

## **Consumo de sustancias psicoactivas y condiciones de riesgo para conductores de Medellín<sup>1</sup>**

**Psychoactive substance use and risk conditions for bus drivers of Medellín city**

**Consommation des substances psycho actives et conditions de risque des chauffeurs de bus en Medellín-Colombie**

**Gustavo Adolfo Calderón Vallejo**

Sociólogo  
Magíster en Estudios Urbano Regionales  
Fundación Universitaria Luis Amigó  
gcaldero@funlam.edu.co

**Recibido:** 25 de enero de 2012  
**Evaluado:** 2 de mayo de 2013  
**Aprobado:** 10 de mayo de 2013  
**Tipo de artículo:** investigación científica y tecnológica

### **Contenido**

- 
- 1. Introducción**
  - 2. Metodología**
  - 3. Resultados**
  - 4. Discusión**
  - 5. Conclusiones**
  - 6. Referencias**
- 

<sup>1</sup>Artículo resultado 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. Inició en febrero de 2012 y terminó en diciembre del mismo año.

## Resumen

Se identifican los posibles factores de riesgo para el consumo y cuáles sustancias psicoactivas son las más consumidas. Es un estudio de enfoque cuantitativo en el que se presentan unas variables que caracterizan la población y otras que muestran la magnitud del problema y principalmente los factores de riesgo asociados al consumo de sustancias psicoactivas. Se realizó un muestreo probabilístico para poblaciones finitas, con un nivel de confiabilidad del 95% y un error muestral del 5%. Tomando finalmente una población de 309 conductores con encuesta autoaplicada, procesamiento estadístico en SPSS. Con respecto a los resultados, resultados las sustancias más consumidas por los conductores, son alcohol y tabaco. En cuanto a drogas ilegales la más frecuente es la marihuana. En conclusión, los factores laborales y ambientales que pueden repercutir en el consumo de sustancias psicoactivas son las extensas jornadas, las pocas horas que utiliza para dormir, el estrés constante, los riesgos de accidentalidad en la ruta y la delincuencia.

## Palabras clave

Conductores de bus, Consumo de sustancias psicoactivas, Factores de riesgo, Percepción de estrés, Jornada laboral

## Abstract

We identify potential risk factors for consumption and the most used psychoactive substances. A quantitative approach has been used, presenting variables that characterize the population and others that show the magnitude of the problem and the main risk factors associated to the use of psychoactive substances. We have performed probability sampling for finite populations, with a 95% confidence level and a sampling error of 5%. Taking a population of 309 self-surveyed drivers and performing SPSS statistical processing. Results: the substances most used by drivers, are alcohol and tobacco. Regarding illicit drugs the most common is marijuana.

As conclusion we can say that the environmental factors, and those related to work, that may influence the use of psychoactive substances are the long workdays, the few hours for sleeping, the constant stress, the risk of accidents on the road and crime.

## Keywords

Risk factors, Use of psychoactive substances, Bus drivers, Workday, Stress perception

## Résumé

On identifie les possibles facteurs de risque par rapport à la consommation et les substances psycho actives les plus consommées. On a utilisé comme méthodologie une approche quantitative, on présente des variables qui caractérisent la population et des autres qui nous montrent l'envergure du problème et, principalement, les facteurs du risque liés à la consommation des substances psycho actives. On a réalisé un échantillonnage probabiliste pour des populations finis, avec un niveau de fiabilité du 95% et une erreur du 5%. On a pris finalement une population de 309 chauffeurs qu'a réalisés l'enquête, en utilisant traitement statistique dans le logiciel SPSS. On a trouvé que les substances les plus consommés par les chauffeurs sont l'alcool et le tabac. Par rapport aux substances illégales le plus consomme es la marijuana. En guise de conclusion nous disons que les facteurs liés au travail et au contexte peuvent influencer pour la consommation de substances psycho actives sont les longues journées de travail, le peu de temps qu'ils utilisent pour dormir, le stress constant, les risques de accidents sur la routes des autobus et la délinquance.

## Mots-clés

Facteurs de risque, consommation de substances psycho actives, chauffeurs d'autobus, journées de travail, perception de stress.

## 1. Introducción

Se ha evidenciado que los conductores de transporte público urbano de Medellín conforman un sector laboral que puede estar expuesto al consumo de sustancias psicoactivas, es decir, algunas condiciones de su actividad laboral puede afianzar o animar a consumir dichas sustancias, a primera vista este inicio de consumo podría tomarse como 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 la pregunta por los factores de riesgo de los conductores dentro y fuera de la jornada laboral.

Con respecto al incremento en el mundo de los índices de accidentes de tránsito por consumo de sustancias psicoactivas de los conductores se ha estimado que en promedio de América Latina y el Caribe es de 17 muertos por accidentes de tránsito por cada 10,000 habitantes, lo cual representa el doble del promedio de víctimas mortales que el promedio mundial.

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; Hernández, Gil & Pla, 1999). 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 por ciento en el 2013.

Complementario a lo anterior, la información sobre consumo de sustancias psicoactivas en Colombia indica que el 10.6% de los colombianos entre 18 y 65 años, las han usado cuando menos en los últimos doce meses, siendo el alcohol la principal sustancia de abuso. La prevalencia de vida para el abuso de esta sustancia es de 6.7%, lo que indica que uno de cada 15 colombianos abusa de licor (Mesa, 2003).

Específicamente, el consumo de sustancias psicoactivas en transportadores de servicio público es una problemática importante para investigar, porque los conductores son una población significativa para las ciudades como Medellín, pues incide en la seguridad vial, además, es un sector poco estudiado en relación con el consumo de drogas.

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 estamentos poblacionales de las sociedades y de todos los estratos socioeconómicos, en particular el sector laboral está siendo afectado por esta situación.

También, la Organización Internacional del Trabajo (1988) expresa que el consumo de sustancias psicoactivas es un problema que compete a un número considerable de trabajadores y que es debido a factores laborales, personales, familiares y sociales, por dicha razón el organismo se ha trazado políticas que se orientan a prevenir el consumo nocivo de drogas y alcohol en los lugares de trabajo, reconociendo que es un problema sanitario como cualquier otro, también afirma la entidad que es una problemática que afecta el rendimiento laboral, perjudica directamente a la personas, la seguridad de quienes trabajan con él, ocasiona elevados costos para la producción y genera lesiones y enfermedades relacionadas. Así mismo, estima que las lesiones relacionadas con drogas y alcohol comprenden entre el 15 y un 30 % del total de accidentes en el trabajo. En los trabajadores la accidentalidad es tres veces mayor y un tercio está relacionado con daños mortales.

En Colombia el Ministerio de la Protección Social expidió la Resolución 0038 del 9 de julio de 2010 en la que determina y 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, se concluye con la necesidad de divulgar y vigilar el cumplimiento de la normativa existente en relación al consumo de sustancias psicoactivas en los conductores, fomentar un mayor compromiso por parte 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, Costrasana de la ciudad de Medellín, con el fin de caracterizar el consumo de sustancias psicoactivas en esta población (Mesa, 2003), mostrando primero la prevalencias de alcohol, le sigue cigarrillo y marihuana como tercera opción, se hace referencia al consumo alguna vez en la vida.

En el caso de Medellín, se observa que es una población con niveles altos de exigencia laboral, expuestos a posibles consumos de sustancias psicoactivas con lo que se trata de afrontar los condicionamientos que les presentan las empresas. Concordante con lo anterior, Arza (1999) expresa que las condiciones de trabajo aparecen en oportunidades como uno de los factores de riesgo que inciden en el inicio o la consolidación de usos problemáticos de drogas.

Por lo anterior, identificar e intervenir los factores de riesgos personales y laborales que ocasionan el consumo de sustancias psicoactivas por parte de conductores es no solo un deber de las empresas y los gobiernos desde las políticas laborales y de salud, sino un deber y derecho de los trabajadores a lograr educación sobre este aspecto y en ganar niveles de conciencia sobre las consecuencias de las conductas abusivas de consumo, que en ocasiones pueden generar dependencias.

Para ello 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 el resultado de una variedad de causas (González, 2008).

## **2. Metodología**

### **Tipo de estudio y enfoque**

El enfoque propuesto para esta investigación 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 descriptivo de tipo transversal, pues da cuenta de la situación en un lugar y tiempo determinado.

## **Población y muestra**

El estudio considera como población, la conformada por aproximadamente 1000 conductores vinculados laboralmente 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 la población, los conductores de empresas transportadoras de buses que trabajan en las 6 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 en este tema, con dicha encuesta se profundizó en variables principales como: características de la población de conductores; prevalencias último año, último mes y 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 Secretaria 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 a 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, nivel educativo y se obtuvo la prevalencia de drogas.

### Control de sesgos

Para el control de sesgos de información se realizó la prueba piloto al instrumento con el fin de evitar redundancias 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 hicieron 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.

### 3. Resultados

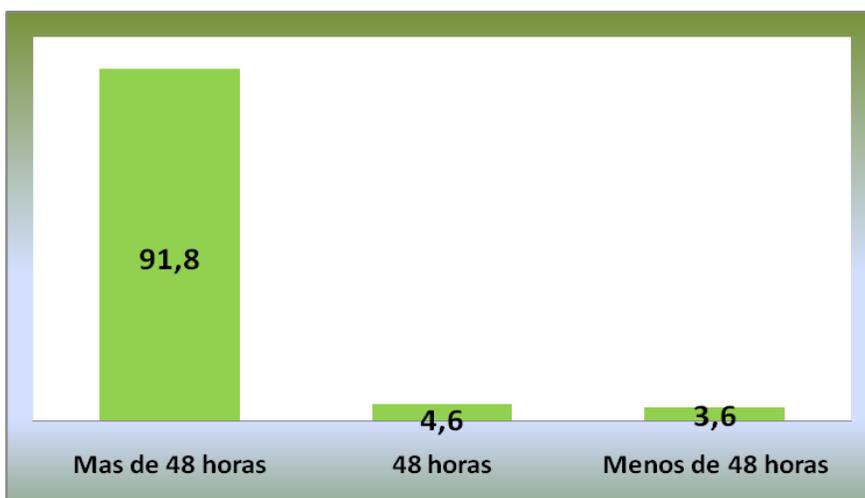
Primero se describen los resultados sobre las características referidas a estrato socioeconómico, estado civil, nivel educativo; en segundo lugar se muestran variables relacionadas con posibles factores de riesgo como: jornada semanal de trabajo, horas utilizadas para dormir, percepción del estrés en la jornada, percepción sobre el riesgo y los tipos de riesgo en la ruta.

Inicialmente, se puede afirmar 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%).

Pero además de ser una población predominantemente joven y de sexo masculino en su totalidad, es un sector conformado por personas casadas o en unión libre en un 78.3% y con el 15,5 en estado civil solteros.

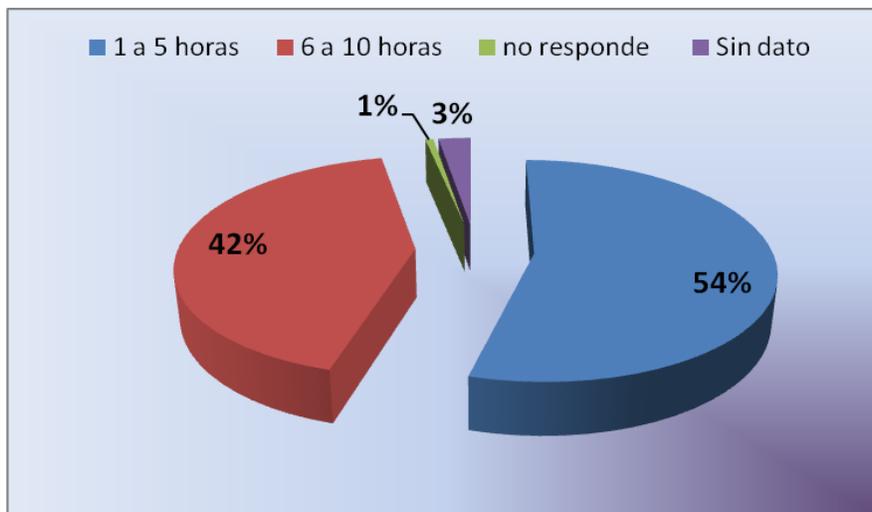
De otra parte, en cuanto al nivel educativo la población de conductores, los porcentajes mayores los ocupan el 64.4% que tiene secundaria incompleta o completa y el 28.8% que solo alcanzó la primaria.

Gráfico 1. Jornada semanal de trabajo de los conductores.



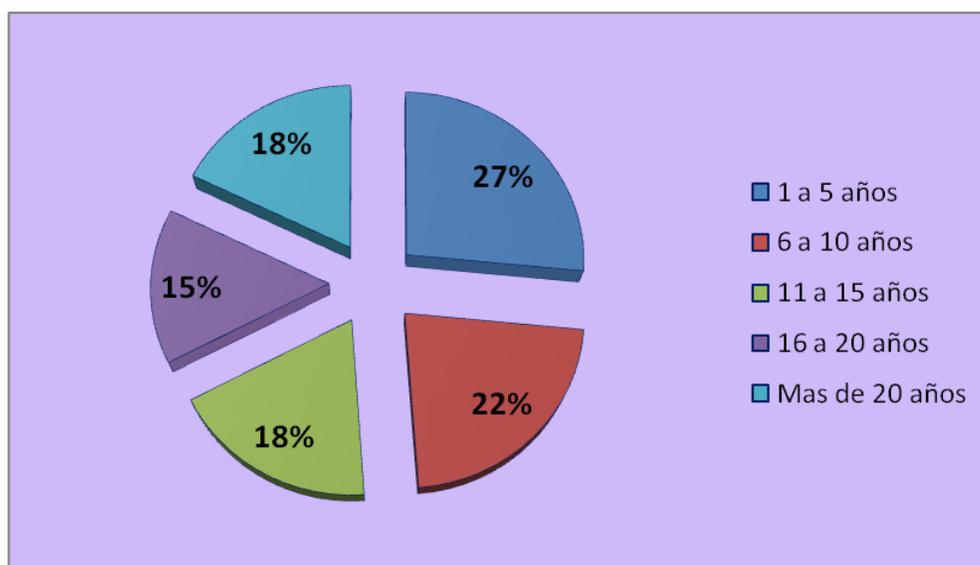
Se observa en la gráfica, que según lo referenciado por los conductores sobre sus jornadas de trabajo, estas superan en la mayoría de los casos las 48 horas laborales.

**Gráfico 2.** Horas utilizadas para dormir diariamente.



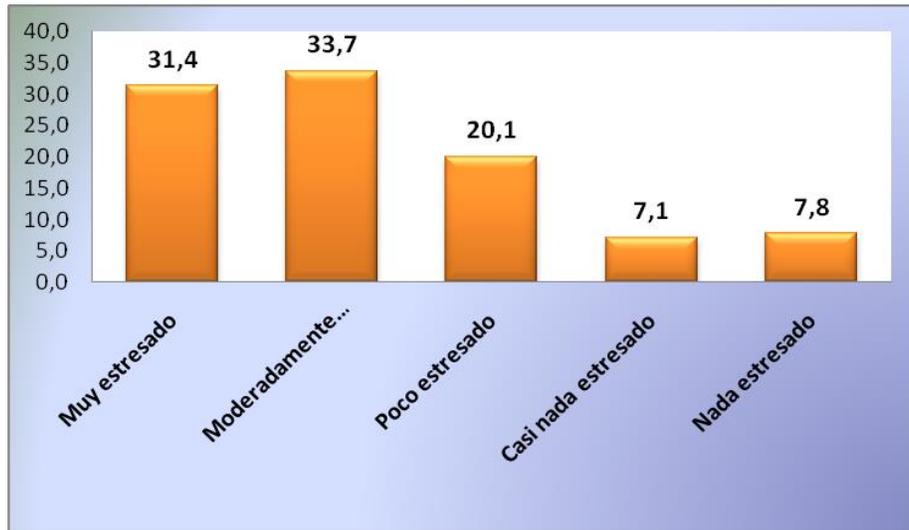
En cuanto a la variable horas utilizadas para dormir, se evidencio que más de la mitad de conductores (54%) utiliza solo entre 1 a 5 horas diarias para de sueño y con menos frecuencia está el rango de horas de 6 a 10 con 131 conductores.

**Gráfico 3.** Tiempo trabajando como conductor.



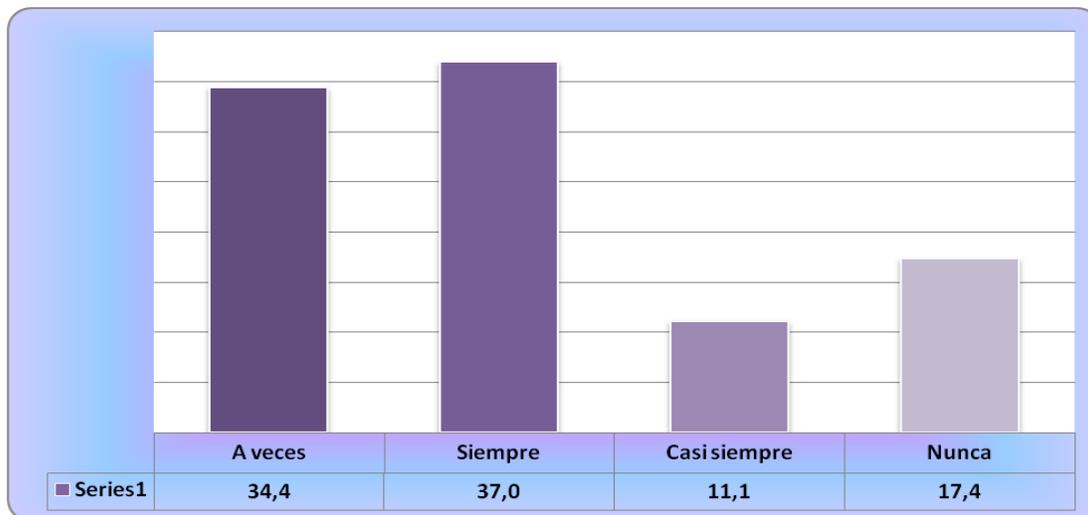
De otro lado, interrogados sobre cuántos años lleva como conductor de pasajeros, más de la cuarta parte dice llevar de 1 a 5 años conduciendo y la mitad llevan entre 1 y 15 años, lo que los ubica como una población joven como se corroboró cuando se les preguntó sobre la edad, pero también es de resaltar que un 18% tiene más de 20 años de trabajo como conductores.

**Gráfico 4 .** Percepcion del estrés en la jornada laboral.



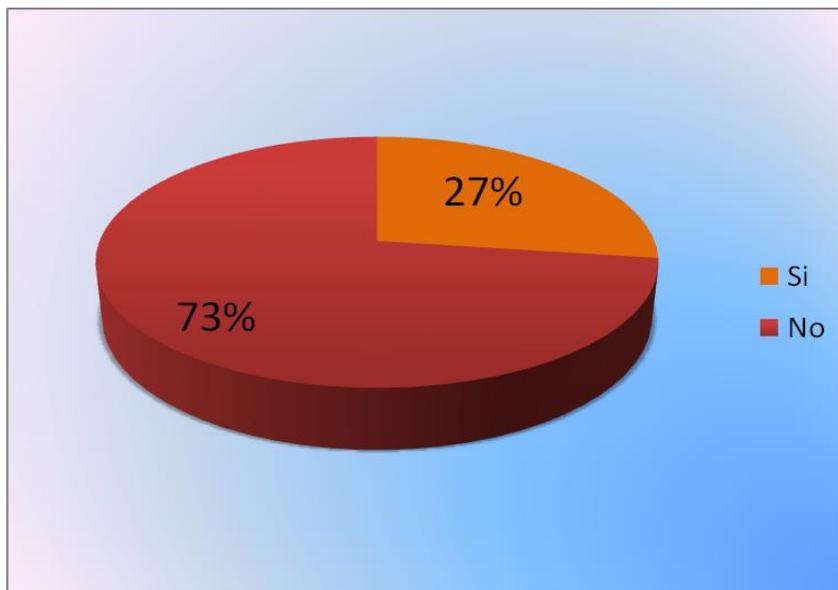
Los conductores expresan sentirse estresados en algún grado en su jornada de trabajo con un 92.3%. Pero en niveles que se pueden considerar altos de estrés el 65.1% (moderado o muy estresado).

**Gráfico 5.** Percepción sobre el riesgo que se tiene en las rutas.



El 82,5 % de los conductores dicen tener algún tipo de riesgo y de ellos casi la mitad, siempre o casi siempre perciben riesgo. Dentro de las diversidades de riesgos se mencionan riesgo de accidentalidad (38.8%) y riesgo de inseguridad y violencia (26.2%).

**Gráfico 6.** Consumo de sustancias psicoactivas en la jornada laboral.



De los 309 encuestados, la tercera parte afirma no haber consumido alguna sustancia en su jornada laboral, en tanto que un poco más de una cuarta parte el 27% dice haber consumido alguna vez sustancias psicoactivas en su trabajo.

**Tabla 1.** 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			
	Si	No	Si	No	Si	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 1 muestra como prevalencia de vida, que más de tres terceras partes de la población ha consumido alcohol, pero al mismo tiempo se ve como 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 las usan la tercera parte de los conductores.

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

Horas 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 a las horas de sueño por día de los conductores, cruzadas con el consumo de alcohol, se puede observar en la tabla 2 que quienes duermen entre una y cinco horas diarias presentan un porcentaje más alto con los que dicen que si consumen alcohol. La tabla presenta un chi- cuadrado con un valor de 2,197 y la significancia 0,041

#### 4. Discusión

Específicamente, cabe señalar que en Argentina los consumidores de alcohol y otras drogas presentan el triple de ausentismo laboral que el resto de los empleados. (González, 2008).

En un primer momento, se debe considerar que cuando un conductor trabaja bajo el efecto de cualquiera de estas sustancias pone en riesgo a las personas que tiene bajo su responsabilidad, contribuyendo posiblemente con ello a elevar los índices de accidentalidad, por eso es pertinente tener en cuenta, en la relación entre sustancias psicoactivas y accidentalidad, recuérdese que por el consumo de esta sustancia no solo existe una caída de las barreras sociales, sino que la población en general posee poco conocimiento sobre los efectos de su consumo (Becoña, 2001; Sánchez, González, Domínguez & Castro, 2007).

De otro lado, en cuanto a la prevalencia de vida en el consumo de alcohol y marihuana hallada en el estudio, se debe señalar que el alcohol, incluso en dosis muy pequeñas, produce alteraciones perceptivas, lentitud en el

proceso de la información y falta de concentración, lo que aumenta los riesgos, en este caso en la conducción. Así mismo, en el caso del consumo de marihuana, produce dificultades para la realización de tareas complejas, reducción en la atención, alteraciones perceptivas y afecta la capacidad de reacción, habilidades todas ellas imprescindibles para la conducción. Se debe añadir que, las investigaciones muestran que el deterioro en la capacidad para conducir aumenta significativamente cuando se combina la marihuana con el alcohol (NIDA, 2011).

Pero además, en cuanto a los factores de riesgo relacionados con el medio laboral de los conductores y en relación específica a las largas jornadas de trabajo y las pocas horas de sueño que dicen tener, se puede expresar que aumenta la probabilidad de consumo excesivo de alcohol, los conductores que trabajan por largas jornadas, poseen conductas de riesgo como la de ingerir alcohol durante su actividad de trabajo, ingesta de sustancias ilícitas para realizar y soportar extensas horas de trabajo; otras características son: mala alimentación, sedentarismo, tabaquismo, y pocas horas de sueño, característica que frecuentemente los ponen en riesgo de sufrir accidentes de tránsito (Becoña, 2002; Seppä, 2001).

También otro estudio complementa que, situaciones como las presiones ejercidas por la sociedad para que beba o consuma drogas en el trabajo, pueden estar relacionadas con las extensas jornadas de trabajo, al tiempo pueden generar el alejamiento de las relaciones sociales, el estrés en el trabajo, poco descanso y hacer que el trabajo se torne en monotonía (Mesa, 2003).

Además se debe tener en cuenta que consumos abusivos de drogas como la marihuana, hallada en prevalencias de consumo considerablemente alto, entre los conductores de Medellín, también ha sido encontrada en conductores de otras ciudades como La Habana (Guanche, Martínez & Gutierrez, 2007), fuera de tener efectos directos sobre la salud, está asociada en ocasiones con problemas tales como homicidios, accidentes de tránsito, de trabajo y ausentismo laboral.

Finalmente, en el caso de los conductores se deben desarrollar medidas preventivas que apunten a superar el estrés individual y colectivo hallado. En concreto, recuerdan los autores que, es necesario mejorar la relación existente entre la situación estresante (riesgo de accidentalidad e inseguridad) y la capacidad de relajación, así como mejorar las condiciones de tipo estructural en los sitios de trabajo -particularmente las terminales de las rutas-. (Fernández, Siegrist, Rödel & Hernández-Mejía 2003)

## 5. Conclusiones

Efectivamente, en el estudio se logra observar que los conductores de Medellín tienen unas características descritas que pueden convertirse en factores de riesgo para el consumo de sustancias psicoactivas, entre ellas están: edad, sexo, nivel educativo, estrato socioeconómico, jornada semanal de trabajo, horas utilizadas para dormir, percepción del estrés en la jornada y percepción sobre el riesgo.

También se encontró que consumos como el alcohol, el tabaco y la 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 relación con la variable consumo en el trabajo, se encuentra que el 27% de la población encuestada equivalente a 84 personas, admite haber consumido alguna vez en su vida al menos una sustancia psicoactiva, lo que evidencia que más de la cuarta parte de la población encuestada reconocen un consumo de sustancias, que

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

Complementariamente, existen circunstancias en la vida diaria de los conductores, que pueden llevar al consumo de sustancias psicoactivas, es decir que en ocasiones se enfrentan a situaciones límites para un ser humano, que tiene un trabajo físico exigente, por tanto como escape acude a ellas, en muchas ocasiones buscando contrarrestar pocas horas de sueño, eliminar o atenuar el cansancio y 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/o desarrollar actividades de ocio y tiempo libre de su interés.

El 88,6% de la población estudiada, es decir, más de 3 terceras partes de la muestra, han consumido alcohol, el 54,4 % ha consumido tabaco y el 24,6% ha consumido marihuana entre los 18 a 30 años, lo que sugiere que la edad es una variable determinante en el consumo de sustancias psicoactivas, es decir a modo de recomendación final, urgen acciones que propugnen por un ambiente más propicio para el desarrollo laboral de los conductores de buses urbanos de Medellín y en concreto se debe intervenir sobre su salud psicofísica y se promover el bienestar de ellos y sus familias, disminuyendo así el estrés y mejorando su calidad de vida. Esto obviamente redundará en beneficio no solo de ellos, sino de los usuarios y toda la ciudadanía.

## 6. Referencias

- Arza, J. (1999). El devenir de la prevención rumbo al próximo milenio. Disponible en <http://www.ddnet.es/gid/>
- Becoña, E. (2001). Bases Teóricas que sustentan los programas de prevención. Plan Nacional de drogas de España. Universidad Santiago de Compostela. Santiago: Servicio de Publicaciones.
- Becoña, E. (2002). Bases científicas de la prevención de las drogodependencias. Plan Nacional Sobre Drogas. Madrid: Delegación del Gobierno para el Plan Nacional Sobre Drogas.
- Fernández, J, Siegrist, A. Rödel & R. Hernández-Mejía (2003). El estrés laboral: un nuevo factor de riesgo. ¿Qué sabemos y qué podemos hacer?, Recuperado de <http://www.elsevier.es/sites/default/files/elsevier/pdf/27/27v31n08a13047737pdf001.pdf>.
- González, E. (2008). Guía Preventiva sobre Alcohol y otras Drogas en el Ámbito Laboral. Las dicciones y su impacto en el Escenario Laboral. Buenos Aires: Gaba
- Guanche, H., Martínez, C. & Gutiérrez, F. (2007). Efectos del alcohol en la capacidad de conducción de vehículos automotores. La Habana. Revista cubana de salud pública 33 (001).
- Hernández A, Gil F & Pla A. (1999). Nuevas perspectivas en el análisis de drogas de abuso para el año 2000. Revista electrónica de ciencia penal y criminología. Recuperado de <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=210815>.
- Mesa, L. (2003). Caracterización del consumo de sustancias Psicoactivas en Conductores y Alistadores de la Cooperativa de transportadores de San Antonio de Prado. (Tesis inédita). Universidad de Antioquia. Medellín

- Ministerio de la Protección Social. (2010). Situación de consumo en población económicamente activa. 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. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 29(4), 411-418
- 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 Internacional del Trabajo OIT. (1988). Iniciativas en el lugar de trabajo para prevenir y reducir los problemas causados por el consumo de drogas y de alcohol. Ginebra: Organización Internacional del Trabajo
- 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*, 57 (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).
- Sánchez O. A., González J., Domínguez C. & Castro A. (2007). Estudio de policonsumo en una muestra de conductores de Bogotá, año 2005. *Revista Facultad de Medicina de la Universidad Nacional de Colombia*. 55(1). Recuperado de [http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0120-00112007000100003&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0120-00112007000100003&script=sci_arttext).
- Seppä K., (2001). Tratamiento y evaluación de los conductores que conducen bajo el efecto del alcohol en Finlandia. *Trastornos Adictivos*. Recuperado de <http://www.elsevier.es/sites/default/files/elsevier/pdf/182/182v03n04a13021695pdf001.pdf>. 3(4):280-284.