

Artículos originales

# Pertinencia de la atención de la salud mental de conductores para lograr que sean competitivos

## Relevance of Mental Health Care for Drivers to Make them Competitive

Nelly Dioses Lescano<sup>1</sup>  Humberto Iván Morales Huamán<sup>2</sup>  David González Espino<sup>3</sup> 

<sup>1</sup> Universidad Señor de Sipán, Peru

<sup>2</sup> Universidad de San Martín de Porres, Peru

<sup>3</sup> Universidad Nacional de Frontera, Peru

### Cómo citar este artículo:

Dioses-Lescano N, Morales-Huamán H, González-Espino D. Pertinencia de la atención de la salud mental de conductores para lograr que sean competitivos. **Revista Finlay** [revista en Internet]. 2024 [citado 2024 Jun 30]; 14(1):[aprox. 7 p.]. Disponible en: <https://revfinlay.sld.cu/index.php/finlay/article/view/1283>

### Resumen

**Fundamento:** cuidar la salud mental de los conductores de vehículos, es indispensable para que estos sean competitivos y para prevenir accidentes de tránsito, debido a que una de las causas de los accidentes, es la deficiente salud mental de los conductores.

**Objetivo:** determinar la pertinencia de la atención en salud mental de conductores de vehículos para evitar accidentes y para que sean competitivos.

**Métodos:** la muestra fue de 219 conductores y cobradores de transporte terrestre en Trujillo, La Libertad, Perú; que contestaron el Test de Bienestar General-5, anteriormente aplicado en el Perú por otros investigadores, conformado por 5 preguntas compuestas. La prueba de Hipótesis nula ( $H_0$ ) y alterna ( $H_a$ ); se plantearon con una respecto al puntaje decisivo de 54,75 puntos.

**Resultados:** para las preguntas 2 y 4 se aprobó la hipótesis alterna con la indicación de que es pertinente la atención de salud mental para conductores para que puedan estar relajados; descansen bien e inicien el día sintiéndose sosegados. Para las preguntas 1, 3 y 5 se aceptó la hipótesis nula.

**Conclusiones:** se percibe que los promedios más bajos se corresponden con las preguntas 2 y 4, entonces es pertinente la atención en salud mental para que los conductores de transporte público, puedan recibir asistencia psicológica para sentirse relajados y descansados. Para las demás preguntas se acepta la hipótesis nula.

**Palabras clave:** salud mental, calidad de vida relacionada con la salud, examen de estado mental

### Abstract

**Foundation:** taking care of the mental health of vehicle drivers is essential for them to be competitive and to prevent traffic accidents because one of the causes of accidents is the poor mental health of drivers.

**Objective:** determine the relevance of mental health care for vehicle drivers to avoid accidents and to make them competitive.

**Methods:** the sample was 219 drivers and collectors of land transportation in Trujillo, La Libertad, Peru; who answered the General Well-being Test-5, previously applied in Peru by other researchers, made up of 5 composite questions. The null ( $H_0$ ) and alternate ( $H_a$ ) hypothesis test; were raised with a respect to the decisive score of 54.75 points.

**Results:** for questions 2 and 4, the alternative hypothesis was approved with the indication that mental health care for drivers is pertinent so that they can be relaxed; also so that they rest well and start the day feeling well rested. For questions 1, 3 and 5, the null hypothesis was accepted.

**Conclusions:** it is perceived that the lowest averages correspond to questions 2 and 4, then mental health care is pertinent for public transport drivers, so that they can receive psychological assistance to feel relaxed and rested. For the other questions, the null hypothesis is accepted.

**Key words:** mental health, quality of life related to health, mental state examination

**Recibido:** 2023-06-17 02:21:48

**Aprobado:** 2024-01-20 17:30:36

**Correspondencia:** Nelly Dioses Lescano. Universidad Señor de Sipán. Perú. [ndl@crece.uss.edu.pe](mailto:ndl@crece.uss.edu.pe)

## INTRODUCCIÓN

La pertinencia de la atención de la salud mental de conductores, para que sean competitivos, está presente en las políticas nacionales de seguridad vial y se refiere al cuidado de la salud mental de los conductores de vehículos. La seguridad vial se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas por el tránsito.<sup>(1)</sup>

La presente investigación pretende determinar la pertinencia de la atención de la salud mental de los conductores de vehículos urbanos de transporte público. En tal sentido es necesario indicar que, en Perú, existen diversas normativas que regulan el servicio de transporte terrestre, en las que se hace alusión tangencial a la salud de los conductores. Estas normas mayormente mencionan lineamientos de los transeúntes o peatones y se hace énfasis en las medidas preventivas con respecto a la ocurrencia de accidentes de tránsito.

Una de las causas de los accidentes del tránsito es el deterioro de la salud mental de los conductores, entonces optar por el cuidado de la salud se convierte en una medida preventiva para evitar los accidentes. Por lo que constituye una prioridad atender y dar cabida a la protección de la salud, porque cuando se producen los accidentes de tránsito se ve complicada la seguridad de los usuarios y también del conductor que está implicado en el accidente, convirtiéndose en pacientes que requieren atención médica. Debido a que la atención en los servicios de emergencias no es todo lo eficiente que se necesita, entonces es imprescindible interiorizar la importancia de la salud mental con el debido cumplimiento de las precauciones necesarias para evitar saturar de pacientes a los centros de atención médica.

Aunque la situación de los conductores en cada ciudad tiene peculiaridades, sí constituye un elemento en común que los conductores de vehículos públicos debido a sus horarios de trabajo y también de otras condiciones inherentes a su desempeño, suelen tener estilos de vida poco saludables que hacen que su salud física se deteriore y comiencen a padecer enfermedades crónicas. Un ejemplo lo constituyen sus hábitos alimenticios y la calidad de su dieta, en la que predomina el consumo de golosinas, aguas gaseosas, por eso muchos son propensos a padecer de diabetes, lo cual está asociada con la afectación de la salud mental.

Así, se ha detectado en otro tipo de pacientes<sup>(2)</sup> en los que se encontró asociación entre diabetes mellitus tipo 2 con síntomas manifiestos de depresión baja, que una salud debilitada será difícil para que los conductores sean competitivos.

La competitividad de los conductores de vehículos se logra, teniendo en cuenta entre algunos aspectos, la salud mental. Para lograr esta competitividad además de evitar accidentes de tránsito, los conductores de vehículos urbanos de transporte público puedan asistir a citas de preparación psicológica y capacitaciones o puedan contestar cuestionarios luego de haber recibido programas de salud mental con énfasis en la protección y prevención de accidentes.

Se han realizado algunas investigaciones que atestiguan la carencia de salud mental en los conductores de otras ciudades del país y de otros países latinoamericanos con densidad poblacional y situación socioeconómica semejantes a la localidad de Trujillo en Perú y que, como en cualquier sector empresarial, son propensos a padecer enfermedades no transmisibles vinculadas al tipo de actividad laboral que realizan tales como: obesidad, problemas cardiacos entre otros, que son producidos por los rigores de su trabajo.

Una de las propuestas para resolver esta problemática puede ser la implementación de un programa educativo para que los conductores consigan mejorar su salud mental en beneficio de su bienestar personal, esto permitirá que puedan brindar servicios adecuados y evitar los accidentes de tránsito.

A través de la coordinación y colaboración intersectorial, los países de la Región de las Américas pueden mejorar la legislación sobre seguridad vial, creando un entorno más seguro, accesible, y sostenible para los sistemas de transporte y para todos los usuarios.

Algunas de los temas que debe tener el programa de salud mental dirigido a los conductores de vehículos están los relacionados con:

- La atención a los límites de velocidad. La velocidad excesiva contribuye aproximadamente a un tercio de todas las muertes causadas por el tráfico en países de altos ingresos y la mitad de ellos en países de ingresos bajos y medios.<sup>(1)</sup>

- Jornadas de trabajo de 8 horas. El programa educativo deberá estar orientado a concientizar mediante informaciones adecuadas, contempladas dentro de la educación vial, al ajuste de hasta 8 horas diarias de trabajo. Laborar hasta 8 horas diarias debe ser un compromiso que los conductores deben asumir con responsabilidad, para su propio bienestar, el de los transeúntes y de la sociedad. El incumplimiento de dicho horario deberá estar sujeto a sanciones drásticas.
- Contaminación sonora. Dadas las circunstancias y condiciones laborales de los conductores urbanos, que usualmente tienen que soportar las inclemencias de los ruidos<sup>(3)</sup> que caracterizan a las urbes y a la mayoría de ciudades del Perú, situación que hace que dichos transportistas padezcan de trastorno mental común.<sup>(4)</sup>
- Las horas y condiciones de sueño. Estos elementos son fundamentales para el logro de la salud mental; los estudios en colectividades de conductores de poblaciones semejantes revelan que más de la mitad de ellos no duerme las horas necesarias para poder desempeñarse de forma adecuada.
- Hábitos tóxicos y dietas inadecuadas. Los conductores ven perjudicada su salud debido a al consumo del tabaco y alcohol, además, la mayoría tiene una dieta muy poco balanceada, lo que provoca daños a la salud.<sup>(5)</sup>
- Los riesgos ergonómicos. Es decir, aquellos que dependen la correcta postura y que pueden provocar trastornos musculoesqueléticos.
- Trastornos vinculados con la iluminación y ventilación. Luego de hacer la evaluación de varios casos, se encontró situaciones poco satisfactorias relacionadas al espacio disponible de la mayoría de transportistas, el confort del asiento y la iluminación.<sup>(6)</sup>
- La fatiga y el cansancio. Los conductores tienen que lidiar con largas jornadas de trabajo lo que conllevan a la aparición de fatiga<sup>(7)</sup> dada la naturaleza de sus labores, están expuestos a fatiga permanente, por lo que deben alternar el tiempo dedicado a sus labores con actividades de esparcimiento.
- La mayoría de los transportistas mencionaron un nivel alto de estrés.<sup>(8)</sup> El estrés es parte de la vida de la mayoría de conductores, ubicándoles en un lugar de alta posibilidad de accidentes de

tránsito; es recomendable que puedan alternar algunas horas de sueño durante el día, para disminuir la somnolencia y para que estando en condiciones idóneas puedan tener de un mejor control del tiempo.<sup>(9)</sup>

- La promoción y prevención de salud. Es importante realizar e incentivar actividades de prevención y promoción de la salud en este colectivo de trabajadores expuestos a condiciones de trabajo que les generan estrés y otros daños a su salud física y mental.<sup>(10)</sup>

Otras condiciones relacionadas con las situaciones de estrés a la que se enfrentan los conductores, es que un alto porcentaje de ellos no disponen de seguros de salud ni un plan de atención médica. Esta constituye una situación de riesgo para personas que padecen enfermedades crónicas no transmisibles, tales como: enfermedades cardiovasculares, hipertensión, obesidad, tabaquismo, colesterol alto, entre otras.

En relación al sueño, se tiene experiencias de conductores entrevistados que presentaron un episodio mensual de sueño repentino en el volante. Por eso, las apneas durante el sueño constituyen uno de los trastornos de sueño más frecuentes, pero poco diagnosticados y que están asociadas a mayor riesgo de sufrir o generar accidentes de tránsito.<sup>(11)</sup>

Por lo antes mencionado se realiza este estudio con el objetivo de: determinar la pertinencia de la atención en salud mental de conductores de vehículos para evitar accidentes y para que sean competitivos.

## MÉTODOS

La muestra fue determinada por conveniencia, debido a que se aplicó el cuestionario a los conductores y cobradores a que se tuvo acceso, varios de ellos por situaciones laborales no pudieron contestar el cuestionario, se recurrió hacia paraderos concurridos y en horarios luego del almuerzo durante la tercera semana del mes de diciembre del año 2021, debido a que en ese horario, los conductores y cobradores tuvieron alguna disponibilidad, para contestar el test, inclusive en determinadas ocasiones, hubo que leerles los incisos y marcar la alternativa indicada por ellos, habiéndose completado tanto en el llenado indirecto y directo por 219 conductores y cobradores que formaban parte de

la modalidad de servicio de transporte terrestre interurbano y vehículo menor L5 (mototaxi) de la provincia de Trujillo - La Libertad, Perú que contestaron voluntariamente el Test, de Bienestar General-5 de la Organización Mundial de la Salud, anteriormente aplicado en el Perú por Palomino K,<sup>(12)</sup> además empleado por Simancas y cols.<sup>(13)</sup> dicho Test está conformado por 5 preguntas compuestas que se muestran en la presente investigación.

La variable de estudio fue la atención en salud mental de conductores y conductores competitivos.

Para el procesamiento de información se consideró a cada alternativa las siguientes ponderaciones establecidas:

- Nunca = 1.
- A veces = 2.
- Muchas veces = 3.
- Siempre = 4 para cada inciso.

Debido a que la suma de valores asignados a las alternativas tienen valores de: 1, 2, 3, 4 la suma de dichas puntuaciones es 10; entonces para obtener el promedio ponderado se sumarán todos los valores respondidos por cada pregunta

y luego se debe dividir entre 10, obtener el promedio ponderado; el cual se comparó con el promedio aritmético para los 219 participantes es decir  $219/4=54,75$ ; se consideró la puntuación límite para decidir la pregunta sobre la que se enfatizará la atención de salud mental para los conductores de vehículos urbanos de transporte público con respecto a cada pregunta; en tal sentido corresponde la siguiente hipótesis:

La prueba de Hipótesis nula ( $H_0$ ) y alterna ( $H_a$ ); con una respecto al puntaje decisivo la pertinencia corresponde para valores menores a 54,75 puntos:

- $H_0$ : no es pertinente la atención de la salud mental para mejorar la salud mental de conductores de vehículos en el año 2021.
- $H_a$ : es pertinente la atención de salud mental para mejorar la salud mental de conductores de vehículos, año 2021.

El Test proporcionado fue el siguiente:

Estimado(a) conductor, le agradecemos recordar cómo se ha sentido durante la última semana. Es necesario marcar una de las alternativas mostradas para cada inciso. Todas las respuestas son correctas y el Test es anónimo. (Tabla 1).

**Tabla 1.** Test de medición del estrés

	Incisos para el bienestar general	Alternativas			
		Nunca	A veces	Muchas veces	Siempre
1	¿Me he sentido alegre y de buen ánimo?	Nunca	A veces	Muchas veces	Siempre
2	¿Me he sentido tranquilo(a) y relajado(a)?	Nunca	A veces	Muchas veces	Siempre
3	¿Me he sentido activo(a) y con energía?	Nunca	A veces	Muchas veces	Siempre
4	¿Me he levantado sintiéndome bien por haber descansado?	Nunca	A veces	Muchas veces	Siempre
5	¿Mi vida diaria ha tenido cosas interesantes?	Nunca	A veces	Muchas veces	Siempre

Para las puntuaciones se consideró la sumatoria de puntajes de acuerdo a la ponderación indicada, ubicándolo en la los resultados.

Las informaciones obtenidas se procesaron en una base de datos del programa Excel, los resultados se presentaron en las tablas para su

análisis.

El consentimiento informado fue el procedimiento aplicado alineado al principio de autonomía, basado en la participación voluntaria de los conductores de transporte público, dicha información fue recogida, procesada de manera

codificada para preservar el principio de confidencialidad y privacidad cuyos resultados son presentados en la presente investigación.

**RESULTADOS**

Según los conductores en todas las preguntas,

las puntuaciones mayores corresponden a la opción: A veces y Muchas veces, es decir, que aparentemente el estado de salud mental es aceptable. Aunque en las preguntas 2 y 4 se tiene valores para la opción: Nunca, que es de meritorio análisis, en relación al conjunto de las demás alternativas, mediante el promedio ponderado, presentado a continuación. (Tabla 2).

**Tabla 2.** Puntuaciones para medir el bienestar emocional en los conductores de vehículos urbanos de transporte público

	<b>Incisos para el bienestar general</b>	<b>Nunca</b>	<b>A veces</b>	<b>Muchas veces</b>	<b>Siempre</b>
1	¿Me he sentido alegre y con buen ánimo?	7	102	99	11
2	¿Me he sentido tranquilo(a) y relajado(a)?	19	179	16	5
3	¿Me he sentido activo(a) y con energía?	12	99	92	16
4	¿Me he levantado sintiéndome bien por haber descansado?	23	173	21	2
5	¿Mi vida diaria ha tenido cosas interesantes?	6	98	106	9

Se percibe que los promedios ponderados para las 5 preguntas, los más bajos corresponden a:

- o La pregunta 2: ¿Me he sentido tranquilo(a) y relajado(a)? con 44,5 puntos, por debajo del promedio decisorio de 54,75 puntos.
- o La pregunta 4: ¿Me he levantado sintiéndome bien y descansado? con 44 puntos, por debajo del promedio decisorio de 54,75 puntos.

Entonces con respecto a la interpretación de los resultados para las preguntas 2 y 4 se rechaza la hipótesis nula y se aprueba la hipótesis alterna,

resultados que indican que es pertinente la atención de salud mental para para conductores de vehículos urbanos de transporte público, con énfasis en que puedan asistir a un programa o a que puedan llevar asistencia psicológica para que puedan sentirse tranquilo(as) y relajado(as), de tal forma que sean competitivos; además para que descansen bien e inicien el día sintiéndose bien descansados.

Para las demás preguntas se acepta la hipótesis nula: no es pertinente la atención de salud mental para mejorar la salud mental de conductores de vehículos en el año 2021. (Tabla 3).

**Tabla 3.** Puntuaciones ponderadas del bienestar emocional en los conductores de vehículos urbanos de transporte público

Incisos para el bienestar general	Nunca (x1)	A veces (x2)	Muchas veces (X3)	Siempre (x4)	Promedio ponderado
1 ¿Me he sentido alegre y buen ánimo?	7	204	297	44	55,2
2 ¿Me he sentido tranquilo(a) y relajado(a)?	19	358	48	20	44,5
3 ¿Me he sentido activo/a y con energía?	12	198	276	64	55
4 ¿Me he levantado sintiéndose bien y descansaría?	23	346	63	8	44
5 ¿Mi vida diaria ha tenido cosas interesantes?	6	196	318	36	55.6

**DISCUSIÓN**

Si bien es cierto que las empresas de servicios de transporte público son de administración privada, corresponde indicar que la competitividad es un componente que va interesando más a las empresas de diversos sectores, hecho que forma parte de la exigencia del entorno económico bajo la globalización de los mercados Saavedra,<sup>(14)</sup> pero que debe estar circunscrita dentro de las actividades en un tiempo prudencial máximo de 8 horas laborales diarias, estar en condiciones ideales de salud mental, libre de estrés, de somnolencia y de agotamiento para evitar enfermedades no transmisibles.

Las empresas del servicio de transporte terrestre presentan diversos competidores en los territorios, en el caso del transporte urbano empresas locales hacen rutas, tiempos y servicios bajo el mismo espacio vial, y por otro lado, en el caso del servicio de vehículos menores también presentan diversas problemáticas, sobre todo, en la competencia desleal con la presencia de servicio de mototaxi que no están regularizados por las gerencias y/o oficinas de transporte municipales; por lo que urge los programas de salud mental que les

permita admitir la tolerancia como parte de la competitividad, educándose para mejorar la calidad de vida y por lo mismo estar con mejor salud mental, libre de enfermedades no transmisibles.

También es necesario indicar que existe escasa información sobre estudios relacionados a la mejora competitiva en el servicio de transporte terrestre a partir de la formación y capacitación en programas de salud mental, en las modalidades de transporte urbano y vehículos menores. La competitividad se traduce en la productividad que se establece a partir de la eficacia y eficiencia en las acciones y recursos que se destinan para cumplir un objetivo, en tal sentido es necesario tener en cuenta que además debe existir un indicador que permita medir o cuantificar previamente los parámetros de salud mental adecuada, tales como test y re-test con las mismas preguntas para determinar la veracidad de las informaciones y de la idoneidad de la salud mental, luego estarán en condiciones adecuadas para efectuar labores y determinar su competitividad.

En coherencia a los aforos dentro de la unidad de transporte público en Latinoamérica, Albarrán- J,

citado por Flores M y cols.<sup>(15)</sup> mencionaron que para disminuir la ansiedad se podrán usar recursos que no impliquen consecuencias secundarias, ni transmisibles, también aluden a las familias quienes dispusieron de más tiempo para socializar y disminuir la ansiedad de sus integrantes en dependencia de la idiosincrasia, naturaleza y el nivel de interacción.

En este estudio se percibió que los promedios ponderados para las 5 preguntas, las de menor puntaje corresponden a las preguntas 2 y 4, entonces es pertinente la atención de salud mental para conductores de vehículos urbanos de transporte público, para que puedan recibir asistencia psicológica para sentirse tranquilo(a) y relajado(a), de tal forma que sean competitivos; además para que descansen bien e inicien el día sintiéndose descansados. Para las demás preguntas se acepta la hipótesis nula.

### Conflicto de intereses:

Los autores declaran la no existencia de conflictos de intereses relacionados con el estudio.

### Los roles de autoría:

1. Conceptualización: Nelly Dioses Lescano.
2. Curación de datos: Humberto Iván Morales Huamán.
3. Análisis formal: David González Espino.
4. Adquisición de fondos: Esta investigación no contó con adquisición de fondos.
5. Investigación: Jorge Luis Albarrán Gil.
6. Metodología: Jorge Luis Albarrán Gil.
7. Administración del proyecto: Humberto Iván Morales Huamán.
8. Recursos: David González Espino.
9. Software: Humberto Iván Morales Huamán.
10. Supervisión: David González Espino.
11. Validación: Nelly Dioses Lescano.
12. Visualización: Nelly Dioses Lescano.

13. Redacción – borrador original: Nelly Dioses Lescano.

14. Redacción – revisión y edición: Jorge Luis Albarrán Gil.

### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Organización Panamericana de la Salud. Seguridad Vial [Internet]. Washington: OPS; 2019 [citado 1 Ene 2024]. Disponible en: <https://www.paho.org/es/temas/seguridad-vial>
2. Torres DJ, Castillo I, Rojas I, Masot A, Masot SY, González P. La depresión en pacientes con diagnóstico de diabetes mellitus tipo 2. Finlay [Internet]. 2022 [citado 16 Jun 2023];12(3):[aprox. 7p]. Disponible en: <https://revfinlay.sld.cu/index.php/finlay/article/view/1172>
3. De Aquino JM, Gomes de Medeiros SE, Da Mata Ribeiro B, Batista E, Neto WB, Gomes M. Condiciones de trabajo en conductores de autobús: de servicio público a fuente de riesgo. Índex Enferm [Internet]. 2017 [citado 12 Feb 2023];26(1-2):[aprox. 5p]. Disponible en: [https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1132-12962017000100008](https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1132-12962017000100008)
4. Ávila AA, Silva LS. Condições de trabalho nos ônibus y os transtornos mentais comuns em motoristas e cobradores: Região Metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil, 2012. Cad Salud Pública. 2013;29(12):2473-86
5. Mallma A, Rivera K, Rodas K, Farro G. Condiciones laborales y comportamientos en salud de los conductores de una empresa de transporte público del cono norte de Lima. Rev Enferm Herediana [Internet]. 2013 [citado 11 Sep 2023];6(2):[aprox. 4p]. Disponible en: <https://revistas.upch.edu.pe/index.php/RENH/article/view/1799>
6. Ordaz E, Maqueda J. Condiciones de trabajo en el transporte público por carretera. Med Secur Trab [Internet]. 2014 [citado 5 May 2023];60(234):[aprox. 8p]. Disponible en: [https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0465-546X2014000100008](https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0465-546X2014000100008)
7. Sepúlveda EB, Valenzuela SV, Rodríguez VA. Condiciones laborales, salud y calidad de vida en conductores. Cuidarte [Internet]. 2020 [citado 12 Ene 2024];11(2):[aprox. 10p]. Disponible en:

<https://www.redalyc.org/journal/3595/359565318020/359565318020.pdf>

8. Hege A, Lemke MK, Apostolopoulos Y, Whitaker B, Sönmez S. Work-Life Conflict among US Long-Haul Truck Drivers: Influences of Work Organization, Perceived Job Stress, Sleep, and Organizational Support. *Int J Environ Res Public Health*. 2019;16(6):984

9. Bolívar JM, Rojas DC, Santoya FD, Alonso JC. Factores de riesgo psicosocial y sus efectos en salud mental en conductores de transporte público: revisión de alcance 2013-2023 [Internet]. Rosario: Universidad del Rosario; 2023 [citado 11 Ene 2024]. Disponible en: <https://repository.urosario.edu.co/server/api/core/bitstreams/b61d7741-3039-4afc-96f0-1c82800ca5fe/content>

10. Arias C, Donoso A, Luengo C, Comte P, Gómez G, Morales I. Condiciones de trabajo y estado de salud en conductores de transporte público: una revisión sistemática. *Med Segur Trab* [Internet]. 2021 [citado 1 Ene 2024];67(265):[aprox. 15p]. Disponible en: [https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0465-546X2021000400278](https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0465-546X2021000400278)

11. Pérez D. ¿Se queda dormido al volante? Participe de la primera encuesta sobre calidad del sueño en América Latina [Internet]. Argentina: Infobae; 2023 [citado 6 Ene 2024]. Disponible en: <https://www.infobae.com/salud/2023/04/28/se-queda-dormido-al-volante-participe-de-la-primer-encuesta-sobre-calidad-del-sueno-en-america-latin>

a/

12. Palomino K. Escalas de depresión, ansiedad y estrés (DASS-21): propiedades psicométricas y datos normativos en población adulta de Lima Metropolitana, 2021 [Internet]. Lima: Universidad César Vallejo; 2022 [citado 15 Jun 2023]. Disponible en: [https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/70915/Palomino\\_QKM-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/70915/Palomino_QKM-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

13. Simancas M, Díaz S, Barbosa P, Buendía M, Arévalo L. Propiedades psicométricas del Índice de Bienestar General-5 de la Organización Mundial de la Salud en pacientes parcialmente edéntulos. *Rev Fac Med* [Internet]. 2016 [citado 17 Ago 2023];64(4):[aprox. 4p]. Disponible en: <https://www.redalyc.org/journal/5763/576364365018/html/>

14. Saavedra ML. Una propuesta para la determinación de la competitividad en la pyme latinoamericana. *Rev Pen Gest* [Internet]. 2012 [citado 22 Ene 2023];33(10):[aprox. 15p]. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/646/64624867005.pdf>

15. Flores M, Llanos E, Carrasco M, Dávila J, Albarrán J. Mejoría de salud mental en estudiantes universitarios mediante enseñanzas de rutinas por equipo docente. *Rev Ciencias Médicas Pinar del Río* [Internet]. 2023 [citado 2 Ene 2024];27(1):[aprox. 10p]. Disponible en: <https://revcmpinar.sld.cu/index.php/publicaciones/article/view/6086>