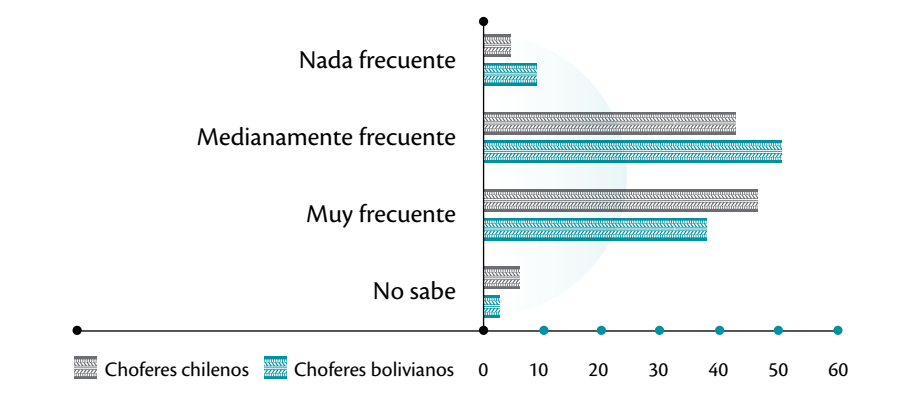
**GRÁFICO 10.** Porcentajes sobre opinión de frecuencia de relaciones sexuales con personas distintas a la pareja estable por parte de choferes de camiones



## OPINIONES SOBRE COMPRA DE SERVICIOS SEXUALES

Los participantes del estudio también nos informaron sobre su creencia respecto a lo habitual de la compra de servicios sexuales por parte de sus compañeros choferes (ver el gráfico 11). Los chilenos entrevistados opinan que es una práctica “muy frecuente” (46.4%) o “medianamente frecuente” (42.9%). Tenemos una situación similar entre los choferes bolivianos que opinan que es “medianamente frecuente” (50.5%) o “muy frecuente” (37.8%).

**GRÁFICO 11.** Porcentajes sobre opinión de frecuencia (de los compañeros de trabajo) del uso de servicios de comercio sexual

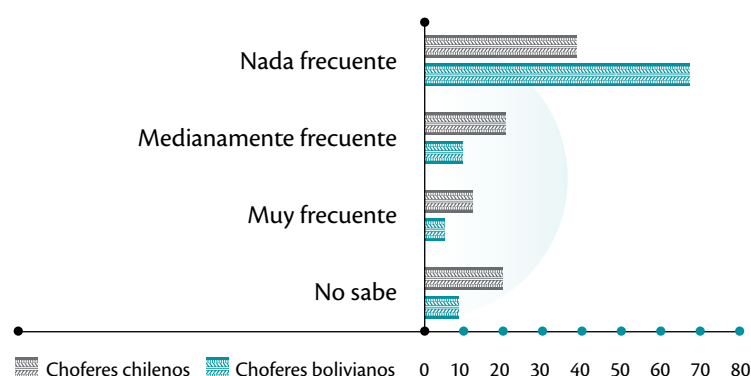


## OPINIÓN SOBRE RELACIONES SEXUALES CON HOMBRES Y TRANS

Los encuestados no reportaron experiencias sexuales (propias) con otros hombres o con personas trans. Puede ser porque realmente no tuvieron relaciones con hombres o por el hecho de que en Chile y Bolivia ésta es una experiencia tan estigmatizada que no es posible asumirla públicamente. Para relevar más información sobre el tema y para que los entrevistados hablaran con mayor libertad, fueron preguntados sobre su opinión o conocimiento respecto a estas prácticas por parte de sus colegas.

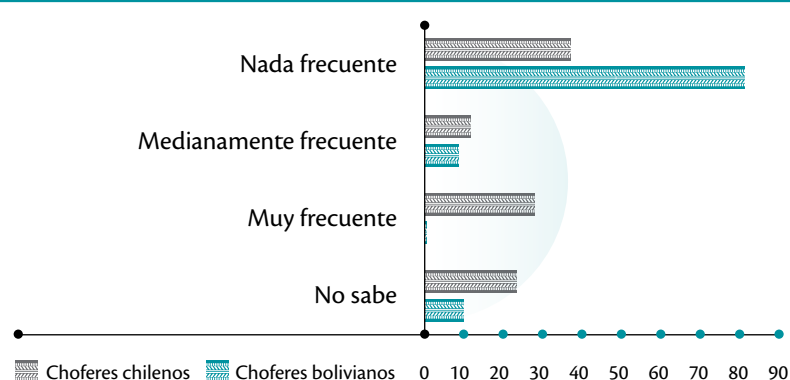
El gráfico 12 nos informa de la opinión de los entrevistados respecto de la frecuencia en que se darían relaciones entre un chofer de camiones y otro hombre. Los entrevistados atribuyen esta práctica a un porcentaje significativo de sus compañeros de trabajo (un 36% en el caso de los chilenos y un 16% en el caso de los bolivianos, sumando las opciones “medianamente frecuente” y “muy frecuente”).

**GRÁFICO 12.** Porcentajes sobre opinión de frecuencia de relaciones sexuales (de los compañeros de trabajo) con personas del mismo sexo



Consultados sobre su opinión respecto a la frecuencia con que personas que trabajan como choferes tengan o hayan tenido relaciones sexuales con personas “travestis” (personas de la comunidad trans), un 27.9% de los choferes de camiones chilenos indican que es una práctica “muy frecuente” y un 11.7% de que se trata de una práctica “medianamente frecuente”. Los choferes de camiones bolivianos la consideran una práctica menos frecuente, aunque, de todos modos, un 8.5% la considera una práctica “medianamente frecuente”. En el gráfico 13, podemos apreciar las respuestas dadas a esta pregunta. Nuevamente, podemos observar el mismo fenómeno. Es decir, que aquello que no resulta deseable de asumir públicamente en términos personales (por ejemplo, tener relaciones sexuales con una persona trans) puede ser más fácilmente atribuida a otros miembros del propio grupo.

**GRÁFICO 13.** Porcentajes sobre opinión de la frecuencia de relaciones sexuales entre choferes de camiones y “travestis”







5.

# SALUD Y PREVENCIÓN



## DISPONIBILIDAD DE CONDOMES

Con respecto a las conductas de prevención durante sus viajes de trabajo, un 18.8% de los choferes de camiones chilenos reporta tener preservativos disponibles a mano en su camión y un 70.5% conoce algún lugar donde comprarlos o adquirirlos. Un 24.1% de los transportistas bolivianos afirma tener condones a mano en su camión en caso de necesidad y un 92% afirma conocer algún lugar donde puede comprarlos o adquirirlos.

En el cuadro 7, encontramos el resumen de los lugares donde dicen comprar o conseguir los condones los transportistas de ambos países. Sobresale la farmacia como el lugar donde más frecuentemente se adquieren los condones, aunque también una proporción importante de choferes afirma que no usa ni compra condones (29.7% de chilenos y 14.5% de bolivianos). Es llamativo el hecho de que los choferes afirmen que no compran ni consiguen condones en las estaciones de servicios, lugares donde frecuentemente paran y se detienen. Asimismo, los sindicatos, que podrían cumplir una función relevante en la prevención, no son mencionados como lugares donde se consiguen condones. Futuros estudios deberán indagar si en estos lugares existe la venta o distribución de condones y cuáles serían las barreras a la misma.<sup>14</sup>

| CUADRO 7. Lugar en donde compra o consigue los preservativos (porcentajes) |       |         |
|----------------------------------------------------------------------------|-------|---------|
|                                                                            | Chile | Bolivia |
| No uso, no compro                                                          | 29.7  | 14.5    |
| Farmacia                                                                   | 70.3  | 84.9    |
| Kiosco                                                                     | 0.9   | 0.0     |
| Centro de salud, hospital                                                  | 18.0  | 2.7     |
| Estación de servicio                                                       | 2.7   | 0.5     |
| Baño público (dispensador)                                                 | 0.0   | 0.0     |
| Organización no gubernamental                                              | 13.5  | 0.0     |
| Sindicato                                                                  | 0.0   | 0.0     |
| Por amigos o colegas de trabajo                                            | 0.9   | 0.5     |
| Se ocupa mi pareja, la otra persona                                        | 1.8   | 0.0     |
| Bar, motel u hotel                                                         | 2.7   | 0.5     |
| Otra                                                                       | 0.0   | 0.0     |

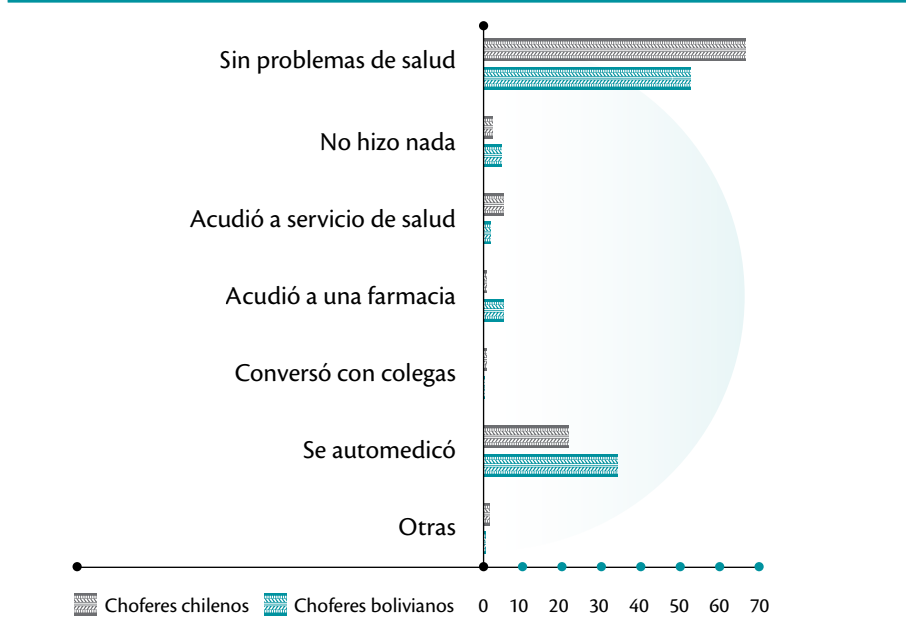
<sup>14</sup> En el momento de publicar este presente estudio, la OIT estaba llevando a cabo una encuesta sobre el uso de condones por parte de los choferes de larga distancia en Chile. Con los resultados de ese estudio, se podría comparar la información obtenida en “Vida de Camioneros”.

Los choferes de ambos países que usan preservativos suelen conseguirlos en farmacias, en algún centro de salud o en una ONG.

## PROBLEMAS DE SALUD

Consultados sobre los problemas de salud que los choferes han tenido durante sus trayectos en ruta y sobre el modo de resolverlo, un 67% de chilenos y un 53.2% de bolivianos dicen nunca haber tenido problemas. El porcentaje restante, quienes sí tuvieron algún problema de salud durante un viaje, nos indica (gráfico 14) que en su gran mayoría se autoadministró medicamentos (22.3% choferes chilenos y 34.6% de choferes bolivianos).

**GRÁFICO 14.** Porcentajes para modos de resolución de problemas de salud presentados durante sus recorridos de trabajo



Consultados respecto de si, en el último año, habían acudido a algún servicio de salud o a una consulta médica por alguna dolencia o enfermedad, un 28.6% de los choferes de camiones chilenos y un 34% de los de nacionalidad boliviana afirman haberlo hecho.

Una proporción baja reconoce haber tenido alguna vez una infección de transmisión sexual (ITS). De este modo, un 16.1% de los chilenos y un 5.3% de los choferes de camiones bolivianos reportan haberse infectados con ellas. Dentro de este porcentaje que reportaron una ITS, las infecciones más comunes eran la gonorrea (64.7% de chilenos y 63.6% de bolivianos), sífilis (27.8% de chilenos y 36.4% de bolivianos), condiloma (5.6% de chilenos y 9.1% de bolivianos), candidiasis (16.7% de chilenos) y herpes (9.1% de bolivianos). Existe una relación de carácter negativo entre el número de parejas sexuales que ha tenido la

persona y la adquisición de enfermedades de transmisión; es decir, mientras menos parejas sexuales se han tenido, menor cantidad de infecciones de transmisión sexual se reportan.

Entre las acciones emprendidas para solucionar la enfermedad que se le había transmitido, se encuentra: consultar con amigos o compañeros de trabajo (11.1% de chilenos y 5.9% de bolivianos), consulta a un curandero o a un médico tradicional (5.6% en chilenos y 9.1% en bolivianos) y asistencia en clínica o centro de salud (94.4% en chilenos y 90.9% en bolivianos).

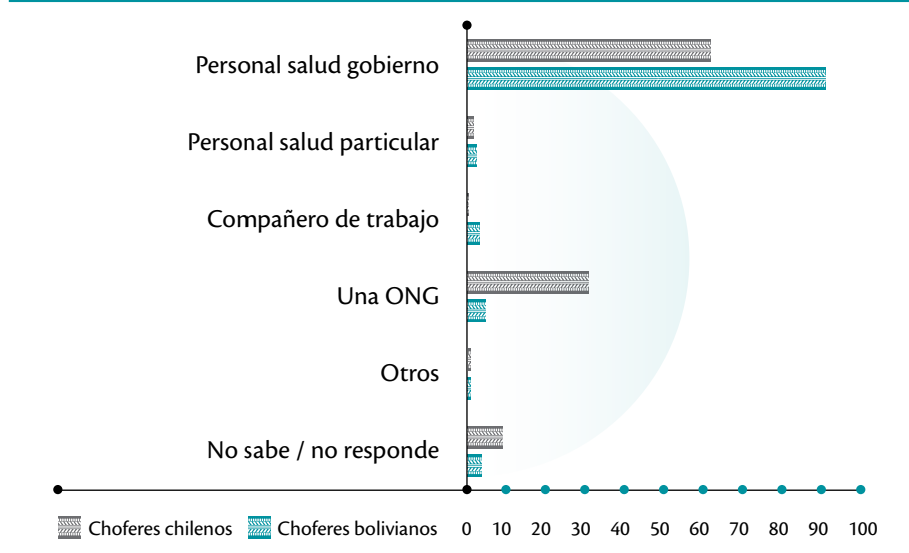
## INTERÉS EN PARTICIPAR EN UNA CAMPAÑA SOBRE VIH

Según la opinión de los participantes, sería muy importante realizar una campaña preventiva sobre VIH en algún tipo de programa específico de atención de choferes de camiones (92% en chilenos y 99.5% en bolivianos). Este hallazgo es relevante a la hora de planificar estrategias futuras de prevención con choferes. La situación actual es que la mayor parte de ellos no había recibido información sobre VIH y en sus trabajos eran escasas las iniciativas que apuntan en este sentido (6.2% de chilenos y 2.2% de bolivianos informan de campañas de prevención realizadas al interior de sus trabajos).

El gráfico 15 nos muestra las opciones de respuesta para la pregunta sobre el tipo de personas que a los choferes entrevistados les gustaría que hicieran las campañas de prevención.

Como podemos apreciar, la mayor parte de los choferes de camiones prefiere que las campañas las realicen personas de salud del gobierno o una ONG. Entre quienes propusieron otras opciones (0.9% en chilenos y 1.1% en bolivianos) se nombra al Ministerio de Transporte y a las propias empresas en que trabajan.

**GRÁFICO 15.** Porcentajes de opinión respecto al tipo de personal que debería realizar una campaña de prevención de VIH en choferes de camiones

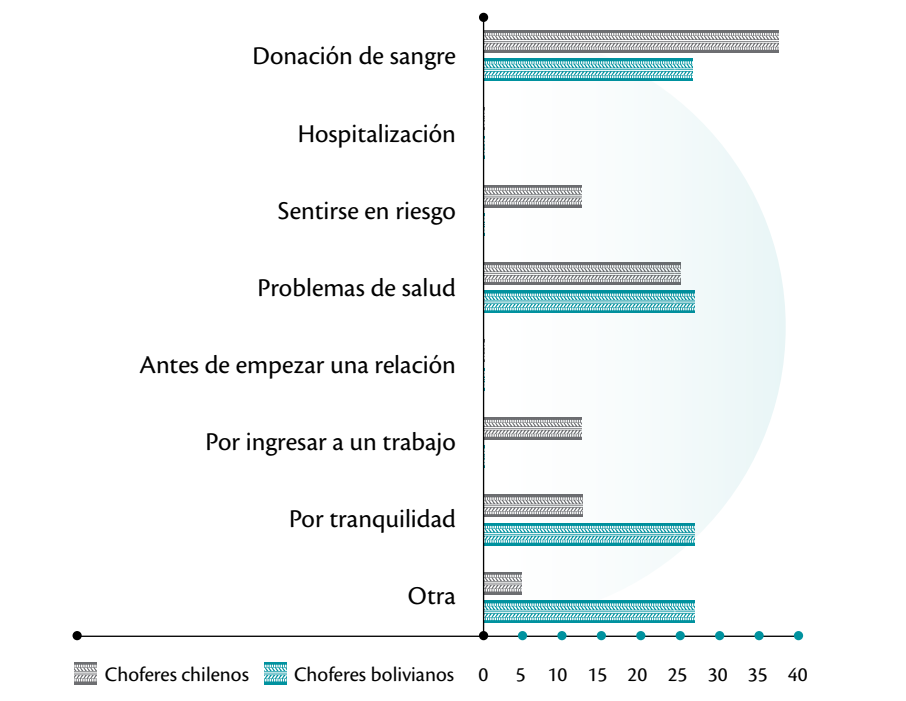


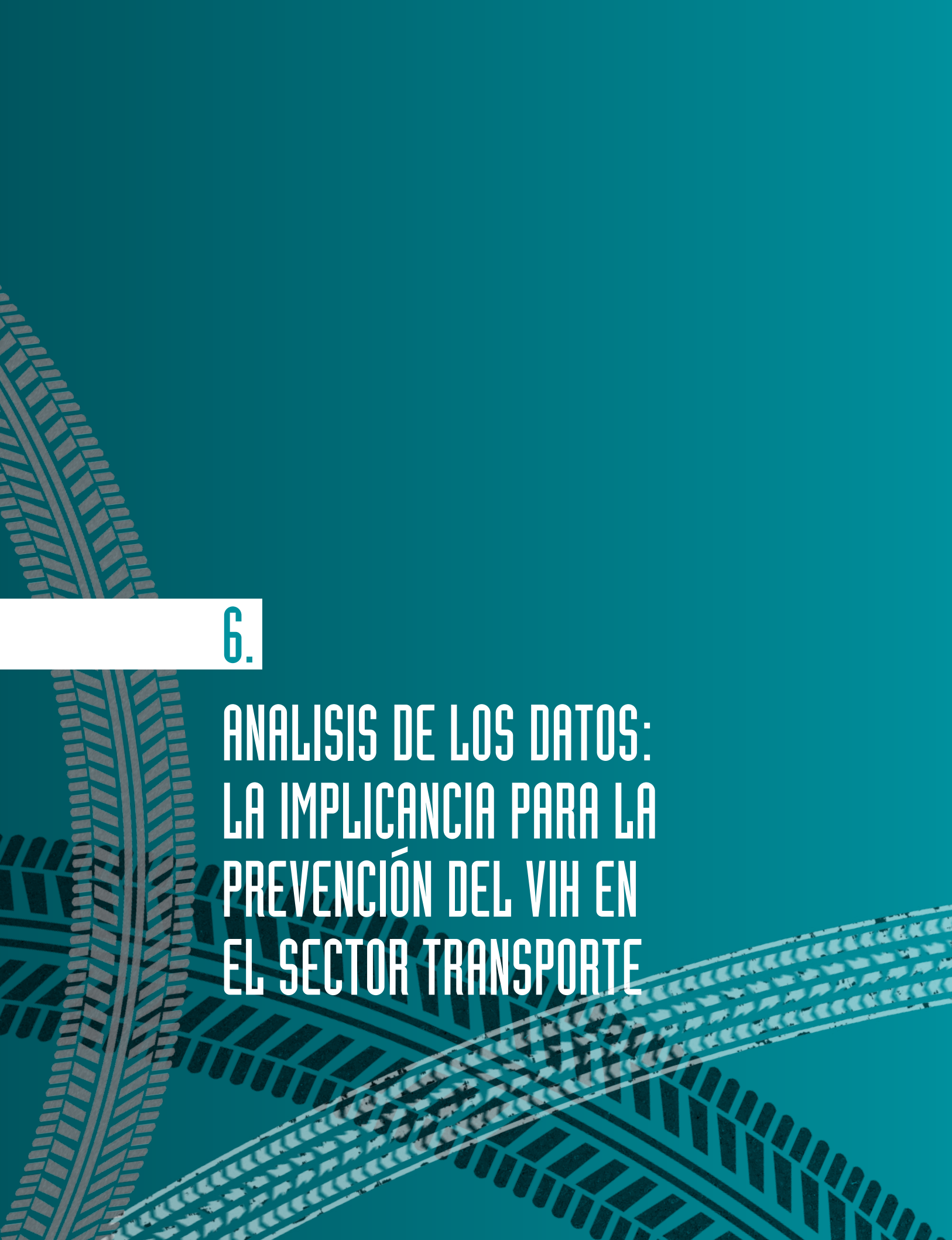
## EXÁMENES DE VIH

Consultados si en los últimos doce meses se habían realizado el examen para detectar el VIH, sólo un 7.1% de los chilenos y un 8% de los bolivianos responden afirmativamente. Todos ellos ya conocen los resultados de sus exámenes, los cuales fueron realizados principalmente: como parte de procesos de donación de sangre (37.5% en chilenos y 26.7% en bolivianos); debido a problemas de salud propios (25% en chilenos y 26.7% en bolivianos); o como parte de chequeos de rutina (4.8% en chilenos y 26.7% en bolivianos).

En el gráfico 16, podemos observar todas las opciones señaladas por los choferes de camiones de ambos países sobre porque realizaron exámenes de VIH.

**GRÁFICO 16.** Motivos por las cuales los encuestados realizaron examen para detectar el VIH



The background is a solid teal color. On the left side, there are several curved, overlapping lines that resemble tire tracks or road markings, rendered in a slightly lighter shade of teal. These lines curve from the bottom left towards the top right.

6.

## ANÁLISIS DE LOS DATOS: LA IMPLICANCIA PARA LA PREVENCIÓN DEL VIH EN EL SECTOR TRANSPORTE



## INTRODUCCIÓN

Esta sección tiene un enfoque sumamente práctico. Aquí analizamos algunos de los datos claves relevados en la encuesta “Vida de Camioneros” y consideramos la implicancia a la hora de diseñar un programa sobre VIH en una empresa de transporte. Es decir, tomando en cuenta todo lo que hemos aprendido sobre los choferes de camiones bolivianos y chilenos en las secciones anteriores: ¿cómo nos ayuda esta información para prevenir el VIH y erradicar la discriminación relacionada al VIH (y la homofobia y la transfobia) en el lugar de trabajo?

Al fin y al cabo, el trabajo día a día de responder al VIH se hará al nivel de las empresas. Y para que esta respuesta funcione y que se sostenga en el tiempo, tenemos que ser lo más directos y concisos posible. A este fin, después de esta sección de análisis, presentamos una lista de diez recomendaciones concretas.

## FACTORES SOCIODEMOGRÁFICOS

Quizás los dos datos sociodemográficos más llamativos del estudio son aquellos relacionados al rango de los salarios de los choferes (la media de los salarios de los chilenos es aproximadamente el doble que la de los bolivianos) y a su cobertura de salud (más del 75% de los chilenos dispone de cobertura de salud mientras que sólo un 25% de los bolivianos la tiene).

Para entender la implicancia de estos datos respecto a la prevención (o no) del VIH, es importante entender un poco sobre el contexto de la ciudad de Arica y los lugares de descanso donde los choferes habitan. Fuera de las farmacias, los condones son difíciles de conseguir y en ninguno de los lugares de descanso para choferes de camiones en Arica hay distribución gratuita de condones o venta de ellos. Eso es importante, porque, según las entrevistas, el 70.3% de los chilenos y el 84.9% de los bolivianos consiguen sus condones en farmacias. Es decir, si no van a las farmacias, básicamente no tienen condones.

Dada la media de salarios para los dos grupos de choferes, y tomando en cuenta que el precio común de un condón en una farmacia en Chile es de 500 a 1.000 pesos chilenos (US\$ 1 a US\$ 2), la compra de un solo condón para un chofer chileno puede significar un 2% de su salario, mientras que para un chofer boliviano puede significar un 4% de su salario.<sup>15</sup>

Por lo tanto, podemos afirmar que hay costos de oportunidad significativos a la hora de decidir de comprar (o no) condones. En el caso de los choferes bolivianos, estos costos son tan exorbitantes, considerando su nivel de salarios, que se constituyen en un bien muy costoso. En otras palabras, los choferes de camiones

---

15 Usando como referencia el ingreso medio de los choferes.

viven una situación “en la cual el trabajador no puede protegerse él mismo contra la infección”, uno de los principales factores de riesgo señalado por la OIT.<sup>16</sup>

Por otra parte, con una cobertura de salud de 77.4% de los chilenos y de solo un 22.4% de los bolivianos, hay porciones significativos de los choferes (y, reiteramos, es más significativo para los bolivianos) que tienen incentivos monetarios de no buscar ayuda médica preventiva.

Entonces, sin entrar a considerar otros factores, sólo la falta de oferta de condones (mas allá de los condones relativamente caros en venta en las farmacias) y la falta de cobertura de salud conspiran para que los choferes de camiones entrevistados para este estudio vivan un contexto de vulnerabilidad ante el VIH y otras ITS.

Entonces, la implicancia para acciones de prevención del VIH en el sector transporte es clara: hay que asegurar el acceso a condones (sin costo o por un costo reducido) para los choferes de camiones e implementar talleres de capacitación en cómo usarlos de una manera correcta y consistente. Hay muchas formas de conseguir condones –por parte del Estado; las empresas; las organizaciones de empleadores o trabajadores; o de grupos no gubernamentales– y cada empresa, en consulta con los choferes de camiones, puede diseñar la fórmula que tiene más sentido para su contexto.

Lo importante es reconocer que la falta de condones es uno de los factores más importantes –si no el factor **más** importante– del éxito o fracaso de un programa de VIH en el lugar de trabajo y que hay que solucionar este problema. No necesariamente tiene que costear la empresa de transporte la compra de condones para los choferes que emplea, pero la empresa será clave en facilitarles acceso a condones de donde se provengan.

Además, y eso es un tema más holístico, hay que fomentar vínculos entre los choferes de camiones y los servicios de salud en la comunidad (en la ciudad de Arica y en sus ciudades de origen). También, hay muchas formas de hacerlo, desde hacer campañas con choferes para incentivarles a acudir a las clínicas locales hasta establecer servicios móviles que lleguen a los lugares de descanso donde viven los choferes.

Pero buscar una solución a este problema es imprescindible, porque, además de la baja cobertura de salud (más marcada en los entrevistados bolivianos), los datos de la encuesta sugieren que los choferes son reacios a buscar atención médica y tienden a automedicarse. Dado que ellos pueden pasar días o semanas en los lugares de descanso, esperando la carga o descarga de los vehículos, se está perdiendo una oportunidad importante de prevención de enfermedades, no sólo del VIH, sino de la presión alta, la obesidad, problemas de columna y otras enfermedades que puedan afectar la salud de los choferes.

## CONDICIONES PROFESIONALES/LABORALES

Sin ir más allá de la cantidad de días que pasan los choferes trabajando en la ruta, podemos apreciar la vulnerabilidad de estos trabajadores al VIH. Con un promedio de 11.4 días seguidos en ruta para los chilenos y 16.6 días para los bolivianos, los choferes de camiones entrevistados para este estudio cumplen con el factor de riesgo señalado por la OIT: “todo trabajo que exige movilidad, en particular la obligación de viajar constantemente y de vivir lejos del cónyuge o de la pareja.”<sup>17</sup> Este distanciamiento y aislamiento llevan a la creación de vidas paralelas, una en casa y una en la carretera.

---

16 OIT (2001) *Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre el VIH/SIDA y el mundo del trabajo* (Ginebra, OIT).

17 Op. cit.

La OIT ha tenido éxito con la población de marineros en el Pacífico, fomentando el uso de teléfonos y e-mails de la tripulación para estar más conectados a la familia durante sus largos viajes. Una campaña comunicacional, enfocada en “estar en la ruta pero pensar en la casa” puede ser útil. Durante grupos focales con los choferes, hemos notado que muchos hablan de la radio como su “única amiga” y la falta de conexión que se sienten cuando vuelven a casa (la vida del cónyuge, la escuela de los hijos/as, etc.). Entonces, con nuevas tecnologías, hay mucho que hacer para fortalecer los lazos familiares.

Mientras que los camioneros están viajando, no tienen muchas oportunidades de descansar en lugares apropiados y acondicionados para ello. Como indican los entrevistados, los lugares de descanso en Arica son escasos y están, según su opinión, en muy malas condiciones. Como señala la OIT, “las condiciones de higiene y seguridad de muchos de los lugares de descanso para los choferes de camiones de larga distancia en Chile son precarios y crean vulnerabilidades asociadas al VIH.”<sup>18</sup> Los baños y duchas –cuando existen– están sucios, la comida es de baja calidad y la seguridad muchas veces inadecuada. Por todos estos factores, muchos choferes prefieren quedarse en sus camiones de noche, sin poder descansar realmente, ya que muchas veces tienen que estar despiertos, vigilando sus cargas.

Otro resultado llamativo en esta sección es el uso de tabaco, factor indicativo de otros problemas de salud, dado que un 70.2% de los choferes chilenos fuma entre 6 y 20 cigarrillos por día y un 76.7% de los choferes bolivianos fuma más de 20 cigarrillos por día.

Si sumamos el consumo de alcohol y cigarrillos a una vida sedentaria (ningún chofer mencionó el ejercicio como una actividad de esparcimiento durante sus largos viajes), con largos trayectos sentados en el volante del camión conduciendo, así como el estrés (generado por la separación de la familia, la posibilidad de asaltos en la ruta, posibles problemas mentales y físicos de salud), vemos que la vulnerabilidad al VIH es un factor que debe ser parte de una respuesta más amplia para cuidar de la salud de los choferes. De esta forma, por ejemplo, incentivar ligas de fútbol entre choferes, hacer disponible juegos como ping-pong y taca-taca en los lugares de descanso y hacer énfasis en un descanso real y saludable podrían tener resultados positivos incluyendo (pero, también, más allá) de la prevención del VIH.

Hablando del tema del descanso, la OIT ha señalado que una buena práctica del sector chileno en temas de VIH es la difusión de la *Libreta de registro diario de asistencia de conductores de vehículos de carga interurbana*.<sup>19</sup> El uso de la *Libreta* asegura el descanso de los choferes así como el autocuidado y la toma de decisiones positivas respecto a la salud. Por tanto, que un 67.3% de los chilenos y un 94.3% de los bolivianos encuestados declaren que no dispone de un tacómetro o una bitácora que registre las horas de conducción continuadas significa un elevado riesgo tanto en términos de la fatiga como de una eventual vulnerabilidad al VIH.

Además, es importante reconocer, en el caso de los choferes bolivianos, los problemas que éstos perciben generados por las autoridades chilenas, dentro de la categoría de “otros” (2.1%). Esa categoría no es muy grande. Sin embargo, durante el trabajo de campo en Arica previo al lanzamiento de la encuesta, un grupo focal de choferes bolivianos mencionaba lo que percibía como una falta de respeto de algunas autoridades en forma de: maltrato verbal; desprestigio hacia ellos; y un aumento en el tiempo destinado al procesamiento de los vehículos.

Queda fuera del alcance de este análisis indagar sobre estos comentarios, pero la percepción subjetiva declarada por los choferes es importante. Por esta razón, consideramos que, a la hora de diseñar programas de prevención de VIH con choferes bolivianos en Chile, es importante generar confianza y mostrar respeto. Una manera de hacer eso, como propone el manual sobre el VIH y el sector transporte de la OIT, *La ruta de respeto*, es incorporar a capacitadores que puedan emplear una visión intercultural. Es importante, porque

18 OIT (2001) *El VIH y el sector del transporte chileno: El camino hacia las buenas prácticas* (Santiago, OIT).

19 Op. cit.

muchos de los choferes bolivianos pertenecen a pueblos indígenas, con sus propios códigos y cosmovisión (mayormente del pueblo Aymara) y los mensajes de prevención tendrán que tomarlos en cuenta.

## CONOCIMIENTOS SOBRE EL VIH Y OPINIONES SOBRE LA HOMOSEXUALIDAD

Existe una abundancia de datos sobre los conocimientos y las opiniones de los choferes de camiones entrevistados en este informe. Para construir programas de prevención en las empresas de transporte, hay que tomar en cuenta cada uno de estas variables y medir, por el tiempo, los cambios de comportamientos, actitudes y conocimientos. Sin embargo, en términos prácticos, vale la pena observar la existencia de dos corrientes importantes en las respuestas:

1. conocimientos incorrectos sobre el VIH; y
2. la existencia de una marcada homofobia/transfobia.

Estos dos temas forman la base de cualquier programa de sensibilización y capacitación en el sector transporte; entonces, hay que estar atento a lo que nos dicen los datos.

La información incorrecta sobre la transmisión del VIH genera miedos en el lugar de trabajo que dificulta el diálogo abierto y es un estorbo a la hora de diseñar una respuesta realista. Es llamativo que sólo un 53.7% de los choferes chilenos y sólo un 42.6% de los bolivianos están “muy de acuerdo” o “de acuerdo” que un mosquito no puede transmitir el VIH (un concepto correcto, porque el mosquito no transmite el VIH). Eso implica que la información mínima sobre la transmisión del VIH no ha llegado, de forma masiva, a alrededor de la mitad de los choferes de camiones en el estudio.

Estos conocimientos son la línea base para cualquier intervención. Lo que substraemos de eso es que no es aconsejable empezar con mensajes muy complejos. Muchas de las respuestas equivocadas en esta sección dan lugar a suponer que todavía existe un concepto de “contagio” de VIH en vez de “transmisión”. Es decir, que el VIH no “se contagia” por compartir el mismo vaso o usar el mismo baño con una persona que vive con VIH. (Y, ciertamente, no se transmite por picadura de mosquito.) En la experiencia de la OIT, eliminar confusión sobre las vías de transmisión inmediatamente alivia tensión en el lugar de trabajo y despeja el terreno para un diálogo más profundo.

Aunque parezca paradójico, lo bueno de creencias erróneas como éstas es que son relativamente fáciles de corregir con mensajes claros, concentrados y sostenidos. Además, el número relativamente alto de respuestas correctas (más de 80%) sobre el rol del preservativo en prevenir el VIH muestra que no es necesario empezar de cero. (Sin embargo, muchos de los hombres entrevistados no están conscientes de la posibilidad de transmisión del VIH por parte de sus parejas regulares y cualquier programa sobre VIH tendría que tratar este tema sensible).

Pero yendo del mundo del conocimiento hasta el mundo de la percepción, vemos que hay problemas más complicados. Si consideramos las respuestas a la pregunta, “¿Un empleador despediría a un chofer si se enterara que es VIH+?”, vemos que más del 40% de los chilenos y más del 60% de los bolivianos entrevistados están de acuerdo que eso ocurriría. Eso habla otra vez del miedo. Si la gran mayoría de trabajadores sospecha que sería despedida si su estado VIH+ fuera conocido, entonces enfrentamos otra barrera más para ofrecer el examen de VIH en condiciones de confidencialidad. (¿Por qué querría saber un chofer si tiene VIH si no confía que esta información no será usada en su contra?) Y eso tiene que ver con la percepción persistente y equívoca de que una persona viviendo con VIH no está en condiciones físicas de seguir trabajando.

El problema con la corriente de creencias sobre la comunidad LGBT es que está arraigada a opiniones de carácter “moral” o “religioso”. Son mucho más difíciles de cambiar, porque tienen que ver con la identidad central de la personas, en este caso, del hombre. Como hemos observado durante nuestro trabajo con el sector transporte en Paraguay:

La identidad de género masculina (Connell, 1997) viene definida positivamente (quién soy, quiénes somos: varones, machos, hombres, sexualmente activos) y por oposición (quiénes o qué no somos: mujeres, homosexuales, sexualmente pasivos, transexuales). La identidad de género viene pautada 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).<sup>20</sup>

Es preocupante la persistencia de creencias sumamente negativas sobre los homosexuales. Muchos choferes aun creen que la homosexualidad es un pecado o una enfermedad, siendo esta creencia mucho más negativa en el caso de los choferes bolivianos. Así, por ejemplo, cerca de un cuarto de los chilenos entrevistados y más de la mitad de los bolivianos aun cree que la homosexualidad masculina es un pecado. También, encontramos que ¼ de los chilenos encuestados cree aun que la homosexualidad es una enfermedad mientras que esta proporción alcanza casi a ¾ de los choferes bolivianos. Este último resultado confirma que la homofobia persiste entre la población encuestada e indica que hay mucho trabajo que hacer para romper este esquema de ver lo malo en el otro para poder apreciar lo bueno en uno.

Como observa ONUSIDA, “La respuesta al sida ha demostrado que cuando las personas son estigmatizadas por su orientación sexual o identidad de género, tienen menos probabilidades de acceder a los servicios que necesitan. Esto se traduce en nuevas infecciones por el VIH y muertes relacionadas con el sida.”<sup>21</sup>

La solución es volver a lo básico: hacer un programa de sensibilización masivo y duradero en las empresas del sector transporte, enfocándose en las vías de transmisión y acompañando esta información con mensajes de inclusión, tanto para las personas que viven con VIH como para los/las miembros de la comunidad LGBT. Que sea básico no quiere decir que será fácil; requerirá el fuerte apoyo de trabajadores, empleadores y el gobierno para tener éxito. Sin embargo, el sector transporte chileno ya cuenta con varias buenas prácticas para erradicar la homofobia/transfobia y es una cuestión de difundirlas y replicarlas.<sup>22</sup>

## HISTORIA SEXUAL

Sin analizar las prácticas sexuales de los choferes entrevistados, vemos que ellos enfrentan una vulnerabilidad al VIH. Cuando entramos en ese análisis, observamos que hace falta un diálogo abierto y sin prejuicios sobre el trabajo de sexo, ciertos comportamientos más riesgosos y el sexo con hombres y con personas trans.

20 OIT (2011) *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, OIT).

21 *Mensaje de Michel Sidibé, Director Ejecutivo del ONUSIDA*, Día Internacional contra la Homofobia y la Transfobia, 17 de mayo del 2011: <http://www.unaids.org/es/resources/presscentre/pressreleaseandstatementarchive/2011/may/20110517psidaho/>

22 Para un ejemplo de las buenas prácticas de la CNDC en materia de combatir la homofobia ampliamente difundido por la OIT, véase “Una campaña contra la homofobia viaja por las carreteras de América del Sur”: [http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/press-and-media-centre/news/WCMS\\_180938/lang-es/index.htm](http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/press-and-media-centre/news/WCMS_180938/lang-es/index.htm)

Un 30.4% de los choferes chilenos y un 44% de los bolivianos declaran haber pagado por sexo. Si bien el uso reportado de condones en la última relación con trabajadoras sexuales es relativamente alto, un 14.3% de los chilenos y un 15.4% de los bolivianos no utilizaron preservativo con trabajadoras sexuales. Las cifras comparativas que existen en Chile son antiguas (de los años 90), así que no podemos decir si este porcentaje entre los choferes es más alto o bajo que el de la población general. Sin embargo, es preocupante en términos de la salud de los choferes y de las trabajadoras de sexo.

Además, un 59.5% de los chilenos y un 56.8% de los bolivianos nunca han utilizado un condón con su última pareja sexual regular. Esta situación es preocupante, por el riesgo de infección que implica para los choferes, las trabajadoras sexuales y las otras parejas ocasionales y las parejas estables de los choferes. Hay que entender que los trabajadores altamente móviles –como los choferes de camiones de larga distancia, marineros, pescadores o miembros de las fuerzas uniformadas– pueden ser una “población puente” importante de la transmisión del VIH, entre los grupos de mayor riesgo y la población general.

Una recomendación que surge de estos datos es que hay que facilitar un diálogo entre las organizaciones de trabajadoras sexuales y las de representantes de los choferes de camiones, haciendo hincapié en el uso correcto y consistente de los condones. Este diálogo debe ser llevado a cabo sin discriminar o menospreciar a las trabajadoras sexuales quienes están tanto (o más) expuestas al riesgo de infección por VIH y debe, además, incorporar la idea de la responsabilidad masculina hacia todas/os sus parejas sexuales.

Al investigar mediante encuestas sobre sexualidad, siempre existe una gran dificultad para reportar prácticas sexuales de tipo homo-bisexual. Generalmente, en los contextos sociales en los que existe mayor aprobación de dichas prácticas, existe mayor declaración de ellas.

Según un reciente informe sobre temas LGBT, si bien Chile y Bolivia han avanzado en esta materia, aun resta mucho por hacer.<sup>23</sup> Durante el 2012, se aprobó una ley anti discriminación en Chile y se percibe que las actitudes hacia la homosexualidad son cada vez menos negativas, aunque persiste la discriminación (Cárdenas y Barrientos, 2008).<sup>24</sup> Sin embargo, persisten prácticas discriminatorias, entre ellas violencia contra la comunidad gay. Desde el año 2009, Bolivia cuenta con una prohibición constitucional en contra de la discriminación por orientación sexual, pero las actitudes hacia la homosexualidad (reflejadas en esta encuesta) siguen siendo bastante negativas.

Estas condiciones sociales y culturales moldean las normas respecto a la diversidad sexual. Por lo tanto, existe una enorme dificultad para declarar una práctica altamente estigmatizada. Por tanto, generar información confiable y válida sobre esta materia, que podría permitir diseñar y ejecutar programas de prevención en VIH en una empresa de transporte, supone un gran desafío.

Esto conduce a que solo pudiéramos aproximarnos indirectamente al tema de sexo entre hombre en la encuesta. Como vimos en las secciones anteriores, tanto los choferes chilenos como bolivianos declaran no haber tenido en su vida prácticas homo-bisexuales.

Un porcentaje significativo de los choferes (36% en el caso de los chilenos y un 16% en el caso de los bolivianos, sumando las opciones “medianamente frecuente” y “muy frecuente”) opinan que algunos de sus compañeros tienen sexo con hombres. De esta información, más aquella de tipo cualitativo<sup>25</sup>, podemos dar una primera interpretación de estos hallazgos. Puede ser que estén hablando desde las creencias y los mitos, pero a la vez puede reflejar el conocimiento de los choferes. La verdad es que ésta es una primera aproximación de los datos y necesitaríamos un estudio más complejo para llegar a conclusiones definitivas.

23 Ver: [http://old.ilga.org/Statehomophobia/ILGA\\_Homofobia\\_de\\_Estado\\_2012.pdf](http://old.ilga.org/Statehomophobia/ILGA_Homofobia_de_Estado_2012.pdf)

24 Cárdenas, M. y Barrientos, J. (2008) *Actitudes explícitas e implícitas hacia los homosexuales en Chile*. Psykhe, Vol. 17, N° 2, 17-25.

25 Paralelamente al estudio cuantitativo, “Vida de Camioneros”, la OIT efectuó una aproximación etnográfica.

Lo que sí podemos decir con más seguridad es que la homofobia está relacionada a la discriminación por VIH. Por ejemplo, un 56.7% de los choferes chilenos que opinan que la homosexualidad es una enfermedad dice que no podría tener la misma relación con compañero de trabajo viviendo con VIH. También, 52.3% de ellos cree que ya no podría seguir trabajando con él.

En el caso de los choferes bolivianos que piensan que la homosexualidad es una enfermedad, el 56.1% dice que no podría tener la misma relación con un compañero de trabajo viviendo con VIH y un 66% cree que ya no podría seguir trabajando con él.

Tenemos que hablar sobre este conjunto de prejuicios contra la comunidad LGBT y contra las personas que viven con VIH. Para hacerlo, tenemos que buscar un terreno común entre los choferes y la comunidad LGBT y juntos construir mensajes de prevención del VIH.

Chile ya tiene una experiencia muy importante en el proceso de consensuar las “Directrices recomendadas en respuesta al VIH y al sida en el lugar de trabajo: Empresas del sector transporte terrestre en Chile”. Durante la mayor parte de 2011, representantes del sector transporte chileno y la comunidad LGBT (con una presencia muy notable de la comunidad trans) participaron en talleres de discusión y redacción en condiciones de igualdad. Estos talleres estaban marcados por el respeto mutuo y no es imposible pensar que este tipo de experiencias puedan ser replicadas en las empresas. De hecho, las Directrices están repletas de referencias de la importancia de respetar a miembros de la comunidad LGBT.

## SALUD Y PREVENCIÓN

La información sobre las conductas de prevención en la encuesta se presta a una aplicación inmediata a políticas sobre el acceso a condones y una campaña sostenida sobre la prevención del VIH para choferes de camiones.

Un muy bajo porcentaje de los entrevistados (18.8% de los choferes de camiones chilenos y un 24.1% de choferes de camiones bolivianos) reporta tener a mano preservativos en sus camiones. Sin embargo, los choferes reportan que un lugar común para tener relaciones sexuales, cuando se encuentran trabajando fuera de casa, es en sus propios camiones.

Y, como hemos ya señalado, en ninguno de los lugares de descanso donde se llevó a cabo la encuesta en Arica había oferta o distribución de condones. Se puede suponer que, para las relaciones sexuales en la ruta sin previa anticipación (y que ocurren mayormente en los camiones), si las parejas sexuales de los choferes no traen los condones, éstos no se usan.

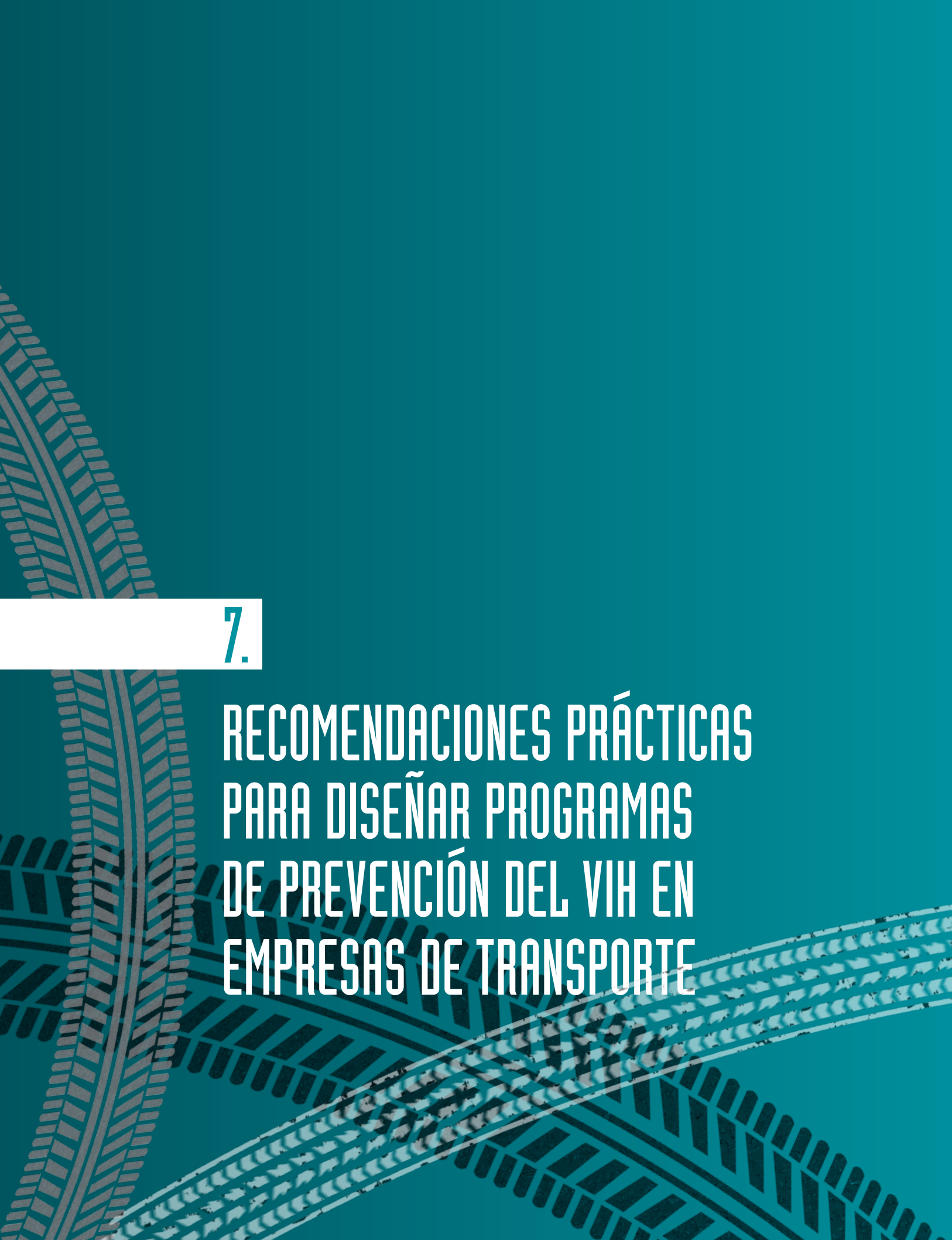
Otra laguna importante que tenemos que llenar es el muy bajo porcentaje de choferes de camiones que ha recibido información sobre VIH. Eso es relevante considerando la persistencia de estos mitos y creencias erróneas (como la transmisión por mosquito) sobre la infección del VIH. A esto, se añade que sólo un 6.2% de los chilenos y 2.2% de los bolivianos entrevistados reportan que existen campañas de prevención al interior de sus trabajos.

Además de no recibir información sobre VIH de una forma coordinada, muy pocos de los choferes buscan asistencia médica (no solamente en materia de VIH sino por cualquier motivo). En el último año, sólo un 28.6% de los choferes de camiones chilenos y un 34% de los de nacionalidad boliviana afirman haber buscado algún servicio de salud o una consulta médica.

La recomendación primordial que surge aquí es que los choferes de camiones tienen que tener condones a su alcance (muchas veces, quiere decir en su camión) en el momento inmediatamente previo al acto sexual.

Por eso, hay que llevarse condones en el botiquín o de otra forma de que se considere “una herramienta más”.

Terminamos esta sección con la noticia más alentadora: hay gran interés por parte de los entrevistados para una campaña preventiva para choferes de camiones, un 92% de los choferes chilenos y un 99.5% de los choferes bolivianos. Entonces todo este análisis de los datos puede ser aplicado a una intervención enfocada en choferes de camiones y, en la próxima sección, presentamos recomendaciones concretas para hacer eso una realidad.

The background is a solid teal color. Overlaid on the left and bottom are several sets of white and light teal tire tracks, suggesting a road or a vehicle's path. The tracks are curved and layered, creating a sense of depth and movement.

7.

# RECOMENDACIONES PRÁCTICAS PARA DISEÑAR PROGRAMAS DE PREVENCIÓN DEL VIH EN EMPRESAS DE TRANSPORTE



- 
- 1 Asegurar el acceso a condones (sin costo o por un costo reducido) para los choferes de camiones y buscar maneras de instalar el condón como “una herramienta más” del viaje (ejemplo, por vía del botiquín, entrega en los peajes o distribución en los lugares de trabajo o en los lugares de descanso).
  - 2 Empezar un programa de prevención del VIH partiendo de información básica sobre la transmisión del VIH, el uso correcto y consistente del condón (que sea sostenido en el tiempo) y la oferta del examen de VIH en condiciones de confidencialidad y con consejería.
  - 3 Crear vínculos entre los choferes de camiones y los servicios de salud en la comunidad (en las ciudades de destino y en las ciudades de origen) tomando en cuenta la prevención VIH y otras enfermedades como la presión alta, la obesidad, problemas de columna y otras enfermedades que afecten a los choferes.
  - 4 Integrar el VIH dentro de un programa de prevención más holística del lugar de trabajo, que incluye la prevención del abuso de cigarrillos y alcohol preferentemente por vía de los comités paritarios de salud y seguridad (donde existen).
  - 5 Fomentar el uso de teléfonos y e-mails para fortalecer vínculos familiares durante los viajes.
  - 6 Incentivar entretenimientos saludables para los choferes (formando ligas de fútbol entre choferes, haciendo disponible juegos de ping pong y taca-taca en los lugares de descanso, etc. y poniendo énfasis en un descanso real y saludable).
  - 7 Establecer líneas de comunicación con la policía y oficiales de aduana locales sobre la necesidad de hacer sentir respetado todo chofer de camión (sin importar su país de origen, su orientación sexual, identidad de género, o condición de VIH).
  - 8 Emplear una visión intercultural cuando se trata de choferes provenientes de Pueblos Indígenas, para formular mensajes de prevención que están en consonancia con sus valores y su cosmovisión.
  - 9 Tener una tolerancia cero respecto a la discriminación en contra las personas viviendo con VIH, la comunidad LGBT y las trabajadoras de sexo, adoptando mensajes inclusivos de prevención del VIH, enfocados en el acto sexual más seguro (sin importar la orientación sexual o identidad de género).
  - 10 Entablar un diálogo con organizaciones locales de personas que viven con VIH, con la comunidad LGBT y con las organizaciones de trabajadoras/es de sexo para derrumbar mitos, buscar soluciones comunes y disminuir animosidades.

Nota: Los nombres usados en esta sección son pseudónimos. Las personas fueron entrevistadas con su consentimiento completo e informado. Algunos elementos de las narrativas han sido modificados para conservar el anonimato de las personas. Asimismo, se ha espetado el lenguaje original usado en las entrevistas.

The background is a solid teal color. Overlaid on this are several stylized, light-colored tire tracks that curve across the page from the bottom left towards the top right. The tracks are composed of parallel lines and small rectangular blocks, mimicking the tread of a heavy vehicle tire.

8.

# SELECCIÓN DE PERFILES DE CHOFERES DE CAMIONES



## ANTONIO

**... “El VIH es una infección que te va a llevar de seguro a la muerte, que te vai a adelgazar y todo el cuento, y que vai a durar muy poco”.**

Antonio nació en Curicó, (séptima región), Chile y actualmente vive en esa ciudad. Tiene más de 50 años, 30 de los cuales los ha pasado trabajando sobre un camión. Dice que para trabajar tanto tiempo en el rubro “te tienen que gustar los fierros, porque

si no, no te vai a meter nunca en la “pega” (el trabajo) de camionero.”

Estudió hasta primero medio. Dejó los estudios por el trabajo como camionero. Según dice, “me metí a este rubro... y de ahí no me he baja’o ya nunca más.” Está casado y tiene dos hijos que fueron a la universidad, algo que le enorgullece.

Antonio cuenta que más o menos el 80% de los choferes casados está separado por el sacrificio del trabajo y la lejanía de la casa. En su caso, menciona que sigue casado porque su esposa lo conoció arriba del camión, así que conocía la situación de la pega.

No está sindicalizado y, actualmente, trabaja con contrato por el sueldo mínimo, aunque no siempre ha sido así. El resto de su sueldo lo arma con el porcentaje de la carga que transporta, y por eso el sueldo es relativo: depende del tipo de carga, del tramo que realice y de la cantidad de viajes que haga. En su caso, ha ganado desde 480 mil pesos hasta más de un millón y medio por mes.

Aunque le gusta mucho su trabajo, considera que, aparte de lo sacrificado que es, tiene algunos riesgos, principalmente el cansancio por tener que correr para llevar la carga al destino en el tiempo que le dan. A veces dice, “tenis que andar a 100, 110 120 [kilómetros por hora]... y si te paras un rato a dormir, no sé, una hora, dos horas, tienes que recuperarlo, irte a 130.” A veces dice que, incluso, no se puede

parar a almorzar o tomar desayuno, o tiene que comer solo algo rápido y seguir en la carretera.

Los tiempos son muy estrictos porque “las empresas, los empresarios, por agarrar los fletes, se la pasan toda la responsabilidad al chofer. Entonces, ellos se desligan de eso. Es uno el que tiene que sacrificarse. Siempre el más chico tiene que... aguantar.”

En general, no descansa mucho porque lleva cargas todas las semanas. A veces, pasa o se queda un par de días en su casa cuando está esperando que carguen el camión y, a veces, no puede quedarse más de un día. Muchas veces, el descanso depende de la carga. Si la carga está antes de lo presupuestado, “tengo que volver [del descanso], y lamentablemente es así, porque si no, no sirve y... ponemos a otra persona y chao.”

Antonio en general viaja solo, principalmente por precaución en caso de accidentes, aunque también dice que por evitar que se pueda subir alguien con drogas. Cuenta, además, que antes era más común recoger “chiquillas” que hacían dedo en la carretera y tener sexo con ellas en el camión, pero que ahora es menos común porque hay más locomoción y la gente hace menos dedo.

A veces, mientras espera que descarguen el camión, va a una discoteca con otros compañeros de trabajo, una que tiene varios ambientes (salsoteca, karaoke, etc.) y donde en general van más mujeres que hombres. Según Antonio, “Tienes para todos los gustos”.

Recuerda que su primera relación sexual fue a los 16 años con una polola de Santiago. Desde ese entonces cuenta que, “sin cachiporreo”, ha tenido sexo con alrededor de 40 mujeres diferentes a lo largo de su vida y siete durante los últimos doce meses. No usa condón “para nada” y dice que siempre ha tenido sexo “por amor”.

Con sus amigos o compañeros de trabajo, hablan de “buscarse una minita o quien tiene más minas” [mujeres]. El tiene varias “minas” pero “de casa, que salen muy poco...”. Para Antonio, el hecho de tener sexo con mujeres “de casa”, hace menos probable que pueda adquirir alguna enfermedad de transmisión sexual, como el VIH.

Respecto del VIH y el sida, dice que “es una infección que te va a llevar de seguro a la muerte, que te va a adelgazar y todo el cuento, y que va a durar muy poco. O sea, yo tengo el concepto de que va a durar muy poco... un mes, dos meses y chao”. Para Antonio, el VIH se transmite “más que nada pienso que por penetración, porque oralmente no creo.”

En el último año, Antonio no ha conversado acerca del VIH con su familia, ni con compañeros de trabajo. Hablan, generalmente, de *la pega* o de mujeres, pero el

tema del VIH no ha aparecido. Dice que hizo el examen del VIH el año pasado y dice que le salió bien. Pero hace años conoció a una amiga con la que conversaba siempre y que se murió de una enfermedad relacionada al sida.

## GUSTAVO

**... “mi hijo ya sabe cómo son los gay, que se pintan sus labios, que se ponen su escote, que se ponen sus pantalones bien ajustados y todo eso”.**

Gustavo es cochabambino, ciudad de Bolivia. Es cuarentón y hace 17 años trabaja como camionero, a pesar de su licenciatura en Economía. Sus motivos para trabajar en este rubro son tanto familiares, como económicos: su padre manejaba camiones y gana más dinero manejando los camiones que ejerciendo su carrera. Lo explica así: “En Bolivia estudias una

carrera profesional y, generalmente, ganas muy poco. Me he dedicado al camión... y gano mejor que en mi profesión.” Cuenta que en Bolivia “hay odontólogos, hay abogados también conozco que vienen aquí, que tienen también camiones.”

Gustavo está casado y tiene dos hijos. Es católico y está sindicalizado a través de una cooperativa.

Es dueño de dos camiones, lo que le reporta un beneficio económico en relación a otros colegas que no lo son. Gana alrededor de US\$ 4.000 al mes. Al chofer de su otro camión, le paga 400 dólares, más 300 dólares de viáticos, lo que hace un total de 700 dólares.

Normalmente, sus rutas son hacia Arica y Perú, y aun cuando los tramos son largos y la espera en la aduana es extensa, dice tener casi dos semanas de descanso al mes. Las pasa en su casa en Cochabamba. Esto es debido a que “Cuando sacamos carga de Bolivia, llegamos hasta Cochabamba a un recinto aduanero. En ese recinto aduanero se tiene que nacionalizar la carga, pagos de impuestos y todo eso de la mercadería, para poderla sacar. Estamos unos doce días, trece, a veces hasta catorce días, nos quedamos en nuestra casa.”

Gustavo comenta que dentro de Bolivia es común que algunos camioneros viajen con sus familias. Sin embargo, en los tramos internacionales, en general, él viaja solo para no poner en riesgo a otras personas.

Hace alrededor de 10 años atrás, antes de casarse, salía a divertirse con sus compañeros. Iban a bailar o salían con amigas. Ahora ya prácticamente no lo hace.

Del VIH sabe que es una enfermedad que “disminuye las defensas del cuerpo y que generalmente [se transmite] a través de relaciones sexuales, la saliva, sangre.” Gustavo no conoce a nadie que tenga VIH ni tampoco ha hablado del tema con su familia o compañeros de trabajo durante el último año. El cuenta, “La verdad es un tema que ha pasado de moda. Había una temporada, cuando era joven, cuando estaba saliendo del colegio y estaba en la universidad [en que se hablaba] pero no, ahora se ha ido apagando.”

Gustavo considera que tiene menos probabilidades de contraer el virus que la mayoría de sus compañeros bolivianos, porque dice que al resto “les encanta divertirse, les encanta ir a locales, cuando están tomaditos y se hacen los machos y dicen: ‘¡Queremos mujeres!’” Cree, en todo caso, que esa situación pasa más en Bolivia que en Chile o Perú “porque en Chile es caro, es carito. Y en Perú también”.

Gustavo tuvo sexo por primera vez a los trece años. El cree que era con una trabajadora de sexo. Fue con tres amigos más. Andaban en un automóvil y pasaron a buscar a una chica de aproximadamente 16 años. Finalmente, los tres amigos tuvieron sexo con ella. Lo hicieron por turnos y él fue el último.

Gustavo ha tenido sexo con alrededor de 30 mujeres a lo largo de su vida. Ninguna de las veces ha pagado por ello, “nunca, nunca. Los amigos siempre cuando toman dicen: vamos, vamos [a tener sexo pagado]. Lo siento mucho yo me voy, yo no puedo pagar para tener relaciones sexuales. Para mí eso es diferente, tiene que haber pasión, tiene que estar interesada, tiene que dejarse”.

Gustavo cree que es común que algunos camioneros, a pesar de tener una pareja estable, tengan sexo con otras mujeres a causa de la movilidad que les da su trabajo. Toman y después se van a almorzar o tienen a sus amigas, “caseras”. Las llaman por teléfono. Dice que a algunas les pagan en dinero pero que “hay algunas que son sus amigas ya. Se come, la invita, o le regalan un reloj, o un celular, le regalan algunas veces”.

En cuanto a la homosexualidad cree “que ahora se está viendo más que todo. Veo en Cochabamba que la gente es mucho más libre, se escucha más.” Hace referencia a una propaganda que vio en la televisión donde dos hombres se besaban. Al respecto, él dice, “Para mí es una maña, deberían sacarlo de la tele, porque hay niños, mi hijo tiene cinco años, y ve eso. Yo ya le he explicado como son, como

son los gay. Es decir, él ya sabe cómo son los gay, que se pintan sus labios, que se ponen su escote, que se ponen sus pantalones bien ajustados y todo eso. Conmigo cuando ve una persona así, o no te digo por molestar, pero cuando lo vemos con un arete, le digo, 'Hijito, ese es gay,' le digo."

Respecto de si entre camioneros se dan prácticas homosexuales, nunca ha visto eso, aunque cree que sería muy difícil que un hombre que las haya realizado diga abiertamente que lo hizo.

Gustavo cree que es necesaria una campaña de prevención para camioneros y que se hagan el examen del VIH, pero él no se lo ha hecho aun.

## MANUEL

**... "usar condón es re-penca. O sea lo bueno es que te protege, pero lo malo es que no sentís sensaciones, no sentís como [si estuvieras] sin condón".**

Manuel es de Chañaral, Chile. Hace tiempo está sin trabajo. Tiene que viajar al sur a buscar un camión. Dice que tiene un compromiso con un caballero, "pero no hay papel de por medio. Es más que nada un compromiso personal. Tengo que ir sí o sí".

Es cuarentón. Nunca se ha casado y aunque tiene hijas grandes, ellas nacieron cuando convivía con su ex-pareja. Sus hijas viven lejos y hace bastante tiempo no las ve. Sólo a veces habla por teléfono con alguna de ellas.

Dice que, al menos en su caso, su trabajo hace que casi nunca esté en la casa, "por eso mismo yo estoy separado".

Llegó hasta octavo básico y trabaja manejando camiones desde los 17 años. También, ha manejado buses. No está sindicalizado, ni tiene cobertura de salud. Dice que el sueldo es relativo y "depende de los patrones". Ha trabajado en varias empresas y su sueldo ha variado en un rango que va desde los 450 mil a los 600 mil pesos. Transporta, principalmente, frutas, verduras o madera. Como él dice, "lo que venga."

Respecto a los riesgos del trabajo, cuenta que “Esta *pega* tiene hartos riesgos... muchos riesgos. En cualquier momento, uno puede ir bien, [pero]... he tenido accidentes pero sin tener ni arte ni parte. He tenido accidentes porque se me han cruzado personas, me he dao ´vuelta también.”

Aparte de los temas estrictamente laborales, Manuel dice que a veces cuando está descansando o esperando carga, le gusta ir a los karaokes. Prefiere ir con amigos, pero a veces va solo, dependiendo si conoce o no a una mujer. En ese sentido, dice que si está “con una mina” prefiere “estar solo en el camión. No soy tan público, no me gusta mostrarme mucho”.

Cuenta que hay mujeres que se ofrecen para tener sexo: “Ahí llegan solas, pero no acá adentro [del estacionamiento], afuera también. Por ejemplo, los camiones que están parados en los servicentros.” Dice que llegan a pie, a conversar “o de repente llamai por teléfono [a través de los avisos del diario] y llega la loquita, pero esa es la mano”.

Cuenta que, en general, son chilenas y que él nunca ha tenido sexo con una mujer de otro país. “Yo no me metería con una de otro país, porque no sabís a los que vai.” Pensando en enfermedades de transmisión sexual, para él es más seguro tener sexo con chilenas.

En cuanto a sus relaciones sexuales, tuvo sexo por primera vez a los 17 años con una mujer casada de “veintitantos”.

En su vida, dice haber tenido sexo con 15 mujeres diferentes, con dos de ellas hace alrededor de dos meses en Arica. “Una de las cabras éstas llegó a ofrecerme mercadería, porotos, lentejas” y luego tuvieron sexo. Cuenta que con la otra mujer era diferente porque a él le gustaba, “con esta última tenía una relación más o menos, pero fue también.”

Manuel dice que el tema del sida le asusta, pero que con las 15 mujeres con que ha tenido sexo, las veces que ha usado condón han sido “las menos”. En el momento de estar a punto de tener sexo, uno “no la piensa mucho”, comenta.

Para Manuel, usar condón “es re-penca (aburrido). O sea lo bueno es que te protege, pero lo malo es que no sentís sensaciones, no sentís como [si estuvieras] sin condón. Además yo no acabo con condón, me cuesta más, igual que con esas hueas de prolongadores, no sentís ni una hueá.”

De todas las mujeres con las que ha tenido sexo, la mayoría han sido “conocidas, amigas con ventaja”, lo que le da más confianza de no contraer enfermedades de transmisión sexual.

Manuel dice que nunca ha pagado por sexo, pero “de repente he pasa’o mi mone’a, porque a veces la mujer lo necesita, pero pagar 20, 30 lucas, no. A lo más, habré paga’o 10 lucas, 5 lucas le he pasa’o a una mina, por las mías no más”.

Dice que entre choferes el sida no es un tema que se hable: “no nace el tema”. Pero cree que sus compañeros deben saber cómo se transmite y cómo cuidarse “porque uno anda en tantas partes, al menos yo creo que tienen que saber.”

## MARCOS

**“Esta pega es muy sola, uno conoce gente y por ahí uno a veces puede tener su desliz, uno no sabe con quién se está metiendo. Por eso hay que andar trayendo sus condones por si acaso.”**

Marcos tiene treinta y algo de años, nació en Santiago de Chile y vivió gran parte de su vida en esa ciudad. Actualmente, vive en Arica con su pareja e hijo.

Conviven hace varios años. A Marcos le gustaría casarse. Sin embargo, mantiene que el trabajo no le da suficiente tiempo para eso. Comenta que “por ejemplo programarse para

un matrimonio, tienen que estar el novio y la novia, lo más importante, y yo viajando a veces me pierdo 40 o 30 días.”

Marcos es dueño de su camión y trabaja de manera independiente. Eso hace que tenga que estar activo constantemente para obtener carga: “Hay empresas grandes que no dan abasto, convidan carga, y acá mismo tenís que ir ofreciéndote como carga, lo que es el tema del tomate, la temporada, la aceituna.” Hace recorridos nacionales y, a veces, va a Bolivia, Argentina o Brasil.

Aunque considera que ser independiente requiere bastante esfuerzo, también tiene algunas ventajas. Relata que “cuando yo trabajaba apatronado, trabajaba en una muy buena empresa, ahí ganaba alrededor de 800.000 o un millón de pesos. Y ahora, siendo que pago una letra de 700 lucas mensuales [por el camión], debo estar alrededor de un palito, un palito dos.”

Una desventaja es que, actualmente, no tiene cobertura de salud así que “tengo prohibido estrictamente enfermarme. A mis hijos les pago imposiciones para que ellos tengan salud. Pero yo ahora como soy independiente, he dejado bien de lado ese tema de imponerme pa’ tener salud.” Quiere ver si se afilia a FONASA o alguna ISAPRE.

Cuenta que desde los 16 años un familiar le estaba enseñando a manejar camiones, y que al cumplir 22 comenzó a dedicarse laboralmente a esto. Hace algún tiempo se bajó del camión para poner un negocio. Eso duró algunos años, hasta que “el terremoto [de 2010] me hizo mierda el local y tuve que ver otras cosas.”

Actualmente, no tiene mucho tiempo libre mientras maneja, pero a veces tiene oportunidad de comer en las posadas. Comenta que algunas son atendidas por sus dueños, pero generalmente las atienden mujeres. Últimamente ha notado que son más jóvenes, “de promedio 18, 20 años”.

Comenta que “en una posada habían dicho que había llegado una niña que era re bonita, pero me he dado cuenta yo que en las posadas, como pasamos muchos hombres, el enganche de los dueños es poner mujeres jóvenes y bonitas.” Considera que el enganche de las mujeres en las posadas es efectivo ya que “esta pega es muy sola, somos de carne y hueso. Entonces a veces te dicen oye, pasa pa’ acá al lao, hay una niña re bonita. Entonces uno a veces pasa, a tomarse un café. Y después te dai cuenta que a tus compañeros todas las micros les sirven”.

Marcos tuvo sexo por primera vez cuando tenía 16 con una chica de 18. A lo largo de su vida ha tenido sexo con alrededor de 50 mujeres y en general siempre trata de andar con condones, aunque no siempre los ha usado. Dice que cuando era más joven, el tema de discusión con sus parejas era más bien evitar un embarazo que contraer alguna enfermedad de transmisión sexual.

Actualmente, no lleva condones en el camión. Al respecto comenta que “llevaba hasta que una vez viajé con mi mujer y me los pilló, me tuvo cortado casi dos meses, no me hablaba, no me daba ni comida porque me pilló eso. Entonces yo tratando de explicar que de alguna manera me los habían regalado tuve que botarlos. Así que si yo veo que voy a conocer a alguien por equis motivo, si voy a estar con una amiga y creo que pueda pasar algo, ahí recién los compro antes de, pero no ando ahora último con condones.”

Dice que nunca ha pagado dinero por tener sexo, pero una vez pasó veinte mil pesos a una mujer con quien tuvo relaciones sexuales.

Respecto al sida, Marcos considera que es una enfermedad que se transmite por relaciones sexuales sin cuidarse, “que también uno lo puede tomar por una herida o sangre y lamentablemente se contagia más por actos sexuales sin cuidado. Creo

que hasta jugando a la pelota te podís pegar el sida, por un golpe de sangre”. Para él, se puede evitar contraer VIH “tratando de usar preservativo creo yo. O tratando de mantener una pareja estable, no estar picoteando mucho en todos lados”.

Marcos tuvo un amigo en su adolescencia y, según supo, había muerto de una enfermedad relacionada al sida. Hace algunos meses le comentaron que un colega tenía sida, “pero yo lo tomé más como un cahuín (comentario) malintencionado porque ha pasado el tiempo y el hombre sigue trabajando”.

Respecto de la homosexualidad, antes Marcos pensaba “que la homosexualidad se hacía, pero parece que lo que me he dado cuenta los genes te traicionan. Ahora por el tema de Facebook me he encontrado con compañeros de colegio, que teníamos uno que no jugaba a la pelota y jugaba con puras niñitas y ahora que nos juntamos más grandes es maricón. Entonces pienso yo él nació con ese, niñita pero en cuerpo de hombre. Eso es más o menos lo que creo saber yo.”

Opina que ahora “últimamente se ha hablado mucho del derecho de los homosexuales, no puedo escupir pa’l cielo, estoy criando un hijo y puede ser que llegue el un día y me diga, papá me gustan los hombres, no sé tendría que apoyarlo. Pero, últimamente, yo creo que hay harta gente que está viviendo su sexualidad, que pueden ser de todo.”

Considera que hay que tener cuidado, porque le han dicho que en ciudades del norte del país han llegado muchas mujeres a vender sexo, tanto chilenas como extranjeras. Para él, “no hay que farandulear”. En todo caso no parece preocupado, porque considera que tiene cero posibilidades de contraer el VIH, en comparación a otros compañeros, quienes tendrían más riesgo. “Hay algunos que se portan bien mal y en la ruta. Igual andan hartas niñas. Esta pega es muy sola, uno conoce gente y por ahí uno a veces puede tener su desliz, uno no sabe con quién se está metiendo. Por eso hay que andar trayendo sus condones por si acaso.”

Marcos, dice que gracias a Dios nunca ha tenido una enfermedad de transmisión sexual y que nunca se ha hecho el examen para detectar si tiene VIH, aunque cree necesario hacérselo.

**JUAN: “pa’ acá, pa’ allá, sin llegar... aquí en tres meses, en tres meses que yo me he dado cuenta cómo sufre el hombre cuando está tres meses sin llegar a la casa.”**

Juan es de San Fernando, Chile. Tiene casi 50 años, 27 los ha pasado trabajando como conductor de camiones. Está divorciado y tiene tres hijos.

Cursó hasta primero medio, se considera evangélico. No está sindicalizado y está afiliado a FONASA.

Actualmente, está contratado por tres meses, pero no está conforme con su situación laboral actual. Gana 350.000 pesos por mes, y dice “para mí, es poco porque estoy todo el tiempo afuera, llevo tres meses arriba del camión ya po’ y quiero llegar a mi casa. Por 350, uno tiene que estar enfermo.”

Juan dice que, antes de su actual contrato, trabajaba en otra empresa, donde tenía descansos todos los fines de semana y pasaba más tiempo en su casa. Lo más al norte que viajaba era hasta Copiapó, pero ahora llega hasta Arica, lo que le significa más tiempo de viaje y, hasta ahora y luego de tres meses, ni un solo día en su casa.

En general, no se detiene mucho en las posadas, porque “roban mucho. Allí en Iquique, por ejemplo, de las veces que me he parado me han querido robar las baterías o las mangueras de conexión de la rampla. Entonces, prefiero dormir en otro lado, no en el mismo pueblo, porque son más ladrones”.

Juan tiene una cocinilla y una serie de implementos que le permiten cocinar dentro del camión, que hace todos los días. Se considera una persona de pocos amigos y que prefiere la soledad. “No, yo lo paso aquí, aquí arriba del camión. Pongo música no más, un CD, canto, cocino allí al lado, pero solito, solito. Olvídate uno puede tener un amigo, hay amigos y amigos, mis amigos los cuento con los dedos de una mano.”

Dice que hay empresas que prefieren tener trabajando a hombres solteros. Considera que la lógica que opera es que “el hombre soltero, ¿va a estar preocupado en llegar a la casa? No poh, ¿por qué?, porque te aclimataste, te embruteciste trabajando solo, pa’ acá, pa’ allá, sin llegar... aquí en tres meses, en tres meses que yo me he

dado cuenta cómo sufre el hombre cuando está tres meses sin llegar a la casa. Aquí se sufre, aquí la vivís poh. Por ejemplo lo que no hay madura'o, lo madurai arriba de esta cagá. Aquí llorai compadre, llorai."

Para Juan, el tema de los camioneros es como el cuento del mueble y el queso: "Tu tenís un mueble y tenís un queso, ¿me entendís? Va a llegar un ratón y le va a pegar una mascá' a ese queso, y la señora ¿sabes qué va a decir? No va a decir que el ratón se comió el queso. Va a decir, *los ratones* se comieron el queso ¿o no? Nosotros ponte tú que somos 'ratones', ¿qué es lo que la gente piensa de nosotros? El chofer es de Puerto Montt, tiene una mina allá, tiene una mina en Osorno, tiene una mina en Los Ángeles, tiene una mina en Santiago, y tiene una mina en Concepción. Al norte tiene, ¿cachai'? A algunos le dicen Arturo Prat poh viejo, en cada puerto una mina poh hueón. Entonces son colegas de camiones y por esos hueones todos quedamos mal poh, nos culpan a todos de lo mismo."

Juan tuvo sexo por primera vez a los 22 años, con una chica de 19. Ha pagado por sexo dos veces en su vida, y en el transcurso del último año ha tenido sexo con tres mujeres de diferentes ciudades.

Juan ha ido en otras oportunidades a Iquique y ha vuelto a tener contacto con una de las mujeres que le pagó para sexo. El cuenta, "La cabra que conocí ahí, aquí me ha hecho la cama, me ha hecho aseo acá en el camión. Nos pusimos a escuchar radio, después puse la tele aquí arriba, olvídate. Después estábamos sentados los dos allá atrás, abrazados viendo tele los hueones igual que si fuéramos una pareja de toda la vida".

Respecto del sida, sabe que es una enfermedad que se transmite por tener sexo y que es preferible andar siempre con "su gorrito" [condón]. Para Juan, el virus se transmite "por el hecho de terminar adentro de la persona, porque cuando [el pene] tiene ese líquido, absorbe ¿o no?, para poder expulsar el otro ¿cierto? Y ahí pasa. Pienso yo que sucede así. Pero de que hay sida, hay. Y cada día hay más, poh."

Juan no ha hablado del VIH con compañeros de trabajo o su familia durante los últimos doce meses. Para él, no es un tema que se hable entre choferes porque cree que están más interesados "en comer, pasarla bien, de asados y después salir por ahí. En eso están preocupados los caballeros."

Respecto a la homosexualidad, dice que no le gusta, que "a la final qué es lo que va a pasar, van a andar todos cambiados si es que llegase a pasar eso, 'tonces van a haber mujeres con mujeres y hombres con hombres ¿y los que son hombres-hombres?"

Juan no ha tenido enfermedades de transmisión sexual y tampoco se ha hecho el examen del VIH. Espera cambiarse de empresa, poder ayudar a sus hijas y estar más cerca de su familia.

**SITRACH**

Sistema Nacional de Chileas de Consumo  
Desde 1985, fortaleciendo las acciones de las integrantes del territorio.



**ONUSIDA**

