

PERCEPCIÓN DE RIESGO Y COMPORTAMIENTOS ASOCIADOS A LA CONDUCCION BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL Y MARIHUANA EN ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS DE VENEZUELA

Elvia Amesty¹ 
Branka Agic²
Hayley Hamilton² 

¹Universidad Rafael Belloso Chacín. Maracaibo, Venezuela.

²University of Toronto. Centre for Addiction and Mental Health, Toronto, Canada.

RESUMEN

Objetivo: evaluar la relación entre percepción de riesgo y los comportamientos asociados a la conducción bajo los efectos de drogas.

Método: estudio cuantitativo de corte transversal. La muestra son estudiantes universitarios (n=383, media de edad 21.2 años). Para evaluar los comportamientos fueron adaptados ítems del Ontario *Student Drug Use and Health Survey*, además se utilizó otros dos instrumentos, para medir consumo de alcohol y marihuana.

Resultados: indican una baja percepción de riesgo al manejar bajo los efectos de drogas, no existen diferencias entre la percepción de riesgo de ser detenido por la policía ni de ser sancionado por conducir bajo los efectos de alcohol y/o marihuana, entre los estudiantes que reportan comportamientos llamado conducir bajo influencia y los que no tienen esos comportamientos. Sin embargo, sí se encontraron diferencias entre la percepción de riesgo de verse involucrado en un accidente de vehículo y los comportamientos llamado conducir bajo influencia, evidenciándose que quienes reportan conducción bajo los efectos de alcohol y/o marihuana, perciben un menor riesgo de accidentes bajo los efectos de alcohol $X^2(1, N=292)=7.999, p=.005$ y de ambas sustancias $X^2(1, N=35)=6.386, p=.012$. Igualmente se encontró una menor percepción de riesgo de accidentes, entre los sujetos que se suben a un vehículo conducido por alguien que usa marihuana $X^2(1, N=67)=15.087, p=.000$ y los que no reportan ser pasajero de un conductor bajo influencia; así como también cuando están bajo el efecto simultáneo de alcohol y marihuana $X^2(1, N=366)=8.849, p=.003$.

Conclusión: se concluye que es importante desarrollar programas preventivos en el ámbito universitario, así como políticas públicas que incluyan el componente educativo y el cumplimiento de las normativas legales.

DESCRIPTORES: Percepción de riesgo. Conducir bajo influencia. Estudiantes universitarios. Alcohol. Marihuana. Drogas.

COMO CITAR: Amesty E, Agic B, Hamilton H. Percepción de riesgo y comportamientos asociados a la conducción bajo los efectos del alcohol y marihuana en estudiantes universitarios de Venezuela. *Texto Contexto Enferm* [Internet]. 2019 [acceso MES AÑO DIA]; 28(Spe):e2226. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1590/1980-265X-TCE-CICAD-22-26>

PERCEPTION OF RISK AND BEHAVIORS ASSOCIATED WITH DRIVING UNDER THE EFFECTS OF ALCOHOL AND MARIJUANA ON UNIVERSITY STUDENTS OF VENEZUELA

ABSTRACT

Objective: to evaluate the relationship between risk perception and the behaviors associated with driving under the influence of drugs.

Method: quantitative cross-sectional study. The sample is composed by university students (n=383, average age 21.2 years). To evaluate the behaviors, items from Ontario Student Drug Use and Health were adapted, and two other instruments were used to measure alcohol and marijuana consumption.

Results: It indicates a low risk perception when driving under the influence of drugs. There are no differences between the risk perception of being stopped by the police or being penalized for driving under effects of alcohol and/or marijuana among the students whose report the behavior called driving-under-influence and those without such behavior. However, there were differences between the perception of the risk of involvement in a vehicle accident and the behaviors called driving-under-influence, showing that those who report driving under the influence of alcohol and/or marijuana perceive a lower risk of accidents due to the effects of alcohol $X^2(1, N=292)=7,999, p=.005$ and of both substances $X^2(1, N=35)=6.386, p=.012$. Likewise, a lower perception of the risk of accidents was found among the subjects who board a vehicle driven by someone who uses marijuana $X^2(1, N=67)=15,087, p=.000$ and those who do not report being a passenger of a driver under influence; as well as when under the simultaneous effect of alcohol and marijuana $X^2(1, N=366)=8,849, p=.003$.

Conclusion: it is concluded that the development of preventive programs in the university environment, as well as public policies that include the component of education and compliance with legal regulations, is important.

DESCRIPTORS: Risk perception. Driving under influence. University students. Alcohol. Marijuana. Drugs.

PERCEPÇÃO DE RISCOS E COMPORTAMENTOS ASSOCIADOS À CONDUÇÃO SOB OS EFEITOS DO ÁLCOOL E DA MACONHA EM ESTUDANTES UNIVERSITÁRIOS DA VENEZUELA

RESUMO

Objetivo: avaliar a relação entre a percepção de risco e os comportamentos associados à condução sob os efeitos de drogas.

Método: estudo quantitativo de corte transversal. A amostra foi com estudantes universitários (n=383, com média de idade de 21,2 anos). Para avaliar os comportamentos foram adaptados os instrumentos Ontario *Student Drug Use e Health Survey*. Além disso, também foram utilizados outros dois para medir o consumo de álcool e maconha.

Resultados: há uma baixa percepção de risco ao dirigir sob os efeitos de drogas. Não há diferenças entre a percepção de risco de ser parado pela polícia nem de ser punido por dirigir sob a influência de álcool e/ou maconha, entre estudantes que relatam comportamentos relacionados à condução sob influência, e aqueles que não têm esses comportamentos. No entanto, foram encontradas diferenças entre a percepção de risco de estar envolvido em um acidente veicular e os comportamentos relacionados com a condução sob influência, mostrando que aqueles que relatam dirigir sob a influência de álcool e/ou maconha, percebem um menor risco de acidentes sob os efeitos do álcool $X^2(1, N=292)=7.999, p=0,005$, e de ambas as substâncias $X^2(1, N=35)=6,386, p=0,012$. Da mesma forma, uma menor percepção de risco de acidentes foi encontrada entre os sujeitos que embarcam em um veículo dirigido por alguém que usa maconha $X^2(1, N=67)=15.087, p=.000$ e aqueles que não relatam ser passageiro de um carro com motorista sob influência; bem como quando eles estão sob o efeito simultâneo de álcool e maconha $X^2(1, N=366)=8.849, p=0,003$.

Conclusão: é importante desenvolver programas preventivos no ambiente universitário, bem como políticas públicas que incluam o componente educacional e o cumprimento das normas legais.

DESCRIPTORES: Percepção de risco. Condução sob influência. Estudantes universitários. Álcool. Maconha. Drogas.

INTRODUCCIÓN

El problema mundial de las drogas constituye un peligro para la salud, la seguridad pública y el bienestar de la humanidad, de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud, se encuentra entre los veinte principales factores de riesgo para la salud a nivel mundial y es uno de los diez problemas más importantes en los países desarrollados.¹ Los datos entre 1994-2013 de la Comisión Interamericana contra el Abuso de Drogas (CICAD-OEA), muestran que el consumo actual de alcohol en la población general en América Latina se ha mantenido estable, con algunas fluctuaciones (30-55%), pero el de marihuana está aumentando entre la población general de 0.7% en 1994 a 8,3 % en 2012.²

En estudiantes universitarios, existe una gran variación porcentual entre los países, con un rango que va entre 3.1% y 15%. En cuanto a la prevalencia del consumo de marihuana en el último año, también se evidencia un incremento en esta población, en el periodo del 2009 al 2012². En universitarios venezolanos, la Oficina Nacional Antidrogas (ONA) reporta una prevalencia de vida de 73.9 en drogas lícitas, 6.13 en drogas ilícitas y 62.7% de alcohol³. Otro estudio con estudiantes venezolanos, reportó una prevalencia en el último año de alcohol de 70%, de los cuales el 37% presentan consumo perjudicial.⁴

Lo anteriormente indicado, hace referencia a un alto consumo de alcohol en la población venezolana y a un incremento en el consumo de marihuana. La Oficina Panamericana de la Salud, señala que existen costumbres arraigadas en los venezolanos que incitan un contacto temprano de los jóvenes con las bebidas alcohólicas, además refiere que la ingesta promedio ascendió en el año 2007 a 107 litros por habitante, por lo que en este país se percibe el consumo como algo normal y el exceso, no es visto como un comportamiento peligroso.⁵

Uno de los principales puntos de atención desde la perspectiva de salud pública en relación al uso de sustancias, es la conducción bajo los efectos de drogas (*driving under influence* - DUI), sobre todo tomando en cuenta que a nivel internacional, las lesiones causadas por los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte entre el grupo de 15 y 29 años de edad. Por otra parte, conducir cuando se ha bebido aumenta el riesgo de un accidente y las probabilidades de muerte o traumatismos graves.⁶ Existen evidencias que los jóvenes entre 18 y 35 años están en mayor riesgo de muerte por accidentes de tránsito, así como más propensos a involucrarse en comportamientos DUI.⁷

En los países de Latinoamérica y el Caribe, la literatura sobre el problema de DUI con alcohol, marihuana o ambas sustancias es limitada, a pesar que se reconoce como una de las principales causas de lesiones por accidentes de tráfico y muertes.⁸ Sin embargo, pocos estudios sobre la conducción bajo los efectos del alcohol se han realizado en la región de las Américas.⁹⁻¹⁰

La proporción de estudiantes universitarios que reportan haber conducido después de usar alcohol se sitúa entre el 15-43% y para marihuana en el 13-53%.¹¹⁻¹² Datos en estudiantes universitarios de Brazil, indican que 47.5% reportan que han conducido bajo la influencia de alcohol.¹³ En algunos casos, las tasas de conducción después del consumo de marihuana son iguales o superiores a los de la conducción tras el consumo de alcohol.¹⁴⁻¹⁶

El consumo de marihuana y la conducción está fuertemente asociado con el uso frecuente de esta sustancia.¹⁷ Las evidencias indican que DUI se incrementa ante la disminución en la percepción del riesgo de ser castigado por este comportamiento.¹⁸

En cuanto a la percepción de los daños relacionados con la marihuana, muchos adultos jóvenes afirman que fumar marihuana antes de conducir no afecta su capacidad para operar un vehículo.¹⁹⁻²⁰ Es así como las investigaciones han demostrado, que las personas con niveles más bajo de percepción del riesgo, es más probable que conduzcan bajo los efectos de la marihuana.¹⁷

Las evidencias recientes han demostrado que los consumidores de marihuana no consideran peligroso el comportamiento DUI bajo el efecto de esta sustancia.²¹ Otro estudio reporta que la

conducción dentro de una hora de haber consumido marihuana, está fuertemente asociados con una mayor probabilidad de accidentes, debido a alteraciones en las habilidades cognitivas.²²

El comportamiento DUI resulta más preocupante cuando los conductores utilizan alcohol y marihuana simultáneamente; pues tienen efectos psicofisiológicos similares sobre la capacidad de conducir, que afecta más cuando se combinan.²²⁻²⁴ El riesgo de accidente estimado, es superior a la de cualquiera de estas sustancias por separado, lo que puede sugerir la presencia de un efecto sinérgico.²⁵ El uso combinado de estas sustancias parece ser bastante común, aunque se requiere mayor investigación en esta materia.

Una persona que utiliza el alcohol y/o marihuana y DUI, es más probable que se suba de manera arriesgada a un vehículo conducido por una persona en estado de embriaguez.²⁶ Asimismo, la conducción después del consumo de sustancias psicoactivas está asociado con un aumento en al menos dos veces el riesgo de ser un pasajero con otro consumidor.¹²

Según la Teoría del Aprendizaje Social, el comportamiento es una función del valor subjetivo de un resultado y de la expectativa que la acción que va a producir ese resultado.²⁷ Las evidencias indican que el comportamiento está determinado por las expectativas e incentivos, de manera que el comportamiento está regulado por sus consecuencias (refuerzos), pero sólo si son interpretadas y comprendidas por el individuo. Es así como el castigo es una consecuencia negativa, que sigue un comportamiento y reduce la probabilidad de repetirse la misma conducta.²⁸

Basado en esta Teoría, se sugiere que las normas del grupo son una base para el grado de refuerzo, que puede afectar si se continúa con el comportamiento DUI.²⁹ Otra postura plantea que las percepciones de refuerzo, las experiencias de castigo y evitación contribuyen a la decisión de realizar el comportamiento DUI. Así como, la percepción del conductor de su probabilidad de ser atrapado por conducir bajo la influencia del alcohol, tendrá un impacto sobre si se involucra en este comportamiento.³⁰

En relación con sanciones legales, las evidencias han demostrado que los adultos jóvenes que conducen después del uso de la marihuana creen que es menos probable que experimenten tales consecuencias negativas, por ejemplo, ser capturado por la policía, comparado con conducir bajo los efectos de alcohol.²⁰

En Venezuela, el artículo 139 de la Ley Orgánica de Drogas (LOD) y el 169 la Ley Orgánica de Tránsito, establecen sanciones por conducir vehículos bajo influencia de bebidas alcohólicas u otras sustancias.³¹⁻³² Sin embargo, no existen programas de educación al respecto, ni la aplicación de esta normativa legal de forma permanente. Tomando en cuenta lo anteriormente planteado, este estudio investiga la Percepción de Riesgo (PR) de los estudiantes y los comportamientos DUI bajo los efectos de alcohol y/o marihuana

MÉTODO

Este es un estudio cuantitativo de corte transversal, forma parte de una investigación multicéntrica que se realizó en diez Universidades Latinoamericanas y del Caribe. La población de este estudio es de 34.946 estudiantes de la Universidad Rafael Bellosó Chacín, cursantes del segundo trimestre del año 2016. La muestra quedó conformada por 383 sujetos, calculada utilizando un intervalo de confianza del 95% y un 5% de margen de error, en edades comprendidas entre 18 y 29 años. Seleccionándose al azar tanto la facultad como el salón de clases.

Para la recolección de los datos se utilizó un cuestionario auto aplicado que consta de 6 secciones y 59 ítems. Para evaluar la variable dependiente, es decir, los comportamientos relacionados con conducción bajo los efectos de alcohol y Marihuana (DUI) los ítems fueron adaptados del *Ontario Student Drug Use and Health Survey*.³³ Con estos ítems se evalúa la frecuencia de uso de alcohol y marihuana durante el último año y los comportamientos DUI.

La variable Comportamientos DUI, está relacionada con dos condiciones: la primera de ellas, ser Conductor DUI que se refiere a conducir un vehículo dentro de las dos horas de haber consumido alcohol y/o marihuana, según sea el caso; el otro comportamiento, ser Pasajero DUI, definido como subirse a un vehículo conducido por alguien bajo los efectos de alcohol y/o marihuana.

Para evaluar la variable independiente, percepción de riesgo se desarrollaron una serie de preguntas divididas en las categorías de riesgo de detección, sanciones y accidentes. Cada ítem requiere que los participantes califiquen su nivel de percepción de la probabilidad de la ocurrencia, utilizando una escala Likert, donde una probabilidad más alta se relaciona con un mayor nivel de percepción de riesgo.

Para estimar el uso de alcohol y marihuana durante el último año y mes, se adaptaron los ítems de las encuestas de la CICAD/OEA, las cuales han sido utilizadas en estudios en América Latina y el Caribe. Son ítems dicotómicos, con opciones de respuesta "Sí / No".³⁴ Los ítems generales de uso de drogas son seguidos por los del *Alcohol Use Disorders Identification Test (AUDIT)*³⁵ y el *Cannabis Abuse Screening Test (CAST)*.³⁶ Con estas escalas se operacionalizan la variable uso alcohol y marihuana. El cuestionario también incluye ítems relacionados con información demográfica como edad, sexo y status del conductor.

Los sujetos fueron incluidos en la muestra, después de explicarles los objetivos del estudio y de firmar un consentimiento informado. La participación fue voluntaria y tuvieron el derecho a interrumpirla en cualquier momento. Para el análisis de los datos se utilizó el paquete estadístico SPSS.

RESULTADOS

De los 383 participantes, 53.2% son hombres; con un rango de edad de 18 a 29 años ($M=21.2$, $SD=2.7$), la mitad se encuentra entre los 18 y 21 años (63.7%), seguido del 27.9% que se ubica en el grupo de 22 a 25 años. Cerca de la mitad de (46.5%) reportan que manejan algún tipo de vehículo automotor y un porcentaje similar (41.8%) tiene licencia para conducir.

En la muestra encuestada el 86.4% reporta consumo de alcohol en el último año (2016), de los cuales uno de cada cinco estudiantes califican para consumo problemático de acuerdo con los criterios del AUDIT, llegando esta cifra a uno de cada cuatro entre los estudiantes que reportaron algún consumo de alcohol en el año anterior; así como el 70% refiere consumo en el último mes.

En relación a la marihuana, se encontró una prevalencia en el último año de 18.3% y de 7.6% en el último mes (Marzo 2016); de los cuales uno de cada 12 estudiantes encuestado (8.4%) califica según el CAST de uso problemático con esta sustancia, llegando esta cifra a 45.7% dentro de los que reportan uso de marihuana en el último año. Es importante mencionar que uno de cada diez estudiantes (9.7%) admitió consumo simultáneo de alcohol y marihuana en el último año.

En relación a las tres dimensiones de la variable Percepción de Riesgo (PR) de conducir bajo los efectos de drogas, los estudiantes reportan más probabilidad de riesgo a verse involucrado en un accidente, dado que se evidencian porcentajes altos en el caso del alcohol (93.7%), seguido del uso de las dos sustancias simultáneamente (91%) y un porcentaje menor en el caso de marihuana (77%).

En cuanto al riesgo de ser detenido, los estudiantes reportan que es más probable cuando se está bajo los efectos de ambas sustancias que de una sola, siendo en el caso de ambas sustancias la mitad de los estudiantes que consideran el riesgo de detención (50.3%) y 45.1% el riesgo de sanciones; en comparación con un tercio que reporta riesgo de detención bajo los efectos de una sola droga, alcohol (33.8%) y marihuana (31.2%). (Tabla 1)

Por otra parte, hay una baja Percepción del Riesgo relacionada con sanciones para conductores que manejan bajo los efectos de droga, evidenciado que siete de cada diez estudiantes lo ven poco probable en el caso del alcohol (74.7%) y marihuana (66.5), bajando esta proporción a cinco de cada 10 en el caso del consumo simultáneo de alcohol y marihuana (54.9) (Tabla 1).

Tabla 1 – Percepción de riesgo de Comportamientos Asociados a Conducción bajo efectos de Alcohol y Marihuana, Venezuela, 2016

Variable	Probable		Poco Probable	
	f	%	f	%
Alcohol				
Riesgo de detención	129	33.8	253	66.2
Riesgo de sanciones	97	25.3	286	74.7
Riesgo de accidentes	356	93.7	24	6.3
Marihuana				
Riesgo de detención	119	31.2	263	68.8
Riesgo de sanciones	128	33.5	254	66.5
Riesgo de accidentes	294	77	88	23
Ambas sustancias				
Riesgo de detención	191	50.3	189	49.7
Riesgo de sanciones	172	45.1	209	54.9
Riesgo de accidentes	343	91	34	9

En cuanto a los comportamientos DUI, se evidencia que uno de cada cinco de los estudiantes encuestados (19.6%) reportan que en el último año, al menos una vez condujo un vehículo automotor dentro de las dos horas de consumir alcohol, bajando esta cifra a un 2.9% en el caso de marihuana y ambas drogas simultáneamente. Cuando estas proporciones se analizan entre los estudiantes que reportaron consumo en el último año, se encuentra que uno de cada cuatro estudiantes (25.4%) condujo bajo los efectos del alcohol, un tercio (31.4%) cuando se refiere a conducir bajo la influencia simultánea de alcohol y marihuana; en comparación con uno de cada seis (16%) que reportan conducción bajo los efectos de marihuana (Tabla 2).

Tabla 2 – Comportamientos asociados a Conducir bajo los efectos de Drogas, Venezuela, 2016

Variable	Alcohol				Marihuana				Alcohol y Marihuana			
	Si		No		Si		No		Si		No	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Conductor*	75	19.6	308	80.4	11	2.9	382	97.1	11	2.9	382	97.1
Conductor†	75	25.4	220	74.6	11	16.2	57	83.8	11	31.4	24	68.6
Pasajero‡	276	73.4	100	26.6	79	21.5	289	78.5	71	19.1	301	80.9

*conductor (muestra completa, n=383); †conductor (muestra con estudiantes que reportan consumo en el último año alcohol, marihuana o ambas, ‡Pasajero (muestra completa, n=383), subirse a un vehículo de motor conducido por alguien que consumió en las últimas dos horas alcohol, marihuana o ambas.

En relación al otro comportamiento DUI (pasajero) y referido al último año, se evidencia que siete de cada diez estudiantes (73.4%) reportan haberse subido a un vehículo conducido por alguien que en las últimas dos horas consumió bebidas alcohólicas, proporción que baja a dos de cada diez estudiantes (19.1%) cuando el conductor está bajo los efectos simultáneo de alcohol y marihuana o de marihuana sola (21.5%).

En esta sección se analiza la relación entre la percepción de riesgo y los comportamientos DUI, los resultados indican que no existen diferencias estadísticamente significativas en la percepción de riesgo de ser detenido por la policía ni de ser sancionado por conducir bajo los efectos de alcohol y/o marihuana, entre los estudiantes que reportan comportamientos de conducir un vehículo dentro de las dos horas de haber consumido alcohol/o marihuana y los que no tienen esos comportamientos; así como tampoco hay diferencias entre los que se suben a un vehículo conducido por alguien bajo los efectos de estas sustancias y los que no toman este riesgo (Tabla 3).

Tabla 3 – Percepción de riesgo y Comportamientos asociados a Conducción bajo los efectos de drogas, Venezuela, 2016

Percepción de riesgo	Comportamiento DUI								
	DUI Alcohol			DUI Marihuana			DUI Ambas		
	Si	No	X ²	Si	No	X ²	Si	No	X ²
Conductor									
Riesgo de detención									
Probable	28.7	71.3	0.751	18.8	81.2	0.102	20.0	80.0	2.828
Poco probable	24.0	76.0		15.4	84.6		46.7	53.3	
Riesgo de sanciones									
Probable	30.3	69.7	1.265	17.6	82.4	0.036	21.4	78.6	1.083
Poco probable	23.7	76.3		15.7	84.3		38.1	61.9	
Riesgo de accidentes									
Probable	23.4	76.6	7.999*	14.3	85.7	0.190	23.3	76.7	6.386‡
Poco probable	52.6	47.4		18.2	81.8		80.0	20	
Pasajero									
Riesgo de detención									
Probable	71.4	28.6	0.352	18.6	81.4	0.836	18.3	81.7	0.116
Poco probable	74.3	25.7		22.8	77.2		19.7	80.3	
Riesgo de sanciones									
Probable	73.2	26.8	0.003	20.7	79.3	0.080	16.9	83.1	0.826
Poco probable	73.5	26.5		22.0	78.0		20.6	79.4	
Riesgo de accidentes									
Probable	83.7	12.5	2.594	16.8	83.2	15.087†	17.2	82.8	8.849*
Poco probable	72.5	27.5		36.4	63.6		38.2	61.8	

*p<.005; †p<.001; ‡p<.01

Sin embargo, sí se encontraron diferencias significativas en relación con la percepción de riesgo de verse involucrado en un accidente de vehículo y los comportamientos DUI, evidenciándose que los estudiantes que reportan conducción bajo los efectos de alcohol y/o marihuana, perciben un menor riesgo de accidentes bajo los efectos de alcohol $X^2(1, N=292)=7.999, p=.005$ y de ambas sustancias $X^2(1, N=35)=6.386, p=.012$, cuando se comparan con los estudiantes que reportan que no conducen bajo influencia de estas drogas.

También se encontró una menor PR de accidentes, entre los sujetos (pasajero) que se suben a un vehículo conducido por alguien que usó marihuana en las últimas dos horas $X^2(1, N=67)=15.087, p=.000$ y los que no reportan ser pasajero de un conductor DUI; así como también cuando están bajo el efecto simultáneo de alcohol y marihuana $X^2(1, N=366)=8.849, p=.003$ (Tabla 3).

DISCUSIÓN

Los resultados de este estudio coinciden con otros estudios, en relación al comportamientos DUI bajo la influencia de alcohol (19.4%) en estudiantes universitarios venezolanos.¹¹⁻¹³ El porcentaje anteriormente referido está dentro del intervalo de lo encontrado en otros países, no así con la marihuana donde la proporción encontrada es menor al reportado por estos autores (2.9%); sin embargo, cuando esta cifra se analiza dentro de los estudiantes que refieren consumo de marihuana en el último año, asciende a 16% y ambas sustancias a 31.4%, coincidiendo con los resultados en estas investigaciones.

En cuanto a la Percepción de Riesgo (PR) de conducir bajo los efectos de drogas (DUI), existe una alta PR de daños, pues nueve de cada diez estudiantes consideran que existen riesgos tener accidentes tanto bajo los efectos de alcohol como de ambas sustancias, esta cifra baja a

siete de cada diez cuando se trata de consumo de marihuana. Sin embargo, hay muy baja PR a ser sancionado y detenido conduciendo bajo los efectos de alcohol o marihuana, probablemente debido a la limitada aplicación de la normativa legal en el país. Si bien tanto la Ley de Tránsito, como la Ley Orgánica de Drogas en Venezuela, contemplan penas para estos comportamientos, existen muy pocos mecanismos para monitorear o penalizar a los conductores que infringen estas normativas.³¹⁻³³

De acuerdo a lo anteriormente planteado, estos resultados podrían indicar que si bien los estudiantes tienen conocimiento de cómo las drogas disminuyen las funciones psicomotoras en la conducción de vehículos, se requieren de programas que establezcan las consecuencias para lograr aumentar la PR.¹⁶ Es así que el DUI se incrementa ante la disminución en la percepción del riesgo de ser sancionado por este comportamiento.

En esta línea de ideas, es importante mencionar que la PR de ser sancionado o detenido no tiene relación con los comportamientos DUI, es decir es similar la percepción de los estudiantes que reportan comportamientos de conducir un vehículo dentro de las dos horas de haber consumido alcohol/o marihuana y los que no lo hacen; así como tampoco hay diferencias en el comportamiento DUI de subirse en un vehículo conducido por alguien bajo los efectos de dichas sustancias y los que no toman este riesgo.

Esta baja PR probablemente sea debido a lo comentado anteriormente, acerca de la falta de consecuencias y sanciones por este comportamiento, así como considerando que la prevalencia en el último año de consumo alcohol entre los estudiantes encuestados es muy alta (86.4), Tal como lo plantea la OPS el consumo de esta sustancia entre los venezolanos es parte de su cultura, la ingesta está normalizada, e incluso puede ser una fuente de aprobación social. En Venezuela, el consumo de alcohol es alto, mostrando una alta aceptación social de su uso, pues es considerado fundamental en las reuniones y las actividades recreativas.⁵

Resulta interesante mencionar la relación entre la percepción de riesgo de verse involucrado en un accidente de vehículo y los comportamientos DUI, indicando que la PR es menor entre los estudiantes que conducen bajo los efectos de alcohol y esta sustancia combinada con marihuana. Así como también, es menor la PR en los que toman el riesgo de ser pasajero en un vehículo manejado por un conductor DUI bajo los efectos de marihuana, o la combinación de ambas drogas. Estos hallazgos coinciden con lo planteado por otros autores, donde personas con niveles más bajos de PR es más probable que conduzcan bajo los efectos de marihuana.¹⁷ Así como los resultados otros investigadores, quienes plantean que los consumidores de marihuana consideran que esta sustancia no afecta la capacidad para conducir un vehículo.^{18,20-21}

Por otra parte es de hacer notar que el comportamiento pasajero DUI, referido a tomar el riesgo de subirse en un vehículo conducido por un conductor DUI, no fue significativo cuando la sustancia del conductor es solo alcohol, corroborando esto lo anteriormente planteado acerca del alto consumo de esta droga en la población estudiantil, así como la alta permisividad social de su consumo. Contrariamente cuando el pasajero va en un vehículo con un conductor DUI bajo efecto de marihuana o combinada con alcohol, si hay diferencias en la PR entre quienes toman el riesgo de ser pasajero DUI y los que no, lo que pareciera indicar que para los estudiantes venezolanos, la marihuana la consideran de mayor riesgo en la conducción que el alcohol.

CONCLUSIÓN

Las evidencias mostradas indican la importancia del estudio del consumo de drogas, así como la percepción de riesgo hacia los comportamientos de conducir bajo sus efectos en los estudiantes universitarios. Un 86.4% de la muestra estudiada, reporta consumo de alcohol en el último año, de los cuales uno de cada cinco estudiantes califican para consumo problemático de acuerdo con los criterios del AUDIT. En relación a la marihuana, se encontró una prevalencia del último año de 18.3%; de los cuales 45.7% califica según el CAST de uso problemático con esta sustancia.

En la muestra estudiada, el mayor riesgo percibido está relacionado con verse involucrado en un accidente cuando se conduce bajo los efectos del alcohol (93.7%), cuando se combina con marihuana (91%) y un 77% cuando se usa solo marihuana. La percepción del riesgo que tienen los estudiantes de ser detenidos y ser sancionados por estar conduciendo bajo los efectos de drogas es menor a la de tener un accidente.

Los estudiantes reportan que uno de cada cuatro condujo bajo los efectos del alcohol, un tercio bajo la influencia simultánea de alcohol y marihuana, lo cual indica una baja percepción de riesgo de conducir bajo los efectos de drogas. De forma similar, se evidencia una baja percepción del riesgo en relación al comportamiento de ser pasajero, los resultados indican que siete de cada diez estudiantes reportan haberse subido a un vehículo conducido por alguien que en las últimas dos horas consumió bebidas alcohólicas, proporción que baja a dos de cada diez estudiantes cuando el conductor está bajo los efectos simultáneos de alcohol y marihuana.

Resulta de interés concluir que no existen diferencias estadísticamente significativas en la percepción de riesgo de ser detenido por la policía ni de ser sancionado por conducir bajo los efectos de alcohol y/o marihuana, entre los estudiantes que reportan comportamientos de conducir un vehículo dentro de las dos horas de haber consumido alcohol/o marihuana y los que no tienen esos comportamientos; así como tampoco hay diferencias entre los que se suben a un vehículo conducido por alguien bajo los efectos de estas sustancias y los que no toman este riesgo. Sin embargo, sí se encontraron diferencias significativas en la percepción del riesgo de accidentes entre los estudiantes que reportan conducción bajo los efectos de alcohol y/o marihuana cuando se comparan con los estudiantes que reportan que no conducen bajo influencia de estas drogas, en este grupo es mayor la Percepción de Riesgo.

Se sugiere desarrollar en el ámbito universitario, programas educativos dirigidos a los estudiantes para concienciar sobre los riesgos del consumo de alcohol y/o marihuana en los comportamientos DUI. Así como incorporar el tema de la prevención del consumo de drogas y sus consecuencias, haciendo énfasis en los comportamientos DUI, en un curso introductorio vinculado con desarrollo humano. Adicionalmente, la Dirección de Asuntos Estudiantiles puede incorporar estos tópicos en las actividades extra académicas que se realizan con la población estudiantil, como son video foros, conversatorios, actividades enmarcadas dentro del día mundial contra las drogas o el día de la salud mental, entre otros. Así como en las campañas divulgativas que se desarrollan en las redes sociales y medios de comunicación de la universidad. Por otra parte, es importante promover acciones dentro de las políticas públicas a nivel municipal, estatal y nacional; a fin de promover un programa con un enfoque de intervención multinivel, que permita en primer lugar estrategias para que los órganos de seguridad y de prevención sean educados en el tema, con la finalidad de dar cumplimiento a las regulaciones establecidas sobre las consecuencias legales ante los comportamientos DUI; a su vez las consecuencias vayan desde la educación hasta la progresión a consecuencias penales, según sea el caso. De igual manera, es necesario contribuir con esta información para apoyar la revisión que se está realizando a la Ley de Tránsito, en relación a bajar la máxima concentración de alcohol en la sangre (BAC) permitida para conducir un vehículo, de 0.8 g/dl a 0.05 g/dl o menos. Así mismo, se propone realizar una campaña de concienciación a los medios de comunicación social, para que se desarrollen programas educativos, los cuales modelen comportamientos alternativos para evitar usar sustancias y conducir, como por ejemplo el conductor designado, el cual ha dado resultados en otros países, generando comportamientos más seguros para los conductores jóvenes.

REFERENCIAS

1. United Nations Office on Drugs, Crime. World Drug Report 2012. Washington(US): United Nations Publications; 2012. [acesso 15 Mai 2016]. Disponível em: https://www.unodc.org/documents/datandanalysis/WDR2014/World_Drug_Report_2014_web.pdf
2. Organization of American State. Inter- American Drug Commision. Report on Drug Use in the Americas. Washington(US): OAS; 2015.
3. Oficina Nacional Antidrogas. Observatorio Venezolano de Drogas. Estudio nacional de drogas en estudiantes universitarios. Caracas(VE): Publicaciones Observatorio Venezolano de Drogas; 2014.
4. Amesty, E. Temática Consumo de Alcohol y Cigarrillo en Estudiantes Universitarios y sus implicaciones para la Prevención, Conferencia en II Jornadas Latinoamericana de Psicología de la Salud, ALAPSA. Universidad Rafael Urdaneta; 2011.
5. Organización Panamericana de la Salud. El Alcohol y las políticas públicas en Venezuela: dos estudios. 2009 [acesso 6 Mai 2016]. Disponível em: http://www.paho.org/ven/index.php?option=com_docman&task.
6. World Health Organization. World health statistics 2015. World Health Organization; 2015 [acesso 8 Mar 2016]. Disponível em: http://who.int/gho/mortality_burden_disease/en
7. OMS O. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. [acesso 5 Mai 2016]. Disponível em: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/summary_es.pdf
8. Davis A, Quimby A, Odero W, Gururaj G, Hajar M. Improving road safety by reducing impaired driving in developing countries: A scoping study. Transport Research Foundation Group of Companies; 2003 Mai.
9. Bedendo A, Andrade LM, Opaleye ES, Noto AR. Binge drinking: a pattern associated with a risk of problems of alcohol use among university students. Rev Latino-am Enfermagem [Internet]. 2017 [acesso 2018 Sept 11];25:e2925. Disponível em: <https://dx.doi.org/10.1590/1518-8345.1891.2925>
10. Morera JAC, et al . The role of family relations, spirituality and entertainment in moderating peer influence and drug use among students of eight universities from five countries in Latin America and three from the Caribbean. Texto contexto enferm [Internet]. 2015 [acesso 2018 Sept 11];24(Spe):106-16. Disponível em: <https://dx.doi.org/10.1590/0104-07072015001130014>
11. Whitehill JM, Rivara FP, Moreno M. A. Marijuana-using drivers, alcohol-using drivers, and their passengers: prevalence and risk factors among underage college students. JAMA pediatrics. 2014;168(7):618-24.
12. Whitehill JM, Rivara FP, Moreno MA. Marijuana-using drivers, alcohol-using drivers, and their passengers: prevalence and risk factors among underage college students. JAMA pediatrics. 2014 July 1;168(7):618-24.
13. Pillon SC, O'Brien B, Piedra Chavez KA. A relação entre o uso de drogas e comportamentos de risco entre universitários brasileiros. Rev Latino-Am Enfermagem. 2005;13(Spe2):1169-76.
14. Fergusson DM, Horwood LJ, Boden JM. Is driving under the influence of cannabis becoming a greater risk to driver safety than drink driving? Findings from a longitudinal study. Accident Analysis & Prevention. 2008 Jul 31;40(4):1345-50.
15. McGuire F, Dawe M, Shield KD, Rehm J, Fischer B. Driving under the influence of cannabis or alcohol in a cohort of high-frequency cannabis users: Prevalence and reflections on current interventions 1. Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice. 2011 Abr;53(2):247-59.
16. Asbridge M. Driving after marijuana use: the changing face of "impaired" driving. JAMA pediatrics. 2014 Jul 1;168(7):602-4.

17. Fischer B, Ivsins A, Rehm J, Webster C, Rudzinski K, Rodopoulos J, Patra J. Factors associated with high-frequency cannabis use and driving among a multi-site sample of university students in Ontario. *Canadian journal of criminology and criminal justice*. 2014 Fev;56(2):185-200.
18. Alonso F, Pastor JC, Montoro L, Esteban C. Driving under the influence of alcohol: frequency, reasons, perceived risk and punishment. *Substance abuse treatment, prevention, and policy*. 2015;10(1):11.
19. Fischer B, Rehm J, Tyndall M. Effective Canadian policy to reduce harms from prescription opioids: learning from past failures. *CMAJ: Canadian Medical Association Journal*. 2016;188(17-18):1240-44.
20. Arterberry BJ, Treloar HR, Smith AE, Martens MP, Mccarthy DM. Marijuana Use, Driving, and Related Cognitions. *Alcoholism: Clinical & Experimental Research*. 2012 Jun 1;36:288A.
21. Bergeron J, Langlois J, Cheang HS. An examination of the relationships between cannabis use, driving under the influence of cannabis and risk-taking on the road. *Eur Rev Appl Psychol*. 2014 May 31;64(3):101-9.
22. Hartman RL, Huestis MA. Cannabis effects on driving skills. *Clinical chemistry*. 2013 Mar 1;59(3):478-92.
23. Wright K, Terry P. Without Title. *Psychopharmacology*. 2002 Mar 18;160(2):213-9.
24. Yurasek AM, Aston ER, Metrik J. Co-use of alcohol and cannabis: A review. *Current Addiction Reports*, 2017;4(2):184-93.
25. Dubois S, Mullen N, Weaver B, Bédard M. The combined effects of alcohol and cannabis on driving: impact on crash risk. *Forensic science international*. 2015 Mar 31;248:94-100.
26. Steptoe A, Wardle J, Bages N, Sallis JF, Sanabria-Ferrand PA, Sanchez M. Drinking and driving in university students: an international study of 23 countries. *Psychology & Health*. 2004 Ago 1;19(4):527-40.
27. Rosenstock IM, Strecher VJ, Becker MH. Social learning theory and the health belief model. *Health education quarterly*. 1988 Jun;15(2):175-83.
28. Bandura A. Self-efficacy: toward a unifying theory of behavioral change. *Psychological review*. 1977 Mar;84(2):191.
29. Wanberg KW, Timken DS, Milkman HB. Driving with care: education and treatment of the underage impaired driving offender: an adjunct provider's guide to driving with care: education and treatment of the impaired driving offender-strategies for responsible living and change. Thousand Oaks(US): Sage; 2010.
30. Livingstone KA. A comparison of the psychological, social, and legal factors contributing to speeding and drink driving behaviour (Doctoral dissertation, Queensland University of Technology). 2011 [acesso 06 Feb 2016]. Disponível em: <http://eprints.qut.edu.au/48913/>
31. Ley Organica de Drogas G.O.(37510). República Bolivariana de Venezuela, Asamblea Nacional; 2010.
32. Ley Organica de Transporte Terreste G.O.(38985). República Bolivariana de Venezuela, Asamblea Nacional; 2008.
33. Paglia-Boak A. The Mental Health and Well-being of Ontario Students, 1991-2013: Detailed OSDUHS Findings. Centre for Addiction and Mental Health. [Internet] 2015 [acesso 10 Mai 2016]. Disponível em: https://www.camh.ca/en/research/news_and_publications/ontario-student-drug-use-andhealthsurvey/Documents/2015%20OSDUHS%20Documents/2015OSDUHS_Highlights_DrugUseReport.pdf.

34. Observatorio Interamericano de Drogas (2011). Sistema Interamericano de datos uniformes. Protocolo de la encuesta sobre drogas en hogares. Instrumentos para la realización de los estudios nacionales de drogas en población general. Washington(US): OEA. [acesso 05 May 2016]. Disponível em: http://www.cicad.oas.org/oid/protocols/1_PROTOCOLO_Encuesta_Hogares_Julio_2011.pdf
35. Babor TF, et al. AUDIT: the alcohol use disorders identification test: guidelines for use in primary health care. [Internet] 2001 [acesso 8 Mai 2016]. Disponível em: http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/67205/WHO_MSD_?sequence=1
36. Legleye S, Karila L, Beck F, Reynaud M. Validation of the CAST, a general population Cannabis Abuse Screening Test. *Journal of substance use*. 2007 Jan 1;12(4):233-42.

NOTAS

CONTRIBUCIÓN DE AUTORÍA

Concepción del estudio: Amesty E, Agic B, Hamilton H.

Recolección de datos: Amesty E.

Análisis e interpretación de los datos: Amesty E, Agic B, Hamilton H.

Discusión de los resultados: Amesty E, Agic B, Hamilton H.

Redacción y / o revisión crítica del contenido: Amesty E, Agic B, Hamilton H.

Revisión y aprobación final de la versión final: Amesty E.

AGRADECIMIENTO

Al Gobierno de Canadá/DFAIT, a la CICAD/OEA y al personal del *Center for Addiction and Mental Health*, particularmente a la *Office of Transformative Global Health*, entre quienes resaltan Akwatu Khenti, Bruna Brands, Robert Mann, y Carla Ventura. Así como también a Marya Hynes. Estas dos organizaciones facilitaron la formación para el desarrollo del proyecto de investigación, compartiendo sus experiencias en este importante programa de entrenamiento sobre investigación en materia de drogas. También se quiere agradecer a los colegas de otros países, quienes en equipo permitieron desarrollar esta propuesta de investigación, Laura Lee Foster, Josimar de Alcântara, Olga Jacobina, Romina Rojas, Juan David Moncaleano, José Reinaldo Flores, Joseph Yves Max Gabeaud, Alberto Jiménez y Zola Phillips. Especial agradecimiento merece el Vice-Rector Académico, Dr. Rene Aguirre y la Decana de Extensión Dra. Adinora Oquendo de la Universidad Rafael Beloso Chacín, quienes apoyaron todo el proceso de la investigación y fueron claves para poder concluir la misma con éxito.

APROBACIÓN DEL COMITÉ DE ÉTICA EN INVESTIGACIÓN

La aprobación del proyecto fue otorgada tanto por el comité de Ética de Investigación del Centro de Adicciones y Salud Mental, así como por el Comité de ética de la Universidad Rafael Beloso Chacín.

CONFLICTO DE INTERESSES

No hay conflicto de intereses.

HISTÓRICO

Recibido: 25 de Septiembre de 2018.

Aprobado: 20 de Mayo de 2019.

AUTOR CORRESPONDIENTE

Elvia Amesty

amesty@gmail.com