

# Factores de riesgo para el consumo de psicoactivos en conductores de buses en Medellín\*

Risk factors related to the consumption of psychoactive substances in bus drivers in Medellín

*Gustavo Adolfo Calderón Vallejo\*\**

*Guillermo Alonso Castaño Pérez\*\*\**

## Resumen

La metodología tiene un enfoque cuantitativo, en esta se presentan las variables que caracterizan la población y otras en torno a los factores de riesgo asociados al consumo. Se realiza un muestreo probabilístico, con una confiabilidad del 95% y un error del 5%. La población estudiada está constituida por 309 conductores de buses y el estudio se realiza con base en una encuesta autoaplicada. Se concluye que las pocas horas de sueño, las largas jornadas de trabajo, el estrés y las situaciones de riesgo continuo pueden ser factores de riesgo para el consumo de sustancias psicoactivas.

*Palabras clave:* consumo de psicoactivos, factores de riesgo, estrés, riesgos en rutas.

## Abstract

The methodology has a quantitative approach that presents the variables characterizing the population, and those related to the risk factors associated with the consumption. A probability sampling, with a reliability of 95% and an error of 5% has been done. The population studied is made up of 309 bus drivers and the study is based on a self-administered survey. It is concluded that the few hours of sleep, the long hours of work, the stress and the ongoing risk situations may be risk factors for the consumption of psychoactive substances.

*Key Words:* consumption of psychoactive substances, risk factors, stress, risks in routes.

\* Este es un producto del proyecto: Consumo de sustancias psicoactivas en población laboral del sector de transporte público de Medellín. Fundación Universitaria Luis Amigó, investigación inscrita en la línea en Farmacodependencia. Terminó en diciembre de 2012.

\*\* Magister en estudios urbano-regionales. Sociólogo. Docente Fundación Universitaria Luis Amigó.  
gcaldero@funlam.edu.co

\*\*\* Doctor en Psicología de la Salud. Médico Mg. Docente Fundación Universitaria Luis Amigó.  
gcastano@funlam.edu.co

## Introducción

El estudio de los riesgos en los que incurren los trabajadores consumidores de alcohol y otras sustancias psicoactivas y los factores que los pueden originar deben ser una prioridad de las empresas y los gobiernos desde las políticas laborales preventivas y ofertas de tratamiento; así mismo, debe existir conciencia de los trabajadores acerca de su necesidad de lograr educación sobre este aspecto, en particular en torno a las consecuencias de las conductas abusivas de consumo y de que en ocasiones pueden generar dependencias.

Recuérdese que el consumo de sustancias psicoactivas puede ocasionar absentismo, incapacidades para trabajar, accidentes en las empresas, disminución en la productividad y derivar en enfermedades para los trabajadores. Las acciones deben ser: primero el conocimiento diagnóstico real sobre la dimensión del problema, luego el empleo de políticas preventivas y de minimización de los riesgos y, por último, el apoyo directo a la población laboral ya afectada hasta su rehabilitación.

Al hacer una exploración sobre la problemática, son reconocidos los estudios españoles, como el realizado en la Encuesta Domiciliaria por el Plan Nacional de Drogas de España (2005), en el que se muestra que un 90% de la población laboral ha tomado bebidas alcohólicas en los últimos doce meses, el 12% de los trabajadores toman estas bebidas con niveles que se consideran de riesgo para la salud y el 26% de los que toman han presentado problemas derivados del consumo de alcohol.

También en España la droga ilegal más consumida es la marihuana, con el 34% de consumo ocasional durante el año. El 10% de los trabajadores encuestados refiere consumo habitual, de 3 a 7 veces por semana. En la discriminación por sexo se evidencia que consumen con más frecuencia los varones, y entre ellos predominan los que se encuentran entre los 16 y los 34 años de edad (Navarro, 2006).

De otro lado, en el caso colombiano se debe referenciar un estudio realizado por el Ministerio de la Protección Social (2010), en el que se

afirma que Colombia representa el 5 % del riesgo de abuso en el mundo, entre la población laboral. Pero, además, el mismo estudio sostiene que los abusadores del alcohol tienen el doble de accidentes laborales que su grupo de comparación, ajustando por edad, sexo, etnicidad y clase de trabajo. Así mismo, los trabajadores que abusan de las drogas en Colombia tienen 3 a 4 veces más accidentes que el resto de trabajadores. Se atribuye al abuso de alcohol el 40% de las muertes y el 47% de las lesiones en el ámbito industrial, el ausentismo es 2,5 veces mayor que el registrado en los no consumidores.

De la amplia población laboral, se hace referencia específica a la de los conductores de buses urbanos, este es un subsector decisivo para la movilidad de los ciudadanos y para el desarrollo productivo. Ellos comparten en cuanto a riesgos y efectos laborales y personales los factores comunes para los trabajadores colombianos, pero tiene un especial significado por las consecuencias que pueden alcanzar sus consumos abusivos en la accidentalidad vial y las consecuencias en la integridad física y mental de los usuarios del transporte.

Se debe considerar que una parte de los conductores de transporte público urbano, específicamente los de Medellín, pueden ser consumidores de alcohol u otras sustancias psicoactivas y que sus condiciones personales y ambientales pueden llevar a consumir dichas sustancias. En un inicio podrían consumir con un fin recreativo y de descanso; sin embargo, no se debe descartar la posibilidad de un abuso o probable camino a la dependencia, es por ello que es pertinente preguntarse por los factores de riesgo de los conductores dentro y fuera de la jornada laboral.

De otra parte, es necesario considerar que en el mundo cada año se registran 1,25 millones de muertes por accidentes de tránsito. Además, es la segunda causa de muerte en personas entre 5 a 25 años, en su mayoría varones (González, 2008). La Organización Mundial de la Salud (2010) estima que de no corregirse las causas, el número de muertos por accidentes de tránsito en el mundo aumentará 65% en el

2013. Probablemente muchos de estos accidentes se producen bajo el efecto de sustancias psicoactivas.

Sobre el consumo de alcohol, la sustancia que más riesgo genera para la accidentalidad por su consumo promovido, las cifras del estudio nacional indican que el 86% de los encuestados declaran haberlo consumido alguna vez en la vida y el 35% dice haberlo consumido en los últimos 30 días. En la aplicación del instrumento Audit, en el mismo estudio, el 1,57% de las personas encuestadas presentan comportamientos indicativos de una situación de dependencia de alcohol (Ministerio de la Protección Social, 2008).

Téngase en cuenta que los consumos de sustancias legales o ilegales están catalogados por la Organización Mundial de la Salud (2010) como un problema de salud pública. Es un fenómeno universal y multicausal (Otero, 2011) en todos los estratos poblacionales de las sociedades y de todos los estratos socioeconómicos, en particular el sector laboral está siendo afectado por esta situación.

El Ministerio de la Protección Social (2010) expidió la Resolución 0038 del 9 de julio, en la que se da instrucciones de obligatoriedad, para el mantenimiento de espacios libres de humo y de sustancias psicoactivas en las empresas, argumentando que el consumo de estas sustancias, tanto lícitas como ilícitas, es un problema de salud ocupacional que las empresas deben prevenir; por eso se deben preparar programas para evitar el consumo de psicoactivos entre los gremios de la salud, transporte, finanzas y construcción.

Con respecto a una mayor especificidad del problema, se encuentra un estudio reciente de Molina, Suárez y Arango (2011), sobre nivel de riesgo de consumo de alcohol en trabajadores de una empresa de servicio de transporte público urbano de la ciudad de Medellín. Se aplicó el test Audit, mostrando cifras importantes en riesgos de consumo de alcohol y se concluye con la necesidad de divulgar y vigilar el cumplimiento de la normativa existente en relación al consumo de sustancias psicoactivas

por parte de los conductores, fomentar un mayor compromiso de las empresas en aras de garantizar condiciones de bienestar y seguridad a la población económicamente activa, a través de la realización de acciones de prevención del consumo y de la promoción de hábitos saludables.

Anteriormente se había efectuado un estudio similar en conductores y alistadores de la Cooperativa de Transporte de San Antonio (Cootrasana) de la ciudad de Medellín, con el fin de caracterizar el consumo de sustancias psicoactivas en esta población (Mesa, 2003), mostrando primero la prevalencia de alcohol, seguido por el cigarrillo y, en tercer lugar, la marihuana; este trabajo hace referencia, además, al consumo alguna vez en la vida.

En el caso de Medellín, se observa que los conductores son una población con niveles altos de exigencia laboral, expuesta a consumos de sustancias psicoactivas, con los que, en ocasiones, se busca atenuar las difíciles situaciones que les corresponde vivir. A este respecto indica Arza (1999) que las circunstancias en el lugar de trabajo se pueden convertir en factores de riesgo, que influyen en el inicio o la consolidación de usos problemáticos de psicoactivos.

Se debe tener en cuenta que los diversos factores de riesgo no pueden considerarse de forma aislada, pues el consumo de drogas, como otros comportamientos del ser humano, implican una interacción social, en este caso entre el individuo, su contexto y la sustancia. Es decir, el uso de drogas no está determinado por la presencia de un factor de riesgo, sino que será resultado de una variedad de causas (González, 2003).

Finalmente, es importante considerar qué dice la legislación actual. La Ley 1383 de 2012 habla sobre conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas. La ley, a su vez, tiene en cuenta lo establecido en el artículo 151 y 152 del Código Nacional de Tránsito Terrestre: se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción. En estos

artículos la multa pecuniaria y el período de suspensión de la licencia se duplicaron. En cuanto al fumador, el artículo 132 del mismo código dice que el conductor de servicio público de transporte de pasajeros que sea sorprendido fumando mientras conduce se hará acreedor a una sanción de diez salarios mínimos legales diarios vigentes y de asistir a un curso de seguridad vial. Pero la realidad muestra que estas normas son quebrantadas por conductores que tienen unos factores de riesgo que se describen en artículo (Ministerio de Transporte, 2012).

## Metodología

### Tipo de estudio y enfoque

El enfoque propuesto para este estudio es cuantitativo, pues se realizó una medición con representatividad estadística de las variables que mostraran la magnitud del consumo de sustancias psicoactivas y otras sociodemográficas para conocer las características de los consumidores.

El estudio presenta resultados de frecuencias, sobre cómo se encontraron las variables de consumo y factores de riesgo en la población. Es de tipo transversal, pues da cuenta de la situación en un lugar y tiempo determinado.

### Población y muestra

En este caso se considera como población, la conformada por aproximadamente 1.000 conductores con vinculación laboral en el año 2012.

Se realizó un muestreo probabilístico con representatividad estadística para dicho segmento de población, pudieron ser elegidos los trabajadores vinculados como conductores de pasajeros de servicio público del sector urbano de Medellín.

Se aplicó un muestreo probabilístico para poblaciones finitas, con un nivel de confiabilidad del 95% y un error muestral del 5%. Tomando finalmente una población encuestada de 309 conductores.

## Criterios de inclusión

Fueron incluidos en el estudio conductores de empresas transportadoras de buses que trabajan en las seis zonas en que está dividido administrativamente Medellín, los transportadores fueron mayores de edad, de cualquier condición socioeconómica, que estuvieran laborando al momento del estudio.

## Delimitación espacial y temporal

Temporalmente, se da cuenta del fenómeno del consumo de sustancias psicoactivas y de los factores de riesgo de los conductores, al momento de la recolección de la información, específicamente durante los meses de septiembre y octubre de 2012.

## Instrumento

Se utilizó una encuesta, instrumento validado por expertos para este tema, con el que se profundizó en variables principales como: características de la población de transportadores; prevalencias, último año, último mes, última semana y factores de riesgo.

## Recolección y análisis de la información

Inicialmente se realizó un mapeo por empresa de transporte urbano de pasajeros con datos obtenidos de la Secretaría de Movilidad de la ciudad, para luego ubicar a los conductores, que fueron elegidos al azar.

La información se recogió con criterios de confidencialidad y voluntariedad. Los cuestionarios fueron autoaplicados por los conductores en su mismo lugar de trabajo.

A continuación, se organizó la información recogida, se realizó una crítica y limpieza de la información que no comportó la total calidad. Posteriormente se codificó y tabuló la información en hojas de cálculo de Excel y para el análisis de la información se utilizó el programa SPSS versión 18.

Posteriormente, se hizo una primera lectura de los resultados a partir del plan de análisis, se aplicaron las mediciones para encontrar prevalencias. Se realizaron análisis mediante distribución de frecuencias.

En específico, se realizó un análisis univariado en la descripción de las características de los entrevistados según las variables socio demográficas: sexo, edad, ocupación y nivel educativo, con lo que se obtuvo la prevalencia de drogas.

También se realizaron análisis bivariados, entre estrato socioeconómico y consumo de alcohol, horas para dormir por día y consumo de alcohol y riesgos en las rutas por quienes consumen o no alcohol. Se aplicó la prueba chi cuadrado, para determinar si existe relación entre las variables.

### Control de sesgos

Para el control de sesgos de información, se realizó la prueba piloto al instrumento con el fin de evitar redundancias en la información y garantizar que se recopilaran todos los datos.

Igualmente, como medida de control del sesgo de información en los encuestadores, se realizó una capacitación en el manejo adecuado del instrumento de recolección. Además de lo anterior, los investigadores realizaron la revisión de las encuestas recolectadas por los encuestadores para corroborar su correcto diligenciamiento.

En el proceso del control de los sesgos de información del encuestado, se garantizó la confidencialidad de la información suministrada por la población.

### Resultados

Se encontró en los conductores encuestados que con respecto a la edad, por razones de exigencias laborales, todos son mayores de edad, pero el dato relevante es que la gran mayoría son jóvenes en un rango de 18 y 30 años, además en cuanto al sexo, la totalidad son hombres.



También se encontró que es un sector laboral en el que trabajan personas ubicadas en los estratos socioeconómicos de menor rango, mayoritariamente de estrato 2 (54,0%) un poco menos de la tercera parte de estrato 3 (31,7%) y más de una décima parte de estrato 1 (12,3%). Además de ser una población predominantemente joven y de sexo masculino, es un sector conformado por personas casadas o en unión libre en un 78,3%.

Otra característica importante es el nivel educativo. La población de conductores tiene el 64,4% de secundaria completa o incompleta y el 28,8% solo alcanzó primaria, no se encontró nivel universitario.

De otro lado, más de la cuarta parte dice llevar de 1 a 5 años conduciendo y la mitad llevan entre 1 y 15 años, lo que los ubica como una población joven, también es de resaltar que un 18% tiene más de 20 años de trabajo como conductores.

Como dato fundamental de riesgo por la actividad que realizan, está el hecho que una gran mayoría dice dormir 5 horas o menos por día, esto es el 54,4%.

También se debe destacar en los conductores encuestados, que la absoluta mayoría (92%) dicen trabajar más de 48 horas semanales, por lo regular trabajan hasta 12 horas por día.

Así mismo, los conductores expresan sentirse estresados, en algún grado, en su jornada laboral en un 92,3%. Pero con niveles que se pueden considerar altos de estrés en un 65,1% (moderado o muy estresado).

Por las circunstancias que les corresponde vivir a los conductores de Medellín, se exploró si existe algún tipo de riesgo al conducir en cada una de las rutas, la mayoría afirmaron que sí (81,6%) y dentro de las diversidades de riesgos mencionadas, el mayor porcentaje lo tiene el riesgo de accidentalidad (40,4%), seguido por el riesgo de inseguridad y violencia (31,4%).

De otra parte, se debe considerar como un dato de riesgo, por la actividad que realizan, en la que están involucrados pasajeros, el alto porcentaje (27%) de conductores que dicen haber consumido alcohol u otra sustancia durante su jornada de trabajo, esto es más de una cuarta parte de los encuestados.

En lo tocante a la sustancia psicoactiva más consumida en horas laborales, es de destacar que el cigarrillo tiene el 23,6%, le sigue el alcohol con el 15,2%, la marihuana con el 6,5%, las otras sustancias presentan porcentajes bajos. Menos de la mitad, 42% de los encuestados, admiten que sí existe consumo de sustancias psicoactivas entre sus compañeros en horas laborales, sobre todo en los terminales de buses y mientras esperan la salida hacia la ruta.

**Tabla1.** Estrato socioeconómico por consumo de alcohol

Estrato socioeconómico		Consumo alcohol		
		Sí	No	total
1	Recuento	35	3	38
	%	12,8%	8,6%	12,3%
2	Recuento	143	23	166
	%	52,0%	65,7%	53,7%
3	Recuento	90	8	98
	%	33,0%	22,9%	31,7%
4	Recuento	5	1	6
	%	1,8%	2,9%	1,9%
5	Recuento	1	0	1
	%	0,4%	0,0%	0,3%
Total	Recuento	273	35	309
	%	100,0%	100,0%	100,0%

Tendencialmente se observa, al cruzar el estrato socioeconómico y el consumo de alcohol, que son más altos los porcentajes de los que dicen consumir y están en los estratos bajos, que los de los estratos 4-5

y consumen alcohol (no hay conductores del 6). El chi cuadrado es de 3,7 y la significancia es de -0,027.

**Tabla 2.** Horas para dormir por consumo alcohol

Horas que utiliza para dormir por día		Si consume	No consume	Total
1 a 5 horas	Recuento	153	17	168
	%	57,6%	50,0%	56,5%
6 a 10 horas	Recuento	113	17	130
	%	42,5%	50,0%	43,5%
Total	Recuento	266	34	300
	%	100,0%	100,0%	100,0%

En lo tocante al número de horas que duermen por día los conductores, cruzado con el consumo de alcohol, se puede afirmar que quienes duermen entre cinco horas diarias y dicen consumir alcohol presentan porcentajes más altos, que quienes duermen ente 6 a 10 horas y respondieron que no consumen alcohol. El chi cuadrado es de 2,1 y la significancia es de 0,041.

**Tabla 3.** Riesgos en las rutas por quienes consumen alcohol

Riesgo en ruta	Frecuencia	Si	No	Total
	Porcentaje			
A veces	Recuento	89	15	104
	% que consumen alcohol	32,60%	42,90%	34,00%
Siempre	Recuento	108	9	117
	% que consumen alcohol	39,60%	25,70%	37,80%
Casi siempre	Recuento	29	5	34
	% que consumen alcohol	10,60%	14,30%	11,00%
Nunca	Recuento	47	6	53
	% que consumen alcohol	17,20%	17,10%	17,20%
Total	Recuento	273	35	309
	% que consumen alcohol	100,00%	100,00%	100,00%

Aunque es mayor el porcentaje de los conductores que siempre perciben riesgos en las rutas frente a los que no los perciben; tomados todos los ítem positivos de la escala y los que consumen alcohol es similar porcentualmente hablando con los que perciben riesgos pero no consumen, se obtuvo un chi cuadrado de 5,1 y un nivel de significancia negativa de  $-0,049$

**Tabla 4.** Prevalencias de consumo de sustancias psicoactivas

Sustancia	consumo alguna vez en su vida		consumo últimos 30 días		Consumo los últimos 12 meses		Frecuencia con la que consume			
	Sí	No	Sí	No	Sí	No	Diario	2-3 veces semana		
								Semanal	Quincenal	
Tabaco	54,4	45,6	48,2	51,8	48,2	51,8	81,1	4,4	6,6	7,9
Alcohol	88,6	11,4	4,7	95,3	6,3	93,7	33,3	16,7	33,3	16,7
Marihuana	24,6	75,4	4,7	95,3	6,3	93,7	33,3	16,7	33,3	16,7

Con respecto al consumo de tabaco, el estudio revela que más de la mitad de encuestados ha consumido tabaco alguna vez en su vida.

La tabla muestra una prevalencia de vida de más de tres terceras partes de la población ha consumido alcohol, pero al mismo tiempo se observa que la tercera parte de ellos continúa el consumo diario de alguna bebida alcohólica. Esto muestra que hay una recurrencia y es sabido que esta sustancia puede tener alto poder adictivo; como factor precipitante puede estar la aceptación social de la misma, lo que influye en la baja percepción al riesgo que se tiene con su uso frecuente, por lo regular se desconocen los daños biopsicosociales que genera el consumo abusivo en una persona.

Frente a la marihuana, se encuentra que hay una similitud entre su consumo diario y el del alcohol, pues ambas sustancias son consumidas por la tercera parte de los conductores.

## Discusión

En primera instancia, con respecto al hecho que la población encuestada es totalmente masculina, se recuerda que dicha población tiende a ser más consumidora y esto también es cierto para este subsector de población (Bastida, 2002), (Pareja, Jurado y Giménez, 2007). Así mismo, los conductores están ubicados en los estratos socioeconómicos 1, 2 y más de la cuarta parte en el estrato 3, esto se puede considerar como un factor de riesgo, por las pocas oportunidades que el medio laboral ofrece y las condiciones económicas desventajosas (Mossakowski, 2008); aunque se debe aceptar que el consumo de sustancias psicoactivas se presenta en todos los estratos socioeconómicos, la historia de pobreza es factor de riesgo porque produce insatisfacción ante la imposibilidad de suplir necesidades básicas Webb, Redman, Hennrikus, Rostas y Sanson (1990), esto unido al bajo grado de escolaridad, que no concuerda con las exigencias del mercado laboral en el presente, Ramírez, Martínez y Asúnsolo (2011).

De otro lado, puede convertirse en un factor de riesgo el hecho de trabajar jornadas laborales muy extensas, unido al poco tiempo para dormir, lo que causa desgaste físico y posibles enfermedades asociadas, como alto nivel de estrés. Esto concuerda con lo investigado por Moore, Sikora, Grunberg y Greenberg (2007), García (2011) y Molina, Suárez y Arango (2011). A lo anterior se suma la dificultad de encontrarse trabajando en sitios de mucho riesgo social (terminales de transporte), dominados por bandas delincuenciales, en este caso en Medellín, que expone a los conductores a robos, extorciones por grupos armados y a toda clase de vandalismo.

Si a lo anterior se añade el consumo de sustancias psicoactivas, esta situación se puede convertir en un riesgo para el desempeño laboral y, específicamente, en la conducción de vehículos de pasajeros, porque las drogas actúan sobre el cerebro y pueden alterar la percepción, la cognición, la atención, el equilibrio, la coordinación y el tiempo

de reacción como facultades requeridas para conducir de manera segura. Los efectos de cada droga específica difieren dependiendo de su mecanismo de acción, la cantidad consumida, el historial del usuario y otros factores, Castaño (2003), los cuales son responsables de accidentes, inciden en el rendimiento laboral, la aparición de enfermedades y mayor ausentismo (NIDA, 2011).

En cuanto a lo arrojado sobre las sustancias más consumidas por los conductores, la investigación mostró resultados similares a los encontrados por el estudio de Mesa (2003) en consumos alguna vez en la vida, con datos del 83% alcohol, seguido del cigarrillo con el 36% y la marihuana con el 6%; lo que se puede observar es una tendencia a que el consumo puede estar en aumento, con una variación importante de marihuana, es decir, que a medida que transcurre el tiempo puede estar en aumento el consumo de alcohol, cigarrillo y marihuana en los conductores de servicio público de pasajeros de Medellín.

De otra parte, con respecto al consumo en horas laborales, una cuarta parte de los conductores fuman en sus lugares de trabajo, especialmente en las terminales de las rutas, acá se puede insinuar que existe una población con riesgo de padecer enfermedades físicas, el solo hecho fumar acelera el pulso, se contraen las arterias y el corazón incrementa su esfuerzo, aunque no pareciera que vaya afectar de forma importante el comportamiento de los individuos en el trabajo, a mediano y largo plazo produce efectos adversos (Cabrero, Posé y Luna, 2002); igualmente Hinestroza (2009) en estudio efectuado en Pereira con conductores de buses, muestra que un 13% de ellos fuman, indicando las dificultades en la salud que puede generar el consumo de cigarrillo, como generador de enfermedades cardiovasculares y respiratorias.

Complementariamente, el consumo de cigarrillo mientras se conduce, es un factor de distracción que puede aumentar el riesgo de tener accidentes de tránsito, los conductores fumadores tienen hasta 1,5% más probabilidad de tener un accidente. La distracción al fumar se asocia, entre otras, a la disminución de la habilidad

manual con el volante, a la reducción de la atención en la carretera (al encender y apagar el cigarrillo o a la irritación en los ojos provocada por el monóxido de carbono), como también para los pasajeros por la inhalación de sustancias tóxicas e irritantes, según lo investigado por Curto, Martínez y Fernández (2011). Allí se encontró un 2,6% de incumplimiento en el trabajo por consumo de cigarrillo, esto quizás relacionado con enfermedades producidas por el consumo.

Para cotejar con otro estudio, el consumo de alcohol se ubica en segundo lugar en las prevalencias, con niveles mucho más bajos que los hallados en Cuba por Garcell, Quesada, Ternblom, García, y Sandoval (2006), quienes mostraron que el 23,4% de los conductores de autobuses fueron considerados alcohólicos, el 30,5% con riesgo de alcoholismo. Aunque son cifras mucho más elevadas, evidencian la relación con el consumo de alcohol. El alcohol es una de las sustancias que al igual que el tabaco goza de reconocimiento legal, pero es así mismo uno de los consumos que genera mayor accidentalidad, producen lesionados y fallecidos, Guanache, Martínez y Gutiérrez (2007).

Pero, además, teniendo en cuenta que el alcohol afecta la concentración, la percepción, la visión y la precisión para reaccionar ante eventualidades, entre muchos efectos, los conductores no se encuentran aptos para laborar bajo efectos de alcohol, Ríos (2003); a lo anterior se agrega el incumplimiento en las responsabilidades laborales en un 6,8%, lo que quiere decir que el ausentismo es evidente en conductores que consumen alcohol, en concordancia con Mesa (2003).

En cuanto a las sustancias ilícitas, el consumo de marihuana alguna vez en la vida se ubica en un tercer lugar, con el 6,5%, es una sustancia que presenta grandes riesgos en los conductores porque inicialmente, a dosis bajas, produce sensaciones placenteras de calma y bienestar, desinhibición, locuacidad y alteraciones de la percepción temporal y sensorial, seguido de falta de interés en el individuo, unido a una frecuente disminución en la capacidad de concentración, lo que quiere decir que en el ejercicio de la labor de conducir y consumir una

sustancias psicoactiva puede coadyuvar a producir accidentes. En su estudio Cabrero, et al. (2002) evaluaron los niveles de consumo de drogas ilícitas en las que se incluye la marihuana, en un 3 y 4 %, específicamente en sector transportador y el 1 y 2 % han tenido problemas en el trabajo como consecuencia del consumo.

## Conclusiones

Efectivamente, la población de conductores de transporte público de Medellín presenta una serie de factores de riesgo, entre los que se deben relacionar los siguientes: es una población con condiciones socioeconómicas muy desventajosas, en ella predomina el estrato dos.

Complementariamente, a los conductores les corresponde trabajar en sitios de mucho riesgo social, terminales de transporte dominadas por bandas y rodeadas por delincuencia común, lo que se suma al estrés, las largas jornadas de un trabajo de mucha exigencia psicofísica y pocas horas de sueño, lo que impide un adecuado descanso.

Además, tienen en su oficio poca posibilidad de ascenso laboral y social, a lo que se le agregan niveles educativos muy bajos (secundaria); conviven con muchos riesgos en las rutas, entre ellos la accidentalidad y la delincuencia. Todas estas situaciones pueden considerarse factores de riesgo para el consumo de sustancias psicoactivas, que efectivamente son una realidad en la vida de muchos conductores encuestados, en especial el alcohol y marihuana.

Se concluye que consumos como el de alcohol, tabaco y marihuana muestran una presencia continua a lo largo de la vida de los conductores, mientras que otras sustancias de carácter ilegal como los inhalantes, la ketamina, la cocaína y el bazuco, entre otras, se presentaron como consumo experimental en la adolescencia o juventud, las últimas sin prevalencia de consumo en el último año.

En lo atinente al consumo en el lugar de trabajo, se evidencia que más de la cuarta parte de la población encuestada reconocen un consumo



de sustancias, que podría entenderse como una falta de conciencia en la ejecución de la actividad de conducir, en donde tiene a cargo la responsabilidad de llevar personas sin riesgo al lugar de destino.

Téngase en cuenta que no se encontraron programas estructurados de prevención, en algunos casos por parte de las empresas se les indica la existencia del riesgo de consumir droga e incluso se les establece como prohibitivo, pues da expulsión del trabajo, pero en las rutas en las que se recogió la información no hay control, ni evaluación periódica de los consumos de sustancias psicoactivas.

Complementariamente, existen circunstancias en la vida diaria de los conductores que pueden llevar al consumo de sustancias psicoactivas, es decir que se enfrentan a situaciones límites para un ser humano, que tiene un trabajo físico exigente, por tanto como escape se acude a ellas, en muchas ocasiones buscando contrarrestar pocas horas de sueño, eliminar o atenuar el cansancio y el estrés; esto se observó en el hecho que la mayoría expresa tener cinco o menos horas diarias de sueño.

Los conductores del sector de transporte público tienen en sus vidas diarias condiciones que pueden ocasionar perjuicios en su salud, que se ve afectada física y emocionalmente, esto se traduce en que la actividad de conducir ocupa la mayor parte de su vida (concentración sostenida, estrés, inadecuada alimentación) y, en consecuencia, se quedan sin tiempo para estar con su familia y desarrollar actividades de ocio y tiempo libre de su interés.

A modo de recomendación, se debe contribuir en la vigilancia y divulgación de la normatividad en relación con el consumo de sustancias psicoactivas a los conductores de transporte público, con el compromiso activo por parte de la empresa a través de control y, sobre todo, en la ejecución de programas preventivos que fomenten condiciones de bienestar y seguridad de la población y de los individuos en particular. Como también reconsiderar las largas jornadas de trabajo, para evitar el desgaste físico y psicológico extremo de los conductores.

## Referencias

- Arza, J. (1999). *El devenir de la prevención rumbo al próximo milenio*. Recuperado de <http://www.ddnet.es/gid/>
- Bastida, N. (2002). Problemas laborales asociados al consumo de alcohol. *Adicciones*, 14, 239-249. Recuperado de <http://www.adicciones.es/files/bastida.16.pdf>.
- Cabrero, E., Posé, E. y Luna, A. (2002). El abordaje de las drogodependencias en el mundo laboral. Experiencia en el sector del transporte. Recuperado de <http://www.scsmt.cat/Upload/Documents/2/1/219.pdf>
- Castaño, G. (2003). El control de drogas en orina/saliva en los lugares de trabajo. Medellín: Fundación Universitaria Luis amigó.
- Curto, A., Martínez, J. y Fernández, E. (2011). Consumo de tabaco y exposición al humo ambiental en vehículos: un estudio transversal. Recuperado de [www.apta-aragon.org/download/130/](http://www.apta-aragon.org/download/130/).
- García, Z. (2011). Relación entre el estrés laboral y el uso de sustancias. Recuperado de <http://www.gestiopolis.com/organizacion-talento-2/relacion-estres-laboral-uso-de-sustancias.htm#mas-autor>.
- Garcell, H., Quesada, C., Ternblom, C., García, F. y Sandoval, R. (2006). Alcoholismo en conductores de autobús. *Gaceta Sanitaria*, 20(6), 513-514.
- González, E. (2008). *Guía Preventiva sobre alcohol y otras drogas en el ámbito laboral. Las dicciones y su impacto en el escenario laboral*. [http://www.trabajosindrogas.com.ar/downloads/guia\\_preventivo.pdf](http://www.trabajosindrogas.com.ar/downloads/guia_preventivo.pdf).
- Guanche, H., Martínez, C. y Gutiérrez, F. (2007). Efectos del alcohol en la capacidad de conducción de vehículos automotores. La Habana. *Revista cubana de salud pública*, 33 (1) Recuperado de [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=So864-34662007000100011&lng=es&nrm=iso&tlng=es](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=So864-34662007000100011&lng=es&nrm=iso&tlng=es)
- Hinestroza, J. (2009). Riesgo cardiovascular en conductores de servicio público intermunicipal. Recuperado de <http://repositorio.utp.edu.co/dspace/bitstream/11059/1371/1/61612H662.pdf>
- Mesa, L. (2003). Características del consumo de sustancias psicoactivas en conductores y alistadores de la Cooperativa de Transportadores de San Antonio (Cootrasana). Tesis. Universidad de Antioquia. Medellín Colombia.
- Ministerio de la Protección Social (2010). *Situación de consumo en población económicamente activa*. Bogotá: República de Colombia.
- Ministerio de Protección Social (2008). *Estudio nacional de consumo de sustancias psicoactivas en Colombia*. Bogotá: Editora Guadalupe.
- Ministerio de Transporte (2012). Código Nacional de Tránsito Terrestre Bogotá: República de Colombia.
- Molina, C., Suárez, A. y Arango, C. (2011). Nivel de riesgo de consumo de alcohol en trabajadores de una empresa de servicio de transporte público urbano de la ciudad de Medellín. *Facultad Nacional de Salud Pública*, 29(4) 411-418.
- Moore, S., Sikora, P., Grunberg, L. y Greenberg, E. (2007). Work stress and alcohol use: Examining the tension-reduction model as a function of worker's parent's alcohol use. *Addictive Behaviors*, 32(12), 314-321.
- Mossakowski, K. (2008). Is the duration of poverty and unemployment a risk factor for heavy drinking? *Social Science & Medicine*; 67(6), 947-955.

- Navarro B., J. (2006). *La incidencia de las drogas en el medio laboral de la Comunidad de Madrid*. Observatorio Drogodependencias. <http://www.madrid.org/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheader=application%2Fpdf&blobheadername1=Content-Disposition&blobheadervalue1=filename%3D2006.+La+incidencia+de+las+drogas+en+el+medio+laboral+de+la+Comunidad+de+Madrid+2006.pdf&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1220477789981&ssbinary=true>
- NIDA (2011). Serie de publicaciones del NIDA. ¿Qué significa conducir bajo la influencia de las drogas? Recuperado de <http://www.drugabuse.gov/es/publicaciones/infofacts/conducir-bajo-la-influencia-de-las-drogas>
- Organización Mundial de la Salud (2010). Reducir el uso nocivo de alcohol una medida beneficiosa para la salud y para la comunidad. Ginebra. Recuperado de [http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf\\_files/WHA63/A63\\_13-sp.pdf](http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA63/A63_13-sp.pdf).
- Otero, C. (2011). Drogodependencias en el lugar de trabajo. Pautas generales de intervención desde la medicina del trabajo. *Medicina y seguridad del trabajo*, 53 (1). Recuperado de [http://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S0465-546X2011000500010&script=sci\\_arttext](http://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S0465-546X2011000500010&script=sci_arttext)
- Pareja, C., Jurado, C. y Giménez, M. (2007). Incidencia del alcohol etílico y sustancias psicoactivas en las muertes acaecidas por accidentes de tráfico en el sur de España en el 2004. *Toxicol*, 24(1), 42-44.
- Plan nacional sobre drogas (2005). Encuesta Domiciliaria sobre Uso de Drogas. Madrid. Ministerio de Sanidad.
- Ramírez, D., Marínez, K. y Asúnsolo, A. (2011). Abuso de alcohol en el medio laboral. Factores de riesgo para el consumo e instrumentos de valoración aplicables en la vigilancia de la salud. Madrid. *Medicina y seguridad del trabajo*, 57 (224). Recuperado de [http://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S0465-546X2011000300002&script=sci\\_arttext](http://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S0465-546X2011000300002&script=sci_arttext)
- Ríos, J. (2003). Consumo de alcohol en el medio laboral. Consecuencias para el trabajador y el empleador. Medellín. Fundación Universitaria Luis Amigo.
- Webb, G., Redman, S., Hennrikus, D., Rostas, J. y Sanson, R. (1990). The prevalence and sociodemographic correlates of high-risk and problem drinking at an industrial worksite. *British Journal of Addiction*, 85, 495-507.

