

LOS TRAILEROS CENTROAMERICANOS Y EL RIESGO DE INFECCION CON EL VIH

Dr. Jacobo Schifter Sikora

El estudio que realizamos está dirigido a un grupo de hombres cuyo trabajo es la conducción de vehículos de transporte pesado, generalmente a través de las fronteras internacionales. Aunque tenemos evidencia de que existen mujeres capacitadas para participar en este tipo de actividad, como podrá corroborarse posteriormente, lo cierto es que se trata de una actividad económica monopolizada por los hombres. Para el estudio del ejercicio de la sexualidad de los trailereros esta situación es trascendental, no sólo porque son hombres, sino porque además se movilizan constantemente sobre una máquina cuyos tamaño, peso y capacidad de carga parecieran ilimitados ante los temerosos y, a la vez, admirados ojos de los transeúntes o conductores de vehículos livianos.

Parte de sus vidas la desarrollan en sus hogares, en los que conviven con su familia y comparten con sus amistades. La otra, en las múltiples comunidades que visitan. Aunque ambas facetas son importantes para nuestro estudio, la movilidad implica que por motivos de

trabajo ellos pertenecen días o semanas fuera de sus hogares. Para nuestros fines esto tiene una importancia particular, ya que estas ausencias constituyen uno de los factores que desencadena una serie de situaciones que los transforma y los somete a un estilo de vida particular.

Este estilo de vida gira alrededor de un tráiler; su medio de subsistencia. El tráiler es un vehículo de transporte compuesto por dos partes: un cabezal y un furgón o contenedor. Los cabezales tienen 10 llantas en sus dos ejes (dos en el eje delantero y ocho en el trasero), miden cuatro metros en promedio, pesan aproximadamente cinco toneladas y poseen diferentes velocidades (de ocho a 16 cambios). Los contenedores tienen longitudes más variables, poseen 8 llantas y pesan aproximadamente 2 toneladas.

Esto significa que los trailereros conducen máquinas que transportan materiales pesados, que tienen 18 llantas en total, con una longitud aproximada de 14 metros, que pesan siete toneladas y capaces de transportar hasta 22 toneladas de peso, incluso más. Por supuesto, otros más pequeños también son utilizados.

Los aspectos mencionados no solo constituyen algunas de las características más evidentes de los trailereros y su oficio, sino que simbolizan aspectos relacionados con la masculinidad. Son hombres que se movilizan por las fronteras internacionales conduciendo vehículos de gran tamaño. Es decir, son hombres que viajan, conocen y gozan de libertad. Para ello se requiere de gran resistencia, porque las horas que pasan sobre las carreteras conduciendo un vehículo de esas dimensiones no es algo que cualquiera resistiría. A la vez, se debe ser fuerte. Aunque no necesariamente los trailereros tienen que ser hombres físicamente corpulentos y fuertes para manejar el tráiler, lo cierto es que una máquina de 14 metros de largo y que transporta hasta 22 toneladas de peso, produce esa imagen. Por la misma razón, son hombres con una destreza especial. Esto significa que tienen habilidad para hacer lo que hacen: poseen pericia, maña, ingenio y experiencia. Para manejar a cierta velocidad sobre las autopistas o conducir de noche y con neblina se requieren estas



cualidades. También son indispensables para conducir un vehículo de 16 cambios, para doblar en una esquina con una máquina de 18 llantas o para estacionarla. Además, el oficio conlleva riesgos: choques, asaltos o robos y muerte. La conducción de la máquina también se puede traducir en un riesgo constante.

La libertad, la fuerza, la destreza, el liderazgo, la individualidad, la resistencia, la experiencia, el ingenio y la disposición a tomar riesgos, entre otros, constituyen características típicas de la masculinidad. No son las cualidades que la sociedad ha determinado como parte de una identidad femenina, sino masculina.

Particularmente, desde el punto de vista del ejercicio de su sexualidad, concebimos al trailerero como un hombre adulto, impregnado de las estructuras sociales y culturales que lo inducen a mostrar diferencias en su conducta y en sus actitudes, y que como hombre debe cumplir. Es decir, al entrar al gremio ya posee cualidades que lo acreditan como un ser masculino, pero como la sexualidad no es algo estático, sino un proceso continuo de construcción que se establece y se modifica constantemente, encuentra en el medio nuevas condiciones que lo inducen a adoptar una masculinidad con características propias.

El trailerero no aprende la masculinidad a partir de su ocupación, más bien, parte de nuestra propuesta es que la condiciona y la adapta a su situación particular. En otras palabras, ésta es diferente de la práctica de un campesino, un oficinista, un médico, un abogado, un administrador, un estilista o un zapatero, por mencionar algunas ocupaciones. No creemos que exista un tipo de masculinidad que sea válida para todos los hombres, sino un abanico de masculinidades. Entre éstas se encuentra la de los trailereros.

No nos ocuparemos, como lo hace Gilmore en su estudio intercultural de la masculinidad, en buscar las convergencias en conceptos, simbolismos y exhortaciones a la masculinidad¹. Evitaremos el tratar de ubicar a los trailereros dentro de una concepción universal de la masculinidad. Más bien, queremos mostrar que las variantes, supuestamente superficiales, que presentan los trailereros desempeñan un papel relevante y que el énfasis y la forma en que se manifiesta su masculinidad, la hace diferente de la de otros hombres.

En ese sentido, compartimos con Mirandé sus hallazgos de que el hombre latino no constituye una masa homogénea, monolítica o invariable, como lo representa el modelo tradicional. Más bien, tal y como lo considera el autor en mención, en vez de una masculinidad, existe una variedad de modalidades y masculinidades que no solo son diferentes, sino contradictorias². Al rechazar la idea de una masculinidad hegemónica, estamos proponiendo que la de los trailereros tiene características propias.

Concretamente, nuestra propuesta consiste en estudiar aspectos de la masculinidad de los trailereros, particularmente dentro del ámbito de lo sexual, para analizar cómo la relación con la máquina hace que ellos adopten una masculinidad mecanizada. Esto, porque la máquina se convierte en el modelo que los condiciona a vivir esta particularidad.

La relación que nos ayuda a encontrar esta modalidad es la conocida distinción entre el cuerpo y la mente. Entre otros, Seidler sostiene que a menudo tenemos la

sensación de que nuestros cuerpos existen en un espacio separado y que se aprende a pensar en el cuerpo como algo que necesita ser entrenado y disciplinado. En términos mecánicos, nos dice, "es fácil concebir el cuerpo como un hecho dado, pensándolo como si solo mereciera atención cuando nos falla de alguna manera"³.

Capra también habla de la separación del cuerpo y de la mente como si se tratara de dos campos separados. Este autor hace un recuento histórico completo en el que desenmascara el origen de esta separación. Para ello, recurre a Descartes, considerado el fundador de la filosofía moderna, quien en su afán de buscar una ciencia completamente nueva que resolviese en términos generales todos los problemas descubrió un método⁴. Su método lo basó en la duda radical, es decir, poniendo en duda todo lo que se pueda dudar, toda la sabiduría tradicional, las impresiones de los sentidos y hasta el hecho de tener un cuerpo. Descartes alcanzó un punto sobre el que no cabe albergar ninguna duda: su existencia como sujeto pensante. Esto hizo que la razón fuese más cierta que la materia y llegó a la conclusión de que ambas cosas eran entes separados y básicamente distintos⁵. Por consiguiente afirmó que "el concepto de cuerpo no incluye nada que pertenezca a la mente y el de mente, nada que pertenezca al cuerpo"⁶.

Sin menospreciar los enormes aportes que Descartes proporcionó a la ciencia, Capra advierte que la aceptación de su visión como una verdad absoluta y su método como una manera válida de lograr el conocimiento ha sido una de las principales causas de nuestro desequilibrio cultural⁷. Esto, según él, todavía tiene repercusiones importantes en la época actual.

Básicamente, al concebirse el cuerpo como materia entonces no había en éste, vida, metas o espiritualidad y funcionaba de acuerdo con unas leyes mecánicas. Capra menciona que "según Descartes el universo material era una máquina y solo una máquina"⁸. Bajo esta perspectiva, un dolor de espalda se traduce en una molestia que debe eliminarse, más que preguntarse qué es lo que la espalda

estará tratando de decirnos sobre la manera en que estamos haciendo las cosas. Un embarazo es la consecuencia de la falta de uso de un anticonceptivo y no un acto desesperado de una joven por huir de una casa en la que sufre agresiones constantes. Y una enfermedad de transmisión sexual es el resultado de no usar un condón, más que una conducta cuyo origen se encuentra disperso en las cualidades básicas que deben tener los hombres para demostrar que son hombres de verdad. A final de cuentas, el cuerpo se puede reparar, así como se reparan las máquinas. Mientras tanto, las espaldas siguen cargando los excesos de la vida cotidiana sin que nadie las escuche, hasta que se rompen. Los cuerpos de las mujeres jóvenes siguen padeciendo embarazos que conscientemente no desean y la preocupación se centra en promocionar el "no a las relaciones sexuales" o, si eso falla como es común, se trata de promover el uso de anticonceptivos más eficaces para evitar los hijos. Dado que es al cuerpo al que hay que atender, el verdadero origen de su embarazo (la violencia que sufre en el hogar) pasa inadvertido. Y en lo que respecta a las enfermedades de transmisión sexual, para eso hay inyecciones que lo pueden resolver todo o la creencia de que tenemos el control de nuestro cuerpo y "a mí eso no me va a suceder".

Los trailersos no escapan de la división de la mente y el cuerpo. La semejanza del cuerpo-máquina trae consecuencias importantes en sus vidas. Esto se va a manifestar en el ejercicio de su masculinidad. Desde el punto de vista del ejercicio de su sexualidad, se manifiesta en las similitudes que encuentra el cuerpo con la máquina que conduce, dando origen así a una masculinidad mecanizada.

Por esta razón, uno de los principales propósitos de esta investigación es aportar evidencia empírica de que los trailersos practican lo que hemos denominado una masculinidad mecanizada. Sin embargo, también queremos mostrar que la máquina no solo funciona como modelo, sino como un mecanismo del que dependen para ejercer el rol masculino mencionado. En otras palabras, lo que se quiere es demostrar que la máquina o el tráiler es el "gancho" que ellos utilizan y que les facilita la práctica

de una masculinidad mecanizada. Finalmente, se desea mostrar los beneficios y los costos que esto conlleva. Con esto no se trata de establecer o discutir si son condiciones de privilegio o desigualdades de poder que disfrutan o padecen los hombres, sino que su vivencia implica riesgos y que finalmente se paga un precio.

Como se puede deducir, estos propósitos están destinados a proveer evidencia empírica de un fenómeno particular. Sin embargo, debo mencionar que también contribuyen a comprender un problema específico y a tomar acciones al respecto. Por ello, otra meta de esta investigación es mostrar cómo el sistema de valores en el que se basa la concepción mecanizada afecta seriamente la salud individual y social.

En el campo individual, la epidemia del SIDA, por ejemplo, puede afectar seriamente la salud del gremio, si no se protegen adecuadamente. A nivel social, ellos podrían contribuir a diseminar la epidemia en grupos más grandes de la población. Es decir, no solo los trailersos están expuestos a sufrir las consecuencias de la epidemia, como cualquier otro ser humano, sino que pueden tener un impacto importante en otros grupos de mayor tamaño, compuestos principalmente de mujeres.

Los trailersos, debido a su conocida conducta sexual que favorece las parejas múltiples, se perfilan como un sector altamente vulnerable al contagio con el virus del SIDA. La masculinidad mecanizada que practican mediante cuerpo-máquina nos ayudará a comprender cómo afecta la salud individual y colectiva de una región y por qué lo hace.

Estrategia

Este estudio fue realizado en cinco países de América Central: Costa Rica, Nicaragua, Honduras, El Salvador y Guatemala. Sin embargo, como veremos en los resultados del estudio, el área geográfica fue mayor, ya que los trailersos de estos países recorren, en diferentes magnitudes, desde Panamá hasta los Estados Unidos. El

comienzo de la investigación se dio a principios de 1997 y culminó a mediados de 1998.

Para desarrollarlo fue necesario unir esfuerzos y para ello se contó con la colaboración de diversas Organizaciones No Gubernamentales (ONG) de los países en estudio⁹. La investigación fue coordinada por los autores desde Costa Rica, en el Instituto Latinoamericano de Prevención y Educación en Salud (ILPES), el Instituto de Estudios Latinoamericanos de la Universidad Nacional (IDELA) y las ONG participantes en la región, las cuales fueron suplidas de lo necesario para ejecutar el trabajo.

Después de una reunión celebrada en San José (setiembre de 1996), para acordar los lineamientos generales del proyecto, los coordinadores regresaron a sus respectivos países a realizar una de las primeras tareas: el inventario de recursos. Este trabajo se desarrolló para conocer sobre los recursos estructurales que posee cada país en el transporte pesado: número de empresas, número de cabezales, número de trailers, aspectos relacionados con la organización de los trailers y los empresarios, productos que transportan, países que visitan, sitios de reunión, puestos de carga y descarga, rutas de transporte, aduanas y otros.

Para recolectar esta información se establecieron contactos con las diferentes organizaciones que reúnen a los empresarios de tráiler en cada país, tales como las federaciones, cámaras o asociaciones. En ocasiones, las instituciones estatales proporcionaron la información y cada coordinador presentó un informe escrito.

También se realizó un proceso de observación en el campo. Este permitió un primer acercamiento a los diferentes ambientes en los que se desarrolla la vida del trailerero. Para ello, se redactó una guía que incluía temas relacionados con el ambiente familiar del trailerero, el social y el laboral. También se incluyó el tema de la conducta sexual.

Para realizar la observación, los coordinadores se desplazaron a todas las fronteras y principales puertos de

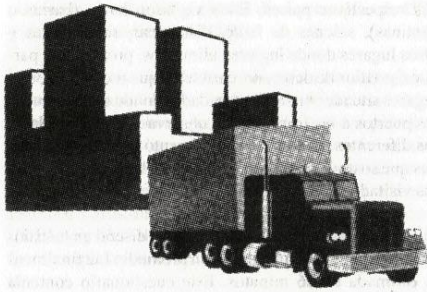
sus respectivos países. Ellos visitaron bares (barras o cantinas), salones de baile, discotecas, restaurantes y otros lugares donde ingieren alimentos, prostíbulos, parques, predios de descanso, carreteras que recorren y otros lugares situados en las comunidades donde se encuentran los puertos o las fronteras. La observación practicada en los diferentes lugares se complementó con conversaciones que sostuvieron o dependientes de los establecimientos visitados y otros miembros de las comunidades.

Una vez realizada esta etapa, se diseñó un cuestionario estructurado cuya duración promedio fue finalmente estimada en 26 minutos. Este cuestionario contenía diferentes temas de interés como práctica sexual, uso del condón, conocimientos y formas de contagio de enfermedades de transmisión sexual y el SIDA, entre otros. El instrumento diseñado sería administrado a una muestra probabilística de 400 trailers de toda la región.

Para seleccionar la muestra regional de trailers se construyó un listado de las empresas para cada país. Generalmente, las empresas que se encontraron registradas en alguna fuente también fueron las más grandes y, como consecuencia, las que tenían una mayor cantidad de trailers. Antes de seleccionar la muestra se procedió a eliminar de los listados a los trailers unitarios, que ofrecen servicios por medio de contratos a las empresas o que funcionaban por su cuenta, debido a que su localización es difícil. De esta manera, la población de trailers inscritos en empresas se estimó en 5,091 y el número de empresas registradas sumó un total de 497 en la región. Ambos datos se desglosan como sigue¹⁰.

País	Números de trailers	Número de empresas
Guatemala	805	160
Honduras	1,650	91
El Salvador	899	138
Nicaragua	449	30
Costa Rica	1,288	78
Total	5,091	497

Temas de Nuestra América • 119



Con esa información fue posible formar estratos (cada país) y aplicar en cada uno un diseño con probabilidad proporcional al número de trailers por empresa registrada (PPT).

Para procurar una mayor dispersión de la muestra, en la medida de las posibilidades, fueron seleccionadas 20 empresas en cada país, en forma sistemática y de cada una se escogieron cuatro trailers al azar. La selección de los trailers dentro de cada empresa seleccionada se hizo escogiendo aleatoriamente un día y una hora específica. En términos generales se puede decir que se aplicó un muestreo probabilístico estratificado, con PPT y desproporcionado.

La muestra neta obtenida fue de 399 trailers en toda la región y en Guatemala se completaron 77, en Honduras 82, en El Salvador 81, en Nicaragua 80 y en Costa Rica 79¹¹. Debe mencionarse que asumiendo hipotéticamente un muestreo irrestricto de elementos, la muestra regional presentaría errores en las estimaciones no mayores al 5%.

Durante la recolección de la información del cuestionario se visitó a las empresas y los trailers accedieron rápidamente a responder el cuestionario estructurado y el nivel de rechazos no sobrepasó el 1% del total de entrevistas realizadas.

En general, no se observaron situaciones que pusieran en peligro o comprometieran la calidad de los datos.

Finalmente, para profundizar en algunos temas del cuestionario y corroborar algunas de las observaciones hechas, se elaboró una guía para hacer entrevistas a profundidad. Los temas abordados fueron aspectos relacionados con la masculinidad, la conducta sexual del trailerero, la percepción que tienen sobre su gremio, las prácticas homosexuales, su conocimiento sobre el VIH/SIDA y otras enfermedades de transmisión sexual. En cada país, los coordinadores realizaron 10 entrevistas a profundidad, con excepción de Guatemala, donde se completaron siete. Es decir, un total de 47 entrevistas a profundidad fueron realizadas en la región y la duración promedio registrada por entrevista fue de 40 minutos.

Una reunión de coordinadores efectuada en Costa Rica para finalizar las fases de recolección de información a finales de 1997 permitió escuchar la experiencia acumulada en el proyecto por los coordinadores de cada país.

Para analizar la información, el cuestionario fue tabulado con el paquete SPSS/PC+. La información proveniente de la observación en el campo fue codificada de acuerdo con los temas indagados. Las entrevistas a profundidad, transcritas por los mismos coordinadores, también fueron codificadas según los temas de interés.

Para escribir esta investigación se hizo un uso de toda la información recolectada, pero principalmente de la cualitativa. Parte de la idea es hacer que el lector "escuche" al trailerero hablar en sus propios términos y mostrar cómo analizan las diferentes temáticas que se abarcaron. Para ello, se introdujo puntuación para entender más claramente sus relatos y se conservó el anonimato de todos los participantes, de manera que todos los nombres que aparecen son ficticios.

NOTAS

1. Gilmore, David. **Hacerse Hombre. Concepciones culturales de la masculinidad.** Ediciones Paidós Básica. 1994. p. 16.
2. Mirandé, Alfredo. **Hombres y machos. Masculinity and Latino Culture.** Westview Press (A Division of Harper Collins Publishers). 1997. p. 17.
3. Seidler, Víctor. *Sexualidad; teoría y práctica.* **Debate Feminista.** Año 6, Vol. 4, Abril 1995. p. 81.
4. Capra, Freithof. **El punto crucial.** 1989. pp. 59-60.
5. **Ibíd.** p. 62.
6. **Ibíd.** p. 62.
7. **Ibíd.** p. 62.
8. **Ibíd.** p. 63.
9. En Costa Rica participó el Instituto Latinoamericano de Prevención y Educación Social (ILPES), por Guatemala, la Asociación Guatemalteca para la Prevención y Control del SIDA (AGPCS), por Honduras la Fraternidad Sampedrana de Lucha Contra el SIDA (FSLs), por Nicaragua la Fundación Xochiquetzal y por El Salvador la Fundación Nacional de Prevención, Educación y Control del Paciente VIH/SIDA, FUNDA-SIDA.
10. Fueron eliminados 121 trailers unitarios. El dato original era de 5,212 trailers y por país eran los siguientes: 846 en Guatemala, 1,711 en Honduras, 912 en El Salvador, 449 en Nicaragua y 1,294 en Costa Rica.
11. Debido a que la cantidad de trailers registrados en las empresas difieren por país, la muestra fue desproporcionada y, por lo tanto, en el análisis de los datos fue necesario ponderar de acuerdo con la proporción de trailers en cada país.

