



Universidad Nacional  
**SAN LUIS GONZAGA**



## **Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional**

Esta licencia permite a otras distribuir, combinar, retocar, y crear a partir de su obra de forma no comercial y, a pesar que son nuevas obras deben siempre rendir crédito y ser no comerciales, no están obligadas a licenciar sus obras derivadas bajo los mismos términos.

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0>



AT 2025-FFBB-034

**CONSTANCIA**

El que suscribe, deja constancia que se ha realizado el análisis con el software de verificación de similitud al documento cuyo título de **Informe final de tesis** es:

**Prevalencia y factores asociados con el uso de sustancias psicoactivas en conductores de colectivos de la ciudad de Ica, 2024**

Presentado por:

**CHAVEZ CAHUANA VERONICA MAILE**

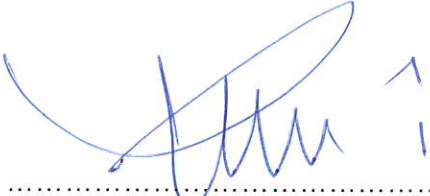
**Bachiller** del nivel **PREGRADO** de la Facultad de **FARMACIA Y BIOQUÍMICA**. El resultado obtenido es **6%** por el cual se otorga el calificativo de:

**APROBADO, según Reglamento de Evaluación de la Originalidad.**

Con Código de Matrícula: 20172777

Se adjunta al presente el reporte de evaluación con el software de verificación de originalidad.

Ica, 19 de mayo de 2025

  
.....  
Dr. PEÑA GALINDO JULIO JOSE  
DIRECTOR DE LA UNIDAD DE INVESTIGACION  
FACULTAD DE FARMACIA Y BIOQUÍMICA



UNIVERSIDAD NACIONAL "SAN LUIS GONZAGA"

VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN

Facultad de Farmacia y Bioquímica



Prevalencia y factores asociados con el uso de sustancias  
psicoactivas en conductores de colectivos de la ciudad de Ica,  
2024

Línea de investigación

Salud Pública y Conservación del Medio Ambiente

INFORME FINAL DE TESIS

Bach. VERÓNICA MAILE CHÁVEZ CAHUANA

Ica, Perú

2025

## **Dedicatoria**

Este trabajo va dedicado a todas las personas que más han influenciado en mi vida, dándome los mejores consejos, guiándome y haciéndome una persona de bien, a quiénes no dejaron que cayera en momentos difíciles, a los que creyeron en mí siempre.

## **Agradecimientos**

A Dios, por estar conmigo en cada paso que doy, por darme fortaleza e iluminar mi mente y por haber puesto en mi camino a aquellas personas que han sido mi soporte, compañía, ayuda, en este periodo de aprendizaje.

Agradecer hoy y siempre a mi familia, quienes me han apoyado en todo momento y fueron el motivo de seguir manteniéndome en estos años de estudio.

A los diversos docentes de la facultad por sus enseñanzas, por su dedicación, a aquellos que verdaderamente les importa el aprendizaje de sus alumnos, mil gracias.

## Índice de contenidos

Portada	i
Dedicatoria	ii
Agradecimientos	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Índice de figuras	vi
Resumen	vii
Abstract	viii
<b>I. INTRODUCCIÓN</b>	9
<b>II. ESTRATEGIA METODOLÓGICA</b>	18
2.1 Tipo y diseño de investigación	18
2.2 Población y muestra	18
2.3 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	19
2.4 Análisis de datos	20
2.5 Aspectos éticos	20
<b>III. RESULTADOS</b>	21
<b>IV. DISCUSIÓN</b>	38
<b>V. CONCLUSIONES</b>	41
<b>VI. RECOMENDACIONES</b>	42
<b>VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	43
<b>VIII. ANEXOS</b>	46

## Índice de tablas

<b>Tabla 1.</b>	Distribución de encuestados según datos sociodemográficos	21
<b>Tabla 2.</b>	Características descriptivas de la edad de los participantes	22
<b>Tabla 3.</b>	Conductores según experiencia en la conducción de vehículos	23
<b>Tabla 4.</b>	Conductores, según datos relacionados a su actividad laboral	26
<b>Tabla 5.</b>	Conductores, según percepciones relacionados a su actividad laboral	27
<b>Tabla 6.</b>	Prevalencia de vida en relación a sustancias psicoactivas, utilizadas por los conductores de vehículos	28
<b>Tabla 7.</b>	Conductores que hacen uso de sustancias psicoactivas, durante su jornada laboral	29
<b>Tabla 8.</b>	Conductores que hacen uso de sustancias psicoactivas en su jornada laboral, según datos sociodemográficos	30
<b>Tabla 9.</b>	Características descriptivas de la edad de conductores que hacen uso de sustancias psicoactivas	31
<b>Tabla 10.</b>	Prevalencia de consumo de sustancias psicoactivas, entre los conductores de vehículos	32
<b>Tabla 11.</b>	Motivación de los conductores de vehículos para el consumo de sustancias psicoactivas	33
<b>Tabla 12.</b>	Eventos adversos por consumo de sustancias psicoactivas durante la jornada laboral	34
<b>Tabla 13.</b>	Recomendación de sustancias psicoactivas	35
<b>Tabla 14.</b>	Percepción sobre consumo excesivo y daño a la salud	36
<b>Tabla 15.</b>	Consumo de sustancias psicoactivas fuera de la jornada laboral	37

## Índice de figuras

<b>Figura 1.</b>	Gráfico de dispersión de la edad de los conductores de vehículos	22
<b>Figura 2.</b>	Gráfico de dispersión de la edad de los conductores de vehículos, según años de experiencia (1 a 10 años)	23
<b>Figura 3.</b>	Gráfico de dispersión de la edad de los conductores de vehículos, según años de experiencia (11 a 20 años)	24
<b>Figura 4.</b>	Gráfico de dispersión de la edad de los conductores de vehículos, según años de experiencia (21 a 30 años)	24
<b>Figura 5.</b>	Gráfico de dispersión de la edad de los conductores de vehículos, según años de experiencia (más de 30 años)	25

## Resumen

**Objetivo.** Conocer la prevalencia y cuáles son los factores asociados al uso de sustancias psicoactivas en los conductores de colectivos de la ciudad de Ica 2024

**Material y método.** Estudio observacional, descriptivo. Diseño no experimental, transversal. Muestra, 212 conductores de vehículos colectivos, año 2024. Muestreo probabilístico, sistemático. Técnica, trabajo de campo: Encuesta

**Resultados y conclusiones.** Los resultados del estudio revelan características de consumo de sustancias psicoactivas entre los conductores de vehículos de la ciudad de Ica, que podrían tener implicaciones graves para la salud pública y la seguridad vial. Si bien la mayoría de los conductores son conscientes de los riesgos del consumo excesivo, la necesidad de mantenerse alertas y la presión laboral siguen siendo factores que impulsan su uso. La prevalencia de vida es decir el uso de sustancias psicoactivas alguna vez en la vida entre los conductores de colectivos de la ciudad de Ica es notablemente alta y en relación a la prevalencia de uso, durante la jornada laboral es del 82,5%. Las sustancias de uso común son el café (90,3%), bebidas energéticas (68,6%), cigarrillos (66,9%) y productos naturales. Los principales factores asociados al uso de sustancias psicoactivas entre los conductores de colectivos de Ica incluyen; la percepción de que aumentan su energía (26,9%) la necesidad de mantenerse despierto (21,7%), y la fatiga, es decir, para mantenerse despierto (18.3%). derivada de las largas jornadas laborales

**Palabras clave.** Sustancias psicoactivas, conductores, prevalencia.

## **Abstract**

**Objective.** To determine the prevalence and associated factors related to the use of psychoactive substances among public transport drivers in the city of Ica, 2024.

**Material and Methods.** Observational, descriptive study. Non-experimental, cross-sectional design. Sample: 212 public transport drivers, year 2024. Probabilistic, systematic sampling. Technique: fieldwork through a survey.

**Results and Conclusions.** The study results reveal patterns of psychoactive substance use among public transport drivers in the city of Ica, which could have serious implications for public health and road safety. While most drivers are aware of the risks of excessive consumption, the need to stay alert and work-related pressures remain key factors driving their use. Lifetime prevalence, meaning the use of psychoactive substances at least once in a lifetime, among public transport drivers in the city of Ica is notably high. Regarding prevalence during work shifts, it stands at 82.5%. Commonly used substances include coffee (90.3%), energy drinks (68.6%), cigarettes (66.9%), and natural products.

The main factors associated with psychoactive substance use among public transport drivers in Ica include the perception that these substances boost their energy (26.9%), the need to stay awake (21.7%), and fatigue caused by long working hours (18.3%).

**Keywords.** Psychoactive substances, drivers, prevalence.

## I. INTRODUCCIÓN.

Conducir es una tarea compleja a su propio ritmo que requiere que se completen muchas habilidades y destrezas simultáneamente y requiere que la información se procese a un ritmo rápido mientras se utilizan habilidades visuales (por ejemplo, capacidad de visualizar la carretera en busca de posibles peligros), cognitivas (por ejemplo, capacidad de dividir la atención entre múltiples eventos concurrentes) y habilidades motoras (por ejemplo, capacidad de realizar movimientos físicos como girar el volante, presionar los pedales de aceleración y freno). Los procesos que utilizan los conductores para operar un vehículo se pueden dividir en tres pasos: percepción, decisión y reacción. Se supone que estos tres pasos ocurren de forma consecutiva y dependen de las capacidades visuales, cognitivas y motoras del conductor. El deterioro de cualquiera o de todas estas capacidades puede conducir a una conducción insegura (1).

Las sustancias psicoactivas (SPA) abarcan un grupo de productos que, cuando son consumidos por un individuo, conducen a modificaciones en la función cerebral, que afectan a la cognición, las emociones, la percepción o el comportamiento. Cualquier sustancia con efectos en el sistema nervioso central puede afectar la capacidad de conducir de forma segura. Al prescribir, se deben tener en cuenta los efectos de cada medicamento en la conducción, así como el uso de otras sustancias y se debe informar al paciente de los riesgos. Los pacientes que tienen condiciones médicas complejas y toman múltiples medicamentos deben someterse a una evaluación de la aptitud para conducir. Los opioides, las benzodiazepinas, los anticonvulsivos, los antipsicóticos y los antidepresivos sedantes aumentan el riesgo de sufrir accidentes. El uso errático de sedantes causa un mayor nivel de deterioro que los regímenes estables (2).

Asimismo, el alcohol y otras sustancias psicoactivas como algunos medicamentos pueden afectar el rendimiento psicomotor del conductor, lo que lleva a un mayor riesgo de estar involucrado en un accidente de vehículo de motor. Los conductores están expuestos a un riesgo más alto cuando usan más de una sustancia al mismo tiempo, por ejemplo, conducir después de tomar alcohol y drogas, y a un riesgo extremadamente mayor cuando utilizan múltiples sustancias psicoactivas. En consecuencia, conducir bajo la influencia del alcohol y/o las drogas no está permitido en la mayoría de los países, y aunque la legislación puede

diferir, las regulaciones de los países se convierten en una prioridad en todo el mundo con el objetivo de prevenir la influencia en la conducción de alcohol y/o drogas (3).

Por otro lado el uso de sustancias psicoactivas puede conllevar a una conducta temeraria o incluso agresiva, esto incluye comportamientos de conducción arriesgados e infracciones de tráfico realizadas con mala intención o desprecio por la seguridad de otros usuarios de la carretera y asociadas con emociones negativas como la ira y la frustración. Tales comportamientos pueden incluir el tailgating (acción de un conductor que conduce detrás de otro vehículo), el exceso de velocidad, el zigzaguear entre coches, pasar las luces rojas y otros. Si bien tiene sentido evaluar el riesgo de las drogas que disminuyen las inhibiciones o tienen efectos estimulantes del sistema nervioso central (SNC) como el alcohol y la cocaína para comportamientos de conducción agresivos, hacer lo mismo con las benzodiazepinas y otros depresores del SNC puede parecer ilógico, ya que las drogas tendrían efectos antiagresivos, induciendo la sedación y estabilizando el estado de ánimo. Sin embargo, se han reportado episodios inesperados agresivos/agitados, aunque raramente, después del uso de ciertos depresores del SNC (4).

Como trabajos previos relacionados al tema se presentan como antecedentes internacionales a: Valen A. (5) 2021, quién en su Tesis de PhD: Uso de sustancias psicoactivas y otros factores de riesgo de lesiones por tránsito relacionados con el conductor: un estudio epidemiológico de asociaciones, tendencias y características de los accidentes, planteó como objetivos: 1º investigar retrospectivamente las tendencias en el consumo de sustancias psicoactivas entre los conductores de vehículos de motor detenidos bajo sospecha de conducir bajo los efectos del alcohol, y entre los conductores y conductores con lesiones mortales en accidentes de tráfico, 2º incluir datos de los registros de investigaciones de accidentes de conductores y pasajeros con lesiones mortales, para examinar las asociaciones entre el deterioro por alcohol o drogas y otros factores de riesgo significativos de lesiones de tráfico relacionados con el conductor, 3º investigar los accidentes mortales de tráfico para detectar posibles tendencias en las características de los accidentes y los comportamientos de conducción inseguros. Investigó el consumo de alcohol y drogas entre los conductores que habían sido arrestados por la policía por sospecha de conducir bajo los efectos del alcohol; utilizó datos nacionales de toxicología forense recopilados en Noruega entre 1990 y 2015. También investigó el consumo de alcohol y drogas entre los conductores y motociclistas que resultaron fatalmente heridos en la carretera, accidentes de tráfico, además de otros comportamientos inseguros relacionados con los conductores y características de los accidentes, de 2005 a 2015 utilizando datos nacionales de toxicología forense combinados con datos nacionales de investigaciones de accidentes. Tanto en los conductores

arrestados por la policía por sospecha de conducir bajo los efectos del alcohol como en los conductores con lesiones mortales, la prevalencia del consumo de alcohol disminuyó durante los períodos de estudio. La prevalencia del consumo de anfetaminas aumentó entre los conductores detenidos de mayor edad, la del consumo de cannabis aumentó entre todos los grupos de edad y la más entre los conductores más jóvenes, y la del consumo de drogas medicinales disminuyó ligeramente. Entre los conductores con lesiones mortales, no se encontró que las tendencias en el consumo de drogas fueran estadísticamente significativas. Se encontró que las concentraciones de drogas o alcohol por encima de los límites para las sanciones graduadas correspondientes a una concentración de alcohol en sangre de 0,5 g/kg estaban asociadas con el no uso del cinturón de seguridad, el exceso de velocidad antes del accidente y la falta de un permiso de conducir válido. El alcohol se asoció con todos los factores de riesgo, mientras que se encontraron algunas diferencias entre otros tipos de drogas. Las colisiones frontales representaron el 54% de los accidentes fatales tanto en 2005-2010 como en 2011-2015. Las características de los choques entre los conductores de motocicletas y ciclomotores se desviaron ligeramente de las encontradas entre los conductores de automóviles y furgonetas. Entre los ciclistas, se encontró que una concentración de alcohol en sangre de 0,5 g/kg o más se asociaba con el no uso del casco y la falta de un permiso de conducir válido, pero no con el exceso de velocidad. Concluyó que, el creciente número de conductores jóvenes detenidos por conducir bajo los efectos del cannabis es preocupante y la situación debe ser vigilada de cerca. La disminución de las proporciones de alcoholemia y de exceso de velocidad y no uso de cinturones de seguridad, así como el aumento de las proporciones de instalaciones de seguridad de los vehículos, han acompañado a la disminución del número de muertes por accidentes de tráfico en Noruega. Las medidas preventivas parecen haber tenido el mejor efecto en los conductores varones jóvenes; Las tasas de mortalidad no disminuyeron en consecuencia entre las mujeres o los conductores mayores.

Yosef T, et al. (6) 2021, mencionó en su estudio realizado en Etiopía que los accidentes de tráfico (RTA) siguen siendo un importante problema de salud pública en todo el mundo. El consumo de sustancias psicoactivas es uno de los principales contribuyentes a la ocurrencia de accidentes de tráfico, y su uso por parte de los conductores de camiones es un problema global. Además, el consumo de sustancias psicoactivas es un comportamiento comúnmente observado entre los conductores de camiones. El estudio tenía como objetivo evaluar la prevalencia y los factores asociados con el consumo de sustancias psicoactivas entre los conductores de camiones en Etiopía. Métodos. Se llevó a cabo un estudio transversal entre 400 conductores de camiones seleccionados sistemáticamente en el puerto seco de Modjo en Etiopía, del 1 de febrero al 1 de marzo de 2018. Los datos se recopilaron a través de

entrevistas individuales cara a cara utilizando un cuestionario estructurado. Los datos recopilados se introdujeron en la versión 4.2.0.0 de EpiData y se analizaron utilizando SPSS versión 20. El análisis de regresión logística binaria se calculó para determinar la asociación utilizando ratios de probabilidades brutos y ajustados a intervalos de confianza del 95 %. El nivel de significación se declaró en un valor  $p < 0,05$  en el análisis de regresión logística binaria multivariable. Resultados. De los 400 conductores de camiones entrevistados, la prevalencia general autonotificada de un mes de consumo de sustancias psicoactivas fue del 70 % ( $n = 280$ ). En el análisis de regresión logística binaria multivariable, de 38 años o más (AOR = 0,40, IC del 95% [0,23-0,69]), religión cristiana (AOR = 0,52, IC del 95% [0,8-97]), educación universitaria (AOR = 3,47, IC del 95% [1,27-9,47]), tener un tamaño de familia de 3 o más (AOR = 0,34, IC del 95% [0,20-0,60]), tener 6 o más horas durmiendo por la noche (AOR = 0,46, IC del 95% [0,8-0,75]), y descansos entre la conducción (AOR = 2,13, IC del 95% [1,14-3,97]) se asociaron significativamente con el uso de sustancias psicoactivas. Conclusión. La prevalencia de un mes de consumo de sustancias psicoactivas entre los conductores de camiones fue notablemente alta. Podemos concluir que el consumo de sustancias psicoactivas es un problema de salud pública entre los conductores de camiones, que es una gran amenaza para ellos mismos y para los demás en la carretera.

Abreu A, et al.(7) 2022, en su estudio realizado en Rio de Janeiro, planteó como objetivo: identificar los factores relacionados al uso de psicotrópicos entre conductores profesionales de camión. Métodos: estudio transversal que investigó el uso de por lo menos un psicotrópico y su relación con características sociodemográficas, ocupacionales y de salud en 354 motoristas profesionales de camión. La recolección de datos se basó en entrevistas frente a frente con uso de formularios. El análisis de regresión múltiple estimaron razones de prevalencia (RP) y respectivos intervalos de 95% de confianza (IC95%). Resultados: menor renta familiar (RP: 2,03; IC95%: 1,08-3,83), síntomas de insomnio (RP: 2,18; IC95%: 1,46-3,26) y jornada de trabajo larga (RP:1 ,95; IC95%: 1,30-2,92) se relacionaron de manera independiente al uso de por lo menos un psicotrópico. Conclusiones: el conjunto de variables sociodemográficas, ocupacionales y de salud actúa en diferentes niveles y se relaciona de manera independiente al uso de psicotrópicos entre conductores profesionales de camión.

Glèlè-Ahanhanzo Y, et al. (8) 2023 en su estudio plantearon determinar la prevalencia del uso indebido de abuso de sustancias psicoactivas (PAS) entre los conductores de vehículos pesados e identificar los factores asociados en Cotonú, Benín. Métodos: Realizaron una encuesta transversal en la que participaron conductores de vehículos pesados en las áreas de estacionamiento de Cotonú del 26 de marzo al 10 de abril de 2023. El análisis de datos incluyó la determinación de la prevalencia del uso indebido de PAS con un intervalo de

confianza del 95 % (IC del 95 %). Se identificaron factores asociados con el uso indebido de PAS entre los participantes. Resultados: El estudio incluyó a 425 conductores de vehículos pesados. Entre ellos, 53 (12,47 %, IC del 95 % = 9,64 - 15,98) estaban usando un mal uso de PAS. En comparación con los conductores de 35 años o más, los menores de 25 años (aOR = 10,67, IC del 95 % = 3,56 - 32,03) y los de 25 a 34 años (aOR = 3,47, IC del 95 % = 1,37 - 8,82) tenían mayores probabilidades de uso indebido del PAS. Los conductores con educación primaria tenían menos probabilidades (aOR = 0,43, IC del 95 % = 0,19 - 0,97) de hacer un mal uso de PAS que aquellos sin educación formal. Los conductores que sufrían enfermedades cardiovasculares también tenían tres veces más probabilidades (aOR = 3,08, IC del 95 % = 1,08 - 8,81) de hacer un mal uso de PAS que otros. Las probabilidades de uso indebido de PAS también fueron más altas entre los conductores que informaron haber tomado descansos que entre los que afirman no (aOR = 3,11, IC del 95 % = 1,57 - 6,18). Conclusión: Conducir bajo la influencia del PAS es un factor de riesgo para los accidentes de tráfico, asociado con otros factores destacados en este estudio. Abordar estos factores en las estrategias de prevención a través de enfoques integrados podría conducir a resultados más efectivos.

Akande R, et al. (9) 2023, en su estudio evaluaron el patrón y los determinantes del abuso de sustancias entre los conductores de autobuses comerciales en Umuahia, estado de Abia. Se utilizó un diseño descriptivo de sección transversal para el estudio. Cuatrocientos conductores de autobuses comerciales fueron reclutados de parques de motor seleccionados en el estado de Abia, utilizando una técnica de muestreo multietapa de octubre a diciembre de 2020. Se administró un cuestionario pre-estado, administrado por el entrevistador para obtener datos sociodemográficos e información sobre el abuso de sustancias. Resultados: La edad media de los encuestados era de  $40,03 \pm 10,50$  años. La proporción de encuestados que alguna vez habían abusado de una sustancia psicoactiva fue del 74,6 %. Las sustancias más utilizadas entre los conductores incluyen el alcohol (51%), los cigarrillos (27 %) y las mezclas de hierbas alcohólicas (16 %). Los participantes del estudio tenían un conocimiento deficiente (54,5%) y una mala percepción (63,2%) sobre el abuso de sustancias psicoactivas. Entre los factores que se encontró que se asociaron significativamente con el abuso de sustancias entre los encuestados se encontraban la etnia ( $p = 0,002$ ), la religión ( $p = 0,009$ ) y los ingresos mensuales ( $p = 0,013$ ) de los encuestados, el mal conocimiento ( $p < 0,001$ ) y la mala percepción ( $p < 0,001$ ). Conclusión: La religión, la falta de conocimiento y percepción se asociaron con la mayor probabilidad de abuso de sustancias psicoactivas entre los conductores de autobuses comerciales.

Como antecedentes nacionales, se presentan a: Elias C, et al.(10) 2023, que presentan como objetivo de su tesis realizada en Cajamarca: Determinar factores asociados al consumo de hojas de "coca" en taxistas varones y su relación con los accidentes de tránsito. Método: estudio descriptivo correlacional, diseño no experimental de corte transversal. Técnica, encuesta, Resultados: 90,6%, tenían edades entre 19 y 48 años, procedencia urbana, 39,1%, el 72,8% consume hoja de coca, asociándola con cigarrillo (48,3%) y bebidas alcohólicas (37,4%). Factores asociados al uso, mantenerse despierto (68,8%), ser curativa (44,8%), medicinal (24,9%) y por tradición (19,4%); el 75,6% de los taxistas reportó haber sufrido un accidente de tráfico sólo una vez, clasificado como leve (60,3%); el 64,1% de ellos mencionó no haber consumido coca cuando ocurrió el accidente. Concluyendo que, existen factores sociodemográficos y tradicionales que llevan a los taxistas a consumir hoja de coca asociada a bebidas alcohólicas y cigarrillos; sin embargo, la prevalencia de accidentes en los que estuvieron involucrados es baja y no existe correlación estadística entre el consumo de hojas de coca y dichos accidentes ( $p=0,73$ ).

Moya M, et al. (11) 2022, en su tesis realizada en Lima, plantearon como objetivo: Determinar la relación que existe entre el grado de alcoholemia y los accidentes de tránsito. Método: revisión sistemática, se recopilaron 54 estudios, de los cuales se eliminó los que no tenían estrecha relación con el estudio, obteniendo una muestra final de 31 estudios científicos. Resultados: se evidenció que el 51.6% afirman que no existe un nivel de alcoholemia que sea seguro para conducir, además, el 32% manifiestan que el grado de alcoholemia de 40 -99 mg/100ml se relaciona con accidentes de tránsito, seguido de un 12.9% refieren que es de 100-149 mg/100ml y solo el 3.2% que es 20-39 mg/100ml. Con respecto al impacto que ocasiona el incumplimiento de la ley de alcoholemia en la salud, se obtuvo que el 38.7% ocasiona Politraumatismos, el 22.5% considera que está relacionada a comisión de delitos, 19.3% es causa de muerte, el 12.9% no especifica y finalmente el 6.4% lo asocia a corrupción. Concluyéndose que el grado de alcoholemia (del mínimo al máximo) tiene relación con los accidentes de tránsito, asimismo el incumplimiento de la ley de alcoholemia tiene un gran impacto para salud originando comisión de delitos, politraumatismos, corrupción y muerte.

Cotito A. (12) 2019, en su tesis realizada en Lima presenta como objetivo, determinar la asociación entre consumo de alcohol y gravedad de los accidentes de tránsito en personas detenidas en una comisaría de Lima en 2019. Métodos: diseño observacional, cuantitativo, retrospectivo y transversal. Evaluación estadística a través de STATA. Resultados: Se halló una asociación entre consumo de alcohol y grado de gravedad del accidente; gravedad leve  $RP = 1,43 (1,06-1,94)$ ,  $p = 0,018$ ; gravedad moderada  $RP = 0,64 (0,40-1,00)$ ,  $p = 0,055$ ;

gravedad alta  $RP = 10,56 (0.98-113.64)$ ,  $p = 0.052$ . Conclusiones: El consumo de alcohol presenta una asociación positiva significativa con los accidentes de gravedad leve y positiva con los de gravedad alta, sin mostrar significación.

Conocido es qué, el consumo de sustancias psicoactivas afecta funciones cognitivas y motoras esenciales para conducir, como la capacidad de reacción, la atención y el juicio y esto aumenta significativamente el riesgo de accidentes. Vista la problemática planteada así como las investigaciones relacionadas permiten ver la importancia de un estudio amplio por razones relacionadas con la seguridad vial, la salud pública y el desarrollo de políticas preventivas. Los resultados de estudios locales pueden justificar la implementación de políticas como pruebas de detección obligatoria, sanciones más estrictas o apoyo a programas de rehabilitación para conductores con problemas de abuso de sustancias.

Se presenta como, problema general: ¿Cuál es la prevalencia y los factores asociados al uso de sustancias psicoactivas en los conductores de colectivos de la ciudad de Ica, 2024? Y como objetivo general: Conocer la prevalencia y cuáles son los factores asociados al uso de sustancias psicoactivas en los conductores de colectivos de la ciudad de Ica 2024, siendo los objetivos específicos: 1. Determinar la prevalencia de uso de sustancias psicoactivas entre los conductores de colectivos de la ciudad de Ica, 2024, 2. Identificar las características de uso y posibles sustancias psicoactivas utilizadas por los conductores de colectivos de la ciudad de Ica, 2024, 3. Identificar las características sociodemográficas de los conductores de colectivos que utilizan sustancias psicoactivas Ica, 2024, y 4. Determinar cuáles son los factores asociados al uso de sustancias psicoactivas utilizadas por los conductores de colectivos de la ciudad de Ica, 2024.

Como estudio observacional descriptivo, no se planteó hipótesis (13).

Las variables consideradas son:

Sustancias psicoactivas

- Prevalencia
- Tipo de sustancia
- Características

Factores asociados

- Factores sociodemográficos
- Sustancia
- Factores asociados a la labor o jornada laboral

Variable interviniente: Conductores de colectivos

Esta investigación contribuye en el conocimiento sobre la problemática de las sustancias psicoactivas en la conducción considerando que es crucial un conocimiento adecuado para una adecuada educación y concientización pública.

El consumo de sustancias psicoactivas, incluyendo sustancias ilícitas y medicamentos afectan la capacidad cognitiva y motora, aumentando significativamente el riesgo de accidentes de tráfico. Los conductores bajo la influencia de estas sustancias pueden presentar reacciones más lentas, dificultades en la toma de decisiones y disminución de la coordinación, contribuyendo así a colisiones y accidentes viales.

Cuando se trata de saber las causas de un accidente de tránsito, generalmente los informes de investigación de seguridad examinan el riesgo de accidente asociado con diferentes drogas, incluido el alcohol, y la prevalencia de su consumo entre los conductores; por ello analizar información relacionada al tema permite identificar y proponer medidas que eviten o minimicen estos problemas de seguridad. Se podría tomar conciencia sobre la - necesidad de implementar contramedidas para la conducción bajo los efectos del alcohol; - la necesidad de abordar la creciente problemas de cannabis, otras drogas y conducción bajo los efectos de múltiples drogas; - la necesidad mejorar las leyes y la aplicación de las leyes sobre conducción bajo los efectos de las drogas; - la necesidad de garantizar que en la seguridad en la conducción se considere la evaluación de medicamentos recetados y medicamentos de venta libre; - la necesidad de mejorar los sistemas para documentar e indagar la incidencia del consumo de drogas y la conducción.

Informar a la sociedad sobre los peligros asociados con el consumo de sustancias psicoactivas (sustancias ilícitas y medicamentos) antes de conducir puede reducir la incidencia de este comportamiento y promover conductas más seguras.

La tesis se presenta en ocho capítulos, tal se establece en las directivas relacionadas a la presentación de tesis:

I. Introducción: Se inicia analizando la realidad problemática, antecedentes, problema, objetivos y destacando la importancia de la investigación.

II. Estrategia metodológica: Se presenta la metodología, considerando tipo y diseño de investigación, técnica utilizada y aspectos éticos de la investigación.

III. Resultados: Se presenta los resultados del análisis de datos en tablas resaltando los valores obtenidos.

IV. Discusión: Se presenta un análisis por objetivos destacando valores obtenidos en estudios, relacionados al tema.

V. Conclusiones: Se presentan de acuerdo con los objetivos.

VI. Recomendaciones.

VII. Referencias bibliográficas.

VIII. Anexos.

## II. ESTRATEGIA METODOLÓGICA.

### 2.1 Tipo y diseño de investigación.

Estudio observacional, descriptivo (13, 14).

“Se describe un fenómeno dentro de la población en estudio para conocer su distribución en la misma. El investigador no interviene, sólo se limita a precisar el fenómeno y describirlo tal y como se presenta en la población” (14).

#### **Diseño.**

Diseño no experimental, transversal (13, 15).

Se considera no experimental, por realizarse sin manipulación de variables y transversal, porque se caracteriza en que la toma de datos se realiza en un determinado lapso. no hay períodos de seguimiento (13, 15).

### 2.2 Población y muestra

#### **Población.**

1472 conductores de vehículos colectivos de la ciudad de Ica (anexos).

#### **Muestra.**

Fórmula que se aplicó en caso de conocer con precisión el tamaño de la población (16).

$$n = \frac{Z^2 \cdot N \cdot p \cdot q}{e^2 (N - 1) + Z^2 \cdot p \cdot q}$$

Dónde:

$N = 1472$

$Z^2 = 1.96^2$  (seguridad es del 95%)

$p =$  proporción esperada (0.80 = 80%)

$q = 1 - p$  (en este caso  $1 - 0.80 = 20\%$ )

$e = 5\%$  (precisión)

$$n = 210.79$$

Se tomó en cuenta a 212 personas adultas.

Muestreo probabilístico, sistemático (17).

Criterios de inclusión

Persona que conduzca vehículos motorizados colectivos

Personas que después de explicarle los objetivos del estudio, aceptaron participar voluntariamente.

Criterios de exclusión

Persona que conduzca vehículos motorizados que no son colectivos

Personas que después de explicarle los objetivos del estudio, no aceptaron participar.

### **2.3 Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

#### **Técnica.**

Trabajo de campo: Encuesta

Observación

Las investigaciones de campo son procesos que se llevan a cabo para recopilar datos tal como se presentan en su entorno de origen y posteriormente analizarlos (18).

Según Ortega (19), la observación es directa, cuando el investigador está presente en el lugar y momento en que ocurre el fenómeno o situación que se quiere estudiar.

#### **Instrumentos.**

Cuestionario

Programa Excel

#### **Procedimiento**

La técnica de observación implica acercarse al conductor del vehículo e invitarlo a participar en el estudio, “lo indispensable en esta técnica es que el observador debe ser imparcial, de lo contrario es altamente probable que los sujetos de estudio de la investigación modifiquen su comportamiento normal” (20).

No se utilizarán implementos como celulares, cámara, para registrar el hecho. Se consignaron los datos en el cuestionario estructurado.

## **2.4 Análisis de los datos.**

Se elaboró una base de datos en Excel para la transferencia de datos de las fichas de observación utilizadas en las indagaciones. Se presentan los datos como frecuencias, y porcentajes en las tablas y figuras generadas.

Los datos una vez detallados se analizaron mediante la estadística descriptiva.

## **2.5 Aspectos éticos**

El estudio se basó en la indagación de acuerdo al cuestionario estructurado. No se tomaron datos de las personas encuestadas, ni de los vehículos, por lo que no se requirió tomar datos personales.

Se respetaron los principios bioéticos de: beneficencia, no-maleficencia, autonomía y justicia.

La beneficencia puede entenderse, de manera general, como todo tipo de acción que tiene por finalidad el bien de otros.

La no-maleficencia hace referencia a la obligación de no infringir daño intencionadamente.

El principio de autonomía: está referido a la capacidad que tiene el individuo para decidir expresar su deseo.

El principio de justicia está referido a que todas las personas, tienen la misma dignidad y por tanto, son merecedoras de igual consideración y respeto.

El estudio no implicó daño físico o psicológico a persona alguna.

### III. RESULTADOS

#### 3.1 Datos generales

**Tabla 1.**

Distribución de encuestados según datos sociodemográficos

		Frecuencia	Porcentaje
Sexo	Femenino	1	0,5%
	Masculino	211	99,5%
Procedencia	Rural	134	63,2%
	Urbana	78	36,8%
Grado de Instrucción	Superior	79	37,3%
	Secundaria	131	61,8%
	Primaria	2	0,9%
Total		212	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

Comentario tabla 1. Se presenta las características sociodemográficas de los encuestados. Los participantes de sexo masculino representan el 99,5% y los de sexo femenino un 0,5 %. Considerando la procedencia, hubo una mayor participación de conductores de procedencia rural quienes representan el 63,2% de los encuestados. En grado de instrucción, el valor más alto se presentó en secundaria con un 61,8%.

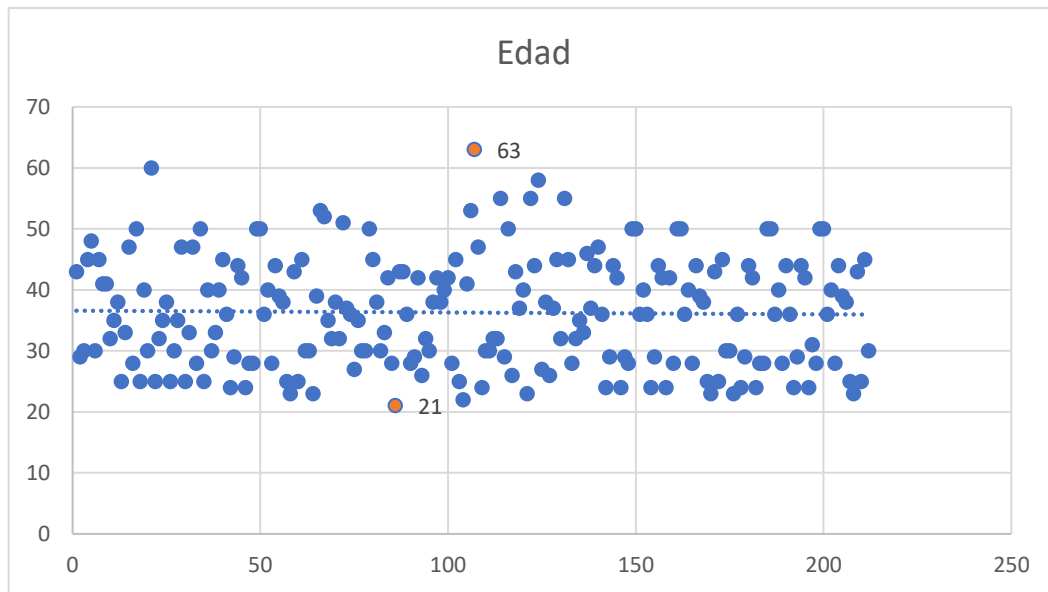
**Tabla 2.**

Características descriptivas de la edad de los participantes

Edad	
Media	36,278
Mediana	36
Moda	28
Desviación estándar	9.085
Rango	42
Edad menor	21
Edad mayor	63

Fuente: Elaboración propia.

Comentario tabla 2, las características descriptivas de la edad de los participantes. La edad media es de 36,27 años, la edad mínima es de 21 años y la máxima de 63 años.



**Figura 1.** Gráfico de dispersión de la edad de los conductores de vehículos

### 3.2 Datos relacionados a la actividad laboral

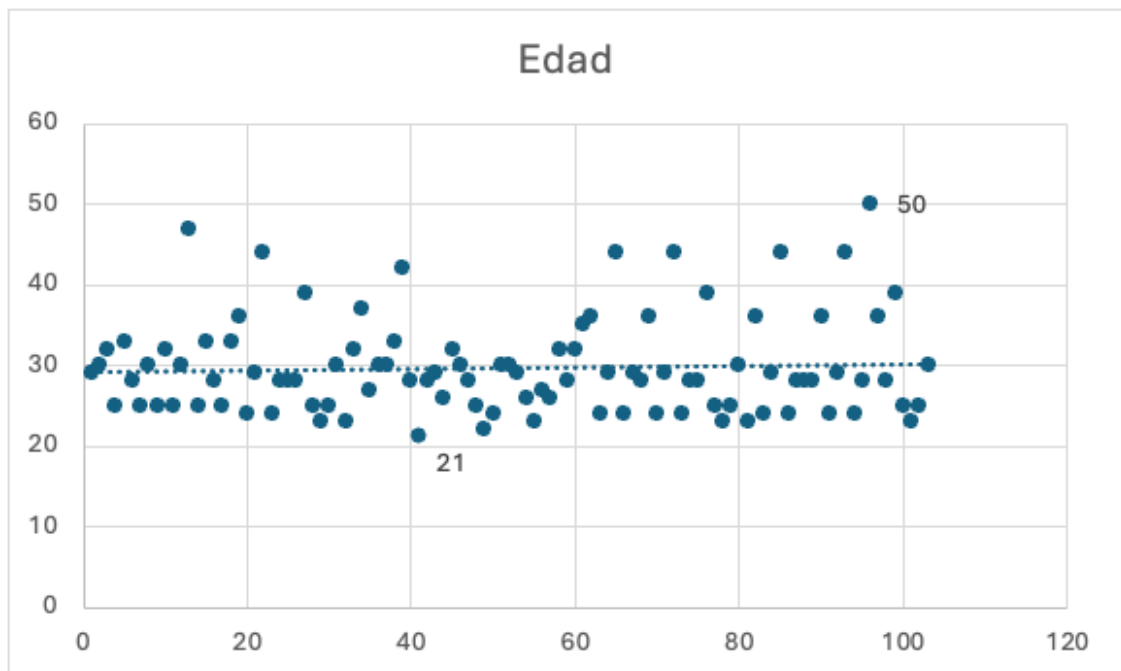
**Tabla 3.**

Conductores según experiencia en la conducción de vehículos

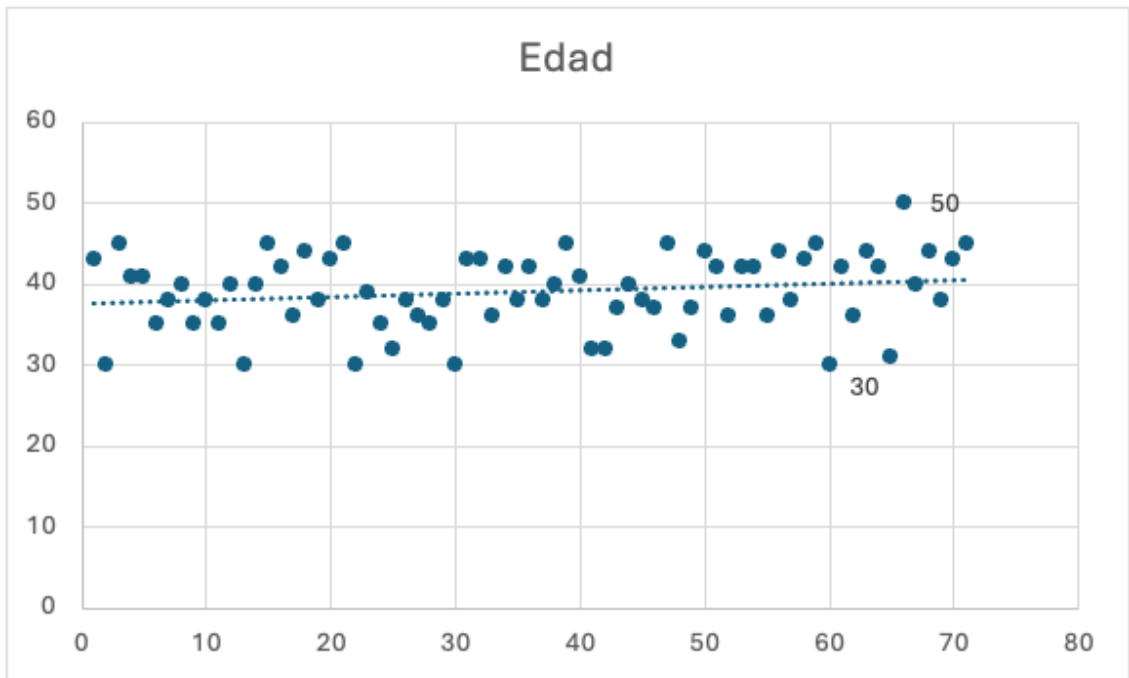
Años	Conductores	
	F	%
1 a 10 años	103	48,6%
11 a 20 años	71	33,5%
21 a 30 años	34	16,0%
Más de 30 años	4	1,9%
Total	212	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

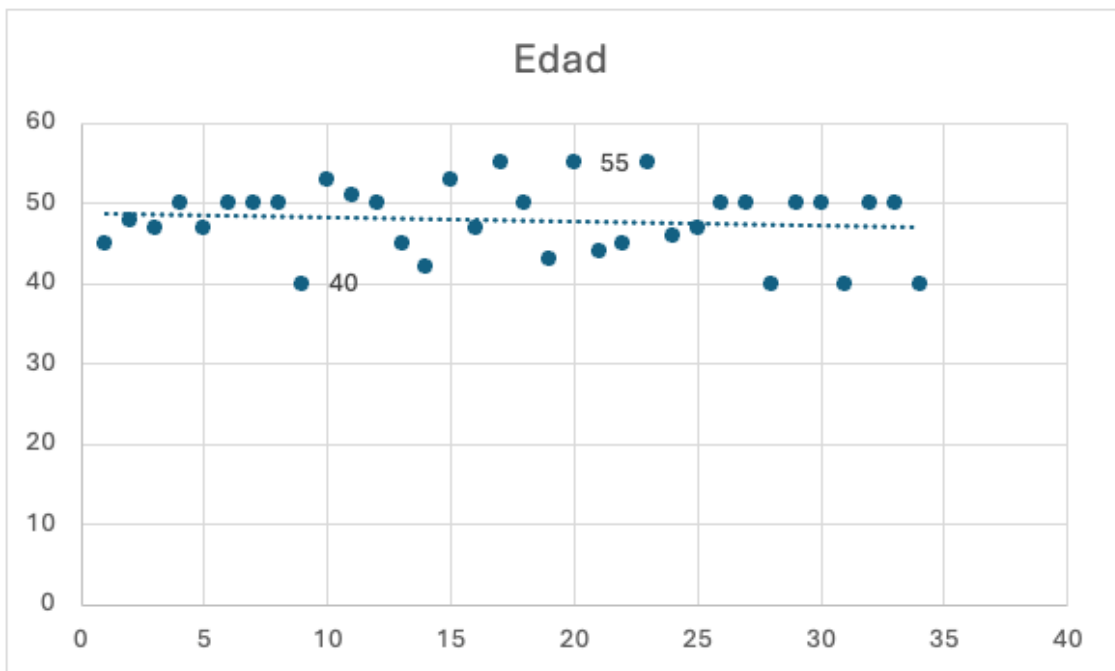
Comentario tabla 3. La mayoría de los conductores (48,6%) tiene de 1 a 10 años de experiencia laboral en la conducción de vehículos, un 33,5% una experiencia de 11 a 20 años y una minoría (1,9%) tiene más de 30 años de experiencia en a conducción de vehículos.



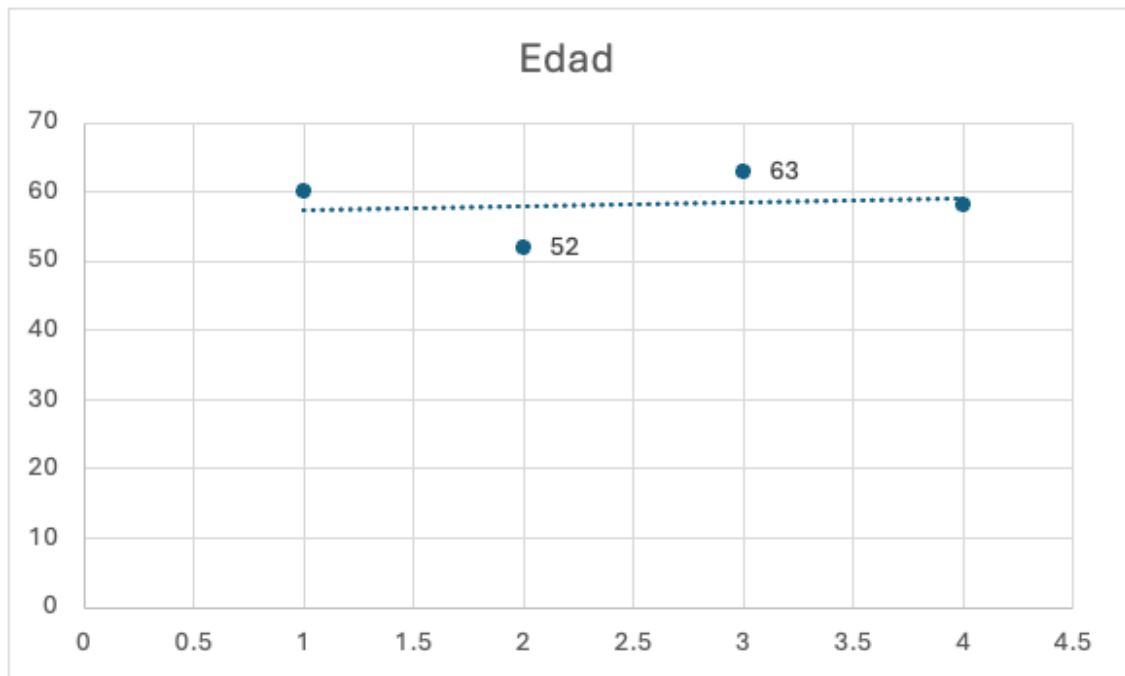
**Figura 2.** Gráfico de dispersión de la edad de los conductores de vehículos, según años de experiencia (1 a 10 años)



**Figura 3.** Gráfico de dispersión de la edad de los conductores de vehículos, según años de experiencia (11 a 20 años)



**Figura 4.** Gráfico de dispersión de la edad de los conductores de vehículos, según años de experiencia (21 a 30 años)



**Figura 5.** Gráfico de dispersión de la edad de los conductores de vehículos, según años de experiencia (más de 30 años)

Comentario figuras 2 – 5.

Entre los conductores que tienen de 1 a 10 años de experiencia (48,6%), la edad menor presentada es de 21 años y el de mayor edad es de 50 años

Entre los conductores que tienen de 11 a 20 años de experiencia (33,5%), la edad menor presentada es de 30 años y el de mayor edad es de 50 años

Entre los conductores que tienen de 21 a 30 años de experiencia (16,0%), la edad menor presentada es de 40 años y el de mayor edad es de 55 años

Entre los conductores que tienen más de años de experiencia (1,9%), la edad menor presentada es de 52 años y el de mayor edad es de 63 años.

**Tabla 4.**

Conductores, según datos relacionados a su actividad laboral

		Frecuencia	Porcentaje
Jornada laboral	8 – 11 horas	183	86.3%
	12 – 15 horas	22	10.4%
	Más de 15 horas	7	3.3%
Horas máximas trabajadas	8 – 12 horas	52	24.5%
	13 – 17 horas	92	43.4%
	18 – 22 horas	61	28.8%
	Más de 22 horas	7	3.3%
Horas de sueño habituales	4 – 6 horas	85	40.1%
	7 – 9 horas	127	59.9%
	Más de 9 horas	10	4.7%
Total		212	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

Comentario tabla 4. La mayoría de los conductores (86,3%) labora entre 8 y 11 horas al día, y una minoría (3,3%) lo hace durante más de 15 horas. En general un 13,7% excede las 11 horas. Se muestra en la tabla, que muchos conductores enfrentan largas jornadas laborales y, en muchos casos, no tienen un descanso adecuado. Lo que constituye un factor de riesgo asociado al uso de sustancias psicoactivas, ya que podrían utilizarlas para mantenerse despiertos o superar la fatiga.

**Tabla 5.**

Conductores, según percepciones relacionados a su actividad laboral

		Frecuencia	Porcentaje
Actividad estresante	Si	151	71,2%
	No	56	26,4%
	No contesta	5	2,4%
Compañeros consumen	Si	82	38,7%
	No	3	1,4%
	Tal vez	123	58,0%
	No contesta	4	1,9%
Total		212	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

Comentario tabla 5. El 71,2% de los conductores percibe su actividad laboral como estresante, mientras que un 26.4% no la considera así, y un 2.4% no contestó.

El alto porcentaje refleja un entorno laboral que podría contribuir a problemas psicológicos y conductuales, como el uso de sustancias psicoactivas para enfrentar el estrés. El estrés laboral es un factor de riesgo importante que afecta tanto la salud de los conductores como su desempeño, y podría estar relacionado con las largas jornadas y la falta de sueño reportadas en la tabla anterior. El 38,7% de los conductores mencionan que sus compañeros consumen sustancias psicoactivas, un 58% cree que "tal vez" lo hacen, lo que indica que existe una percepción generalizada de consumo de sustancias psicoactivas en el entorno laboral.

**Tabla 6.**

Prevalencia de vida en relación a sustancias psicoactivas, utilizadas por los conductores de vehículos

	Frecuencia	Porcentaje
Café	197	92,9%
Alcohol	207	97,6%
Cigarrillos	159	75,0%
Bebidas energéticas	112	52,8%
Marihuana	10	4,7%
Productos naturales	147	69,3%
Vitaminas	68	32,1%
Otros	4	1,9%

Fuente: Elaboración propia.

Comentario tabla 6. La prevalencia de vida, es definida como el uso o consumo alguna vez en la vida. Las sustancias que presentan las prevalencias más altas dado su fácil acceso, aceptación social y su uso común son el café: 92,9% (sustancia estimulante) y el alcohol: 97,6% (sustancia depresora), además de los cigarrillos (75,0%) y las bebidas energéticas (52,8%). Los productos naturales representan un porcentaje importante: 69,3%.

El uso de marihuana es bajo en comparación con las sustancias legales. Aunque el porcentaje es relativamente pequeño, su consumo podría representar un riesgo significativo para la seguridad vial, dado que afecta la capacidad de respuesta y la concentración.

### 3.3 Datos relacionados al uso de sustancias psicoactivas

**Tabla 7.**

Conductores que hacen uso de sustancias psicoactivas, durante su jornada laboral

		Frecuencia	Porcentaje
Uso de sustancias psicoactivas	Si	175	82,5%
	No	37	17,5.4%
Total		212	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

Comentario tabla 7. Un 82,5% de los conductores reporta consumir sustancias psicoactivas durante su jornada laboral, mientras que solo un 17,5% afirma no hacerlo. Es una alta prevalencia que implica que la mayoría de los conductores dependen de alguna sustancia para desempeñar sus actividades laborales. Este hallazgo se relaciona con datos de tablas anteriores sobre las condiciones laborales (estrés, largas jornadas y falta de sueño) que podrían estar incentivando este consumo.

**Tabla 8.**

Conductores que hacen uso de sustancias psicoactivas en su jornada laboral, según datos sociodemográficos

		Frecuencia	Porcentaje
Sexo	Femenino	1	0,6%
	Masculino	174	99,4%
Grupos etarios	21 - 30 años	65	37,1%
	31 - 40 años	50	28,6%
	41 - 50 años	51	29,1%
	51 a más	9	5,1%
Procedencia	Rural	111	63,4%
	Urbana	64	36,6%
Grado de Instrucción	Superior	66	37,7%
	Secundaria	107	61,1%
	Primaria	2	1,1%
Total		175	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

Comentario tabla 8. El perfil predominante de los consumidores corresponde a hombres jóvenes y de mediana edad (21 a 50 años).

Los conductores de procedencia rural representan el 63,4% y aquellos de grado de instrucción secundaria corresponden al 61,1%, lo que indica que el consumo de sustancias es multifactorial y no está limitado a bajos niveles educativos.

**Tabla 9.**

Características descriptivas de la edad de conductores que hacen uso de sustancias psicoactivas

<b>Edad</b>	
Media	36,291
Mediana	36
Moda	28
Desviación estándar	9,131
Rango	42
Edad menor	21
Edad mayor	63

Fuente: Elaboración propia.

Comentario tabla 9. La edad promedio de los conductores que consumen sustancias psicoactivas es de 36,29 años, lo que indica una población adulta en etapa productiva. La edad central (mediana) es de 36 años, mostrando que la distribución es bastante simétrica respecto a la media. La diferencia entre el conductor más joven (21 años) y el mayor (63 años) es significativa, indicando que el consumo de sustancias no se limita a un solo grupo etario, aunque los jóvenes predominan.

La moda en edades jóvenes y la persistencia del consumo en edades avanzadas podrían estar vinculadas a factores como: Altas exigencias laborales en las primeras etapas profesionales y hábitos de consumo que se mantienen a lo largo de la vida laboral.

**Tabla 10.**

Prevalencia de consumo de sustancias psicoactivas, entre los conductores de vehículos

	Frecuencia	Porcentaje
Café	158	90,3%
Cigarrillos	117	66,9%
Bebidas energéticas	120	68,6%
Productos naturales	73	41,7%
Vitaminas	54	30,9%
Otros	6	3,4%

Fuente: Elaboración propia.

Comentario tabla 10. El café es la sustancia más utilizada, con un 90,3% de prevalencia de consumo. Las bebidas energéticas tienen un consumo significativo, con un 68,6%, seguido de los cigarrillos (66,9%). Los productos naturales y vitaminas también tienen una alta prevalencia: 41.7% y 30.9%, respectivamente.

El alto consumo de café y bebidas energéticas, sustancias estimulantes se explica por ser utilizados para mantenerse alerta durante la jornada laboral.

### 3.4 Aspectos y factores relacionados al consumo de sustancias psicoactivas

**Tabla 11.**

Motivación de los conductores de vehículos para el consumo de sustancias psicoactivas

		Frecuencia	Porcentaje
Motivación	No existe motivación específica	5	2,9%
	Para mantenerme alerta	32	18,3%
	Para tener más energía	47	26,9%
	Para relajarse	11	6,3%
	Para mantenerse despierto	38	21,7%
	Otra razón:	17	9,7%
	No contesta	25	14,3%
Total		175	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

Comentario tabla 11. Las razones más comunes para el consumo son: Para tener más energía (26,9%), para mantenerse despierto (21,7%) y para mantenerse alerta (18,3%). Estas tres categorías representan el 66,9% de las respuestas, lo que indica que la mayoría de los conductores consumen sustancias para enfrentar las exigencias de su actividad.

Estas motivaciones reflejan una relación directa entre el consumo de sustancias psicoactivas y las exigencias laborales, como largas jornadas de trabajo y falta de descanso adecuado, según lo visto en tablas anteriores. La necesidad de mantenerse alerta, despierto y con energía está vinculada con condiciones laborales intensas que afectan la salud física y mental de los conductores

**Tabla 12.**

Eventos adversos por consumo de sustancias psicoactivas durante la jornada laboral

		Frecuencia	Porcentaje
Eventos adversos	Ningún efecto adverso	71	40.6%
	Insomnio	44	25.1%
	Dolor de estómago/Náuseas	4	2.3%
	Cansancio	21	12.0%
	Deshidratación	35	20.0%
	No contesta	43	24.6%

Fuente: Elaboración propia.

Comentario tabla 12. Los eventos adversos más frecuentes reportados son: Insomnio (25,1%), la falta de sueño es una consecuencia común del uso de estimulantes como café, bebidas energéticas y cigarrillos, sustancias de alto consumo según lo visto en tablas anteriores. La deshidratación (20,0%), es otro efecto relevante, quizá relacionado con el consumo de estimulantes que pueden aumentar la diuresis o disminuir la ingesta de agua. El cansancio (12,0%), aunque parece contradictorio, se explica porque el consumo de sustancias para mantenerse alerta puede provocar fatiga acumulativa, debido al esfuerzo sostenido sin el descanso adecuado.

**Tabla 13.**

Recomendación de sustancias psicoactivas

		Frecuencia	Porcentaje
Recomendación	Si	32	18,3%
	No	116	66,3%
	No contesta	27	15,4%
Total		175	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

Comentario tabla 13. Solo el 18,3% de los conductores que consumen sustancias psicoactivas recomendarían su uso a otros. Un 66,3% indicó que no recomendarían estas sustancias a otros.

Es significativo que la mayoría de los conductores que consumen sustancias no las consideran recomendables para otros. Esto puede reflejar una conciencia personal de los efectos adversos, aunque aún se continúe con el consumo.

El hecho de que solo un pequeño porcentaje (18,3%) las recomiende puede ser un indicio de que muchos reconocen los riesgos del consumo y prefieren no promoverlo.

**Tabla 14.**

Percepción sobre consumo excesivo y daño a la salud

		Frecuencia	Porcentaje
Consumo y salud	Si	142	81.1%
	No	8	4.6%
	No contesta	25	14.3%
Total		175	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

Comentario tabla 14. La gran mayoría de los conductores (81,1%) cree que el consumo excesivo de sustancias psicoactivas afecta negativamente la salud. Solo un 4,6% considera que el consumo excesivo no tiene efectos perjudiciales para la salud. Un 14,3% no contestó la pregunta.

La mayoría de los conductores tiene en claro los riesgos asociados con el consumo excesivo de este tipo de sustancias. Esto podría reflejar un nivel razonable de educación y autoconocimiento acerca de los efectos nocivos de las sustancias psicoactivas. Sin embargo, también es posible que los conductores sean conscientes de los riesgos, pero aún así continúen consumiendo las sustancias debido a la presión laboral y la necesidad inmediata de mantenerse alertas o despiertos.

**Tabla 15.**

Consumo de sustancias psicoactivas fuera de la jornada laboral

		Frecuencia	Porcentaje
Consumo fuera de jornada laboral	Si	26	14.9%
	No	123	70.3%
	No contesta	26	14.9%
Total		175	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

Comentario tabla 15. Solo un porcentaje pequeño, pero significativo (14,9%), de conductores consumen sustancias psicoactivas fuera de su jornada laboral. Esto podría indicar una dependencia o hábito que va más allá de la necesidad de mantenerse alerta durante el trabajo, sugiriendo que el consumo podría estar relacionado con el estilo de vida o con una forma de manejo del estrés o la relajación.

El 70,3% de los conductores que no consumen fuera de su jornada laboral podría estar motivado por el deseo de evitar los efectos adversos del consumo, o simplemente por la falta de necesidad o hábito en su tiempo libre.

#### IV. DISCUSIÓN

El presente estudio tiene como objetivo analizar la prevalencia y los factores asociados al consumo de sustancias psicoactivas entre conductores de vehículos de la ciudad de Ica. A través de diversas tablas y análisis de los datos recolectados, se observan patrones significativos en relación al consumo de sustancias, las percepciones sobre su impacto en la salud, y los efectos tanto durante como fuera de la jornada laboral.

Los resultados muestran que las sustancias psicoactivas que han sido consumidas por los conductores de vehículos son el alcohol (97,6%), el café (92,9%), los cigarrillos (75%), bebidas energéticas (52,8%) y productos naturales (69,3%) (Tabla 6). La tabla 6 refleja la prevalencia de vida, es decir el consumo alguna vez en la vida de las sustancias analizadas, no refleja el consumo durante la jornada laboral de estas sustancias. El patrón refleja el consumo habitual de sustancias de uso común como el alcohol y el café, que en muchos casos pueden estar ligados a hábitos culturales. La prevalencia del consumo de marihuana (4,7%) y vitaminas (32,1%) es considerablemente menor, lo que podría indicar un consumo selectivo hacia sustancias más accesibles y socialmente aceptadas, como el alcohol y el café.

El análisis del consumo de sustancias durante la jornada laboral muestra que un 82,5% de los conductores consumen sustancias psicoactivas mientras trabajan, lo que refleja una posible dependencia del uso de estas sustancias para cumplir con las exigencias de su trabajo. Este dato es alarmante, ya que el consumo de sustancias psicoactivas durante la conducción puede incrementar significativamente el riesgo de accidentes, afectando la seguridad vial (tabla 7).

Yosef (6) indica que el consumo de sustancias psicoactivas es uno de los principales contribuyentes a la ocurrencia de accidentes de tráfico, de igual manera señalan Glèlè-Ahanhanzo et al. (8) “conducir bajo la influencia del sustancias psicoactivas es un factor de riesgo para los accidentes de tráfico” y Egwuatu et al. (22) “El uso de sustancias psicoactivas por varias razones por parte de los conductores de vehículos comerciales se ha documentado como una de las principales causas del aumento de la incidencia de accidentes de tráfico a nivel mundial”.

En relación con el consumo fuera de la jornada laboral solo el 14,9% de los conductores consume sustancias psicoactivas fuera de su jornada de trabajo (tabla 15). Aunque este porcentaje es relativamente bajo, sugiere que una fracción de los conductores tiene un patrón

de consumo que va más allá del ámbito laboral, lo que podría indicar una posible dependencia o un hábito relacionado con la vida personal y el manejo del estrés.

El análisis de las motivaciones para el consumo de sustancias psicoactivas (Tabla 11) revela que la principal razón para su uso es mantenerse alerta (21,7%) y tener más energía (26,9%), lo cual refleja la alta demanda laboral y las exigencias físicas que enfrentan los conductores. Es notable que un 18,3% de los conductores consumen sustancias para mantenerse despiertos, lo que sugiere que la fatiga y el agotamiento pueden ser factores cruciales que impulsan el consumo de estas sustancias.

A pesar de la prevalencia del consumo, un número considerable de conductores (66,3%) no recomendaría el consumo de sustancias psicoactivas a otros, lo que puede reflejar una conciencia de los efectos negativos a largo plazo del consumo, aunque estos conductores continúan usando las sustancias por necesidad inmediata.

En relación al consumo de sustancias psicoactivas y características sociodemográficas, la gran mayoría de los conductores que consumen estas sustancias son hombres (99,4%) y pertenecen a grupos etarios de entre 21 y 50 años (casi el 95%). Además, los conductores de áreas rurales (63,4%) consumen más sustancias en comparación con los de áreas urbanas (36,6%) (tabla 8). Estos datos sugieren que factores como la edad, el género y la procedencia geográfica pueden influir en los hábitos de consumo de sustancias psicoactivas.

Abreu et al. (7) señalan que las variables sociodemográficas, ocupacionales y de salud se relaciona de manera independiente al uso de psicotrópicos entre conductores profesionales de camión

En cuanto a la percepción del daño que el consumo excesivo de sustancias psicoactivas puede causar a la salud (tabla 14), un 81,1% de los conductores está de acuerdo en que el consumo excesivo puede afectar negativamente la salud. Este dato es importante, ya que demuestra un nivel de conocimientos sobre los efectos adversos del consumo de sustancias, aunque este conocimiento no necesariamente se traduzca en cambios en los comportamientos de consumo. Mohammed et al. (23), señala un escaso conocimiento entre los conductores de vehículos comerciales sobre los peligros de las sustancias psicoactivas

En el presente estudio se destaca que, a pesar de que la mayoría es consciente de los riesgos, los datos indican que el consumo es habitual, lo cual podría estar relacionado con la normalización de estas sustancias dentro del entorno donde se desenvuelven los conductores.

En relación a grupos específicos de conductores, Yosef et al. (6) concluyen que el consumo de sustancias psicoactivas es un problema de salud pública entre los conductores, es una amenaza para ellos mismos y para los demás en la carretera. Akande et al. (9) señalan entre

otros que, la falta de conocimiento y percepción se asociaron con la mayor probabilidad de abuso de sustancias psicoactivas.

En términos de los efectos adversos percibidos del consumo de sustancias psicoactivas durante la jornada laboral los conductores reportaron principalmente insomnio (25,1%) y deshidratación (20,0%) como los efectos negativos más comunes (tabla 12). Son efectos a tomar en cuenta, ya que pueden afectar la salud de los conductores y poner en riesgo la seguridad en la conducción. La fatiga resultante del insomnio y la deshidratación puede influir en la capacidad de concentración y reacción, lo que aumenta la probabilidad de accidentes de tráfico.

## V. CONCLUSIONES

1. La prevalencia de uso de sustancias psicoactivas entre los conductores de vehículos colectivos de la ciudad de Ica es alta. Según los datos obtenidos, las sustancias de uso común son el café (90,3%), bebidas energéticas (68,6%), cigarrillos (66,9%) y productos naturales (41,7%).
2. El consumo de sustancias entre los conductores está estrechamente relacionado con la necesidad de mantenerse alerta o mejorar su energía durante la jornada laboral. Sustancias como el café, bebidas energéticas, cigarrillos son las más utilizadas con este fin. Además, se observa un patrón de consumo habitual de productos naturales (41,7%) y vitaminas (30,9%). Las vitaminas a pesar de que no se les considera sustancias psicoactivas, también son utilizadas por los conductores en el entendido que son sustancias que le ayudan en su actividad laboral, de igual manera los productos naturales de manera general no necesariamente son sustancias que tengan actividad estimulante.
3. Los conductores que utilizan sustancias psicoactivas son mayoritariamente hombres (99,4%), y se agrupan principalmente en las edades comprendidas entre los 21 y 50 años, lo que representa casi el 95% de los conductores que consumen estas sustancias, con una edad media de 36,29 años.
4. Los principales factores asociados al uso de sustancias psicoactivas entre los conductores de colectivos de Ica incluyen; la percepción de que aumentan su energía (26,9%), la necesidad de mantenerse despierto (21,7%), y la fatiga, es decir, para mantenerse despierto (18,3%), razones derivadas de las largas jornadas laborales. Este patrón de uso revela que las sustancias psicoactivas son vistas como herramientas para contrarrestar la fatiga y el agotamiento físico y mental derivados de las largas jornadas laborales

## **VI. RECOMENDACIONES**

- 1) Implementación de programas de concientización sobre los riesgos del consumo de sustancias psicoactivas.
- 2) Resaltar el rol del farmacéutico en la orientación y fomento de hábitos saludables y alternativas al consumo de sustancias psicoactivas entre los conductores de vehículos.
- 3) A las autoridades de Salud se recomienda realizar un monitoreo y evaluación constante de los hábitos de consumo en la población de conductores.
- 4) Realizar sesiones educativas en las diferentes cocheras de los alrededores del centro de Ica.

## VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

1. Drug-Impaired Driving Learning Centre. Effects of Central Nervous System Depressants on Driving. [Internet] [Access Dic 10, 2023] Disponible en: <https://drugeddDriving.tirf.ca/wp-content/uploads/2018/10/DIDLC-CNS-depressants-Factsheet-7.pdf>
2. Parekh V. Psychoactive drugs and driving. *Aust Prescr.* 2019 Dec;42(6):182-185. doi: 10.18773/austprescr.2019.070. Epub 2019 Dec 2. PMID: 31937987; PMCID: PMC6954869.
3. Herrera-Gómez F, García-Mingo M, Álvarez F. Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in motor vehicle drivers in Spain, 2018: Cross-sectional dataset analysis with studies from 2008 and 2013. *Forensic Science International.* August 2020;313, (110266). <https://doi.org/10.1016/j.forsciint.2020.110266>
4. Lee D, Stout P, Egdorf D. Would CNS depressants cause paradoxical aggressive driving behaviors. *Toxicologie Analytique et Clinique.* [Internet] September 2022 [Access Dec 29, 2023]; 2022;34(3) Supplement: S29. Available from: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2352007822000932>
5. Valen A. Psychoactive substance use and other driver-related risk factors of road traffic injury: An epidemiological study of associations, trends, and crash characteristics. [Thesis PhD] Oslo. University of Oslo; 2021. [Access April 3, 2024]; 200 p. Available from: <https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/86002/PhD-Valen-2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
6. Yosef T, Getachew D, Bogale B, Wondimu W, Shifera N, Negesse Y, Zewudie A, Niguse W, Tesfaw A, Gerense H. Psychoactive Substance Use and Its Associated Factors among Truck Drivers in Ethiopia. *Biomed Res Int.* 2021 Feb 9; 2021:1604245. doi: 10.1155/2021/1604245. PMID: 33628773; PMCID: PMC7889340
7. Abreu AMM, Costa RMF, Jomar RT, Portela LF. Factors associated with psychoactive substance use among professional truck drivers. *Rev Bras Enferm.* 2022;75(Suppl 3):e20210187. <https://doi.org/10.1590/0034-7167-2021-0187>

8. Glèlè-Ahanhanzo Y, Mohammed N, Daddah D, Gaffan N, Salami L, Kpomezouen A. Prevalencia y factores asociados con el uso indebido de sustancias psicoactivas entre los conductores de vehículos pesados de mercancías en Cotonú, Benín. *Open Journal of Epidemiology*. 2023;13, 260-275. doi: 10.4236/ojepi.2023.134020
9. Akande R, Akande J, Babatunde O, Ajayi AO, Ajayi AA, Ige R, et al. Psychoactive substance abuse among commercial bus drivers in Umuahia, Abia State, South-Eastern Nigeria: an uncontrolled “epidemic” with attendant road traffic crashes. *BMC Public Health* 2023;23(250) (). <https://doi.org/10.1186/s12889-023-15039-6>
10. Elias C, Cruzado W. Factores asociados al consumo de hojas de *Erythroxylum coca* “Coca” en taxistas varones y su relación con accidentes de tránsito en el distrito de Cajamarca, 2022. [Tesis] [Cajamarca] Universidad Antonio Guillermo Urrulo; 2023. Disponible en: <http://65.111.187.205/bitstream/handle/UPAGU/2702/FYB-011-2023.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
11. Moya M, Coronado R. Grado de alcoholemia como factor interviniente en accidentes de tránsito vehicular motorizado. [Tesis] [Lima] Universidad Maria Auxiliadora; 2022. Disponible en: <https://repositorio.uma.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12970/754/TESIS.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
12. Cotito A. Asociación entre consumo de alcohol y la severidad de los accidentes de tránsito en personas detenidas en una comisaría de Surco en Lima en el año 2019. [Tesis] [Lima] Universidad Ricardo Palma; 2019. Disponible en: <https://repositorio.urp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14138/3807/COTITO%20IZQUIERDO.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
13. Hernández R, Fernández C, Baptista P. Metodología de la investigación. 6º ed. McGraw Hill: México, D.F.; 2014.
14. Manterola C, Quiroz G, Salazar P, García N. Metodología de los tipos y diseños de estudio más frecuentemente utilizados en investigación clínica. *Revista Médica Clínica Las Condes*. 2019 30(1):36-49. <https://doi.org/10.1016/j.rmcl.2018.11.005>
15. Arias F. El Proyecto de Investigación, introducción a la metodología científica. 6º ed. Episteme. Caracas. 2012

16. Veiga de Cabo J, Fuente Díez E, Zimmermann M. Modelos de estudios en investigación aplicada: conceptos y criterios para el diseño. *Med. segur. trab.* [Internet]. 2008 [Acceso 29 diciembre de 2023]; 54(210):81-88. Disponible en: [http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0465-546X2008000100011&lng=es](http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0465-546X2008000100011&lng=es)
17. Otzen T, Manterola C. Técnicas de muestreo sobre una población a estudio. *Int. J. Morphol.* [Internet] 2017 [Acceso 29 diciembre de 2023]; 35(1):227-232. Disponible en: <https://scielo.conicyt.cl/pdf/ijmorphol/v35n1/art37.pdf>
18. Indeed. Técnicas de investigación de campo: qué son y para qué sirven. [Internet] 2022 [Acceso 29 diciembre de 2023]. Disponible en: <https://mx.indeed.com/orientacion-profesional/desarrollo-profesional/tecnicas-investigacion-campo>
19. Ortega C. Tipos de observación: Características y ventajas. [Internet] [Acceso 29 diciembre de 2023]. Disponible en: <https://www.questionpro.com/blog/es/tipos-de-observacion/>
20. Del Cid A, Méndez R, Sandoval F. *Investigación. Fundamentos y metodología*. 2º ed. Pearson: México; 2011
21. Centro Virtual Cervantes. Fiabilidad. [Internet] [citado 12 marzo 2024]. Disponible en: [https://cvc.cervantes.es/ensenanza/biblioteca\\_ele/diccio\\_ele/diccionario/fiabilidad.htm#:~:text=Método%20de%20las%20dos%20mitades,los%20resultados%20de%20ambas%20partes.](https://cvc.cervantes.es/ensenanza/biblioteca_ele/diccio_ele/diccionario/fiabilidad.htm#:~:text=Método%20de%20las%20dos%20mitades,los%20resultados%20de%20ambas%20partes.)
22. Egwuatu T, Iroanya O, Adekoya K. Prevalence of Psychoactive Substance Use Among Nigerian Male Commercial Vehicle Drivers Selected from The Three Major Ethnic Groups in Nigeria. [Internet] 2020 [Access Nov 12, 2024] Available from: <https://sciencebiology.org/index.php/BIOMEDICH/article/view/113/0>
23. Mohammed R, Ali D. Knowledge and Factors Related to Use of Psychoactive Substances among Commercial Vehicle Drivers. *Egyptian Journal of Health care, EJHC.* [Internet] June 2024 [Access Nov 12, 2024]; 15(2):410-417. Available from: [https://ejhc.journals.ekb.eg/article\\_353620\\_e22a1921947b0b9bc8a20c631cf19652.pdf](https://ejhc.journals.ekb.eg/article_353620_e22a1921947b0b9bc8a20c631cf19652.pdf)

## VIII. ANEXOS

### 8.1 Aprobación del proyecto



"Año del Bicentenario, de la Consolidación de Nuestra Independencia y de la Conmemoración de las Heroicas Batallas de Junín y Ayacucho"

#### **RESOLUCION DECANAL N° 404-D/FFB-UNICA-2024**

Ica, 24 de junio de 2024

##### **VISTO:**

El Oficio N° 1281-UI-CI-FFB-UNICA-2024 de fecha 21 de junio de 2024, Exp. N° 2817 del 21 de junio de 2024, presentado por la Directora de la Unidad de Investigación de la Facultad de Farmacia y Bioquímica, haciendo llegar el reporte y la constancia de haber realizado el análisis con el software de verificación de similitud al proyecto de tesis presentado por el (la) Bach. CHAVEZ CAHUANA VERONICA MAILE (Autor).

##### **CONSIDERANDO:**

Que, mediante Resolución Rectoral N° 011-R-UNICA-2024 de fecha 10 de enero de 2024, se encarga como Decano interino de la Facultad de Farmacia y Bioquímica al Dr. FELIPE ARTEMIO SURCO LAOS.

Que, la Facultad de Farmacia y Bioquímica de la Universidad Nacional "San Luis Gonzaga", es una unidad fundamental de organización, formación académica y profesional integrada por profesores y estudiantes, la misma que es autónoma en lo académico, administrativo, económico y normativo que le autoriza la Constitución Política del Estado, así mismo conforme a la Ley Universitaria N° 30220 y su Estatuto.

Que, el Reglamento de Grados Académicos y Títulos Profesionales, aprobado con RR. N° 048-R-UNICA-2021 (25-01-2021), establece que, para la obtención del Título Profesional mediante Tesis, el Bachiller debe cumplir con el desarrollo de un proyecto de tesis, con el asesor designado.

Que, habiendo presentado el (la) Bach. CHAVEZ CAHUANA VERONICA MAILE (Autor), su solicitud pidiendo aprobación de Proyecto y Asesor con fecha 21 de mayo de 2024, Exp. N° 2415, se acuerda aceptar la propuesta de asesor al Dr. CARLOS MANUEL BENAVENTE BEVILACQUA; con Oficio N° 1094-UI-CI-FFB-UNICA-2024 de fecha 24 de mayo de 2024, quien debe coordinar y revisar el proyecto enviando un documento que está apto para pasar el antiplagio de acuerdo al Artículo 32 - Procedimiento para la obtención del Título profesional donde señala que el proyecto de tesis pase por el sistema antiplagio, y una vez aprobada deberá ser formalizada mediante Resolución Decanal.

Que, habiéndose reunido la Comisión de Investigación de la Facultad de Farmacia y Bioquímica el día 22 de mayo de 2024, se aprueba el proyecto de tesis.

Que, de acuerdo al Art° 32, inciso 10 - del Reglamento de Grados Académicos y Títulos Profesionales de la Universidad Nacional "San Luis Gonzaga", Aprobado con R.R. N° 048-R-UNICA-2021 de fecha 25-01-2021, con esta aprobación, el asesorado deberá desarrollar el proyecto de tesis en un plazo mínimo de cuatro (4) meses, debiendo concluirse en un plazo máximo de dieciocho (18) meses, pudiéndose prorrogar el plazo por dos (2) meses más. Vencido el plazo, el asesorado tendrá que presentar un nuevo proyecto.

Que, mediante el Oficio N° 1281-UI-CI-FFB-UNICA-2024 de fecha 21 de junio de 2024, Exp. N° 2817 del 21 de junio de 2024; la Directora de la Unidad de Investigación de la Facultad de Farmacia y Bioquímica, hace llegar el reporte de Antiplagio y la constancia de haber realizado el análisis con el software de verificación de similitud de fecha 12 de junio de 2024, para la emisión de la Resolución Decanal de aprobación del Proyecto de Tesis "PREVALENCIA Y FACTORES ASOCIADOS CON EL USO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS EN CONDUCTORES DE COLECTIVOS DE LA CIUDAD DE ICA, 2024" presentado por el (la) Bach. CHAVEZ CAHUANA VERONICA MAILE (Autor), para la obtención del Título Profesional, habiendo obtenido el calificativo de Aprobado con el 3% de similitud, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 4°, inciso 4.3 del Reglamento para la Evaluación de Originalidad de los Documentos de Investigación aprobado con RR. N°1668-R-UNICA-2020 (14-12-2020) y R.R. N° 761-R-UNICA-2021 (04-05-2021) que Aprueba el uso obligatorio del servicio de iThenticate de iThint.

Que, en la Facultad de Farmacia y Bioquímica, el Decano interino haciendo uso de sus atribuciones conferidas en el Reglamento General de la Universidad, aprobado con RR N.º 027-2021-R-UNICA. Art 176. Funciones y atribuciones del decano.

Campus Universitario (Panamericana Sur Km 305) – Facultad de Farmacia y Bioquímica - ICA  
Email: farmacia@unica.edu.pe





UNIVERSIDAD NACIONAL "SAN LUIS GONZAGA"  
Ciudad Universitaria s/n Trilobos 016 712171



FACULTAD DE FARMACIA Y BIOQUÍMICA  
DECANATO

"Año del Bicentenario, de la Consolidación de Nuestra Independencia y de la Conmemoración de las Heroicas Batallas de Junín y Ayacucho"

**SE RESUELVE:**

- ARTÍCULO 1°.-** Aprobar, el Proyecto de Tesis presentado por el (la) Bach. CHAVEZ CAHUANA VERONICA MAILE (Autor), Titulado: "PREVALENCIA Y FACTORES ASOCIADOS CON EL USO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS EN CONDUCTORES DE COLECTIVOS DE LA CIUDAD DE ICA, 2024", para la obtención del Título Profesional.
- ARTÍCULO 2°.-** Debiendo continuar desarrollando el proyecto con el asesor designado Dr. CARLOS MANUEL BENAVENTE BEVILACQUA con N°Orcid.org/0000-0003-3769-7692; teniendo un periodo de 04 meses, del 24 de junio al 22 de octubre de 2024.
- ARTÍCULO 3°.-** Transcribir la presente resolución a los interesados e instancias pertinentes para los fines correspondientes.

Regístrese, Comuníquese y Archívese.

UNIVERSIDAD NACIONAL "SAN LUIS GONZAGA"  
FACULTAD DE FARMACIA Y BIOQUÍMICA  
  
Dr. FELIPE ARSENIÓ SURCO LADO  
DECANO (e)

## 8.2 Consentimiento informado

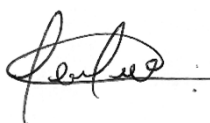
Ica, julio de 2024

### Estimado/a participante,

Un cordial saludo, la presente es para pedir su apoyo en la realización de una investigación conducida por mi persona egresada de la Facultad de Farmacia y Bioquímica de la Universidad Nacional "San Luis Gonzaga". La investigación, denominada "Prevalencia y factores asociados con el uso de sustancias psicoactivas en conductores de colectivos de la ciudad de Ica, 2024", tiene como objetivo; Identificar en qué medida los conductores de colectivos de la ciudad de Ica hacen uso de sustancias psicoactivas.

- La encuesta/entrevista durará aproximadamente 10 minutos y todo lo que usted diga será tratado de manera confidencial. La encuesta/entrevista es totalmente anónima, no se requerirá en ningún momento sus datos personales, como nombre, DNI, teléfono o dirección.
- La información mencionada por usted será utilizada únicamente para esta investigación.
- Su participación es totalmente voluntaria. Usted puede detener su participación en cualquier momento sin que eso le afecte, así como dejar de responder alguna pregunta que le incomode.
- Si tiene alguna pregunta sobre la investigación, puede hacerla en el momento que mejor le parezca.
- La contestación al cuestionario implica el entendimiento de lo mencionado anteriormente y se agradece por su participación.
- Si tiene alguna consulta sobre la investigación o quiere saber sobre los resultados obtenidos, puede comunicarse con mi persona, al número de teléfono o correo electrónico mencionado en la parte inferior del documento.

**Gracias.**



**Verónica Maile Chávez Cahuana**

Teléfono: 956902562

Correo electrónico: vcc110301@gmail.com

### 8.3 Instrumento de recolección de datos

#### Prevalencia y factores asociados con el uso de sustancias psicoactivas en conductores de colectivos de la ciudad de Ica, 2024

La encuesta al ser voluntaria y anónima permite garantizar el anonimato y confidencialidad de los datos aportados por los participantes: no se pedirá datos personales (nombre, DNI, firma, dirección u otros que pudieran relacionar persona y respuesta al cuestionario).

Todos los datos serán únicamente utilizados con fines estadísticos y analíticos que correspondan con los objetivos de la investigación.

La contestación a las preguntas corresponde a su conformidad con su participación.

**Gracias.**

**Instrucciones:** Conteste o marque la **alternativa que usted considere conveniente o llene** los espacios en blanco según corresponda.

#### ENCUESTA

##### I. Variables sociodemográficas

1. Edad: \_\_\_\_\_ años cumplidos

2. Sexo:

Masculino \_\_\_\_\_ Femenino \_\_\_\_\_

3. Nivel de instrucción:

Primaria \_\_\_\_\_ Secundaria \_\_\_\_\_ Superior \_\_\_\_\_

4. Procedencia:

Rural \_\_\_\_\_ Urbana \_\_\_\_\_

##### II. Datos relacionados a la actividad laboral.

5. ¿Cuántos años de experiencia tiene en la conducción de vehículos colectivos?

Menos de un año

Uno a dos años

Más de dos años

\_\_\_\_\_

6. ¿Considera usted, que el trabajo que realiza es una actividad estresante?

Sí No

7. Su jornada laboral normal es de: \_\_\_\_\_ horas

8. ¿Cuál es la máxima cantidad de horas que ha trabajado en un día de manera seguida? \_\_\_\_\_

9. ¿Cuántas horas duerme por día? \_\_\_\_\_ horas

##### III. Datos relacionados al uso de sustancias psicoactivas.

10. ¿Consume usted algún medicamento por indicación médica?

Cuáles: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

11. En algún momento de su vida ¿ha utilizado o consumido alguna de las siguientes sustancias? **Marque las alternativas que considere conveniente.**
- a. Café
  - b. Alcohol
  - c. Cigarrillos
  - d. Ansiolíticos (alprazolam, bromazepam, diazepam, etc).
  - e. Antidepresivos (sertralina, fluoxetina, escitalopram, etc.).
  - f. Bebidas energéticas (Red Bull, Monster, Volt, 360°, etc.).
  - g. Marihuana
  - h. Cocaína
  - i. Productos naturales
  - j. Vitaminas
  - k. No he consumido este tipo de sustancias
  - l. Otros: \_\_\_\_\_
12. ¿Sus compañeros consumen este tipo de sustancias durante su jornada laboral?
- Si
  - No
  - Tal vez
13. ¿Usted ha utilizado alguna de las anteriores sustancias como ayuda para cumplir con su jornada laboral?
- Si
  - No
  - Tal vez

**Si has contestado no, a la pregunta. Gracias por tu participación  
Caso contrario, por favor sigue contestando las preguntas. Gracias**

14. ¿Cuáles son las sustancias que especialmente utiliza antes o durante su jornada laboral?  
**Marque solo una o dos alternativas** (la que usted crea conveniente).
- a. Café
  - b. Alcohol
  - c. Cigarrillos
  - d. Ansiolíticos (diazepam, alprazolam, bromazepam, etc).
  - e. Antidepresivos (sertralina, escitalopram, fluoxetina, etc.).
  - f. Bebidas energéticas (Red Bull, Monster, 360°, etc.).
  - g. Marihuana
  - h. Cocaína
  - i. Productos naturales (derivados herbales)
  - j. Suplementos vitamínicos
  - k. No he consumido este tipo de sustancias
  - l. Otros: \_\_\_\_\_
15. ¿Cuál es su motivación principal para utilizar esa(s) sustancia(s) durante o antes de su jornada laboral?
- No tengo una motivación específica
  - Para mantenerme alerta
  - Para conducir mejor
  - Para tener más energía
  - Me relaja
  - Para mantenerme despierto
  - Otra razón: \_\_\_\_\_
16. ¿Has consumido estas sustancias a diario o casi diariamente durante tu jornada laboral?
- Si
  - No
  - Tal vez

17. Después de consumir esas sustancias, ¿has experimentado alguno de los siguientes efectos adversos? Marque una o más alternativas (las que crea conveniente).

Ningún efecto adverso

Alteraciones de mi frecuencia cardiaca

Insomnio

Dolor de estómago/Náuseas

Nerviosismo

Irritación y tensión

Cansancio

Deshidratación

Otros: \_\_\_\_\_

18. ¿Recomendarías la(s) sustancia(s) que utilizas a tus compañeros?

Si      No

19. ¿Crees que un consumo excesivo podría ser malo para tu salud?

Si      No

20. ¿Consumes estas sustancias en tus días de descanso o fuera de tu jornada laboral?

Si      No

## 8.4 Confiabilidad

### Confiabilidad de la prueba

Se determinó mediante el Método de las dos mitades: consiste en dividir la prueba, una vez administrada (prueba piloto), en dos mitades (ítems pares e impares) y calcular la correlación entre los resultados de ambas partes (20).

### Método de las dos mitades

Mediante la fórmula de corrección de Spearman-Brown

$$r_{xx} = \frac{2r}{1+r}$$

0.61	Coefficiente de correlación
<b>0.76</b>	<b>Coefficiente de confiabilidad</b>

Cuando el coeficiente es mayor a 0.70, la fiabilidad de la prueba es alta.

## 8.5 Fichas de validación de instrumento

### FICHA DE VALIDACION DE INSTRUMENTO

#### I. DATOS GENERALES

1.1 Apellidos y nombres del experto: Valenzuela Herrera de Matta Rita Lucy

1.2 Grado académico: Dra. En Salud Pública

1.3 Título de la Investigación: Prevalencia y factores asociados con el uso de sustancias psicoactivas en conductores de colectivos de la ciudad de Ica, 2024.

1.4. Bach. Verónica Maile Chávez Cahuana

	INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy Bueno 61-80%	Excelente 81-100%
Forma	1. REDACCIÓN	Los ítems están redactados considerando los elementos necesarios					✓
	2. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.					✓
	3. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.					✓
Contenido	4. ACTUALIDAD	Es adecuado al avance de la ciencia y tecnología.					✓
	5. SUFICIENCIA	Los ítems son adecuados en cantidad y profundidad					✓
	6. INTENCIONALIDAD	El instrumento global responde a los objetivos de la investigación.					✓
Estructura	7. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica, entre los elementos de la investigación					✓
	8. CONSISTENCIA	Basados en aspectos teóricos científicos de la investigación					✓
	9. COHERENCIA	Entre los ítems, indicadores, dimensiones y variables.					✓
	10. METODOLOGÍA	Responde al propósito del estudio.					✓
PROMEDIO			81-100%				

#### II. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO

Procede su aplicación

Ica, 26 de agosto 2024

Debe corregirse

*Rita Valenzuela Herrera de Matta*

Firma del experto

DNI: 21442658

### FICHA DE VALIDACION DE INSTRUMENTO

**I. DATOS GENERALES**

1.1 Apellidos y nombres del experto: LUIS ALEJANDRO CALLE VILCA

1.2 Grado académico: DOCTOR EN SALUD PÚBLICA

1.3 Título de la Investigación: Prevalencia y factores asociados con el uso de sustancias psicoactivas en conductores de colectivos de la ciudad de Ica, 2024.

1.4. Bach. Verónica Maile Chávez Cahuana

	INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy Bueno 61-80%	Excelente 81-100%
<b>Forma</b>	1. REDACCIÓN	Los ítems están redactados considerando los elementos necesarios					95%
	2. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.					95%
	3. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.					95%
<b>Contenido</b>	4. ACTUALIDAD	Es adecuado al avance de la ciencia y tecnología.					95%
	5. SUFICIENCIA	Los ítems son adecuados en cantidad y profundidad					95%
	6. INTENCIONALIDAD	El instrumento global responde a los objetivos de la investigación.					95%
<b>Estructura</b>	7. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica, entre los elementos de la investigación					95%
	8. CONSISTENCIA	Basados en aspectos teóricos científicos de la investigación					95%
	9. COHERENCIA	Entre los ítems, indicadores, dimensiones y variables.					95%
	10. METODOLOGIA	Responde al propósito del estudio.					95%
<b>PROMEDIO</b>			<b>95 %</b>				

**II. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO**

Procede su aplicación

Ica, 26 de agosto 2024

Debe corregirse

  
Dr. Luis Alejandro Calle Vilca  
 Docente Farmacia y Bioquímica

### FICHA DE VALIDACION DE INSTRUMENTO

**I. DATOS GENERALES**

1.1 Apellidos y nombres del experto: Mg. Raúl Alfonso Díaz Hernández

1.2 Grado académico: Maestro en Salud Pública

1.3 Título de la Investigación: Prevalencia y factores asociados con el uso de sustancias psicoactivas en conductores de colectivos de la ciudad de Ica, 2024.

1.4 Bach. Verónica Malle Chávez Cahuana

	INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy Bueno 61-80%	Excelente 81-100%
Forma	1. REDACCIÓN	Los ítems están redactados considerando los elementos necesarios					/
	2. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.					/
	3. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.					/
Contenido	4. ACTUALIDAD	Es adecuado al avance de la ciencia y tecnología.					/
	5. SUFICIENCIA	Los ítems son adecuados en cantidad y profundidad					/
	6. INTENCIONALIDAD	El instrumento global responde a los objetivos de la investigación.					/
Estructura	7. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica, entre los elementos de la investigación					/
	8. CONSISTENCIA	Basados en aspectos teóricos científicos de la investigación					/
	9. COHERENCIA	Entre los ítems, indicadores, dimensiones y variables.					/
	10. METODOLOGIA	Responde al propósito del estudio.					/
PROMEDIO			81-100%				

**II. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO**

Procede su aplicación

Ica, 29 de agosto 2024

Debe corregirse

  
 Firma del experto  
 DNI: 43227664

### 8.6 Número de conductores de colectivos por cocheras ubicadas en el cercado de Ica

N°	Ubicación		Número de conductores
1	Calle Callao	Cochera 1	145
		Cochera 2	145
2	Calle Independencia	Cochera 1	40
3	Calle Municipalidad	Cochera 1	132
		Cochera 2	50
4	Calle Lambayeque	Cochera 1	40
		Cochera 2	150
5	Calle Loreto	Cochera 1	15
		Cochera 2	37
		Cochera 3	43
6	Calle Cajamarca	Cochera 1	30
		Cochera 2	30
7	Calle Ayacucho	Cochera 1	40
		Cochera 2	25
		Cochera 3	30
		Cochera 4	30
		Cochera 5	20
		Cochera 6	50
8	Calle Huancavelica	Cochera 1	45
		Cochera 2	45
9	Calle Chiclayo	Cochera 1	25
		Cochera 2	60
		Cochera 3	60
10	Calle Huánuco	Cochera 1	40
11	Calle Bolivar	Cochera 1	70
		Cochera 2	75
<b>TOTAL</b>			<b>1472 conductores</b>

### 8.7 Matriz de consistencia.

<b>Problema</b>	<b>Objetivos</b>	<b>Hipótesis</b>	<b>Variables</b>	<b>Metodología</b>
<p>¿Cuál es la prevalencia y cuáles son los factores asociados al uso de sustancias psicoactivas en los conductores de colectivos de la ciudad de Ica 2024?</p> <p>Problemas específicos</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ¿Cuál es la prevalencia de uso de sustancias psicoactivas entre los conductores de colectivos de la ciudad de Ica, 2024?</li> <li>2. ¿Cuáles son las características de uso y posibles sustancias psicoactivas utilizadas por los conductores de colectivos de la ciudad de Ica, 2024?</li> <li>3. ¿Cuáles son las características sociodemográficas de los conductores de colectivos que utilizan sustancias psicoactivas Ica, 2024?</li> <li>4. ¿Cuáles son los factores asociados al uso de sustancias psicoactivas utilizadas por los conductores de colectivos de la ciudad de Ica, 2024?</li> </ol>	<p>Conocer la prevalencia y cuáles son los factores asociados al uso de sustancias psicoactivas en los conductores de colectivos de la ciudad de Ica 2024.</p> <p>Objetivos específicos</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Determinar la prevalencia de uso de sustancias psicoactivas entre los conductores de colectivos de la ciudad de Ica, 2024</li> <li>2. Identificar las características de uso y posibles sustancias psicoactivas utilizadas por los conductores de colectivos de la ciudad de Ica, 2024</li> <li>3. Identificar las características sociodemográficas de los conductores de colectivos que utilizan sustancias psicoactivas Ica, 2024</li> <li>4. Determinar cuáles son los factores asociados al uso de sustancias psicoactivas utilizadas por los conductores de colectivos de la ciudad de Ica, 2024</li> </ol>	<p>Como investigación observacional, descriptiva no se formula hipótesis</p>	<p>Sustancias psicoactivas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prevalencia</li> <li>- Tipo de sustancia</li> </ul> <p>Depresora del SNC</p> <p>Estimulante del SNC</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Características</li> </ul> <p>Factores asociados</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Factores sociodemográficos</li> <li>- Tipo de sustancia</li> <li>- Factores asociados a la labor o jornada laboral</li> </ul> <p>Variable interviniente: Conductores de colectivos</p>	<p>Estudio cuantitativo No experimental, descriptivo, transversal</p> <p>Población Conductores de vehículos colectivos de la ciudad de Ica.</p> <p>Muestra: 212 personas adultas, número determinado por fórmula de muestreo.</p> <p>Muestreo probabilístico</p> <p>Técnica: encuesta</p>